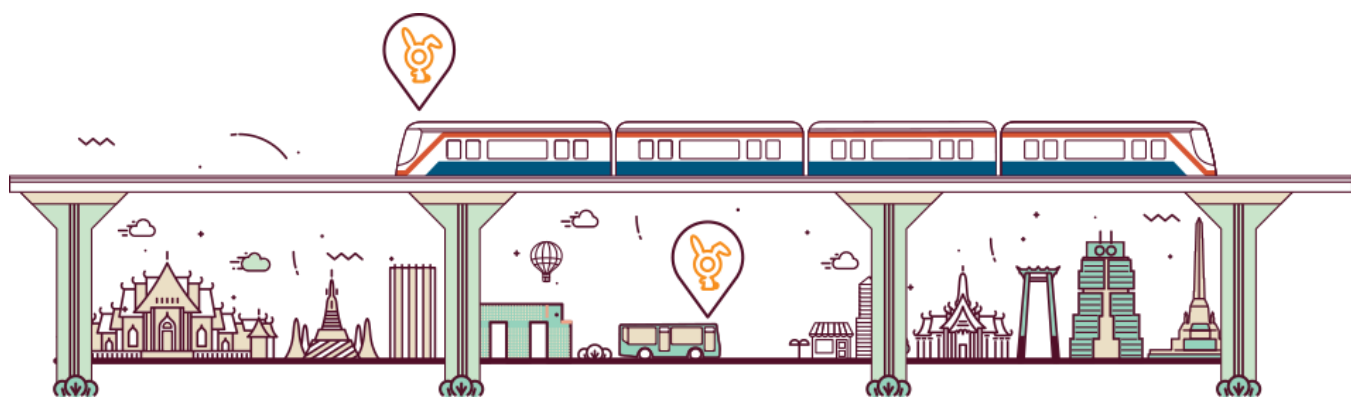


บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและ
แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ในระยะดำเนินการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2567 โดยมี
รายละเอียด ดังนี้

2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

การดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการรถไฟฟ้า
สายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2567 ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการ
ประเด็นต่าง ๆ ที่ได้กำหนดไว้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- 1) ทรัพยากรกายภาพ ได้แก่ คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
- 2) ทรัพยากรชีวภาพ ได้แก่ สภาพนิเวศวิทยานบนบก
- 3) คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ได้แก่ การใช้ที่ดิน การคมนาคมขนส่ง และระบบสาธารณสุข
- 4) คุณค่าคุณภาพชีวิต ได้แก่ สังคม เศรษฐกิจและความคิดเห็น และอาชีวอนามัยและความปลอดภัย

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2567
พบว่า มีการปฏิบัติตามมาตรการประเด็นต่าง ๆ ที่ได้กำหนดไว้อย่างครบถ้วน โดยมีเพียงบางมาตรการที่ยังไม่มี
ความจำเป็นต้องดำเนินการ เช่น การติดตั้งระบบฉีดยาลดฝุ่นแรงดันสูงและรถดูดฝุ่นใต้สถานี E15 (สำโรง) เนื่องจากผลการตรวจวัด
คุณภาพอากาศบริเวณใต้สถานีมีค่าไม่เกินค่ามาตรฐาน ทั้งนี้ หากตรวจวัดพบว่าคุณภาพอากาศใต้สถานีเกินค่ามาตรฐานกำหนด
ทางกรุงเทพมหานครจะดำเนินการประสานกับผู้ให้บริการรถไฟฟ้าติดตั้งระบบฉีดยาลดฝุ่นแรงดันสูงและรถดูดฝุ่นใต้สถานี E15 (สำโรง)
ตามมาตรการที่กำหนดไว้ โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 2-1

ตารางที่ 2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2567

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
1. เรื่องทั่วไป				
1.1 การจัดตั้งคณะกรรมการ กำกับติดตามตรวจสอบและ การปฏิบัติตามมาตรการ ด้านสิ่งแวดล้อมในช่วง ดำเนินการก่อสร้าง	1) กำหนดให้มีการจัดตั้ง “คณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบ และการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ในช่วงดำเนินการ ก่อสร้าง” ประกอบด้วย - ปลัดจังหวัดสมุทรปราการ - ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม - ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร - ผู้แทนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย - ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ - ผู้แทนสภากวีธรรมแห่งประเทศไทย - ผู้ทรงคุณวุฒิด้านความปลอดภัย - ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตย์ระบบขนส่ง มวลชน - ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสิ่งแวดล้อม	ในระยะก่อสร้างทางโครงการได้มีการดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการ กำกับติดตามตรวจสอบและปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม แล้ว ตามคำสั่ง รพม.ที่ 168/2555 ลงวันที่ 20 มีนาคม พ.ศ. 2555 และแก้ไขเพิ่มเติมองค์ ประกอบของคณะกรรมการกำกับติดตาม ตรวจสอบและปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมโครงการฯ ตามคำสั่ง รพม.ที่ 38/2557 ลงวันที่ 28 มกราคม พ.ศ. 2557 เพื่อให้ สอดคล้องกับมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในคราวประชุม เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2555 ปัจจุบัน โครงการอยู่ในระยะ ดำเนินการ จึงไม่ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าว ทั้งนี้ โครงการ จะปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม (EIA) ระยะดำเนินการอย่างเคร่งครัด	-	-
	2) แจ้งผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ใน รายงานให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ และจัดทำสรุปผล การปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวพร้อมรายงานผลการดำเนินการ ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	ทางโครงการได้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการลด ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานให้สำนักงานนโยบายและ แผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สรุปผลการปฏิบัติตาม มาตรการดังกล่าว พร้อมรายงานผลการดำเนินการให้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติทุก ๆ 6 เดือน	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2567

