

ภาคผนวก จ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

**มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ
ตั้งอยู่ที่จังหวัดสมุทรปราการ**

ที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ต้องยึดถือปฏิบัติ





(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงบางบริ้ง - สมุทรปราการ การเชื่อมเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. เรื่องทั่วไป 1.1 การแต่งตั้ง คณะกรรมการกำกับ ติดตามตรวจสอบและ การปฏิบัติตาม มาตรฐานด้าน สิ่งแวดล้อมในช่วง ดำเนินการก่อสร้าง	ระหว่างก่อสร้างอาจเกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมหลาย ประเด็น เช่น คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การสัญจรของประชาชนและยานพาหนะ ดังนั้น เพื่อให้ การดำเนินการก่อสร้างเป็นไปด้วยความเรียบร้อยเห็นควร กำหนดให้มีคณะกรรมการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติ ตามมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมในช่วงการดำเนินการก่อสร้าง และปฏิบัติตามความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติอย่างเคร่งครัด	(ก) กำหนดให้มีการแต่งตั้ง "คณะกรรมการกำกับการติดตาม ตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรฐานการด้านสิ่งแวดล้อม ในช่วงดำเนินการก่อสร้าง" ประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"> • ปลัดจังหวัดสมุทรปราการ • ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม • ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและ จราจร • ผู้แทนกรมไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย • ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ • ผู้แทนสมาคมวิศวกรรมแห่งประเทศไทย • ผู้ทรงคุณวุฒิด้านความปลอดภัย • ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตย์ ระบบขนส่งมวลชน • ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสิ่งแวดล้อม (ข) แจ้งผลการปฏิบัติตามมาตรฐานการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานให้สำนักงานนโยบาย	-



(Signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)
รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

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



.....

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการไฟฟ้าส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการกฟผ.ไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.2 หน่วยงานเจ้าของ โครงการ	การพัฒนาโครงการอาจเกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมหลาย ประเด็น เช่น คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การสัญจรของประชาชนและยานพาหนะ ดังนั้น เพื่อให้ การดำเนินการโครงการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย เห็นควรให้ หน่วยงานเจ้าของโครงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด	ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบ สิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในการดำเนินโครงการตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการขอ เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81- ลำโพง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (ลำโพง-สมุทรปราการ) ของ กรุงเทพมหานคร (ปัจจุบัน รฟม.เป็นผู้ดำเนินการ) กรณี เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการกำหนดเพิ่มเติม โดย นำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบ ก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการ โครงการ	-



(Signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล - สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล - สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.3 หน่วยงานติดตาม ตรวจสอบ	เพื่อให้การดำเนินการโครงการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย เห็นควรให้มีหน่วยงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ เสนอไว้ในรายงาน	บริษัทรับสัมปทานต้องจัดทบทวนบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้นำดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงาน และจัดส่งรายงานติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อมให้สำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณาทุก 6 เดือน	-
2. สรรณิวิทยาการของ ดินและเสถียรภาพของดิน	<u>ระยะก่อสร้าง</u> ● ผลกระทบของลักษณะและคุณสมบัติของดินและ การดำเนินการแก้ไขดินไหวต่อการออกแบบโครงสร้าง ของโครงการ โครงสร้างทางวิศวกรรมจะมีการออกแบบระบบฐานราก เป็นเสาเข็มหรือโครงสร้างที่ยึดลงไปในชั้นดินแน่น เพื่อให้โครงสร้างที่รองรับระบบรางมีการเสถียรภาพและ ทรุดตัวอยู่ในเกณฑ์ของความปลอดภัยของการเดินรถ ระบบรางระดับสูง (High Speed Rail) และต่อจากดิน (PTI) และศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) ได้อย่างมีประสิทธิภาพและไม่	<u>ระยะก่อสร้าง</u> (ก) ทำแนวคันดินเพื่อป้องกันการชะล้างดินจากการ เปิดหน้าดินเพื่อก่อสร้างโครงสร้างฐานรากบริเวณสถานี ที่อยู่ใกล้แหล่งน้ำผิวดิน (ข) ในการก่อสร้างที่มีการเปิดหน้าดินหรือปรับหน้าดิน ต้องจัดคันดินให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ เพื่อ ป้องกันการชะล้างหน้าดิน โดยเฉพาะในเขตฤดูฝน (ค) กิจกรรมก่อสร้างที่ใกล้แหล่งน้ำควรดำเนินการในช่วง ฤดูแล้ง เช่น การปรับพื้นที่ การขุดและถมพื้นที่โครงการ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้างหน้าดินในฤดูฝน	-



.....
(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการโครงการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สถานีพารากัน กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. ทรัพยากร/กษัยการของดินและเสถียรภาพของดิน (ต่อ)	จนถึงชั้นทรายแน่นปานกลางถึงแน่นที่สุดและชั้นดินเหนียวแข็งถึงแข็งมากที่สุด ซึ่งเป็นบริเวณชั้นดินแข็งที่มีการดูดซับพลังงานจากคลื่นสะเทือนได้มากหรือมีการลดทอนพลังงานมาก รวมทั้งเป็นดินที่มีค่าความต้านทานแรงเฉือนสูงและมีค่าการยุบตัวต่ำ ดังนั้นจึงมีผลกระทบจากการทรุดตัวของดินในระดับต่ำ	<ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบจากการปรับเปลี่ยนสภาพพื้นที่ต่อการพังทลายของดิน กิจกรรมการขุดหรือถมในพื้นที่ก่อสร้างอาจมีปริมาณตะกอนดินไหลหรือตะกอนลงสู่ลำน้ำสาธารณะ โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาการตื้นเขิน อย่างไรก็ตาม จากการเจาะสำรวจดินพบว่าดินตามแนวเส้นทางโครงการนั้นสุดเป็นชั้นดินเหนียวอ่อนมากถึงอ่อน ซึ่งมีแนวโน้มที่จะเกิดการชะล้างพังทลายของดินต่ำ รวมทั้งแนวเส้นทางโครงการอยู่ในพื้นที่ที่มีโอกาสเกิดดินถล่มต่ำมากและไม่อยู่ในพื้นที่ที่มีโอกาสเกิดหลุมยุบ 	<p>(ง) บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ที่จอดรถ ที่เก็บกองวัสดุต่างๆ ซึ่งเป็นพื้นที่ว่างเปล่าปราศจากสิ่งปกคลุม ควรทำให้มีเสถียรภาพด้วยการโรยกรวดปกคลุมหรือปลูกพืชแบบชั่วคราว</p> <p>(จ) ในกรณีที่มีการขุดดินในพื้นที่ก่อสร้างแล้วนำมากองไว้ต้องวางกองให้ห่างไกลจากแหล่งน้ำ และจัดให้มีที่เก็บกองโดยเฉพาะ และเก็บในพื้นที่ที่ปิดล้อมอย่างมิดชิด</p>



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริบุญกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงเบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. ธรณีวิทยา/กษัยการของ ดินและเสถียรภาพของดิน (ต่อ)	<p>ตั้งนั้นการก่อสร้างโครงการจึงมีผลกระทบต่อการพังทลาย ของดินในระดับต่ำ สำหรับจุดเชื่อมต่อการเดินทาง (PTI) ไม่มีแหล่งน้ำในบริเวณใกล้เคียง ส่วนบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) ดินชั้นบนสุดเป็นดินเหนียวอ่อนมากถึงอ่อน ถึงแม้ว่าจะมีการปิดหน้าดินมากกว่าการก่อสร้างสถานี แต่ในพื้นที่ก่อสร้างมีความลาดเอียงต่ำ ดังนั้น การชะล้าง พังทลายของดินจึงอยู่ในระดับต่ำ</p> <p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>โครงสร้างของโครงการส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณเกาะกลางถนน ซึ่งจะมีการปลูกต้นไม้โดยใช้เวลาไม่นาน ต้นไม้ และไม้คลุมดิน ส่วนบริเวณพื้นที่ศึกษาที่อยู่ใกล้แหล่งน้ำผิวดิน จะไม่มี การวางฐานรากและตอม่อลงเ็นคลอง จึงคาดว่าไม่มีผลกระทบ ด้านการชะล้างพังทลายของดินลงสู่แหล่งน้ำใกล้เคียง สำหรับจุดเชื่อมต่อการเดินทาง (PTI) พื้นที่ส่วนใหญ่จะถูกปกคลุม ด้วยอาคารและพื้นคอนกรีต โดยพื้นที่ที่เป็นดินจะมีการ ปลูกต้นไม้เพื่อสร้างทัศนียภาพที่ดี ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ</p>		



.....
(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลุ่บริหารและแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเข้ม ช่วงแครี่ - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. ทรัพยากร/กายภาพของ ดินและเสถียรภาพของดิน (ต่อ)	ด้านการชะล้างพังทลายของดิน ส่วนบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) จะถมพื้นที่สูงจากถนนสุขุมวิทประมาณ 0.5 ม. และมีถนนโดยรอบศูนย์ซ่อมบำรุง ดังนั้น การชะล้าง พังทลายของดินจากบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงไปสู่พื้นที่ ข้างเคียง จึงอยู่ในระดับต่ำ ทั้งนี้ สำหรับผลกระทบจาก การทรุดตัวของสถานี อาคารบริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทาง (PTI) และศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) จะมีน้อยมาก เนื่องจาก มีการออกแบบโครงสร้างของอาคารเพื่อป้องกันการทรุดตัว โดยโครงสร้างอาคารทั้งหมดวางอยู่บนฐานรากแบบใช้ เสาเข็มรับน้ำหนัก อีกทั้งการออกแบบเสาเข็มได้คำนึงถึง พฤติกรรมมารับน้ำหนักของชั้นดินด้วย		
3. คุณภาพน้ำผิวดิน	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • สถานีและทางวิ่งยกระดับ <p>จะขุดเปิดหน้าดินเพื่อขุดเจาะทำเสาเข็มและทำฐานราก ของสถานีรถไฟและโครงสร้างทางวิ่งยกระดับ ซึ่งอาจ ทำให้เกิดการชะล้างดินโดยน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำผิวดิน</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>(ก) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสีย สำเร็จรูปชนิดเกรอะ-กรองไว้ภายใน เพื่อบำบัดน้ำเสีย จากบ้านพักคนงานก่อนระบายน้ำทิ้งลงสู่ท่อระบายน้ำ สาธารณะ</p>	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเข้ม (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	<p>ซึ่งจะส่งผลให้เกิดตะกอนขุ่นในน้ำได้ แต่เนื่องจากบริเวณถนนสุขุมวิทเป็นพื้นที่ที่มีความลาดเอียงน้อยมาก ประกอบกับพื้นที่ผิวถนนเป็นแอสฟัลต์คอร์ต จึงมีแนวโน้มที่จะเกิดการชะล้างพังทลายของดินลงสู่แหล่งน้ำผิวดินในระดับต่ำ ประกอบกับการก่อสร้างโครงการในแต่ละจุดจะใช้ระยะเวลาไม่นานเพราะโครงสร้างส่วนใหญ่ใช้ระบบคานคอนกรีตรูปกล่องหล่อสำเร็จจากโรงงาน (Segmental Box Girder) โดยจะเคลื่อนย้ายตำแหน่งการก่อสร้างไปตามแนวเส้นทาง จึงส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินในระดับต่ำ</p> <ul style="list-style-type: none"> • จุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง จะมีน้ำเสียที่เกิดจากการอุปโภคบริโภคของคานงานและจากกิจกรรมการก่อสร้าง โดยน้ำเสียจากลานซักล้าง จะไหลลงสู่รางระบายน้ำโดยรอบ ก่อนไหลเข้าบ่อตกตะกอนเพื่อตกตะกอนสารอินทรีย์และดักไขมันเพื่อลดความสกปรกในเบื้องต้น จากนั้นระบายลงท่อระบายน้ำสาธารณะบนถนนสุขุมวิท สำหรับน้ำเสียที่ต้องส่งบำบัดโดยระบบ 	<p>(ข) เศษวัสดุเหลือทิ้งจากการก่อสร้างต้องจัดเก็บไว้ในที่เหมาะสม และมีผ้าใบปกคลุมป้องกันกระเด็นจากน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำ</p> <p>(ค) การเติมหรือเปลี่ยนถ่ายน้ำมันหล่อลื่นเครื่องยนตต้องกระทำด้วยความระมัดระวังมิให้มีการรั่วไหล</p> <p>(ง) จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียเพื่อบำบัดน้ำเสียจากที่พนักงานก่อสร้างชนิดถึงบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังกรอง-การกรองอากาศให้มีขนาดเพียงพอต่อปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากที่พักคนงานทุกแห่ง โดยใช้เกณฑ์การวัดปริมาณน้ำเสีย 200 ลิตร/คน/วัน</p> <p>(จ) ทำการสูบล้างวัสดุก่อสร้างออกจากถังกรอง ปีละ 1 ครั้ง</p> <p>(ฉ) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลบำรุงรักษาการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำ</p> <p>(ช) นำทิ้งที่ผ่านการบำบัดจากระบบบำบัดน้ำเสียให้ระบายลงท่อระบายน้ำสาธารณะ</p> <p>(ซ) จัดให้มีแนวป้องกันน้ำฝนบริเวณจากพื้นที่ก่อสร้าง</p>	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงเบงกุ่ม - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	<p>น้ำบาดาลเสียสำเร็จรูปขนิติกรอะการองไร้อากศ ทั้งนี้ น้ำเสียที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างจะมีปริมาณไม่มากนัก เนื่องจากมีการก่อสร้างในพื้นที่โครงการจะใช้คอนกรีตผสมเสร็จ จึงไม่มีน้ำเสียเกิดขึ้น สำหรับน้ำเสียที่เกิดจากการล้าง เครื่องมือและอุปกรณ์จะถูกรวบรวมลงสู่บ่อพักก่อน ก่อนที่จะระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะบนถนน สุขุมวิท โดยไม่มีการระบายน้ำลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ ดังนั้น น้ำเสียจากกิจกรรมการก่อสร้างจึงเชื่อมต่อ การเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ ต่อคุณภาพน้ำผิวดิน</p>	<p>ไม่ให้เกิดมลพิษที่ผิวจราจร โดยต้องจัดให้มี ระบบรวบรวมน้ำคั่งกล้วลงสู่ท่อระบายน้ำโดยตรง (ข) ห้ามมีคอมบ่งลงเ็นคลองหรือท่อน้ำสาธารณะตลอด แนวเส้นทาง (ข) ป้องกันไม่ให้วัสดุก่อสร้างตกหล่นในคลอง โดยให้ ทำการติดตั้งตาข่ายปกคลุมเพื่อรองรับวัสดุที่อาจตกลง (ข) ขนย้ายวัสดุโดยเฉพาะดินและคอนกรีตอย่างระมัดระวัง และทำคันรอบบ่อดินจากการเปิดหน้าดินเพื่อป้องกัน การถูกชะล้างโดยน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำใกล้เคียงพื้นที่ ก่อสร้าง (ข) ในการก่อสร้างที่มีการเปิดหน้าดินหรือปรับหน้าดิน ต้องอัดชั้นดินให้แน่นและระบายน้ำสม่ำเสมอ รวมทั้ง ขนย้ายวัสดุโดยเฉพาะดินและคอนกรีตอย่างระมัดระวัง เพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดินโดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน (ข) กิจกรรมก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงรบกวนดำเนินการในช่วง ฤดูแล้ง เช่น การรับพื้นที่ การขุดและถมพื้นที่โครงการ</p>	



.....
(นายธีรพันธ์ เศรษฐินกุล)

รองผู้จัดการโครงการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ: มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเข้ม ช่วงบางซื่อ - สถานีรถไฟฟ้าหมอชิต - สถานีรถไฟฟ้าหัวลำโพง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)		<p>บริเวณสถานี E15 (ลำโพง) ที่อยู่ใกล้คลองลำโพง</p> <p>(ก) บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ที่จอดรถ ที่เก็บกองวัสดุต่างๆ ซึ่งเป็นพื้นที่ว่างเปล่าปราศจากสิ่งปกคลุม ควรทำให้มีเสถียรภาพด้วยการโรยกรวดปกคลุมหรือปลูกพืชแบบชั่วคราว</p> <p>(ข) ในกรณีที่มีการขุดดินในพื้นที่ก่อสร้างแล้วนำมากองไว้ ต้องวางกองให้ห่างไกลจากแหล่งน้ำ และจัดให้มีที่เก็บกองโดยเฉพาะ และเก็บในพื้นที่ที่ปิดล้อมอย่างมิดชิด</p> <p>(ค) จัดให้มีระบบระบายน้ำ รางระบายน้ำ (gutter) และบ่อตกตะกอนขนาดเพียงพอที่จะรองรับน้ำฝนในพื้นที่ก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง ก่อนระบายออกสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ พร้อมติดตั้งรางรับกษและชุดลอกตะกอนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถใช้งานได้โดยไม่กระทบวิถีชีวิต</p>	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองอธิบดีกรมการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม - สถานีบางซื่อ - สถานีบางพลี

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)		<p>(ด) รวบรวมวัตถุอันตราย รวมทั้งน้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้ว และภาชนะปนเปื้อนโดยมีการควบคุมที่เหมาะสม</p> <p>(ค) ห้ามทิ้งขยะมูลฝอยจากชุมชนแรงงาน และวัสดุ การก่อสร้างเหลือใช้ลงในแหล่งน้ำผิวดินหรือท่อระบายน้ำ สาธารณะ</p> <p>(ง) จัดให้มีห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาลบริเวณสำนักงาน ก่อสร้างชั่วคราวและบ้านพักคนงานอย่างเพียงพอ และ อยู่ห่างจากแหล่งน้ำผิวดินอย่างน้อย 50 ม.</p> <p>(จ) ตรวจสอบและดูแลห้องส้วมให้ถูกสุขลักษณะอยู่เสมอ และเมื่อถึงกระยะเต็มต้องประสานให้รถดูดส้วมของ หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการทันที</p> <p>(ฉ) สร้างลานคอนกรีตในบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงเพื่อ กับการซ่อมของน้ำมันและไขมันลงสู่ดิน รวมทั้งสร้าง ปอดักและระบบบำบัดน้ำทิ้งก่อนปล่อยออกสู่ภายนอก</p>	



(Signature)

(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • สถานี น้ำเสียที่เกิดขึ้น คือ น้ำเสียจากห้องส้วมภายในสถานี (สถานีละ 4 ห้อง) ซึ่งน้ำทิ้งและน้ำเสียจากห้องน้ำของสถานีรถไฟ จะถูกรวบรวมด้วยระบบท่อแยกไหลลงสู่บ่อบำบัดน้ำเสียตามตำแหน่งช่องท่อที่กำหนดไว้ เลือกใช้ถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบเติมอากาศ ติดตั้งที่ตำแหน่งพื้นที่ว่างเกาะกลางถนน คุณภาพน้ำทิ้งหลังจากผ่านการบำบัดแล้วได้เกณฑ์มาตรฐานที่สามารถระบายทิ้งลงสู่ท่อสาธารณะ โดยน้ำทิ้งหลังการบำบัดจะรวบรวมด้วยระบบท่อเพื่อส่งไปยังท่อระบายน้ำสาธารณะบริเวณทางเท้าข้างถนนสุขุมวิท โดยไม่มีการระบายลงสู่แหล่งน้ำผิวดินแต่อย่างใด ส่วนน้ำทิ้งที่ถูกรวบรวมจากห้องอื่นๆ เช่น ห้องเก็บอุปกรณ์ จะถูกรวบรวมลงสู่บ่อบำบัดน้ำเสียเบื้องต้น ที่ติดตั้งไว้บริเวณพื้นที่ว่างเกาะกลางถนน เพื่อทำการปรับสภาพน้ำทิ้งที่อาจมี การปนเปื้อนก่อนระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ ดังนั้น จึงไม่ส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำผิวดิน 	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>(ก) จัดให้มีตะแกรงตกขยะก่อนระบายน้ำเสียลงสู่บ่อบรรวมน้ำเสีย</p> <p>(ข) ตักหรือกวาดกากตะกอนจากบ่อบำบัดน้ำเสียและรวมทิ้งไขมันและคราบน้ำมันจากบ่อดักไขมันและบ่อดักทรายไขมันมาเก็บรวบรวมไว้ในถังขนาด 200 ลิตร</p> <p>(ค) ส่งกากตะกอน ไขมัน และคราบน้ำมันที่เกิดขึ้นให้หน่วยงานกำจัดของเสียอันตรายที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการนำไปกำจัดต่อไป</p> <p>(ง) ระบายน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วลงสู่บ่อบำบัดน้ำเสียและริมถนนหน้าศูนย์ซ่อมบำรุง</p> <p>(จ) ตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสีย เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการบำบัดน้ำเสีย โดยให้คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดเป็นไปตามเกณฑ์ที่ออกแบบอย่างสม่ำเสมอ</p> <p>(ฉ) น้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วต้องพิจารณาใกล้กับมาใช้ประโยชน์ในด้านอื่นๆ เช่น รดน้ำต้นไม้ สังเกตเห็นเป็นต้น เพื่อลดปริมาณการใช้น้ำในพื้นที่โครงการ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>ตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งจากบ่อบำบัดน้ำเสียภายในพื้นที่จุดเชื่อมต่อการเดินทางก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ และบ่อบำบัดน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ ดัชนีที่ตรวจวัดประกอบด้วย pH, BOD, Sulfide, TKN, SS, TDS, ตะกอนหนัก, น้ำมันและไขมัน และเบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด โดย 6 เดือนแรกที่โครงการเปิดดำเนินการให้ทำการตรวจวัดทุกเดือน หลังจากนั้นจึงตรวจวัดทุก 4 เดือนตลอดระยะเวลาดำเนินการ</p> <p>ทั้งนี้ กรณีจุดเชื่อมต่อการเดินทางเป็นลานจอดรถไม่ต้องดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้ง</p> <p>ตำแหน่งจุดตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งแสดงดังรูปที่ 1</p>



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

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



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม - สถานีกลางบางซื่อ - สถานีกลางบางซื่อ - สถานีกลางบางซื่อ - สถานีกลางบางซื่อ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	แล้วไหลลงสู่ท่อระบายน้ำริมถนนสุขุมวิทต่อไป ซึ่งไม่มีการระบายน้ำทิ้งลงสู่แหล่งน้ำผิวดินแต่อย่างใด จึงไม่เกิดผลกระทบต่อน้ำผิวดิน		
4. อุทกธรณีวิทยาและ คุณภาพน้ำใต้ดิน	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> อุทกธรณีวิทยาหน้าใต้ดิน <p>น้ำใช้เพื่อการอุปโภคบริโภคของคนงานก่อสร้าง และกิจกรรมการก่อสร้าง ใช้ในประปาของการประปาเขตหลวง โดยทางผู้รับเหมาก่อสร้างจะขุดติดตั้งมีเตอร์น้ำชั่วคราว จากการประปาเขตหลวง สำนักรับประปาเขตสุขุมวิทโครงการ โดยไม่มีการใช้น้ำใต้ดินแต่อย่างใด และโครงสร้างของโครงการไม่ได้ใช้ขุดวางทิศทาง การไหลของน้ำใต้ดิน แต่อย่างใด ดังนั้น การดำเนินการก่อสร้างโครงการ จึงไม่ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงระดับน้ำใต้ดิน</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>(ก) จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกรอะ-กรองไว้รักษาพื้นที่ประสิทธิภาพสำหรับห้องส้วมของคนงาน</p> <p>(ข) หลีกเลี่ยงการก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องติดตั้งระบบสูบน้ำของเหลวของเหลวที่เกี่ยวกับของเหลวสูบน้ำสูบน้ำออกจากถังเกรอะและทำการฝังกลบให้เรียบร้อย</p> <p>(ค) ห้ามมิให้มีการเทกองมูลฝอยไว้บนพื้นที่หรือกลางแจ้ง เนื่องจากมูลฝอยอาจถูกชะล้างและน้ำชะมูลฝอยซึมลงใต้ดิน</p>	-



.....

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองอธิบดีกรมการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. อุทกธรณีวิทยาและ คุณภาพน้ำใต้ดิน (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> คุณภาพน้ำใต้ดิน น้ำเสียที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างสถานีและโครงสร้าง ทางวิ่งยกระดับมีปริมาณน้อยมาก เนื่องจากใช้คอนกรีต รูปกล่องหล่อสำเร็จจากโรงงาน (Segmental Box Girder) โดยน้ำเสียส่วนน้อยเกิดจากน้ำที่ใช้ในการล้างเครื่องมือ และอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง ซึ่งจะปล่อยลงท่อระบายน้ำ สาธารณะบนถนนสุขุมวิท จึงไม่มีผลกระทบต่อคุณภาพ น้ำใต้ดิน สำหรับจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง จะมีน้ำเสียที่เกิดจากการอุปโภคบริโภคของคนงานและ จากกิจกรรมการก่อสร้าง โดยน้ำเสียจากลานซักล้าง จะไหลลงสู่รางระบายน้ำโดยรอบก่อนไหลเข้าออกัดตะกอน เพื่อตกตะกอนสารอินทรีย์และดักไขมันเพื่อลดความสกปรก ในเบื้องต้น จากนั้นระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ บนถนนสุขุมวิท ในส่วนของน้ำเสียจากห้องส้วม ป่าัด โดยระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดกระเบื้องกรองไร้อากาศ ส่วนน้ำเสียที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้างจะมีปริมาณไม่มากนัก 		



.....
(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม - สถานีกลางบางซื่อ - สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. อุทกธรณีวิทยาและ คุณภาพน้ำใต้ดิน (ต่อ)	<p>เนื่องจากมีการก่อสร้างในพื้นที่โครงการจะใช้คอนกรีตผสมเสร็จ จึงไม่น่าเสียเกิดขึ้นสำหรับน้ำเสียที่เกิดจากการล้างเครื่องมือ และอุปกรณ์จะถูกรวบรวมลงสู่บ่อพักก่อนที่น้ำเสียจะระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะบนถนนสุขุมวิท ดังนั้น น้ำเสียจากกิจกรรมการก่อสร้างจึงเชื่อมต่อการเดินทางและชุมชนรอบข้าง จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำใต้ดิน</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • อุทกธรณีวิทยาหน้าดิน น้ำใต้ดินเพื่อการอุปโภคบริโภค ใช้น้ำประปาของการประปาส่วนท้องถิ่น โดยไม่มีการขุดเจาะบ่อน้ำใต้ดินใช้ และโครงสร้างของโครงการไม่ได้ขัดขวางทิศทางการไหลของน้ำใต้ดินแต่อย่างใด ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงระดับและทิศทางของน้ำใต้ดิน • คุณภาพน้ำใต้ดิน โดยทั่วไปแล้วคุณภาพน้ำใต้ดินจะได้รับผลกระทบหรือเสื่อมคุณภาพไปจากสภาพธรรมชาติ ก็ต่อเมื่อมีการระบายน้ำเสียที่มีคุณภาพไม่เหมาะสมลงสู่พื้นดิน 		



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองเลขาธิการโครงการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม - สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. อุทกธรณีวิทยาและ คุณภาพน้ำใต้ดิน (ต่อ)	แต่เนื่องจากในช่วงเปิดดำเนินการ นำเสียจากโครงการ จะได้รับ ๆ การปฏิบัติงานมีคุณภาพน้ำทั้งเป็นไปตาม มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด ส่วนมากของเสียจาก ระบบบำบัดน้ำเสียจะจัดการโดยให้รถสูบสิ่งปฏิกูลของ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาสูบเพื่อนำไปกำจัดต่อไป ดังนั้น จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อปริมาณและคุณภาพน้ำใต้ดิน		
5. คุณภาพอากาศและ อุตุนิยมวิทยา	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>เมื่อมีความเข้มข้นของสารมลพิษที่เกิดขึ้นไม่ระยะก่อสร้าง ทั้งหมด มารวมกับผลกระทบจากมลพิษที่เจือปนอยู่ใน อากาศสูงสุดที่ตรวจวัดได้ในปัจจุบัน (จากการตรวจวัดใน ระหว่างวันที่ 8-12 ตุลาคม 2550) ณ จุดตรวจวัดบริเวณใกล้เคียง พื้นที่ศึกษา สรุปได้ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ทางวิ่งยกระดับ สถานี และจุดเชื่อมต่อทางเดินเท้า <p>ค่าความเข้มข้นของสารมลพิษที่เจือปนอยู่ในอากาศ ส่วนใหญ่ยังไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศใน บรรยากาศโดยทั่วไปตามที่กฎหมายกำหนด โดยมี เพียงฝุ่นละอองรวมที่มีค่าเกินมาตรฐานสำหรับ</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>(ก) จัดเก็บทำความสะอาดบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเมื่อ เสร็จสิ้นกิจกรรมก่อสร้างและจัดระเบียบการวาง วัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อป้องกันการพังกระจายของ ฝุ่นละออง</p> <p>(ข) จัดให้มีรั้ว/กำแพงกั้นบริเวณชั่วคราว สูงอย่างน้อย 2 ม. ปิดกันโดยรอบบริเวณที่มีการเปิดหน้าดิน หรือขุดเจาะ เพื่อป้องกันการพังกระจายของฝุ่นละอองเข้าไปยัง ผู้อยู่อาศัยบริเวณริมถนนสุขุมวิท และรื้อออกเมื่อ การก่อสร้างงานฐานรากแล้วเสร็จพร้อมกับการคืน ผิวจราจร</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ตรวจวัดคุณภาพอากาศระยะก่อสร้าง (TSP, PM10, ความเร็วและทิศทางลม) ในพื้นที่ ที่วัดผลกระทบประกอบด้วย สถานีรถไฟฟ้ามหานคร หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์, โรงเรียนพณิชยการ, หมู่บ้านแม่ขี้วัวริลล์ และวัดอโศกการาม โดย ทำการตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ให้ครอบคลุม วันทำงานและวันหยุดราชการ) ทุก 3 เดือน ตลอดระยะเวลาการก่อสร้างโครงการ ตำแหน่งจุดตรวจวัดคุณภาพอากาศแสดงดัง รูปที่ 1</p>



๑

(นายธีรพันธ์ เศรษฐิ์กุล)

รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเข้ม ช่วงบางซื่อ - สุพรรณบุรี - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศและ อุตุนิยมวิทยา (ต่อ)	จุดก่อสร้างที่อยู่บริเวณถนนสุขุมวิทที่บางซื่อมีค่าเกิน มาตรฐานอยู่แล้วอันเนื่องมาจากยานพาหนะที่มีจำนวน มากบนถนนสุขุมวิท อย่างไรก็ตามเนื่องจากในระยะก่อสร้าง ได้มีการกำหนดมาตรการในการป้องกันฝุ่นละออง ให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด รวมทั้งในการก่อสร้างจะใช้เวลาใน การก่อสร้างเพียงช่วงเวลาสั้นๆ ดังนั้น ผลกระทบจาก สารมลพิษที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างที่อาจมีต่อชุมชน ที่อยู่ใกล้เคียงจึงจัดอยู่ในระดับปานกลางถึงต่ำ โดยเมื่อ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขที่กำหนดไว้จะช่วยให้ ผลกระทบลดลงไปได้อีก	(ค) จัดให้มีสิ่งปิดคลุมวัสดุก่อสร้างอย่างมิดชิด โดยเฉพาะ วัสดุก่อสร้างประเภทดิน หิน หวาย เพื่อป้องกัน การฟุ้งกระจายของฝุ่น หรืออาจกองวัสดุในพื้นที่ที่มี ผนังปิดทับด้านบนและด้านข้างอีก 3 ด้าน (ง) ระบบรถที่ใช้ขนส่งวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้างจะต้องมี ผ้าใบหรือพลาสติกปกคลุมพนักงงานบรรทุกให้มีความเร็ว ไม่เกิน 40 กม/ชม. (จ) จัดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง บริเวณที่อาจก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นและของ เช่น กองมูลดินทรายหรือบริเวณที่มีการเปิดหน้าดิน ชุดเจาะ รวมทั้งแรงชนย้ายกองดินที่ขุดขึ้นมาออกจาก พื้นที่โดยเร็วที่สุด (ข) การผสมคอนกรีตต้องดำเนินการนอกพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นและของจากปูนซีเมนต์ และทราย (ข) กำหนดให้บริเวณที่ทำการผสมคอนกรีตต้องห่างจาก	



.....
(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเข้ม (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการกักเก็บไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงเบิ้ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศและ อุตุนิยมวิทยา (ต่อ)		<p>ชุมชนที่พักอาศัยอย่างน้อย 100 ม. หรือเป็นระบบปิดทั้งหมด และต้องกันรั้วสูงอย่างน้อย 3 ม. รอบบริเวณที่ทำการรณรงค์แล้ว</p> <p>(ข) ดูแลสภาพเครื่องยนต์/เครื่องจักรกลต่าง ๆ ที่ใช้ในการก่อสร้างให้มีสภาพสมบูรณ์ได้ตามมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบกเพื่อลดปัญหาการปล่อยเขม่า/ควันจากเครื่องยนต์ที่ไม่สมบูรณ์</p> <p>(ค) ต้องจัดทำป้ายทาสีเหลืองให้ผู้สัญจรหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่น ๆ และต้องประสานกับสถานีตำรวจที่รับผิดชอบในแต่ละแนวเส้นทางเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้สัญจรให้การจราจรลื่นไหลได้สะดวก อันจะทำให้ปัญหามลพิษที่เกิดขึ้นจากการจราจรติดขัดลดลง</p> <p>(ง) ต้องมีพื้นที่ที่ใช้สำหรับล้างล้อรถเพื่อทำความสะอาดก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง</p>	



๑

.....

(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยทรีและแผน)

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม - สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศและ อุตุนิยมวิทยา (ต่อ)		<p>(ง) วางแผนก่อสร้างบริเวณก่อสร้างที่จำเป็นและวางแผนการเปิดและปิดผิวหน้าดินด้วยวัสดุที่สามารถป้องกันการพังกระจ่ายของฝุ่นละออง โดยจะต้องดำเนินการปิดผิวดินพื้นที่ที่ไม่มีควมจำเป็น</p> <p>(ฉ) ต้องกำจัดดิน หยาบ โคลน ที่ตกหล่นอยู่รอบนอกบริเวณโดยรอบรั้วพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำ ถ้าอากาศแห้งให้ทำการรดน้ำดินหรือการพ่นน้ำจากเครื่องฉีดน้ำ</p> <p>(ช) การเปิดผิวถนนหรือการก่อสร้างจากเสร็จแล้วต้องปิดผิวหน้าด้วยวัสดุคลอกริด หรือยางมะตอย ไม่ควรใช้แผ่นเหล็กวางปิดไว้ ซึ่งต้องทำให้เรียบร้อยก่อนเวลา 05.00 น. เพื่อป้องกันการพังกระจ่ายของฝุ่นละอองเนื่องจากการยกเครื่องจักร</p> <p>(ซ) ต้องล้างถนนตลอดช่วงที่มีการก่อสร้างในเวลากลางคืนอย่างน้อยสัปดาห์ละ 4 วัน จัดให้มีป้ายปิดคลุมเพื่อรองรับวัสดุซึ่งอาจตกลงมาจากการดำเนินการก่อสร้างเหนือระดับพื้นดิน 10 ม. และเพื่อป้องกันการพังกระจ่ายของฝุ่นละออง</p>	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเข้ม ช่วงบางเขน - สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเข้ม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศและ อุทกนิเวศวิทยา (ต่อ)		(ค) กำหนดให้ศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนตั้งอยู่บริเวณใกล้เคียงเส้นทางมากที่สุด พร้อมมีป้ายและหมายเลขโทรศัพท์ติดไว้และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำตลอด 24 ชม. โดยเมื่อมีการร้องทุกข์ให้ดำเนินการจัดการแก้ไขปัญหาทันที แล้วรวบรวมผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาอย่างน้อยเดือนละ 10 ครั้ง เพื่อเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในช่วงดำเนินการก่อสร้างทุกครั้ง และแจ้งผู้ร้องเรียนให้รับทราบความคืบหน้าและผลการดำเนินการทุกครั้ง ภายหลังจากที่ได้ดำเนินการแก้ไข หรือเยียวยาเรื่องร้องเรียนดังกล่าวแล้วเสร็จเป็นกรณี ๆ ไป	



(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเข้ม (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงเข้ม - สถานีกลางบางซื่อ - สถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงเข้ม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศและ อุตุนิยมวิทยา (ต่อ)		<p>(ก) ตรวจสอบและบำรุงรักษาอุปกรณ์เครื่องจักรต่าง ๆ ที่ใช้ในกิจกรรมการก่อสร้าง รวมทั้งยานพาหนะอย่างสม่ำเสมออย่างน้อยสัปดาห์ละ 1 ครั้ง เพื่อป้องกันการแพร่กระจายของสารมลพิษทางอากาศ</p> <p>(ข) กำหนดเส้นทางจราจรในพื้นที่ก่อสร้างและเส้นทางสำหรับขนส่งให้ชัดเจน เพื่อช่วยลดปัญหามลพิษจากยานพาหนะ</p> <p>(ค) บำรุงรักษาเส้นทางให้อยู่ในสภาพดีและปรับปรุงสภาพจราจรให้ดีขึ้นกว่าเดิม เมื่อการก่อสร้างเสร็จ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่น</p> <p>(ง) จัดตั้งปล่องทิ้งวัสดุหรือเศษคอนกรีตเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นและของสำหรับการก่อสร้างทุกแห่ง</p> <p>(จ) ติดต่ายถี่หรือพลาสดักเมื่อทำการก่อสร้างโครงสร้างส่วนบนทุกแห่ง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่น</p>	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงเข้ม (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขยับเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศและ อุณหภูมิวิทยา (ต่อ)	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> โครงสร้างของสถานีรถไฟฟ้าจะปกคลุมผิวจราจรบางส่วน (150x21.15 ม.) โดยในการออกแบบได้ลดขนาดสถานีรถไฟฟ้าโดยจะความกว้างลง (จากเดิม 22.5 ม. เหลือ 21.15 ม.) ในขณะที่แนวเขตทางกว้างประมาณ 30 ม. ทำให้โครงสร้างของสถานีไม่อยู่ในระยะประชิดอาคารสองข้างทางจนทำให้สามารถระบายอากาศและสารมลพิษทางอากาศจากพื้นที่ได้สถานีได้ ซึ่งพบว่าบนถนนได้สถานีมีปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO) 	<p>(ข) บริเวณลานจอดรถที่ตั้งอยู่ใกล้กับโรงเรียนปรางค์บัวตอร์และบ้านเรือน รวมทั้งศูนย์ซ่อมบำรุงที่ตั้งอยู่ใกล้กับหมู่บ้านแมนเชสเตอร์ ต้องปลูกต้นไม้เพื่อเป็นพื้นที่กันชน (Buffer Zone) ต้นไม้ที่ปลูกต้องมีใบหนาและทรงสูงอย่างน้อย 2 แถว เช่น อโศกอินเดีย เป็นต้น เพื่อช่วยลดชั้นมลสารจากลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุง</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ตรวจวัดคุณภาพอากาศ (CO, NO₂, ความเร็วและทิศทางลม) ในพื้นที่ไว้ต่อผลกระทบประกอบด้วย สก.สำโรงเหนือ, หมู่บ้านแมนเชสเตอร์, โรงเรียนเทพศิรินทร์, หมู่บ้านแมนเชสเตอร์และวัดโศการาม โดยทำการตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ให้ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) ทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ 30 ปี



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศและ อุตุนิยมวิทยา (ต่อ)	<p>สูงสุดประมาณ 18.8 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐาน คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป จึงไม่เกิดการสะสม ของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) จนเกิดอันตรายต่อ ผู้สัญจรบนถนน บาทวิถีและผู้อยู่อาศัยในบริเวณสองฝั่งถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> การสัญจรไปมาของยานพาหนะบนถนนสุขุมวิท ไม่ทำให้ ปริมาณ CO และ NO₂ เพิ่มขึ้น จนทำให้ความเข้มข้นสูง เกินค่ามาตรฐานหรือเป็นอันตรายต่อสุขภาพของชุมชน ที่อยู่ใกล้เคียงรวมทั้งพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ แต่อย่างใด จากปริมาณฝุ่นละอองที่ตรวจวัดได้ซึ่งมีบางครั้ง ที่ค่าสูงเกินมาตรฐานโดยเฉพาะในบริเวณที่มีการจราจร หนาแน่นรวมทั้งมีฝุ่นละอองที่ติดมากับยานพาหนะ อาจจะสะสมอยู่ได้สถานี ดังนั้น บริเวณสถานี E15 (ลำโพง) จึงต้องมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในการดีที่ พบว่ามีการเปิดดำเนินโครงการทำให้เกิดการสะสมของ ฝุ่นละอองบริเวณนี้ได้สถานี 	<p>บนถนนเพื่อลดฝุ่นละอองที่ตกลงบนพื้นต่อไป (ก) กำหนดให้มีการควบคุมการจราจรบนถนนสุขุมวิท ในเขตเมือง โดยเฉพาะถนนสุขุมวิท เพื่อเป็นการลดมลพิษที่เกิด จากไอเสียรถบรรทุก</p>	<ul style="list-style-type: none"> ตรวจวัดฝุ่นละอองไม่เกิน 10 ไมครอน (PM10) บริเวณได้สถานี E15 (ลำโพง) โดยทำการตรวจวัด 5 วันต่อเรื่อง (ให้ครอบคลุมวันทำงานและ วันหยุดราชการ) ทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลา ดำเนินโครงการ 30 ปี ให้นำผลการตรวจวัดที่ได้มาเปรียบเทียบกับ ข้อมูลผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศของกรม ควบคุมมลพิษที่สถานีบางนาและสมุทรปราการ พร้อมทั้งวิเคราะห์และสรุปผลที่ได้ ตำแหน่งจุดตรวจวัดคุณภาพอากาศแสดง ดังรูปที่ 1



๖

.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองอธิบดีกรมการรถไฟแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. เสียง	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> สถานีและทางวิ่งยกระดับ <p>ในากก่อสร้างสถานี พบว่าผู้อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง จะได้รับผลกระทบระดับเสียงสูงจากการเจาะเสาเข็มอยู่ในช่วง 81.4-88.6 dB(A) ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานระดับเสียงสูงสุด(115 dB(A)) แต่เมื่อพิจารณา ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง พบว่ามีระดับเสียงอยู่ในช่วง 76.8-83.8 dB(A) ซึ่งเกินค่ามาตรฐาน Leq 24 ชั่วโมง (70 dB(A)) สำหรับการก่อสร้างแนวเส้นทางยกระดับพบว่าผู้อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ จะได้รับผลกระทบระดับเสียงสูงจากการเจาะเสาเข็มอยู่ในช่วง 58.5-91.5 dB(A) ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานระดับเสียงสูงสุด(115 dB(A)) แต่เมื่อพิจารณา ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง พบว่ามีระดับเสียงอยู่ในช่วง 53.7-86.7 dB(A)</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>(ก) การเจาะ การขุดผิวหน้าดิน การกระแทก หรือเจาะภายในรั้วพื้นที่ก่อสร้างให้ทำในช่วงเวลากลางวัน</p> <p>(ข) ตรวจสอบสภาพเครื่องจักรทุกๆ 7 วัน เพื่อป้องกันการเกิดเสียงดังโดยไม่ให้เกิดเสียงดังเกินมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก</p> <p>(ค) กำหนดให้ใช้เสาเข็มเจาะเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง</p> <p>(ง) การขนถ่ายวัสดุและอุปกรณ์จะต้องมีการควบคุมจากวิศวกรผู้คุมงานให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด</p> <p>(จ) เครื่องจักรกลที่ตั้งอยู่ใกล้กับที่ควรตั้งอยู่ห่างไกลจากชุมชนมากที่สุด</p> <p>(ฉ) กำหนดให้มีศูนย์ร้องเรียนจากชุมชนตั้งอยู่บริเวณใกล้เคียงเส้นทางมากที่สุด พร้อมมีป้ายและหมายเลขโทรศัพท์ติดไว้และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำ</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ตรวจวัดระดับเสียงในพื้นที่ที่เฝ้าระวังได้รับเสียงจำนวน 5 จุด ได้แก่ หมู่บ้านแสนสุขวินเวคน์, โรงเรียนเทพคุณวิทยา, สภ.สำโรงเหนือ, หมู่บ้านเมมพาว์วิลส์ และวัดอโศการาม มีดัชนีที่ทำการติดตามตรวจสอบ ประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (Leq 1 hr.), ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr.), ระดับเสียงสูงสุด (Lmax), ระดับเสียง L_{90} และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn})</p> <p>โดยตรวจวัดระดับเสียงที่เกิดจากการก่อสร้างบริเวณสถานีรถไฟฟ้า จุดละ 5 วันต่อเนื่องครบรอบ 4 ครั้ง/ปี วันธรรมดาและวันหยุด โดยตรวจวัด 4 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง 4 ปี เมื่อสถานีได้สร้างแล้วเสร็จไม่จำเป็นต้องดำเนินการตรวจวัด</p>



(Signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเข้ม กรุงเทพมหานคร (กลุ่มพื้นที่และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม - สถานีกลางบางซื่อ - สถานีบางซื่อ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. เสียง (ต่อ)	<p>ซึ่งผู้รับเสียงในบริเวณพื้นที่ก่อนไหวบางจุด ได้แก่ โรงเรียนอนุบาลมณฑลบุรี ผู้ได้ได้สัมผัสเสียง และหมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ จะได้รับเสียงเกิน 70 dB(A) เล็กน้อย</p> <ul style="list-style-type: none"> จุดเชื่อมต่อการเดินทาง <p>จุดเชื่อมต่อการเดินทางที่ต้องมีการเจาะเสาเข็มเพื่อทำฐานรากอาคารต่างๆ และลานจอดรถ โดยพื้นที่อยู่ติดขอบที่ดินโดยรอบจะได้รับระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง 89.8 dB 94.6 dB(A) ซึ่งไม่เกินค่า(A) ซึ่งเกินค่ามาตรฐาน และระดับเสียงสูงสุดจากการก่อสร้าง มาตรฐานระดับเสียงสูงสุด (115 dB(A))</p> <ul style="list-style-type: none"> ศูนย์ซ่อมบำรุง <p>ผลการคำนวณระดับเสียงจากการก่อสร้างโดยอ้างอิงค่าระดับเสียงของเครื่องเจาะเสาเข็มเนื่องจากเป็นเครื่องจักรที่มีระดับเสียงสูงที่สุดในการก่อสร้างโครงการพื้นที่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการและคาดว่าจะได้รับผลกระทบด้านเสียงบริเวณภูมิทัศน์โครงการก่อสร้าง</p>	<p>ตลอด 24 ชม. โดยเมื่อมีการร้องทุกข์ ให้ดำเนินการจัดการแก้ไขปัญหาทันที แล้วรวบรวมผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาย่อยเฉลี่ยเดือนละ 10 ครั้ง เพื่อเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในช่วงดำเนินการก่อสร้างทุกครั้ง และแจ้งผู้ร้องเรียนให้ทราบความคืบหน้าและผลการดำเนินการทุกครั้ง ภายหลังจากที่ได้ดำเนินการแก้ไขหรือเยียวยาเรื่องร้องเรียนดังกล่าวแล้วเสร็จเป็นกรณีไป</p> <p>(ข) ควรจัดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น ที่อุดหู (Ear Plug) หรือที่ครอบหู (Ear Muff) สำหรับคนงานที่ทำงานในบริเวณก่อสร้างที่มีเสียงดังในเวลางานไม่เกิน 8 ชม.</p> <p>(ข) พื้นงานชั่วคราวควรใช้พื้นรองแบบยางเพื่อลดความดังของเสียง และจะใช้พื้นแผ่นเหล็กเมื่อจำเป็นเท่านั้น</p> <p>(ข) กำหนดช่วงเวลาในการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดัง</p>	<p>ตำแหน่งจุดตรวจวัดระดับเสียงแสดงดังรูปที่ 1</p>



.....
(นายวีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

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



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. เสียง (ต่อ)	ดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบจากเสียงรบกวน ที่ได้กำหนดไว้ จะทำให้ผลกระทบของเสียงรบกวนจาก กิจกรรมการก่อสร้างโครงการลดลงมาอยู่ในระดับ ที่ยอมรับได้	(Perforated Aluminum) และใยแก้ว (Fiber Glass) ซึ่ง เป็นวัสดุที่มีน้ำหนักเบา และสามารถลดการสะท้อน เสียงได้ดี โดยเมื่อเสียงจากภายนอกได้สลายตัวมา ถึงวัสดุซับเสียง เสียงส่วนหนึ่งจะผ่านแผ่นอะลูมิเนียม ที่เจาะรูไว้ภายในใยแก้วดูดซับเสียง จึงทำให้เสียง จากภายนอกสะท้อนเข้าเพดานลดลงไปยังพื้นถนนลดลง	มาตรการการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> เนื่องจากอาคารที่อยู่ริมถนนสุขุมวิทไม่ได้อยู่ประชิด ถนนตลอดแนว โดยบริเวณสถานีรถไฟฟ้าส่วนใหญ่ ไม่มีอาคารสูงประชิดทั้งสองข้างจนทำให้ข้างใต้สถานี มีสภาพเป็นอุโมงค์เสียงจึงสามารถกระจายออกไปด้านข้างได้ มีเพียงสถานี E-15 (สำโรง) ที่เป็นชุมชนค่อนข้างหนาแน่น มีอาคารพาณิชย์สูง 2-4 ชั้น ทั้ง 2 ด้าน แต่เนื่องจากมี ระยะถอยร่นค่อนข้างกว้าง (~ 5 ม.) คือสถานีไม่ได้อยู่ ประชิดถนน ดังนั้นจึงไม่เกิดสภาวะการสะท้อนของ เสียงบริเวณใต้สถานีได้อย่างเต็มรูปแบบอย่างไรก็ตาม 	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>(ก) ติดตั้งกำแพงกันเสียงชนิดดูดซับเสียงสูง 1.2 เมตร บริเวณผนังกันเสียงของทางวิ่งยกระดับในฝั่งที่ผ่าน พื้นที่อ่อนไหวและทั้ง 2 ฝั่งในบริเวณประชิดหลัก รถไฟฟ้าตลอดแนวเส้นทาง นอกเหนือจากการ ติดตั้งกำแพงกันเสียงตลอดสองข้างของรางรถไฟ ทิศทางการวิ่งไปสมุทรปราการดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • โรงเรียนนนทบุรี ติดตั้งบริเวณถนนกันชนด้านฝั่งขวา ที่ กม. ที่ 0+200 ถึง กม. 0+275 • ผู้ติดตั้งวัสดุฉนวน ติดตั้งบริเวณถนนกันชนฝั่งซ้าย 	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • ตรวจวัดระดับเสียงในพื้นที่ที่โครงการได้รับ เสียงจำนวน 5 จุด ได้แก่ หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์, โรงเรียนพศุภวิทยา, สถานีรถไฟ, หมู่บ้าน เมฆฟ้าวิลล์ และวัดอโศการามวัดนี้ที่ทำการ ติดตามตรวจสอบ ประกอบด้วย ระดับเสียง เฉลี่ยรายชั่วโมง (Leq 1 hr.), ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr.), ระดับเสียงสูงสุด (Lmax), ระดับเสียง L₉₀ และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) โดยตรวจวัด ระดับเสียงที่เกิดจาก



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง ช่วงบางเขน - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงแผนอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. เสียง (ต่อ)	<p>ควรมีมาตรการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียงที่อาจเกิดขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none">จุดเชื่อมต่อการเดินทาง และลานจอดรถแบ่งเป็นพื้นที่สำหรับจอดรถประมาณ 500 คัน ส่วนที่เหลือสามารถจัดให้เป็นพื้นที่สำหรับรถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ และรถรับ-ส่งทั่วไป ดังนั้นแหล่งกำเนิดเสียงมาจากเครื่อง/ท่อไอเสียรถ เนื่องจากจุดเชื่อมต่อการเดินทางตั้งอยู่บริเวณย่านเมืองที่มีชุมชนหนาแน่น โดยส่วนใหญ่เป็นโรงงานอุตสาหกรรมและมีบ้านเรือนอยู่ทางด้านซ้าย ดังนั้นเสียงที่เกิดขึ้นดังกล่าวจึงสามารถกระจายออกได้ทุกทิศทางทำให้ระดับเสียงต่อบริเวณโดยรอบหนึ่งไม่สูงจนเกินมาตรฐานพื้นที่ส่วนใหญ่ของศูนย์ซ่อมบำรุงเป็นที่จอดรถไฟฟ้า และมีพื้นที่ส่วนหนึ่งเป็นโรงซ่อมบำรุงหลัก ซึ่งไม่มีแหล่งกำเนิดเสียงที่มีระดับสูงมากนัก โดยกิจกรรมที่ทำให้เกิดเสียงดัง ได้แก่ การเจียรล้อ จะดำเนินการใน	<p>ที่ กม. 1+850 ถึง กม. 1+925</p> <ul style="list-style-type: none">พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ตัดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งซ้าย บริเวณผนังกันล้อฝั่งซ้ายที่ กม. 3+450 ถึง กม. 3+650โรงเรียนพรวนบุรีวชิระ ตัดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งซ้าย ที่ กม. 5+000 ถึง กม. 5+075พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ตัดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งซ้าย ที่ กม. 5+825 ถึง กม. 5+883โรงเรียนนายเรือ ตัดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวา ที่ กม. 5+700 ถึง กม. 5+883 และ กม. 6+033 ถึง 6+275วัดมหาธาตุฯ ตัดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวา ที่ กม. 6+475 ถึง กม. 6+550วิทยาลัยสารพัดช่างสมุทรปราการ ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวา ที่ กม. 6+783 ถึง กม. 6+800	<p>การดำเนินการบริเวณ สถานีรถไฟฟ้ามหานคร วันต่อเนื่อง ครอบคลุมทั้งวันธรรมดาและวันหยุด โดยตรวจวัดทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินการโครงการ 30 ปี โดยอาจเพิ่มการตรวจวัดในบางบริเวณที่มีปัญหาจากโครงการโดยไม่ได้อ</p> <p>คาดคิดหรือมีเรื่องร้องเรียน</p> <ul style="list-style-type: none">ตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง บริเวณใต้สถานี E15 (สำโรง) โดยทำการตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ให้ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) ทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินการโครงการ 30 ปีให้นำผลการตรวจวัดที่ได้มาเปรียบเทียบกับข้อมูลผลการตรวจวัดระดับเสียงของกรมควบคุมมลพิษที่สถานีเป้าหมายและสถานีสมุทรปราการ พร้อมทั้งวิเคราะห์และสรุปผลที่ได้



.....
(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงบางบริ้ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. เสียง (ต่อ)	ห้องที่มีการออกแบบโดยเฉพาะเพื่อให้สามารถลดเสียง ดังจากกิจกรรมดังกล่าวดังกล่าวออกสู่ภายนอกได้ โดยห้องเจียร์ สัจะอยู่ในอาคารที่แยกออกมา ตัวอาคารตั้งอยู่ บริเวณกลางพื้นที่ศึกษาห่างจากแนวเขตที่ดินข้างเคียง มากกว่า 97 ม. เพื่อให้ไกลจากชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงมาก ที่สุด สำหรับกิจกรรมการซ่อมแซมอื่นๆ จะดำเนินการ ในโรงซ่อมบำรุงหลังซึ่งมีอาคารจั่วกันที่ติดชุมชนใช้ อิฐมวลเบาเพื่อป้องกันเสียง ทั้งนี้ตัวอาคารจะตั้งอยู่ห่างจาก แนวเขตที่ดินด้านที่ติดกับหมู่บ้านเมฆพาว์วิลด์ที่อยู่ ใกล้เคียงพื้นที่ศึกษา 12 ม. พร้อมกับมีการปลูกไม้ยืนต้น หนาทึบเป็นแนวกันเขตที่ดินโดยรอบ กิจกรรมในสวนนี้ จึงไม่มีเสียงดังที่จะเล็ดลอดออกไปสู่ภายนอกได้ อย่างมีนัยสำคัญ	<ul style="list-style-type: none"> • คริสตจักรพระสัญญา ติดตั้งบริเวณผนังกันลื้อ ฝั่งขวา ที่ กม. 7+475 ถึง กม. 7+525 • โรงเรียนสุเมทหานัน ติดตั้งบริเวณผนังกันลื้อฝั่งซ้าย ที่ กม. 7+500 ถึง กม. 7+600 • โรงเรียนสตรีสมุทรปราการ ติดตั้งบริเวณผนัง กันลื้อฝั่งซ้าย ที่ กม. 7+725 ถึง กม. 7+825 • โรงเรียนนวมพุดวิทยา ติดตั้งบริเวณผนังกันลื้อ ฝั่งขวา ที่ กม. 8+150 ถึง กม. 8+325 • โรงเรียนเสี้ยมพิทยานุสรณ์ ติดตั้งบริเวณผนัง กันลื้อฝั่งซ้าย ที่ กม. 9+800 ถึง กม. 9+100 • โรงเรียนสมุทรปราการ ติดตั้งบริเวณผนังกันลื้อ ฝั่งขวา ที่ กม. 9+250 ถึง กม. 9+338 • โรงเรียนปรางค์นาวาบุตร ติดตั้งบริเวณผนังกันลื้อ ฝั่งขวา ที่ กม. 11+525 ถึง กม. 11+600 • โรงเรียนบ้านคลองหลวง ติดตั้งบริเวณผนังกัน ลื้อฝั่งขวา ที่ กม. 11+675 ถึง กม. 11+775 	ตำแหน่งจุดตรวจวัดระดับเสียงแสดงดังรูปที่ 1



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้ว่าการการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการกฟผ. ไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงเบิ้ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. เสียง (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> • ประแจที่ 1 ติดตั้งบริเวณผนังกันล่อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 0+818 to 0+895 • ประแจที่ 2 ติดตั้งบริเวณผนังกันล่อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 1+707 to 1+780 • ประแจที่ 3 ติดตั้งบริเวณผนังกันล่อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 2+063 to 2+136 • ประแจที่ 4 ติดตั้งบริเวณผนังกันล่อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 2+646 to 2+723 • ประแจที่ 5 ติดตั้งบริเวณผนังกันล่อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 4+559 to 4+636 • ประแจที่ 6 ติดตั้งบริเวณผนังกันล่อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 6+425 to 6+502 • ประแจที่ 7 ติดตั้งบริเวณผนังกันล่อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 7+047 to 7+124 	



.....
(นายวิรัตน์ เตชะศิริกุล)

รองอธิบดีกรมการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

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



.....

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)

รองผู้ว่าการการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยทช.และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงเบิ้ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. เสียง (ต่อ)		<p>(ง) กำหนดความเร็วรถไฟช่วงที่ผ่านทางโค้งไม่เกิน 30 กม./ชม. เพื่อความปลอดภัยและลดการเสียดสีของรางกับล้ออาจก่อให้เกิดเสียงดัง</p> <p>(จ) ปูลูกดันไม้บริเวณสถานีเพื่อช่วยลดการสะท้อนของเสียงบริเวณใต้สถานี</p> <p>(ฉ) ปูวัสดุกันสวบรถไฟอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ และป้องกันเสียงดังจากการเสียดทานของรถกับรางรถไฟ</p> <p>(ช) ปูวัสดุกันสวบ และปูลูกดันไม้ทดแทนที่ตายไปในบริเวณสถานี ศูนย์ซ่อมบำรุง และลานจอดรถที่มีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่เอกชน/ประชาชน/หน่วยงานราชการ</p> <p>(ซ) ตรวจสอบวัสดุซับเสียงให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ และเปลี่ยน/ซ่อมแซมเมื่อพบว่ามีความชำรุดเสียหาย เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการซับเสียงอย่างเหมาะสมตลอดเวลา</p> <p>(ณ) การเดินรถไฟผ่านอาคารบ้านเรือนที่มีความสูง 3 ชั้นขึ้นไปควรตรวจระดับเสียงอีกครั้งถ้าเกินค่ามาตรฐาน ต้องติดตั้งกำแพงกันเสียง</p>	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเข้ม กรุงเทพมหานคร (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>7. ความเสี่ยงสะท้อน</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ระยะห่างของพื้นที่ไวต่อผลกระทบกับเสาตอม่อของสถานี มีค่าอยู่ในช่วง 15-32 ม. ดังนั้นประชาชนจะได้รับผลกระทบจากความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมก่อสร้างในช่วงที่มีการเจาะเสาเข็มสูงสุดไม่เกิน 0.11 มม./วินาที ซึ่งเป็นระดับความสั่นสะเทือนที่ไม่รู้สึกได้ ระยะห่างของอาคารจอรตอกับแนวเขตพื้นที่ศึกษาเท่ากับ 31 ม. ดังนั้นพื้นที่ที่อยู่ติดเขตที่ดินบริเวณที่ก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทางจะได้รับผลกระทบจากความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมก่อสร้างในช่วงที่มีการเจาะเสาเข็มเพื่อก่อสร้างอาคารมีค่าสูงสุด 0.4 มม./วินาที ซึ่งเป็นระดับความสั่นสะเทือนที่ไม่รู้สึกได้ ไม่มีผลต่ออาคารตามมาตรฐาน DIN ระยะห่างของตอม่อเชื่อมบำรุงกับแนวเขตพื้นที่ชุมชนเมฆพาลีลส์เท่ากับ 12 ม. ดังนั้นประชาชนจะได้รับผลกระทบจากความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมก่อสร้าง 	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>(ก) ออกแบบการก่อสร้างโดยให้รอยต่อระหว่างรางรถไฟฟ้าน้อยที่สุดเพื่อลดความสั่นสะเทือน</p> <p>(ข) กำหนดให้ใช้เข็มเจาะเพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน</p> <p>(ค) หลีกเลี่ยงการเปลี่ยนระดับของรางรถไฟฟ้าย่างรวดเร็ว โดยจัดให้อยู่ในแนวระดับมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ โดยการถอยย เปลี่ยนระดับไปมีความลาดชันไม่เกินร้อยละ 3.5 ตามที่กำหนดไว้ในแบบเบื้องต้น</p> <p>(ง) การเจาะ การขุดผิวหน้าดิน การกระแทก ในรั้วพื้นที่ก่อสร้างให้ทำในช่วงเวลากลางวัน</p> <p>(จ) หากจำเป็นต้องมีกิจกรรมการก่อสร้างใกล้บริเวณที่ไวต่อผลกระทบ เช่น โรงเรียน ศาลาที่พักผ่อนสาธารณะ การเจาะเสาเข็มแต่ละครั้งถึงแม้ว่าต้องเพิ่มจำนวนครั้งก็ตาม ทั้งนี้เพื่อลดความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น</p>	-

→

(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางรัง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงแผนโครงการจากรายเป็นหลาจอครย

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7. ความสั่นสะเทือน (ต่อ) และคุณค่าต่าง ๆ	ในช่วงที่มีการเจาะเสาเข็มสูงสุด 2 มม./วินาที ซึ่งเป็นระดับความสั่นสะเทือนที่สามารถรับรู้ได้โดยง่าย	<p>(ง) ระบบรถที่ใช้ในการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุก่อสร้างจะต้องใช้ความเร็วต่ำและใช้ถนนที่ปรับผิวจราจรเรียบอย่างสม่ำเสมอ</p> <p>(ข) ในการก่อสร้างถ้าจำเป็นต้องใช้น้ำมันหล่อลื่นที่มีความหนืดสูงจะใช้น้ำมันเกรดดีที่มีคุณภาพสูงเพื่อป้องกันความสั่นสะเทือนที่อาจเกิดขึ้น</p> <p>(ค) ในกรณีที่มีความสั่นสะเทือนค่อนข้างสูง จะต้องมีการขุดร่องสำหรับเป็นตัวตัดคลื่นที่เกิดจากแหล่งกำเนิดสู่จุดรับ ซึ่งสามารถช่วยลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้</p> <p>(ง) เลือกลูกเหล็กที่มีคุณภาพดี หรือเครื่องจักรที่เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุด เช่น ใช้เข็มเจาะแทนเข็มตอกเพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น และต้องมีการควบคุมการทำงานอย่างใกล้ชิด เพื่อตรวจสอบความสั่นสะเทือนที่อาจเกิดอันตรายได้</p> <p>(จ) กิจกรรมการก่อสร้าง เช่น การเจาะ การขุดผิวหน้าดิน</p>	



.....
(นายธีรพันธ์ เศรษฐินกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเข้ม ช่วงบางบัว - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7. ความสั่นสะเทือน (ต่อ)		<p>การกระแทก การตอก หรือกิจกรรมอื่นๆ ที่ทำให้เกิดความสั่นสะเทือน ให้ทำในช่วงเวลากลางวัน หรือตั้งแต่เวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น เพื่อหลีกเลี่ยงการรบกวนต่อการพักผ่อนของประชาชนที่อยู่อาศัยตามแนวเส้นทางโครงการ</p> <p>(ง) กรณีที่คาดว่าจะมีความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจากการดำเนินการ ต้องจัดผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางแก้ไขโดยด่วน</p> <p>(จ) ในระหว่างการก่อสร้างต้องมีการกำหนดข้อปฏิบัติเพื่อให้ผู้รับเหมาใช้มาตรการที่เหมาะสมเพื่อป้องกันความเสียหายที่จะเกิดต่ออาคารและสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ใกล้เคียง</p>	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองอธิบดีกรมการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7. ความสั่นสะเทือน (ต่อ) และคุณค่าต่าง ๆ	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>จากข้อมูลการตรวจวัดจากโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสในปัจจุบัน สามารถนำมาเทียบกับค่าการดำเนินการโครงการส่วนขยายได้ว่าเมื่อเปิดใช้เส้นทางแล้วจะมีระดับความสั่นสะเทือนเกิดขึ้นใกล้เคียงกัน ทั้งนี้เนื่องจากลักษณะสมบัติของรถไฟฟ้าและระบบรางใกล้เคียงกัน ดังนั้นเมื่อมีการดำเนินการส่วนต่อขยาย ประชาชนที่อยู่อาศัยบริเวณที่ห่างจากเสาดมตั้งแต่ 10 ม. ขึ้นไป จะรู้สึกสั่นสะเทือนเพียงเล็กน้อยจนถึงมีความรู้สึกรำคาญ และไม่มีผลกระทบต่อการก่อสร้างสิ่งก่อสร้างใกล้เคียง ซึ่งเกิดจากการสั่นของยานพาหนะบนท้องถนน ไม่ได้เกิดจากรถไฟฟ้าแต่อย่างใด</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>(ก) ตรวจสอบรายการของเหตุร้ายและยางบริเวณคู่มือให้มีสภาพสมบูรณ์ โดยตรวจสอบอย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง</p> <p>(ข) กรณีที่ได้รับร้องเรียนเรื่องความสั่นสะเทือนทางหน่วยงานหรือผู้ใดรับผิดชอบจัดผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางแก้ไขโดยด่วน</p>	-



.....
(นายธีรพันธ์ เดชะศิริคุณ)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
8. นิเวศวิทยาบก	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>การก่อสร้างโครงการไม่ก่อให้เกิดผลกระทบใดๆ ต่อสภาพนิเวศวิทยาบกในบริเวณพื้นที่ศึกษาที่มีลักษณะเป็นระบบนิเวศสังคมเมือง (Urban Ecology) พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นชุมชนบ้านพักอาศัย อาคารพาณิชย์ สถานประกอบการ โรงงานอุตสาหกรรม และสถานที่ราชการ เป็นต้น โดยไม่มีพื้นที่ป่าอนุรักษ์ และไม่พบสัตว์ที่หายาก ทั้งนี้ สำหรับพื้นที่บริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ต่อมบำรุง ปัจจุบันเป็นที่ว่างรอการใช้ประโยชน์ โดยไม่มีต้นไม้และสัตว์ที่ควรอนุรักษ์แต่อย่างใด โดยผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นต่อระบบนิเวศทางบกในระยะก่อสร้าง ได้แก่ การรื้อไม่พุ่มและไม่ประดับที่ปลูกตามเกาะกลางถนนเพื่อสร้างโครงสร้างของระบบรางตลอดแนวเส้นทาง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสัตว์ที่อาศัยอยู่ในบริเวณดังกล่าว แต่เนื่องจากระบบนิเวศดังกล่าวเป็นระบบนิเวศเมืองที่พื้นที่สีเขียวเป็นพื้นที่เล็ก ๆ จึงจัดเป็นระบบนิเวศที่ไม่สมบูรณ์</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>(ก) ขุดล้อมไม้ยืนต้นและดำเนินการย้ายไม้ดอก ไม้ประดับ บริเวณเกาะกลางถนน และทางเดินเท้าที่จำเป็นต้องใช้พื้นที่ในการก่อสร้างด้วยความระมัดระวังให้แล้วเสร็จก่อนการก่อสร้าง ก่อนนำไปปลูกในพื้นที่อื่น เช่น สวนสาธารณะของเทศบาลนครสมุทรปราการ เป็นต้น หรือนำกลับมาปลูกเมื่อดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ (ข) จัดบันทึกปริมาณ ชนิด และจำนวนของต้นไม้ที่ทำการย้ายทั้งหมด (ค) การเคลื่อนย้ายเครื่องจักรกลต่างๆ ต้องระมัดระวังมิให้เกิดความเสียหายแก่ต้นไม้ที่อยู่บริเวณใกล้เคียง (ง) ปลูกต้นไม้ทดแทนได้แนวเส้นทางโครงการและทางเดินเท้าภายหลังการก่อสร้างโครงสร้างของสถานีรถไฟแล้วเสร็จ (จ) ต้องทำการดูแลต้นไม้ที่ปลูกทดแทนให้เจริญงอกงามตลอดระยะเวลา 5 ปี หลังจากเริ่มทำการปลูก และ</p>	-



(Signature)

นายธีรพันธ์ เดชะศิรินุกูล
(นายธีรพันธ์ เดชะศิรินุกูล)
รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม - สถานีบางซื่อ - สถานีบางพลี

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
8. นิเวศวิทยาบึงหมก (ต่อ)	<p>ไม่มีความหลากหลายทางชีวภาพ สัตว์ที่จะได้รับผลกระทบ เป็นสัตว์ที่สามารถปรับตัวและดำรงชีพอยู่ได้ในเมือง สิ่งไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะทำการปลูกต้นไม้และจัดสภาพภูมิทัศน์พื้นที่สีเขียว บริเวณแนวเส้นทางโดยเฉพาะบริเวณสถานีเพื่อความสะดวกสบายและลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และทัศนียภาพที่อาจเกิดขึ้นในบางบริเวณ ทำให้เกิดสภาพของระบบนิเวศใหม่ได้ใหม่</p> <p><u>ระยะดำเนินการ</u> การดำเนินโครงการไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพนิเวศวิทยาบึงหมก เนื่องจากโครงสร้างสถานีและทางวิ่งยกระดับของโครงการตั้งอยู่บนเกาะกลางถนนสุขุมวิท ซึ่งไม่มีสภาพนิเวศวิทยาบึงหมกที่สำคัญ ส่วนจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุงเดิมเป็นพื้นที่ว่างรอการปรับปรุงโยธา ไม่มีพื้นที่พืชหรือสัตว์ที่ควรอนุรักษ์ รวมทั้งพื้นที่บริเวณใกล้เคียงโดยรอบส่วนใหญ่เป็นชุมชนบ้านพักอาศัย</p>	<p>ให้ทำการปลูกทดแทนในกรณีที่มีต้นไม้ตาย</p> <p>(๑) ทำการจดบันทึกปริมาณ ชนิด ความสูง จำนวนและตำแหน่งของต้นไม้ที่ทำการปลูกทดแทน</p>	
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> การดำเนินโครงการไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพนิเวศวิทยาบึงหมก เนื่องจากโครงสร้างสถานีและทางวิ่งยกระดับของโครงการตั้งอยู่บนเกาะกลางถนนสุขุมวิท ซึ่งไม่มีสภาพนิเวศวิทยาบึงหมกที่สำคัญ ส่วนจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุงเดิมเป็นพื้นที่ว่างรอการปรับปรุงโยธา ไม่มีพื้นที่พืชหรือสัตว์ที่ควรอนุรักษ์ รวมทั้งพื้นที่บริเวณใกล้เคียงโดยรอบส่วนใหญ่เป็นชุมชนบ้านพักอาศัย</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> (ก) ปลูกต้นไม้ทดแทนบริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้า หรือพื้นที่ใกล้เคียงโดยพื้นที่ที่ไม่นำมาปลูกควรเป็นไม้ประเภทไม้ใบและไม้ดอกทรงพุ่มสูง</p> <p>(ข) บำรุงดูแลรักษาและปลูกซ่อมแซมต้นไม้ให้เจริญงอกงามอย่างต่อเนื่องเป็นระยะเวลาอย่างน้อย 5 ปี ก่อนส่งมอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดูแลต่อไป</p>	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางรัง - สมุทรปราการ กรมโยธาธิการและผังเมือง กรุงเทพมหานคร

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณลักษณะ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
8. นิเวศวิทยาบก (ต่อ)	และโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งไม่มีสภาพนิเวศวิทยานบนก ที่สำคัญ ดังนั้น การดำเนินโครงการ จึงไม่ส่งผลกระทบต่อ ทรัพยากรชีวภาพบนบกที่สำคัญ		
9. นิเวศวิทยาในน้ำ	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ก่อสร้างสถานี E15 (สำโรง) อยู่ใกล้คลองสำโรง ซึ่งอาจมีการชะล้างตะกอนจากการเปิดหน้าดินลงสู่ คลองได้บ้าง ทำให้หน้าคลองมีความขุ่นเพิ่มมากขึ้น ซึ่งความขุ่นที่เพิ่มขึ้นนี้ไม่มีผลรบกวนสิ่งมีชีวิตในน้ำ โดยไปลดการรอดผ่านของแสงและมีผลในการลด การสังเคราะห์แสงและการดำรงชีวิตของแพลงก์ตอนพืช อย่างไรก็ตาม เนื่องจากบริเวณที่จะเปิดหน้าดินเพื่อ ก่อสร้างสถานีมีขนาดไม่ใหญ่มากนัก (ความกว้างของ การเปิดหน้าดินช่วงการทำเสาเข็มและฐานรากสูงสุด ประมาณ 8 เมตร) และกิจกรรมในการก่อสร้างส่วนใหญ่ เป็นกิจกรรมที่ใช้ล้อขนาดเล็ก เนื่องจากใช้ระบบคานคองกรีต รูปกล่องหล่อสำเร็จจากโรงงาน (Segmental Box Girder) 	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>(ก) ห้ามมีคอมบอยในคลองหรือทางน้ำสาธารณะตลอด แนวเส้นทาง</p> <p>(ข) ดำเนินการก่อสร้างฐานรากและตอม่อที่อยู่ห่างจาก ริมคลอง 50 ม. ภายใตุดูแล และให้แล้วเสร็จโดยเร็ว</p> <p>(ค) การขนย้ายและเก็บกองวัสดุต้องกระทำด้วยความ ระมัดระวังมิให้มีการร่วงหล่นลงในคลอง</p> <p>(ง) ต้องจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียแบบติดกับที่จาก ที่พัฒนาบ่อก่อนสร้างขุดถึงเกราะ—กรอง—กรอง—กรอง เพื่อบำบัดน้ำเสีย</p>	



.....
(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางรัง - สมุทรปราการ กรณีขอยื่นเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
9. นิเวศวิทยาในน้ำ (ต่อ)	โอกาสที่จะเกิดการชะล้างหน้าดินอันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างสถานีและทางวิ่งต่างระดับจึงอยู่ในระดับต่ำ ประกอบกับการก่อสร้างโครงการในแต่ละจุดจะใช้เวลาไม่นานเพราะโครงสร้างส่วนใหญ่ใช้ระบบคานคอนกรีตรูปกล่องหล่อสำเร็จจากโรงงาน (Segmental Box Girder) โดยจะเคลื่อนย้ายตำแหน่งการก่อสร้างไปตามแนวเส้นทาง และสภาพพื้นที่บริเวณที่จะก่อสร้างสถานีนี้นั้นพื้นที่มีความลาดเอียงต่ำ โอกาสที่จะเกิดการชะล้างตะกอนดินจึงอยู่ในระดับต่ำ นอกจากนี้โครงการไม่มีการวางฐานรากและตอม่อลงในคลอง ดังนั้น จะไม่มีผลกระทบจากการขุดหรือเจาะพื้นท้องน้ำต่อสภาพนิเวศวิทยาในน้ำของคลองลำโรง ส่วนสถานี E16 (ปู่เจ้าสมิงพราย) ไม่มีแหล่งน้ำผิวดินในบริเวณใกล้เคียงแต่อย่างใด		



๕

.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงบางบัว - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
9. นิเวศวิทยาในน้ำ (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> บริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุงอยู่ห่างจากคลองชลประทานประมาณ 25 ม. ทั้งนี้การก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุงไม่มีการระบายน้ำทิ้งลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ โดยน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วจะระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะบนถนนสุขุมวิท ดังนั้น กิจกรรมการก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพนิเวศวิทยาในน้ำของคลองชลประทาน 		
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>แหล่งน้ำผิวดินในพื้นที่ศึกษาที่แนวเส้นทางตัดผ่าน คือ คลองลำโรง ซึ่งในช่วงฤดูฝนอาจมีน้ำชะล้างผิวรางรถไฟฟ้าที่มีการปนเปื้อนฝุ่นละอองลงสู่คลองลำโรงได้ แต่เนื่องจากปริมาณฝุ่นละอองที่จะเป็นเบื้อนลงสู่คลองลำโรงมีปริมาณน้อย และถูกเจือจางโดยน้ำฝน ดังนั้น น้ำฝนที่ชะล้างผิวรางรถไฟฟ้าจึงอาจส่งผลต่อสภาพนิเวศวิทยาในน้ำของคลองลำโรงเพียงเล็กน้อย ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาองค์ประกอบชนิดของ</p>		



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรมโยธาธิการและผังเมือง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
9. นิเวศวิทยาในน้ำ (ต่อ)	แหล่งกักตุนสัตว์และแหล่งกักตุนพืชที่อยู่ในคลองลำราง ซึ่งเป็นกลุ่มที่ขอยกย้ายในแหล่งน้ำที่มีอินทรีย์สารสูง ซึ่งบ่งบอกได้ว่าแหล่งน้ำดังกล่าวมีคุณภาพต่ำอยู่ใน สภาพเสื่อมโทรมไม่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของสิ่งมีชีวิต ในน้ำ ดังนั้น ผลกระทบของโครงการต่อระบบนิเวศในน้ำ จึงอยู่ในระดับต่ำ		
10. การใช้ที่ดิน	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> การก่อสร้างดำเนินการบนพื้นที่เกาะกลางถนนเป็น ส่วนใหญ่และพื้นที่บางบริเวณส่วนบริเวณสถานี มีเพียงช่วงเดียวเท่านั้นที่ดำเนินการนอกแนวถนนออกไป เนื่องจากต้องยกข้ามโครงการถนนวงแหวนรอบนอก ด้านใต้ (กาญจนาภิเษก) ซึ่งปัจจุบันเป็นพื้นที่ว่างเปล่า ดังนั้น จึงมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเฉพาะบริเวณ เกาะกลางถนนสุขุมวิทที่แนวเส้นทางผ่านและพื้นที่ ว่างเปล่าดังกล่าว <p>• การก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ใช้พื้นที่ก่อสร้าง</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>(ก) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนทราบถึงบริเวณที่ จะทำการก่อสร้างพร้อมทั้งเส้นทางที่ใช้หลบเลี่ยงได้</p> <p>(ข) กำหนดเขตการก่อสร้างเป็นระยะๆ ละ 500 ม. เมื่อ ก่อสร้างในระยะนั้นเสร็จแล้วต้องรีบฟื้นฟูพื้นที่ โดยทันที</p> <p>(ค) การก่อสร้างต้องใช้เวลาอย่างรวดเร็วและเป็นไป ตามกำหนดเวลาที่ระบุไว้</p> <p>(ง) ห้ามวางเสาหรือฐานรากใดๆ บริเวณทางแยกทุกแห่ง เด็ดขาด</p>	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางบริ้ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10. การใช้ที่ดิน (ต่อ)	<p>ประมาณ 18 ไร่ โดยใช้พื้นที่บริเวณที่ว่างริมถนนสุขุมวิท โดยในช่วงก่อสร้างจำเป็นต้องมีการขนย้ายวัสดุอุปกรณ์เข้ามาในพื้นที่ จึงอาจส่งผลกระทบต่อการจราจร บริเวณด้านหน้าโครงการบ้าง แต่ก็ผลกระทบเพียงเล็กน้อยเท่านั้น เนื่องจากจะไม่มีการขนส่งในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ประกอบกับพื้นที่โดยรอบส่วนใหญ่เป็นโรงงานอุตสาหกรรมและคลังสินค้า ไม่ได้เป็นพื้นที่ชุมชนหนาแน่นที่มีการค้าขายบริเวณแบบพาณิชยกรรม จึงเกิดผลกระทบในระดับต่ำที่ประชาชนสามารถจะปรับตัวได้เช่นกัน</p> <ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบการใช้ที่ดินบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง คือหากมีการก่อสร้างโครงการ แนวโน้มผลกระทบจากการก่อสร้างหรือเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจะเปลี่ยนไปเฉพาะบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงเท่านั้น โดยใช้พื้นที่ก่อสร้างประมาณ 122 ไร่ ปัจจุบันบริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่โล่งว่างเปล่า ในขณะที่พื้นที่อื่นในรัศมีศึกษายังคงมี 		



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองอธิบดีกรมการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง ช่วงบางเขน - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10. การใช้ที่ดิน (ต่อ)	<p>สภาพการใช้ที่ดินเป็นที่อยู่อาศัยและโรงงานอุตสาหกรรม (พอกทม) เช่นเดิม เนื่องจากกิจกรรมต่างๆ ในทำการก่อสร้าง ไม่ได้กระทบต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน</p> <p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> เมื่อมีการดำเนินโครงการแล้ว จะส่งผลให้เกิดการขยายตัวของเมืองตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าวออกไปยังชานเมืองสมุทรปราการ ซึ่งปัจจุบันบริเวณสองข้างทางส่วนใหญ่เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมอยู่แล้ว แต่อาจมีการเปลี่ยนแปลงในลักษณะที่เป็นการเพิ่มความหนาแน่นมากขึ้น <p>รูปแบบการใช้ที่ดินจากบ้านเรือนหรืออาคารพาณิชย์บางส่วนอาจเปลี่ยนมาเป็นห้างสรรพสินค้า หรืออาคารสำนักงานขนาดใหญ่และทำให้ราคาที่ดินสูงขึ้นได้ ซึ่งการพัฒนาและการขยายตัวของชุมชนนี้มีการควบคุมด้วยผังเมืองรวมสมุทรปราการ โดยพื้นที่ส่วนใหญ่กำหนดเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมอยู่แล้ว จึงคุ้มค่าในการดำเนินการพัฒนาโครงการสำหรับพื้นที่นอกเหนือ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องควบคุมการขยายตัวของชุมชนเมืองและย่านธุรกิจการค้าให้เป็นไปอย่างมีระเบียบตามกฎหมายผังเมืองรวมจังหวัดสมุทรปราการ</p>	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางบริ้ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

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



(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)

รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10. การใช้ที่ดิน (ต่อ)	<p>การพัฒนาหรือเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจะเปลี่ยนไปเฉพาะบริเวณพื้นที่ก่อสร้างลานจอดรถเท่านั้น ในขณะที่พื้นที่อื่นในรัศมีศึกษา ก็ยังคงมีสภาพการใช้ที่ดินเช่นเดิม เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นเขตโรงงานอุตสาหกรรม แต่อาจมีการเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้ที่ดินบ้างตามความต้องการขยายธุรกิจอุตสาหกรรม ประกอบกับมีแรงจูงใจจากการที่จะได้ใช้บริการรถไฟฟ้าได้อย่างสะดวก จึงอาจทำให้บริเวณนี้ปรับเปลี่ยนไปเป็นเขตอุตสาหกรรมมากขึ้นและมีพื้นที่พาณิชย์กรรมเกิดขึ้นด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> • บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงเป็นพื้นที่ว่างสลับกับชุมชนพักอาศัย หมู่บ้านจัดสรร และโรงงานอุตสาหกรรมที่มีแนวโน้มขยายตัวไม่มากนัก เนื่องจากตั้งอยู่นอกเขตเทศบาลนครสมุทรปราการและห่างจากบริเวณนิคมอุตสาหกรรมบางปูที่เป็นชุมชนใหญ่ การเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้ที่ดินจะขยายตามจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น และความต้องการพื้นที่อุตสาหกรรม ซึ่งไม่ใช่ 		



.....
(นายธีรพันธ์ เศรษฐินกุล)
รองผู้จัดการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กดยุทธและแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10. การใช้ที่ดิน (ต่อ)	ผลกระทบจากการก่อสร้างอาคารศูนย์ซ่อมบำรุง เนื่องจากลักษณะการใช้ประโยชน์หรือได้รับประโยชน์ จากโครงการไม่มีผลโดยตรงเหมือนกับบริเวณที่เป็น สถานีรถไฟฟ้า ซึ่งประชาชนบริเวณนั้นได้รับประโยชน์ โดยตรง ประกอบกับเป็นพื้นที่ที่อยู่ลึกเข้าไปจากแนว ถนน จึงไม่ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของเมืองชัดเจน ทั้งนี้การพัฒนาและการขยายตัวของพื้นที่นี้มีการควบคุม ด้วยกฎหมายและมีผังเมืองรวมจังหวัดสมุทรปราการอยู่แล้ว		
11. การคมนาคมและ การขนส่ง	<u>ระยะก่อสร้าง</u> • การวิเคราะห์ผลกระทบทางถนน พบว่าผลกระทบ บริเวณช่วงที่ 1 (ถนนพหลโยธิน-เคหะสมุทรปราการ) ที่ค ทางออกเมือง ในระหว่างการก่อสร้างทั้งสี่เสาเชื่อมฐาน รากและการติดตั้ง Segment มีระดับผลกระทบมาก โดยมีค่า V/C Ratio เท่ากับ 0.83 ถึงมากกว่า 1 ในขณะที่ ที่ในทิศทางเข้าเมืองและการก่อสร้างบริเวณช่วงที่ 2 (ศาลากลาง-ไปเจ้าตึงพริาย)มีค่า V/C Ratio เท่ากับ	<u>ระยะก่อสร้าง</u> (ก) ประชาสัมพันธ์และปิดประกาศให้ประชาชนหรือ ผู้สัญจรไปมาทราบล่วงหน้าถึงตำแหน่งที่ก่อสร้าง ระยะเวลาที่ก่อสร้าง และระยะเวลาที่จะคืนผิวจราจร โดยประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อมวลชนแขนงต่าง ๆ เช่น โทรทัศน์ วิทยุ อินเทอร์เน็ต หรือแจกใบปลิว (ข) ประสานงานกับ สก.สำโรงเหนือ และ สก.สมุทรปราการ เกี่ยวกับมาตรการจัดการด้านจราจรและกำหนดการ	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
11. การคมนาคมและ การขนส่ง (ต่อ)	<p>0.33-0.68 ซึ่งจัดว่ามีระดับผลกระทบน้อยถึงปานกลาง</p> <ul style="list-style-type: none"> การวิเคราะห์ผลกระทบทางแยก พบว่าไม่ระหว่าง การก่อสร้างทั้งสี่เส้นทางและติดตั้ง Segment จะส่งผลกระทบต่อการจราจรทุกทางแยก โดยมีผลกระทบ ในระดับมาก การก่อสร้างทางวิ่งบริเวณทางแยกเทพารักษ์และ ปุณณิมารายชั้นตอนการก่อสร้างจะมีรูปแบบเหมือนกับ การก่อสร้างในช่วงทั่วไป แต่พื้นที่ผิวจราจรช่วงสะพานข้าม คลองลำโรงจะมีความกว้างเหลือเพียง 4.5 เมตร ไม่เพียงพอ สำหรับการเดินรถ 2 ช่องจราจร จึงจำเป็นต้องมีการขยาย ทางขึ้นและลงสะพานอีกข้างละ 1 ช่องจราจร โดยเมื่อ ขยายสะพานแล้วเสร็จ จึงดำเนินการรื้อราสะพานด้านนอก และพื้นสะพาน ให้มีพื้นที่ก่อสร้างกว้างประมาณ 8 เมตร ซึ่งในบริเวณนี้จะใช้เวลานานกว่าช่วงทางวิ่งทั่วไปโดยจะ รื้อเปิดสะพานเดิมเพื่อการก่อสร้างช่วงเสาพร้อมทั้ง Pier Segment แล้วเสร็จ ใช้เวลาโดยรวมประมาณ 60 วัน 	<p>จัดระบบจราจรในพื้นที่โดยรอบ</p> <p>(ค) ทดสอบระบบจราจรก่อนการก่อสร้างจริง เพื่อทดสอบ ระบบจราจรที่กำหนดไว้</p> <p>(ง) แจ้งหน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลจัดการด้านจราจรที่มี ผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง</p> <p>(จ) จัดเวลาเข้า-ออกของรถบรรทุกที่เข้าไปในพื้นที่ ก่อสร้าง รวมทั้งการนำสิ่งของเครื่องจักรและวัสดุอุปกรณ์ ขนาดใหญ่ของขบวนร่วมมือจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจะต้องหลีกเลี่ยงการขนส่งในช่วงเวลา เร่งด่วนควรทำการขนส่งในช่วงหลัง 23.00 น. และ หยุดการขนส่งก่อน 05.00 น.</p> <p>(ฉ) ควบคุมให้พนักงานขับรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด</p> <p>(ช) ห้ามจอดรถบนทางเท้าหรือต่าง ๆ โดยเฉพาะรถบรรทุก ขนาดใหญ่ริมถนนช่วงที่มีการก่อสร้าง</p> <p>(ซ) กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่คอยควบคุมดูแลการเข้า-ออก</p>	



(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)

รองผู้ว่าการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยทช.และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการให้ฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
11. การคมนาคมและการขนส่ง (ต่อ)	<p>หลังจากนั้น จะทำการซ่อมแซมสะพานให้ใช้ได้ตามปกติ ส่วนในขั้นตอนการติดตั้ง Segmental Box Girder จะทำได้โดยปิดการจราจรเพียงด้านเดียวเพื่อทำการยก Segment เหมือนกับการก่อสร้างในช่วงทางวิ่งปกติ แต่อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการก่อสร้างโครงการได้เลือกใช้วิธีที่ส่งผลกระทบต่อการใช้งาน (Segmental Box Girder) กล้องหล่อสำเร็จจากโรงงาน (Segmental Box Girder) เคลื่อนที่ไปตามแนวเส้นทาง ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินการก่อสร้างในแต่ละช่วงเป็นไปด้วยความรวดเร็วมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ โดยมีระยะทางที่ต้องปิดการจราจรสูงสุดประมาณ 250 เมตร และการก่อสร้างที่จำเป็นต้องปิดการจราจร 2 ช่องในแต่ละทิศทางจะดำเนินการเฉพาะในช่วงเวลากลางคืน ตั้งแต่เวลา 24.00-5.00 น. เท่านั้น ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงจัดอยู่ในระดับปานกลางซึ่งเมื่อโครงการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบที่คิดค้นไว้ โดยเฉพาะด้าน</p>	<p>ของรถบรรทุกที่ใช้ตู้พื่นที่ก่อสร้าง (ข) กำหนดให้มีป้ายเตือน แฉกกัน กรวย ป้ายจราจรแสงสว่าง ไฟกระพริบ สัญญาณจราจรต่างๆ ที่จำเป็นตั้งแต่ก่อนเข้าเขตก่อสร้าง ซึ่งเป็นหน้าที่ของผู้รับเหมาที่ต้องทำให้อุปกรณ์จราจรตามมาตรฐานของ รฟม. เพื่อใช้ในการเตือนและเบี่ยงช่องจราจร</p> <p>(ข) ต้องรีบคืนผิวจราจรภายหลังจากเสร็จสิ้นงานฐานรากของแต่ละพื้นที่ และต้องดำเนินการปรับปรุงผิวจราจรดังกล่าวให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์</p> <p>(ข) กำหนดให้ติดตั้งไฟกระพริบบริเวณขอบเขตก่อสร้าง รวมทั้งติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงเข้มและด้านข้าง โดยกำหนดให้โครงการก่อสร้างทั้งด้านและด้านข้าง โดยกำหนดให้โคมไฟแต่ละหลอดมีความสว่างไม่น้อยกว่า 21 ลักซ์ และต้องมีความสว่างใกล้เคียงกับแสงสว่างตามธรรมชาติมากที่สุด</p> <p>(ข) มาตรการให้ประชาชนมาใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ</p>	

มาตรการติดตามตรวจสอบ
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

มาตรการป้องกันและแก้ไข
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ของรถบรรทุกที่เข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง

(ง) กำหนดให้มีป้ายเตือน แฉกกัน กรวย ป้ายจราจร แสงสว่าง ไฟกระพริบ สัญญาณจราจรต่างๆ ที่จำเป็น ตั้งแต่ก่อนเข้าเขตก่อสร้าง ซึ่งเป็นหน้าที่ของผู้รับเหมา ที่ต้องทำให้อุปกรณ์ตามมาตรฐานของ รพม. เพื่อใช้ในการเตือนและเบี่ยงช่องจราจร

(ญ) ต้องรับคืนผิวจราจรภายหลังจากเสร็จสิ้นงานฐานราก ของแต่ละพื้นที่ และต้องดำเนินการปรับปรุงผิวจราจร ดังกล่าวให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์

(ฎ) กำหนดให้ติดตั้งไฟกระพริบบริเวณขอบเขตก่อสร้าง รวมทั้งไฟส่องสว่างบริเวณใต้สถานีไฟฟ้า รวมทั้งติดตั้งไฟส่องสว่างทั้งด้านบนและด้านข้าง โดยกำหนดให้ ที่ทำการก่อสร้างมีรั้วกันและแสงสว่างไม่น้อยกว่า 21 ลักซ์ โคมไฟและโต๊ะหลอดมีความสว่างไม่น้อยกว่า 21 ลักซ์ และต้องมีความสว่างใกล้เคียงกับแสงสว่างตามธรรมชาติ มากที่สุด

(ก) รับผิดชอบค่าใช้จ่ายระบบแสงสว่างตามเสาอากาศ

นายธีรพันธ์ เตชะศิริภาน

รองผู้ว่าการบรรษัทพลังงานแห่งชาติแห่งประเทศไทย (กลยทรีและแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
11. ทัศนียภาพและ การขนส่ง (ต่อ)	การจัดการจราจร ซึ่งจะช่วยลดผลกระทบด้านการคมนาคม ขนส่งจากกิจกรรมก่อสร้างให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้	มากขึ้น และกำหนดมาตรการห้ามรถที่ไม่มีผู้โดยสาร วิ่งเข้าถนนสุขุมวิทช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการใน ชั่วโมงเร่งด่วน (ร) จัดตั้งศูนย์ประชาสัมพันธ์และประสานงานตำรวจจราจร เพื่ออำนวยความสะดวกในพื้นที่ก่อสร้างรวมถึง ประชาสัมพันธ์ทางลาดทางเสี่ยง และต้องจัดให้มี หัวหน้าศูนย์ที่สามารถตัดสินใจ และสั่งการได้อยู่ในพื้นที่ และมีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และทางเลี้ยวต่าง ๆ ตลอดเวลา ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำแผนงานก่อสร้าง เพื่อ แสดงการจัดการจราจรบริเวณสถานที่ก่อสร้างเสนอ รฟม. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินงาน ไม่น้อยกว่า 30 วัน ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องมีการประชุมเพื่อขอคำปรึกษา กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจจราจร	



.....
(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเข้ม ช่วงบางบัว - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และจุดต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
11. การคมนาคมและ การขนส่ง (ต่อ)	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเข้ม ช่วงบางบัว - สมุทรปราการ เป็นนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการส่งเสริมการจัดระบบขนส่งมวลชนให้เชื่อมโยงเป็นโครงข่ายอย่างมีประสิทธิภาพ และพัฒนาคุณภาพการให้บริการของระบบขนส่งมวลชน รวมถึงเพื่อเป็นภาพประสานการก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานให้สอดคล้องอย่างเป็นระบบกับทิศทางการพัฒนาเมือง และการผังเมืองเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชน ทั้งนี้ จากสภาพการคมนาคมและการบริการที่เกี่ยวข้องในปัจจุบันบนถนนสุขุมวิทซึ่งเป็นทางหลวงสายหลัก ซึ่งมีปัญหาจราจรติดขัดค่อนข้างมากและมีแนวโน้มรุนแรงขึ้นในอนาคต การมีโครงการซึ่งจัดเป็นระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่สามารถขนส่งผู้โดยสารได้คราวละมากๆ จึงสามารถแก้ไขปัญหาด้านการเดินทางในเมืองได้เป็นอย่างดี โดยเป็นทางเลือกในการเดินทางเพิ่มจากรถประจำทาง และรถแท็กซี่ อีกทั้งยังเป็นการช่วยบรรเทาสภาพการจราจร</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>(ก) แจ้งหน่วยงานผู้รับผิดชอบติดตั้งขอบเขตทางเดินรถให้ชัดเจน</p> <p>(ข) ติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณใต้สถานีและด้านข้างริมทางเดินเท้า เพื่อส่องสว่างมายังผิวจราจรโดยกำหนดให้โคมไฟแต่ละหลอดมีความสว่างไม่น้อยกว่า 21.5 ลักซ์ และต้องมีความสว่างใกล้เคียงกับแสงสว่างตามธรรมชาติมากที่สุด</p> <p>(ค) ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนให้มากขึ้นเพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลให้น้อยลง</p> <p>(ง) ประสานหรือเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น เพื่อให้สามารถขนถ่ายผู้โดยสารเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>(จ) จัดระบบจราจรบริเวณถนนสายต่างๆ ที่แนวเส้นทางผ่าน ไม่มีความสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชน</p> <p>(ฉ) หากบริเวณใดสถานีใดมีค่าคุณภาพอากาศและเสียง</p>	-



.....
(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางบริ้ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และจุดต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
11. การคมนาคมและ การขนส่ง (ต่อ)	ที่ติดขัดบนถนน ช่วยลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ทำให้ สภาพแวดล้อมดีขึ้นเนื่องจากโรงไฟฟ้าไม่มีการปล่อยสาร มลพิษออกสู่บรรยากาศ และเสียงจากการวิ่งของรถไฟฟ้าม ระดับความดังน้อยกว่าเสียงจากรถยนต์บนถนนที่มีปริมาณ การจราจรหนาแน่น ตลอดจนช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนน จากการใช้รถในปัจจุบันได้มาก รวมถึงส่งผลให้สภาพ เศรษฐกิจ-สังคมในพื้นที่ดีขึ้นเนื่องจากเป็นการนำความเจริญ มาสู่พื้นที่ โดยประชาชนที่อยู่ในจังหวัดสมุทรปราการ สามารถใช้บริการรถไฟฟ้ามหานครเพื่อเดินทางเข้าสู่กรุงเทพฯ ได้ โดยสะดวก ทั้งนี้ บริเวณสถานี E23 และสมุทรปราการ ซึ่งเป็นสถานีสุดท้ายของโครงการ ได้กำหนดให้มีจุดเชื่อมต่อ การเดินทาง ซึ่งประกอบด้วยอาคารจอดรถ สนามจอดรถเพื่อให้ ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนถ่ายการเดินทางในรูปแบบต่าง ๆ เช่น รถยนต์ส่วนตัว รถโดยสารแท็กซี่ รถโดยสารประจำทาง หรือรถจักรยานยนต์ มาสู่การเดินทางโดยรถไฟฟ้ามหานครได้อย่างสะดวก ดังนั้น ดำเนินการโครงการจึงส่งผลดีต่อผลกระทบด้านสังคม	เกินมาตรฐานให้ใช้มาตรการห้ามรถยนต์ที่ไม่ม ผู้โดยสารผ่านในช่วงเวลาเร่งด่วน (ข) จัดระบบการจราจรของถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุงให้ สอดคล้องกับทิศทางการเดินรถของถนนสุขุมวิทซึ่ง เป็นถนนสายหลักที่ประชาชนใช้ประโยชน์ (ค) ติดตั้งไฟส่องสว่างเพื่อส่องมายังผิวถนนรอบศูนย์ ซ่อมบำรุงเพื่อช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจาก การใช้ถนน (ง) ติดตั้งเครื่องจักรจราจรของถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุงให้อยู่ ในสภาพดีเสมอ (จ) จัดให้มีการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรให้เครื่องหมายเดียว บริเวณถนนรอบพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง เพื่อให้ผู้ใช้ถนน สามารถปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง	



8

นายธีรพันธ์ เศรษฐินกุล

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
11. การคมนาคมและ การขนส่ง (ต่อ)	ในพื้นที่โครงการ สำหรับการมีถนนโดยรอบพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงเป็นการเพิ่ม ความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชนที่อยู่ใกล้เคียง โดยไม่เป็นการกีดขวางการขึ้น-ลงของน้ำทะเลแต่อย่างใด รวมทั้งไม่มีการเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติมเนื่องจากใช้พื้นที่ ภายในของศูนย์ซ่อมบำรุงตามที่กำหนดไว้เดิมอยู่แล้ว ดังนั้น การเห็นเดิมให้บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงมีถนนโดยรอบ จึงไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมประชาชนที่อยู่ใกล้เคียง แต่อย่างใด		
12. ระบบสาธารณูปโภค	<u>ระยะก่อสร้าง</u> การรื้อย้ายสาธารณูปโภคจะดำเนินการเป็นช่วง ๆ ตามแผนงานที่วางไว้ ซึ่งแต่ละช่วงจะใช้เวลาไม่นานนัก โดยก่อนที่จะดำเนินการย้ายจะมีการแจ้งให้ประชาชนที่ จะได้รับผลกระทบได้ทราบถึงกำหนดการรื้อย้ายสาธารณูปโภค ต่าง ๆ พร้อมทั้งจัดให้มีระบบทดแทนสาธารณูปโภคชั่วคราว เพื่อทดแทนระบบเดิมที่รื้อย้ายออกไป ดังนั้น ผลกระทบที่	<u>ระยะก่อสร้าง</u> (ก) ประสานงานกับหน่วยงานในพื้นที่ที่ได้รับผิดชอบระบบ สาธารณูปโภคที่ต้องมีการรื้อย้าย และหน่วยงาน ดังกล่าวต้องแจ้งให้ประชาชนทราบล่วงหน้าและ กำหนดระยะเวลาการย้ายให้ชัดเจน (ข) จัดทำแบบรายละเอียดที่แสดงตำแหน่งและชนิด ของสาธารณูปโภคเพื่อนำมากำหนดแผนงานที่ชัดเจน	



.....
(นายธีรพันธ์ เทชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการไฟฟ้าส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. ระบบสาธารณสุขโรค (ต่อ)	เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับที่ไม่รุนแรง	<p>(ค) จัดหาแท็กซี่และแท็กซี่ส่วนตัวในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉินหรือเหตุฉุกเฉิน</p> <p>(ง) การกำหนดตำแหน่งของอาคารจอดรถต่าง ๆ (เช่น บัณฑิตวิทยาลัย หรือศูนย์วิจัย) ภายหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จจัดตั้งในจุดที่เหมาะสมให้ห่างจากกิจกรรมทางเดินบริเวณทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้าเพื่อกระจายความคับคั่ง</p> <p>(จ) ติดตั้งหรือปรับปรุงไฟสัญญาณเตือน บ้ายต่าง ๆ ที่เป็นสิ่งบริการเมืองให้มีสภาพสมบูรณ์และเป็นประโยชน์มากที่สุด</p> <p>(ฉ) ปิดกั้นขอบเขตบริเวณที่ทำการรื้อย้ายที่ชัดเจน รวมทั้งติดป้ายเตือน</p> <p>(ช) จัดให้มีทางเดินเท้าที่มีหลังคาบริเวณที่มีการก่อสร้างขึ้นได้ขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้า โดยต้องติดตั้งก่อนเริ่มกิจกรรมการก่อสร้าง</p>	



(Signature)

(นายธีรพันธุ์ เศรษฐ์วิบูลย์)
รองผู้จัดการโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลการทบทวนต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางบริ้ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. ระบบสาธารณูปโภค (ต่อ)		<p>(๗) หากมีการร้องเรียนจากประชาชนว่าการก่อสร้างโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อบรรยากาศภูมิทัศน์ในชุมชนจะต้องรีบดำเนินการแก้ไขในพื้นที่</p> <p>(๘) จัดให้มีระบบระบายน้ำ รางระบายน้ำ (Gutter) และบ่อตกตะกอนขนาดเพียงพอที่จะรองรับน้ำในพื้นที่บริเวณที่ก่อสร้างจุดเชื่อมต่อต่อการเดินทาง และศูนย์ซ่อมบำรุง ก่อนระบายออกสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ พร้อมทั้งดูแลบำรุงรักษาและขุดลอกตะกอนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถใช้งานได้ อย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลา</p>	
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการประชาชน จะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ของชุมชน รวมทั้งในช่วงก่อสร้างโครงการได้มีการรื้อย้ายและติดตั้งสาธารณูปโภคใหม่ทดแทนของเก่าที่รื้อย้ายออกไป จึงทำให้เกิดการปรับปรุง</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>ต้องไม่ประมาณน้ำจากโครงสร้างโครงการลงในผิวจราจรด้านล่างโดยตรง</p>	



(Signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยuthและแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. ระบบสาธารณูปโภค (ต่อ)	ระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนา ระบบสาธารณูปโภคของหน่วยงานต่าง ๆ ที่รับผิดชอบเป็น ผลทำให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้ระบบ สาธารณูปโภคต่าง ๆ มากขึ้นด้วย		
13. เศรษฐกิจ-สังคม	<u>ระยะก่อสร้าง</u> ในการก่อสร้างโครงสร้างระบบรางและสถานีนั้น ถึงแม้ว่าจะเลือกใช้วิธีการก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อ การจราจรน้อยที่สุดแล้วก็ตาม แต่ในบางบริเวณที่มี การจราจรหนาแน่นในช่วงเร่งด่วนอาจทำให้เกิดการชะลอตัว ทำให้เกิดการจราจรติดขัดได้บ้าง ตลอดจนอาจเป็นอุปสรรค ต่อการเข้าหาวิถีในการสัญจร ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อ สมภาวะเศรษฐกิจ-สังคมของประชาชนหรือชุมชนในจังหวัด สมุทรปราการได้บ้าง แต่จัดว่าเป็นผลกระทบในช่วงสั้นๆ ที่ประชาชนยอมรับได้ เพราะหลังจากการเปิดดำเนินการ โครงการจะช่วยให้ระบบรถไฟฟ้ามหานครได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้การก่อสร้างโครงการจะช่วยส่งเสริมให้แรงงาน	<u>ระยะก่อสร้าง</u> (ก) กำหนดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนตั้งอยู่ บริเวณใกล้เคียงเส้นทางมากที่สุด พร้อมมีป้ายและ หมายเลขโทรศัพท์ติดไว้และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำ ตลอด 24 ชม. โดยเมื่อมีการร้องทุกข์ให้ดำเนินการ จัดการแก้ไขปัญหานั้นทันที แล้วรวบรวมผลการ ดำเนินการแก้ไขปัญหาย่อยรายเดือนละ 1 ครั้ง เพื่อ เสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการกำกับการติดตาม ตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ในช่วงดำเนินการก่อสร้างทุกครั้งและแจ้งผู้ร้องเรียน ให้ทราบความคืบหน้าและผลการดำเนินการทุกครั้ง ภายหลังจากที่ได้ดำเนินการแก้ไขหรือเยียวยาเรื่อง	<u>ระยะก่อสร้าง</u> สำรวจข้อมูลในสนามโดยการสัมภาษณ์ ประชาชนบริเวณพื้นที่โครงการ, สถานประกอบการ, ศาสนสถาน, สถานศึกษาที่อยู่ใกล้เคียง, หน่วยงาน ราชการที่อยู่ใกล้เคียง, ผู้นำชุมชน และผู้ใช้บริการ ปีละ 1 ครั้ง ทุกปีในช่วงก่อสร้าง 4 ปีแรก จำนวน 500 ชุด/ปี



(Signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม-สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		<p>(๓) เผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนเข้าใจในลักษณะและขั้นตอนในระยะก่อสร้าง โดยเฉพาะระบบป้องกันภัยและลักษณะป้ายสัญญาณเตือนต่างๆ ตลอดจนเส้นทางเบี่ยงทางสำรองในพื้นที่ เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบ พร้อมทั้งจัดเจ้าหน้าที่โครงการดูแลและอำนวยความสะดวกด้านการจราจรระหว่างที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง</p> <p>(๔) พยายามหลีกเลี่ยงการกีดขวางหรือรบกวนพื้นที่ใกล้เคียง แต่หากไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ จะต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า และหาวิธีแก้ไขหรือทดแทนและอำนวยความสะดวกให้</p> <p>(๕) ต้องอบรมและควบคุมดูแลพฤติกรรมของพนักงานอย่างใกล้ชิดเพื่อให้ทราบและปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับอย่างเคร่งครัด เพื่อไม่ให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญหรือเกิดปัญหาขัดแย้งแก่ประชาชนในพื้นที่</p>	



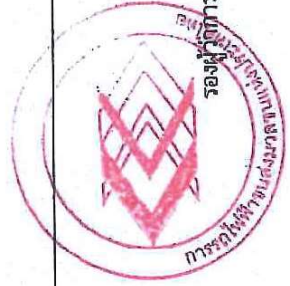
[Signature]

(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม-สมุทรปราการ (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง ช่วงเมรุ - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		<p>(ข) สำรวจทัศนคติ ข้อเสนอแนะ และข้อคิดเห็นของประชาชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการ เพื่อนำมาพิจารณาประกอบในการพัฒนาการปฏิบัติงานและปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน และมีประสิทธิภาพมากขึ้น</p> <p>(ง) ตั้งหน่วยรับเรื่องราวร้องทุกข์ที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการที่สำนักงานเขตเพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบต่างๆ เพื่อเร่งแก้ไขและอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบ</p> <p>(จ) ประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อแจ้งวัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน โดยดำเนินการก่อนการปฏิบัติการใดๆ ในพื้นที่อย่างน้อย 1 เดือน และหารือร่วมกันเป็นระยะเพื่อดำเนินการที่สอดคล้องและแก้ไขปัญหาร่วมกันในระหว่างก่อสร้าง</p>	



8

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง ช่วงเมรุ - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		<p>(ก) จัดตั้งหน่วยมวลชนสัมพันธ์เพื่อสร้างความเข้าใจอันดีซึ่งกันและกันระหว่างโครงการและประชาชน เพื่อเผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนเข้าใจลักษณะโครงการ โดยจัดให้มีการประชุมรับทราบข้อมูล และรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเพื่อนำมาประกอบการกำหนดแผนงานที่ชัดเจน ให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้อย่างแท้จริง</p> <p>(ข) ในระหว่างการทำก่อสร้างประชาชนบางส่วนมีความกังวลเรื่องความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ผู้รับเหมาควรจัดให้มีเวรยามบริเวณพื้นที่โครงการเพื่อสอดส่องดูแลในด้านความปลอดภัยตลอดเวลา</p> <p>(ค) ร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ของชุมชน เช่น การบริจาคทุนการศึกษา การให้ทุนการแข่งขันกีฬา เป็นต้น</p> <p>(ด) กรณีที่มีการร้องเรียนเกิดขึ้นต้องให้ความสำคัญในการแก้ปัญหาอย่างจริงจังและโดยเร็ว</p>	



.....

(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		(ค) พยายามหลีกเลี่ยงการกีดขวางหรือรบกวนพื้นที่ใกล้เคียง แต่หากไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ จะต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า และหาวิธีแก้ไขหรือทดแทนและอำนวยความสะดวกให้	
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>การมีโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เป็นการแก้ไขปัญหาด้านการเลือกในการเดินทางเพิ่มจากการใช้รถประจำทางและแท็กซี่ ช่วยบรรเทาสภาพการจราจรและภาวะน้ำท่วมราคาแพงที่เข้าสู่ภาวะวิกฤติในปัจจุบัน ซึ่งจะเป็นผลดีต่อสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ-สังคม ตลอดจนสุขภาพกายและสุขภาพจิตของประชาชนในพื้นที่ นอกจากนั้นจากการสำรวจทัศนคติของผู้ได้รับผลกระทบบริเวณแนวเส้นทาง 4 กลุ่ม คือ ครึ่งเรือ สนามประกอบบริการผู้สัญจรไป-มา และผู้ใช้รถไฟฟ้าบีทีเอส ณ สถานีปลายทางพบว่าส่วนใหญ่ยอมรับโครงการ โดยเห็นว่าทำให้การคมนาคมสะดวกรวดเร็วขึ้น ลดปัญหาการจราจร และประชาชน</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>(ก) ต้องมีการตรวจสอบสภาพรถไฟฟ้า ระบบห้ามล้อให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ตลอดเวลา เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้โดยสาร</p> <p>(ข) การเปิดไฟหน้ารถไฟฟ้าในช่วงเวลากลางคืนต้องอยู่ในระดับที่ไม่ส่องเข้าไปยังอาคารข้างเคียง</p> <p>(ค) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารเข้าใจขั้นตอนการใช้บริการอย่างต่อเนื่อง</p> <p>(ง) จัดให้มีการรักษาความปลอดภัยบริเวณสถานีจอดรถรวมทั้งทางเดินเข้า-ออกอาคาร</p> <p>(จ) สำรวจความคิดเห็นของประชาชนเพื่อรับทราบปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ เพื่อ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>สำรวจข้อมูลในสนามโดยการสัมภาษณ์ประชาชนบริเวณพื้นที่โครงการ, สถานศึกษาที่อยู่ใกล้เคียง, หน่วยงานราชการที่อยู่ใกล้เคียง, ผู้นำชุมชนและผู้ใช้บริการหลังจากเปิดใช้แล้วเส้นทางให้ติดตามผลทุก 3 ปี จนถึงปีสุดท้าย (ปีที่ 30) รวม 10 ครั้ง</p>



2

.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	ได้รับประโยชน์ รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะว่าควรเปิดให้บริการโดยเร็ว และควรขยายเส้นทางไปนอกเขตเมือง สำหรับผลกระทบอาจเกิดจากการที่สถานีบดบังหน้าอาคารประกอบธุรกิจการค้า ซึ่งในการออกแบบโดยลดขนาดความกว้างของสถานีจาก 22.5 ม. เหลือเพียง 21.15 ม. ในขณะที่ยกถนนบริเวณที่อยู่นี้ตัวเมืองกว้าง 6 ช่องจราจร หรือประมาณ 20.5 ม. และมีเขตทางกว้าง 24.5 ม. ดังนั้นทางขึ้น-ลงของสถานีรถไฟจึงไม่บดบังด้านหน้าของร้านค้า โดยยังสามารถประกอบธุรกิจได้เช่นเดิมและเป็นผลดีต่อธุรกิจเนื่องจากมีผู้โดยสารโดยรถไฟฟ้าผ่านร้านค้ามากขึ้น ประกอบกับได้พยายามออกแบบให้โครงสร้างของสถานีโปร่งโล่งตา จึงไม่สร้างสภาวะหรือผลกระทบดังกล่าวต่อธุรกิจอาคารพาณิชย์บริเวณสถานี	นำมาดำเนินการและแก้ไขให้เหมาะสม (ณ) ประชาสัมพันธ์การดำเนินโครงการในรูปแบบต่างๆ ทั้งผ่านพับ บ้ายประชาสัมพันธ์ และสื่อต่างๆ เช่น วิทยุหนังสือพิมพ์ เป็นต้น (ข) ร่วมกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน เช่น การให้ทุนการศึกษา กับโรงเรียนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ การทอดผ้าป่า หรือกฐินในวัดที่อยู่ใกล้เคียงโครงการ เป็นต้น (ค) จัดให้มีการจัดงานหรือทัศนศึกษาในโครงการ เพื่อให้ทราบลักษณะการดำเนินงานของโครงการ โดยเน้นกลุ่มเป้าหมายผู้เฒ่าชุมชน เยาวชน นักเรียน เป็นต้น	



(Signature)

(นายวีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>14. การโยกย้ายและ การทดแทนทรัพยากร</p> <p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> การก่อสร้างแนวเส้นทางจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินและทรัพย์สินของประชาชน ซึ่งต้องจ่ายค่าทดแทนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง เป็นที่ดิน 102 แปลง พื้นที่ 149 ไร่ 5.4 ตระวา อาคาร 15 หลัง และสิ่งปลูกสร้างที่ไม่ใช่อาคาร 61 รายการ คิดเป็นค่าชดเชยที่ดิน 1,181,925,680 บาท และค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้าง 30,662,346 บาท รวมเป็นค่าชดเชยทั้งสิ้น 1,212,588,026 บาท อย่างไรก็ตามหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะจ่ายค่าทดแทนให้เหมาะสม ยุติธรรมและรวดเร็ว เพื่อให้ผู้ได้รับผลกระทบสามารถดำรงชีวิตอยู่ต่อไปโดยมีคุณภาพชีวิตไม่ต่ำกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน การเปลี่ยนแปลงบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง บริเวณสถานี แนวเส้นทางช่วงสามแยกการไฟฟ้า และแนวเขตทางบางส่วน โดยเมื่อพิจารณาในภาพรวมเป็นการช่วยเหลือผลกระทบต่อผู้ที่เกี่ยวข้องและส่วนใหญ่ ทำให้ผู้ได้รับ 	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>(ก) ประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อแจ้งวัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน โดยดำเนินการก่อนการปฏิบัติการใดๆ ในพื้นที่อย่างน้อย 1 เดือน</p> <p>(ข) ประชาสัมพันธ์แผนแฟรการดำเนินโครงการผ่านสื่อต่างๆ เป็นระยะๆ</p> <p>(ค) สักการทัศนคติ ข้อเสนอแนะ และข้อคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ศึกษา เพื่อนำมากำหนดกรอบและแผนงานที่ชัดเจน ให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้อย่างแท้จริงและสามารถนำมาใช้ในการปฏิบัติงานในส่วนต่างๆ โดยเฉพาะ การจ่ายค่าทดแทนได้อย่างเป็นธรรม</p> <p>(ง) ให้ รฟม. ดำเนินกิจกรรมประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับ ขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อสร้างความเข้าใจและแจ้งสิทธิที่ควร</p>		



(Signature)

.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง ช่วงบางเขน - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
14. การโยกย้ายและ การทดแทนทรัพย์สิน (ต่อ)	ผลกระทบด้านการโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สิน อันเนื่องมาจากการเวนคืนเนื้อที่ดิน ทำให้ผู้ที่ไม่ถูกเวนคืน ยังคงใช้ประโยชน์ในพื้นที่ได้เช่นเดิม แต่อย่างไรก็ตาม ประชาชนส่วนหนึ่งยังคงได้รับผลกระทบด้านการโยกย้าย และการทดแทนทรัพย์สิน ซึ่งอาจได้รับผลกระทบต่อ ความเป็นอยู่และการประกอบอาชีพ ดังนั้น ทางโครงการ จึงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมในด้านการโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สินที่ กำหนดไว้ เพื่อให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด	จะได้รับ ขึ้นเงื่อนไขการชดเชยที่ดินและทรัพย์สินให้กับ ประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ	
	<u>ระยะดำเนินการ</u> หลังการจ่ายค่าทดแทนที่เหมาะสม ยุติธรรม รวดเร็ว และดำเนินการโยกย้ายไปแล้วจนสามารถก่อสร้างแล้ว เสร็จและเปิดใช้งาน จะไม่มีปัญหาการเวนคืนและการจ่าย ค่าทดแทนอีกแล้ว แต่อาจมีปัญหาด้านการประกอบอาชีพ อยู่บ้างหากที่อยู่หรือที่ดินใหม่ไม่สามารถทำรายได้ให้ได้ เท่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งอาจเป็นปัญหาเนื่องมาจาก	-	-



๙

(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
14. การโยกย้ายและ การทดแทนทรัพยากร (ต่อ)	ทำเลที่ตั้ง นอกจากนี้อาจมีปัญหาจากการเปลี่ยนแปลงสภาพสังคมของผู้ที่ถูกโยกย้ายไป ได้แก่ การถูกตัดขาดจากสังคม/ชุมชนเดิม การปรับตัวของที่อยู่อาศัยและที่ประกอบอาชีพ ตลอดจนสถานศึกษาใหม่ปัญหาความเดือดร้อนรำคาญและความเสียหายในเชิงความรู้สึกได้		
15. ประวัติศาสตร์และ โบราณคดี	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ผู้เสนอ ปริมาณและผู้และอรรถร่วมที่จะเกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างทางวิ่งยกระดับบริเวณด้านหน้าพิพิธภัณฑ์ช้างเอราวัณ จะมีค่าเฉลี่ยประมาณ 0.224 มก./ลบ.ม. ซึ่งยังไม่เกินค่ามาตรฐาน นอกจากนี้ ปริมาณผู้และอรรถจะเกิดขึ้นไม่คงที่ตลอดทั้งวันในช่วงเวลาดำเนินการก่อสร้าง ประกอบกับลักษณะของดินชั้นบนในพื้นที่ศึกษาเป็นดินเหนียว เมื่อมีการขุดขึ้นมากการพังกระจ่ายของผู้และอรรถจะค่อนข้างต่ำ เนื่องจากมีลักษณะอนุภาคที่เกาะติดกันแน่นและความชื้นอยู่สูง 	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>(ก) ควบคุมการพังกระจ่ายของผู้และอรรถให้เป็นไปตามรายละเอียดของมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามตัวคุณภาพอากาศอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันการรบกวนต่อการประกอบภารกิจของพระสงฆ์ โดยเฉพาะการก่อสร้างช่วงที่อยู่ใกล้เสด็จศาสนสถานต่าง ๆ ทุกแห่ง</p> <p>(ข) ควบคุมระดับความสั่นสะเทือนและเสียงให้เป็นไปตามรายละเอียดของมาตรการป้องกันและลด</p>	



๑๔

.....
(นายธีรพันธ์ เศรษฐีบุญกุล)

รองผู้จัดการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กฤษฎิ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางรี - สมุทรปราการ การขอย้ายเส้นทางอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
15. ประวัติศาสตร์และ โบราณคดี (ต่อ)	<p>ดังนั้น ผลกระทบจากการพังกระเจาของฝุ่นและอง อันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการจึงจัดอยู่ใน ระดับต่ำ ส่วนบริเวณวัดโสมนัส พุทธมณฑล ๖ และชุมชน ที่จะเกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงบริเวณ วัดโสมนัส จะมีค่าประมาณ 0.30 มก./ลบ.ม. ซึ่งยังคง ไม่เกินค่ามาตรฐาน ดังนั้นในระยะก่อสร้างและองรวม ที่เกิดขึ้นจะส่งผลกระทบต่อวัดโสมนัสในระดับต่ำ</p> <ul style="list-style-type: none"> เสียง <p>พื้นที่บริเวณที่สร้างเอราวัณ จะได้รับระดับเสียง (Leq) จากการจราจรประมาณ 69.2 dBA (A) ซึ่งไม่เกิน ค่ามาตรฐาน ซึ่งกิจกรรมการก่อสร้างโดยเฉพาะการเจาะ เสาเข็มจะดำเนินการในช่วงกลางวันและไม่ได้เกิดขึ้นตลอด 24 ชั่วโมง โดยใช้เวลาก่อสร้างแต่ละแห่งประมาณ 2 สัปดาห์ นอกจากนี้ระดับเสียงสูงสุด (Peak) จะเกิดขึ้นเป็นระยะสั้นๆ ไม่เกิน 1 นาที และไม่ต่อเนื่องถึงผลกระทบที่เกิดขึ้น จึงค่อนข้างต่ำ ส่วนวัดโสมนัส จะได้รับระดับเสียง (Leq) จากการจราจรประมาณ 68.7 dBA (A) ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐาน และการก่อสร้างจะกระทำในระยะเวลาอันสั้น</p>	<p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อมด้านความสั่นสะเทือนและเสียง อย่างเคร่งครัดเพื่อป้องกันความเสียหายอันเกิดจาก ความสั่นสะเทือนและเสียง</p>	



(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงเบร้ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
15. ประวัติศาสตร์และ โบราณคดี (ต่อ)	<p>และไม่ต่อเนื่อง จึงไม่ส่งผลกระทบต่อกิจกรรมของวัดโศการาม</p> <ul style="list-style-type: none"> • ความสั่นสะเทือนตามมาตรฐานของ German DIN 4150 ความสั่นสะเทือนจากการเจาะเสาเข็มจะมีผลต่อสิ่งปลูกสร้างหรือโครงสร้างอาคารที่สามารถรับแรงสั่นสะเทือนได้น้อย โดยเฉพาะอาคารเก่าแก่ กับอาคารที่อยู่ในระยะห่างจากพื้นที่ที่ก่อสร้างไม่เกิน 10 ม. ซึ่งพิพัตินัยอยู่ห่างจากแนวเส้นทางประมาณ 50 ม. ประกอบกับความเร็วอนุภาคสูงสุดจากเครื่องเจาะเข็มมีค่าประมาณ 0.3 มม./วินาที ซึ่งอยู่ในระดับต่ำ มนุษย์รู้สึกได้เพียงเล็กน้อย และไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งปลูกสร้าง จึงไม่ส่งผลกระทบต่อพิพัตินัยทางธรณีวิทยาแต่อย่างใด ส่วนวัดโศการามมีระยะห่างจากแนวเขตที่ดินของศูนย์ร่วมบำรุงประมาณ 250 ม. ประกอบกับความเร็วอนุภาคสูงสุดจากเครื่องเจาะเสาเข็มมีค่าประมาณ 0.2 มม./วินาที ซึ่งอยู่ในระดับต่ำ มนุษย์รู้สึกได้เพียงเล็กน้อย และไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งปลูกสร้าง จึงไม่ส่งผลกระทบต่อวัดโศการามแต่อย่างใด 		



๑

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
16. การท่องเที่ยวและ ทัศนียภาพ	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ได้แก่ ในกรณีที่ดินหลุมขุดดินเป็นถนนที่นำไปสู่แหล่งท่องเที่ยวถูกใช้เป็นส่วนทางลำเลียงและขนส่งวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้าง และมีการก่อสร้างองค์ประกอบของโครงการ เช่น โครงสร้างระบบราง และสถานี เป็นต้น จะก่อให้เกิดความไม่สะดวกในการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวทั้งในและนอกพื้นที่ศึกษา นอกจากนั้นสภาพพื้นที่ก่อสร้างซึ่งมีกิจกรรมและ เครื่องจักรกล เครื่องยนต์ขนาดใหญ่ กองหินดินทราย กิจกรรมการเปิดหน้าดิน มีการสร้างตอม่อ การสร้างฐานราก การเจาะเสาเข็ม และการสร้างโครงสร้างนันทนาการเพื่อห่อหุ้มเสาเข็มในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้ทัศนียภาพของพื้นที่ซึ่งเดิมบางส่วนเป็นพื้นที่โล่งเปลี่ยนไป ดูระเกะกระมังมีความสูงจากพื้นดิน อย่างไรก็ตาม การก่อสร้างในแต่ละแห่งจะใช้เวลาไม่นานนักรวมทั้งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะมีการปรับสภาพพื้นที่และจัดระเบียบพื้นที่ให้เรียบร้อยตามเดิม ดังนั้นจึงมีผลกระทบไม่รุนแรง</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>รักษาความสะอาดและจัดระเบียบพื้นที่ก่อสร้างดังนี้</p> <p>คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> • กั้นรั้วสูงกว่าระดับสายตาของผู้สัญจรไป-มา • เก็บขยะมูลฝอยออกจากพื้นที่โดยสม่ำเสมอ <p>กองวัสดุก่อสร้างให้เป็นสัดส่วน มีผ้าหรือพลาสติกคลุมให้มีติด</p>	-



.....

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริบุญกุล)

รองผู้อำนวยการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเข้ม ช่วงบางบัว - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และดูแลค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
16. การท่องเที่ยวและ ทัศนียภาพ (ต่อ)	<p>ต้องการท่องเที่ยวและภาวะเศรษฐกิจของพื้นที่จังหวัด</p> <ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบต่อการทัศนียภาพและคุณค่าความงาม <p>การประเมินผลกระทบของโครงการต่อทัศนียภาพเมือง โดยใช้ภาพเชิงซ้อนของโครงสร้างทางยกระดับและ สถานีรถไฟฟ้ามหานครในทัศนียภาพปัจจุบัน บริเวณสถานที่ สำคัญหรือชุมชนหนาแน่น โดยพิจารณาจากตัวแปรหลัก ที่ใช้ในการวิเคราะห์คุณค่าของทัศนียภาพและการรับรู้ ของผู้คน พบว่าโครงสร้างของเสาและทางยกระดับของ รถไฟฟ้า โดยทั่วไปไม่กระทบต่อทัศนียภาพเมืองมากนัก ส่วนในกรณีความสูงอยู่ในระดับ 15 ม. ซึ่งมีผลกระทบ ค่อนข้างน้อยถึงปานกลาง นอกจากบริเวณที่ผ่านแนว หาแนวถนนพิเศษที่ต้องยกระดับทางวิ่งของรถไฟฟ้า ให้สูงขึ้นประมาณ 26 ม. จากพื้นดิน ดังนั้นโครงสร้าง ทางยกระดับจึงส่งผลกระทบต่อทัศนียภาพเมืองด้านความ เปิดโล่งความเป็นระเบียบของเมือง และแสงสว่างตาม ธรรมชาติ สำหรับผลกระทบด้านแนวของหรือการมองเห็น</p>		



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง ช่วงบางบัว - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
16. การท่องเที่ยวและ ทัศนียภาพ (ต่อ)	(Visibility) ของประชาชนที่สัญจรผ่าน โดยโครงสร้าง ของโครงการที่สูงจากพื้นดินเหล่านี้จะบดบังการมองเห็น และบางส่วนของผู้ชมมองในระดับต่างๆ กัน ผลกระทบ ต่อภาพที่มองเห็นหรือทัศนียภาพ (Visual context) นี้ เกิดขึ้นเมื่อผู้ชมมองเข้าสู่โครงการทำให้โครงสร้างของ โครงการเป็นส่วนหนึ่งในภาพที่มองเห็นหรือทัศนียภาพนั้นด้วย ทั้งนี้ ระดับของผลกระทบขึ้นอยู่กับขนาด ความสูง วัสดุสีผิว ที่เลือกใช้ และระยะห่างจากจุดสังเกต (D) และความสูง ของโครงสร้าง (H) ซึ่งทำให้เกิดมุมมองที่ต่อเนื่องไปยัง จุดสูงสุดของโครงสร้างส่วนที่บังสายตาอยู่ อย่างไรก็ตาม วัสดุสีผิวที่เลือกใช้สำหรับโครงสร้างจะใช้สีอ่อนทำให้เกิด ความกลมกลืนกับทัศนียภาพเดิม รวมทั้งการออกแบบ โครงสร้างใช้หลักการออกแบบเมือง (Urban Design) เน้น ความโปร่งตาและเรียบง่าย ทำให้ผลกระทบด้านทัศนียภาพ อยู่ในระดับต่ำ ในขณะที่บริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทาง และศูนย์ขบวนผู้โดยสารส่วนใหญ่มีผลกระทบน้อย เนื่องจาก		



๘

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางบริง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
16. การท่องเที่ยวและ ทัศนียภาพ (ต่อ)	เป็นพื้นที่ชนเมืองความหนาแน่นของชุมชนริมถนนจึงยังมีไม่มากนัก ส่วนโครงสร้างของสถานที่มีผลกระทบมากกว่าทางยกระดับโดยเฉพาะต่อแนวมอง ความเปิดโล่ง และแสงสว่างตามธรรมชาติ เนื่องจากมีความกว้าง 21.15 ม. ในขณะที่ทางวิ่งมีความกว้าง 8.4 ม.		
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย	<u>ระยะก่อสร้าง</u> ปัญหาฝุ่นและองที่ก่อกวนกิจกรรมการก่อสร้าง เช่น การขุดดิน การปรับพื้นที่ การขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ต่างๆ ทำให้เกิดปัญหาต่อสุขภาพโดยเฉพาะระบบหายใจและปัญหาของการมองเห็น ส่งผลกระทบต่อคนงานและประชาชนในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ใกล้เคียงตลอดแนวเส้นทาง อย่างไรก็ตาม จากการประเมินผลกระทบจากฝุ่นและองบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง พบว่ามีค่าไม่เกินมาตรฐานคุณภาพอากาศ แต่เนื่องจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างทางวิ่งยกระดับ สถานีรถไฟ และจุดเชื่อมต่อการเดินทาง อยู่บริเวณถนนสุขุมวิทที่ไม่ว่าจะมีผู้โดยสารและรถจักรยานยนต์	<u>ระยะก่อสร้าง</u> (ก) แบ่งเขตบริเวณก่อสร้างเป็นเขตก่อสร้าง เขตจัดเก็บเครื่องมือและวัสดุอุปกรณ์ และเขตเก็บกองวัสดุที่ไม่ใช้แล้ว (ข) ติดป้ายสัญลักษณ์และป้ายเตือนภัยขนาดที่ชัดเจนในบริเวณที่อาจเกิดอันตราย (ค) จัดเวรยามรักษาความปลอดภัยตลอด 24 ชม. คอยตรวจตราและควบคุมการจราจรภายในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง (ง) จัดให้มีรั้วกั้นสูงอย่างน้อย 2 เมตร กั้นตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมติดตั้งไฟกระพริบบริเวณเริ่มรั้ว	<u>ระยะก่อสร้าง</u> • ตรวจสอบสภาพทั่วไปของพนักงานก่อนก่อสร้างโครงการ 1 ครั้ง และตรวจเป็นประจำปีละ 1 ครั้ง • บันทึกและจัดทำรายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน • ตรวจสอบการเจ็บป่วยของคนงาน • ตรวจสอบบันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ (ร.ง.504) จากสถานบริการสาธารณสุขใกล้เคียงปีละ 1 ครั้ง



(Signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้จัดการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว (กลยุทธ์และแผน)

(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)	เสียงนั้นมีผลต่อสภาพการได้ยิน และอาจทำให้เกิดโรคหูเสื่อมทำให้เกิดความพิการของหู ได้ ซึ่งหากได้ยินในระยะเวลานั้นๆ จะทำให้เกิดความเครียดหรือโรคไตวาย ซึ่งในความเป็นจริง กิจกรรมการก่อสร้างส่วนใหญ่จะดำเนินการในช่วงกลางวันและไม่ได้เกิดขึ้นตลอด 24 ชั่วโมง ผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่มีต่อชุมชนอยู่ในระดับปานกลางถึงระดับต่ำ ซึ่งเมื่อโครงการดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบ จะทำให้ผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่มีต่อชุมชนอยู่ในระดับต่ำที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้	(ญ) ก่อนและหลังใช้เครื่องมือเครื่องจักรทุกครั้ง ต้องมีการตรวจสอบหรือซ่อมแซมแก้ไขเพื่อให้การใช้งานเป็นไปอย่างปกติ (ฉ) ปฏิบัติตามกฎหมายด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด (ง) จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้เหมาะสมกับการทำงานแต่ละประเภท (จ) กำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับระเบียบข้อบังคับสำหรับการทำงานเพื่อความปลอดภัย (ช) จัดให้มีรถฉุกเฉินเตรียมพร้อมไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้างตลอดเวลา (ฉ) จัดให้มีการประกันอุบัติเหตุหมู่แก่คนงานและพนักงานทุกคน (ณ) ประกันภัยรถยนต์และเครื่องจักรกลที่ใช้ในการก่อสร้างและประกันความเสียหายจากกิจกรรมการก่อสร้างทุกขั้นตอน ซึ่งจะเกิดต่อทรัพย์สินหรือบุคคล	



.....
(นายธีรพันธ์ เศรษฐินกุล)

รองผู้จัดการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)	<p>รับการรักษา โดยเฉพาะกรณีเกิดอุบัติเหตุที่เกินความสามารถของหน่วยปฐมพยาบาล</p> <ul style="list-style-type: none"> อุบัติเหตุและการบาดเจ็บของคนงานจากการทำงาน คาดว่า จะมาจากกิจกรรมจากการขนส่งและกิจกรรมก่อสร้างที่ขาดการระมัดระวัง โดยเฉพาะเมื่อใช้เครื่องจักรกลหรือเครื่องยนต์ ซึ่งผู้รับเหมาจะต้องดำเนินการป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้น หากดำเนินการตามที่ได้กำหนดไว้ คาดว่าผลกระทบต่อสุขภาพการดำเนินงานจะน้อยและความปลอดภัยจะอยู่ในระดับต่ำ อุบัติเหตุที่อาจเกิดกับประชาชนคาดว่าอาจมาจากการสัญจรไป-มา ในเส้นทางคมนาคมใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง แล้วอาจมีสิ่งกีดขวาง หรือสภาพผิวจราจรไม่ดีเช่นเดิม โดยเฉพาะในเวลากลางคืนหรือเข้าไปในเขตพื้นที่ก่อสร้างโดยไม่รู้ตัว ดังนั้นผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องดำเนินการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบ 	<p>(ค) จัดตั้งหน่วยงานปฐมพยาบาลเบื้องต้นที่สำนักงานโครงการ และประสานงานกับโรงพยาบาลต่าง ๆ ส่วนหน้า ได้แก่ โรงพยาบาลสมุทรปราการ โรงพยาบาลปากน้ำ โรงพยาบาลเมืองสมุทร โรงพยาบาลปิยะธิดา โรงพยาบาลจุฬารัตน์ เป็นต้น เพื่อรับผู้บาดเจ็บฉุกเฉินจากโครงการ</p> <p>(ค) จัดการด้านอนามัยสิ่งแวดล้อมบริเวณสถานที่ก่อสร้าง และที่พนักงานให้ถูกสุขลักษณะให้เป็นไปตามข้อเสนอแนะของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย (วสท.) และข้อกำหนดของกระทรวงสาธารณสุข โดยดำเนินการ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีน้ำดื่มและน้ำใช้ที่สะอาดให้กับคนงาน อย่างเพียงพอในพื้นที่ก่อสร้างโดยคิดปริมาณน้ำดื่มเฉลี่ย 5 ลิตร/คน/วัน สำหรับปริมาณน้ำใช้คิดเฉลี่ย 50 ลิตร/คน/วัน จัดให้มีห้องน้ำพร้อมสุขภัณฑ์สำนักงานโครงการชั่วคราว 	



.....

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธิ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การขออนุญาตเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)	ไฟแฟ้มเพื่อความปลอดภัยของผู้สัญจรไป-มา	<p>และที่พนักงานอย่างเพียงพอ ในอัตราส่วน คนงาน 15 คน 1 ห้อง</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีระบบระบายน้ำทิ้งและป้องกันน้ำที่จากที่พัก คนงานก่อนระบายออกสู่ภายนอกพื้นที่ก่อสร้าง จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยเพียงพอ ถูกสุขลักษณะ และมีการจัดการรวบรวมและกำจัดมูลฝอยให้ เหมาะสม โดยประสานหน่วยงานท้องถิ่นมาจัดเก็บ ไปกำจัดไปให้มีการกองมูลฝอยหรือเผาในที่โล่ง ห้ามกองวัสดุก่อสร้างบริเวณถนนหรือในพื้นที่ สัญจรไปมาของประชาชน ต้องจัดอยู่ในพื้นที่ ก่อสร้างและให้เป็นสัดส่วน <p>(ด) ดำเนินการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ และ ยานพาหนะก่อนการใช้งานทุกครั้ง เพื่อป้องกัน อันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับคนงานและเพื่อควบคุม 	



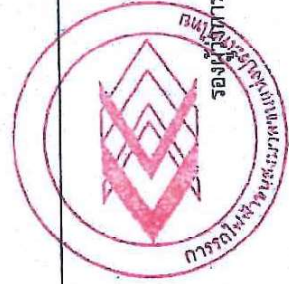
(Signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการทั่วไปฝ่ายสิ่งแวดล้อมและพลังงาน (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง ช่วงบางบริัง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)		<p>ระดับเสียงที่อยู่ในระดับปกติของเครื่องจักรนั้น</p> <ul style="list-style-type: none"> • จัดให้มีป้ายสัญลักษณ์ด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ในบริเวณพื้นที่โครงการ และปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด • จัดให้มีป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณจราจรบอกให้ทราบถึงตำแหน่งพื้นที่ก่อสร้าง • จัดให้มีแสงสว่างในเขตพื้นที่ก่อสร้างเพื่อความปลอดภัยในการสัญจรไปมาและจัดให้มีไฟกระพริบในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้เห็นชัดเจนในเวลากลางคืน • ควรหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดเงาติดจากรั้วกับบริเวณก่อสร้างทอดไปบนถนนในท้องถิ่น ดวงไฟให้แสงสว่างในพื้นที่ก่อสร้างควรติดตั้งให้ถูกตำแหน่ง ไม่ให้บริเวณอาคารและการใช้ที่ดินข้างเคียงหรือเกิดความรำคาญ สบสนแก่ผู้ใช้ยานพาหนะที่ผ่านมาในบริเวณใกล้เคียง โดยเฉพาะอย่างยิ่งใน 	



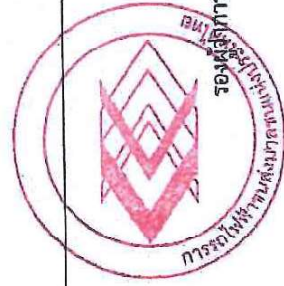
๑

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การกั้นขอบเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)		<p>บริเวณที่จำเป็นต้องมีการก่อสร้างในเวลากลางคืน</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น หมวกนิรภัย ปลั๊กอุดเสียง (Ear Plugs) อุปกรณ์ครอบหูอุดเสียง (Ear muffs) ถุงมือ และรองเท้ากันภัย เป็นต้น ให้เพียงพอแก่คนงานในการปฏิบัติงานในพื้นที่โครงการ และควบคุมให้มีการใช้อย่างเคร่งครัด จัดให้มีแผนทางด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ จัดเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถและเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง การทำงานในพื้นที่ก่อสร้างทุกบริเวณต้องเป็นไปตามกฎหมายด้านอาชีวอนามัย และความปลอดภัย กำหนดช่วงเวลาดำเนินงาน 8.00-17.00 น. เพื่อให้รอบความเป็นอยู่และสุขภาพอนามัยของประชาชนรอบข้าง 	



.....

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธิ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางเกร็ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> เนื่องจากรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางเกร็ง - สมุทรปราการ ยังไม่มีการขุดลอกคูคลองในบริเวณพื้นที่โครงการ จึงอาจเป็นผลกระทบทางอ้อมที่เกิดจากการระบายน้ำจากท่อโอเอเซียของยานพาหนะจากการจราจรบนถนนสุขุมวิทบริเวณแนวเส้นทางโดยสารมวลชนจากโอเอเซียของยานพาหนะที่สำคัญคือ กำแพงรับคลื่นนอกเขตรั้วป้องกันน้ำท่วม ไม่มีลิ้น และรส เกิดจากการสันดาปไม่สมบูรณ์ของน้ำมัน 	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จต้องปรับปรุงสภาพพื้นที่และผิวจราจรให้ดีขึ้น (ท) โครงการต้องคำนึงถึงการป้องกันแหล่งน้ำ อาคาร บ้านเรือนบริเวณใกล้เคียงสถานที่ โดยต้องออกแบบสถานที่ให้ไม่เป็นอุปสรรคต่อการดับเพลิง 	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ตรวจสอบสภาพทั่วไปของพนักงานเป็นประจำ ปีละ 1 ครั้ง บันทึกและจัดทำรายงานประวัติสุขภาพของพนักงานปีละ 1 ครั้ง ตรวจสอบบันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (ร.504) จากสถานบริการสาธารณสุขใกล้เคียง ปีละ 1 ครั้ง

8



(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)
รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยทช.และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางบริ้ว - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงแผนผังอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)	เชื้อเพลิงก๊าซมีผลต่อระบบประสาทรวมอย่างรวดเร็ว ดังนั้น ถึงแม้ร่างกายจะได้รับก๊าซในระดับต่ำ ก็อาจมี ผลต่อสมรรถนะในการระดมกำลัง การทำงาน การทำงาน ที่ใช้ความประณีต และงานใช้กำลังได้ กลุ่มบุคคลที่ จะได้รับอันตรายมากกว่าผู้อื่น ได้แก่ ผู้ป่วยด้วยโรคหัวใจ โรคหลอดเลือดหัวใจในสมองโรคโลหิตจาง โรคปอด หรือ หลอดเลือดในหัวใจ โดยกลุ่มบุคคลที่จะได้รับอันตราย จากมลพิษนี้มากกว่าผู้อื่น คือ ทารกในครรภ์ ทารกแรกเกิด หญิงมีครรภ์ เด็ก และคนชรา ทั้งนี้ จากผลการวิเคราะห์ โดยแบบจำลองบริเวณสถานีสำโรงและสถานีเจ้าสึงพราย พบว่าปริมาณก๊าซคาร์บอนนอกไซต์จากยานพาหนะ บนถนนใต้สถานีสูงสุดประมาณ 18.8 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐาน (ไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน) จึง ไม่เกิดการสะสมของก๊าซคาร์บอนนอกไซต์ จนเกิดอันตราย ต่อผู้สัญจรบนถนน บาทวิถีและผู้อยู่อาศัยภายในบริเวณ	<ul style="list-style-type: none"> การช่วยเหลือผู้โดยสารกรณีเกิดอุบัติเหตุ อัคคีภัยบริเวณเด็กใกล้เตียง <p>(ข) จัดให้มีแนวส้วแสดงเขตห้ามล่วงล้ำขนะระกไฟฟ้า เข้าจอดที่สถานี พร้อมจัดทำพื้นสถานีบริเวณดังกล่าว ให้มีผิวขรุขระ เพื่อให้ผู้โดยสารที่ล่วงล้ำเข้ามาสัมผัสได้ (ค) จัดทำประกันภัยสาธารณะต่อชีวิตและทรัพย์สินของ ผู้โดยสารและบุคคลที่ 3</p> <p>(ง) กำหนดให้มีการซ่อมแซมฉุกเฉินปีละ 2 ครั้ง</p> <p>(จ) ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่าง ๆ ได้แก่ สถานีตำรวจ โรงพยาบาลในพื้นที่ และจัดให้มีระบบการ บรรเทาสาธารณภัย เป็นต้น และจัดให้มีระบบการ ประสานงาน การสื่อสารที่มีความพร้อมอยู่เสมอ ดังนั้น หากเกิดอุบัติเหตุหรือมีเหตุฉุกเฉินขึ้น หน่วยงานที่สามารถให้ความช่วยเหลือได้ดังกล่าว ข้างต้น ต้องสามารถเข้าถึงจุดเกิดเหตุได้อย่างรวดเร็ว</p>	โดยดำเนินการตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ



8

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้จัดการโครงการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเข้ม ช่วงบางใหญ่ - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)	<p>สองฝั่งถนน สำหรับผลกระทบด้านเสียง ถึงแม้ว่าอาคารที่อยู่ริมถนนสูงชันไม่ได้อยู่บริเวณเขตปลอดเสียงจนทำให้ข้างใต้สถานีมีสภาพเป็นเงาไม่เกิดไอเมฆค์ เสียงจึงสามารถกระจายออกไปด้านข้างได้จึงไม่เกิดสภาวะการสะท้อนของเสียงบริเวณใต้สถานีอย่างเต็มรูปแบบ ดังนั้น ผลกระทบทางด้านเสียงทางด้านอากาศและด้านเสียงจากการดำเนินโครงการต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงจึงจัดอยู่ในระดับต่ำ อย่างไรก็ตามจะต้องมีมาตรการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศและด้านเสียง เพื่อให้ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและด้านเสียงอยู่ในระดับต่ำที่สุด</p> <ul style="list-style-type: none"> การมีถนนโดยรอบพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงเป็นการเพิ่มความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชนที่อยู่ใกล้เคียง โดยถนนดังกล่าว เป็นถนนที่ทั้งการรถไฟฟ้ามหานครขนส่งแห่งประเทศไทย (รฟม.) และประชาชน 	<p>(ก) ควบคุมดูแลการจัดการทางด้านสุขาภิบาลบริเวณสถานีลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุงให้มีประสิทธิภาพ ได้แก่ การบำบัดน้ำเสีย การจัดการขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล เป็นต้น</p> <p>(ข) จัดให้มีเวรยามรักษาความปลอดภัยบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงตลอด 24 ชม. โดยเฉพาะบริเวณทางเข้า-ออก</p> <p>(ข) ติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิดบริเวณพื้นที่ทางเข้า-ออกพื้นที่ลานจอดรถ</p>	



.....
(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยทุทและแผน)

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

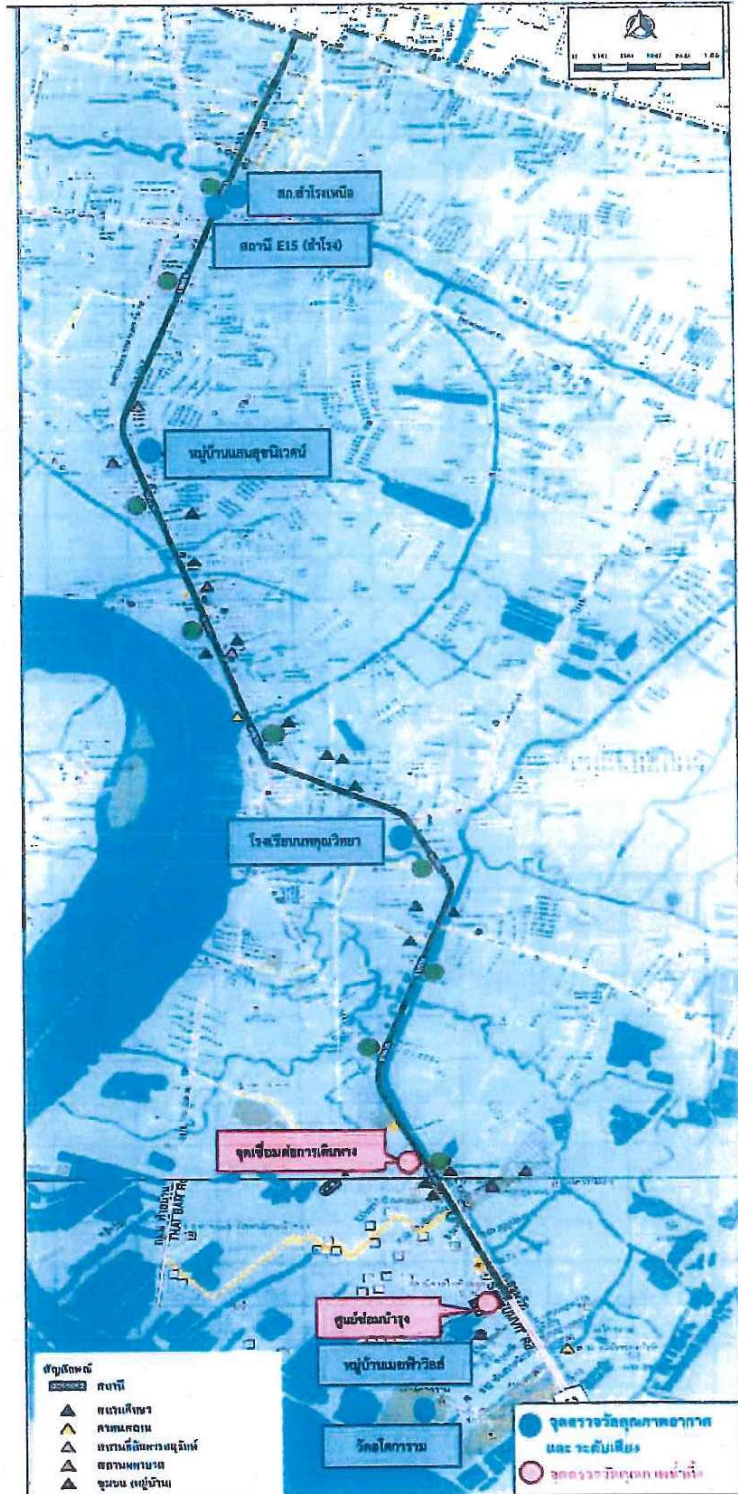
องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)	สามารถใช้เป็นเส้นทางสัญจรได้ร่วมกัน แต่เมื่อ เจ้าหน้าที่ รพม. จะเข้าอาคาร ต้องขยับรถได้ระดับขึ้น สะพานก่อน เพราะพื้นอาคารทั้งหมดในโรงจอดและ ซ่อมบำรุง สำหรับรถของประชาชนจะไม่ได้รับอนุญาต ให้เข้าไปในพื้นที่ส่วนนี้		



.....

(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)



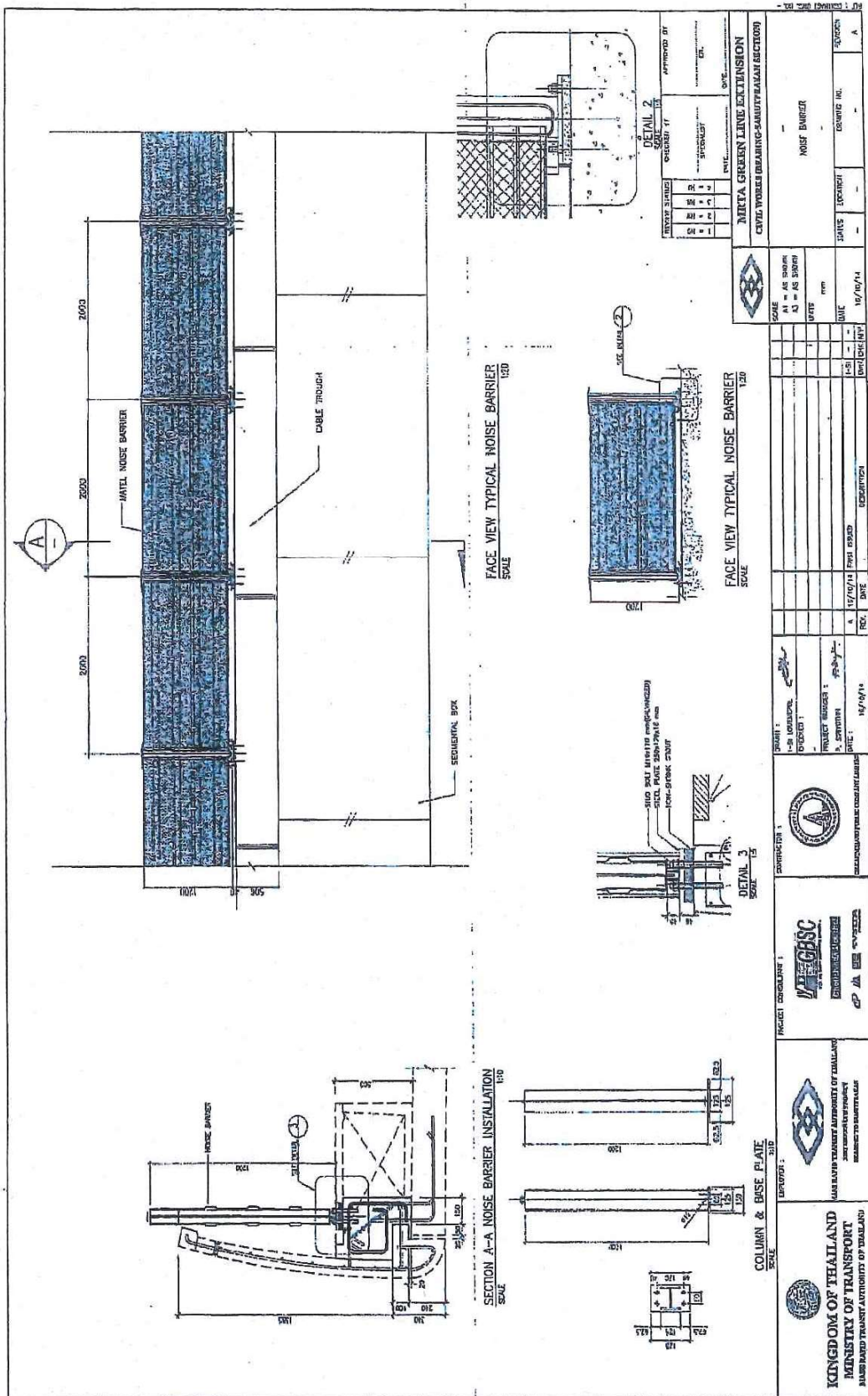
รูปที่ 1 จุดตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้ง คุณภาพอากาศ และระดับเสียง ตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



.....

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)



รูปที่ 2 รูปแบบการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2

(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการวิทยุไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลุ่ทรย์และแผน)