

ภาคผนวก



ภาคผนวก ก

หนังสือเห็นชอบ

และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย

ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี



ภาคผนวก ก-1

หนังสือเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี



มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
ในคราวประชุม ครั้งที่ 6/2563
เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2563

ที่ ทส (กกวล) ๑๐๐๙/ว ๑๕๑๓๐



การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เลขที่รณ ๙๙๐๕ วันที่ ๒/๑๑/๒๕๖๓ เวลา ๒๖.๓๕

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๑๑๘/๑ อาคารทิปโก้ ๒ ถนนพระรามที่ ๖
แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๓

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๖/๒๕๖๓

เรียน ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

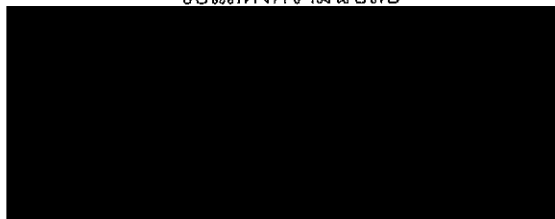
สิ่งที่ส่งมาด้วย มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๖/๒๕๖๓

สืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๖/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๖๓ มีเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จำนวน ๑ เรื่อง คือ วาระที่ ๔.๑ โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วง สถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ขอเรียนว่า คณะกรรมการฯ ได้พิจารณาให้การรับรองรายงานการประชุมฯ แล้ว ในการประชุมครั้งที่ ๗/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ จึงขอแจ้งมติการประชุมดังกล่าว รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ทั้งนี้ ตามมาตรา ๕๑/๖ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดให้รายงานการประชุมผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ สามารถนำไปใช้เพื่อเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีได้เป็นระยะเวลา ๕ ปี นับแต่วันที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้มีหนังสือแจ้งความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรรมการและเลขานุการ

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๐ (อริศรา) โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๐๒

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ sarabun@onep.go.th

ได้รับเอกสาร	<input checked="" type="checkbox"/> ดับเบิ้ล	<input type="checkbox"/> สำเนา	<input type="checkbox"/> By hand (In...../Out)
	<input type="checkbox"/> ปณ.	<input type="checkbox"/> ลทบ.	<input checked="" type="checkbox"/> EMS
	<input type="checkbox"/> Fax	<input type="checkbox"/> E-mail	
<input checked="" type="checkbox"/> ครบถ้วน	<input type="checkbox"/> ไม่ครบถ้วน		
			๒๖/๑๑/๒๕๖๓

รายงานการประชุม
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๖/๒๕๖๓
วันพฤหัสบดีที่ ๒๒ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๓ เวลา ๐๙.๐๐ น.
ห้องประชุม ๓๐๑ ชั้น ๓ ตึกบัญชาการ ๑ ทำเนียบรัฐบาล

กรรมการผู้มาประชุม

- | | | |
|-----|---|--------------------------|
| ๑. | | ประธานกรรมการ |
| | รองนายกรัฐมนตรี | |
| ๒. | | รองประธานกรรมการ คนที่ ๑ |
| | ที่ปรึกษารองนายกรัฐมนตรี | |
| ๓. | | รองประธานกรรมการ คนที่ ๒ |
| | รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | |
| ๔. | | กรรมการ |
| | เลขาธิการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข | |
| | แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข | |
| ๕. | | กรรมการ |
| | ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ | |
| | แทน รัฐมนตรีประจำกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ | |
| ๖. | | กรรมการ |
| | ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม | |
| | แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม | |
| ๗. | | กรรมการ |
| | รองปลัดกระทรวงกลาโหม | |
| | แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม | |
| ๘. | | กรรมการ |
| | รองปลัดกระทรวงมหาดไทย | |
| | แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย | |
| ๙. | | กรรมการ |
| | รองปลัดกระทรวงคมนาคม | |
| | แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม | |
| ๑๐. | | กรรมการ |
| | ผู้ตรวจราชการกระทรวงศึกษาธิการ | |
| | แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ | |



๑๑. [REDACTED] กรรมการ
รองผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ
แทน ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ
๑๒. [REDACTED] กรรมการ
ที่ปรึกษาด้านการลงทุน (นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ระดับทรงคุณวุฒิ)
แทน เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
๑๓. [REDACTED] กรรมการ
ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน
แทน เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๑๔. [REDACTED] กรรมการ
รองผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง
๑๕. [REDACTED] กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ
๑๖. [REDACTED] กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ
๑๗. [REDACTED] กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ
๑๘. [REDACTED] กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ
๑๙. [REDACTED] กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ
๒๐. [REDACTED] กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ
๒๑. [REDACTED] กรรมการและเลขานุการ
ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- กรรมการผู้ลาประชุม
๑. [REDACTED] กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ
๒. [REDACTED] กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ
- ผู้เข้าร่วมประชุม
๑. [REDACTED] เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๒. [REDACTED] อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ



๓.	รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ
๔.	รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ
๕.	รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ
๖.	รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๗.	รองอธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช แทน อธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช
๘.	ผู้อำนวยการสำนักการอนุญาต แทน อธิบดีกรมป่าไม้
๙.	รักษาราชการแทน ผู้อำนวยการ สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดเพชรบุรี

๑๐. คณะทำงานรองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ)	จำนวน ๙ คน
๑๑. คณะทำงานรองประธานคนที่ ๑	จำนวน ๑ คน
๑๒. เจ้าหน้าที่กระทรวงกลาโหม	จำนวน ๓ คน
๑๓. เจ้าหน้าที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	จำนวน ๑ คน
๑๔. เจ้าหน้าที่กระทรวงอุตสาหกรรม	จำนวน ๒ คน
๑๕. เจ้าหน้าที่กระทรวงสาธารณสุข	จำนวน ๕ คน
๑๖. เจ้าหน้าที่กระทรวงคมนาคม	จำนวน ๘ คน
๑๗. เจ้าหน้าที่กระทรวงมหาดไทย	จำนวน ๖ คน
๑๘. เจ้าหน้าที่สำนักงบประมาณ	จำนวน ๑ คน
๑๙. เจ้าหน้าที่กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	จำนวน ๘ คน
๒๐. เจ้าหน้าที่กรมป่าไม้	จำนวน ๑ คน
๒๑. เจ้าหน้าที่กรมควบคุมมลพิษ	จำนวน ๙ คน
๒๒. เจ้าหน้าที่สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๑ คน
๒๓. เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๑๗ คน

ผู้เข้าร่วมชี้แจง

๑.	ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
๒.	ผู้ช่วยผู้ว่าการรถไฟฟ้านครหลวงแห่งประเทศไทย
๓.	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาโครงการรถไฟฟ้า การรถไฟฟ้านครหลวงแห่งประเทศไทย
๔.	ผู้อำนวยการกองสิ่งแวดล้อม การรถไฟฟ้านครหลวงแห่งประเทศไทย
๕.	รองผู้ว่าการการเคหะแห่งชาติ
๖.	ผู้อำนวยการฝ่ายสิ่งแวดล้อมวิศวกรรมสำรวจ และทดสอบวัสดุ การเคหะแห่งชาติ
๗.	ผู้อำนวยการส่วนช่างสุขาภิบาล เทศบาลนครหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา

เริ่มประชุมเวลา ๐๙.๐๐ น.



ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา

๔.๑ โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

กรรมการและเลขานุการ มอบให้เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานสรุปต่อที่ประชุมว่า คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๑ มีมติรับทราบสรุปมติการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๑ เห็นชอบให้บรรจุโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยายช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี ในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

โครงการฯ เป็นระบบขนส่งมวลชนสายรองประเภทรถไฟรางเดี่ยว (Straddle Monorail) มีลักษณะเป็นโครงสร้างยกระดับตลอดแนวเส้นทาง จุดเริ่มต้นโครงการเริ่มจากถนนแจ้งวัฒนะ บริเวณสถานีศรีรัช ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี เข้าสู่เมืองทองธานีไปตามซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด ๓๙ แนวทางเดียวกันกับทางพิเศษอุดรรัถยา จุดสิ้นสุดโครงการบริเวณทะเลสาบเมืองทองธานี ระยะทางประมาณ ๓ กิโลเมตร ประกอบด้วย ๒ สถานี คือ สถานี MT-01 บริเวณหน้าอาคารอิมแพ็คชาเลนเจอร์ และสถานี MT-02 บริเวณด้านหน้าของทะเลสาบเมืองทองธานี ใกล้กับ SCG Stadium เนื่องจากการออกแบบให้ใช้โครงสร้างร่วมกับเส้นทางสายหลัก ดังนั้น เพื่อลดผลกระทบต่อการเวนคืน จึงต้องออกแบบทางวิ่งยกระดับโดยมีค่าระดับสูงสุดที่ ๒๔ เมตร พาดผ่านเหนือโครงสร้างของทางพิเศษอุดรรัถยา

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ได้พิจารณารวม ๓ ครั้ง และในการประชุมครั้งที่ ๑๔/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๓ มีมติให้นำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ ที่ได้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดข้อมูลตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป โดยรายงานฯ ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ การป้องกันไม่ให้เกิดการรั่วไหลของน้ำมันและสารเคมีต่าง ๆ น้ำเสียที่เกิดจากกิจกรรมต่าง ๆ ต้องบำบัดก่อนปล่อยลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ การกำหนดให้ใช้คอนกรีตผสมเสร็จในการก่อสร้าง กำหนดให้มีการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ และเครื่องจักรกลต่าง ๆ เพื่อป้องกันการเกิดฝุ่นละอองและควันพิษ กำหนดให้มีระบบระบายอากาศไว้ใต้สถานีรถไฟฟ้า กำหนดช่วงเวลาการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติ และติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวสูง ๒.๕ - ๓.๕ เมตร บริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่คาดว่าจะเสียงจะเกินค่ามาตรฐาน นอกจากนี้ ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ การตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน อากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน โดยติดตามทั้งก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณา

มติที่ประชุม

เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ครั้งที่ ๑๔/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๓ ต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช –



เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย โดยให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ดำเนินการ ดังนี้

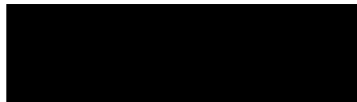
๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ครั้งที่ ๑๔/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๓ อย่างเคร่งครัด

๒. ให้ตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้

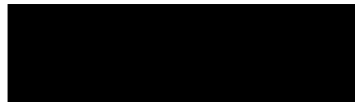
๓. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณา ตามมาตรา ๔๙ และมาตรา ๕๑/๖ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ ต่อไป

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้รับรองมติที่ประชุมดังกล่าว ในที่ประชุมแล้ว

เลิกประชุมเวลา ๑๐.๐๐ น.



ผู้จัดรายการประชุม



ผู้ตรวจรายการประชุม



ผลการพิจารณารายงานฯ ของคณะกรรมการ
ผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ
ในคราวประชุม ครั้งที่ 14/2563
เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2563



การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เลขที่รับ 3959 วันที่ 7/พ.ค./63 เวลา 13:35

ที่ ทส ๑๐๑๐.๔/ ๕ ๙ ๗ ๑

สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๖๐/๑ ขอยพิบูลวัฒนา ๗ ถนนพระรามที่ ๖
แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๓ ๐ เมษายน ๒๕๖๓

เรื่อง แจ้งผลการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู
ส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

เรียน ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส ๑๐๑๐.๔/๑๕๖๗๕
ลงวันที่ ๑๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๒

๒. หนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ที่ รพม ๐๐๔/๓๐๕ ลงวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓

ตามหนังสือที่อ้างถึง ๑ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้
แจ้งผลการพิจารณาคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ครั้งที่ ๓๔/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ มีมติให้
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ปรับปรุงแก้ไขและเสนอข้อมูลเพิ่มเติมในรายงาน
การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี
ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ตามแนวทาง รายละเอียด ประเด็น หรือหัวข้อที่
คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนด และตามหนังสือที่อ้างถึง ๒ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
ได้เสนอรายงานข้อมูลเพิ่มเติม ครั้งที่ ๒ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสาย
สีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วง สถานีศรีรัช - เมืองทองธานี ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
ตั้งอยู่ที่อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี จัดทำโดยบริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้สำนักงาน
นโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดำเนินการตามขั้นตอนการพิจารณารายงานฯ
ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้นำรายงานชี้แจงเพิ่มเติม
ครั้งที่ ๒ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว เสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา
รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุม
ครั้งที่ ๑๔/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๓ ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติให้นำรายงาน
การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วง สถานีศรีรัช - เมืองทองธานี
ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ที่ได้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดข้อมูลตาม
ความเห็นคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ
โครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศแล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้ความเห็น
ประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป และให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจัดส่ง
รายงานฉบับสมบูรณ์ จำนวน ๕ ฉบับ และรายงานฉบับผู้บริหาร จำนวน ๔๒ ฉบับ พร้อมแผ่นบันทึกข้อมูล
เช่นเดียวกับรายงานฉบับหลักในรูปแบบ Portable Document Format (PDF File) จำนวน ๔๒ แผ่น เพื่อให้

ได้รับเอกสาร	<input checked="" type="checkbox"/> รับฉบับ...	โดย hand (In-hand)
	<input type="checkbox"/> ปณ. <input type="checkbox"/> จพ. <input type="checkbox"/> อสม. <input type="checkbox"/> Fax <input type="checkbox"/> E-mail	
	<input checked="" type="checkbox"/> รับด้วย <input type="checkbox"/> ไม่รับด้วย	
ชื่อ...		วันที่ 7, พ.ค. 63

สำนักงานนโยบาย...

สำนักงานนโยบายฯ นำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไป ทั้งนี้ สำนักงานนโยบายฯ ได้แจ้งบริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด เพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ด้วยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ



รองเลขาธิการฯ ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กองวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๖๕ ๖๕๐๐ ต่อ ๖๘๐๓

โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๖

ภาคผนวก ก-2

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี



มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี

ที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ต้องยึดถือปฏิบัติ

ชื่อเจ้าของโครงการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

ผู้จัดทำรายงาน บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด
152 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10230
โทรศัพท์ 0-2363-7727-8 โทรสาร 0-2509-9079

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
มาตรการทั่วไป			
		<p>1. มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมที่โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ต้องปฏิบัติ</p> <p>1.1 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) จะต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ</p> <p>1.2 รฟม. จะต้องควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบ และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย</p>	



รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 1/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
มาตรการทั่วไป (ต่อ)			
		<p>1.3 รฟม. จะต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการภายใต้การกำกับดูแลของ รฟม. และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม (ซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ ผู้แทนจังหวัดนนทบุรี องค์กรพัฒนาเอกชน และผู้ทรงคุณวุฒิด้านสิ่งแวดล้อม เป็นต้น) เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ</p> <p>1.4 รฟม. จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยและเสนอต่อหน่วยงาน</p>	



รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 2/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
มาตรการทั่วไป (ต่อ)			
		<p>ที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต ถ้าไม่มีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต ให้เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบทุก 6 เดือน ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</p> <p>2. ในกรณีที่ รพม. มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ให้ดำเนินโครงการตามกฎหมายเป็นผู้พิจารณา ดำเนินการดังนี้</p> <p>2.1 หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณีเห็นว่าการแก้ไขเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการฯ ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็น</p>	



รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 3/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
มาตรการทั่วไป (ต่อ)		<p>หรือเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี รับผิดชอบการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆ</p> <p>ต่อไป พร้อมกับให้จัดทำสำเนาการปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ ที่รับผิดชอบแจ้งไว้ ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ</p> <p>2.2 หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณีเห็นว่าการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ดำเนินการ ดังนี้</p> <p>2.2.1 กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือ</p>	



รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 4/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
มาตรการทั่วไป (ต่อ)			
		<p>การดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการดังนี้ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าวและนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไปด้วย ทั้งนี้ หากเป็นโครงการที่เข้าข่ายต้องเสนอคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ขอให้คำแนะนำของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ</p>	



รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 5/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
มาตรการทั่วไป (ต่อ)			
		<p>เสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดหรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หรือคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย</p> <p>2.2.2 กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ไม่ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบ</p>	



รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 6/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบลสิ่งแวดลอมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบสิ่งแวดลอม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดลอม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดลอม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดลอมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบสิ่งแวดลอม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดลอม
มาตรการทั่วไป (ต่อ)			
		<p>ปฏิบัติของทางราชการดังนี้ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบสิ่งแวดลอม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดลอม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดลอม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นชอบประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าวและนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดลอมแห่งชาติเพื่อทราบต่อไปด้วย และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดหรือปรับปรุงแก้ไข มาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบสิ่งแวดลอมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดลอม ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดลอมแห่งชาติให้ความเห็นประกอบแล้ว หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดลอมทราบด้วย</p>	



รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 7/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
มาตรการทั่วไป (ต่อ)			
		<p>3. ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใดๆ รพม. ต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป</p> <p>4. รพม. ต้องจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์โครงการให้แล้วเสร็จก่อนก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะได้รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการเพื่อความเข้าใจอันดีต่อกันและป้องกันเรื่องร้องเรียน</p>	



รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 8/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ			
1.1 สภาพภูมิประเทศ	ระยะก่อสร้าง แนวเส้นทางโครงการ ช่วงทางวิ่งเข้าสู่เมืองทองธานีไปตาม ซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 แนวทางเดียวกันกับทางพิเศษ อุดรรัถยา ไปสิ้นสุดโครงการบริเวณทะเลสาบเมืองทองธานี ระยะทางประมาณ 3 กิโลเมตร ซึ่งแนวรถไฟฟ้าวิ่งตรงกลาง ระหว่างทางพิเศษโดยมีการก่อสร้างฐานรากและโครงสร้าง อยู่บนถนนดังกล่าว ซึ่งเป็นการก่อสร้างโครงสร้างรางยกระดับ ของ Monorail และสถานีรถไฟฟ้ายกระดับ ดังนั้น จึงไม่มี ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศแต่อย่างใด	ระยะก่อสร้าง - ไม่มี	ระยะก่อสร้าง - ไม่มี
	ระยะดำเนินการ ในระยะดำเนินการไม่มีกิจกรรมใดๆ ที่ก่อให้เกิดผลกระทบ ต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศทั้งในส่วนของ แนวเส้นทางโครงการ และบริเวณสถานี	ระยะดำเนินการ - ไม่มี	ระยะดำเนินการ - ไม่มี
1.2 ทรัพยากรดิน	ระยะก่อสร้าง - กิจกรรมการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/ สิ่งกีดขวาง จะส่งผลกระทบต่อการสูญเสียดินหรือ เคลื่อนย้ายดิน และอาจส่งผลกระทบให้เกิดการชะล้าง	ระยะก่อสร้าง - การเปิดหน้าดินในพื้นที่จำกัด ให้ดำเนินการใช้ระบบกำแพง กันดิน เพื่อป้องกันดินทลาย เนื่องจากการถูกรบกวนจากสภาพ การทำงานในพื้นที่	ระยะก่อสร้าง - ไม่มี

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.2 ทรัพยากรดิน (ต่อ)	<p>หน้าดินได้เมื่อมีฝนตกและอาจทำให้เกิดการกัดเซาะพังทลายของดินขึ้นตามบริเวณที่มีการขุดดิน แต่อย่างไรก็ตามกิจกรรมดังกล่าวจะเกิดขึ้นในช่วงสั้นๆ และมีพื้นที่จำกัดเฉพาะบริเวณที่มีการก่อสร้างเท่านั้น ดังนั้นจึงกำหนดผลกระทบในระดับต่ำ</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับจำเป็นต้องขุดเจาะดินและเปิดพื้นที่บางส่วนเอาทรัพยากรดินเดิมออกเพื่อก่อสร้างฐานรากรองรับโครงสร้างทางยกระดับระยะทางประมาณ 3 กิโลเมตร และสถานีรถไฟฟ้า 2 สถานี จึงเป็นการรบกวนสภาพ/โครงสร้างและคุณสมบัติของทรัพยากรดินเดิมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ แต่อย่างไรก็ตามกิจกรรมดังกล่าวจะเกิดขึ้นในช่วงสั้นๆ และมีพื้นที่จำกัดเฉพาะบริเวณที่มีการก่อสร้างเท่านั้น ดังนั้น จึงกำหนดผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ 	<ul style="list-style-type: none"> - ดินที่ขุดออกจากการก่อสร้างฐานรากต้องจัดให้มีที่กองโดยเฉพาะและต้องปิดหรือปกคลุมหรือเก็บในพื้นที่ที่ปิดล้อมและต้องมีรถบรรทุกมารับนำไปทิ้งบริเวณที่จัดไว้ภายใน 24 ชั่วโมง - ควบคุมดูแลกองดิน กองวัสดุต่างๆ ให้อยู่ในสถานที่ที่เหมาะสมและหลีกเลี่ยงบริเวณที่จะเกิดการกัดเซาะพังทลายได้ง่ายและไม่ควรเก็บกองเป็นเวลานานเกินไป - การกองดินและวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ที่นำมาใช้ในงานก่อสร้างต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำผิวดินมากที่สุด และหลีกเลี่ยงบริเวณที่จะเกิดการกัดเซาะพังทลายได้ง่าย โดยเฉพาะพื้นที่ที่อยู่ใกล้กับแหล่งน้ำผิวดิน เช่น คลองบางพูด - กำหนดให้ผู้ปฏิบัติงานระมัดระวังในการถ่ายเทน้ำมันและสารเคมีต่างๆ ไม่ให้เกิดการรั่วไหล โดยจัดหาภาชนะรองรับการหกหรือการทิ้ง เพื่อป้องกันการปนเปื้อนของน้ำมันและสารเคมี 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ในระยะดำเนินโครงการตลอดแนวเส้นทางโครงการ พื้นที่ที่ถูกเปิดหน้าดินจะมีสิ่งก่อสร้างมาแทนที่ ดังนั้น จึงคาดว่า การดำเนินการโครงการจะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรดิน</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี

หน้า 10/66

ตุลาคม 2563

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.3 ธรณีวิทยาและ แผ่นดินไหว	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ในระยะก่อสร้างอาจเกิดผลกระทบต่อโครงสร้างธรณีวิทยา/ธรณีวิทยาฐานรากในประเด็นการเคลื่อนตัวของชั้นดินเหนียวอ่อน เนื่องจากตามแนวก่อสร้างโครงการตั้งอยู่บนธรณีสันฐานที่เป็นชั้นดินเหนียวอ่อนถึงอ่อนปานกลาง จนถึงระดับความลึกประมาณ 18 เมตร หากมีการขุดเจาะเสาเข็มหน้าตักกลมหรือเสาเข็มหน้าตัดเหลี่ยมจะมีโอกาสที่ชั้นดินเหนียวอ่อนจะเคลื่อนตัวได้ง่าย เพื่อทดแทนปริมาณดินที่ถูกขุดออกไป นอกจากนี้ หากกิจกรรมการขุดเจาะเสาเข็มเพื่อก่อสร้างฐานรากของทางรถไฟยกระดับและสถานีรถไฟฟ้านั้นอยู่ใกล้แหล่งน้ำผิวดิน จะส่งผลกระทบต่อดินที่อยู่รอบๆ เสาเข็มเจาะบวมปูดขึ้น หรือมีปริมาณดินถูกเบียดให้เคลื่อนที่ออกไปทุกทิศทาง ดังนั้น จึงคาดว่าจะมีผลกระทบในระดับปานกลาง สำหรับผลกระทบจากการเกิดแผ่นดินไหว พบว่า แนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตั้งอยู่ใกล้กับรอยเลื่อนที่มีพลังแต่อย่างใด จากการตรวจสอบแผนที่ภัยพิบัติแผ่นดินไหว ซึ่งอยู่ในพื้นที่จังหวัดนนทบุรี อยู่ในเขตพื้นที่เสี่ยงภัยระดับค่อนข้างแรง และจากข้อมูลเหตุการณ์แผ่นดินไหว</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ต้องทำการตอกเข็มเหล็กพิต (Steel Sheet Pile) รอบพื้นที่ก่อสร้างที่มีการตอกเสาเข็ม โดยต้องตอกเข็มเหล็กพิตให้ถึงชั้นดินเหนียวแข็งปานกลาง ซึ่งมีความลึกประมาณ 18 เมตรจากพื้นดินเดิม - กำหนดให้ทำการตอกเข็มเหล็กพิต ในพื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ใกล้แหล่งน้ำผิวดิน เช่น คลองบางพูด หรือบริเวณเป็นดินร่วน เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของดิน - สำหรับกรณีใช้เข็มเจาะ กำหนดให้ใช้สารละลายโพลิเมอร์ (Polymer Slurry) ป้องกันการพังทลายของดินและรักษาเสถียรภาพของหลุม โดยสารละลายดังกล่าวมีคุณสมบัติช่วยลดการซึมผ่านชั้นทรายและยึดเกาะอนุภาคของดินหรือทรายที่มีขนาดเล็กให้ยึดเกาะกันทำให้ตกตะกอนเร็วขึ้น - กำหนดให้ดำเนินการก่อสร้างตามแบบโครงสร้างปรับการทรุดตัวที่ก่อสร้างครอบคลุมของฐานรากทางวิ่งยกระดับที่มีการซ้อนทับกับพื้นที่ผิวจราจรของถนนพื้นราบ โครงสร้างปรับการทรุดตัวจะมีช่องว่าง (Scape) ที่มีการออกแบบเพื่อไว้สำหรับการทรุดตัวไม่เท่ากันที่สามารถเกิดการเคลื่อนที่แนวตั้ง 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี



รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 11/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.3 ธรณีวิทยาและ แผ่นดินไหว (ต่อ)	ที่สำคัญระหว่างปี พ.ศ.2530-2561 พบว่า ไม่มีเหตุการณ์แผ่นดินไหวที่มีศูนย์กลางอยู่บริเวณพื้นที่โครงการ และบริเวณพื้นที่โครงการไม่ได้รับผลกระทบจากการเกิดแผ่นดินไหวจากศูนย์กลางบริเวณอื่นๆ ดังนั้นจึงคาดว่าไม่มีโอกาสเกิดแผ่นดินไหวที่รุนแรงในบริเวณพื้นที่โครงการแต่อย่างใด	ของถนนพื้นราบกับเสาตอม่อทางยกระดับ โดยสามารถหลีกเลี่ยงความเสียหายต่อผิวจราจรได้ และเพื่อเป็นการป้องกันปัญหาการทรุดตัวระหว่างผิวถนนกับฐานตอม่อของโครงสร้างทางยกระดับบริเวณเกาะกลางถนน	
	ระยะดำเนินการ เมื่อก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จจะไม่มีการใดๆ ที่รบกวนสภาพทางธรณีวิทยาเพิ่มเติมแต่อย่างใด และแนวเส้นทางก็ไม่ได้อยู่ในพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดแผ่นดินไหว แต่อย่างไรก็ตามความมั่นคงแข็งแรงของโครงสร้างทั้งหมดจะได้รับการออกแบบก่อสร้างตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ ดังนั้น จึงคาดว่าไม่มีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพทางธรณีวิทยา และไม่มีโอกาสการเกิดแผ่นดินไหวที่รุนแรงในบริเวณพื้นที่โครงการ	ระยะดำเนินการ - ไม่มี	ระยะดำเนินการ - ไม่มี
1.4 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน และการระบายน้ำ	ระยะก่อสร้าง แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านแหล่งน้ำผิวดิน 1 แห่ง คือ คลองบางพูด มีทิศทางการไหลของน้ำจากทิศตะวันออกไปยังทิศตะวันตกและไหลลงสู่คลองประปา โดยกิจกรรมการก่อสร้างจะไม่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อการเปลี่ยนแปลงการไหลของน้ำตามสภาพธรรมชาติเนื่องจากการก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง - ดินที่ขุดออกจากการก่อสร้างฐานรากต้องจัดให้มีที่กองโดยเฉพาะและต้องปิดหรือปกคลุมหรือเก็บในพื้นที่ที่ปิดล้อม และต้องมีรถบรรทุกมารับนำไปทิ้งบริเวณที่จัดไว้ภายใน 24 ชั่วโมง	ระยะก่อสร้าง - ไม่มี

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.4 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน และการระบายน้ำ (ต่อ)	<p>ในคลองบางพูด แต่กิจกรรมการก่อสร้างต่อม่อโครงสร้างทางยกระดับจะมีการเปิดหน้าดินเพื่อก่อสร้างต่อม่อ จึงมีการกองดินและวัสดุก่อสร้างต่างๆ ซึ่งดินและวัสดุก่อสร้างดังกล่าวที่กองอยู่อาจถูกน้ำฝนชะล้างลงสู่คลองบางพูดได้ ทำให้คลองบางพูดตื้นเขินและส่งผลต่อสภาพอุทกวิทยาของคลองบางพูด</p> <p>นอกจากนี้ช่วงการก่อสร้างโครงสร้างทางวิ่งยกระดับข้ามคลองบางพูดอาจมีเศษวัสดุก่อสร้างตกลงลงไปหรือการทิ้งเศษวัสดุก่อสร้างของคนงานก่อสร้างลงในคลองบางพูดส่งผลต่อสภาพการไหลของคลองบางพูดได้เช่นกัน แต่อย่างไรก็ตามผลกระทบดังกล่าวจะเกิดเฉพาะการก่อสร้างในช่วงฤดูฝน (ระหว่างกลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม) หรือช่วงที่ฝนตกเท่านั้น และผลกระทบดังกล่าวจะเกิดขึ้นชั่วคราวในช่วงที่มีการก่อสร้างใกล้กับคลองบางพูด ดังนั้น จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>สำหรับผลกระทบต่อการระบายน้ำจะเกิดจากปัญหากีดขวางการไหลของน้ำเกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างอื่นๆ เช่น การกองวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ หรือการวางแนวกำแพงคอนกรีตทึบ (Concrete Barriers) เพื่อเป็นแนวขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างอาจกีดขวางการไหลของของน้ำฝนที่ตกลงสู่พื้นผิวจราจร</p>	<ul style="list-style-type: none"> - จัดเก็บวัสดุก่อสร้าง อุปกรณ์ เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างเป็นระเบียบ เพื่อป้องกันไม่ให้เศษดิน ทราย โคลน ตกหล่นและปนเปื้อนลงในแหล่งน้ำ - การก่อสร้างโครงสร้างทางวิ่งยกระดับบริเวณเกาะกลางถนนที่อยู่เหนือคลองบางพูดต้องมีติดตั้งตาข่าย (safety net) รองรับโครงสร้าง โดยมีขนาดของตาข่ายและความยาวครอบคลุมโครงสร้าง เพื่อให้สามารถรองรับเศษวัสดุก่อสร้างที่อาจร่วงหล่นลงในคลองบางพูด - ห้ามไม่ให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะมูลฝอย และวัสดุก่อสร้างลงในคลองบางพูด หรือท่อระบายน้ำสาธารณะใกล้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง - จัดให้มีท่อระบายน้ำ รางระบายน้ำ คูระบายน้ำข้างถนน เพื่อทดแทนส่วนที่ได้รับผลกระทบและป้องกันปัญหาน้ำท่วมขัง - ตรวจสอบและจัดเก็บเศษวัสดุก่อสร้างต่างๆ ที่ร่วงหล่นบนพื้นที่ก่อสร้างหรือพื้นผิวจราจรออกให้หมดทุกวัน หรือหากมีวัสดุเหลือใช้จากการก่อสร้างให้ดำเนินการเคลื่อนย้ายออกจากพื้นที่ก่อสร้างโดยเร็ว หรือภายใน 24 ชั่วโมง เพื่อป้องกันปัญหาการกีดขวางการไหลของน้ำตามสภาพธรรมชาติ 	

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.4 อุทกวิทยาน้ำผิวดินและ การระบายน้ำ (ต่อ)	ก่อนไหลลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะได้ข้างทำให้เกิดปัญหาน้ำ ท่วมขังบนพื้นผิวจราจรตามแนวระบบขนส่งมวลชน ดังนั้น จึงกำหนดให้ผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	- ติดตั้งระบบสูบน้ำออกจากพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่โดยรอบ เพื่อลดปัญหาน้ำท่วมและช่วยบรรเทาปัญหาน้ำท่วมใน ระหว่างการก่อสร้าง	
	ระยะดำเนินการ ในระยะดำเนินการคาดว่าจะการเพิ่มขึ้น/ลดลงของพื้นที่ผิวการ ระบายน้ำเดิมบนถนนสายต่างๆ ตามแนวระบบขนส่งมวลชน จะไม่มีการเปลี่ยนแปลง เนื่องจากโครงสร้างทางวิ่งยกระดับ มีลักษณะเป็นโครงสร้างโปร่งมีรางคอนกรีต 2 ราง วางขนานกัน มีระยะห่างระหว่างจุดกึ่งกลางรางคอนกรีต 5.64 เมตร เนื่องจาก พื้นที่ผิวของรางคอนกรีต 2 รางที่วางซ้อนทับบนพื้นที่ผิวจราจรเดิม จะไม่ทำให้พื้นที่ผิวการระบายน้ำเดิมมีขนาดลดลงแต่ยังมี ความสามารถในการรองรับการระบายน้ำจากปริมาณน้ำฝนที่ตก ลงมาได้โดยไม่เกิดการท่วมขังจึงคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ สำหรับสถานีรถไฟฟ้าวางซ้อนทับปกคลุมพื้นที่ผิวจราจรเดิม แต่ไม่ทำให้พื้นที่ผิวการระบายน้ำเดิมลดลง เนื่องจากพื้นที่ ผิวบนหลังคาสถานีรถไฟฟ้าสามารถรองรับปริมาณน้ำฝนที่ตกลง มาได้ไม่แตกต่างจากสภาพก่อนมีการพัฒนาโครงการฯ จึงคาด ว่าผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ - ไม่มี	ระยะดำเนินการ - ไม่มี