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	3) การดำเนินการก่อสร้างและดำเนินการโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมีข้อร้องเรียนให้เจ้าของโครงการ และ/หรือผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง ผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ ดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบด้วย	กรณีที่มีการดำเนินของโครงการก่อให้เกิดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม และมีข้อร้องเรียน โครงการจะดำเนินการแก้ไขโดยเร่งด่วนและแจ้งแก่หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องรับทราบ อย่างไรก็ตาม ในระยะดำเนินการระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2567 ไม่พบข้อร้องเรียนจากการดำเนินงานของโครงการ	-	-
	4) การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และ/หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงาน ต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง	ในระยะดำเนินการ ไม่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการแต่อย่างใด และปัจจุบันโครงการดำเนินการปฏิบัติตามมาตรการตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2560 ที่ ทส. (กวล) 1005/ว 5587 ลงวันที่ 8 พฤษภาคม พ.ศ. 2560	-	-
1.2 หน่วยงานเจ้าของโครงการ	ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในการดำเนินโครงการตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสุขุมวิท(สุขุมวิท 81-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบัน รฟม.เป็นผู้ดำเนินการ) กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการและที่ คณะกรรมการผู้ชำนาญการกำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ	ในระยะดำเนินการ ทางโครงการดำเนินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2567

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
1.3 หน่วยงานติดตาม ตรวจสอบ	บริษัทรับสัมปทานต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการ มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตาม มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงาน และจัดส่ง รายงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้สำนักงานนโยบายและ แผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณาทุก 6 เดือน	ทางโครงการได้จ้างให้ บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท อินฟราทรานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (กิจการร่วม) ทำหน้าที่เป็น Third Party เพื่อดำเนินการติดตาม ตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการ พร้อมทั้งจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ เสนอให้สำนักงานนโยบายและ แผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณาทุก 6 เดือน	-	-
2. ทรัพยากรกายภาพ				
2.1 คุณภาพน้ำผิวดิน	1) จัดให้มีตะแกรงดักขยะก่อนระบายน้ำเสียลงสู่บ่อรวบรวมน้ำเสีย	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการติดตั้งตะแกรงดักขยะ ก่อนระบายน้ำเสียลงสู่บ่อรวบรวมน้ำเสีย	-	ภาคผนวก ข-1
	2) ดักหรือกวาดกากจากบ่อปรับสภาพน้ำเสีย รวมทั้งไขมันและ คราบน้ำมันจากบ่อดักไขมันและบ่อดักคราบน้ำมันมาเก็บรวบรวมไว้ใน ถังขนาด 200 ลิตร	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการมีการติดตั้งถังดักไขมันใน ห้องพักพนักงานในแต่ละสถานี และกำหนดให้แม่บ้านดักคราบน้ำมัน นำไปทิ้งรวมกับของเสียทั่วไปทุกวัน บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงจะมี ระบบรวบรวมน้ำที่เกิดขึ้นเพื่อบำบัดให้เป็นไปตามมาตรฐานฯ ก่อน ระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ	-	รูปที่ 2-1 รูปที่ 2-2
	3) ส่งกากตะกอน ไขมัน และคราบน้ำมันที่เกิดขึ้นให้หน่วยงานกำจัดของ เสียอันตรายที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการนำไปกำจัดต่อไป	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยประสานงานกับบริษัท เบตเตอร์ เวิลด์ กรีน จำกัด (มหาชน) เพื่อเข้ารับสิ่งปฏิกูลหรือวัสดุไม่ใช้แล้วนำไปจัดการ อย่างเหมาะสม	-	ภาคผนวก ข-2
	4) ระบายน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะริม ถนนหน้าศูนย์ซ่อมบำรุง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยระบายน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้ว ลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะริมถนนหน้าศูนย์ซ่อมบำรุง	-	รูปที่ 2-2

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2567

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
2.2 คุณภาพอากาศ	ในกรณีที่พบว่าการเปิดดำเนินโครงการทำให้เกิดการสะสมของฝุ่นละออง ขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM ₁₀) บริเวณใต้สถานี E15 (สำโรง) ซึ่งอยู่ใกล้ เทพารักษ์และแยกปู่เจ้าสมิงพรายเกินค่ามาตรฐาน (มีค่าเกิน0.120 มก./ ลบ.ม.) ให้ติดตั้งระบบฉีดละอองน้ำแรงดันสูงใต้สถานีเพื่อช่วยลดปริมาณ ฝุ่นละอองในช่วงโมงเร่งด่วนที่มีสภาพการจราจรติดขัด โดยการฉีดพ่น ละอองน้ำใต้สถานีเพื่อให้ฝุ่นละอองตกลงบนพื้นถนน จากนั้นใช้รถดูดฝุ่น บนถนนเพื่อดูดฝุ่นละอองที่ตกลงบนพื้นต่อไป	เนื่องจากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศใต้สถานีในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2567 ที่ผ่านมา พบว่า มีค่าอยู่ ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด ทางโครงการจึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งระบบ ฉีดละอองน้ำแรงดันสูงและรถดูดฝุ่นบริเวณใต้สถานี	-	-
	1) กำหนดให้มีการควบคุมการใช้รถบรรทุกในเขตเมือง โดยเฉพาะ ถนนสุขุมวิท เพื่อที่เป็นการลดมลพิษที่เกิดจากไอเสียรถบรรทุก	ในพื้นที่ที่มีการออกข้อบังคับห้ามรถยนต์บรรทุก 4 ล้อ และ 6 ล้อ เติมนรถ ในเขตกรุงเทพมหานคร ตามข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรทั่วราชอาณาจักร ว่าด้วย เปลี่ยนแปลงแก้ไขการห้ามรถยนต์บรรทุก 4 ล้อ และ 6 ล้อ เดินในเขตกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2552 ประกาศใช้ ณ วันที่ 16 มกราคม พ.ศ. 2552 โดยมีรายละเอียดดังนี้ ข้อ 5 ห้ามรถยนต์บรรทุก 4 ล้อ เติมนรถระหว่าง 06.00 – 09.00 น. และ 16.00 – 20.00 น. ทุกวัน เว้นวันหยุดราชการ ข้อ 6 ห้ามรถยนต์บรรทุก 6 ล้อ เติมนรถระหว่าง 06.00 – 09.00 น. และ 16.00 – 20.00 น. ทุกวัน เว้นวันหยุดราชการ นอกจากนี้ ยังมีกฎกระทรวง กำหนดอัตราความเร็วสำหรับการขับรถใน ทางเดินรถ พ.ศ.2564 ข้อ 4 (1) กำหนดการเดินรถที่อยู่ในเขต กรุงเทพมหานคร หากรถบรรทุกน้ำหนักเกิน 2,200 กิโลกรัมหรือ มีที่นั่งโดยสารเกิน 15 คน ต้องใช้อัตราความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อลดปัญหามลพิษอากาศ	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2567

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
2.3 เสียง	<p>1) ติดตั้งกำแพงกันเสียงสูง 1.2 เมตร บริเวณผนังกันล้อของทางวิ่งยกระดับในฝั่งที่ผ่านพื้นที่อ่อนไหวและทั้ง 2 ฝั่งในบริเวณประแจสับหลักรถไฟฟ้าตลอดแนวเส้นทาง นอกเหนือจากการติดตั้งกำแพงกันตกตลอดสองข้างของรางรถไฟฟ้า ทิศทางจากแบริ่งไปสมุทรปราการ ดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>โรงเรียนมนตรีเสรี</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวาที่ กม. ที่0+200 ถึง กม. 0+275 - <u>ผู้ใต้ไต้เสมอุบล</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งซ้ายที่ กม. 1+850 ถึง กม. 1+925 - <u>พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งซ้ายที่ กม.3+450 ถึง กม. 3+650 - <u>โรงเรียนพรานสีลวัชระ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งซ้ายที่ กม. 5+000 ถึง กม. 5+075 - <u>พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งซ้าย ที่ กม. 5+825 ถึง กม. 5+883 - <u>โรงเรียนนายเรือ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวา ที่ กม. 5+700 ถึง กม. 5+883 และ กม. 6+033 ถึง 6+275 - <u>วัดมหาธาตุ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวา ที่ กม. 6+475 ถึง กม. 6+550 - <u>วิทยาลัยสารพัดช่างสมุทรปราการ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวา ที่ กม. 6+783 ถึง กม. 6+800 - <u>คริสตจักรพระสัญญา</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวาที่ กม. 7+475 ถึง กม. 7+525 	โครงการได้ติดตั้งกำแพงกันเสียงสูง 1.20 เมตร บริเวณผนังกันล้อของทางวิ่งยกระดับในฝั่งที่ผ่านพื้นที่อ่อนไหว และทั้ง 2 ฝั่งในบริเวณประแจสับหลักรถไฟฟ้าตลอดแนวเส้นทาง และติดตั้งกำแพงกันตกตลอดสองข้างทางของรางรถไฟฟ้าตามที่มีมาตรการที่กำหนด	-	ภาคผนวก ข-3

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2567

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	<ul style="list-style-type: none"> - โรงเรียนสุมนานันต์ ติดตั้งบริเวณผนังกันลื้อฝั่งซ้าย ที่ กม. 7+500 ถึง กม. 7+600 - โรงเรียนสตรีสมุทรปราการ ติดตั้งบริเวณผนังกันลื้อฝั่งซ้าย ที่ กม. 7+725 ถึง กม. 7+825 - โรงเรียนนพคุณวิทยา ติดตั้งบริเวณผนังกันลื้อฝั่งขวา ที่ กม. 8+150 ถึง 8+325 - โรงเรียนเสฉิมพิทยานุกูล ติดตั้งบริเวณผนังกันลื้อฝั่งซ้าย ที่ กม. 8+800 ถึง กม. 9+100 - โรงเรียนสมุทรปราการ ติดตั้งบริเวณผนังกันลื้อฝั่งขวา ที่ กม. 9+250 ถึง กม. 9+338 - โรงเรียนปรางค์ในวบุตร ติดตั้งบริเวณผนังกันลื้อฝั่งขวา ที่ กม. 11+525 ถึง กม. 11+600 - โรงเรียนบ้านคลองหลวง ติดตั้งบริเวณผนังกันลื้อฝั่งขวา ที่ กม. 11+676 ถึง กม. 11+775 - ประแจที่ 1 ติดตั้งบริเวณผนังกันลื้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 0+818 ถึง 0+895 - ประแจที่ 2 ติดตั้งบริเวณผนังกันลื้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 1+707 ถึง 1+780 - ประแจที่ 3 ติดตั้งบริเวณผนังกันลื้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 2+063 ถึง 2+136 - ประแจที่ 4 ติดตั้งบริเวณผนังกันลื้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 2+646 ถึง 2+723 - ประแจที่ 5 ติดตั้งบริเวณผนังกันลื้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 4+559 ถึง 4+636 - ประแจที่ 6 ติดตั้งบริเวณผนังกันลื้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 6+425 ถึง 6+502 (ช่วง กม. 6+475 ถึง 6+502 มีการติดตั้งบริเวณผนังกันลื้อฝั่งขวาด้านวัดมหาหงษ์) - ประแจที่ 7 ติดตั้งบริเวณผนังกันลื้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 7+047 ถึง 7+124 			

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2567

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	<ul style="list-style-type: none"> - ประแจที่ 8 ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 11+190 ถึง 11+267 - ประแจที่ 9 ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 11+512 ถึง 11+589 (ช่วง กม. 11+525 ถึง 11+589 มีการติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวาด้านโรงเรียนปรางค์ในาวบุตร) - ประแจที่ 10 ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 12+365 ถึง 12+442 <p>รวมระยะการติดตั้งกำแพงกันเสียง 3,421 เมตร คิดเป็นพื้นที่ 4,105.20 ตารางเมตร</p>			
	2) ตรวจสอบความแข็งแรงของวัสดุดูดซับเสียงได้สถานีทุก 1 เดือน	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการตรวจสอบความแข็งแรงของวัสดุดูดซับเสียงได้สถานีทุก 1 เดือน	-	รูปที่ 2-3
	3) ตรวจสอบยางรองหมุดยึดรางและยางบริเวณคู่มือให้มีสภาพสมบูรณ์ โดยทำการตรวจสอบอย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการตรวจสอบยางรองหมุดยึดรางและยางบริเวณคู่มือให้มีสภาพสมบูรณ์อย่างน้อย เดือนละ 2 ครั้ง	-	รูปที่ 2-4 ภาคผนวก ข-4
	4) กำหนดความเร็วรถไฟฟ้าช่วงที่ผ่านทางโค้งไม่เกิน 30 กม./ชม. เพื่อความปลอดภัยและลดการเสียดสีของรางกับล้ออันอาจก่อให้เกิดเสียงดัง	เนื่องจากทางโค้งช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ไม่อยู่ในขอบเขตต้องกำหนดความเร็วรถไฟฟ้า ทั้งนี้ ทางโครงการมีการเดินรถในความเร็วตามระเบียบที่กำหนด	-	-
	5) ปลุกต้นไม้บริเวณสถานีเพื่อช่วยลดการสะท้อนของเสียงบริเวณใต้สถานี	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการปลุกต้นไม้ชนิดเขยบริเวณเกาะกลางถนน ทางเดินเท้า และศูนย์ซ่อมบำรุง	-	รูปที่ 2-5

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2567

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	6) บำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าวางอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้อยู่ในสภาพใช้งาน ได้ดี และป้องกันเสียงดังจากการเสียดทานของรถกับรางรถไฟฟ้	โครงการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด โดยมีการบำรุงรักษา ระบบรถไฟฟ้าวางอย่างสม่ำเสมอ	-	ภาคผนวก ข-5
	7) บำรุงรักษา และปลูกต้นไม้ทดแทนที่ตายไปในบริเวณสถานี ศูนย์ซ่อม บำรุง และลานจอดรถที่มีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่เอกชน/ประชาชน/ หน่วยงานราชการ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการบำรุงรักษา และปลูกต้นไม้ ทดแทนไว้ในบริเวณลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุง สำหรับบริเวณ ใต้สถานี หรือบริเวณโดยรอบสถานีขึ้นอยู่กับแผนการดำเนินงานของ เจ้าของพื้นที่นั้น ๆ	-	รูปที่ 2-5
	8) ตรวจสอบวัสดุซับเสียงให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอและเปลี่ยน/ ซ่อมแซม เมื่อพบว่ามีความชำรุดเสียหาย เพื่อให้มีประสิทธิภาพใน การซับเสียงอย่างเหมาะสมตลอดเวลา	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการตรวจสอบวัสดุซับเสียงให้อยู่ ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ	-	รูปที่ 2-3
	9) การเดินรถไฟฟ้ผ่านอาคารบ้านเรือนที่มีความสูง 3 ชั้นขึ้นไป ควรตรวจ ระดับเสียงอีกครั้ง ถ้าเกินค่ามาตรฐาน ต้องติดตั้งกำแพงกันเสียง	โครงการได้ติดตั้งกำแพงกันตก ตลอดสองข้างทางของรางรถไฟฟ้ และติดตั้งกำแพงกันเสียงในบริเวณจุดอ่อนไหวต่าง ๆ ตามที่มาตรการ กำหนด ทั้งนี้หากพบว่าระดับเสียงในบริเวณใด มีค่าสูงเกินมาตรฐานฯ จะพิจารณาดำเนินการตามที่มาตรการฯ ระบุไว้ต่อไป	-	ภาคผนวก ข-3
2.4 ความสั่นสะเทือน	1) ตรวจสอบยางรองหมุดยึดรางและยางบริเวณคูล้อให้มีสภาพสมบูรณ์ โดยทำการตรวจสอบอย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการตรวจสอบยางรองหมุดยึดราง และยางบริเวณคูล้อให้มีสภาพสมบูรณ์อย่างน้อย เดือนละ 2 ครั้ง	-	รูปที่ 2-4 ภาคผนวก ข-4
	2) กรณีที่ได้รับเรื่องร้องเรียนเรื่องความสั่นสะเทือน ทางหน่วยงานหรือผู้ เดินรถต้องจัดผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางแก้ไขโดยด่วน	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ ปัจจุบันยังมิได้รับเรื่องร้องเรียนเรื่อง ความสั่นสะเทือน ทั้งนี้กรณีที่ได้รับเรื่องร้องเรียน ทางหน่วยงานหรือ ผู้เดินรถต้องจัดผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางแก้ไข	-	ภาคผนวก ข-6

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2567

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
3. ทรัพยากรชีวภาพ				
3.1 สภาพนิเวศวิทยาบนบก	1) ทำการปลูกต้นไม้เขตเขียวบริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้าหรือพื้นที่ใกล้เคียง โดยนำพันธุ์ไม้ที่นำมาปลูกควรเป็นไม้ประเภทไม้ใบและไม้ดอกทรงพุ่มสูง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการปลูกต้นไม้เขตเขียวบริเวณเกาะกลางถนน ทางเดินเท้า ลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุง	-	รูปที่ 2-5
	2) บำรุง ดูแล รักษาและซ่อมแซมต้นไม้ให้เจริญงอกงาม อย่างต่อเนื่องเป็นระยะเวลาอย่างน้อย 5 ปี ก่อนส่งมอบให้กรุงเทพมหานครและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดูแลต่อไป	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการบำรุงรักษา และปลูกต้นไม้ทดแทนบริเวณเกาะกลางถนน ทางเดินเท้า ลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุงอยู่เสมอ	-	รูปที่ 2-5
4. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์				
4.1 การใช้ที่ดิน	1) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องควบคุมการขยายตัวของชุมชนเมืองและย่านธุรกิจการค้าให้เป็นไปอย่างมีระเบียบตามกฎหมายผังเมืองรวมจังหวัดสมุทรปราการ	อยู่ในขอบเขตการควบคุมของหน่วยงานท้องถิ่น โดยมีการควบคุมอาคาร บ้านเรือน และสิ่งก่อสร้างไม่ให้ล้ำเข้ามาในแนวเส้นทาง	-	รูปที่ 2-6
4.2 การคมนาคมขนส่ง	1) แจ้งหน่วยงานผู้รับผิดชอบตีเส้นขอบเขตทางเดินรถให้ชัดเจน	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยประสานงานให้หน่วยงานผู้รับผิดชอบตีเส้นขอบเขตทางเดินรถให้สามารถมองเห็นชัดเจน	-	รูปที่ 2-7
	2) ติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณใต้สถานีและด้านข้างริมทางเดินเท้าเพื่อส่องสว่างมายังผิวจราจรโดยกำหนดให้โคมไฟแต่ละหลอดมีความสว่างไม่น้อยกว่า 21.5 ลักซ์ และต้องมีความสว่างใกล้เคียงกับแสงสว่างตามธรรมชาติมากที่สุด	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำการติดตั้งหลอดไฟให้ส่องสว่างมายังผิวจราจรไว้ที่บริเวณใต้สถานีและด้านข้างริมทางเดินเท้าอย่างเพียงพอ	-	รูปที่ 2-8
	3) ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนให้มากขึ้นเพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลให้น้อยลง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำการติดป้ายประชาสัมพันธ์ที่จุดจอดหรือเชิญชวนให้ประชาชนใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เช่น การจัดสิทธิพิเศษลดค่าโดยสาร และทางเว็บไซต์สื่อต่าง ๆ	-	รูปที่ 2-9 ภาคผนวก ข-7
	4) ประสานหรือเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น เพื่อให้สามารถขนถ่ายผู้โดยสารเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีป้ายแสดงทิศทางหรือเส้นทางหรือตำแหน่งที่จะเชื่อมต่อไปยังระบบขนส่งมวลชนอื่น	-	รูปที่ 2-10

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2567

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	5) จัดระบบจราจรบริเวณถนนสายต่าง ๆ ที่แนวเส้นทางผ่านให้มีความสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชน	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรเพื่อควบคุมการจราจรให้มีความสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชน	-	รูปที่ 2-11 รูปที่ 2-12
	6) หากบริเวณใต้สถานีใดมีค่าคุณภาพอากาศและเสียงเกินมาตรฐาน ให้ใช้มาตรการห้ามรถยนต์ที่ไม่มีผู้โดยสารผ่านในช่วงเวลาเร่งด่วน	โครงการมีการกำหนดตรวจวัดคุณภาพอากาศและเสียง ปีละ 2 ครั้ง โดยตรวจวัดครั้งล่าสุดวันที่ 6-11 เมษายน พ.ศ. 2567 พบว่าผลการตรวจวัดมีค่าอยู่ในมาตรฐาน ทั้งนี้ ถ้าหากผลการตรวจวัดมีค่าเกินมาตรฐาน โครงการจะปฏิบัติตามมาตรการอย่างเคร่งครัด	-	-
	7) จัดระบบการจราจรของถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุงให้สอดคล้องกับทิศทางการเดินทางของถนนสุขุมวิท ซึ่งเป็นถนนสายหลักที่ประชาชนมาใช้ประโยชน์	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดระบบการจราจรของถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุงให้สอดคล้องกับทิศทางการเดินทางของถนนสุขุมวิท	-	รูปที่ 2-13
	8) ติดตั้งไฟส่องแสงสว่างเพื่อส่องมายังผิวถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุงเพื่อช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้ถนน	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการติดตั้งไฟส่องแสงสว่างเพื่อส่องมายังผิวถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุง	-	รูปที่ 2-8
	9) ต้องดูแลผิวจราจรของถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุงให้อยู่ในสภาพดีเสมอ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยดูแลผิวจราจรของถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุงให้อยู่ในสภาพดีเสมอ	-	รูปที่ 2-13
	10) จัดให้มีการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรให้เดินทางเดียว บริเวณถนนรอบพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง เพื่อให้ผู้ใช้ถนนสามารถปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำสัญญาณจราจรให้เดินทางเดียว บริเวณถนนรอบพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง	-	รูปที่ 2-13
4.3 ระบบสาธารณูปโภค	1) ต้องไม่ระบายน้ำจากโครงการลงในผิวจราจรด้านล่างโดยตรง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยไม่มีการระบายน้ำจากโครงการลงในผิวจราจรด้านล่างโดยตรง	-	รูปที่ 2-2

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2567

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
5. คุณค่าคุณภาพชีวิต				
5.1 สังคม เศรษฐกิจ และความคิดเห็น	1) ต้องมีการตรวจสอบสภาพรถไฟฟ้า ระบบห้ามล้อให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ตลอดเวลา เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้โดยสาร	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการตรวจสอบระบบรถไฟฟ้า และระบบห้ามล้อให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์อยู่เสมอ	-	ภาคผนวก ข-5
	2) การเปิดไฟหน้ารถไฟฟ้าในช่วงเวลากลางคืนต้องอยู่ในระดับที่ไม่ส่องเข้าไปยังอาคารข้างเคียง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการติดตั้งไฟหน้ารถอยู่ในระดับที่ไม่ส่องเข้าไปยังอาคารข้างเคียงในช่วงเวลากลางคืน	-	รูปที่ 2-14
	3) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารเข้าใจขั้นตอนการให้บริการอย่างต่อเนื่อง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารเข้าใจขั้นตอนการให้บริการ	-	รูปที่ 2-15
	4) จัดให้มีการรักษาความปลอดภัยบริเวณลานจอดรถรวมทั้งทางเดินเข้า – ออก อาคาร	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีการรักษาความปลอดภัยบริเวณลานจอดรถรวมทั้งทางเดินเข้า – ออก อาคาร	-	รูปที่ 2-16
	5) สำนักรวบรวมความคิดเห็นของประชาชนเพื่อรับทราบปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการเพื่อนำมาดำเนินการและแก้ไขให้เหมาะสม	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยสำนักรวบรวมความคิดเห็นของประชาชนเมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน-6 ธันวาคม พ.ศ. 2566 พร้อมนำเสนอไว้ในรายงานฉบับเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 เรียบร้อยแล้ว โดยโครงการได้รับทราบปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ และนำมาดำเนินการและแก้ไขให้เหมาะสมอย่างต่อเนื่อง	-	-
	6) ประชาสัมพันธ์การดำเนินโครงการในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งแผ่นพับ ป้ายประชาสัมพันธ์ และสื่อต่าง ๆ เช่น วิทยุหนังสือพิมพ์ เป็นต้น	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการประชาสัมพันธ์โครงการในรูปแบบต่าง ๆ เช่น ป้ายประชาสัมพันธ์ และเว็บไซต์สื่อต่าง ๆ	-	รูปที่ 2-9

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2567

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	7) ร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ของชุมชน เช่น การให้ทุนการศึกษากับโรงเรียนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ การทอดผ้าป่าหรือกฐินในวัดที่อยู่ใกล้โครงการ เป็นต้น	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีจัดกิจกรรมบริเวณสถานีรถไฟฟ้าเพื่อเชิญชวนชุมชนและพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ เข้าร่วมกิจกรรม	-	ภาคผนวก ข-8
	8) จัดให้มีการดูงานหรือทัศนศึกษาในโครงการ เพื่อให้ทราบลักษณะการดำเนินงานของโครงการ โดยเน้นกลุ่มเป้าหมายผู้นำชุมชน เยาวชน นักเรียน เป็นต้น	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีการดูงานหรือทัศนศึกษาในโครงการ	-	ภาคผนวก ข-9
5.2 การท่องเที่ยวและทัศนียภาพ	1) ดำเนินการปลูกต้นไม้ตามผังภูมิทัศน์และผังการจัดสวนหย่อมที่กำหนดไว้สำหรับบริเวณต่าง ๆ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการปลูกต้นไม้ชดเชย บริเวณเกาะกลางถนน ทางเดินเท้า และศูนย์ซ่อมบำรุง	-	รูปที่ 2-5
	2) ตรวจสอบ ดูแล และบำรุงรักษาต้นไม้ และสวนเป็นประจำสม่ำเสมอ และปลูกเสริมเมื่อพบว่าต้นไม้ตายลง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการบำรุงรักษา และปลูกต้นไม้ทดแทนบริเวณเกาะกลางถนน ทางเดินเท้า ลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุงอยู่เสมอ	-	รูปที่ 2-5
5.3 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	1) จัดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงให้เป็นไปตามมาตรฐาน NFPA และจัดให้มีแผนปฏิบัติการฉุกเฉินในกรณีต่าง ๆ <ul style="list-style-type: none"> - อัคคีภัยบนสถานี - อัคคีภัยบนชั้นพื้นถนน - อัคคีภัยบนชั้นจำหน่ายตั๋ว - อัคคีภัยบนชั้นชานชาลา - การอพยพออกจากสถานี - การหยุดรถฉุกเฉิน - การช่วยเหลือระหว่างอพยพผู้โดยสาร - การช่วยเหลือผู้โดยสาร กรณีเกิดอุบัติเหตุ - อัคคีภัยในบริเวณตึกใกล้เคียง 	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการจัดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงและจัดทำแผนปฏิบัติการฉุกเฉินในกรณีต่าง ๆ โดยในปี พ.ศ. 2567 มีการกำหนดซ้อมแผนปฏิบัติการฉุกเฉินช่วงเดือนกันยายน – ตุลาคม พ.ศ. 2567	-	รูปที่ 2-17 ภาคผนวก ข-10 ภาคผนวก ข-11

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2567

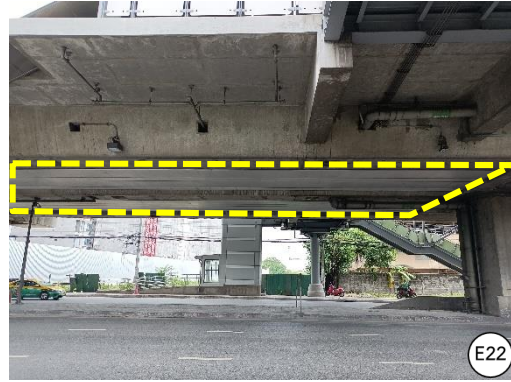
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	2) จัดให้แนวสีแดงแสดงเขตห้ามล้งล้ำขณะรถไฟฟ้าเข้าจอดที่สถานี พร้อมจัดทำพื้นสถานีดังกล่าวให้มีผิวขรุขระเพื่อให้ผู้โดยสารที่ล้งล้ำเข้ามาสัมผัสได้	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำแนวเส้นสีเหลืองและพื้นผิวขรุขระแสดงเขตห้ามล้งล้ำ	-	รูปที่ 2-18
	3) จัดทำประกันภัยสาธารณะต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารและบุคคลที่ 3	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการจัดทำประกันภัยสาธารณะต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารและบุคคลที่ 3 อย่างต่อเนื่อง โดยในปี พ.ศ. 2567 บีทีเอสมีการทำสัญญากับ บริษัท เมืองไทยประกันชีวิต จำกัด (มหาชน) (สัญญารายปี)	-	-
	4) กำหนดให้มีการซ่อมแผนฉุกเฉินปีละ 2 ครั้ง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการจัดทำแผนปฏิบัติการฉุกเฉินในกรณีต่าง ๆ โดยในปี พ.ศ. 2567 โครงการฯ มีการกำหนดซ่อมแผนปฏิบัติการฉุกเฉินช่วงเดือนกันยายน – ตุลาคม พ.ศ. 2567	-	รูปที่ 2-17 ภาคผนวก ข-11
	5) ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ได้แก่ สถานีตำรวจ โรงพยาบาลในพื้นที่ และหน่วยบรรเทาสาธารณภัย เป็นต้น และจัดให้มีระบบการประสานงาน การสื่อสารที่มีความพร้อมอยู่เสมอ ดังนั้น หากเกิดอุบัติเหตุหรือมีเหตุฉุกเฉินขึ้น หน่วยงานที่สามารถให้ความช่วยเหลือได้ดังกล่าวข้างต้น ต้องสามารถเข้าถึงจุดเกิดเหตุได้อย่างรวดเร็ว	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีหมายเลขฉุกเฉินเพื่อใช้ติดต่อประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในกรณีเกิดอุบัติเหตุหรือมีเหตุฉุกเฉินขึ้น	-	-
	6) ควบคุมดูแลการจัดการทางด้านสุขาภิบาลบริเวณสถานีลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุงให้มีประสิทธิภาพ ได้แก่ การบำบัดน้ำเสีย การจัดการขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล เป็นต้น	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการควบคุมดูแลการจัดการทางด้านสุขาภิบาลบริเวณสถานีลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุงให้มีประสิทธิภาพ	-	รูปที่2-19
	7) จัดให้มีเวรยามรักษาความปลอดภัยบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงตลอด 24 ชม. โดยเฉพาะบริเวณทางเข้า-ออก	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีเวรยามรักษาความปลอดภัยบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงตลอด 24 ชม.	-	รูปที่2-20
	8) ติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิดบริเวณพื้นที่ทางเข้า-ออก พื้นที่ลานจอดรถ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิดบริเวณพื้นที่ทางเข้า-ออก พื้นที่ลานจอดรถ	-	รูปที่2-21



รูปที่ 2-1 การติดตั้งถังดักไขมันในห้องพักพนักงาน



รูปที่ 2-2 ระบบระบายน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะริมถนนหน้าศูนย์ซ่อมบำรุง



รูปที่ 2-3 วัสดุดูดซับเสียงใต้สถานี



รูปที่ 2-4 หมุดยึดราง



บริเวณสถานี

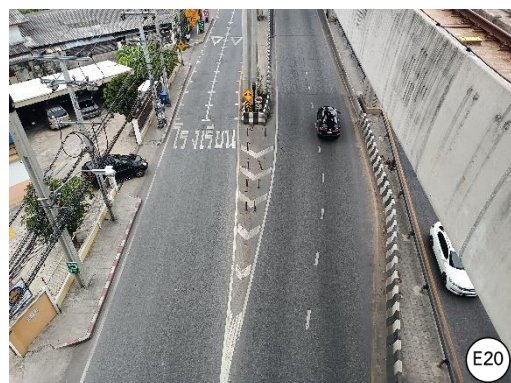
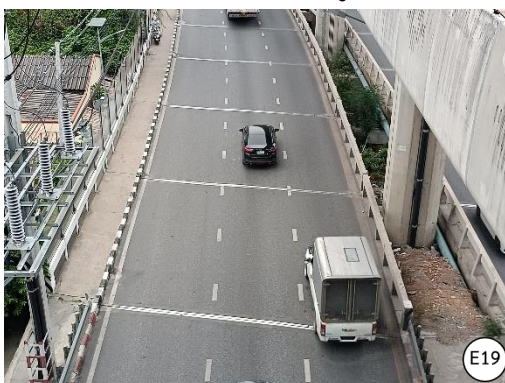


บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง

รูปที่ 2-5 การปลูกต้นไม้



รูปที่ 2-6 การใช้ที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า



รูปที่ 2-7 การตีเส้นขอบเขตทางเดินรถบนผิวจราจรชัดเจน



บริเวณสถานี



บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง

รูปที่ 2-8 การติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณใต้สถานีและด้านข้างริมทางเดินเท้า



E16



E20

รูปที่ 2-9 ป้ายประชาสัมพันธ์และสื่อเว็บไซต์ต่างๆ ให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน



E15



E15

รูปที่ 2-10 ป้ายประชาสัมพันธ์การประสานหรือเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนอื่น



E15



E21

รูปที่ 2-11 การจัดระบบจราจรให้มีความสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชน



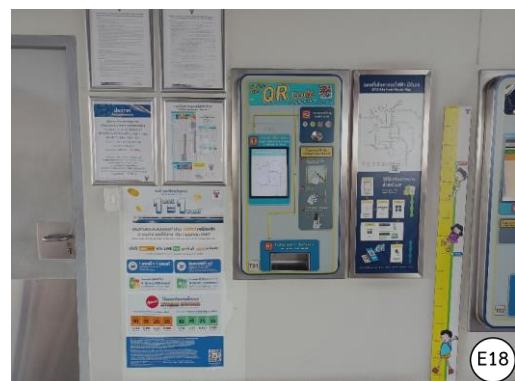
รูปที่ 2-12 ป้ายจราจรบริเวณใกล้สถานี



รูปที่ 2-13 การจัดระบบการจราจรของถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุง



รูปที่ 2-14 การเปิดไฟหน้ารถไฟฟ้า



รูปที่ 2-15 การประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารเข้าใจขั้นตอนการใช้บริการ



รูปที่ 2-16 การรักษาความปลอดภัยบริเวณลานจอดรถ



รูปที่ 2-17 การติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิง



รูปที่ 2-18 แนวเส้นสีเหลืองและพื้นผิวขรุขระแสดงเขตห้ามลงล้อ



การจัดการด้านสุขาภิบาลบริเวณสถานี

รูปที่ 2-19 การจัดการทางด้านสุขาภิบาลบริเวณสถานี ลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุง

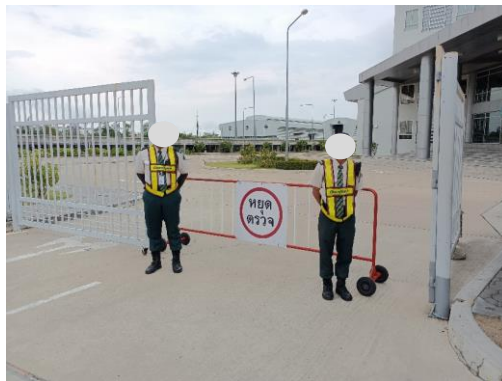


การจัดการด้านสุขาภิบาลบริเวณลานจอดรถ



การจัดการด้านสุขาภิบาลบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง

รูปที่ 2-19 (ต่อ) การจัดการทางด้านสุขาภิบาลบริเวณสถานีลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุง



รูปที่ 2-20 การรักษาความปลอดภัยบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง บริเวณทางเข้า - ออก



รูปที่ 2-21 โตรกต์ศน์วงจรปิดบริเวณพื้นที่ทางเข้า-ออก บริเวณลานจอดรถ