

บทที่ 4

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน
และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



บทที่ 4

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการเข้าดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8) และสถานีบางจาก (E10) - สถานีบางรี (E14)) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2567 โดยบริษัทที่ปรึกษาได้เข้าดำเนินการตรวจสอบการดำเนินงานของโครงการในระยะดำเนินการพบว่า โครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วนและเคร่งครัดทั้งในด้านทรัพยากรทางกายภาพ ทรัพยากรทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าคุณภาพชีวิต โดยได้สรุปผลไว้ในบทที่ 2

4.2 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8) และสถานีบางจาก (E10)-สถานีบางรี (E14)) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2567 ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียงโดยทั่วไป ความสั่นสะเทือน และสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 4-1 ถึง ตารางที่ 4-3

ตารางที่ 4-1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8)) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2567

สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	สรุปผลการติดตามตรวจสอบ
1. คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป	- ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)	1. ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน 2. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ 3. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ 4. ความเร็วและทิศทางการลม	ผลการติดตามตรวจสอบฯ พบว่า ดัชนีคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปของทุกสถานี มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ทั้งนี้ ในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2567 ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าลดลงจากผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา สำหรับก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และเฉลี่ย 8 ชั่วโมง และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา ส่วนความเร็วและทิศทางการลม แตกต่างกันไปตามช่วงเวลาและฤดูกาล
2. ระดับเสียงโดยทั่วไป	- ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)	1. ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง 2. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง 3. ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 4. ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน 5. ระดับเสียงสูงสุด	ผลการติดตามตรวจสอบ พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงตั้งอยู่ริมถนนกรุงธนบุรี ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน โดยโครงการควรเพิ่มเติมการปลูกต้นไม้บริเวณริมทางเท้าเกาะกลางถนน และบริเวณเสาโครงสร้างของสถานีเพื่อช่วยดูดซับเสียงจากการจราจร ทั้งนี้ ในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2567 ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระดับเสียงสูงสุด และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าลดลงจากผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา สำหรับระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา
3. ความสั่นสะเทือน	- ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)	1. ความเร็วของอนุภาคสูงสุด 2. ความถี่	ผลการติดตามตรวจสอบ พบว่า ความเร็วอนุภาคสูงสุด มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ทั้งนี้ ในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2567 ความเร็วอนุภาคสูงสุดมีแนวโน้มลดลง เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา
4. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	- แนวเส้นทางโครงการฯ ส่วนต่อขยายสายสีลม (ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่)	- ความพึงพอใจของประชาชน	โครงการฯ ได้ดำเนินการสำรวจพร้อมสรุปผลแสดงในรายงานฉบับเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 เรียบร้อยแล้ว โดยพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์จาก กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 912 คน มีความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของโครงการฯ ในระดับมาก อีกทั้งโครงการฯ ได้นำข้อเสนอแนะบางส่วนไปปรับปรุงการให้บริการของโครงการ

ตารางที่ 4-2 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2567

สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	สรุปผลการติดตามตรวจสอบ
1. คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป	1.ริมถนนกรุงธนบุรี หน้า ทีล คอนโดมิเนียม 2. ภายในวัดเพลง	1. ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน 2. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ 3. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ 4. ความเร็วและทิศทางลม	ผลการติดตามตรวจสอบ พบว่า พบว่า ดัชนีคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปของทุกสถานี มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ทั้งนี้ ในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2567 ริมถนนกรุงธนบุรี หน้า ทีล คอนโดมิเนียม มีปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 8 ชั่วโมง และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา สำหรับฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าลดลงจากผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา ส่วนบริเวณภายในวัดเพลง พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าไม่แตกต่างจากผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา ในขณะที่ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 8 ชั่วโมง และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา สำหรับความเร็วและทิศทางลมของทั้ง 2 จุดติดตามตรวจสอบ มีค่าแตกต่างกันไปตามช่วงเวลาและฤดูกาล
2. ระดับเสียงโดยทั่วไป	1. ภายในโรงเรียนตรุนวิทยวิทยา 2. ภายในวัดเพลง	1. ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง 2. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง 3. ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 4. ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน 5. ระดับเสียงสูงสุด	ผลการติดตามตรวจสอบ พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุด ของทั้ง 2 จุด มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน ยังไม่มีมาตรฐานกำหนด ทั้งนี้ ในเดือนมีนาคม 2567 บริเวณโรงเรียนตรุนวิทยวิทยา ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระดับเสียงสูงสุด ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา สำหรับระดับเสียง เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าลดลงจากผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา ส่วนภายในวัดเพลง ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระดับเสียงสูงสุด และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าลดลงจากผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา สำหรับระดับเสียง เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา

ตารางที่ 4-2 (ต่อ) สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2567

สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	สรุปผลการติดตามตรวจสอบ
3. ความสิ้นเปลือง	1. ภายในโรงเรียนตรุณวิทย์วิทยา 2. ภายในวัดเพลง	1. ความเร็วของอนุภาคสูงสุด 2. ความถี่	ผลการติดตามตรวจสอบ พบว่า ความเร็วอนุภาคสูงสุด มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ทั้งนี้ในเดือนมีนาคม 2567 ความเร็วของอนุภาคบริเวณโรงเรียนตรุณวิทย์วิทยา มีค่าเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา และความเร็วของอนุภาคภายในวัดเพลง มีค่าลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา
4. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	- แนวเส้นทางโครงการฯ ส่วนต่อขยายสายสีลม (ถนนตากสิน-บางหว้า)	- ความพึงพอใจของประชาชน	โครงการฯ ได้ดำเนินการสำรวจพร้อมสรุปผลแสดงในรายงานฉบับเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 เรียบร้อยแล้ว โดยพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์จาก กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 912 คน มีความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของโครงการฯ ในระดับมาก อีกทั้งโครงการฯ ได้นำข้อเสนอแนะบางส่วนไปปรับปรุงการให้บริการของโครงการ

ตารางที่ 4-3 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีบางจาก (E10)-สถานีแบริ่ง (E14)) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2567

สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	สรุปผลการติดตามตรวจสอบ
1. คุณภาพอากาศ ในบรรยากาศโดยทั่วไป	1. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) 2. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) 3. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง)	1. ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน 2. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ 3. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ 4. ความเร็วและทิศทางการลม	ผลการติดตามตรวจสอบ พบว่า พบว่า ดัชนีคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปของทุกสถานี มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ทั้งนี้ ในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2567 ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ส่วนใหญ่มีค่าลดลงจากผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา สำหรับปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และเฉลี่ย 8 ชั่วโมง ส่วนใหญ่มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด สำหรับความเร็วและทิศทางการลม แตกต่างกันไปตามช่วงเวลาและฤดูกาล
2. ระดับเสียงโดยทั่วไป	1. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) 2. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) 3. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง)	1. ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง 2. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง 3. ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 4. ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน 5. ระดับเสียงสูงสุด	ผลการติดตามตรวจสอบ พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่มีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดเนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงตั้งอยู่ริมถนนสุขุมวิท ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน โดยโครงการควรเพิ่มเติมการปลูกต้นไม้บริเวณริมทางเท้าเกาะกลางถนน และบริเวณเสาโครงสร้างของสถานีเพื่อช่วยลดระดับเสียงจากการจราจร ทั้งนี้ ในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2567 ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระดับเสียงสูงสุด และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน ส่วนใหญ่มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา สำหรับระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 ส่วนใหญ่มีค่าลดลงจากผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา

ตารางที่ 4-3 (ต่อ) สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีบางจาก (E10)-สถานีบางรี (E14)) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2567

สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	สรุปผลการติดตามตรวจสอบ
3. ความสิ้นเปลือง	1. รีมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) 2. รีมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) 3. รีมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีบางรี)	1. ความเร็วของอนุภาคสูงสุด 2. ความถี่	ผลการติดตามตรวจสอบ พบว่า ความเร็วอนุภาคสูงสุด มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ทั้งนี้ในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2567 บริเวณริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) รีมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) และริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีบางรี) ความเร็วอนุภาคสูงสุดมีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ผลการติดตามตรวจสอบทั้งหมดมีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด
4. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	- แนวเส้นทางโครงการฯ ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (อ่อนนุช-บางรี)	- ความพึงพอใจของประชาชน	โครงการฯ ได้ดำเนินการสำรวจพร้อมสรุปผลแสดงในรายงานฉบับเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 เรียบร้อยแล้ว โดยพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์จาก กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 1,157 คน มีความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของโครงการฯ ในระดับมาก อีกทั้งโครงการฯ ได้นำข้อเสนอแนะบางส่วนไปปรับปรุงการให้บริการของโครงการ

4.3 ข้อเสนอแนะ

ตามที่บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท อินฟราทรานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (กิจการร่วม) ดำเนินการติดตามตรวจสอบโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8) และสถานีบางจาก (E10)-สถานีบางรี (E14)) และโครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2567 บริษัทที่ปรึกษาขอเสนอ แนวปฏิบัติเพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยให้สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร นำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเด็นต่าง ๆ ที่ได้กำหนดไว้ตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่น ๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ ในคราวประชุมครั้งที่ 15/2542 ลงวันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2542 และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 2/2543 ลงวันที่ 4 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2543 (กรณีโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ และส่วนต่อขยายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-บางรี) และตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่น ๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ ในคราวประชุมครั้งที่ 15/2549 ลงวันที่ 12 ตุลาคม พ.ศ. 2549 และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 4/2550 ลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2550 (กรณีโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงถนนตากสิน-บางหว้า) มาปฏิบัติอย่างเคร่งครัดและครบถ้วน สรุปได้ดังตารางที่ 4-4

ตารางที่ 4-4 ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ปรึกษาที่มีต่อการดำเนินงานของโครงการฯ

ประเด็น	ข้อมูลจากการสำรวจ	ข้อเสนอแนะ/ความคิดเห็น
1. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง เกินมาตรฐานฯ กำหนด	จุดติดตามตรวจสอบอยู่บริเวณริมถนนสุขุมวิทที่มีปริมาณจราจรที่หนาแน่นและติดขัด จึงส่งผลให้ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไม่อยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540)	โครงการฯ ควรประสานไปยังสำนักสิ่งแวดล้อม (สสส.)/หน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มการปลูกต้นไม้บริเวณริมทางเท้า เกาะกลางถนน และบริเวณเสาโครงสร้างของสถานี ซึ่งเปรียบเสมือนเป็น Buffer Zone ที่ช่วยลดซับเสียงจากการจราจรบริเวณสถานีได้ และช่วยปรับปรุงทัศนียภาพบริเวณสถานีให้สวยงาม
2. เพิ่มการปลูกต้นไม้บริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้า	บริเวณส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า) และสถานีบางจาก (E10) – สถานีบางรี (E14) มีการปลูกต้นไม้ในเมื่อบริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้าปริมาณน้อย	
3. ควรรักษาความสะอาดพื้นผิวบริเวณชานชาลาและบริเวณสถานีให้สะอาดอยู่เสมอ	พื้นผิวชานชาลาและบริเวณสถานี โดยเฉพาะบริเวณที่เป็นพื้นผิวขรุขระมีลักษณะเป็นคราบสิ่งสกปรกสะสม	ควรเพิ่มการทำความสะอาดบริเวณพื้นผิวชานชาลาและบริเวณสถานี ให้สะอาดอยู่เสมอ โดยการใช้เครื่องขัดทำความสะอาดพื้นผิว หรือเพิ่มรอบการทำความสะอาด เพื่อรักษาความสะอาดเรียบร้อยและสภาพลักษณะที่ดีให้แก่โครงการฯ
4. แนวเส้นสีเหลือง ลูกศรบอกทิศ และเทปแสดงจุดยืนแบบเว้นระยะห่าง มีลักษณะหลุดลอกและสีซีดจาง	พบว่า โดยส่วนใหญ่ แนวเส้นสีเหลือง ลูกศรบอกทิศ และเทปแสดงจุดยืนแบบเว้นระยะห่าง บนชานชาลามีลักษณะหลุดลอกและสีซีดจาง	ควรตีเส้นแนวเส้นสีเหลือง ลูกศรบอกทิศ และเทปแสดงจุดยืนแบบเว้นระยะห่างใหม่ เพื่อความคมชัด และผู้ใช้งานสามารถสังเกตเห็นได้อย่างชัดเจน

ตารางที่ 4-4 (ต่อ) ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ปรึกษาที่มีต่อการดำเนินงานของโครงการฯ

ประเด็น	ข้อมูลจากการสำรวจ	ข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็น
5. การติดตั้งตู้กดเงินสดอัตโนมัติ (ATM)	จากการเจ้าหน้าที่ประจำสถานี พบว่า มีผู้ใช้บริการบางกลุ่มต้องการให้มีการติดตั้งตู้กดเงินสดอัตโนมัติ (ATM) ให้หลากหลายธนาคาร	ควรประสานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาความเหมาะสมในการจัดตั้งตู้กดเงินสดอัตโนมัติ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ
6. การติดตั้งกล้องวงจรปิด (CCTV) ภายในลิฟต์ บริเวณสถานี S7	จากการสอบถามเจ้าหน้าที่ประจำสถานี พบกรณีที่ผู้ใช้บริการติดอยู่ภายในลิฟต์โดยสาร แต่ไม่ได้ติดต่อหรือส่งสัญญาณขอความช่วยเหลือกับเจ้าหน้าที่	ควรติดตั้งกล้องวงจรปิด (CCTV) ภายในลิฟต์ทุกตัว เพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถสอดส่องดูแลความปลอดภัยของผู้ใช้บริการได้
7. การติดตั้งกล้องวงจรปิด (CCTV) บริเวณสถานีทางขึ้นลงสถานี	จากการสอบถามเจ้าหน้าที่ประจำสถานี พบว่า กล้องวงจรปิดบริเวณสถานีจะหันเข้ามายังบริเวณโครงสร้างของสถานี BTS เท่านั้น ทำให้กรณีเกิดเหตุโดยรอบสถานีไม่มีการบันทึกภาพเกิดเหตุไว้	ควรมีการติดตั้งกล้องวงจรปิดที่หันมุมกล้องไปยังบริเวณทางขึ้นลงสถานี และโดยรอบสถานี เพื่อให้ผู้ใช้บริการเกิดความรู้สึกปลอดภัย
8. ระบบแจ้งเตือนไฟไหม้แจ้งเตือนโดยไม่มีเหตุเกิดขึ้น เนื่องจากเซนเซอร์ (Sensor) ตรวจจับเสีย บริเวณสถานี S7	จากการสอบถามเจ้าหน้าที่ประจำสถานี พบว่า บริเวณสถานี S7 เคยเกิดกรณีเซนเซอร์ (Sensor) ตรวจจับเสีย ทำให้มีเสียงแจ้งเตือนดังขึ้นบริเวณสถานี	ควรมีการตรวจสอบอุปกรณ์ตรวจจับสัญญาณของระบบแจ้งเตือนไฟไหม้อย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ผู้ใช้โดยสารและเจ้าหน้าที่เกิดความตระหนัก
9. เพิ่มข้อความ/สัญลักษณ์บริเวณห้องน้ำสาธารณะ	พบว่า บริเวณสถานีเปิดให้ผู้ใช้บริการสามารถเข้าใช้ห้องน้ำได้ แต่ไม่มีข้อความ/สัญลักษณ์ที่แจ้งให้ผู้ใช้บริการทั่วไปทราบ	ควรมีการติดตั้งป้าย/ข้อความเพื่อแจ้งให้ผู้ใช้บริการทราบถึงการให้บริการห้องน้ำสาธารณะ