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.5 คุณภาพน้ำผิวดิน	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมการก่อสร้างไม่ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำโดยตรงเนื่องจากไม่มีการก่อสร้างโครงสร้างในคลองบางพูดแต่กิจกรรมการก่อสร้างต่อม่อของโครงสร้างทางยกระดับของ Monorail บริเวณเกาะกลางถนนจะมีกิจกรรมการเปิดหน้าดินเพื่อก่อสร้างต่อม่อ จึงมีการกองดินและวัสดุก่อสร้างต่างๆ เช่น ปูน หิน และทราย เป็นต้น โดยดินและวัสดุก่อสร้างดังกล่าวที่กองอาจถูกน้ำฝนชะล้างลงสู่คลองบางพูดได้ โดยจะส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำของคลองบางพูดในรูปการเพิ่มขึ้นของตะกอนแขวนลอย และความขุ่นเพิ่มขึ้น - การดำเนินกิจกรรมอาจทำให้เกิดการปนเปื้อนของน้ำมันหล่อลื่นและเชื้อเพลิงลงสู่คลองบางพูด ทำให้เกิดคราบน้ำมันปนเปื้อนบนผิวน้ำ ส่งผลต่อการละลายของออกซิเจนในแหล่งน้ำ หากมีการปนเปื้อนในปริมาณมากอาจทำให้ปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าต่ำ ส่งผลให้คุณภาพน้ำผิวดินเสื่อมโทรมลง และส่งผลกระทบต่อเนืองกับคุณภาพน้ำผิวดิน 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดให้ผู้ปฏิบัติงานระมัดระวังในการถ่ายเทน้ำมันและสารเคมีต่างๆ ไม่ให้เกิดการรั่วไหล โดยจัดหาภาชนะรองรับการหกหรือการทิ้ง เพื่อป้องกันการปนเปื้อนของน้ำมันและสารเคมีลงในคลองบางพูด - ต้องจัดเตรียมห้องน้ำ/ห้องส้วมที่ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาลไว้ให้เพียงพอ (10 คน/ห้อง) - ต้องจัดเตรียมถังรองรับขยะมูลฝอย โดยแยกเป็นถังขยะเปียก ถังขยะแห้ง ถังขยะอันตราย และถังขยะรีไซเคิล ไว้ในพื้นที่ก่อสร้างและสำนักงานโครงการให้เพียงพอ และประสานกับหน่วยงานส่วนท้องถิ่นในจังหวัดนนทบุรี ให้เข้ามาเก็บขนไปกำจัดให้ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล - น้ำเสียที่เกิดจากกิจกรรมการล้างและทำความสะอาดเครื่องมือ อุปกรณ์ก่อสร้างหรือยานพาหนะต่างๆ ต้องรวบรวมไว้ในพื้นที่สำนักงานโครงการที่ห่างจากแหล่งน้ำผิวดินมากที่สุด โดยต้องผ่านการบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ 	<p>ระยะก่อสร้าง ดัชนีคุณภาพน้ำผิวดิน ทางกายภาพ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความลึก (Depth) - อุณหภูมิ (Temperature) - ความโปร่งแสง (Transparency) - ความเค็ม (Salinity) - ค่าความนำไฟฟ้า (Conductivity) - ความเร็วกระแสน้ำ (Velocity) <p>ทางเคมี</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - ออกซิเจนละลายน้ำ (Dissolved Oxygen) - ความสกปรกในรูปความต้องการใช้ออกซิเจนสำหรับย่อยสลายอินทรีย์ (BOD₅) - ของแข็งแขวนลอย (Suspend Solids) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease)



รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 15/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.5 คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)			<p>ทางชีวภาพ</p> <ul style="list-style-type: none"> - แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform bacteria) - แบคทีเรียกลุ่มฟิโคไลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform bacteria) <p>โลหะหนัก</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตะกั่ว (Pb) - แคดเมียม (Cd) - เหล็กทั้งหมด (Total Iron) <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ทุก 1 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง <p>พื้นที่ดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - คลองบางพูด - ทะเลสาบเมืองทองธานี <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> - 480,000 บาท/ปี <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กำกับดูแลการดำเนินงานของผู้รับสัมปทาน



รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 16/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.5 คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - เนื่องจากระบบขนส่งมวลชนแบบรางเดี่ยวที่นำมาวิ่งบนโครงสร้างทางยกระดับจะใช้ระบบไฟฟ้าในการขับเคลื่อน จึงไม่เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำของคลองบางพูด - ส่วนบริเวณสถานีรถไฟฟ้า ทั้ง 2 แห่ง ได้แก่ MT-01 และ MT-02 จะมีปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากการใช้ห้องส้วมของพนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่ต่างๆ ทั้งนี้ปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นจะถูกบำบัดโดยระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป ดังนั้น จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจสอบระบบน้ำเสียทุกสถานีรถไฟฟ้าให้สามารถใช้งานได้ อย่างสม่ำเสมอ - จัดเตรียมถังรองรับขยะมูลฝอยแบบมีฝาปิด และแยกเป็นถังขยะเปียก ถังขยะแห้ง ถังขยะอันตราย และถังขยะรีไซเคิล บริเวณสถานีรถไฟฟ้า เพื่อรองรับปริมาณขยะมูลฝอย และประสานงานจังหวัดนนทบุรี เพื่อเข้ามาจัดเก็บขยะมูลฝอย 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ดัชนีคุณภาพน้ำผิวดิน</p> <p>ทางกายภาพ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความลึก (Depth) - อุณหภูมิ (Temperature) - ความโปร่งแสง (Transparency) - ความเค็ม (Salinity) - ค่าความนำไฟฟ้า (Conductivity) - ความเร็วกระแสน้ำ (Velocity) <p>ทางเคมี</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - ออกซิเจนละลายน้ำ (Dissolved Oxygen) - ความสกปรกในรูปความต้องการใช้ออกซิเจน สำหรับย่อยสลายอินทรีย์ (BOD₅) - ของแข็งแขวนลอย (Suspend Solids) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease)



รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 17/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.5 คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)			<p>ทางชีวภาพ</p> <ul style="list-style-type: none"> - แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform bacteria) - แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform bacteria) <p>โลหะหนัก</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตะกั่ว (Pb) - แคดเมียม (Cd) - เหล็กทั้งหมด (Total Iron) <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ทุก 1 เดือน เป็นเวลา 5 ปีต่อเนื่อง หลังจากเปิดดำเนินการ และจากนั้น ดำเนินการปีละ 2 ครั้ง ในฤดูฝนและฤดูแล้ง <p>พื้นที่ดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - คลองบางพูด <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> - 240,000 บาท/ปี <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กำกับดูแล บริษัทผู้เดินรถ



รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 18/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.6 คุณภาพอากาศ	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>จากการประเมินผลกระทบด้านคุณภาพอากาศในระยะก่อสร้างของโครงการจากกิจกรรมการเตรียมพื้นที่ และกิจกรรมการก่อสร้างโครงสร้างยกระดับ พบว่า ค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ฝุ่นละอองรวม (TSP) และฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10) เมื่อรวมกับค่าความเข้มข้นจากการจราจรบนถนนในพื้นที่โครงการมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทั้งหมด ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ติดตั้งรั้วทึบสูงอย่างน้อย 2 เมตร หรือเทียบเท่า เพื่อกำหนดเป็นขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง - กำหนดให้ใช้คอนกรีตผสมเสร็จที่ผลิตและผสมจากภายนอกพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันและบรรเทาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับแหล่งชุมชนโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง - ทำความสะอาดถนนสาธารณะรอบโครงการโดยรดน้ำฝุ่น - ล้างผิวถนนบริเวณทางเข้า-ออกโครงการเมื่อพบว่าสกปรกและมีคราบดิน - กำหนดให้ต้องเคลื่อนย้ายเศษวัสดุก่อสร้างหรือกองดินที่ขุดขึ้นมาจากพื้นที่ก่อสร้างโดยเร็วที่สุดหรือภายใน 24 ชั่วโมง - จัดให้มีพนักงานมาดำเนินการจัดเก็บและทำความสะอาดในพื้นที่ก่อสร้างทุกวัน รวมทั้งจัดระเบียบการวางกองวัสดุและอุปกรณ์ต่างๆ เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองตลอดระยะเวลาก่อสร้าง - จัดให้มีหน่วยควบคุมบำรุงรักษาหรือตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และเครื่องจักรกลต่างๆ ที่นำมาใช้ในการก่อสร้างอย่างน้อยสัปดาห์ละ 1 ครั้ง เพื่อป้องกันการปล่อยฝุ่นละออง (TSP และ PM-10) และควันพิษ (เช่น CO, NO_x, SO₂) หากมีอาการผิดปกติต้องปรับปรุงแก้ไขทันที 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ดัชนีตรวจวัดคุณภาพอากาศ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความเร็วลมและทิศทางลม - ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 (PM-10) - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ก่อนเริ่มงานก่อสร้าง 1 เดือน จำนวน 1 ครั้ง เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) - ทุก 3 เดือน (4 ครั้ง/ปี) โดยตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ) จนกว่าการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ <p>วิธีการตรวจวัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัดต่อเนื่อง 5 วัน (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ) โดยใช้วิธีการตรวจวัดตามวิธีมาตรฐานที่กรมควบคุมมลพิษเห็นชอบ



รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 19/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.6 คุณภาพอากาศ (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - กำหนดให้มีการออกแบบระบบระบายอากาศไว้ใต้สถานีรถไฟฟ้าเพื่อลดปริมาณฝุ่นละออง โดยจะต้องออกแบบให้สามารถรองรับน้ำหนัก และมีระยะความสูงของช่องลอดจากผิวจราจร (Vertical Clearance) เพียงพอตามกฎหมายกำหนด เพื่อในกรณีหากผลการตรวจวิเคราะห์ฝุ่นละอองในระยะดำเนินการมีการสะสมของฝุ่นละอองใต้สถานีรถไฟฟ้าสถานีใดสถานีหนึ่งมีค่าสูงเกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) กำหนด โครงการฯ จะสามารถดำเนินการติดตั้งระบบระบายอากาศไว้ใต้สถานีรถไฟฟ้าได้ทันที - กำหนดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ที่วิ่งผ่านแหล่งชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น ศาสนสถาน สถานพยาบาลและสถานศึกษา เป็นต้น ต้องไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และความปลอดภัยในการจราจร - จัดให้มีวัสดุปิดคลุมพื้นที่กองวัสดุก่อสร้าง เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง 	<p>พื้นที่ดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - โรงเรียนวัดผาสุกมณีจักร <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ระยะก่อนก่อสร้าง 63,000 บาท/ปี - ระยะก่อสร้าง 252,000 บาท/ปี <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กำกับดูแลการดำเนินงานของผู้รับสัมปทาน



รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 20/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.6 คุณภาพอากาศ (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - กำหนดให้ใช้วัสดุปิดคลุมกระเบรทุกของยานพาหนะที่ใช้บรรทุกวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้าง เพื่อป้องกันการร่วง/ตกหล่นของวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้างหรือเศษวัสดุเหลือใช้จากการก่อสร้างลงบนพื้นผิวโครงข่ายถนนเดิมหรือลำน้ำตามแนวเส้นทางที่ยานพาหนะขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้างแล่นผ่าน 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>กิจกรรมของโครงการ ได้แก่ การขนส่งผู้โดยสารของระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) ซึ่งระบบรถไฟฟ้าที่จะนำมาใช้ทั้งหมดเป็นเทคโนโลยีใหม่ซึ่งพลังงานที่ใช้ในการขับเคลื่อนรถไฟฟ้า คือ พลังงานไฟฟ้าและไม่มีการใช้รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ในการขับเคลื่อน จึงไม่มีแหล่งกำเนิดที่ก่อให้เกิดมลพิษอากาศโดยตรงจากโครงการ แต่ด้วยลักษณะโครงสร้างของอาคารขานขาลาสถานี อาจทำให้การระบายมลพิษอากาศจากขบวนยานพาหนะที่วิ่งผ่านได้สถานีลดน้อยลงไปได้ จากผลการประเมินผลกระทบด้านคุณภาพอากาศบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าของโครงการจากการจราจรบนถนนในซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ในช่วงปี พ.ศ.2564 – พ.ศ.2594 พบว่า ค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ฝุ่นละอองรวม (TSP) และฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10) มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทั้งหมด ดังนั้นจึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ประสานกับสถานีตำรวจในพื้นที่ เพื่อวางแผนและจัดระบบการจราจรบริเวณใต้สถานีให้เกิดความคล่องตัว/ลดความคับคั่งโดยติดตั้งเครื่องหมายจราจรเพื่อบอกทิศทางและกำหนดความเร็วในการขับขี่ - ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการซ่อมบำรุงและรักษาความสะอาดโครงข่ายถนนใต้โครงสร้างทางวิ่งยกระดับและสถานี โดยการจัดให้มีการล้างทำความสะอาดและดูดฝุ่นละอองออกจากผิวถนนเป็นประจำทุกๆ 3 เดือน - กำหนดให้ติดตั้งป้ายห้ามจอดยานพาหนะทุกประเภทบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้า ยกเว้น รถโดยสารประจำทาง - หากผลการตรวจวิเคราะห์ฝุ่นละอองในระยะดำเนินการมีการสะสมของฝุ่นละอองใต้สถานีรถไฟฟ้าสถานีใดสถานีหนึ่งมีค่าสูงเกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ดัชนีตรวจวัดคุณภาพอากาศ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความเร็วลมและทิศทางลม - ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 (PM-10) - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ทุก 3 เดือน (4 ครั้ง/ปี) โดยตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง(ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ) เป็นเวลา 5 ปี หลังจากนั้นหากมีค่าไม่เกินมาตรฐานให้ทำการตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.6 คุณภาพอากาศ (ต่อ)		ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) ต้องดำเนินการติดตั้งระบบระบายอากาศไว้ได้ สถานีรถไฟฟ้าพื้นที่เพื่อลดปริมาณฝุ่นละออง	<p>วิธีการตรวจวัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัดต่อเนื่อง 5 วัน (ครอบคลุม วันธรรมดาและวันหยุดราชการ) <p>โดยใช้วิธีการตรวจวัดตามวิธีมาตรฐาน ที่กรมควบคุมมลพิษเห็นชอบ</p> <p>พื้นที่ดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - โรงเรียนวัดผาสุกมณีจักร - บริเวณใต้สถานี MT-01 - บริเวณใต้สถานี MT-02 <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> - 360,000 บาท/ปี <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) - กำกับดูแลบริษัทผู้เดินรถ



รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 22/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.7 ระดับเสียง	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>การก่อสร้างมีการใช้เครื่องจักรกลและเครื่องมือต่างๆ ที่ก่อให้เกิดเสียงดัง โดยระดับเสียงขึ้นอยู่กับกิจกรรมการก่อสร้างและชนิดของเครื่องจักรกล จากการประเมินผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการร่วมกับค่าระดับเสียงจากการจราจรพบว่า ส่วนใหญ่มีค่าระดับเสียงรวมในเวลา 24 ชั่วโมง อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ยกเว้นบริเวณพื้นที่อ่อนไหวจำนวน 4 แห่ง ที่มีค่าระดับเสียงเกินเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ได้แก่ โรงเรียนวัดผาสุกมณีจักร สำนักงานเครื่องกลและสื่อสาร กรมทางหลวง เดอะคอนเนค 2 และหมู่บ้านเดอะ แพล้น อย่างไรก็ตามภายหลังพิจารณาติดตามแก่งกันเสียงชั่วคราวบริเวณดังกล่าว พบว่า มีค่าระดับเสียงอยู่เกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดช่วงเวลาที่ย่อนุญาตให้มีกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังเฉพาะช่วงเวลา 08.00-17.00 น. - กำหนดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ที่วิ่งผ่านแหล่งชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น สถานพยาบาล สถานศึกษา และศาสนสถาน ต้องไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดเสียงดังรบกวน - กำหนดให้ใช้เสาเข็มเจาะในพื้นที่ก่อสร้างที่เป็นเมืองหรือชุมชนเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง - ตรวจสอบสภาพเครื่องจักรกลและอุปกรณ์ต่างๆ หรือยานพาหนะที่นำมาใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพดีตลอดระยะเวลาก่อสร้าง เพื่อไม่เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงดังเกินเกณฑ์มาตรฐานฯ ที่กำหนด - กำหนดให้ใช้พื้นรองแบบยางรองแผ่นเหล็กทำเป็นถนนชั่วคราวเพื่อลดความดังของเสียงในขณะที่รถยนต์วิ่งผ่านและใช้แผ่นเหล็กชั่วคราวเมื่อจำเป็นเท่านั้น และหากได้รับการร้องเรียนเรื่องเสียงดังจากประชาชนต้องรีบดำเนินการแก้ไขทันที 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ดัชนีตรวจวัดระดับเสียง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. ($L_{eq\ 24\ hrs.}$) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 (L_{90}) - ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) - ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ก่อนเริ่มงานก่อสร้าง 1 เดือน จำนวน 1 ครั้ง เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) - ทุก 3 เดือน (4 ครั้ง/ปี) โดยตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ) จนกว่าการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ <p>วิธีการตรวจวัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัดต่อเนื่อง 5 วัน (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ) โดยใช้วิธีการตรวจวัดตามวิธีมาตรฐานที่กรมควบคุมมลพิษเห็นชอบ

