

บทที่ 4

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน
และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



บทที่ 4

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการเข้าดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8) และสถานีบางจาก (E10) - สถานีแบริ่ง (E14)) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569 โดยได้เข้าดำเนินการตรวจสอบการดำเนินงานของโครงการในระยะดำเนินการ พบว่าโครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วนและเคร่งครัดทั้งในด้านทรัพยากรทางกายภาพ ทรัพยากรทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าคุณภาพชีวิต โดยได้สรุปผลไว้ในบทที่ 2

4.2 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8) และสถานีบางจาก (E10)-สถานีแบริ่ง (E14)) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569 ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียงโดยทั่วไป ความสั่นสะเทือน และสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 4-1 ถึง ตารางที่ 4-3

ตารางที่ 4-1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8)) ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	สรุปผลการติดตามตรวจสอบ
1. คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป	- ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)	1. ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน 2. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ 3. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ 4. ความเร็วและทิศทางการลม	ผลการติดตามตรวจสอบฯ พบว่า ดัชนีคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปของทุกสถานี มีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด ทั้งนี้ ในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2569 ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอนเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และเฉลี่ย 8 ชั่วโมง และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา สำหรับความเร็วและทิศทางการลมแตกต่างกันไปตามช่วงเวลาและฤดูกาล
2. ระดับเสียงโดยทั่วไป	- ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)	1. ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง 2. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง 3. ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 4. ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน 5. ระดับเสียงสูงสุด	ผลการติดตามตรวจสอบ พบว่า ในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2569 ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระดับเสียงสูงสุด ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่มีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงตั้งอยู่ริมถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน-กรุงธนบุรี-ราชพฤกษ์ ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน (6,457-7,581 คันต่อชั่วโมง) ซึ่งผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ของโครงการ ระหว่างนอกช่วงเวลาการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอส (01:00-05:00 น.) พบว่ายังคงมีค่าสูงต่อเนื่องใกล้เคียงกับผลการตรวจสอบในช่วงเวลาที่มีการให้บริการ ดังนั้นปริมาณจราจรในบริเวณดังกล่าว จึงน่าจะเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน
3. ความสั่นสะเทือน	- ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)	1. ความเร็วอนุภาคสูงสุด 2. ความถี่	ผลการติดตามตรวจสอบ พบว่า ในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2569 ความเร็วอนุภาคสูงสุดมีแนวโน้มลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนมีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด
4. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	- แนวเส้นทางโครงการฯ ส่วนต่อขยายสายสีลม (ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่)	- ความพึงพอใจของประชาชน	โครงการฯ มีแผนดำเนินการสำรวจวันที่ 9 มิถุนายน ถึง 28 สิงหาคม พ.ศ. 2569 และจะนำเสนอในรายงานฉบับเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2569

ตารางที่ 4-2 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	สรุปผลการติดตามตรวจสอบ
1. คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป	1.ริมถนนกรุงธนบุรี หน้า ทีล คอนโดมิเนียม 2. ภายในวัดเพลง	1. ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน 2. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ 3. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ 4. ความเร็วและทิศทางลม	ผลการติดตามตรวจสอบ พบว่า ในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2569 บริเวณริมถนนกรุงธนบุรี หน้า ทีล คอนโดมิเนียม มีปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอนเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าลดลงจากผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านๆ มา สำหรับบริเวณภายในวัดเพลง พบว่าปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าลดลง ขณะที่ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านๆ มา สำหรับความเร็วและทิศทางลมของทั้ง 2 จุดติดตามตรวจสอบ มีค่าแตกต่างกันไปตามช่วงเวลาและฤดูกาล อย่างไรก็ตาม ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปทั้งหมดมีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด
2. ระดับเสียงโดยทั่วไป	1. ภายในโรงเรียนตรุณวิทย์วิทยา 2. ภายในวัดเพลง	1. ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง 2. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง 3. ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 4. ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน 5. ระดับเสียงสูงสุด	ผลการติดตามตรวจสอบ พบว่า ในเดือนมิถุนายน 2569 บริเวณโรงเรียนตรุณวิทย์วิทยา ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าลดลง ขณะที่ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุด มีค่าไม่แตกต่างจากเดิมเมื่อเปรียบเทียบกับจากผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านๆ มา สำหรับบริเวณภายในวัดเพลง ระดับเสียงสูงสุด มีค่าเพิ่มขึ้น ขณะที่ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าไม่แตกต่างจากเดิมเมื่อเปรียบเทียบกับจากผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านๆ มา อย่างไรก็ตาม ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุด ทั้งหมดมีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด

ตารางที่ 4-2 (ต่อ) สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	สรุปผลการติดตามตรวจสอบ
3. ความสั่นสะเทือน	1. ภายในโรงเรียนตรุณวิทย์วิทยา 2. ภายในวัดเพลง	1. ความเร็วอนุภาคสูงสุด 2. ความถี่	ผลการติดตามตรวจสอบ พบว่า เดือนมิถุนายน 2569 ความเร็วอนุภาคสูงสุดบริเวณโรงเรียนตรุณวิทย์วิทยา และบริเวณภายในวัดเพลง มีค่าไม่แตกต่างจากเดิมเมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนโรงเรียนตรุณวิทย์วิทยา และภายในวัดเพลง มีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด
4. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	- แนวเส้นทางโครงการฯ ส่วนต่อขยายสายสีลม (ถนนตากสิน-บางหว้า)	- ความพึงพอใจของประชาชน	โครงการฯ มีแผนดำเนินการสำรวจวันที่ 9 มิถุนายน ถึง 28 สิงหาคม พ.ศ. 2569 และจะนำเสนอในรายงานฉบับเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2569

ตารางที่ 4-3 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีบางจาก (E10)-สถานีบางรี (E14)) ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	สรุปผลการติดตามตรวจสอบ
1. คุณภาพอากาศ ในบรรยากาศโดยทั่วไป	1. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) 2. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) 3. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีบางรี)	1. ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน 2. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ 3. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ 4. ความเร็วและทิศทางการลม	ผลการติดตามตรวจสอบ พบว่า ในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2569 ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอนเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ทุกจุดติดตามตรวจสอบมีค่าไม่แตกต่างจากเดิมเมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด สำหรับความเร็วและทิศทางการลม มีค่าแตกต่างกันไปตามช่วงเวลาและฤดูกาล
2. ระดับเสียงโดยทั่วไป	1. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) 2. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) 3. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีบางรี)	1. ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง 2. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง 3. ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 4. ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน 5. ระดับเสียงสูงสุด	ผลการติดตามตรวจสอบ พบว่า ในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2569 ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่มีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงตั้งอยู่ริมถนนสุขุมวิท-สุขุมวิท 103 และ 107 ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน (4,002-4,545 และ 3,198-3,678 คันต่อชั่วโมง) ซึ่งผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ของโครงการ ระหว่างนอกช่วงเวลาการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอส (01:00-05:00 น.) พบว่ายังคงมีค่ามากกว่า 70 เดซิเบลเอ ต่อเนื่องใกล้เคียงกับผลการตรวจสอบในช่วงเวลาที่มีการให้บริการ ดังนั้นปริมาณจราจรในบริเวณดังกล่าว จึงน่าจะเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ทั้งนี้ ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระดับเสียงสูงสุด ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 ส่วนใหญ่มีค่าไม่แตกต่างจากเดิมเมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา ยกเว้นระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 บริเวณริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีบางรี) มีค่าลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา

ตารางที่ 4-3 (ต่อ) สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีบางจาก (E10)-สถานีบางรี (E14)) ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	สรุปผลการติดตามตรวจสอบ
3. ความสั่นสะเทือน	1. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) 2. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) 3. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีบางรี)	1. ความเร็วอนุภาคสูงสุด 2. ความถี่	ผลการติดตามตรวจสอบ พบว่า ในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2569 ความเร็วอนุภาคสูงสุดทุกจุดติดตามตรวจสอบมีค่าไม่แตกต่างจากเดิมเมื่อเปรียบเทียบกับจากผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ผลการติดตามตรวจสอบทั้งหมดมีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด
4. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	- แนวเส้นทางโครงการฯ ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (อ่อนนุช-บางรี)	- ความพึงพอใจของประชาชน	โครงการฯ มีแผนดำเนินการสำรวจวันที่ 9 มิถุนายน ถึง 28 สิงหาคม พ.ศ. 2569 และจะนำเสนอในรายงานฉบับเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2569

4.3 ข้อเสนอแนะ

ตามที่บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท อินฟราทราฟานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (กิจการร่วม ยูเออีและไอทีซี) ดำเนินการติดตามตรวจสอบโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8) และสถานีบางจาก (E10)-สถานีแจ้ง (E14)) และโครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569 ได้มีข้อเสนอแนะปฏิบัติเพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยให้สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร นำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเด็นต่าง ๆ ที่ได้กำหนดไว้ตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่น ๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ ในคราวประชุม ครั้งที่ 15/2542 ลงวันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2542 และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 2/2543 ลงวันที่ 4 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2543 (กรณีโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ และ ส่วนต่อขยายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แจ้ง) และตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่น ๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ ในคราวประชุมครั้งที่ 15/2549 ลงวันที่ 12 ตุลาคม พ.ศ. 2549 และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 4/2550 ลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2550 (กรณีโครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงถนนตากสิน-บางหว้า) มาปฏิบัติอย่างเคร่งครัดและครบถ้วน รวมถึงเพื่อปรับปรุงการให้บริการเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4-4

ตารางที่ 4-4 ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะที่มีต่อการดำเนินงานของโครงการฯ

ประเด็น	ข้อมูลจากการสำรวจ	ข้อเสนอแนะ/ความคิดเห็น
1. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง เกินมาตรฐานฯ กำหนด	จุดติดตามตรวจสอบอยู่บริเวณริมถนนกรุงธนบุรีและ ริมถนนสุขุมวิทที่มีปริมาณจราจรที่หนาแน่นตลอด ทั้งวัน จึงส่งผลให้ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด	โครงการฯ ควรประสานไปยังสำนักสิ่งแวดล้อม (สสส.)/หน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มการปลูก ต้นไม้บริเวณริมทางเท้า เกาะกลางถนน และ บริเวณเสาโครงสร้างของสถานี ซึ่งเปรียบเสมือน เป็น Buffer Zone ที่ช่วยลดซับเสียงจาก การจราจรบริเวณสถานีได้ และช่วยปรับปรุง ทัศนียภาพบริเวณสถานีให้สวยงาม
2. การติดตั้งกล้องวงจรปิด (CCTV) เพิ่มเติมในจุดอับสายตา บริเวณ ทางขึ้น-ลง และบริเวณใต้สถานี	กล้องวงจรปิดมีข้อจำกัดด้านมุมมอง ทำให้ไม่สามารถ บันทึกภาพและติดตามสถานการณ์ได้ครอบคลุมทุกพื้นที่ ของสถานีตลอดเวลา	ควรติดตั้งกล้องวงจรปิดเพิ่มเติม มีพื้นที่ ดังนี้ - บริเวณหน้าลิฟต์ ทาวเวอร์ 2 และ 3 สถานี E10 - บริเวณใต้สถานี S8 - บริเวณ Skywalk ทางออก 3 และ 4 สถานี E11
3. การติดตั้งกล้องวงจรปิด (CCTV) ภายในลิฟต์สถานี S7 S8 E11 และ E14 จากชั้นขายตั๋วไปยัง ชั้นชานชาลา	จากการสอบถามเจ้าหน้าที่ประจำสถานี พบกรณีที่ ผู้ใช้บริการติดอยู่ภายในลิฟต์โดยสาร แต่ไม่ได้ติดต่อหรือ ส่งสัญญาณขอความช่วยเหลือกับเจ้าหน้าที่	ควรติดตั้งกล้องวงจรปิด (CCTV) ภายในลิฟต์ ทุกตัว เพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถสอดส่องดูแล ความปลอดภัยของผู้ใช้บริการได้
4. ติดตั้งทางลาดผู้พิการบริเวณ ห้องน้ำสาธารณะ	เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ	ติดตั้งทางลาดผู้พิการบริเวณห้องน้ำสาธารณะ บริเวณสถานี S8