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.7 ระดับเสียง (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวสูง 2.5-3.5 เมตร ในบริเวณที่มีระดับเสียงเกินเกณฑ์มาตรฐาน จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนวัดผาสุกมณีจักร สำนักงานเครื่องกลและสื่อสาร กรมทางหลวงเดอะ คอนเนค 2 และหมู่บ้านเดอะ แพล้น - ติดตั้งวัสดุดูดกลืนเสียง (Absorptive Material) บริเวณใต้อาคารสถานีรถไฟฟ้าของโครงการ โดยใช้วัสดุที่มีน้ำหนักเบา และมีอายุการใช้งานได้นาน เช่น ฉนวนพลาสติกใยแก้ว แผ่นอลูมิเนียมอัดด้วยเส้นใย เป็นต้น เพื่อลดเสียงสะท้อนภายใต้สถานี 	<p>พื้นที่ดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - โรงเรียนวัดผาสุกมณีจักร <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ระยะก่อนก่อสร้าง 25,000 บาท/ปี - ระยะก่อสร้าง 100,000 บาท/ปี <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) - กำกับดูแลการดำเนินงานของผู้รับสัมปทาน
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>จากผลการประเมินผลกระทบทางด้านเสียงของโครงการ ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหว พบว่า ในช่วงเวลากลางวัน (Day Time) ในเวลา 15 ชั่วโมง ในช่วงปี พ.ศ.2564 – พ.ศ.2594 มีค่าอยู่ในช่วง 35.6 – 52.9 เดซิเบล(เอ) ส่วนระดับเสียงในช่วงเวลากลางคืน (Night Time) ในเวลา 9 ชั่วโมง ช่วง พ.ศ. 2564 - พ.ศ. 2594 มีค่าอยู่ในช่วง 30.9 - 48.2 เดซิเบล(เอ) เมื่อคำนวณค่าระดับเสียงจากการรถไฟฟ้าในเวลา 24 ชั่วโมง ในช่วงปี พ.ศ.2564 – พ.ศ.2594 พบว่า มีค่าอยู่ในช่วง 34.4 - 51.7 เดซิเบล(เอ) เมื่อรวมค่าระดับเสียงจากการจราจรในปี พ.ศ.2564</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดให้ผู้รับสัมปทานหรือผู้เดินรถต้องดูแลและบำรุงรักษาล้อยางและรางรถไฟฟ้า ทำให้อยู่ในสภาพดีและพร้อมใช้งานตลอดระยะเวลาที่ให้บริการ หากพบความผิดปกติให้พิจารณาแก้ไขหรือเปลี่ยนใหม่ทันที - กำหนดให้มีการตรวจสอบความสมบูรณ์แข็งแรงและประสิทธิภาพของวัสดุดูดกลืนเสียง (Absorptive Material) บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าเดือนละ 1 ครั้ง หากพบว่าชำรุดหรือมีประสิทธิภาพในการดูดซับเสียงลดลงมากกว่า 40% ให้พิจารณาเปลี่ยนใหม่ทันที 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ดัชนีตรวจวัดระดับเสียง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. ($L_{eq\ 24\ hrs.}$) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) - ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) - ระดับเสียงสูงสุด (L_{max})



รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 24/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.7 ระดับเสียง (ต่อ)	<p>- พ.ศ. 2594 ที่มีค่าอยู่ในช่วง 39.3 - 68.7 เดซิเบล(เอ) ทำให้ค่าระดับเสียงจากโครงการ ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวช่วง พ.ศ. 2564</p> <p>- พ.ศ. 2594 มีค่าอยู่ในช่วง 40.6 - 68.8 เดซิเบล(เอ) เมื่อเปรียบเทียบผลประเมินกับค่ามาตรฐาน พบว่า ค่าระดับเสียงจากรถไฟฟ้าในเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกจุดสังเกต</p>		<p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ทุก 3 เดือน (4 ครั้ง/ปี) โดยตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ) เป็นเวลา 5 ปี หลังจากนั้น หากมีค่าไม่เกินมาตรฐานให้ทำการตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง <p>วิธีการตรวจวัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัดต่อเนื่อง 5 วัน (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ) โดยใช้วิธีการตรวจวัดตามวิธีมาตรฐานที่กรมควบคุมมลพิษเห็นชอบ <p>พื้นที่ดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - โรงเรียนวัดผาสุกมณีจักร <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> - 100,000 บาท/ปี <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) - กำกับดูแลบริษัทผู้เดินรถ



รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 25/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.8 ความสั่นสะเทือน	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ เช่น การปรับพื้นที่ การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ การขุดเจาะถนน อาจก่อให้เกิดผลกระทบในด้านความสั่นสะเทือนต่อประชาชนรวมถึงสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ใกล้เคียงได้ จากการประเมินผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนพบว่า ระดับความสั่นสะเทือน ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวจากกิจกรรมการเตรียมพื้นที่ มีค่าอยู่ในช่วง 0.027-1.206 มิลลิเมตร/วินาที ส่วนระดับความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้างโครงสร้างยกระดับ มีค่าอยู่ในช่วง 0.009-0.388 มิลลิเมตร/วินาทีเมื่อพิจารณาระดับผลกระทบตาม Richter และ Meiser และตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร พบว่า ระดับความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง มีระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับไม่สามารถรับรู้ได้ไปจนถึงรู้สึกได้เพียงเล็กน้อย โดยระดับความสั่นสะเทือนข้างต้นอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกประเภทอาคาร ดังนั้น จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดให้ดำเนินกิจกรรมก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน ตั้งแต่ช่วงเวลา 8:00-17:00 น. ได้แก่ งานขุดเจาะฐานรากรองรับโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้าเพื่อหลีกเลี่ยงการรบกวนการประกอบกิจกรรมต่างๆ ในชีวิตประจำวันของแหล่งชุมชนทั่วไปหรือพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม - หากมีกิจกรรมการก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดระดับการสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะงานขุดเจาะเพื่อก่อสร้างฐานรากจำเป็นต้องปรับลดพลังงานในการขุดเจาะเสาเข็มแต่ละครั้ง โดยการเพิ่มจำนวนครั้งในการขุดเจาะเพื่อลดระดับการสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น - ใช้เทคนิคการก่อสร้างเสาเข็มแบบ Barrett pile ที่ก่อสร้างโดยใช้หัวตักดินแทนการใช้หัวเจาะซึ่งใช้สำหรับก่อสร้างในจุดที่มีพื้นที่จำกัด และลดความสั่นสะเทือน - ควบคุมการก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรฐาน เพื่อป้องกันมิให้อาคารหรือโครงสร้างที่อยู่ใกล้เคียงได้รับความเสียหาย - ดำเนินการตรวจสอบผลกระทบจากการก่อสร้างต่ออาคารข้างเคียงตลอดระยะเวลาก่อสร้าง หากพบว่าเกิดดินสไลด์ทรุด สร้างความเสียหายเดือดร้อนรำคาญระหว่างก่อสร้างเจ้าของโครงการจะต้องดำเนินการแก้ไขโดยทันที 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ดัชนีตรวจวัดความสั่นสะเทือน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความถี่และความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ก่อนเริ่มงานก่อสร้าง 1 เดือน จำนวน 1 ครั้ง เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) - ทุก 3 เดือน (4 ครั้ง/ปี) โดยตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ) จนกว่าการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ <p>วิธีการตรวจวัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัดต่อเนื่อง 5 วัน (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ) โดยใช้วิธีการตรวจวัดตามวิธีมาตรฐานที่กรมควบคุมมลพิษเห็นชอบ <p>พื้นที่ดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - โรงเรียนวัดผาสุกมณีจักร

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.8 ความสิ้นเปลือง (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - ควบคุมยานพาหนะที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด รวมทั้งจำกัดความเร็วในการขับขี่ไม่ให้เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในกรณีที่ยังวิ่งผ่านแหล่งชุมชนที่พักอาศัยหรือย่านพาณิชยกรรมหรือพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น สถานพยาบาล สถานศึกษา และศาสนสถาน เป็นต้น - กรณีได้รับการร้องเรียน ต้องรีบดำเนินการตรวจสอบและวิเคราะห์ความเสียหายที่เกิดขึ้น หากพบว่าความเสียหายเกิดจากงานก่อสร้างจะต้องรีบดำเนินการประเมินความเสียหายและหาแนวทางแก้ไขหรือให้ความช่วยเหลือโดยเร่งด่วน - หากมีกิจกรรมการก่อสร้างใกล้พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น สถานพยาบาล สถานศึกษาและศาสนสถาน ต้องทำการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบล่วงหน้าและประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง - ก่อนการปฏิบัติงานก่อสร้างต่างๆ ที่จะก่อให้เกิดระดับการสิ้นเปลืองต่ออาคารบ้านเรือนหรือสิ่งปลูกสร้าง ต้องจัดส่งเจ้าหน้าที่/วิศวกรโยธา/วิศวกรโครงสร้างเข้าไปตรวจสอบและบันทึกภาพปัจจุบัน ก่อนการปฏิบัติงานทุกครั้งเพื่อป้องกันความเสียหายของประชาชน 	<p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ระยะก่อนก่อสร้าง 30,000 บาท/ปี - ระยะก่อสร้าง 120,000 บาท/ปี <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กำกับดูแลการดำเนินงานของผู้รับสัมปทาน



รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 27/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.8 ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนของโครงการในระยะดำเนินการ คือ การให้บริการเดินรถไฟฟ้าของโครงการ พบว่าระดับความสั่นสะเทือนจากโครงการ ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวมีค่าอยู่ในช่วง 0.0008-0.0018 มิลลิเมตร/วินาที เมื่อพิจารณาระดับผลกระทบตาม Richter และ Meiser และตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร พบว่า ระดับความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้างมีระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับไม่สามารถรับรู้ได้ โดยระดับความสั่นสะเทือนข้างต้นอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกประเภทอาคาร ดังนั้น จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจสอบความสมบูรณ์แข็งแรงและประสิทธิภาพของยางรองหมุดยึดรางรถไฟฟ้า บริเวณตำแหน่งที่ตั้งสถานีรถไฟฟ้าหรือยางบริเวณคู่มือของรถไฟฟ้า เดือนละ 1-2 ครั้ง หากพบชำรุดหรือมีประสิทธิภาพลดลงให้พิจารณาปรับเปลี่ยนใหม่ทันที 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ดัชนีตรวจวัดความสั่นสะเทือน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความถี่และความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ทุก 3 เดือน (4 ครั้ง/ปี) โดยตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ) เป็นเวลา 5 ปี หลังจากนั้นหากมีค่าไม่เกินมาตรฐาน ให้ทำการตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง <p>วิธีการตรวจวัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัดต่อเนื่อง 5 วัน (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ) โดยใช้วิธีการตรวจวัดตามวิธีมาตรฐานที่กรมควบคุมมลพิษเห็นชอบ <p>พื้นที่ดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - โรงเรียนวัดผาสุกมณีจักร



รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 28/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.8 ความสั่นสะเทือน (ต่อ)			งบประมาณ - 120,000 บาท/ปี ผู้รับผิดชอบ - การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กำกับดูแลบริษัทผู้เดินรถ
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ			
2.1 นิเวศวิทยาทางน้ำ	ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมการเปิดหน้าดินเพื่อก่อสร้างตอม่อจึงมีการกองดินและวัสดุก่อสร้างต่างๆ เช่น ปูน หิน และทราย เป็นต้น โดยดินและวัสดุก่อสร้างดังกล่าวที่กองอาจถูกน้ำฝนชะล้างลงสู่คลองบางพูดได้ โดยจะส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำของคลองบางพูดในรูปการเพิ่มขึ้นของตะกอนแขวนลอย และส่งผลให้ความขุ่นเพิ่มขึ้นความขุ่นเพิ่มขึ้น - การดำเนินกิจกรรมอาจทำให้มีการปนเปื้อนของน้ำมันหล่อลื่นและเชื้อเพลิงลงสู่คลองบางพูด ทำให้เกิดคราบน้ำมันปนเปื้อนบนผิวน้ำ ส่งผลต่อการละลายของออกซิเจนในแหล่งน้ำ หากมีการปนเปื้อนในปริมาณมากอาจทำให้ปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าต่ำ ส่งผลให้คุณภาพน้ำผิวดินเสื่อมโทรมลง และส่งผลกระทบต่อเนื่องกับนิเวศวิทยาทางน้ำ 	ระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับเหมาก่อสร้างและผู้รับสัมปทานภายใต้การกำกับดูแลของ รฟม. จะต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการป้องกันผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินที่อาจส่งผลกระทบต่อเนื่องถึงนิเวศวิทยาทางน้ำ 	ระยะก่อสร้าง ดัชนีด้านนิเวศวิทยาทางน้ำ <ul style="list-style-type: none"> - ความหลากหลายทางชีวภาพ - ชนิดและความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ - ความขุ่นของสัตว์หน้าดิน ระยะเวลาดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> - ทุก 1 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง พื้นที่ดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> - คลองบางพูด งบประมาณ <ul style="list-style-type: none"> - 120,000 บาท/ปี



รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 29/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.1 นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)			ผู้รับผิดชอบ - การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน แห่งประเทศไทย (รฟม.) กำกับดูแล การดำเนินงานของผู้รับสัมปทาน
	ระยะดำเนินการ เนื่องจากระบบขนส่งมวลชนแบบรางเดี่ยวที่นำมาวิ่งบน โครงสร้างทางยกระดับจะใช้ระบบไฟฟ้าในการขับเคลื่อน จึงไม่เกิดผลกระทบต่อนิเวศวิทยาทางน้ำของคลองบางพูด ส่วนบริเวณสถานีรถไฟฟ้า ทั้ง 2 แห่ง ได้แก่ MT-01 และ MT-02 น้ำเสียที่เกิดขึ้นจะถูกบำบัดโดยระบบบำบัดน้ำเสีย สำเร็จรูป ที่ได้มีการติดตั้งไว้ในทุกสถานีรถไฟฟ้า รวมทั้งสถานี ทั้งสองอยู่ห่างจากคลองบางพูด ดังนั้น จึงกำหนดให้ขนาดของ ผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ		ระยะดำเนินการ ดัชนีด้านนิเวศวิทยาทางน้ำ - ความหลากหลายทางชีวภาพ - ชนิดและความหนาแน่นของแพลงก์ ต่อน้ำและแพลงก์ตอนสัตว์ - ความขุ่นของสัตว์หน้าดิน ระยะเวลาดำเนินการ - ทุก 1 เดือน เป็นเวลา 5 ปี ต่อเนื่อง หลังจากเปิดดำเนินการ และจากนั้น ดำเนินการปีละ 2 ครั้ง ในฤดูฝนและ ฤดูแล้ง พื้นที่ดำเนินการ - คลองบางพูด งบประมาณ - 120,000 บาท/ปี



รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 30/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.1 นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)			ผู้รับผิดชอบ - การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กำกับดูแลบริษัทผู้เดินรถ
2.2 ทรัพยากรป่าไม้	ระยะก่อสร้าง กิจกรรมการปรับพื้นที่ การขุดเปิดหน้าดิน การถมดิน และพื้นที่กองวัสดุและอุปกรณ์ในการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการส่งผลกระทบต่อตรงต่อไม่ใหญ่ โดยมีจำนวนต้นไม้ที่ต้องทำการล้อมย้ายตลอดแนวเส้นทางโครงการทั้งหมดจำนวน 135 ต้น นอกจากนี้กิจกรรมก่อสร้างจะรบกวนการดำรงชีวิตของสัตว์ป่า รวมถึงส่งผลกระทบต่อสัตว์ป่าที่เคลื่อนที่เข้า ที่อาศัยอยู่ในรู และโพรงใต้ดิน อาจถูกทับตายและถูกล่าได้ง่าย จากกิจกรรมการปรับพื้นที่	ระยะก่อสร้าง - ต้องดำเนินการเคลื่อนย้ายต้นไม้เฉพาะที่เกิดขวางการก่อสร้างออกจากพื้นที่ก่อสร้างทั้งหมดโดยใช้วิธีการล้อมและขุดออก (ไม่ให้มีการตัดฟัน) เพื่อนำไปปลูกในพื้นที่ที่ รฟม.กำหนด และต้องจัดบันทึกพันธุ์ไม้ชนิดและจำนวนของต้นไม้ทุกต้น - การเคลื่อนย้ายปริมาณดินจากการขุดเจาะฐานรากหรือวัสดุอุปกรณ์และเครื่องจักรต่างๆ โดยรถบรรทุกขนาดกลาง-ขนาดใหญ่ จำเป็นต้องระมัดระวังเป็นพิเศษเพื่อมิให้เกิดความเสียหายแก่ต้นไม้ที่อยู่ในพื้นที่ใกล้เคียง	ระยะก่อสร้าง - ไม่มี
	ระยะดำเนินการ คาดว่าจะมีผลกระทบระดับต่ำต่อการรบกวนระบบนิเวศวิทยา และสังคมพืชตามแนวระบบขนส่งมวลชนเนื่องจากสังคมพืชจะมีความสามารถในการปรับตัวทนต่อสภาพแวดล้อมต่างๆ ในชุมชนเมืองขนาดใหญ่ได้แม้ว่าสังคมพืชบางส่วนจะได้รับแสงสว่างจากดวงอาทิตย์น้อยลงเพราะถูกบดบังจากโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้าทำให้กระบวนการสังเคราะห์แสงของพืชเพื่อใช้ในการผลิตอาหารมีศักยภาพลดลงบ้าง	ระยะดำเนินการ - ต้องดูแลและบำรุงรักษาต้นไม้ ที่ปลูกไว้ในบริเวณต่างๆ ของพื้นที่โครงการให้เจริญเติบโตและให้ทำการปลูกทดแทนในกรณีที่มีต้นไม้ตาย	ระยะดำเนินการ - ไม่มี

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.3 ทรัพยากรสัตว์ป่า	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมการก่อสร้างโครงการอาจส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงถิ่นที่อยู่อาศัย จำนวนประชากรสัตว์ การกระจายพันธุ์ และระบบดำรงชีวิตของสัตว์ป่า เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ของสัตว์ป่ากับถิ่นที่อยู่อาศัยพบว่าพื้นที่โครงการตลอดแนวเส้นทางส่วนใหญ่ถูกล้อมรอบด้วยพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัย พื้นที่พาณิชยกรรม และพื้นที่รกร้างว่างเปล่า สัตว์ป่าที่พบในพื้นที่แนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่เป็นสัตว์ป่าที่มีถิ่นที่อยู่อาศัยและแหล่งหากินในพื้นที่เขตเมือง จึงมีพื้นที่สำหรับกระจายพันธุ์ในธรรมชาติหรืออพยพโยกย้ายต่อเนื่องจนถึงพื้นที่รกร้างอื่นๆ ที่อยู่ใกล้เคียงที่มีความเหมาะสมกับการดำรงชีวิตของสัตว์ป่า ซึ่งมีปริมาณพื้นที่มาก จึงมีความสามารถในการรองรับประชากรสัตว์ป่าอย่างเพียงพอ สัตว์ป่าสามารถดำเนินกิจกรรมการดำรงชีวิตได้อย่างปกติ ประกอบกับพื้นที่ก่อสร้างส่วนใหญ่จำกัดอยู่เฉพาะในแนวเขตทางเท่านั้น ดังนั้นผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - การปรับพื้นที่ การขุดดิน การเปิดหน้าดิน การถมดิน ควรมีการตรวจสอบพื้นที่โดยละเอียดก่อนเพื่อป้องกันอันตรายจากการขุด และถมดินทับสัตว์บางชนิดซึ่งเดินหรือเคลื่อนที่ช้า - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมแรงงานในสังกัดไม่ให้ล่าสัตว์ป่าในบริเวณพื้นที่โครงการ ทั้งเพื่อนำมาเป็นสัตว์เลี้ยง เพื่อการค้า หรือเพื่อนำมาเป็นอาหารโดยเด็ดขาด โดยให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบอย่างเคร่งครัด หากมีการกระทำผิดต้องถูกดำเนินคดีตามกฎหมาย - การแผ้วถางพื้นที่ การล้อมย้ายต้นไม้ การปรับพื้นที่ หากพบเห็นสัตว์ป่าต้องให้ออกาสกับสัตว์ป่าได้หลบภัยออกไปจากพื้นที่ได้อย่างปลอดภัยโดยการขับไล่ หรือช่วยเหลือและนำไปปล่อยในพื้นที่ห่างออกไปจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการ เพื่อความปลอดภัยของสัตว์ป่าหรือในถิ่นอาศัยที่เหมาะสมต่อไป - หลีกเลี่ยงการก่อสร้างเมื่อพบ รัง ไข่ ตัวอ่อน ของสัตว์ป่า โดยเฉพาะสัตว์ป่าคุ้มครองที่สำรวจพบจำนวน 23 ชนิด บริเวณพื้นที่โครงการ ควรเปิดโอกาสให้สัตว์ป่าดังกล่าวได้มีการพักตัว และสามารถเลี้ยงตัวจนมีชีวิตรอดได้หรือนำตัวอ่อนสัตว์ป่าไปอนุบาลก่อนจะดำเนินการก่อสร้างต่อ 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี



รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 32/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.3 ทรัพยากรสัตว์ป่า (ต่อ)		- ระมัดระวังผลกระทบที่อาจคาดไม่ถึง เช่น การทิ้งสารเคมี น้ำมันหรือขยะต่างๆ จากเจ้าหน้าที่และจากคนงานก่อสร้าง ที่อาจเป็นอันตรายต่อทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า ที่มีอยู่ภายนอกบริเวณและใกล้เคียงพื้นที่โครงการและประชาสัมพันธ์ให้พนักงานของโครงการได้เข้าใจและให้ความร่วมมือ	
	ระยะดำเนินการ ภายหลังเปิดระบบขนส่งมวลชนจะไม่มีกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อการดำรงชีวิตของสัตว์ป่าตามแนวเส้นทางโครงการ อีกทั้งสัตว์ป่าส่วนใหญ่ที่พบในพื้นที่มีการปรับตัวได้ดีกับสภาพแวดล้อมที่มีการเปลี่ยนแปลง และสามารถหลบหลีกไปหากินในบริเวณใกล้เคียงได้และมีสถานภาพประชากรในระดับท้องถิ่นค่อนข้างชุกชุม	ระยะดำเนินการ - ไม่มี	ระยะดำเนินการ - ไม่มี
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์			
3.1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน	ระยะก่อสร้าง การก่อสร้างโครงการจะอยู่บริเวณเกาะกลางถนนในซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ซึ่งปัจจุบันโครงสร้างด้านบนเป็นทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยและบริเวณใต้โครงสร้างทางพิเศษมีลักษณะเป็นถนนเข้าสู่เมืองทองธานี โดยการพัฒนาโครงการจำเป็นต้องมีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม	ระยะก่อสร้าง - ไม่มี	ระยะก่อสร้าง - ไม่มี



รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 33/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน (ต่อ)	เพื่อพัฒนาเป็นพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้า ซึ่งจะเปลี่ยนแปลง รูปแบบการใช้ที่ดินเดิมจากการใช้พื้นที่เพื่อการพาณิชย์ให้กลายเป็น สถานเป็นสถานีรถไฟฟ้า จึงคาดว่าจะมีผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ		
	ระยะดำเนินการ ภายหลังเปิดระบบขนส่งมวลชนจะไม่มีผลกระทบที่เกิดขึ้น โดยตรงต่อรูปแบบการใช้ที่ดินในรัศมีพื้นที่ศึกษา เนื่องจาก ลักษณะพื้นที่ได้มีการจัดสรรและกำหนดการใช้พื้นที่ด้วยตัว โครงการเมืองทองธานีแต่อย่างไรก็ตามการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ สถานียังควรคำนึงถึงความเชื่อมโยงและความสอดคล้องกับสภาพ พื้นที่เดิมของที่ตั้งเพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับชุมชนต่างๆ ในพื้นที่ศึกษาด้วย	ระยะดำเนินการ - ไม่มี	ระยะดำเนินการ - ไม่มี
3.2 ระบบคมนาคมขนส่ง	ระยะก่อสร้าง กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ที่อาจส่งผลกระทบต่อ การคมนาคมขนส่ง คือ กิจกรรมการขนส่งวัสดุก่อสร้างของ โครงการ โดยทำการประเมินผลกระทบใน 2 กรณี คือ กรณีที่ ยังไม่มีเปิดช่องจราจร และกรณีที่มีการเปิดถนน 1 ช่อง จราจร พบว่า	ระยะก่อสร้าง - ต้องดำเนินการปรับปรุงพื้นผิวจราจรบนโครงข่ายถนนเดิมใต้ พื้นที่โครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้า และพื้นที่ ต่อเนื่องให้มีความราบเรียบ และต้องตีเส้นขอบเขตทางเดิน รถในแต่ละช่องจราจรให้ชัดเจนตามขนาดช่องจราจรภายหลัง การส่งคืนพื้นที่ก่อสร้างเรียบร้อยแล้ว	ระยะก่อสร้าง ดัชนีตรวจวัดระบบคมนาคมขนส่ง - ปริมาณจราจร - สถิติอุบัติเหตุ



รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 34/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.2 ระบบคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> - กรณีที่ยังไม่มีการปิดช่องจราจรนั้น กิจกรรมของโครงการในระยะก่อสร้างไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการคมนาคมขนส่งภายในพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียงมากนัก เนื่องจากยังคงมีสภาพการจราจรไม่แตกต่างจากปัจจุบันมาก - ส่วนในกรณีที่มีการปิดถนน 1 ช่องจราจร เพื่อก่อสร้างโครงการนั้น จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการคมนาคมขนส่งภายในพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียง จะเห็นได้ว่าสภาพการจราจรที่คาดการณ์จะมีสภาพการจราจรไม่แตกต่างจากปัจจุบันเช่นเดียวกัน 	<ul style="list-style-type: none"> - ประสานงานตำรวจจราจร เพื่ออำนวยความสะดวก รวมถึงประชาสัมพันธ์ทางลัด ทางเลี่ยง และมีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและทางเลี่ยงต่างๆ ตลอดเวลา - กำหนดให้มีป้ายเตือน แฉกกัน กรวย ป้ายจราจร แสงสว่าง ไฟกระพริบ สัญญาณจราจรต่างๆ ที่จำเป็น ตั้งแต่ก่อนเข้าเขตก่อสร้างให้ถูกต้องตามมาตรฐาน และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบให้สามารถใช้งานได้ตลอดเวลา - จัดทำแผนงานก่อสร้างเพื่อแสดงการจัดการจราจรบริเวณสถานที่ก่อสร้างเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการเปิดพื้นที่ก่อสร้างแต่ละพื้นที่ - จัดให้มีเจ้าหน้าที่ให้สัญญาณในการอำนวยความสะดวกในการเข้า-ออกของยานพาหนะในพื้นที่ก่อสร้าง - จัดให้มีทางเดินเท้าชั่วคราวและมีป้ายสัญลักษณ์แสดงทิศทางอย่างชัดเจนในกรณีมีกิจกรรมการก่อสร้างที่จะรบกวนการสัญจรทางเท้า เพื่อให้ผู้ใช้ทางเท้าสามารถใช้บริการรถโดยสารประจำทางได้อย่างปลอดภัย - ติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรบอกทิศทางและกำหนดความเร็ว เพื่อควบคุมการจราจรบริเวณสถานีรถไฟฟ้า 	<p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจสอบและบันทึกข้อมูลปริมาณจราจรก่อนเริ่มงานก่อสร้าง 1 เดือน จำนวน 1 ครั้ง โดยตรวจวัดเป็นเวลา 2 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ) เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) - ตรวจสอบและบันทึกข้อมูลปริมาณจราจรทุก 1 เดือน โดยตรวจวัดเป็นเวลา 2 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ) จนกว่าการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ - ตรวจสอบสถิติอุบัติเหตุเดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะการก่อสร้าง <p>พื้นที่ดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริเวณซอยแจ้งวัฒนะ - ปากเกร็ด 39 ช่วงแยกถนนแจ้งวัฒนะตัดกับทางเข้า-ออก เมืองทองธานี

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.2 ระบบคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		<p>บริเวณทางหลวงพิเศษอุดรรัถยา ฝั่งขาออกมุ่งหน้าบางปะอิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ติดตั้งป้ายระวางรถซ้าย เพื่อเตือนรถทางตรงให้ระวางรถที่ลงจากทางพิเศษอุดรรัถยา - ติดตั้งป้ายระวางรถขวา เพื่อเตือนรถที่ลงจากทางพิเศษอุดรรัถยาให้ระวางรถทางตรง - ติดตั้งป้ายหยุด เพื่อให้รถที่ลงจากทางพิเศษอุดรรัถยาหยุดรอรถทางตรงไปก่อน และเคลื่อนรถไปได้เมื่อปลอดภัย - เสริม Rumble Strip และ Anti-Skid เพื่อชะลอความเร็วของรถทางตรง - ติดตั้งระบบไฟฟ้าส่องสว่างและสัญญาณไฟเตือน เพื่อเป็นการเพิ่มเติมความปลอดภัยให้ผู้ใช้งาน <p>บริเวณทางหลวงพิเศษอุดรรัถยา ฝั่งขาเข้ามุ่งหน้าดินแดง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ติดตั้งป้ายระวางรถซ้าย เพื่อเตือนรถทางตรงให้ระวางรถที่ลงจากทางพิเศษอุดรรัถยา - ติดตั้งป้ายระวางรถขวา เพื่อเตือนรถที่ลงจากทางพิเศษอุดรรัถยาให้ระวางรถทางตรง - ติดตั้งป้ายหยุด เพื่อให้รถที่ลงจากทางพิเศษอุดรรัถยาหยุดรอรถทางตรงไปก่อน และเคลื่อนรถไปได้เมื่อปลอดภัย 	<ul style="list-style-type: none"> - บริเวณซอยแจ้งวัฒนะ - ปากเกร็ด 39 ช่วงทางขึ้น-ลงทางด่วนเมืองทองธานี <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ระยะก่อนก่อสร้าง 20,000 บาท/ครั้ง - ระยะก่อสร้าง 240,000 บาท/ปี <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กำกับดูแลการดำเนินงานของผู้รับสัมปทาน



รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 36/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.2 ระบบคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ภายหลังเปิดระบบขนส่งมวลชนไม่มีกิจกรรมใดที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการคมนาคมขนส่งบนถนนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ โดยคาดว่าผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งและผู้ใช้ทางในภาพรวมจะเป็นผลกระทบทางบวกในระดับสูงสำหรับบริเวณพื้นที่เทศบาลนครปากเกร็ดทำให้สามารถลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 และพื้นที่ใกล้เคียงได้</p>	<p>- เสริม Rumble Strip และ Anti-Skid เพื่อชะลอความเร็วของรถทางตรง</p> <p>- ติดตั้งระบบไฟฟ้าส่องสว่างและสัญญาณไฟเตือน เพื่อเป็นการเพิ่มเติมความปลอดภัยให้ผู้ใช้ทาง</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อลดความคับคั่งของการจราจรบริเวณสถานีรถไฟฟ้า</p> <p>- จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนที่เดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า บริเวณสถานีรถไฟฟ้า</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ดัชนีตรวจวัดระบบคมนาคมขนส่ง</p> <p>- ปริมาณจราจร</p> <p>- สถิติอุบัติเหตุ</p> <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <p>- ตรวจสอบสถิติอุบัติเหตุทุก 3 เดือน (4 ครั้ง/ปี) เป็นเวลา 5 ปีต่อเนื่อง หลังจากนั้นหากข้อมูลปริมาณจราจรในรอบ 24 เดือน มีแนวโน้มลดลงจากเกินมากกว่า 40% เทียบกับช่วงก่อนการพัฒนาโครงการให้ทำการตรวจวัดปีละ 1 ครั้ง</p> <p>พื้นที่ดำเนินการ</p> <p>- บริเวณซอยแจ้งวัฒนะ - ปากเกร็ด 39 ช่วงแยกถนนแจ้งวัฒนะตัดกับทางเข้า-ออก เมืองทองธานี</p>



รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 37/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.2 ระบบคมนาคมขนส่ง (ต่อ)			<ul style="list-style-type: none"> - บริเวณซอยแจ้งวัฒนะ - ปากเกร็ด 39 ช่วงทางขึ้น-ลงทางด่วนเมืองทองธานี <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> - 80,000 บาท/ปี <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน แห่งประเทศไทย (รฟม.) กำกับดูแลบริษัทผู้เดินรถ
3.3 สาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการจะส่งผลกระทบต่อระบบ ท่อประปา เสาไฟฟ้าแรงสูง แนวสายไฟฟ้าแนวสายไฟฟ้าใต้ดิน และแนวสายเคเบิลอากาศ โดยผลกระทบต่อระบบสาธารณูปโภค ต่างๆ นี้ จะเป็นผลกระทบในระดับปานกลาง เนื่องจาก โครงการจะทำการรื้อย้าย ซึ่งใช้เวลาไม่นานมากนักและ ดำเนินการปรับปรุงระบบต่างๆ ใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับ การพัฒนาโครงการ</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <p>กำหนดให้ผู้รับสัมปทานต้องเริ่มปฏิบัติงานต่างๆ ก่อนเริ่มงาน ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนฯ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - สํารวจรายละเอียดเกี่ยวกับระบบสาธารณูปโภคและจัดเตรียม แบบรายละเอียดสำหรับปฏิบัติการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ เช่น เขตทางหลวง โครงข่ายถนนปัจจุบัน พื้นที่เขตทางที่จะถูกเวนคืน ตำแหน่งระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการที่มีอยู่ในปัจจุบันที่จำเป็นต้องรื้อย้าย และการจัดวางระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่จะ ก่อสร้าง/ติดตั้งทดแทน เป็นต้น 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี



รองผู้อำนวยการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 38/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.3 สาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - จัดเตรียมแผนการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่จะได้รับผลกระทบให้สอดคล้องกับแผนงานก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนฯ นำเสนอต่อการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ประสานงานและวางแผนงานร่วมกับหน่วยงานในพื้นที่ที่รับผิดชอบระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่ต้องทำการรื้อย้ายออก เช่น การประปานครหลวง การไฟฟ้านครหลวง กรมทางหลวง บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) และบริษัท กสท. โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) เพื่อจัดเตรียมแผนประชาสัมพันธ์ให้ประชาชน/ผู้ใช้เส้นทางรับทราบล่วงหน้า - ต้องติดตั้งรั้วทึบความสูงอย่างน้อย 2 เมตร หรือเทียบเท่าเพื่อกำหนดเป็นขอบเขตพื้นที่ที่จะทำการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ - ต้องทำการประชาสัมพันธ์หรือประกาศเตือนผ่านสื่อต่างๆ เช่น แผ่นพับ สื่อวิทยุข่าวสาร เพื่อการจราจร ป้ายประกาศ ในพื้นที่ที่จะทำการรื้อย้าย เพื่อให้ประชาชน หรือผู้ใช้เส้นทางได้รับทราบก่อนอย่างน้อย 15 วัน 	

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.3 สาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - ยานพาหนะที่จะใช้ในการเคลื่อนย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการจะต้องมีตาข่ายหรือผ้าใบปิดคลุมกระบะบรรทุกให้มิดชิด เพื่อป้องกันการร่วงหล่นลงสู่พื้นผิวจราจร รวมทั้งต้องจำกัดความเร็วในการขับเคลื่อนพาหนะไปยังสถานที่กองเก็บวัสดุไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง - หากได้รับการร้องเรียนจากประชาชนหรือผู้ใช้เส้นทางว่า “งานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ” ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญจากงานรื้อย้าย หรือ การสร้างความเสียหายให้แก่ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่มีอยู่เดิมจะต้องรีบดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยเร่งด่วน 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ไม่มีการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ เพิ่มเติมการดำเนินการรื้อย้ายดังกล่าวแล้วเสร็จในระยะก่อสร้าง ดังนั้นจึงไม่เกิดผลกระทบในลักษณะดังกล่าวในระยะดำเนินการ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- ไม่มี</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- ไม่มี</p>



รองผู้อำนวยการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 40/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต			
4.1 สภาพเศรษฐกิจและสังคม	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงบริเวณพื้นที่ก่อสร้างในด้านความไม่สะดวกในการสัญจรไป-มา ทำให้เสียเวลาในการเดินทางมากขึ้น รวมถึงเรื่องความเดือดร้อนรำคาญจากกิจกรรมการก่อสร้าง เช่น เสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือน และทัศนียภาพไม่สวยงาม แต่เนื่องจากการก่อสร้างแบ่งเป็นช่วงๆ ตามแนวเส้นทางโครงการ ดังนั้น จึงคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง สำหรับผลกระทบด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินหากผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัยในระหว่างการก่อสร้างก็อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ รวมถึงคนงานก่อสร้างจำนวนมากที่เข้ามาปฏิบัติงานในพื้นที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งระหว่างคนงานก่อสร้างและชุมชนได้</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - แจ้งประชาชนให้ทราบล่วงหน้าถึงกิจกรรมที่จะเกิดขึ้น - พิจารณาจ้างแรงงานท้องถิ่นเป็นลำดับแรกและดูแลกวาดขึ้นแรงงานต่างถิ่นให้มีวินัยไม่ก่อความเดือดร้อนแก่ชุมชน - ต้องจัดตั้งศูนย์กลางการรับข้อมูลข่าวสารและรับเรื่องราวร้องทุกข์ไว้ในสำนักงานโครงการ เพื่อรับข้อมูลข่าวสารหรือข้อร้องเรียนต่างๆ จากประชาชน พร้อมจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางในการติดต่อสื่อสาร เช่น หมายเลขโทรศัพท์ Call Center/E-mail Address และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ตลอด 24 ชั่วโมง รวมทั้งการรวบรวมและประมวลผลข้อมูลการร้องทุกข์และข้อเสนอแนะผลการดำเนินการแก้ไขปัญหา นำเสนอต่อการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เดือนละ 1 ครั้ง เพื่อช่วยเหลือและบรรเทาปัญหาความเดือดร้อนรำคาญของประชาชนทั่วไปที่ได้รับผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้าง - ผู้รับสัมปทานต้องควบคุมและเข้มงวดต่อพนักงานและคนงานก่อสร้างไม่ให้ประพฤติและปฏิบัติตนในทางที่จะสร้างความเดือดร้อนรำคาญหรือก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับประชาชนในชุมชนท้องถิ่นหรือผู้สัญจรผ่านไป - มา บนโครงข่ายถนนเดิมตามแนวพื้นที่ก่อสร้าง 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ดัชนีตรวจวัดเศรษฐกิจ-สังคม</p> <ul style="list-style-type: none"> - การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ - ผลกระทบที่เกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้างและความคิดเห็นต่อโครงการ - ปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการ ตลอดจนข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปีละ 2 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง <p>วิธีการสำรวจ</p> <ul style="list-style-type: none"> - สัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถาม สัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน สถานประกอบการ ผู้แทนศาสนสถานและสถานศึกษา ที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ทั้ง 2 ฝ่าย

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.1 สภาพเศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - ต้องประกาศแจ้งเตือนให้ประชาชนหรือผู้สัญจรผ่านไป – มาบนโครงข่ายถนนเดิมช่วงที่มีการก่อสร้างได้รับทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน ก่อนที่จะทำการปิดกั้นการจราจรเพื่อปฏิบัติงานก่อสร้าง หรือขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้างขนาดใหญ่ ทั้งนี้จะต้องแจ้งผ่านสื่อประเภทต่างๆ เช่น ป้ายประชาสัมพันธ์ แผ่นพับ หนังสือพิมพ์ วิทยุข่าวสารเว็บไซต์ หรือโทรทัศน์ เป็นต้น - ผู้รับสัมปทานต้องทำการก่อสร้างด้วยความระมัดระวังเพื่อไม่ให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนในชุมชนท้องถิ่นที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ก่อสร้าง เช่น การสร้างความเสียหายให้กับผิวจราจรทำให้เป็นอุปสรรคสำคัญในการเดินทางหรือใช้เส้นทางในการติดต่อสื่อสารระหว่างชุมชน หากไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้จะต้องรีบดำเนินการปรับปรุงแก้ไขให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุดหรือภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 วัน - ต้องให้ความสำคัญและเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ภายในชุมชนท้องถิ่นตามแนวนพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อสร้างความคุ้นเคยและการยอมรับจากประชาชนในชุมชนท้องถิ่น เช่น การพัฒนาชุมชนหรือเสริมสร้างอาชีพ การมอบทุนการศึกษาให้แก่เด็กนักเรียน/นักศึกษาหรือโรงเรียนในชุมชนท้องถิ่น การร่วมแข่งขันกีฬาหรือเข้าร่วมพัฒนาชุมชนในโอกาสสำคัญๆ 	<p>กลุ่มเป้าหมาย</p> <ul style="list-style-type: none"> - กลุ่มผู้อยู่อาศัยในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการทั้ง 2 ฝั่ง (ผู้นำชุมชนและผู้ได้รับผลกระทบโดยอ้อม) แบ่งเป็นบริเวณสถานีรถไฟฟ้า จำนวนสถานีละ 30 ตัวอย่าง และบริเวณแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 30 ตัวอย่าง/กิโลเมตร <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> - 500 บาท/ตัวอย่าง <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กำกับดูแลการดำเนินงานของผู้รับสัมปทาน

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.1 สภาพเศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - ต้องจัดให้มีการประชาสัมพันธ์เป็นระยะๆ และสร้างความเข้าใจอันดีระหว่างผู้รับสัมปทานกับประชาชนในชุมชนท้องถิ่นที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง โดยการจัดประชุมชี้แจงลักษณะและขั้นตอนการก่อสร้าง ระบบป้องกันภัย และระบบตรวจสอบ เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบที่เกิดขึ้น รวมทั้งการรับทราบข้อมูลและรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เดือนละ 1 ครั้ง เพื่อนำข้อมูลต่างๆ ที่ได้รับมาปรับปรุงแก้ไขหรือบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้างหรือใช้กำหนดแผนการปฏิบัติงานก่อสร้างให้มีความชัดเจนและสอดคล้องตามความต้องการของประชาชนอย่างแท้จริง 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียง แนวระบบขนส่งมวลชนหรือผู้สัญจรผ่านไปมาบนโครงข่ายถนนเดิม จะช่วยเพิ่มความคล่องตัวของสภาพการจราจรในปัจจุบัน จึงเป็นผลกระทบเชิงบวกระดับปานกลางต่อการเพิ่มคุณภาพชีวิตให้ดีขึ้น</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - บำรุงรักษาแนวเส้นทางวิ่งและตัวรถไฟฟ้าเพื่อไม่ให้เกิดเสียงดังรบกวนชุมชนในขณะดำเนินการ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ดัชนีตรวจวัดเศรษฐกิจ-สังคม</p> <ul style="list-style-type: none"> - การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ - ผลกระทบที่เกิดขึ้นระหว่างการดำเนินโครงการและความคิดเห็นต่อโครงการ - ปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการ ตลอดจนข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.1 สภาพเศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)			<p>วิธีการสำรวจ</p> <ul style="list-style-type: none"> - สัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถามสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน สถานประกอบการ ผู้แทนศาสนสถานและสถานศึกษาที่อยู่ในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการทั้ง 2 ฝั่ง <p>กลุ่มเป้าหมาย</p> <ul style="list-style-type: none"> - กลุ่มผู้อยู่อาศัยในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการทั้ง 2 ฝั่ง (ผู้นำชุมชนและผู้ได้รับผลกระทบโดยอ้อม) แบ่งเป็นบริเวณสถานีรถไฟฟ้า จำนวนสถานีละ 30 ตัวอย่าง และบริเวณแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 30 ตัวอย่าง/กิโลเมตร <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> - 500 บาท/ตัวอย่าง <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) - กำกับดูแลบริษัทผู้เดินรถ



รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 44/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.2 การโยกย้ายและ การเวนคืน	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>การสูญเสียที่ดินทั้งหมด พื้นที่รวม 58,064 ตารางเมตร จำแนกเป็นพื้นที่ของสำนักงานเครื่องกลฯ พื้นที่ของบริษัท บางกอกแลนด์ จำกัด (มหาชน) พื้นที่ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และการสูญเสียที่ดินภาคเอกชนทั้งหมด 18 ราย ผลกระทบดังกล่าวเป็นการสูญเสียที่ดินถาวร จึงคาดว่าเป็นผลกระทบอยู่ในระดับสูง</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ต้องดำเนินการเกี่ยวกับการโยกย้ายและเวนคืนให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มดำเนินงานก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนฯ ดังนี้</p> <p>(ก) การออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืน (พ.ร.ฎ.) โดยจะระบุท้องที่จุดเริ่มต้น-จุดสิ้นสุดและความกว้างของเขตพระราชกฤษฎีกาฯ</p> <p>(ข) ปิดประกาศพระราชกฤษฎีกาฯ ไว้ตามหน่วยราชการต่างๆ ที่แนวเส้นทางโครงการพาดผ่าน เช่น สำนักงานที่ดินจังหวัดนนทบุรีหรือสำนักงานที่ดินจังหวัดสาขา ที่ว่าการอำเภอปากเกร็ด และเทศบาลนครปากเกร็ด เป็นต้น</p> <p>(ค) การเข้าสำรวจสังหาริมทรัพย์ที่จะถูกเวนคืน โดยเจ้าหน้าที่จะต้องส่งหนังสือแจ้งกำหนดการสำรวจ ให้เจ้าของทรัพย์สินทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 15 วัน รวมทั้งการสำรวจจำนวนผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงอย่างละเอียด เพื่อจะได้รับทราบความต้องการที่จะรับความช่วยเหลือจากภาครัฐ วิธีการ/แนวทาง/ระยะเวลาในการจ่ายค่าทดแทน หรือข้อเสนอแนะในการโยกย้าย เพื่อใช้เป็นแนวทางปฏิบัติที่มีความสอดคล้องกับความต้องการของผู้ได้รับผลกระทบให้มากที่สุด</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>- ไม่มี</p>

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.2 การโยกย้ายและ การเวนคืน (ต่อ)		<p>(ง) ต้องดำเนินการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อกำหนดราคาค่าทดแทนที่ดิน สิ่งปลูกสร้างและพืชผลทางการเกษตร โดยรูปแบบเบื้องต้นของคณะกรรมการต้องมีตัวแทนของผู้ได้รับผลกระทบ และผู้นำชุมชนท้องถิ่นในพื้นที่ที่ถูกเวนคืนเข้าร่วมเป็นกรรมการ เพื่อร่วมพิจารณาและกำหนดหลักเกณฑ์การกำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ วิธีการคำนวณหรือขั้นตอนการจ่ายเงิน เป็นต้น</p> <p>(จ) ต้องพิจารณากำหนดและจ่ายค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ในอัตราที่เป็นธรรม เหมาะสมและเป็นที่ยอมรับของกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยต้องคำนึงถึงความยุติธรรม ค่าเสียหายทางใจ (ค่าเสียโอกาส) การสูญเสียทางจิตใจรวมทั้งระยะเวลาในการจ่ายค่าทดแทนต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับแผนการดำเนินงานก่อสร้างโครงการฯ และต้องจ่ายให้เสร็จสิ้นก่อนเริ่มงานก่อสร้าง ทั้งนี้ในการประเมินค่าทดแทนให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบต้องคำนึงถึงค่าใช้จ่ายในระหว่างที่มีการสูญเสียรายได้เดิมที่เคยได้รับตามความเป็นจริงรวมทั้งค่าทดแทนพิเศษ เพื่อใช้พียงฐานะจนกว่าจะกลับคืนสู่สภาพปกติ</p> <p>(ฉ) การกำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ในเบื้องต้นจะต้องพิจารณากำหนดให้แก่บุคคลดังนี้</p>	

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.2 การโยกย้ายและ การเวนคืน (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งที่ดินที่ต้องเวนคืน เจ้าของโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่รื้อถอนไม่ได้ซึ่งมีอยู่ในที่ดินที่ถูกเวนคืนในวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกาหรือได้ปลูกสร้างขึ้นภายหลังโดยได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ เช่าที่ดิน โรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นในที่ดินที่ต้องเวนคืน แต่ในการเช่าจะต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือซึ่งได้ทำไว้ก่อนวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา หรือได้จัดทำขึ้นภายหลังโดยได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ และการเช่ายังมีได้ระงับไปในวันที่เจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่ได้เข้าครอบครองที่ดิน โรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว แต่เงินค่าทดแทนในการเช่าจะกำหนดให้เฉพาะที่ผู้เช่าได้เสียหายจริงโดยเหตุที่ต้องออกจากที่ดิน โรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างดังกล่าวก่อนสัญญาเช่าระงับ เจ้าของต้นไม้ยืนต้นที่ขึ้นอยู่ในที่ดินในวันที่ใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา 	



รองผู้ว่าการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 47/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.2 การโยกย้ายและ การเวนคืน (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> เจ้าของโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่รื้อถอนได้ ซึ่งมีอยู่ในที่ดินที่ถูกเวนคืนในวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา แต่ต้องไม่ใช่ผู้ซึ่งจำต้องรื้อถอนโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างดังกล่าวออกไปเมื่อได้รับแจ้งจากเจ้าของที่ดินโดยเงินค่าทดแทนจะกำหนดให้เฉพาะค่ารื้อถอน ค่าขนย้ายและค่าปลูกสร้างใหม่ (ในสภาพเดิม) บุคคลผู้เสียสิทธิในการใช้ทางวางท่อน้ำ ท่อระบายน้ำ สายไฟฟ้า หรือสิ่งอื่นซึ่งคล้ายกันผ่านที่ดินที่ต้องเวนคืนตามมาตรา 1349 หรือมาตรา 1352 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (กรณี queบุคคลเช่นนั้นจ่ายค่าทดแทนในการใช้สิทธิดังกล่าวให้แก่เจ้าของที่ดินที่ต้องเวนคืนแล้ว) <p>(ข) ต้องพิจารณากำหนดและจ่ายค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ในอัตราที่เป็นธรรม เหมาะสมและเป็นที่ยอมรับของกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยต้องคำนึงถึงความยุติธรรม ค่าเสียหายทางใจ (ค่าเสียโอกาส) การสูญเสียทางจิตใจรวมทั้งระยะเวลาในการจ่ายค่าทดแทนต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับแผนการดำเนินงานก่อสร้างโครงการฯ และต้องจ่ายให้เสร็จสิ้นก่อนเริ่มงานก่อสร้าง ทั้งนี้ในการประเมินค่าทดแทนให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบต้องคำนึงถึงค่าใช้จ่ายในระหว่างที่มีการสูญเสียรายได้เดิมที่เคยได้รับตามความเป็นจริงรวมทั้งค่าทดแทนพิเศษ เพื่อใช้พุงฐานะจนกว่าจะกลับคืนสู่สภาพปกติ</p>	



รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 48/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.2 การโยกย้ายและการเวนคืน (ต่อ)		(ซ) การออกพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ (พ.ร.บ.) เพื่อให้กรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ตกเป็นของภาครัฐ (ณ) หลักเกณฑ์ในการกำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนและจำนวนเงินค่าทดแทนสำหรับโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ของ รฟม. ให้ดำเนินการตามระเบียบปฏิบัติของ รฟม. อย่างเคร่งครัด	
	ระยะดำเนินการ การโยกย้ายและเวนคืนที่ดินได้ดำเนินการแล้วเสร็จตั้งแต่ระยะก่อสร้างโครงการ โดยกิจกรรมในระยะดำเนินการจะมีเพียงการเดินขบวนรถไฟฟ้าเท่านั้น ดังนั้นจึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม	ระยะดำเนินการ - ไม่มี	ระยะดำเนินการ - ไม่มี
4.3 สาธารณสุขและความปลอดภัย	ระยะก่อสร้าง - ประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงหรือผู้สัญจรผ่านไป-มา จะได้รับหรือสัมผัสกับปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) หรือ ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10) ที่อาจฟุ้งกระจายอยู่ในบรรยากาศ เช่น อากาศระคายเคืองตาหรือระบบทางเดินหายใจขัดข้อง - ชุมชนที่พักอาศัย/อาคารพาณิชย์และพื้นที่อ่อนไหวต่อระดับเสียง (ศาสนสถาน/สถานศึกษา/สถานพยาบาล) จะได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างค่อนข้างมาก เนื่องจากอยู่ห่างจากแหล่งกำเนิดเสียงไม่เกิน 100 เมตร	ระยะก่อสร้าง - กำหนดให้ผู้รับสัมปทานจะต้องจัดทำแผนบรรเทาอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการออกแบบ การดำเนินการ และการซ่อมบำรุงของโครงการ การดำเนินการซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า รวมถึงการวิเคราะห์มาตรการป้องกันอันตราย - กำหนดให้ผู้รับสัมปทาน ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศและเสียงในระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด	ระยะก่อสร้าง - ไม่มี

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.3 สาธารณสุขและ ความปลอดภัย (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> - หากการปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้างขาดความระมัดระวัง และมีความบกพร่องหรือชำรุดของเครื่องจักรกลและอุปกรณ์ ที่นำมาใช้อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยและชีวิต/ทรัพย์สินได้ง่าย - ความเพียงพอของสถานบริการสาธารณสุขและบุคลากรทางการแพทย์ พบว่า หากมีผลกระทบเกิดขึ้นจะเป็นผลกระทบที่มีความรุนแรงในระดับต่ำ เนื่องจากปัจจุบัน มีระบบบริการสุขภาพอนามัยในพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ข้างเคียงสามารถให้บริการได้ทั่วถึง เนื่องจากเป็นพื้นที่เขตชุมชนเมืองขนาดใหญ่ที่มีระบบสาธารณสุขภาค สาธารณูปการครบสมบูรณ์ - ผลกระทบต่อสุขภาพจิตของมนุษย์หากปรับตัวไม่ได้จะเป็นผลกระทบระยะยาวและอาจมีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น แต่มีความเป็นไปได้ในการเกิดในระดับต่ำ เนื่องจากปัจจุบันพบว่าปัญหาสภาพการจราจรติดขัดและปัญหามลพิษต่างๆ ที่ปลดปล่อยมาจากงานก่อสร้างและยานพาหนะบนโครงข่ายถนนเดิม 	<ul style="list-style-type: none"> - ในการก่อสร้างเสาเข็มและฐานราก กำหนดให้มีวิศวกรโครงการควบคุมดูแลอย่างใกล้ชิดทุกครั้ง เพื่อตรวจสอบการทำงานให้เกิดความปลอดภัยไปตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ - ในการก่อสร้างจะมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน หากผู้ปฏิบัติงานขาดความระมัดระวังและประมาท เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุมิให้เกิดขึ้นในระดับรุนแรงผู้รับสัมปทานต้องดำเนินการดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> • ต้องจัดตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยเพื่อกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้าง เช่น การกำหนดแผนงานการก่อสร้าง และมาตรการควบคุมความปลอดภัย การควบคุมและกำกับดูแลพนักงานและคนงานก่อสร้างให้ปฏิบัติตามระเบียบหรือกฎหมายความปลอดภัย การตรวจสอบหาสาเหตุการเกิดเหตุอันตรายต่างๆ และการให้ข้อเสนอแนะและฝึกอบรมพนักงานและคนงานก่อสร้างให้ปฏิบัติงานด้วยความระมัดระวัง เป็นต้น • ต้องจัดอบรมพนักงานและคนงานก่อสร้างให้รู้จักวิธีการใช้และดูแลบำรุงรักษาเครื่องมือ เครื่องจักรกลและอุปกรณ์ต่างๆ อย่างถูกต้องและเหมาะสมกับประเภทของงานและต้องกำหนดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบเพื่อดูแลบำรุงรักษา 	



รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 50/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.3 สาธารณสุขและ ความปลอดภัย (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> - มีปริมาณน้ำเสียและสิ่งปฏิกูลที่เกิดขึ้นจากการใช้ห้องน้ำ/ห้องส้วมหรือการล้างภาชนะใส่อาหารในระหว่างปฏิบัติงานในแต่ละวันของเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในสำนักงานโครงการฯ สูงสุดไม่เกิน 200 คน คิดเป็นปริมาณน้ำเสีย $50 \times 200 \times 0.80 = 8,000$ ลิตร/วัน หรือ 8 ลูกบาศก์เมตร/วัน - ผลกระทบจากกิจกรรมต่อเนื่องจากการก่อสร้างฯ เช่น การล้างและทำความสะอาดเครื่องมืออุปกรณ์ก่อสร้างฯ และยานพาหนะต่างๆ ฯลฯ จะใช้พื้นที่ภายในสำนักงานโครงการฯ คาดว่าจะใช้ปริมาณน้ำไม่เกิน 12 ลูกบาศก์เมตร/วัน 	<p>เครื่องมือ เครื่องจักรกลและอุปกรณ์ต่างๆ ให้สามารถใช้งานได้ดียู่เสมอรวมทั้งต้องทำการซ่อมแซมทันทีหากพบว่าเกิดการชำรุดเสียหายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานตลอดเวลา</p> <ul style="list-style-type: none"> • กำหนดให้พนักงานและคนงานก่อสร้างต้องสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล (PPE) ตลอดระยะเวลาที่ปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันอันตรายและอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานตามกฎหมายกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพสิ่งแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ.2551 และการคุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลอย่างเคร่งครัด • ควบคุม ดุแล และห้ามไม่ให้คนงานก่อสร้างและพนักงานขับรถขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างใช้ยาหรือสารกระตุ้นประสาทหรือดื่มสุราในขณะที่ปฏิบัติงานและต้องกำหนดบทลงโทษแก่ผู้ฝ่าฝืนขั้นรุนแรง เช่น พักการปฏิบัติงาน ไม่มีกำหนด ตัดเงินเดือน 50% หรือไล่ออก 	

หน้า 51/66

ตุลาคม 2563



รองผู้อำนวยการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.3 สาธารณสุขและ ความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> ควบคุมและกำชับให้พนักงานขับยานพาหนะขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดในช่วงที่ขับผ่านแหล่งชุมชนหรือพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น สถานพยาบาล สถานศึกษาและศาสนสถาน เป็นต้น และใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง กำหนดให้ติดตั้งกำแพงคอนกรีต (Concrete Barrier) พร้อมแผ่น Metal Sheet ความสูง 2 เมตร บริเวณพื้นที่ก่อสร้างบนโครงข่ายถนนเดิม เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้มีการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อประเภทต่างๆ เช่น ป้ายประชาสัมพันธ์ แผ่นพับ หนังสือพิมพ์ วิทยุโทรทัศน์ และเว็บไซต์ เพื่อให้ประชาชนหรือผู้สัญจรผ่านไป-มา ได้รับทราบกรณีจะมีการปิดกั้นเส้นทางที่ใช้สัญจรปกติ ได้แก่ ถนนในซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ถนนติวานนท์ และถนนแจ้งวัฒนะ เพื่อรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการหรือเคลื่อนย้ายวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างขนาดใหญ่หรืองานวางคานคอนกรีต เป็นต้น 	



รองผู้จัดการโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 52/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

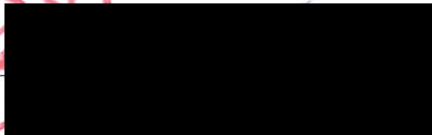
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.3 สาธารณสุขและ ความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> กำหนดมาตรการควบคุมดูแลพื้นที่ก่อสร้างทุกแห่ง โดยการจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย (รปภ.) คอยเฝ้าระวังและป้องกันไม่ให้ผู้ที่มิได้รับอนุญาตและ ผู้ไม่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างเข้าพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกัน อันตรายและป้องกันทรัพย์สินสูญหาย กำหนดให้ผู้รับสัมปทานต้องนำตาข่ายหรือผ้าใบมาซึ่งรอง ด้านล่างกันบริเวณที่จะก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ สถานีรถไฟฟ้าและส่วนประกอบอื่นๆ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ที่เกิดจากการตกลงของวัสดุหรืออุปกรณ์จากการ ก่อสร้าง กรณีมีประชาชนทั่วไปหรือผู้ได้รับความเสียหาย ร้องเรียนต้องจัดส่งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเข้าตรวจสอบ ความเสียหายและต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายจาก ความเสียหายที่เกิดขึ้นตามความเหมาะสมหรือ ตามความเป็นจริง ต้องติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างภายในเขตพื้นที่ก่อสร้าง ให้เพียงพอและเหมาะสมกับกิจกรรมการก่อสร้าง เพื่อความปลอดภัยในการทำงาน และจัดให้มีการติดตั้ง ไฟสัญญาณหรือไฟกระพริบแสดงให้เห็นพื้นที่ก่อสร้าง อย่างชัดเจนโดยเฉพาะในช่วงเวลากลางคืนเพื่อ ความปลอดภัยกับผู้สัญจรไป-มา 	



รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

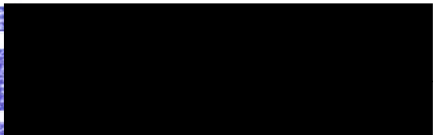
องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.3 สาธารณสุขและ ความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - กำหนดให้ผู้รับสัมปทานดำเนินการจัดเตรียมห้องพยาบาลภายในสำนักงานโครงการ โดยมีพยาบาลวิชาชีพประจำอย่างน้อย 1 คน เพื่อให้การรักษาพยาบาลเบื้องต้น เช่น การปฐมพยาบาลเบื้องต้นให้แก่พนักงานและคนงานก่อสร้างที่เจ็บป่วย กรณีที่มีอุบัติเหตุชั้นร้ายแรงเกิดขึ้นระหว่างการปฏิบัติงานจะต้องรีบส่งให้สถานพยาบาลที่อยู่ใกล้ที่สุด - ต้องจัดการด้านอนามัยสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ก่อสร้างหรือสำนักงานโครงการให้ถูกสุขลักษณะเป็นไปตามข้อเสนอแนะของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยและข้อกำหนดของกระทรวงสาธารณสุข ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> • ต้องจัดให้มีปริมาณน้ำดื่มสะอาด (5 ลิตร/คน/วัน) และปริมาณน้ำใช้ (50 ลิตร/คน/วัน) ที่มีความสะอาดให้เพียงพอกับจำนวนพนักงานและคนงานก่อสร้างที่ปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้าง หรือสำนักงานโครงการและบริเวณที่พักคนงานต้องจัดให้มีห้องน้ำ - ห้องส้วม ให้เพียงพอกับการใช้งาน (10 คน/ห้อง) และต้องติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปภายในสำนักงานโครงการก่อนปล่อยสู่ท่อน้ำสาธารณะ 	



รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 54/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.3 สาธารณสุขและ ความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีถังขยะรองรับขยะมูลฝอยที่ถูกสุขลักษณะไว้ในพื้นที่ก่อสร้างและสำนักงานโครงการให้เพียงพอขนาด 240 ลิตร และมีฝาปิดมิดชิด โดยแยกเป็นถังขยะเปียก ถังขยะแห้ง ถังขยะอันตรายและขยะที่นำกลับมาใช้ใหม่ (Recycle) และติดต่อประสานงานกับหน่วยงานผู้รับผิดชอบท้องถิ่นเข้ามาขนย้าย เพื่อนำไปกำจัดให้ถูกสุขลักษณะอย่างน้อยสัปดาห์ละ 3 ครั้ง กำหนดให้ผู้รับสัมปทานดำเนินการจัดเตรียมมาตรการสำหรับคนงานก่อสร้างตามพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 และกฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ. 2551 กำหนดให้ผู้รับสัมปทานจัดตั้งเฉพาะ “สำนักงานโครงการฯ” ในบริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่ก่อสร้างโดยต้องได้รับความเห็นชอบจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ก่อน และต้องปฏิบัติตามกฎหมาย/ระเบียบของหน่วยงานท้องถิ่นในการก่อสร้างที่พักอาศัยหรือตาม พ.ร.บ.ควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 หรือตามกฎหมายกระทรวงมหาดไทย ฉบับที่ 55 พ.ศ.2543 อย่างเคร่งครัด 	



รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 55/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.3 สาธารณสุขและ ความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - ต้องจัดเตรียมห้องน้ำ/ห้องส้วมที่ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาลไว้ให้เพียงพอ (10 คน/ห้อง) - กำหนดให้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปขนาดความจุ 2 ลูกบาศก์เมตร/ใบ จำนวน 5 ใบ ซึ่งสามารถบำบัดน้ำเสียได้ 10.0 ลูกบาศก์เมตร/วัน เพื่อใช้ในการบำบัดน้ำเสียและสิ่งปฏิกูลที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการใช้ห้องน้ำ/ห้องส้วมหรือการล้างภาชนะใส่อาหารในระหว่างการปฏิบัติงานในแต่ละวันของพนักงาน/เจ้าหน้าที่ จำนวน 200 คน/วัน ภายในสำนักงานโครงการ - น้ำเสียที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้าง เช่น การถ่ายเทน้ำมันเครื่อง การล้างและทำความสะอาดเครื่องมืออุปกรณ์ก่อสร้างหรือยานพาหนะต่างๆ ต้องรวบรวมไว้ในพื้นที่สำนักงานโครงการที่ห่างจากแหล่งน้ำผิวดินไม่น้อยกว่า 100 เมตร โดยต้องผ่านการบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ และกำหนดให้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปขนาดความจุ 6 ลูกบาศก์เมตร/ใบ จำนวน 2 ใบ สามารถบำบัดน้ำเสียได้ 12 ลูกบาศก์เมตร 	



รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 56/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.3 สาธารณสุขและ ความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - ต้องจัดเตรียมถังรองรับขยะมูลฝอยขนาด 240 ลิตร แบบมีฝาปิดมิดชิดแยกเป็นถังขยะเปียก ถังขยะแห้ง ถังขยะอันตราย และถังขยะรีไซเคิล ตั้งกระจายไว้ในสถานที่ต่างๆ เป็นกลุ่มๆ ละ 4 ถัง ภายในสำนักงานโครงการฯ และประสานกับเทศบาลนครปากเกร็ด ให้เข้ามาเก็บขนไปกำจัดให้ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล - จัดเตรียมถังขยะรองรับมูลฝอยที่มีฝาปิดมิดชิดโดยตั้งกระจายไว้ในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ และประสานให้เทศบาลนครปากเกร็ดหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาเก็บขนไปกำจัดให้ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล - ออกแบบระบบป้องกันการเกิดฟ้าผ่า (Lightning Protection System) โดยกำหนดระยะติดตั้งของอุปกรณ์ป้องกันฟ้าผ่า ได้แก่ Air Terminal, Down Conductor โดยใช้ระดับป้องกันที่ระดับ 2 การเดินสายตัวนำลงดิน (Down Conductor) ใช้สายทองแดงขนาด 95 ตร.มม. Bare Copper เดินไปยังระบบสายดิน (Grounding Termination) ผ่านท่อ PVC ที่ฝังในโครงสร้างคอนกรีตหรือใช้เสาโครงสร้างเหล็กหลังคาเป็นตัวนำลงดินธรรมชาติ 	



รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 57/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.3 สาธารณสุขและ ความปลอดภัย (ต่อ)	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>กิจกรรมหลักเมื่อมีการเปิดดำเนินการ คือ การขนส่งผู้โดยสารของระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) กิจกรรมบริเวณสถานีรถไฟฟ้า และกิจกรรมการบำรุงรักษาระบบ ซึ่งในแต่ละกิจกรรมหากผู้ปฏิบัติงานขาดความระมัดระวัง ประมาท ไม่มีความชำนาญในงานที่รับผิดชอบ ไม่ทราบกฎระเบียบความปลอดภัยในการทำงาน อาจเป็นผลให้เกิดการบาดเจ็บจนถึงการเสียชีวิตได้ ส่วนบริเวณสถานีรถไฟฟ้า ทั้ง 2 แห่งจะมีปริมาณน้ำเสียเกิดขึ้นจากการใช้ห้องส้วมของพนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่ต่างๆ (เช่น จำหน่ายตั๋ว ประชาสัมพันธ์ รักษาความปลอดภัยและติดต่อสื่อสาร ฯลฯ) ในแต่ละวันสูงสุดไม่เกิน 10 คน/สถานี คิดปริมาณน้ำใช้ 50 ลิตร/คน/วัน คิดเป็นปริมาณน้ำเสีย $50 \times 10 \times 0.80 = 400$ ลิตร/วัน หรือ 0.40 ลูกบาศก์เมตร/วัน</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดให้ผู้รับสัมปทานจะต้องทำการวิเคราะห์มาตรการป้องกันอันตรายและแผนบรรเทาอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการออกแบบ การดำเนินการ และการซ่อมบำรุงของโครงการ การดำเนินการซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า - รมรณรงค์ให้ผู้ใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลหรือผู้โดยสารระบบขนส่งมวลชนสาธารณะประเภทอื่นๆ ที่เดินทางผ่านโครงข่ายถนนเดิมโดยเฉพาะช่วงพื้นที่ใต้สถานีรถไฟฟ้า ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดเพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ - ต้องจัดเตรียมแผนการจัดการด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัยให้เป็นมาตรฐานสากลโดยให้มีการทดสอบและซักซ้อมแผนปฏิบัติการฉุกเฉินด้านความปลอดภัยในกรณีเลวร้ายต่างๆ อย่างน้อย 2 ครั้ง/ปี เช่น การเกิดอัคคีภัยบนสถานีรถไฟฟ้า/ชั้นพื้นถนน/ชั้นจำหน่ายตั๋ว/ชั้นชานชาลา การอพยพผู้โดยสารออกจากสถานีรถไฟฟ้า/ตัวรถไฟฟ้า การหยุดเดินรถไฟฟ้าฉุกเฉิน การให้ความช่วยเหลือแก่ผู้โดยสารระหว่างการอพยพ/กรณีเกิดอุบัติเหตุรถไฟฟ้าตกราง เป็นต้น 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.3 สาธารณสุขและ ความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - ต้องจัดให้มีแนวเส้นแสดงเขตห้ามล้วงล้ำขณะรถไฟฟ้าแล่นจอดเทียบชานชาลาโดยจัดเตรียมพื้นชานชาลาให้มีผิวขรุขระเพื่อให้ผู้โดยสารสัมผัสได้ - ต้องจัดทำประกันภัยสาธารณะต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารและบุคคลที่ 3 - ประสานงานและขอความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดูแลรักษาความปลอดภัยที่ตั้งอยู่ตามแนวระบบขนส่งมวลชนฯ และพื้นที่โดยรอบศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร เช่น สถานีตำรวจ โรงพยาบาล หรือหน่วยบรรเทาสาธารณภัย เป็นต้น โดยจัดให้มีการติดตั้งระบบประสานงานและระบบสื่อสารที่ทันสมัยที่สามารถแจ้งเหตุฉุกเฉินและเคลื่อนย้ายอุปกรณ์ให้ความช่วยเหลือต่างๆ จนถึงพื้นที่เกิดเหตุได้อย่างรวดเร็ว - กำหนดให้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปขนาดความจุ 2 ลูกบาศก์เมตร เพื่อใช้ในการบำบัดน้ำเสียและสิ่งปฏิกูลที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการปฏิบัติงานในแต่ละวันของเจ้าหน้าที่ประจำสถานี - ตรวจสอบระบบน้ำเสียทุกสถานีรถไฟฟ้าให้สามารถใช้งานได้ อย่างสม่ำเสมอ 	

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.3 สาธารณสุขและ ความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - จัดเตรียมถังรองรับขยะมูลฝอย แบบมีฝาปิดและแยกเป็นถังขยะเปียก ถังขยะแห้ง ถังขยะอันตราย และถังขยะรีไซเคิล บริเวณสถานีรถไฟฟ้า เพื่อรองรับปริมาณขยะมูลฝอย และประสานให้เทศบาลนครปากเกร็ดหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ได้รับอนุญาตเก็บขนมูลฝอยไปกำจัดต่อไป - กำหนดให้ใช้วัสดุโครงสร้างสถานี วัสดุตกแต่งต่างๆ สายไฟ และอุปกรณ์ไฟฟ้าเป็นวัสดุที่ไม่ติดไฟและไม่ไวไฟ - ติดตั้งระบบป้องกันและระงับอัคคีภัยบริเวณสถานีรถไฟฟ้าตามมาตรฐาน NFPA130 - จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำสถานี เพื่อดูแลความปลอดภัยของผู้โดยสาร ทั้งบนขบวนรถไฟฟ้าและบริเวณสถานีรถไฟฟ้า - จัดให้มีสัญญาณฉุกเฉินไว้ใช้แจ้งต่อเจ้าหน้าที่ขบวนรถในกรณีที่เกิดเหตุอันตรายแก่ผู้โดยสาร - ติดตั้งป้าย/สัญญาณเตือนภัยตามจุดต่างๆ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าเพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร - ดำเนินการบำรุงรักษาและซ่อมบำรุงราง ตู้ขบวน ตามแผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้ - กำหนดให้มีการจัดทำแผนฉุกเฉินและการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินเป็นประจำ 	

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.3 สาธารณสุขและ ความปลอดภัย (ต่อ)		<p>แนวทางการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - เมื่อพนักงานขับรถไฟฟ้าพบเหตุที่อาจก่อให้เกิดอันตราย ต้องทำการหยุดการเดินรถทันที และรีบทำการแจ้งรายงานต่อศูนย์ควบคุมการเดินรถหรือในกรณีที่สัญญาณเตือนภัยดังหรือปรากฏขึ้นที่ศูนย์ควบคุมการเดินรถ เจ้าหน้าที่ควบคุมการเดินรถต้องทำการวิทยุแจ้งให้พนักงานขับรถไฟฟ้าทำการหยุดการเดินรถทันทีเช่นกัน <p>แนวทางการเคลื่อนย้ายผู้โดยสารเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน</p> <p>ในกรณีที่รถไฟฟ้าไม่สามารถเคลื่อนขบวนต่อไปได้ พนักงานขับรถไฟฟ้ามีหน้าที่จะต้องนำขบวนรถเข้าสู่สถานีถัดไป ซึ่งอาจใช้การลากจูงโดยรถไฟฟ้าอีกขบวน ในกรณีที่ไม่สามารถใช้การลากจูงไปสู่สถานีถัดไปได้นั้น จะต้องทำการเคลื่อนย้ายผู้โดยสารออกจากขบวนรถไฟฟ้าโดยวิธีการต่างๆ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - เคลื่อนย้ายผู้โดยสารโดยให้ไปตามทาง Emergency walkway - เคลื่อนย้ายผู้โดยสารจากรถไฟฟ้าขบวนหนึ่งสู่อีกขบวนหนึ่ง ซึ่งอาจจะเป็นขบวนที่อยู่รางเดียวกัน หรือรางฝั่งตรงข้ามก็ได้ - เคลื่อนย้ายผู้โดยสารจากรถไฟฟ้ามายังพื้นดิน โดยการใช้อุปกรณ์ภาคพื้นดิน (Ground service vehicle)/ อุปกรณ์โรยตัว (Slow down rope)/ Spiral Chute และทางเดินฉุกเฉิน (Emergency walkway)/ รถเคลื่อนย้ายฉุกเฉิน (Emergency Bus Service) 	

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.4 ประวัติศาสตร์และ โบราณคดี	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>จากการตรวจสอบแหล่งศิลปกรรมและแหล่งโบราณคดีตลอดแนวเส้นทางโครงการ พบแหล่งศิลปกรรมประเภทศาสนสถานจำนวน 1 แห่ง ได้แก่ วัดผาสุมณีจักร โดยผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการด้านคุณภาพอากาศและเสียง มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ส่วนผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับไม่สามารถรับรู้ได้ โดยระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกประเภทอาคาร ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ ส่วนผลกระทบด้านอื่นๆ อาจส่งผลกระทบต่อวัดและชุมชนในลักษณะของการปิดกั้นเส้นทางสัญจรเดิมระหว่างศาสนสถานกับชุมชนทำให้เกิดความไม่สะดวกในการเดินทางติดต่อกันระหว่างศาสนสถานกับชุมชน หรือนักท่องเที่ยวที่ไปยังแหล่งศิลปกรรมต่างๆ แต่เนื่องจากผลกระทบจะเกิดเฉพาะในช่วงเวลาสั้นๆ ที่อยู่ในช่วงการก่อสร้างทางเบี่ยงชั่วคราวเท่านั้น ดังนั้นจึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด เพื่อความสะดวก และปลอดภัยของประชาชนที่มาติดต่อกับศาสนสถานหรือนักท่องเที่ยวที่ยังแหล่งศิลปกรรม - กำหนดให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ และความสั่นสะเทือนอย่างเคร่งครัด จะช่วยลดผลกระทบจากฝุ่นละอองต่อตัวโครงสร้างอาคาร ความรำคาญจากฝุ่นละอองที่ฟุ้งกระจาย และความสั่นสะเทือนได้ 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี



รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 62/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.4 ประวัติศาสตร์และ โบราณคดี (ต่อ)	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ภายหลังเปิดระบบขนส่งมวลชนผลกระทบด้านคุณภาพอากาศจะไม่เกิดขึ้น เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนรถไฟฟ้า จึงไม่มีแหล่งกำเนิดที่ก่อให้เกิดมลพิษอากาศ ส่วนผลกระทบด้านเสียง พบว่า มีค่าระดับเสียงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด และผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับไม่สามารถรับรู้ได้ โดยระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกประเภทอาคาร ดังนั้นจึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ ส่วนผลกระทบด้านอื่นๆ จะไม่ส่งผลกระทบต่อการสัญจรไป-มาของคนในชุมชนกับศาสนสถาน เนื่องจากทางโครงการได้ออกแบบให้มีทางเชื่อมและได้กำหนดบันไดทางลงบริเวณสถานี MT-01 ไว้ทั้ง 4 ด้านซึ่งส่งผลให้สามารถสัญจรไป-มาได้เป็นปกติ ดังนั้นผลกระทบจึงไม่เกิดขึ้น</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- ไม่มี</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- ไม่มี</p>
4.5 สุนทรียภาพ สันทนาการ และการท่องเที่ยว	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพจากการก่อสร้างของโครงการ ได้แก่ ความสกปรกเลอะเทอะ ไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่เก็บกองวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างตลอดระยะเวลาก่อสร้าง ซึ่งเป็นผลกระทบในระดับปานกลาง</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>- กำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาก่อสร้างให้ผู้รับเหมารักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่เก็บกองวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ตลอดระยะเวลาดำเนินการก่อสร้างโครงการ</p> <p>- ติดตั้งรั้วที่รอบพื้นที่ก่อสร้างโครงการ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>- ไม่มี</p>

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.5 สุนทรียภาพ สันหนนาการ และการท่องเที่ยว (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> - ผลกระทบด้านสันหนนาการและการท่องเที่ยวจากการก่อสร้างโครงการ ได้แก่ ก่อสร้างกีดขวางการเข้าถึงแหล่งสันหนนาการ และแหล่งท่องเที่ยว การขนส่งวัสดุก่อสร้างส่งผลให้การเดินทางในพื้นที่ไม่สะดวก ผลกระทบจากฝุ่นละอองและเสียงดังจากกิจกรรมก่อสร้าง แต่อย่างไรก็ตาม ผลกระทบดังกล่าวเกิดขึ้นในระยะเวลาลันๆ และสามารถจัดการแก้ไขได้ด้วยมาตรการลดผลกระทบที่กำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาก่อสร้าง ดังนั้นคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำ 	<ul style="list-style-type: none"> - จัดหาพื้นที่เก็บกองวัสดุอุปกรณ์ เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างเหมาะสม - รมัดระวังมิให้กิจกรรมการก่อสร้างโครงการมีการกีดขวางทางเข้า-ออกหรือทางสัญจรหลักของแหล่งสันหนนาการ และแหล่งท่องเที่ยว ในกรณีที่ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิม หรือมีการดำเนินการใดๆ ที่เป็นอุปสรรคของการสัญจร ต้องจัดทำทางเบี่ยงหรือทางเข้า-ออกให้สัญจรได้ตามปกติ พร้อมติดตั้งป้ายและสัญญาณไฟเตือน ในระยะการติดตั้งที่เหมาะสมและเห็นได้ชัดเจน ทั้งเวลากลางวันและกลางคืน - จัดให้มีคนให้สัญญาณจราจรบริเวณทางเข้า-ออก หรือทางสัญจรหลักของแหล่งสันหนนาการ และแหล่งท่องเที่ยว เพื่ออำนวยความสะดวกให้สามารถสัญจรไป-มา 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ผลกระทบด้านทัศนภาพ</p> <p>โครงสร้างทางยกระดับของ Monorail มีรูปทรงโปร่งบาง มีความสูงจากระดับพื้นดินประมาณ 8 เมตร ตั้งอยู่บริเวณเกาะกลางถนนทางเข้าเมืองทองธานี จะก่อให้เกิดผลกระทบในแง่ของการบดบัง/ปิดกั้นมุมมองทัศนียภาพในระดับต่ำ เนื่องจากไม่ปรากฏว่ามีอาคาร/สิ่งปลูกสร้างที่มีคุณค่าสูงทางด้านทัศนียภาพตั้งอยู่ประชิดแนวเส้นทางโครงการ ส่วนอาคารสำคัญ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - นำเงื่อนไขการลดผลกระทบทางด้านสุนทรียภาพและภูมิทัศน์ ไปพิจารณาตั้งแต่ในขั้นการออกแบบรายละเอียด - ใช้เทคนิคทางด้านภูมิสถาปัตยกรรม เช่น การปลูกต้นไม้ ปิดบังเพื่อให้ออกาสในการมองเห็นลดน้อยลง หรือเพิ่มคุณค่าทางสุนทรียภาพของโครงการด้วยการปลูกต้นไม้จัดสวนหย่อม ในบริเวณที่มีพื้นที่ว่าง โดยประสานหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ ก่อนดำเนินการ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.5 สุนทรียภาพ สันทนาการ และการท่องเที่ยว (ต่อ)	<p>ที่ตั้งอยู่ใกล้แนวเส้นทางโครงการล้วนเป็นอาคารสมัยใหม่มีความสูงเหนือระดับราง ซึ่งโครงสร้างทางยกระดับจะไม่ปิดกั้นแสงสว่างต่อพื้นที่ใต้แนวราง ส่วนโครงสร้างสถานียกระดับทั้ง 2 แห่ง อาจก่อให้เกิดการบดบังแสงสว่างบริเวณใต้สถานีบ้าง แต่เนื่องจากมีระยะที่มากพอระหว่างขอบสถานีกับอาคารที่ตั้งอยู่สองฟากถนนผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>ผลกระทบด้านทัศนียภาพ</p> <p>โครงสร้างทางยกระดับของ Monorail โครงสร้าง Portal Frame และโครงสร้างสถานีได้รับการออกแบบให้มีความโปร่งบาง มีความกลมกลืนกับลักษณะอาคาร/สิ่งปลูกสร้างที่ตั้งอยู่สองฟากแนวเส้นทางโครงการจึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านความขัดแย้งกับสภาพแวดล้อมทางด้านทัศนียภาพปัจจุบัน ส่วนผลกระทบด้านการรบกวนและผลกระทบทางสายตาต่อวัดผาสุมณีจักร ซึ่งเป็นอาคารที่มีรูปแบบศิลปกรรมแบบไทยเดิมนั้น พิจารณาได้ว่าจะอยู่ในระดับไม่มีความสำคัญ เนื่องจากวัดผาสุมณีจักรตั้งอยู่ห่างจากแนวรางยกระดับและสถานี MT-01 (หน้าอิมแพคชาเลนเจอร์) ประมาณ 300 เมตร ซึ่งไกลเกินกว่าเขตอิทธิพลของผลกระทบทางด้านทัศนียภาพ (เกินกว่า 3 เท่าของความสูงของโครงสร้าง)</p>		

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.5 สุนทรียภาพ สันทนาการ และการท่องเที่ยว (ต่อ)	โครงการ) อีกทั้งมีอาคารโรงเรียนวัดผาสุมณิจักรคั่นอยู่ ระหว่างวัดกับรางยกระดับและตัวสถานีฯ นอกจากนี้ กิจกรรม ที่ทัศนากำลังทำอยู่ขณะมองเห็นส่วนใหญ่ ได้แก่ การเดินทาง การทำงาน การพักอาศัยในบ้านเรือน ทำให้ผล กระทบทางด้านสุนทรียภาพและภูมิทัศน์อยู่ในระดับต่ำ ส่วนกิจกรรมด้านนันทนาการ พักผ่อนหย่อนใจในอาคาร อิมแพคเมืองทองธานี ซึ่งเป็นอาคารที่มีลักษณะปิด ทัศนาก ที่ทำกิจกรรมด้านนันทนาการอยู่ภายในอาคารไม่มีโอกาสมองเห็น โครงสร้างยกระดับ และอาคารสถานีจึงไม่มีผลกระทบต่อทัศนาก		



รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

หน้า 66/66

ตุลาคม 2563



บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด