



การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

รายงานฉบับสมบูรณ์

รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียด
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย
สายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง)
และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร
ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ)
ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบัน รฟม. เป็นผู้ดำเนินการ)
กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ
(ฉบับหลัก)

นำเสนอ

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

มิถุนายน 2560



MRT GREEN LINE PROJECT, BEARING-SAMUTPRAKAN SECTION

Mass Rapid Transit Authority of Thailand, Ministry of Transport

Chotichinda Mouchel





การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

รายงานฉบับสมบูรณ์

**รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียด
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย
สายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง)
และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร
ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ)
ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบัน รฟม. เป็นผู้ดำเนินการ)
กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ
(ฉบับหลัก)**

**นำเสนอ
สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม**



Chotichinda Mouchel



**มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กกวล)
กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม**

ที่ ทส (กทล) ๓๐๐๕/ว ๕๕ ๘ ๗ ๕



คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ถนนพระรามที่ ๖ แขวงสามเสนใน
เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๘ พฤษภาคม ๒๕๖๐

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๐

เรียน ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

สิ่งที่ส่งมาด้วย มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๐

สืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๖๐ มีเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จำนวน ๑ เรื่อง คือ วาระที่ ๓.๑ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท ๘๑-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบัน รฟม. เป็นผู้ดำเนินการ) กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จึงขอแจ้งมติการประชุมดังกล่าว ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้พิจารณาและมีมติรับรองในที่ประชุม รวมทั้งได้ให้การรับรองเบื้องต้นแล้ว เมื่อวันที่ ๒๘ เมษายน ๒๕๖๐ ดังรายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายวิจารณ์ สีมาอาษา)

ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรรมการและเลขานุการ

สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

โทร. ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๐ โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๐๒

ระเบียบวาระที่ ๓ เรื่องเสนอเพื่อทราบ

๓.๑ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท ๘๑-ลำโพง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (ลำโพง-สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบัน รฟม. เป็นผู้ดำเนินการ) กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

กรรมการและเลขานุการ รายงานสรุปต่อที่ประชุมว่า คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ มีมติเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท ๘๑-ลำโพง) และในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖ มีมติเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (ลำโพง-สมุทรปราการ) โดยกำหนดว่า หากมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ และ/หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ ต้องเสนอรายละเอียดการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ก่อนดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง และหากเป็นการเปลี่ยนแปลงด้านเทคนิคที่มีผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ เป็นผู้พิจารณาให้ความเห็นชอบ

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้เสนอรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ โดยจะขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถ ที่ตั้งอยู่ด้านข้างสถานีเคหะสมุทรปราการ จากเดิมก่อสร้างอาคารจอดแล้วจร สูง ๕ ชั้น เป็น ลานจอดรถ เพื่อตอบสนองการพัฒนาโครงการที่อยู่อาศัยของรัฐบาล และเกิดผลกระทบน้อยที่สุด โดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๑๑/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๘ เมษายน ๒๕๕๔ มีมติให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถ เป็น ลานจอดรถ โดยให้นำความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ เสนอคณะกรรมการฯ เพื่อทราบต่อไป

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

รับทราบ มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๑๑/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๘ เมษายน ๒๕๕๔ ที่ให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท ๘๑-ลำโพง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (ลำโพง-สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบัน รฟม. เป็นผู้ดำเนินการ) กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถ เป็นลานจอดรถ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย โดยให้การรถไฟฟ้าขนส่ง

มวทชนแห่งประเทศไทยปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตาม
ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้เสนอในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด .

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้รับรองมติที่ประชุมดังกล่าว ในที่ประชุมแล้ว

**มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ
สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ
สิ่งแวดล้อม (สผ.)**



เลขที่รับ 446.1 วันที่ 27/6/59 เวลา 15.0

ที่ ทส ๑๐๐๙.๔/ ๖ ๗ ๓ ๖-

สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ถนนพระรามที่ ๖ แขวงสามเสนใน
เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๙

เรื่อง ผลการพิจารณารายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท ๘๑-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ของ กรุงเทพมหานคร (ปัจจุบันการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เป็นผู้ดำเนินการ) กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

เรียน ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

อ้างถึง หนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ที่ รฟม ๐๑๘/๕๓๘ ลงวันที่ ๔ มีนาคม ๒๕๕๙

ตามหนังสือที่อ้างถึง การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้เสนอรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท ๘๑-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ของ กรุงเทพมหานคร (ปัจจุบันการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เป็นผู้ดำเนินการ) กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อพิจารณาดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้พิจารณารายงานดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๑๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๘ เมษายน ๒๕๕๙ ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท ๘๑-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบัน รฟม. เป็นผู้ดำเนินการ) กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย โดยให้นำความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อทราบต่อไป อนึ่ง ขอให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท ๘๑-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ของ กรุงเทพมหานคร (ปัจจุบัน รฟม.เป็นผู้ดำเนินการ) กรณีขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง ของ

การรถไฟฟ้า...

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ฉบับหลัก จำนวน ๗ เล่ม ฉบับผู้บริหาร จำนวน ๗ เล่ม พร้อมแผ่น
บันทึกข้อมูล (CD-ROM) จำนวน ๗ แผ่น ซึ่งบันทึกข้อมูลเช่นเดียวกับรายงานฉบับหลักในรูปของ Digital File
(pdf) / Adobe Acrobat เพื่อเป็นเอกสารอ้างอิงและส่งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นางปิยนันท์ ไศภณคณาภรณ์)

รองเลขาธิการฯ รักษาการแทน

เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

สำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๒๒

โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๖

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

**มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ
ตั้งอยู่ที่จังหวัดสมุทรปราการ
ที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ต้องยึดถือปฏิบัติ**




.....

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การขออนุญาตเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. เรื่องทั่วไป 1.1 การแต่งตั้ง คณะกรรมการกำกับ การตรวจสอบและ ติดตามตรวจสอบและ การปฏิบัติตาม มาตรการด้าน สิ่งแวดล้อมในช่วง ดำเนินการก่อสร้าง	ระหว่างก่อสร้างอาจเกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมหลาย ประเด็น เช่น คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การสัญจรของประชาชนและยานพาหนะ ดังนั้น เพื่อให้ การดำเนินการก่อสร้างเป็นไปด้วยความเรียบร้อยเห็นควร กำหนดให้คณะกรรมการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติ ตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในช่วงการดำเนินการก่อสร้าง และปฏิบัติตามความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติอย่างเคร่งครัด	(ก) กำหนดให้มีการแต่งตั้ง "คณะกรรมการกำกับการติดตาม ตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ในช่วงดำเนินการก่อสร้าง" ประกอบด้วย • ปลัดจังหวัดสมุทรปราการ • ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม • ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและ จราจร • ผู้แทนการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย • ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ • ผู้แทนสภาวิศวกรรมการแห่งประเทศไทย • ผู้ทรงคุณวุฒิด้านความปลอดภัย • ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตย์ ระบบขนส่งมวลชน • ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสิ่งแวดล้อม (ข) แต่งตั้งคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานให้สำนักงานนโยบาย	-

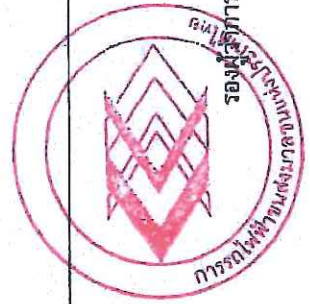


(Signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการโรงไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การขอยุติการเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และดูแลต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.1 การแต่งตั้ง คณะกรรมการกำกับ ติดตามตรวจสอบและ การปฏิบัติตาม มาตรการด้าน สิ่งแวดล้อมในช่วง ดำเนินการก่อสร้าง (ต่อ)		และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ และจัดทำสรุปผลการ ปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวพร้อมรายงานผลการ ดำเนินการให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ค) การดำเนินการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่า โครงการทำให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมีข้อร้องเรียน ให้เจ้าของโครงการ และหรือผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง ผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ ดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้ง สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบด้วย (ง) การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และหรือมาตรการ ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงาน ต้องเสนอ รายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงาน นโยบาย และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ ความเห็นก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการกักเก็บน้ำสายสีเขียว 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 ในการดำเนินการตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการขอ เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81- กรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81- ลำโพง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (ลำโพง-สมุทรปราการ) ของ กรุงเทพมหานคร (ปัจจุบัน รฟม. เป็นผู้ดำเนินการ) การที่ เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการช่วงเบี่ยงสมุทรปราการ และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการกำหนดเพิ่มเติม โดย นำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบ ก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการ โครงการ	-



(Signature)

.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ช่วงบางเขน - สมุทรปราการ การขออนุญาตเปลี่ยนแปลงผังอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.3 หน่วยงานติดตามตรวจสอบ	เพื่อให้การดำเนินการโครงการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย เห็นควรให้มีหน่วยงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงาน	บริษัทรับสัมปทานต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงาน และจัดส่งรายงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณาทุก 6 เดือน	-
2. ธรณีวิทยา/กัญญาการของดินและเสถียรภาพของดิน	<u>ระยะก่อสร้าง</u> ผลกระทบของลักษณะและคุณสมบัติของดินและการดำเนินงานแผ่นดินไหวต่อการออกแบบโครงสร้างของโครงการ โครงสร้างทางวิ่งยกระดับมีการออกแบบระบบฐานรากเป็นเสาเข็มหรือโครงสร้างที่ยึดลงไปในชั้นดินแน่น เพื่อให้โครงสร้างที่รองรับระบบรางมีการเสถียรและทรุดตัวอยู่ในเกณฑ์ของความปลอดภัยของการเดินรถ ระบบยกระดับส่วนฐานรากของจุดเชื่อมต่อการเดินรถ (PTI) และศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) ได้ออกแบบให้เสาเข็มฝังลงไป	<u>ระยะก่อสร้าง</u> (ก) ทำแนวคันดินเพื่อป้องกันการชะล้างดินจากการเปิดหน้าดินเพื่อก่อสร้างโครงสร้างฐานรากบริเวณสถานีที่อยู่ใกล้แหล่งน้ำผิวดิน (ข) ในการก่อสร้างที่มีการเปิดหน้าดินหรือปรับหน้าดิน ต้องอัดชั้นดินใหม่และราบเรียบสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดิน โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน (ค) กิจกรรมก่อสร้างที่ใกล้แหล่งน้ำควรดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง เช่น การปรับพื้นที่ การขุดและถมพื้นที่โครงการเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้างหน้าดินในฤดูฝน	-



.....
(นายธีรพันธ์ เศรษฐินกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม - สถานีบางซื่อ - สถานีบางพลี

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. ทรัพยากรทางกายภาพของ ดินและเสถียรภาพของดิน (ต่อ)	จนถึงชั้นทรายแน่นปานกลางถึงแน่นที่สุดและชั้น ดินเหนียวแข็งถึงแข็งมากที่สุด ซึ่งเป็นบริเวณชั้นดินแข็ง ที่มีการดูดซับพลังงานจากความสั่นสะเทือนได้มากหรือ มีค่าการลดทอนพลังงานมาก รวมทั้งเป็นดินที่มีค่า ความต้านทานแรงเฉือนสูงและมีค่าการยุบตัวต่ำ ดังนั้น จึงมีผลกระทบจากการทรุดตัวของดินในระดับต่ำ ● ผลกระทบจากการปรับเปลี่ยนสภาพพื้นที่เพื่อการ พักพิงหลายชนิด กิจกรรมการขุดหรือถมในพื้นที่ก่อสร้างอาจมีปริมาณ ตะกอนดิน โหลหรือตะกอนตะกอนสูงสู่นำสารอาหารและ โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาการตื้นเขิน อย่างไรก็ตาม จากการเจาะสำรวจดินพบว่าดินตามแนว เส้นทางโครงการชั้นบนสุดเป็นดินเหนียวอ่อนมาก ถึงอ่อน ซึ่งมีความโน้มที่จะเกิดการชะล้างพังทลายของ ดินต่ำ รวมทั้งแนวเส้นทางโครงการอยู่ในพื้นที่ที่มีโอกาสเกิด ดินถล่มต่ำมากและไม่อยู่ในพื้นที่ที่มีโอกาสเกิดหลุมยุบ	(จ) บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ที่จอดรถ ที่เก็บกองวัสดุต่างๆ ซึ่งเป็นพื้นที่ว่างเปล่าปราศจากสิ่งปกคลุม ควรทำให้ มีเสถียรภาพด้วยการโรยการควบคุมหรือปลูกพืช แบบชั่วคราว (ข) ในกรณีที่มีการขุดดินในพื้นที่ก่อสร้างแล้วนำมากองไว้ ต้องวางกองให้ห่างไกลจากแหล่งน้ำ และจัดให้มีที่เก็บ กองโดยเฉพาะ และเก็บในพื้นที่ที่มีดินล้อย่อยอย่างมีขีด	



Q

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. ทรัพยากรทางกายภาพของ ดินและเสถียรภาพของดิน (ต่อ)	ดังนั้นการก่อสร้างโครงการจึงมีผลกระทบต่อการพังทลายของดินในระดับต่ำ สำหรับจุดเชื่อมต่อการเดินทาง (PTJ) ไม่มีแหล่งน้ำในบริเวณใกล้เคียง ส่วนบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) ดินชั้นบนสุดเป็นดินเหนียวอ่อนมากถึงอ่อนถึงแม้ว่าจะมีการเปิดหน้าดินมากกว่าการก่อสร้างสถานี แต่ในพื้นที่ก่อสร้างมีความลาดเอียงต่ำ ดังนั้น การชะล้างพังทลายของดินจึงอยู่ในระดับต่ำ <u>ระยะดำเนินการ</u> โครงสร้างของโครงการส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณเกาะกลางถนน ซึ่งจะมีการปลูกต้นไม้โดยทั่วไป ต้นไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน ส่วนบริเวณพื้นที่ศึกษาที่อยู่ใกล้แหล่งน้ำผิวดิน จะไม่มีการวางรากและดอกลงในคลอง จึงคาดว่าไม่มีผลกระทบด้านการชะล้างพังทลายของดินลงสู่แหล่งน้ำใกล้เคียง สำหรับจุดเชื่อมต่อการเดินทาง (PTJ) พื้นที่ส่วนใหญ่จะถูกปกคลุมด้วยอาคารและพื้นคอนกรีต โดยพื้นที่ที่เป็นดินจะมีการปลูกต้นไม้เพื่อสร้างพื้นที่นิเวศที่ดี ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ		



.....

(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการโรงไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. ทรัพยากร/กษัยการของ ดินและเสถียรภาพของดิน (ต่อ)	ด้านการขุดขุดพื้นที่ดิน ส่วนบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) จะถมพื้นที่สูงจากถนนสุขุมวิทประมาณ 0.5 ม. และมีถนนโดยรอบศูนย์ซ่อมบำรุง ดังนั้น การขุดขุด พื้นที่ดินจากบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงไปพื้นที่ ข้างเคียง จึงอยู่ในระดับต่ำ ทั้งนี้ สำหรับผลกระทบจาก การขุดขุดของสถานี อาคารบริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทาง (PTI) และศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) จะมีน้อยมาก เนื่องจาก มีการออกแบบโครงสร้างของอาคารเพื่อป้องกันการทรุดตัว โดยโครงสร้างอาคารทั้งหมดวางอยู่บนฐานรากแบบใช้ เสาเข็มรับน้ำหนัก อีกทั้งการออกแบบเสาเข็มได้คำนึงถึง พฤติกรรมการรับน้ำหนักของชั้นดินด้วย		
3. คุณภาพน้ำผิวดิน	ระยะก่อสร้าง • สถานีและทางวิ่งยกระดับ จะขุดเปิดหน้าดินเพื่อขุดเจาะทำเสาเข็มและทำฐานราก ของสถานีรถไฟและโครงสร้างทางวิ่งยกระดับ ซึ่งอาจ ทำให้เกิดการชะล้างดินโดยน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำผิวดิน	ระยะก่อสร้าง (ก) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสีย สำหรับรูปรีดเคาะ-กรองใ้อากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสีย จากบ้านพักคนมาก่อนระบายน้ำทิ้งลงสู่ท่อระบายน้ำ สาธารณะ	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการโรงไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	ซึ่งจะส่งผลให้เกิดตะกอนขุ่นในน้ำได้ แต่เนื่องจากบริเวณถนนสุขุมวิท เป็นพื้นที่ที่มีความลาดเอียงน้อยมาก ประกอบกับพื้นผิวถนนเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต จึงมีแนวโน้มที่จะเกิดการชะล้างพังทลายของดินลงสู่แหล่งน้ำผิวดินในระดับต่ำ ประกอบกับการก่อสร้างโครงการในแต่ละจุดจะใช้เวลาไม่นานเพราะโครงสร้างส่วนใหญ่ใช้ระบบคานคอนกรีตรูปกล่องหล่อสำเร็จจากโรงงาน (Segmental Box Girder) โดยจะเคลื่อนย้ายตำแหน่งการก่อสร้างไปตามแนวเส้นทาง จึงส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินในระดับต่ำ จุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง จะมีน้ำเสียที่เกิดจากการอุปโภคบริโภคของคนงานและจากกิจกรรมการก่อสร้าง โดยน้ำเสียจากลานซักล้าง จะไหลลงสู่รางระบายน้ำโดยรอบ ก่อนไหลเข้าป้อมักตะกอน เพื่อตกตะกอนสารอินทรีย์และดักไขมันเพื่อลดความสกปรกในเบื้องต้น จากนั้นระบายลงท่อระบายน้ำสาธารณะบนถนนสุขุมวิท ส่วนขยะน้ำเสียขมุกต้องส่งไปบำบัดโดยระบบ	(ข) เศษวัสดุเหลือทิ้งจากการก่อสร้างต้องจัดเก็บไว้ในที่เหมาะสม และมีผ้าใบปกคลุมป้องกันการชะล้างจากน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำ (ค) การเติมหรือเปลี่ยนถ่ายน้ำมันหล่อลื่นเครื่องยนต์ต้องกระทำด้วยความระมัดระวังมิให้มีการรั่วไหล (ง) จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียเพื่อบำบัดน้ำเสียจากที่พัคนกงานก่อสร้างจนถึงถังบำบัดน้ำเสียเสียรูปแบบถังกรอง-กรองไร้อากาศให้มีขนาดเพียงพอต่อปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากที่พัคนกงานทุกแห่ง โดยใช้เกณฑ์การคิดปริมาณน้ำเสีย 200 ลิตร/คน/วัน (จ) ทำการสูบล้างถังสูบล้างออกจนถึงกระยะ ปีละ 1 ครั้ง (ฉ) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลบำรุงรักษาการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำ (ช) น้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดจากระบบบำบัดน้ำเสียให้ระบบลงท่อระบายน้ำสาธารณะ (ซ) จัดให้มีแนวป้องกันน้ำฝนเป็นเนินจากพื้นที่ก่อสร้าง	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ช่วงบางเขน - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	น้ำบ่อน้ำเสียสำเร็จรูปขุดเจาะและกรองใโรอากาศ ทั้งนี้ น้ำเสียที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างจะมีปริมาณไม่มากนัก เนื่องจากหลุมก่อสร้างจะใช้คอนกรีตผสมเสร็จ จึงไม่มีน้ำเสียเกิดขึ้น สำหรับน้ำเสียที่เกิดจากการล้างเครื่องมือและอุปกรณ์จะถูกรวบรวมลงสู่ท่อตะกอน ก่อนที่จะระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะบนถนน สุขุมวิท โดยไม่มีการระบายน้ำลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ ดังนั้น น้ำเสียจากกิจกรรมการก่อสร้างจึงเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน	(ข) ไม่ให้ไหลป่าลงสู่พื้นที่ผิวจราจร โดยต้องจัดให้มีระบบรวบรวมน้ำดังกล่าวลงสู่ท่อระบายน้ำโดยตรง (ง) ห้ามมีตอม่อลงในคลองหรือทางน้ำสาธารณะตลอดแนวเส้นทาง (จ) ป้องกันไม่ให้วัสดุก่อสร้างตกหล่นในคลอง โดยให้ทำการติดตั้งตาข่ายปกคลุมเพื่อรองรับวัสดุที่อาจตกลง (ฉ) ขนย้ายวัสดุโดยเฉพาะดินและคอนกรีตอย่างระมัดระวัง และกำชับรถบอกรับจ้างจากการเปิดหน้าดินเพื่อป้องกัน การก่อกองล้างโดยนำฝนลงสู่แหล่งน้ำใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง (ช) ในการก่อสร้างที่มีการเปิดหน้าดินหรือปรับหน้าดิน ต้องอัดชั้นดินให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ รวมทั้ง ขนย้ายวัสดุโดยเฉพาะดินและคอนกรีตอย่างระมัดระวัง เพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดินโดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน (ซ) กิจกรรมก่อสร้างที่ใกล้เคียงแหล่งน้ำควรดำเนินการในช่วง ฤดูแล้ง เช่น การปรับพื้นที่ การขุดและถมพื้นที่โครงการ	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางรีง - สมุทรปราการ การขุดเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)		บริเวณสถานี E15 (สำโรง) ที่อยู่ใกล้คลองสำโรง (ก) บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ที่จอดรถ ที่เก็บกองวัสดุต่าง ๆ ซึ่งเป็นพื้นที่ว่างเปล่าปราศจากสิ่งปกคลุม ควรทำให้มีเสถียรภาพด้วยการโรยกรวดปกคลุมหรือปลูกพืชแบบชั่วคราว (ข) ในกรณีที่มีการขุดดินในพื้นที่ก่อสร้างแล้วจำนวนมากไว้ ต้องวางกองให้ห่างไกลจากแหล่งน้ำ และจัดให้มีที่เก็บกองโดยเฉพาะ และเก็บในพื้นที่ปิดล้อมอย่างมิดชิด (ค) จัดให้มีระบบระบายน้ำ รางระบายน้ำ (Gutter) และปอดกตะกอนขนาดเล็กเพียงพอที่จะรองรับน้ำฝนในพื้นที่ก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง ก่อนระบายออกสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ พร้อมติดตั้งคูระบายน้ำและจุดกักตะกอนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถใช้งานได้โดยไม่มีประสิทธิภาพ	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการโรงไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงบางบริ้ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)		(๑) รวบรวมวัตถุอันตราย รวมทั้งน้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้ว และภาชนะปนเปื้อนโดยมีการควบคุมที่เหมาะสม (๒) ห้ามทิ้งขยะมูลฝอยจากชุมชนแรงงาน และวัสดุ การก่อสร้างเหลือใช้ลงในแหล่งน้ำผิวดินหรือท่อระบายน้ำสาธารณะ (๓) จัดให้มีห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาลบริเวณสำนักงานก่อสร้างชั่วคราวและบ้านพักคนงานอย่างเพียงพอ และอยู่ห่างจากแหล่งน้ำผิวดินอย่างน้อย 50 ม. (๓) ตรวจสอบและดูแลห้องส้วมให้ถูกสุขลักษณะอยู่เสมอ และเมื่อถึงกระยะเต็มต้องประสานให้รถดูดส้วมของหน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการทันที (๓) สร้างลานคอนกรีตในบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงเพื่อ กันการซึมของน้ำฝนและไขมันลงสู่ดิน รวมทั้งสร้าง ปอดักและระบบบำบัดน้ำทิ้งก่อนปล่อยออกสู่ภายนอก	



(Signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการโรงไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	<u>ระยะดำเนินการ</u> • สถานีน้ำเสียที่เกิดขึ้น คือ น้ำเสียจากห้องส้วมภายในสถานี (สถานีละ 4 ห้อง) ซึ่งน้ำทิ้งและน้ำเสียจากห้องน้ำของสถานีโรงไฟฟ้า จะถูกรวบรวมด้วยระบบท่อแยกไหลลงสู่บ่อบำบัดน้ำเสียตามตำแหน่งช่องท่อที่กำหนดไว้ เลือกใช้ถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบเดิมอากาศ ติดตั้งที่ตำแหน่งพื้นที่ว่างเกาะกลางถนน คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดแล้วได้เกณฑ์มาตรฐานที่สามารถระบายทิ้งลงสู่ท่อสาธารณะ โดยน้ำทิ้งหลังการบำบัดจะรวบรวมด้วยระบบท่อเพื่อส่งไปยังท่อระบายน้ำสาธารณะบริเวณทางเท้าข้างถนนสุขุมวิท โดยไม่มีการระบายลงสู่แหล่งน้ำผิวดินแต่อย่างใด ส่วนน้ำทิ้งที่ถูกรวบรวมจากห้องอื่นๆ เช่น ห้องเก็บอุปกรณ์ จะถูกรวบรวมลงสู่บ่อบำบัดน้ำเสียเบื้องต้น ที่ติดตั้งไว้บริเวณพื้นที่ว่างเกาะกลางถนน เพื่อทำการปรับสภาพน้ำทิ้งที่อาจมีการปนเปื้อนก่อนระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ ดังนั้น จึงไม่ส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำผิวดิน	<u>ระยะดำเนินการ</u> (ก) จัดให้มีตะแกรงดักขยะก่อนระบายน้ำเสียลงสู่บ่อบำบัดน้ำเสีย (ข) ดักหรือกวาดกากตะกอนจากบ่อบำบัดสภาพน้ำเสียรวมทั้งไขมันและคราบน้ำมันจากบ่อดักไขมันและบ่อดักทรายไขมันร่วมกับรวบรวมไว้ในถังขนาด 200 ลิตร (ค) ส่งกากตะกอน ไขมัน และคราบน้ำมันที่เกิดขึ้นให้หน่วยงานกำจัดของเสียอันตรายที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการนำไปกำจัดต่อไป (ง) ระบายน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะริมถนนหน้าศูนย์ซ่อมบำรุง (จ) ตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบบ่อบำบัดน้ำเสีย เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการบำบัดน้ำเสีย โดยให้มีคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดเป็นไปตามเกณฑ์ที่ออกแบบอย่างสม่ำเสมอ (ฉ) น้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วต้องพิจารณาใกล้กับมาใช้ประโยชน์ในด้านอื่นๆ เช่น รดน้ำต้นไม้ ล้างถนน เป็นต้น เพื่อลดปริมาณการใช้น้ำในพื้นที่โครงการ	<u>ระยะดำเนินการ</u> ตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งจากบ่อบำบัดน้ำทิ้งภายในพื้นที่จุดเชื่อมต่อการเดินท่อน้ำทิ้งก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ และบ่อบำบัดน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ ดัชนีที่ตรวจวัดประกอบด้วย pH, BOD, Sulfide, TKN, SS, TDS, ตะกอนหนัก, น้ำมันและไขมัน และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด โดย 6 เดือนแรกที่โครงการเปิดดำเนินการให้ทำการตรวจวัดทุกเดือน หลังจากนั้นจึงตรวจวัดทุก 4 เดือนตลอดระยะเวลาดำเนินการ ทั้งนี้ กรณีจุดเชื่อมต่อการเดินท่อน้ำทิ้งจากอาคารจอดรถไม่ต้องการดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งตามแหล่งจุดตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งแสดงดังรูปที่ 1



.....

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง ช่วงบางเขน - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	- จุดเชื่อมต่อการเดินทาง มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปจำนวน 2 ถัง โดยถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป WWTP No.1 ออกแบบให้รับน้ำเสียที่รวบรวมจากอาคารจอดรถ ส่วนถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป WWTP No.2 ออกแบบให้รับน้ำเสียที่รวบรวมจากอาคารบริการ โดยน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วจะรวบรวมด้วยระบบท่อเพื่อระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะริมถนน สุขุมวิท โดยไม่มีการระบายน้ำทิ้งลงสู่แหล่งน้ำผิวดิน แต่อย่างใด ดังนั้น จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน - 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 เพื่อช่วยในการควบคุมคุณภาพน้ำทิ้งขึ้น	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการกรณไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	แล้วไหลลงสู่ท่อระบายน้ำริมถนนสุขุมวิทต่อไป ซึ่งไม่มีการระบายน้ำทิ้งลงสู่แหล่งน้ำผิวดินแต่อย่างใด จึงไม่มีผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน		
4. อุทกธรณีวิทยาและ คุณภาพน้ำใต้ดิน	ระยะก่อสร้าง อุทกธรณีวิทยาหน้าใต้ดิน น้ำใช้เพื่อการอุปโภคบริโภคของแรงงานก่อสร้าง และกิจกรรมการก่อสร้าง ใช้น้ำประปาของการประปาเครื่องหลวง โดยทางผู้รับเหมาก่อสร้างจะขอติดตั้งมีเตอร์น้ำชั่วคราว จากการประปาเครื่องหลวง สำนักงานชลประทานสมุทรปราการ โดยไม่มีการใช้น้ำใต้ดินแต่อย่างใด และโครงสร้างของโครงการไม่ได้กีดขวางทิศทางการไหลของน้ำใต้ดินแต่อย่างใด ดังนั้น การดำเนินการก่อสร้างโครงการจึงไม่ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงระดับน้ำใต้ดิน	ระยะก่อสร้าง (ก) จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดกระถัง-กรองไว้รักษาคุณภาพสำหรับห้องสุขาของพนักงาน (ข) หลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องติดตั้งระบบสิ่งปลูกสร้างของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาสู่สิ่งปลูกสร้างออกจากถึงกระถังและทำการฝังกลบให้เรียบร้อย (ค) ห้ามมิให้มีการเทกองมูลฝอยไว้บนพื้นที่หรือกลางแจ้งเนื่องจากมูลฝอยอาจถูกชะล้างและน้ำชะมูลฝอยซึมลงใต้ดิน	



(Signature)

.....
(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการกรณไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงเบร้ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. อุทกธรณีวิทยาและ คุณภาพน้ำใต้ดิน (ต่อ)	คุณภาพน้ำใต้ดิน น้ำเสียที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างสถานีและโครงสร้าง ทางวิ่งยกระดับมีปริมาณน้อยมาก เนื่องจากใช้คอนกรีต รูปกล่องหล่อสำเร็จจากโรงงาน (Segmental Box Girder) โดยน้ำเสียส่วนน้อยเกิดจากน้ำที่ใช้ในการล้างเครื่องมือ และอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง ซึ่งจะปล่อยลงท่อระบายน้ำ สาธารณะบนถนนสุขุมวิท จึงไม่มีผลกระทบต่อคุณภาพ น้ำใต้ดิน สำหรับจุดเชื่อมต่อทางเดินและศูนย์ซ่อมบำรุง จะมีน้ำเสียที่เกิดจากการอุปโภคบริโภคของคนงานและ จากกิจกรรมการก่อสร้าง โดยน้ำเสียจากลานซักล้าง จะไหลลงสู่รางระบายน้ำโดยรอบก่อนไหลเข้าปอดักตะกอน เพื่อตกตะกอนสารอินทรีย์และดักไขมันเพื่อลดความสกปรก ในเบื้องต้น จากนั้นระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ บนถนนสุขุมวิท ในส่วนของน้ำเสียจากห้องส้วม ป่าบัต โดยระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดกระอะ-กรองไร้อากาศ ส่วนน้ำเสียที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างจะมีปริมาณไม่มากนัก		



.....
(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรวมไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. อุทกธรณีวิทยาและ คุณภาพน้ำใต้ดิน (ต่อ)	เนื่องจากก่อสร้างในพื้นที่โครงการจะใช้คอนกรีตผสมเสร็จ จึงไม่น่าเสียเกิดขึ้น สำหรับน้ำเสียที่เกิดจากการล้างเครื่องมือ และอุปกรณ์จะถูกรวบรวมลงสู่บ่อตกตะกอนก่อนที่ จะระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะบนถนนสุขุมวิท ดังนั้น น้ำเสียจากกิจกรรมการก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการ เดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ ต่อคุณภาพน้ำใต้ดิน ระยะดำเนินการ • อุทกธรณีวิทยาน้ำใต้ดิน น้ำใช้เพื่อการอุปโภคบริโภค ใช้น้ำประปาของ การประปานครหลวง โดยไม่มีการขุดเจาะน้ำใต้ดินใช้ และโครงสร้างของโครงการไม่ได้กีดขวางทิศทางการไหล ของน้ำใต้ดินแต่อย่างใด ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบต่อการ เปลี่ยนแปลงระดับและทิศทางการของน้ำใต้ดิน • คุณภาพน้ำใต้ดิน โดยทั่วไปแล้วคุณภาพน้ำใต้ดินจะได้รับผลกระทบหรือ เสื่อมคุณภาพไปจากสภาพธรรมชาติ ก็ต่อเมื่อมี การระบายน้ำเสียที่มีคุณภาพไม่เหมาะสมลงสู่พื้นดิน		



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ช่วงบางซื่อ - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. อุทกธรณีวิทยาและคุณภาพน้ำใต้ดิน (ต่อ)	แต่เนื่องจากในช่วงเปิดดำเนินการ นำเสียจากโครงการจะได้รับ ๆ การบำบัดจนมีคุณภาพน้ำทั้งเป็นไปตามมาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด ส่วนมากของเสียจากระบบบำบัดน้ำเสียจะจัดการโดยให้รถสูบสิ่งปฏิกูลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาสูบเพื่อนำไปกำจัดต่อไป ดังนั้นจึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อปริมาณและคุณภาพน้ำใต้ดิน		
5. คุณภาพอากาศและอุตุนิยมวิทยา	<u>ระยะก่อสร้าง</u> เมื่อมีความเข้มข้นของสารมลพิษที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างทั้งหมด มารวมกับผลการตรวจวัดสารมลพิษที่เจือปนอยู่ในอากาศสูงสุดที่ตรวจวัดได้ในปัจจุบัน (จากการตรวจวัดในระหว่างวันที่ 8-12 ตุลาคม 2550) ณ จุดตรวจวัดบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ศึกษา สรุปได้ดังนี้ ทางจังหวัดระดับ สถานี และจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ค่าความเข้มข้นของสารมลพิษที่เจือปนอยู่ในอากาศส่วนใหญ่ยังไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปตามที่กฎหมายกำหนด โดยมีเพียงฝุ่นละอองรวมที่มีค่าเกินมาตรฐานสำหรับ	<u>ระยะก่อสร้าง</u> (ก) จัดเก็บทำความสะอาดบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเมื่อเสร็จสิ้นกิจกรรมก่อสร้างและจัดระเบียบการวางวัสดุ/อุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง (ข) จัดให้มีรั้ว/กำแพงที่บิวทราว สูงอย่างน้อย 2 ม. ปิดกันโดยรอบบริเวณที่มีการเปิดหน้าดิน หรือขุดเจาะเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองเข้าไปยังผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณริมถนนสุขุมวิท และรื้อออกเมื่อการก่อสร้างงานฐานรากแล้วเสร็จพร้อมกับการคืนผิวจราจร	<u>ระยะก่อสร้าง</u> ตรวจวัดคุณภาพอากาศระยะก่อสร้าง (TSP, PM10, ความเร็วและทิศทางลม) ในพื้นที่ที่ไวต่อผลกระทบประกอบด้วย สก.สำโรงเหนือ, หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์, โรงเรียนพนมดงอินทียา, หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ และวัดโคกการาม โดยทำการตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ให้ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) ทุก 3 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ ตำแหน่งจุดตรวจวัดคุณภาพอากาศแสดงดังรูปที่ 1



2

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศและอุทกนิยมนวิทยา (ต่อ)	จุดก่อสร้างที่อยู่บริเวณถนนสุขุมวิทที่ในบางวันมีค่าเกินมาตรฐานอยู่แล้วอันเนื่องมาจากยานพาหนะที่มีจำนวนมากบนถนนสุขุมวิท อย่างไรก็ตามเนื่องจากในระยะก่อสร้างได้มีการกำหนดมาตรการในการป้องกันฝุ่นละอองให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด รวมทั้งในการก่อสร้างจะใช้เวลาในการก่อสร้างเพียงช่วงเวลาสั้นๆ ดังนั้น ผลกระทบจากสารมลพิษที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างที่อาจมีต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงจึงจัดอยู่ในระดับปานกลางถึงต่ำ โดยเมื่อปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขที่กำหนดไว้จะช่วยให้ผลกระทบลดลงไปได้ • ศูนย์ซ่อมบำรุง ค่าความเข้มข้นของสารมลพิษที่เจือปนอยู่ในอากาศทั้งหมดยังอยู่ในระดับต่ำและไม่เกินค่ามาตรฐาน ดังนั้นผลกระทบจากสารมลพิษที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างทั้งหมดจึงจัดอยู่ในระดับต่ำ โดยเมื่อปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่กำหนดไว้จะทำให้ช่วยลดผลกระทบลดลงไปได้	(ค) จัดให้มีสิ่งปิดคลุมวัสดุก่อสร้างอย่างมิดชิด โดยเฉพาะวัสดุก่อสร้างประเภทดิน หิน หวาย เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่น หรืออาจกองวัสดุในพื้นที่ที่มีผนังปิดที่ด้านบนและด้านข้างอีก 3 ด้าน (ง) รถบรรทุกที่ใช้ขนส่งวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้างจะต้องมีผ้าใบหรือพลาสติกปกปิดคลุมส่วนการบรรทุกวัสดุให้มิดชิดและควบคุมพนักงานขับรถให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 40 กม./ชม. (จ) จัดพรมหน้าบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง บริเวณที่อาจก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นและอง เช่น กองวัสดุหินทรายหรือบริเวณที่มีการเปิดหน้าดิน ขุดเจาะ รวมทั้งแรงชนย้ายกองดินที่ขุดขึ้นมาออกจากพื้นที่โดยเร็วที่สุด (ฉ) การผสมคอนกรีตต้องดำเนินการนอกพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากปูนซีเมนต์และทราย (ซ) กำหนดให้บริเวณที่ทำการผสมคอนกรีตต้องห่างจาก	



๒

นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)
รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียว (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการกรกไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีเปลี่ยนแปลงแผนผังอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศและ อุตุนิยมวิทยา (ต่อ)		ชุมชนที่อาศัยอย่างน้อย 100 ม. หรือเป็นระบบปิดทั้งหมด และต้องกันรั้วสูงอย่างน้อย 3 ม. รอบบริเวณที่ทำการดังกล่าว (ข) ดูแลสภาพเครื่องยนต์/เครื่องจักรกลต่าง ๆ ที่ใช้ในการก่อสร้างให้มีสภาพสมบูรณ์ได้ตามมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบกเพื่อลดปัญหาการปล่อยเขม่า/ควันจากเครื่องยนต์ที่ไม่สมบูรณ์ (ค) ต้องจัดทำป้ายทงเลียงให้ผู้สัญจรหลีกเลี่ยงไม่ใช้เส้นทางอื่น ๆ และต้องประสานกับสถานีตำรวจที่รับผิดชอบในแต่ละแนวเส้นทางเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้สัญจรให้การจราจรลื่นไหลได้สะดวก อันจะทำให้ปัญหามลพิษที่เกิดขึ้นจากการจราจรติดขัดลดลง (ง) ต้องมีพื้นที่ที่ใช้สำหรับล้างล้อรถเพื่อทำความสะอาดก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง	



๑๘

.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรวมไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศและ อุตุวิทยวิทยา (ต่อ)		(ง) วางแผนกองวัสดุในบริเวณก่อสร้างเท่าที่จำเป็นและวางแผนการเปิดและปิดผิวหน้าดินด้วยวัสดุที่สามารถป้องกัน การพังกระจ่ายของฝุ่นละออง โดยจะต้องดำเนินการปิดผิวดินทันทีที่ไม่มีความจำเป็น (ฉ) ต้องกำจัดการดิน ทราบ โคลน ที่ตกหล่นอยู่รอบนอกบริเวณโดยรอบรั้วพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำ ถ้าอากาศแห้งให้ทำการฉีดน้ำรดเพื่อลดฝุ่นหรือกวาดแบบเปียก (ช) การเปิดผิวหน้าด้วยวัสดุคอนกรีต หรือยางมะตอย ไม่ควรให้แผ่นเหล็กวางปิดไว้ ซึ่งต้องทำให้เรียบร้อยก่อนเวลา 05.00 น. เพื่อป้องกันการพังกระจ่ายของฝุ่นละอองเนื่องจากรถยนต์วิ่งผ่าน (ซ) ต้องล้างถนนตลอดช่วงที่มีการก่อสร้างในเวลากลางคืนอย่างน้อยสัปดาห์ละ 4 วัน จัดให้มีป้ายปกคลุมเพื่อรองรับวัสดุซึ่งอาจตกลงมาจากการดำเนินการก่อสร้างเหนือระดับพื้นดิน 10 ม. และเพื่อป้องกันการพังกระจ่ายของฝุ่นละออง	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการโรงไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงเบิ้ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศและ อุตุวิทยวิทยา (ต่อ)		(ผ) กำหนดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนตั้งอยู่บริเวณใกล้แนวเส้นทางมากที่สุด พร้อมมีป้ายและหมายเลขโทรศัพท์ติดไว้และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำตลอด 24 ชม. โดยเมื่อมีการร้องทุกข์ให้ดำเนินการจัดการแก้ไขปัญหาในทันที แล้วรวบรวมผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาย่อยอย่างน้อยเดือนละ 10 ครั้ง เพื่อเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในช่วงดำเนินการก่อสร้างทุกครั้ง และแจ้งผู้ร้องเรียนให้ทราบความคืบหน้าและผลการดำเนินการทุกครั้ง ภายหลังจากที่ได้ดำเนินการแก้ไขหรือเยียวยาเรื่องร้องเรียนดังกล่าวแล้วเสร็จเป็นกรณีๆ ไป	





.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางบริ้ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศและ อุตุนิยมวิทยา (ต่อ)		(ณ) ตรวจสอบและบำรุงรักษาอุปกรณ์เครื่องยนต์/เครื่องจักรต่างๆ ที่ใช้ในกิจกรรมการก่อสร้าง รวมทั้งยานพาหนะอย่างสม่ำเสมออย่างน้อยสัปดาห์ละ 1 ครั้ง เพื่อป้องกันการแพร่กระจายของมลพิษทางอากาศ (ด) กำหนดเส้นทางจราจรในพื้นที่ก่อสร้างและเส้นทางสำหรับขนส่งให้ชัดเจน เพื่อช่วยลดปัญหามลพิษจากยานพาหนะ (ค) บำรุงรักษาเส้นทางให้อยู่ในสภาพดีและปรับสภาพผิวจราจรให้ดีขึ้นเดิม เมื่อการก่อสร้างเสร็จ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่น (ข) คัดตั้งปล่องทิ้งวัสดุหรือเศษคอนกรีตเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองสำหรับการก่อสร้างทุกแห่ง (ก) คัดขยาดีหรือพลาสดักเมื่อทำการก่อสร้างโครงสร้างส่วนบนทุกแห่ง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่น	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การขยับเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศและอุณหภูมิอากาศ (ต่อ)	ระยะดำเนินการ โครงสร้างของสถานีรถไฟฟ้าจะปกคลุมผิวจราจรบางส่วน (150x21.15 ม.) โดยในการออกแบบได้ลดขนาดสถานีรถไฟฟ้าโดยเฉพาะความกว้างลง (จากเดิม 22.5 ม. เหลือ 21.15 ม.) ในขณะที่แนวเขตทางกว้างประมาณ 30 ม. ทำให้โครงสร้างของสถานีไม่อยู่ในระยะประชิดอาคารสองข้างทางจนทำให้สามารถระบายอากาศและสามารถระบายอากาศออกจากพื้นที่ได้ สถานีนี้ได้จึงพบว่าบนถนนไม่ได้สถานีมีปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂)	(ข) บริเวณลานจอดรถที่ตั้งอยู่ใกล้กับโรงเรียนปราณีวนบุตรและบ้านเรือน รวมทั้งศูนย์ซ่อมบำรุงที่ตั้งอยู่ใกล้กับหมู่บ้านเมฆฟ้าวิมล ต้องปลูกต้นไม้เพื่อเป็นพื้นที่กันชน (Buffer Zone) ต้นไม้ที่ปลูกต้องมีใบหนาและทรงสูงอย่างน้อย 2 แถว เช่น อโศกอินเดีย เป็นต้น เพื่อช่วยดูดซับมลสารจากลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุง	ระยะดำเนินการ ตรวจวัดคุณภาพอากาศ (CO, NO₂, ความเร็วและทิศทางลม) ในพื้นที่ใกล้เคียงผลกระทบประกอบด้วย สก.สำโรงเหนือ, หมู่บ้านแสนสุข, นิเวศน์, โรงเรียนหม่อมคุณวิทย์, หมู่บ้านเมฆฟ้าวิมลและวัดอโศการาม โดยทำการตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ให้ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) ทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินการ 30 ปี



.....

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศและอุณหภูมิ (ต่อ)	สูงสุดประมาณ 18.8 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป จึงไม่เกิดการสะสมของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) จนเกิดอันตรายต่อผู้สัญจรบนถนน บางกอกน้อยและอยู่อาศัยในบริเวณสองฝั่งถนน การสัญจรไปมาของยานพาหนะบนถนนสุขุมวิท ไม่ทำให้ปริมาณ CO และ NO₂ เพิ่มขึ้น จนทำให้ความเข้มข้นเกินค่ามาตรฐานหรือเป็นอันตรายต่อสุขภาพของชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงรวมทั้งพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบที่อย่างใดจากปริมาณและองศาที่ตรวจวัดได้ซึ่งมีบางครั้งที่ค่าสูงเกินมาตรฐานโดยเฉพาะในบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่นรวมทั้งมีฝุ่นละอองที่ติดมากับยานพาหนะอาจจะสะสมอยู่ได้สถานี ดังนั้น บริเวณสถานี E15 (สำโรง) จึงต้องมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในการที่พบว่ามีการเปิดดำเนินโครงการทำให้เกิดการสะสมของฝุ่นละอองบริเวณได้สถานี	บนถนนเพื่อลดฝุ่นละอองที่ตกลงบนพื้นต่อไป (ก) กำหนดให้มีการควบคุมการใช้รถบรรทุกในเขตเมือง โดยเฉพาะถนนสุขุมวิท เพื่อเป็นการลดมลพิษที่เกิดจากไอเสียรถบรรทุก	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม - ตรวจวัดฝุ่นละอองไม่เกิน 10 ไมครอน (PM10) บริเวณได้สถานี E15 (สำโรง) โดยทำการตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ให้ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) ทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ 30 ปี - ให้นำผลการตรวจวัดที่ได้มาเปรียบเทียบกับข้อมูลผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศของกรมควบคุมมลพิษที่สถานีบางนาและสมุทรปราการ พร้อมทั้งวิเคราะห์และสรุปผลที่ได้ตำแหน่งจุดตรวจวัดคุณภาพอากาศแสดงดังรูปที่ 1



๖

.....
(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางบริง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงแผนผังอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศและ อุตุนิยมวิทยา (ต่อ)	- บริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทาง พื้นที่ด้านหน้าจัดให้เป็นพื้นที่สำหรับรถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ และรถรับ-ส่งทั่วไป มีการจัดพื้นที่แบบ Zoning คือ พื้นที่ส่วนที่มีคนพลุกพล่านอยู่ด้านหน้า โดยเฉพาะส่วนที่มีความถี่ในการเข้าออกรถ เช่น รถจักรยานยนต์รับจ้าง จะอยู่บริเวณด้านหน้าสุด จากการจัดพื้นที่ดังกล่าวทำให้พื้นที่บริเวณด้านหน้ามีปริมาณการจราจรหนาแน่น สามารถระบายมลพิษทางอากาศจากรถยนต์ได้ดี เนื่องจากพื้นที่เป็นลานโล่ง สำหรับพื้นที่ด้านในเป็นอาคารสำหรับจอดรถยนต์ส่วนบุคคลส่วนใหญ่จะเข้าจอดในช่วงเช้าแล้วเดินทางกลับในช่วงเย็น ซึ่งรูปแบบของอาคารจอดรถเป็นไปตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง อาคารจอดรถ พ.ศ. 2521 ดังนั้นบริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทาง จึงมีผลกระทบต่อดุลยภาพอากาศในระดับต่ำ - บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงไม่มีแหล่งกำเนิดมลพิษทางอากาศ เนื่องจากบริเวณดังกล่าวไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศแต่อย่างใด		



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง ช่วงบางเขน - สมุทรปราการ กรมโยธาธิการและผังเมือง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. เสียง (ต่อ)	ซึ่งผู้รับเสียงในบริเวณพื้นที่รอบนอกทางจุด ได้แก่ โรงเรียนอนุบาลนนทบุรี ผู้ได้สัมผัสเสียง และหมู่บ้าน แสนสุขนิเวศน์ จะได้รับเสียงเกิน 70 dB(A) เล็กน้อย - จุดเชื่อมต่อต่อการเดินทาง จุดเชื่อมต่อการเดินทางที่ต้องมีการเจาะเสาเข็มเพื่อ ทำฐานรากอาคารต่างๆ และลานจอดรถ โดยพื้นที่อยู่ ติดขอบที่ดินโดยรอบจะได้รับระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง 89.8 dB 94.6 dB(A) ซึ่งไม่เกินค่า(A) ซึ่งเกินค่ามาตรฐาน และระดับเสียงสูงสุดจากการก่อสร้าง มาตรฐานระดับเสียง สูงสุด (115 dB(A)) - ศูนย์ซ่อมบำรุง ผลการคำนวณระดับเสียงจากการก่อสร้างโดยอ้างอิง ค่าระดับเสียงของเครื่องเจาะเสาเข็มเนื่องจากเป็น เครื่องจักรที่มีระดับเสียงสูงในการก่อสร้างโครงการ พื้นที่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการและคาดว่าจะได้รับ ผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากกิจกรรมการก่อสร้าง	ตลอด 24 ชม. โดยเมื่อมีการร้องทุกข์ ให้ดำเนินการ จัดการแก้ไขปัญหาในทันที แล้วรวบรวมผลการดำเนินการ แก้ไขปัญหาย่อยน้อยเดือนละ 10 ครั้ง เพื่อเสนอต่อ ที่ประชุมคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและ การปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในช่วงดำเนินการ ก่อสร้างทุกครั้ง และแจ้งผู้ร้องเรียนให้ทราบความ คืบหน้าและผลการดำเนินการทุกครั้ง ภายหลังจากที่ ได้ดำเนินการแก้ไขหรือเยียวยาเรื่องร้องเรียน ดังกล่าวแล้วเสร็จเป็นกรณีไป (ข) การจัดอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล เช่น ที่อุดหู (Ear Plug) หรือที่ครอบหู (Ear Muff) สำหรับคนงาน ที่ทำงานในบริเวณก่อสร้างที่มีเสียงดังในเวลางาน ไม่เกิน 8 ชม. (ข) พนักงานชั่วคราวควรใช้หน้ากากแบบยางเพื่อลดความดัง ของเสียง และจะใช้แผ่นเหล็กเมื่อจำเป็นเท่านั้น (ข) กำหนดช่วงเวลาในการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดัง	ตำแหน่งจุดตรวจวัดระดับเสียงแสดงดังรูปที่ 1



.....
(นายวิรัตน์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

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



(Signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. เสียง (ต่อ)	ดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบจากเสียงรบกวนที่ได้กำหนดไว้ จะทำให้ผลกระทบของเสียงรบกวนจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการลดลงมาอยู่ในระดับที่ยอมรับได้	(Perforated Aluminum) และใยแก้ว (Fiber Glass) ซึ่งเป็นวัสดุที่มีน้ำหนักเบา และสามารถลดการสะท้อนเสียงได้ดี โดยเมื่อเสียงจากยานพาหนะได้สทกในมายังวัสดุซับเสียง เสียงส่วนหนึ่งจะผ่านแผ่นอะลูมิเนียมที่เจาะรูไว้ภายในใยแก้วช่วยดูดซับเสียง จึงทำให้เสียงจากพาหนะสะท้อนเข้าเพดานลงไปยังพื้นถนนลดลง	มาตรการพิจารณาตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<u>ระยะดำเนินการ</u> เนื่องจากอาคารที่อยู่ริมถนนสุขุมวิทไม่ได้อยู่บริเวณถนนตลอดแนว โดยบริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครใหญ่ไม่มีอาคารสูงประชิดทั้งสองข้างทำให้ข้างใต้สถานีมีสภาพเป็นอุโมงค์เสียงจึงสามารถกระจายออกไปได้ข้างใต้มีเพียงสถานี E15 (สำโรง) ที่เป็นชุมชนค่อนข้างหนาแน่นมีอาคารพาณิชย์สูง 2-4 ชั้น ทั้ง 2 ด้าน แต่เนื่องจากมีระยะถอยร่นค่อนข้างกว้าง (~ 5 ม.) คือสถานีไม่ได้อยู่ประชิดถนน ดังนั้นจึงไม่เกิดสภาวะการสะท้อนของเสียงบริเวณใต้สถานีได้อย่างเต็มรูปแบบอย่างไรก็ตาม	<u>ระยะดำเนินการ</u> (ก) ติดตั้งกำแพงกันเสียงชนิดดูดซับเสียงสูง 1.2 เมตร บริเวณผนังกันล้อของทางวิ่งยกระดับในฝั่งที่ผ่านพื้นที่อ่อนไหวและทั้ง 2 ฝั่งในบริเวณประแจสับพลิก รถไฟฟ้าตลอดแนวเส้นทาง นอกเหนือจากการติดตั้งกำแพงกันดกตลอดสองข้างของรางรถไฟฟ้ามหานครจากแบริ่งไปสมุทรปราการดังต่อไปนี้ - โรงเรียนเบญจมสารี ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวา ที่ กม. ที่ 0+200 ถึง กม. 0+275 - ผู้ติดตั้งเบญจมสารี ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งซ้าย	<u>ระยะดำเนินการ</u> ตรวจวัดระดับเสียงในพื้นที่ที่โครงการได้รับเสียงจำนวน 5 จุด ได้แก่ หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์, โรงเรียนเทพศิรินทร์, สถานีรถไฟฟ้ามหานคร, หมู่บ้านเทพศิรินทร์ และวัดโศภนการามมีดัชนีที่ทำการติดตามตรวจสอบ ประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (Leq 1 hr.), ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr.), ระดับเสียงสูงสุด (Lmax), ระดับเสียง L₉₀ และระดับเสียงกลางวันกลางคืน (Ldn) โดยตรวจวัด ระดับเสียงที่เกิดจาก



(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียว (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงเบร้ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. เสียง (ต่อ)	ควรมีมาตรการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียงที่อาจเกิดขึ้น - จุดเชื่อมต่อการเดินทาง และลานจอดรถแบ่งเป็นพื้นที่สำหรับจอดรถประมาณ 500 คัน ส่วนที่เหลือสามารถจัดให้เป็นพื้นที่สำหรับรับรถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ และรถรับ-ส่งทั่วไป ดังนั้นแหล่งกำเนิดเสียงมาจากเครื่อง/ท่อไอเสียรถ เนื่องจากจุดเชื่อมต่อการเดินทางตั้งอยู่บริเวณเขตเมืองที่มีชุมชนหนาแน่น โดยส่วนใหญ่เป็นโรงงานอุตสาหกรรมและมีบ้านเรือนอยู่ทางด้านซ้าย ดังนั้นเสียงที่เกิดขึ้นดังกล่าวยังสามารถกระจายออกได้ทุกทิศทางทำให้ระดับเสียงต้องบริเวณโดยรอบพื้นที่สูงจนเกินมาตรฐาน - พื้นที่ส่วนใหญ่ของศูนย์ซ่อมบำรุงเป็นที่พักอาศัยพักไฟฟ้า และมีพื้นที่ส่วนหนึ่งเป็นโรงซ่อมบำรุงหลัก ซึ่งไม่มีแหล่งกำเนิดเสียงที่มีระดับสูงมากนัก โดยกิจกรรมที่ทำให้เกิดเสียงดัง ได้แก่ ภารเจียรล้อ จะดำเนินการใน	ที่ กม. 1+850 ถึง กม. 1+925 - พื้นที่กันชนข้างเอวด้าน ติดตั้งบริเวณผนังกันล่อฝั่งซ้าย บริเวณผนังกันล่อฝั่งซ้ายที่ กม. 3+450 ถึง กม. 3+650 - โรงเรียนพรวิมลวาระ ติดตั้งบริเวณผนังกันล่อฝั่งซ้าย ที่ กม. 5+000 ถึง กม. 5+075 - พื้นที่กันชนที่ทางรถไฟ ติดตั้งบริเวณผนังกันล่อฝั่งซ้าย ที่ กม. 5+825 ถึง กม. 5+883 - โรงเรียนนายเรือ ติดตั้งบริเวณผนังกันล่อฝั่งขวา ที่ กม. 5+700 ถึง กม. 5+883 และ กม. 6+033 ถึง 6+275 - วัดมทาวงษ์ ติดตั้งบริเวณผนังกันล่อฝั่งขวา ที่ กม. 6+475 ถึง กม. 6+550 - วิทยาลัยสารพัดช่างสมุทรปราการ ติดตั้งบริเวณผนังกันล่อฝั่งขวา ที่ กม. 6+783 ถึง กม. 6+800	การดำเนินการบริเวณ สถานีรถไฟฟ้ามหานคร 5 วันต่อหนึ่ง ครอบคลุมทั้งวันธรรมดาและวันหยุด โดยตรวจวัดทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินการโครงการ 30 ปี โดยอาจเพิ่มการตรวจวัดในบางบริเวณที่มีปัญหาจากโครงการโดยไม่ได้คาดคิดหรือมีเรื่องร้องเรียน - ตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง บริเวณใต้สถานี E15 (สำโรง) โดยทำการตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ให้ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) ทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินการ 30 ปี - ให้นำผลการตรวจวัดที่ได้มาเปรียบเทียบกับข้อมูลผลการตรวจวัดระดับเสียงของกรมควบคุมมลพิษที่สถานีบางนาและสถานีสมุทรปราการ พร้อมทั้งวิเคราะห์และสรุปผลที่ได้



.....
(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริพันธุ์)
รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธและแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. เสียง (ต่อ)	ห้องที่มีการออกแบบโดยเฉพาะเพื่อให้สามารถลดเสียง ดังจากกิจกรรมดังกล่าวออกสู่ภายนอกได้ โดยห้องเจียร์ ล้อยจะอยู่ในอาคารที่แยกออกมา ตัวอาคารตั้งอยู่ บริเวณกลางพื้นที่ศึกษาห่างจากแนวเขตที่ดินข้างเคียง มากกว่า 97 ม. เพื่อให้ไกลจากชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงมาก ที่สุด สำหรับกิจกรรมการซ่อมแซมอื่นๆ จะดำเนินการ ในโรงซ่อมบำรุงหลังซึ่งผนังอาคารด้านที่ติดชุมชนไม่ใช่ อิฐมวลเบาเพื่อป้องกันเสียง ทั้งนี้ตัวอาคารจะตั้งอยู่ห่างจาก แนวเขตที่ดินด้านที่ติดกับหมู่บ้านแม่ขมิ้นฟาร์มอยู่ ใกล้เคียงพื้นที่ศึกษา 12 ม. พร้อมกับการปลูกไม้ยืนต้น หนาทึบเป็นแนวกันเขตที่ดินโดยรอบ กิจกรรมในส่วนนี้ จึงไม่มีเสียงดังที่จะเล็ดลอดออกไปสู่ภายนอกได้ อย่างมีนัยสำคัญ	• <u>คริสตจักรพระสัญญา</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อย ฝั่งขวา ที่ กม. 7+475 ถึง กม. 7+525 • <u>โรงเรียนสมานัน</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อยฝั่งซ้าย ที่ กม. 7+500 ถึง กม. 7+600 • <u>โรงเรียนสตรีสมุทรปราการ</u> ติดตั้งบริเวณผนัง กันล้อยฝั่งซ้าย ที่ กม. 7+725 ถึง กม. 7+825 • <u>โรงเรียนนวมินทราชินยา</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อย ฝั่งขวา ที่ กม. 8+150 ถึง กม. 8+325 • <u>โรงเรียนเสียมพิทยานุกูล</u> ติดตั้งบริเวณผนัง กันล้อยฝั่งซ้าย ที่ กม. 8+800 ถึง กม. 9+100 • <u>โรงเรียนสมุทรปราการ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อย ฝั่งขวา ที่ กม. 9+250 ถึง กม. 9+338 • <u>โรงเรียนปรางค์นารายณ์</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อย ฝั่งขวา ที่ กม. 11+525 ถึง กม. 11+600 • <u>โรงเรียนบ้านคลองหลวง</u> ติดตั้งบริเวณผนังกัน ล้อยฝั่งขวา ที่ กม. 11+675 ถึง กม. 11+775	ตำแหน่งจุดตรวจวัดระดับเสียงแสดงดังรูปที่ 1



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางรัง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และดูแลต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. เสียง (ต่อ)		• ประแจที่ 1 ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อย่าง 2 ด้าน ที่ กม. 0+818 to 0+895 • ประแจที่ 2 ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อย่าง 2 ด้าน ที่ กม. 1+707 to 1+780 • ประแจที่ 3 ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อย่าง 2 ด้าน ที่ กม. 2+063 to 2+136 • ประแจที่ 4 ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อย่าง 2 ด้าน ที่ กม. 2+646 to 2+723 • ประแจที่ 5 ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อย่าง 2 ด้าน ที่ กม. 4+559 to 4+636 • ประแจที่ 6 ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อย่าง 2 ด้าน ที่ กม. 6+425 to 6+502 • ประแจที่ 7 ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อย่าง 2 ด้าน ที่ กม. 7+047 to 7+124	



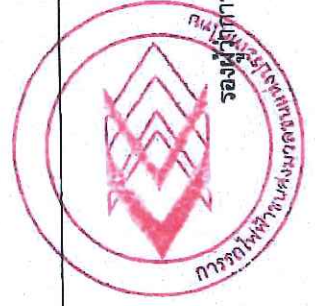
.....

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง ช่วงบางเขน - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. เสียง (ต่อ)		• ประแจที่ 8 ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อย่าง 2 ด้าน ที่ กม. 11+190 to 11+267 • ประแจที่ 9 ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อย่าง 2 ด้าน ที่ กม. 11+512 to 11+589 (ช่วง กม. 11+525 ถึง 11+589 มีการติดตั้งบริเวณ ผนังกันล้อยาวทางด้านโรงเรียนปรางค์ในนาบตร) • ประแจที่ 10 ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อย่าง 2 ด้าน ที่ กม. 12+365 to 12+442 โดยมีรูปแบบกำแพงกันเสียงแสดงดังรูปที่ 2 รวมระยะการติดตั้งกำแพงกันเสียง 3,421 เมตร คิดเป็นพื้นที่ 4,105.20 ตารางเมตร ราคาตารางเมตรละ 10,000 บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 41,052,000 บาท (ข) ตรวจสอบความแข็งแรงของวัสดุติดตั้งเสียงได้สัปดาห์ 1 เดือน (ค) ตรวจสอบยางรองหมุดยึดรางและยางบริเวณเดือล้อ ให้มีสภาพสมบูรณ์ โดยตรวจสอบอย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง	



.....

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ช่วงบางเขน - สมุทรปราการ การขออนุญาตเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. เสียง (ต่อ)		(ง) กำหนดความเร็วรถไฟในช่วงที่ผ่านทางโค้งไม่เกิน 30 กม./ชม. เพื่อความปลอดภัยและลดการเสียดีซีของรางกับล้ออันอาจก่อให้เกิดเสียงดัง (จ) ปลูกรั้วต้นไม้บริเวณสถานีเพื่อช่วยลดการสะท้อนของเสียงบริเวณได้สถานี (ฉ) ป่ารักษาระบบรถไฟฟ้ายางสม่ำเสมอเพื่อให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ และป้องกันเสียงดังจากการเสียดทานของรถกับรางรถไฟ (ช) ป่ารักษา และปลูกรั้วต้นไม้ทดแทนที่ตายไปในบริเวณสถานี ศูนย์ซ่อมบำรุง และลานจอดรถที่มีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่เอกชน/ประชาชน/หน่วยงานราชการ (ซ) ตรวจสอบวัสดุขั้วเสียงให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ และเปลี่ยน/ซ่อมแซมเมื่อพบว่ามีความชำรุดเสียหาย เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการซับเสียงอย่างเหมาะสมตลอดเวลา (ฌ) การเดินรถไฟฟ้ามหานครบ้านเรือนที่มีความสูง 3 ชั้นขึ้นไปควรตรวจสอบเสียงอีกครั้งถ้าเกินค่ามาตรฐาน ต้องติดตั้งกำแพงกันเสียง	



.....
(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงแปลงอาคารจากรถไฟฟ้าเป็นอาคารพาณิชย์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7. ความเสี่ยงสะเทือน	<u>ระยะก่อสร้าง</u> - ระยะห่างของพื้นที่ไวต่อผลกระทบกับเสาตอม่อของสถานี มีค่าอยู่ในช่วง 15-32 ม. ดังนั้นประชาชนจะได้รับผลกระทบจากความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมก่อสร้างในช่วงที่มีการเจาะเสาเข็มสูงสุดไม่เกิน 0.11 มม./วินาที ซึ่งเป็นระดับความสั่นสะเทือนที่ไม่รู้สึกได้ - ระยะห่างของอาคารจอรถกับแนวเขตพื้นที่ศึกษาเท่ากับ 31 ม. ดังนั้นพื้นที่ที่อยู่ติดเขตที่ดินบริเวณที่ก่อสร้างสุดเชื่อมต่อการเดินทางจะได้รับผลกระทบจากความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมก่อสร้างในช่วงที่มีการเจาะเสาเข็มเพื่อก่อสร้างอาคารมีค่าสูงสุด 0.4 มม./วินาที ซึ่งเป็นระดับความสั่นสะเทือนที่ไม่รู้สึกได้ ไม่มีผลต่ออาคารตามมาตรฐาน DIN - ระยะห่างของศูนย์ซ่อมบำรุงกับแนวเขตพื้นที่หมู่บ้านเมฆฟ้าวิมลเท่ากับ 12 ม. ดังนั้นประชาชนจะได้รับผลกระทบจากความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมก่อสร้าง	<u>ระยะก่อสร้าง</u> (ก) ออกแบบการก่อสร้างโดยให้มีระยะห่างระหว่างรางรถไฟฟ้าน้อยที่สุดเพื่อลดความสั่นสะเทือน (ข) กำหนดให้ใช้เข็มเจาะเพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน (ค) หลีกเลี่ยงการเปลี่ยนแปลงระดับของรางรถไฟฟ้ายอย่างรวดเร็ว โดยจัดให้อยู่ในแนวระดับมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ โดยการค่อยๆ เปลี่ยนระดับให้มีความลาดชันไม่เกินร้อยละ 3.5 ตามที่กำหนดไว้ในแบบเบื้องต้น (ง) การเจาะ การขุดผิวหน้าดิน การกระแทก ในรั้วพื้นที่ก่อสร้างให้ทำในช่วงเวลากลางวัน (จ) หากจำเป็นต้องมีกิจกรรมการก่อสร้างใกล้บริเวณที่ไวต่อการได้รับผลกระทบ เช่น โรงเรียน ศาลาพักผ่อนในการเจาะเสาเข็มแต่ละครั้งถึงแม้ว่าต้องเพิ่มจำนวนครั้งก็ตาม ทั้งนี้เพื่อลดความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น	-



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงเบิ้ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7. ความเสี่ยงสะท้อน (ต่อ)	ในช่วงที่มีการเจาะเสาเข็มสูงสุด 2 มม./วินาที ซึ่งเป็นระดับความสั่นสะเทือนที่สามารถรับรู้ได้โดยง่าย	(ก) รถบรรทุกที่ใช้ในการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุก่อสร้าง จะต้องใช้ความเร็วต่ำและใช้ถนนที่ปรับปรุงจราจรเรียบร้อยแล้ว (ข) ในการก่อสร้างถ้าจำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาของถนนชั่วคราวจะต้องมีแผ่นวางปูทับก่อนเพื่อป้องกันความสั่นสะเทือนที่อาจจะเกิดขึ้น (ค) ในกรณีที่มีความสั่นสะเทือนค่อนข้างสูง จะต้องมีการขุดร่องสำหรับเป็นตัวตัดคลื่นที่เกิดจากแหล่งกำเนิดสู่จุดรับ ซึ่งสามารถช่วยลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ (ง) เลี่ยงใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ หรือเครื่องจักรที่เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุด เช่น ใช้เข็มเจาะแทนเขมือตอก เพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น และต้องมีการควบคุมการทำงานอย่างใกล้ชิด เพื่อตรวจสอบความสั่นสะเทือนที่อาจเกิดอันตรายได้ (จ) กิจกรรมการก่อสร้าง เช่น การเจาะ การขุดผิวหน้าดิน	



(Signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการผลิตไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธิและแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7. ความเสี่ยงสะท้อน (ต่อ)		การกระเทก การตก หรือกิจกรรมอื่นๆ ที่ทำให้เกิดความสั่นสะเทือน ให้ทำในช่วงเวลากลางวัน หรือตั้งแต่เวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น เพื่อหลีกเลี่ยงการรบกวนต่อการพักผ่อนของประชาชนที่อาศัยตามแนวเส้นทางโครงการ (ข) กรณีที่คาดว่าจะมีความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจากการดำเนินการ ต้องจัดผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางแก้ไขโดยด่วน (ค) ในระหว่างการก่อสร้างต้องมีการกำหนดข้อปฏิบัติเพื่อให้ผู้รับเหมาใช้มาตรการที่เหมาะสมเพื่อป้องกันความเสียหายที่จะเกิดต่ออาคารและสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ใกล้เคียง	



.....

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการโรงไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7. ความเสี่ยงเชื้อเพลิง (ต่อ)	<u>ระยะดำเนินการ</u> จากข้อมูลการตรวจวัดจากโครงการโรงไฟฟ้าบีทีเอส ในปัจจุบัน สามารถนำมาเทียบเคียงกับการดำเนินการโครงการส่วนขยายได้ว่าเมื่อเปิดให้เส้นทางแล้วจะมีระดับความสั่นสะเทือนเกิดขึ้นใกล้เคียงกัน ทั้งนี้เนื่องจากลักษณะสมบัติของโรงไฟฟ้าและระบบรางใกล้เคียงกัน ดังนั้นเมื่อมีการดำเนินการก่อสร้างขยาย ประชาชนที่อยู่อาศัยบริเวณที่ห่างจากเสาตอม่อตั้งแต่ 10 ม. ขึ้นไป จะรู้สึกสั่นสะเทือนเพียงเล็กน้อยจนถึงมีความรู้สึกรำคาญ และไม่มีผลกระทบต่อการก่อสร้างสิ่งก่อสร้างใกล้เคียง ซึ่งเกิดจากการสั่นไหวของยานพาหนะบนท้องถนน ไม่ได้เกิดจากโรงไฟฟ้าแต่อย่างใด	<u>ระยะดำเนินการ</u> (ก) ตรวจสอบรายการของหมู่บ้านและย่านบริเวณคู่มือให้มีสภาพสมบูรณ์ โดยตรวจสอบอย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง (ข) กรณีที่ได้รับร้องเรียนเรื่องความสั่นสะเทือนทางหน่วยงาน หรือผู้เดินรถต้องแจ้งผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางแก้ไขโดยด่วน	-



๙

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการทั่วไปฝ่ายสิ่งแวดล้อมและแผน (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางรัง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
8. นิเวศวิทยาบก	<u>ระยะก่อสร้าง</u> การก่อสร้างโครงการไม่ก่อให้เกิดผลกระทบใดๆ ต่อสภาพนิเวศวิทยาแบบกึ่งเมือง (Urban Ecology) พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม และพื้นที่ป่าชุมชน สถานประกอบการโรงงานอุตสาหกรรม และพื้นที่อยู่อาศัย เป็นต้น โดยไม่มีพื้นที่ป่าอนุรักษ์ และไม่พบสัตว์ที่หายาก ทั้งนี้ สำหรับพื้นที่บริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง ปัจจุบันเป็นพื้นที่ว่างรอการใช้ประโยชน์ โดยไม่มีต้นไม้และสัตว์ที่ควรอนุรักษ์ต่อไป โดยผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นต่อระบบนิเวศทางบกในระยะก่อสร้าง ได้แก่ การรื้อไม่พุ่มและไม้ประดับที่ปลูกตามเกาะกลางถนน เพื่อสร้างโครงสร้างของระบบรางตลอดแนวเส้นทาง ซึ่งอาจส่งผลต่อสัตว์ที่อาศัยอยู่ในบริเวณดังกล่าว แต่เนื่องจากระบบนิเวศดังกล่าวเป็นระบบนิเวศเมืองที่พื้นที่สีเขียวเป็นพื้นที่เล็ก ๆ ซึ่งจัดเป็นระบบนิเวศที่ไม่สมบูรณ์	<u>ระยะก่อสร้าง</u> (ก) ขุดลอมไม้ยืนต้นและดำเนินการย้ายไม้ดอก ไม้ประดับ บริเวณเกาะกลางถนน และทางเดินเท้าที่จำเป็นจะต้องใช้พื้นที่ในการสร้างด้วยควมระมัดระวังให้แล้วเสร็จ ก่อนการก่อสร้าง ก่อนนำไปปลูกในพื้นที่อื่น เช่น สวนสาธารณะเทศบาลนครสมุทรปราการ เป็นต้น หรือนำกลับมาปลูกเมื่อดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ (ข) จัดบันทึกปริมาณ ชนิด และจำนวนของต้นไม้ที่ทำการย้ายทั้งหมด (ค) การเคลื่อนย้ายเครื่องจักรกลต่างๆ ต้องระมัดระวังมิให้เกิดความเสียหายแก่ต้นไม้ที่อยู่บริเวณใกล้เคียง (ง) ปลูกต้นไม้ทดแทนได้แนวเส้นทางโครงการและทางเดินเท้าภายหลังการก่อสร้างโครงสร้างของสถานีรถไฟฟ้ามหานคร (จ) ต้องทำการดูแลต้นไม้ที่ปลูกทดแทนให้เจริญงอกงามตลอดระยะเวลา 5 ปี หลังจากเริ่มทำการปลูก และ	-



(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้ว่าการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม - สมุทรปราการ - สมุทรปราการ - กรุงเทพมหานคร เป็นสาขาจรด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
8. นิเวศวิทยาบก (ต่อ)	ไม่มีความหลากหลายทางชีวภาพ สัตว์ที่จะได้รับผลกระทบ เป็นสัตว์ที่สามารถปรับตัวและดำรงชีพอยู่ได้ในเมือง จึงไม่ส่งผลกระทบรุนแรงและหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะทำการปลูกต้นไม้และจัดสภาพภูมิทัศน์พื้นที่สีเขียว บริเวณแนวเส้นทางโดยเฉพาะบริเวณสถานีเพื่อความสวยงามและลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และทัศนียภาพที่อาจเกิดขึ้นในบางบริเวณ ทำให้เกิดสภาพของระบบนิเวศในเมืองได้ใหม่ <u>ระยะดำเนินการ</u> การดำเนินการไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพนิเวศวิทยาบก เนื่องจากโครงสร้างสถานีและทางวิ่งยกระดับของโครงการตั้งอยู่บนเกาะกลางถนนสุขุมวิท ซึ่งไม่มีสภาพนิเวศวิทยาบกที่สำคัญ ส่วนจุดเชื่อมต่อ การเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุงเดิมเป็นพื้นที่ว่างรอการใช้ประโยชน์ ไม่มีพันธุ์พืชหรือสัตว์ที่ควรอนุรักษ์ รวมทั้งพื้นที่บริเวณใกล้เคียงโดยรอบส่วนใหญ่เป็นชุมชนบ้านพักอาศัย	ให้ทำการปลูกชดเชยในกรณีที่มีต้นไม้ตาย (ข) ทำการจัดพื้นที่บริเวณ ชนิต ความสูง จำนวนและตำแหน่งของต้นไม้ที่ทำการปลูกชดเชย	
	<u>ระยะดำเนินการ</u> (ก) ปลูกต้นไม้ชดเชยบริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้า หรือพื้นที่ใกล้เคียงโดยพื้นที่ที่มีนำมาปลูกควรเป็นไม้ประเภทไม้ใบและไม้ดอกทรงพุ่มสูง (ข) บำรุงดูแลรักษาและปลูกซ่อมแซมต้นไม้มือให้เจริญงอกงามอย่างต่อเนื่องเป็นระยะเวลาอย่างน้อย 5 ปี ก่อนส่งมอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดูแลต่อไป		



.....
(นายธีรพันธ์ เดชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเข้ม ช่วงแครี่ - สถานีท่าอากาศยาน การขุดลอกและเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
8. วิศวกรรมโยธา (ต่อ)	และโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งไม่มีสภาพในศตวรรษที่ยี่สิบ ที่สำคัญ ดังนั้น การดำเนินการ จึงไม่ส่งผลกระทบต่อ ทรัพยากรชีวภาพแบบที่สำคัญ		
9. วิศวกรรมโยธา	ระยะก่อสร้าง พื้นที่ก่อสร้างสถานี E15 (สถานี) อยู่ใกล้คลองลำโรง ซึ่งอาจมีการชะล้างตะกอนจากการเปิดหน้าดินลงสู่คลองได้บ้าง ทำให้หน้าดินคลองมีความขุ่นเพิ่มมากขึ้น ซึ่งความขุ่นที่เพิ่มขึ้นนี้มีผลรบกวนสิ่งมีชีวิตในน้ำ โดยไปลดการลอดผ่านของแสงและมีผลในการลดการสังเคราะห์แสงและการดำรงชีวิตของแพลงก์ตอนพืช อย่างไรก็ตาม เนื่องจากบริเวณที่จะเปิดหน้าดินเพื่อก่อสร้างสถานีมีขนาดใหญ่มาก (ความกว้างของการเปิดหน้าดินช่วงการทำเสาเข็มและฐานรากสูงสุดประมาณ 8 เมตร) และกิจกรรมในการก่อสร้างส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมที่ใช้พื้นที่น้อยมาก เนื่องจากใช้ระบบคานคอนกรีตรูปกล่องหล่อสำเร็จจากโรงงาน (Segmental Box Girder)	ระยะก่อสร้าง (ก) ห้ามมีตอม่อลงในคลองหรือทางน้ำสาธารณะตลอดแนวเส้นทาง (ข) ดำเนินการก่อสร้างฐานรากและตอม่อที่อยู่ห่างจากริมคลอง 50 ม. ภายในฤดูแล้ง และให้แล้วเสร็จโดยเร็ว (ค) การขนย้ายและเก็บกองวัสดุต้องกระทำด้วยความระมัดระวังมิให้มีการร่วงหล่นลงไม่คล่อง (ง) ต้องจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียแบบติดกับที่จากที่ทัศนมาเก็บก่อสร้างชนิดที่ยังไม่รวมอะ—กรองไว้จากเพื่อบำบัดน้ำเสีย	



(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางรีง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

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



๕

.....
(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณียกเลิกแผนเปลี่ยนแปรงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
9. วิศวกรรมโยธา (ต่อ)	บริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง อยู่ห่างจากคลองชลประทานประมาณ 25 ม. ทั้งนี้ การก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง ไม่มีการระบายน้ำทั้งลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ โดยน้ำทั้งที่ผ่านการบำบัดแล้วจะระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ บนถนนสุขุมวิท ดังนั้น กิจกรรมการก่อสร้างจุดเชื่อมต่อ การเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพนิเวศวิทยาในน้ำของคลองชลประทาน		
	<u>ระยะดำเนินการ</u> แหล่งน้ำผิวดินในพื้นที่ศึกษาที่แนวเส้นทางตัดผ่าน คือ คลองสำโรง ซึ่งในช่วงฤดูฝนอาจมีน้ำชะล้างผิวทางรถไฟ ที่มี การปนเปื้อนและของลงสู่คลองสำโรงได้ แต่เนื่องจาก ปริมาณน้ำและของที่จะปนเปื้อนลงสู่คลองสำโรงมีปริมาณน้อย และถูกเจือจางโดยน้ำฝน ดังนั้น น้ำฝนที่ชะล้างผิวทางรถไฟ จึงอาจส่งผลต่อสภาพนิเวศวิทยาในน้ำของคลองสำโรง เพียงเล็กน้อย ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาองค์ประกอบชนิดของ		



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเข้ม ช่วงบางเขน - สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเข้ม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
9. นิเวศวิทยาในน้ำ (ต่อ)	แหล่งกักตุนน้ำและแหล่งกักตุนน้ำที่อยู่ในคลองสำโรง ซึ่งเป็นกลุ่มที่ขอบอาศัยในแหล่งน้ำที่มีอินทรีย์สารสูง ซึ่งบ่งบอกได้ว่าแหล่งน้ำดังกล่าวมีคุณภาพต่ำอยู่ในสภาพเสื่อมโทรมไม่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของสิ่งมีชีวิตในน้ำ ดังนั้น ผลกระทบของโครงการต่อระบบนิเวศในน้ำจึงอยู่ในระดับต่ำ		
10. การใช้ที่ดิน	<u>ระยะก่อสร้าง</u> - การก่อสร้างดำเนินการบนพื้นที่เกาะกลางถนนเป็นส่วนใหญ่และพื้นที่บางส่วนของบริเวณสถานี มีเพียงช่วงเดียวเท่านั้นที่ดำเนินการนอกแนวถนนออกไป เนื่องจากต้องยกข้ามโครงการถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้ (กาญจนาภิเษก) ซึ่งปัจจุบันเป็นพื้นที่ว่างเปล่า ดังนั้น จึงมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเฉพาะบริเวณเกาะกลางถนนสุขุมวิทที่แนวเส้นทางผ่านและพื้นที่ว่างเปล่าดังกล่าว - การก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ใช้พื้นที่ก่อสร้าง	<u>ระยะก่อสร้าง</u> (ก) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้อาคารถนนบริเวณที่จะทำการก่อสร้างพร้อมทั้งเส้นทางที่ใช้หลบเลี่ยงได้ (ข) กำหนดเขตการก่อสร้างเป็นระยะๆ ละ 500 ม. เมื่อก่อสร้างในระยะนั้นเสร็จแล้วต้องรีบฟื้นฟูพื้นที่โดยทันที (ค) การก่อสร้างต้องใช้ระยะเวลาอย่างรวดเร็วและเป็นไปตามกำหนดเวลาที่ระบุไว้ (ง) ห้ามวางเสาหรือฐานรากใดๆ บริเวณทางแยกทุกแห่ง เด็ดขาด	



(นายธีรพันธ์ เศรษฐินกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเข้ม (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการโรงไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10. การใช้ที่ดิน (ต่อ)	ประมาณ 18 ไร่ โดยใช้พื้นที่บริเวณที่ว่างริมถนนสุขุมวิท โดยในช่วงก่อสร้างจำเป็นต้องมีการขนย้ายวัสดุอุปกรณ์เข้ามาในพื้นที่ จึงอาจส่งผลกระทบต่อจราจรบริเวณด้านหน้าโครงการบ้าง แต่ก็ผลกระทบเพียงเล็กน้อยเท่านั้น เนื่องจากจะไม่มีการขนส่งในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ประกอบกับพื้นที่โดยรอบส่วนใหญ่เป็นโรงงานอุตสาหกรรมและคลังสินค้า ไม่ได้เป็นพื้นที่ชุมชนหนาแน่นที่มีการค้าขายบริเวณถนนมหาพฤฒิ์ ดังนั้นจึงเกิดผลกระทบในระดับต่ำที่ประชาชนสามารถจะปรับตัวได้เช่นเดียวกัน ผลกระทบการใช้ที่ดินบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง คือหากมีการก่อสร้างโครงการ แนวโน้มผลกระทบจากการก่อสร้างหรือเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจะเปลี่ยนไปเฉพาะบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงเท่านั้น โดยใช้พื้นที่ก่อสร้างประมาณ 122 ไร่ ปัจจุบันบริเวณดังกล่าวเป็นก่อสร้างเปล่า ไม่ขณะพื้นที่ที่ซื้อในรัศมีศึกษาจึงมี		



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเข้ม (กมลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม - สถานีกลางบางซื่อ - สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10. การใช้ที่ดิน (ต่อ)	สภาพการใช้ที่ดินเป็นพื้นที่อยู่อาศัยและโรงงานอุตสาหกรรม (ฟอกหนัง) เช่นเดิม เนื่องจากกิจกรรมต่าง ๆ ในการก่อสร้าง ไม่ได้กระทบต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน <u>ระยะดำเนินการ</u> เมื่อมีการดำเนินโครงการแล้ว จะส่งผลให้เกิดการขยายตัวของเมืองตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้มไปยังชานเมืองสมุทรปราการ ซึ่งปัจจุบันบริเวณสองข้างทางส่วนใหญ่เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมอยู่แล้ว แต่อาจมีการเปลี่ยนแปลงในลักษณะที่เป็นการเพิ่มความหนาแน่นมากขึ้น รูปแบบการใช้ที่ดินจากบ้านเรือนหรืออาคารพาณิชย์บางส่วนอาจเปลี่ยนมาเป็นห้างสรรพสินค้า หรืออาคารสำนักงานขนาดใหญ่และทำให้ราคาที่ดินสูงขึ้นได้	<u>ระยะดำเนินการ</u> หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องควบคุมการขยายตัวของชุมชนเมืองและย่านธุรกิจการค้าให้เป็นไปอย่างมีระเบียบ ตามกฎหมายผังเมืองรวมจังหวัดสมุทรปราการ	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สถานีพารากัน การขุดเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10. การใช้ที่ดิน (ต่อ)	การพัฒนาหรือเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจะเปลี่ยนไปเฉพาะบริเวณพื้นที่ก่อสร้างลานจอดรถเท่านั้น ในขณะที่พื้นที่อื่นในรัศมีศึกษา ก็ยังคงมีสภาพการใช้ที่ดินเช่นเดิม เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นเขตโรงงานอุตสาหกรรม แต่อาจมีการเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้ที่ดินบ้างตามความต้องการขยายธุรกิจอุตสาหกรรม ประกอบกับมีแรงจูงใจจากการที่จะได้ใช้บริการรถไฟฟ้ามหานครได้อย่างสะดวก จึงอาจทำให้บริเวณนี้ปรับเปลี่ยนไปเป็นเขตอุตสาหกรรมมากขึ้นและมีพื้นที่พาณิชย์กรรมเกิดขึ้นด้วย • บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงเป็นพื้นที่ว่างสลับกับชุมชนพักอาศัย หมู่บ้านจัดสรร และโรงงานอุตสาหกรรมที่มีแนวโน้มการขยายตัวไม่มากนัก เนื่องจากตั้งอยู่นอกเขตเทศบาลนครสมุทรปราการและห่างจากบริเวณนิคมอุตสาหกรรมบางปูที่เป็นชุมชนใหญ่ การเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้ที่ดินจะขยายตามจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นและความต้องการขยายพื้นที่อุตสาหกรรม ซึ่งไม่ใช่		



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการกองไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - สถานีปลายทาง การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10. การใช้ที่ดิน (๓๐)	ผลกระทบจากการก่อสร้างอาคารศูนย์ซ่อมบำรุง เนื่องจากลักษณะการใช้ประโยชน์หรือได้รับประโยชน์ จากโครงการไม่มีผลโดยตรงเหมือนกับบริเวณที่เป็น สถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงเข้มที่ได้รับประโยชน์ โดยตรง ประกอบกับเป็นพื้นที่ที่อยู่ลึกเข้าไปจากแนว ถนน จึงไม่ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของเมืองชัดเจน ทั้งนี้การพัฒนาและการขยายตัวของพื้นที่นี้มีการควบคุม ด้วยกฎหมายและผังเมืองรวมจังหวัดสมุทรปราการอยู่แล้ว		
11. การคมนาคมและ การขนส่ง	<u>ระยะก่อสร้าง</u> การวิเคราะห์ผลกระทบบนช่วงถนน พบว่าผลกระทบ บริเวณช่วงที่ 1 (ถนนพหลโยธิน-เคหะสมุทรปราการ) ที่ศ ทางออกเมือง ในระหว่างการก่อสร้างทั้งสายมีฐาน รากและการติดตั้ง Segment มีระดับผลกระทบมาก โดยมีค่า VIC Ratio เท่ากับ 0.83 ถึงมากกว่า 1 ในขณะที่ ที่เินทิศทางเข้าเมืองและการก่อสร้างบริเวณช่วงที่ 2 (ศาลากลาง-ปทุมธานี) มีค่า VIC Ratio เท่ากับ	<u>ระยะก่อสร้าง</u> (ก) ประชาสัมพันธ์และเปิดโอกาสให้ประชาชนหรือ ผู้สนใจไปมาทราบล่วงหน้าถึงตำแหน่งที่ก่อสร้าง ระยะเวลาก่อสร้าง และระยะเวลาที่จะคืนผิวจราจร โดยประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อมวลชนแขนงต่าง ๆ เช่น โทรทัศน์ วิทยุ อินเทอร์เน็ต หรือแจกใบปลิว (ข) ประสานงานกับ สบ.สำโรงเหนือ และ สบ.อสมุทปราการ เกี่ยวกับมาตรการจัดการด้านจราจรและกำหนดการ	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงเข้ม (กฤษฎิ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงเบิ้ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
11. การคมนาคมและ การขนส่ง (ต่อ)	0.33-0.68 ซึ่งจัดว่ามีระดับผลกระทบน้อยถึงปานกลาง - การวิเคราะห์ผลกระทบทางแยก พบว่าในระหว่าง การก่อสร้างทั้งสี่ขั้วฐานรากและการติดตั้ง Segment จะส่งผลกระทบต่อการจราจรทุกทางแยก โดยมีผลกระทบ ในระดับมาก - การก่อสร้างทางวิ่งบริเวณทางแยกเทพารักษ์และ ปิ่นเกล้ามีพารายชันตอนกลางก่อสร้างจะมีรูปแบบเหมือนกับ การก่อสร้างในเชิงทั่วไป แต่พื้นที่จราจรช่วงสะพานข้าม คลองสำโรงจะมีความกว้างเหลือเพียง 4.5 เมตร ไม่เพียงพอ สำหรับการเดินรถ 2 ช่องจราจร จึงจำเป็นต้องมีการขยาย ทางขึ้นและลงสะพานอีกข้างละ 1 ช่องจราจร โดยเมื่อ ขยายสะพานแล้วเสร็จ จึงดำเนินการรื้อราวสะพานด้านนอก และพื้นสะพาน ให้มีพื้นที่ก่อสร้างกว้างประมาณ 8 เมตร ซึ่งในบริเวณนี้จะใช้เวลานานกว่าช่วงทางวิ่งทั่วไปโดยจะ รื้อเปิดสะพานจนถึงการก่อสร้างช่วงเสาพร้อมทั้ง Pier Segment แล้วเสร็จ ใช้เวลาโดยรวมประมาณ 60 วัน	จัดระบบจราจรในพื้นที่โดยรอบ (ค) ทดสอบระบบจราจรก่อนการก่อสร้างจริง เพื่อทดสอบ ระบบจราจรที่กำหนดไว้ (ง) แจ้งหน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลจัดการด้านจราจรที่มี ผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง (จ) จัดเวลาเข้า-ออกของรถบรรทุกที่เข้าไปในพื้นที่ ก่อสร้าง รวมทั้งการลำเลียงเครื่องจักรและวัสดุอุปกรณ์ ขนาดใหญ่ต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและต้องหลีกเลี่ยงการขนส่งในช่วงเวลา เร่งด่วนควรทำการขนส่งในช่วงหลัง 23.00 น. และ หยุดการขนส่งก่อน 05.00 น. (ฉ) ควบคุมให้พนักงานขับรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด (ช) ห้ามจอดรถพาหนะชนิดต่างๆ โดยเฉพาะรถบรรทุก ขนาดใหญ่ริมถนนช่วงที่มีการก่อสร้าง (ซ) กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่คอยควบคุมดูแลการเข้า-ออก	



(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการไฟฟ้าส่งพลังงานแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
11. การคมนาคมและการขนส่ง (ต่อ)	หลังจากนั้น จะทำการซ่อมแซมสะพานให้ใช้ได้ตามปกติ ส่วนขั้นตอนการติดตั้ง Segmental Box Girder จะทำได้โดยปิดการจราจรเพียงด้านเดียวเพื่อทำการยก Segment เหมือนกับการก่อสร้างในช่วงทางวิ่งปกติ แต่อย่างไรก็ตาม เนื่องจากทำการก่อสร้างโครงการได้เลือกใช้วิธีที่ส่งผลกระทบต่อความหนาแน่นน้อยที่สุด คือ ใช้ทางคอนกรีตรูปกล่องหล่อสำเร็จจากโรงงาน (Segmental Box Girder) เคลื่อนที่ไปตามแนวเส้นทาง ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินการก่อสร้างในแต่ละช่วงเป็นไปด้วยความรวดเร็วมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ โดยมีระยะทางที่ต้องปิดการจราจรสูงสุดประมาณ 250 เมตร และการก่อสร้างที่จำเป็นต้องปิดการจราจร 2 ช่องในแต่ละทิศทางจะดำเนินการเฉพาะในช่วงเวลาการจราจร 2 ช่องในแต่ละเวลา 24.00-5.00 น. เท่านั้น ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงจัดอยู่ในระดับปานกลางซึ่งเมื่อโครงการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบที่วางต้นไว้ โดยเฉพาะด้าน	ของบรรพบุรุษที่เข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง (ง) กำหนดให้มีป้ายเตือน แฉกกัน กรวย ป้ายจราจรแสงสว่าง เพื่าระบุพื้นที่อันตรายจราจรต่างๆ ที่จำเป็นต้องก่อนเข้าเขตก่อสร้าง ซึ่งเป็นหน้าที่ของผู้รับเหมาที่ต้องทำให้ถูกต้องตามมาตรฐานของ รฟม. เพื่อใช้ในการเตือนและเบี่ยงช่องจราจร (ญ) ต้องรับคืนผิวจราจรภายหลังการเสร็จสิ้นงานฐานรากของแต่ละพื้นที่ และต้องดำเนินการปรับปรุงผิวจราจรดังกล่าวให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ (ง) กำหนดให้ติดตั้งไฟกระพริบบริเวณริมขอบเขตก่อสร้างรวมทั้งติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้า ที่ทำการก่อสร้างทั้งด้านบนและด้านล่าง โดยกำหนดให้คอมไฟแต่ละหลอดมีความสว่างไม่น้อยกว่า 21 ลักซ์ และต้องมีควมสว่างใกล้เคียงกับแสงสว่างตามธรรมชาติมากที่สุด (ง) รณรคให้ประชาชนมาใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ	



(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเข้ม ช่วงบางบัว - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
11. การคมนาคมและ การขนส่ง (ต่อ)	การจัดการจราจร ซึ่งจะช่วยลดผลกระทบด้านการคมนาคม ขนส่งจากกิจกรรมก่อสร้างให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้	มากขึ้น และกำหนดมาตรการห้ามรถที่ไม่มีผู้โดยสาร วิ่งเข้าถนนสุขุมวิทในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการใน ชั่วโมงเร่งด่วน (๖) จัดตั้งศูนย์ประชาสัมพันธ์และประสานงานด้านจราจร เพื่ออำนวยความสะดวกในพื้นที่ก่อสร้างรวมถึง ประชาสัมพันธ์ทางลาดทางเดียว และต้องจัดให้มี หัวหน้าศูนย์ที่สามารถตัดสินใจ และสั่งการได้อยู่ในพื้นที่ และมีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และทางเลี้ยวต่าง ๆ ตลอดเวลา ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำแผนงานก่อสร้าง เพื่อ แสดงการจัดการจราจรบริเวณสถานที่ก่อสร้างเสนอ รฟม. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการ ไม่น้อยกว่า 30 วัน ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องมีการประชุมเพื่อขอคำปรึกษา กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจจราจร	



(Signature)

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

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - สมุทรปราการ การแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
11. การคมนาคมและ การขนส่ง (ต่อ)	<u>ระยะดำเนินการ</u> โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - สมุทรปราการ เป็นนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการส่งเสริมการจัดระบบขนส่งมวลชนให้เชื่อมโยงเป็นโครงข่ายอย่างมีประสิทธิภาพ และพัฒนาคุณภาพการให้บริการของระบบขนส่งมวลชน รวมถึงเพื่อเป็นการประสานการก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานให้สอดคล้องอย่างเป็นระบบกับทิศทางการพัฒนาเมือง และการผังเมืองเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชน ทั้งนี้ จากสภาพการคมนาคมและการบริการที่เกี่ยวข้องใน ปัจจุบันบนถนนสุขุมวิทซึ่งเป็นทางหลวงสายหลัก ซึ่งมีปัญหาการจราจรติดขัดค่อนข้างมากและมีแนวโน้มรุนแรงขึ้นในอนาคต การมีโครงการซึ่งจัดเป็นระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่สามารถขนส่งผู้โดยสารได้คราวละมาก ๆ จึงสามารถแก้ไขปัญหาด้านการเดินทางในเมืองได้อย่างดี โดยเป็นทางเลือกในการเดินทางเพิ่มจากรถประจำทาง และรถแท็กซี่ อีกทั้งเป็นการช่วยบรรเทาสภาพการจราจร	<u>ระยะดำเนินการ</u> (ก) เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานผู้รับผิดชอบได้เสนอขอขออนุญาตทางเดินรถ ให้ชัดเจน (ข) ติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณใต้สถานีและด้านข้างริมทางเดินเท้า เพื่อส่องสว่างมายังผิวจราจรโดยกำหนดให้โคมไฟแต่ละหลอดมีความสว่างไม่น้อยกว่า 21.5 ลักซ์ และต้องมีความสว่างใกล้เคียงกับแสงสว่างตามธรรมชาติมากที่สุด (ค) ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนให้มากขึ้นเพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลให้น้อยลง (ง) ประสานหรือเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่นเพื่อให้สามารถขนถ่ายผู้โดยสารเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ (จ) จัดระบบจราจรบริเวณถนนสายต่างๆ ที่แนวเส้นทางผ่าน ให้มีความสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชน (ฉ) หากบริเวณใต้สถานีได้สถานีได้มีคุณภาพอากาศและเสียง	-



.....

(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง (กลุ่มพื้นที่และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางรี - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
11. การคมนาคมและการขนส่ง (ต่อ)	ที่ติดขัดบนถนน ช่วยลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ทำให้สภาพแวดล้อมดีขึ้นเนื่องจากไฟฟ้าไม่มีการปล่อยสารมลพิษออกสู่บรรยากาศ และเสียงจากการวิ่งของรถไฟฟ้ามีระดับความดังน้อยกว่าเสียงจากการยนต์บนถนนที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น ตลอดจนช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนนจากการใช้รถในปัจจุบันได้มาก รวมถึงส่งผลให้สภาพเศรษฐกิจ-สังคมในพื้นที่ดีขึ้นเนื่องจากเป็นความเจริญมาสู่พื้นที่ โดยประชาชนที่อยู่ในจังหวัดสมุทรปราการสามารถใช้บริการรถไฟฟ้าเพื่อเดินทางเข้าสู่กรุงเทพฯ ได้โดยสะดวก ทั้งนี้ บริเวณสถานี E23 เลหะสมุทรปราการ ซึ่งเป็นสถานีสุดท้ายของโครงการ ได้กำหนดให้มีจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ซึ่งประกอบด้วยอาคารจอดรถ สานจอดรถเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนถ่ายการเดินทางในรูปแบบต่างๆ เช่น รถยนต์ส่วนตัว รถโดยสารแท็กซี่ รถโดยสารประจำทาง หรือรถจักรยานยนต์ มาสู่การเดินทางโดยรถไฟฟ้าได้อย่างสะดวก ดังนั้น ดำเนินการโครงการจึงส่งผลดีต่อกรรมกรคมนาคมขนส่ง	เกินมาตรฐานให้ใช้มาตรการการห้ามรถยนต์ที่ไม่ผู้โดยสารผ่านในช่วงเวลาเร่งด่วน (ข) จัดระบบการจราจรของถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุงให้สอดคล้องกับทิศทางการเดินทางของถนนสุขุมวิทซึ่งเป็นถนนสายหลักที่ประชาชนใช้ประโยชน์ (ข) ติดตั้งไฟส่องสว่างเพื่อส่องมายังผิวถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุงเพื่อช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการวิ่งถนน (ง) ต้องดูแลรักษาผิวจราจรของถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุงให้อยู่ในสภาพดีเสมอ (ญ) จัดให้มีการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรให้เดินทางเดียวบริเวณถนนรอบพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง เพื่อให้ผู้ใช้ถนนสามารถปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง	มาตรการการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



.....

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว (กมลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง ช่วงบางเขน - สมุทรปราการ การขออนุญาตเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
11. การคมนาคมและการขนส่ง (ต่อ)	ในพื้นที่โครงการ สำหรับการมีถนนโดยรอบพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงเป็นการเพิ่ม ความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชนที่อยู่ใกล้เคียง โดยไม่เป็นการกีดขวางการขึ้น-ลงของนักท่องเที่ยวแต่อย่างใด รวมทั้งไม่มีการเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติมเนื่องจากใช้พื้นที่ ภายในของศูนย์ซ่อมบำรุงตามที่กำหนดไว้เดิมอยู่แล้ว ดังนั้น การเพิ่มเติมให้บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงมีถนนโดยรอบ จึงไม่ส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่ใกล้เคียง แต่อย่างใด		
12. ระบบสาธารณูปโภค	<u>ระยะก่อสร้าง</u> การรื้อย้ายสาธารณูปโภคจะดำเนินการเป็นช่วง ๆ ตามแผนงานที่วางไว้ ซึ่งแต่ละช่วงจะใช้เวลาไม่นานนัก โดยก่อนที่จะดำเนินการรื้อย้ายจะมีการแจ้งให้ประชาชนที่ จะได้รับผลกระทบได้ทราบถึงกำหนดการรื้อย้ายสาธารณูปโภค ต่าง ๆ พร้อมทั้งจัดให้มีระบบทดแทนสาธารณูปโภคชั่วคราว เพื่อทดแทนระบบเดิมที่รื้อย้ายออกไป ดังนั้น ผลกระทบที่	<u>ระยะก่อสร้าง</u> (ก) ประสานงานกับหน่วยงานในพื้นที่ที่ได้รับผิดชอบระบบ สาธารณูปโภคที่ต้องมีการรื้อย้าย และหน่วยงาน ดังกล่าวต้องแจ้งให้ประชาชนทราบล่วงหน้าและ กำหนดระยะเวลาการรื้อย้ายให้ชัดเจน (ข) จัดทำแบบรายละเอียดที่แสดงตำแหน่งและชนิด ของสาธารณูปโภคเพื่อนำมากำหนดแผนงานที่ชัดเจน	



(นายธีรพันธ์ เทชะศิริกุล)

รองผู้ว่าการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงแผนอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. ระบบสาธารณูปโภค (ต่อ)	เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับที่ไม่รุนแรง	(ค) จัดทำทางเท้าและทางเข้าชั่วคราวในกรณีที่เกิดทางเข้าหรือทางเท้าได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายอาคารอุปโภค (ง) การกำหนดตำแหน่งของสาธารณูปโภคต่าง ๆ (เช่น ป้ายรถเมล์ หรือตู้ไปรษณีย์) ภายหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จต้องติดตั้งในจุดที่เหมาะสมให้พ้นจากวิถีทางเดินบริเวณทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้าเพื่อกระจายความคับคั่ง (จ) ติดตั้งหรือปรับปรุงไฟสัญญาณเตือน บ้ายต่างๆ ที่เป็นสิ่งบริการเพื่อให้มีสภาพสมบูรณ์และเป็นประโยชน์มากที่สุด (ฉ) ปิดกั้นขอบเขตบริเวณที่ทำการรื้อย้ายที่ชัดเจน รวมทั้งติดป้ายเตือน (ช) จัดให้มีทางเดินเท้าที่มีหลังคาบริเวณที่มีการก่อสร้างบันไดขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้า โดยต้องติดตั้งก่อนเริ่มกิจกรรมการก่อสร้าง	



.....

(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการโรงไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และดูแลต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. ระบบสาธารณูปโภค (ต่อ)		(ข) หากมีการร้องเรียนจากประชาชนว่าการก่อสร้างโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อระบบสาธารณูปโภค ในชุมชนจะต้องรีบดำเนินการแก้ไขทันที (ค) จัดให้มีระบบระบายน้ำ รางระบายน้ำ (Gutter) และ บ่อตกตะกอนขนาดเพียงพอที่จะรองรับน้ำฝนในพื้นที่ บริเวณที่ก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทาง และ ศูนย์ซ่อมบำรุง ก่อนระบายออกสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ พร้อมทั้งดูแลบำรุงรักษาและขุดลอกตะกอนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดเวลา	
	ระยะดำเนินการ เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้ประชาชนใช้บริการ จะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ของชุมชน รวมทั้งในช่วงก่อสร้างโครงการได้มีการรื้อย้ายและติดตั้งสาธารณูปโภคใหม่ทดแทนของเก่าที่รื้อย้ายออกไป ซึ่งทำให้เกิดการปรับปรุง	ระยะดำเนินการ ต้องไม่ระบายน้ำจากโครงสร้างโครงการลงในผิวจราจร ด้านล่างโดยตรง	



(Signature)

.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการกองไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางรี - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. ระบบสาธารณูปโภค (ต่อ)	ระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนา ระบบสาธารณูปโภคของหน่วยงานต่าง ๆ ที่รับผิดชอบเป็น ผลทำให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้จากระบบ สาธารณูปโภคต่าง ๆ มากขึ้นด้วย		
13. เศรษฐกิจ-สังคม	<u>ระยะก่อสร้าง</u> ในการก่อสร้างโครงสร้างระบบรางและสถานีนั้น ถึงแม้ว่าจะเลือกใช้วิธีการก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อ การจราจรน้อยที่สุดแล้วก็ตาม แต่ในบางบริเวณที่มี การจราจรหนาแน่นในช่วงเร่งด่วนอาจทำให้เกิดการชะลอตัว ทำให้เกิดการจราจรติดขัดได้บ้าง ตลอดจนอาจเป็นอุปสรรค ต่อการใช้พาหนะในการสัญจร ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อ สมรรถนะธุรกิจ-สังคมของประชาชนหรือชุมชนในจังหวัด สมุทรปราการได้บ้าง แต่จัดว่าเป็นผลกระทบในช่วงสั้นๆ ที่ประชาชนยอมรับได้ เพราะหลังจากการเปิดดำเนินการ โครงการจะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้การก่อสร้างโครงการอาจช่วยส่งเสริมให้แรงงาน	<u>ระยะก่อสร้าง</u> (ก) กำหนดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนตั้งอยู่ บริเวณใกล้แนวเส้นทางมากที่สุด พร้อมมีป้ายและ หมายเลขโทรศัพท์ติดไว้และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำ ตลอด 24 ชม. โดยเมื่อมีการร้องทุกข์ให้ดำเนินการ จัดการแก้ไขปัญหาในทันที แล้วรวบรวมผลการ ดำเนินการแก้ไขปัญหาย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง เพื่อ เสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการกำกับการติดตาม ตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม ในช่วงดำเนินการก่อสร้างทุกครั้งและแจ้งผู้ร้องเรียน ให้รับทราบความคืบหน้าและผลการดำเนินการทุกครั้ง ภายหลังจากที่ได้ดำเนินการแก้ไขหรือเยียวยาเรื่อง	<u>ระยะก่อสร้าง</u> สำรวจข้อมูลในสนามโดยการสัมภาษณ์ ประชาชนบริเวณพื้นที่โครงการ, สถานประกอบการ, ศาสนสถาน, สถานศึกษาที่อยู่ใกล้เคียง, หน่วยงาน ราชการที่อยู่ใกล้เคียง, ผู้นำชุมชน และผู้ใช้บริการ มิละ 1 ครั้ง ทุกปีในช่วงก่อสร้าง 4 ปีแรก จำนวน 500 ชุด/ปี



(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงเบิ้ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	ท้องถิ่นมีงานทำ ทำให้สภาพเศรษฐกิจ-สังคมของชุมชน ดีขึ้นในภาพรวม	ร้องเรียนดังกล่าวแล้วเสร็จเป็นกรณีๆ ไป (ข) กำหนดให้ดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด (ค) รับฟังข้อเสนอแนะและการแก้ไขปัญหาจากสาธารณชน เพื่อนำไปเป็นข้อมูลป้องกันอุบัติเหตุจากการก่อสร้าง (ง) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนที่จะผ่านพื้นที่ก่อสร้าง ไปใช้เส้นทางอื่น เพื่อลดความเสียหายในการเกิดอุบัติเหตุ (จ) ประชาสัมพันธ์เผยแพร่เกี่ยวกับแผนงานก่อสร้าง แก่ประชาชนที่อาศัยใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ผ่านสื่อต่างๆ เป็นระยะๆ โดยใช้สื่อที่ประชาชน เข้าถึงได้ง่าย (ฉ) ติดตั้งเครื่องป้องกันหรือตาข่ายบริเวณพื้นที่ ก่อสร้าง โดยเฉพาะบริเวณก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้า (ช) ประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้ง ภาครัฐและเอกชน เพื่อดำเนินการที่สอดคล้องและ แก้ไขปัญหาร่วมกันในระหว่างทำการก่อสร้าง	



๘

.....

(นายวิรัตน์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		(ข) เผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนเข้าใจในลักษณะและขั้นตอนในระยะก่อสร้าง โดยเฉพาะระบบป้องกันภัยและลักษณะป้ายสัญญาณเตือนต่างๆ ตลอดจนเส้นทางเบี่ยงทางสำรองในพื้นที่ เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบ พร้อมทั้งจัดเจ้าหน้าที่โครงการดูแลและอำนวยความสะดวกด้านการจราจรระหว่างที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง (ฅ) พยายามหลีกเลี่ยงการกีดขวางหรือรบกวนพื้นที่ใกล้เคียง แต่หากไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ จะต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า และหาวิธีแก้ไขหรือทดแทนและอำนวยความสะดวกให้ (ฉ) ต้องอบรมและควบคุมดูแลพฤติกรรมของแรงงานอย่างใกล้ชิดเพื่อให้ทราบและปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับอย่างเคร่งครัด เพื่อมิให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญหรือเกิดปัญหาขัดแย้งแก่ประชาชนในพื้นที่	



[Signature]

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงเข้ม - สถานีบางซื่อ - สถานีบางพลี - สถานีบางนา - สถานีบางนา - สถานีบางนา - สถานีบางนา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		(ง) สร้างจิตสำนึก ชี้ออกแบบ และใช้ที่ดินของประชาชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการ เพื่อนำมาพิจารณาประกอบในการพัฒนาการปฏิบัติงานและปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน และมีประสิทธิภาพมากขึ้น (ฉ) ตั้งหน่วยรับเรื่องราวร้องทุกข์ที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการที่สำนักงานเขตเพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบต่างๆ เพื่อเร่งแก้ไขและอำนวยความสะดวกให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ (ค) ประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อแจ้งวัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน โดยดำเนินการก่อนการปฏิบัติการใดๆ ในพื้นที่อย่างน้อย 1 เดือน และหารือร่วมกันเป็นระยะเพื่อดำเนินการที่สอดคล้องและแก้ไขปัญหาร่วมกันในระหว่างการทำงานก่อสร้าง	



8

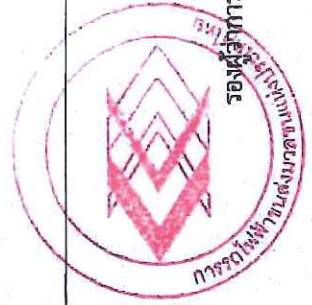
.....

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการฝ่ายสิ่งแวดล้อมและประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม - สมุทรปราการ การขุดเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		(๓) จัดตั้งหน่วยมวลชนสัมพันธ์เพื่อสร้างความเข้าใจอันดีซึ่งกันและกันระหว่างโครงการและประชาชน เพื่อเผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนเข้าใจลักษณะโครงการ โดยจัดให้มีการประชุมรับทราบข้อมูล และรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเพื่อนำมาประกอบการกำหนดแผนงานที่ชัดเจน ให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้อย่างแท้จริง (๔) ในระหว่างการก่อสร้างประชาชนมีส่วนร่วมทั้งกว้างและเฉพาะกลุ่มในวิถีชีวิตและทรัพย์สิน ผู้รับเหมาควรจัดให้มีเวรยามบริเวณพื้นที่โครงการเพื่อสอดส่องดูแลในด้านความปลอดภัยตลอดเวลา (๕) ร่วมกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน เช่น การบริจาคทุนการศึกษา การให้ทุนการแข่งขันกีฬา เป็นต้น (๖) กรณีมีการร้องเรียนเกิดขึ้นต้องให้ความสำคัญในการแก้ปัญหาอย่างจริงจังและโดยเร็ว	



.....

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		(ค) พยายามหลีกเลี่ยงการกีดขวางหรือรบกวนพื้นที่ใกล้เคียง แต่หากไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ จะต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า และหาวิธีแก้ไขหรือทดแทนและอำนวยความสะดวกให้	
	<u>ระยะดำเนินการ</u> การมีโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เป็นการแก้ไขปัญหาโดยเป็นทางเลือกในการเดินทางเพิ่มจากการใช้รถประจำทางและแท็กซี่ ช่วยบรรเทาสภาพการจราจรและภาวะน้ำท่วมราคาแพงที่เข้าสู่ภาวะวิกฤติในปัจจุบัน ซึ่งจะเป็นผลดีต่อสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ สังคม ตลอดจนสุขภาพกายและสุขภาพจิตของประชาชนในพื้นที่ นอกจากนี้จากผลการสำรวจทัศนคติของผู้ได้รับผลกระทบบริเวณแนวเส้นทางทั้ง 4 กลุ่ม คือ ครึ่งเรือน สถานที่ประกอบบริการผู้สัญจรไปมา และผู้ใช้รถไฟฟ้าบีทีเอส ณ สถานีปลายทางพบว่าส่วนใหญ่ยอมรับโครงการ โดยเห็นว่าจะทำให้การคมนาคมสะดวกรวดเร็วขึ้น ลดปัญหาการจราจร และประชาชน	<u>ระยะดำเนินการ</u> (ก) ต้องมีการตรวจสอบสภาพไฟฟ้า ระบบห้ามล้อให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ตลอดเวลา เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้โดยสาร (ข) การเปิดไฟหน้ารถไฟฟ้าในช่วงเวลากลางคืนต้องอยู่ในระดับที่ไม่ส่องเข้าไปยังอาคารข้างเคียง (ค) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารเข้าใจขั้นตอนการใช้บริการอย่างต่อเนื่อง (ง) จัดให้มีการรักษาความปลอดภัยบริเวณสถานีจอดรถรวมทั้งทางเดินเข้า-ออกอาคาร (จ) ดำเนินการติดตามความเห็นของประชาชนเพื่อรับทราบปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการโครงการ เพื่อ	<u>ระยะดำเนินการ</u> สำรวจข้อมูลในสนามโดยการสัมภาษณ์ประชาชนบริเวณพื้นที่โครงการ, สถานีใกล้เคียง, หน่วยงานราชการที่อยู่ในใกล้เคียง, ผู้นำชุมชนและผู้ให้บริการหลังจากเปิดให้แนวเส้นทางให้ติดตามผลทุก 3 ปี จนถึงปีสุดท้าย (ปีที่ 30) รวม 10 ครั้ง



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยทรีและแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงเบรจ - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	ได้รับประโยชน์ รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะว่าควรเปิดให้บริการ โดยเร็ว และควรขยายเส้นทางไปนอกเขตเมือง สำหรับผลกระทบอาจเกิดจากการที่สถานีมีตบ่งหน้า อาคารประกอบธุรกิจการค้า ซึ่งในการออกแบบโดยลด ขนาดความกว้างของสถานีจาก 22.5 ม. เหลือเพียง 21.15 ม. ในขณะที่ถนนสุขุมวิทช่วงที่อยู่ในตัวเมืองกว้าง 6 ช่องจราจร หรือประมาณ 20.5 ม. และมีเขตทางกว้าง 24.5 ม. จึงหัน ทางขึ้นลงของสถานีรถไฟฟ้ามหานคร จึงไม่บังคับด้านหน้าของ ร้านค้า โดยยังสามารถประกอบธุรกิจได้เช่นเดิมและ เป็นผลดีต่อธุรกิจเนื่องจากมีผู้สัญจรโดยรถไฟผ่านร้านค้า มากขึ้น ประกอบกับได้พยายามออกแบบให้โครงสร้างของ สถานีโปร่งโล่งตา จึงไม่สร้างสภาวะหรือผลกระทบดังกล่าว ต่อธุรกิจอาคารพาณิชย์บริเวณสถานี	นำมาดำเนินการและแก้ไขให้เหมาะสม (อ) ประชาสัมพันธ์การดำเนินโครงการในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งแผ่นพับ บ้ายประชาสัมพันธ์ และสื่อต่าง ๆ เช่น วิทยุหนังสือพิมพ์ เป็นต้น (ข) ร่วมกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน เช่น การให้ทุนการศึกษา กับโรงเรียนที่อยู่ในพื้นที่โครงการ การทอดผ้าป่า หรือจัดในวัดที่อยู่ใกล้โครงการ เป็นต้น (ข) จัดให้มีการดูงานหรือทัศนศึกษาในโครงการ เพื่อให้ ทราบลักษณะการดำเนินงานของโครงการ โดยเน้น กลุ่มเป้าหมายผู้นำชุมชน เยาวชน นักเรียน เป็นต้น	



.....

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
14. การโยกย้ายและ การทดแทนทรัพยากร	<u>ระยะก่อสร้าง</u> - การก่อสร้างแนวเส้นทางจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินและทรัพย์สินของประชาชน ซึ่งต้องจ่ายค่าทดแทนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง เป็นที่ดิน 102 แปลง พื้นที่ 149 ไร่ 5.4 ต.ร.ว. อาคาร 15 หลัง และสิ่งปลูกสร้างที่ไม่ใช่อาคาร 61 รายการ คิดเป็นค่าชดเชยที่ดิน 1,181,925,680 บาท และค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้าง 30,662,346 บาท รวมเป็นค่าชดเชยทั้งสิ้น 1,212,588,026 บาท อย่างไรก็ตามหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะจ่ายค่าทดแทนให้เหมาะสมยุติธรรมและรวดเร็ว เพื่อให้ผู้ได้รับผลกระทบสามารถดำรงชีวิตอยู่ต่อไปโดยมีคุณภาพชีวิตไม่ด้อยกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน - การเปลี่ยนแปลงบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง บริเวณสถานีแนวเส้นทางช่วงสามแยกการไฟฟ้า และแนวเขตทางบางส่วน โดยเมื่อพิจารณาในภาพรวมเป็นการช่วยเหลือบางส่วน โดยเมื่อพิจารณาในภาพรวมเป็นการช่วยเหลือ ผลกระทบต่อผู้ที่เคยถูกเวนคืนส่วนใหญ่ ทำให้ผู้ได้รับ	<u>ระยะก่อสร้าง</u> (ก) ประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อแจ้งวัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน โดยดำเนินการก่อนการปฏิบัติการใดๆ ในพื้นที่อย่างน้อย 1 เดือน (ข) ประชาสัมพันธ์เผยแพร่การดำเนินโครงการผ่านสื่อต่างๆ เป็นระยะๆ (ค) สร้างจิตสำนึก ชี้แจงข้อเสนอนะ และข้อคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ศึกษา เพื่อนำมากำหนดกรอบและแผนงานที่ชัดเจน ให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้อย่างแท้จริงและสามารถนำมาใช้ในการปฏิบัติงานในขั้นตอนต่างๆ โดยเฉพาะการจ่ายค่าทดแทนได้อย่างเป็นธรรม (ง) ให้ รฟม. ดำเนินกิจกรรมประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อสร้างความเข้าใจและแจ้งสิทธิที่ควร	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธและแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางรี - สถานีบางซื่อ - สถานีบางเขน - สถานีจตุจักร - สถานีจตุจักร

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
14. การโยกย้ายและ การทดแทนทรัพย์สิน (ต่อ)	ผลกระทบด้านการโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สิน อันเนื่องมาจากการเวนคืนที่ดินทำกินที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมาย ยังคงใช้ประโยชน์ในพื้นที่เดิม แต่อย่างไรก็ตาม ประชาชนส่วนหนึ่งยังคงได้รับผลกระทบด้านการโยกย้าย และการทดแทนทรัพย์สิน ซึ่งอาจได้รับผลกระทบต่อ ความเป็นอยู่และการประกอบอาชีพ ดังนั้น ทางโครงการ จึงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมในด้านการโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สินที่ กำหนดไว้ เพื่อให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด	จะได้รับการชดเชยที่ดินและทรัพย์สินให้กับ ประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ	
	<u>ระยะดำเนินการ</u> หลังการจ่ายค่าทดแทนที่เหมาะสม ยุติธรรม รวดเร็ว และดำเนินการโยกย้ายไปแล้วจนสามารถก่อสร้างแล้ว เสร็จและเปิดใช้งานได้ จะไม่มีปัญหาการเวนคืนและการจ่าย ค่าทดแทนอีกแล้ว แต่อาจมีปัญหาด้านการประกอบอาชีพ อยู่บ้างหากที่อยู่หรือที่ดินใหม่ไม่สามารถทำการได้ให้ เช่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งอาจเป็นปัญหาเนื่องจาก		



๘๖

(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงแปลงอาคารจดทะเบียนเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
14. การโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สิน (ต่อ)	ทำเลที่ตั้ง นอกจากนี้อาจมีปัญหากจากการเปลี่ยนแปลงสภาพสังคมของผู้ที่ถูกโยกย้ายไป ได้แก่ การถูกตัดขาดจากสังคม/ชุมชนเดิม การปรับตัวของที่อยู่อาศัยและที่ประกอบอาชีพ ตลอดจนสถานศึกษาใหม่ปัญหาความเดือดร้อนรำคาญและความเสียหายในเชิงความรู้สึกได้		
15. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	<u>ระยะก่อสร้าง</u> ● ผู้เฝ้าระวังปริมาณและของรวมที่จะเกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างทางวิ่งยกระดับบริเวณด้านหน้าพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติจะมีค่าเฉลี่ยประมาณ 0.224 มก./ลบ.ม. ซึ่งยังไม่เกินค่ามาตรฐาน นอกจากนี้ ปริมาณฝุ่นและของจะเกิดขึ้นไม่คงที่ตลอดทั้งวันในช่วงเวลาที่เป็นมากก่อสร้าง ประกอบกับลักษณะของดินชั้นบนในพื้นที่ศึกษาเป็นดินเหนียว เมื่อมีการขุดขึ้นมากการฟุ้งกระจายของฝุ่นและของจะค่อนข้างต่ำ เนื่องจากมีลักษณะอนุภาคที่เกาะติดกันแน่นและความชื้นอยู่สูง	<u>ระยะก่อสร้าง</u> (ก) ควบคุมการฟุ้งกระจายของฝุ่นและของให้เป็นไปตามรายละเอียดของมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ด้านคุณภาพอากาศอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันการรบกวนต่อการประกอบภารกิจของพระสงฆ์ โดยเฉพาะการก่อสร้างช่วงที่อยู่ใกล้เคียงศาสนสถานต่าง ๆ ทุกแห่ง (ข) ควบคุมระดับความสั่นสะเทือนและเสียงให้เป็นไปตามรายละเอียดของมาตรการป้องกันและลด	-



QR

.....

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงเข้ม - สมุทรปราการ การขุดเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
15. ประวัติศาสตร์และ โบราณคดี (ต่อ)	ดังนั้น ผลกระทบจากการกระจายของฝุ่นและของ อันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการจึงจัดอยู่ใน ระดับต่ำส่วนบริเวณรอบโครงการ พบว่าปริมาณฝุ่นและของรวม ที่จะเกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงบริเวณ วัดโศกธาราม จะมีค่าประมาณ 0.30 มก./ลบ.ม. ซึ่งยังคง ไม่เกินค่ามาตรฐาน ดังนั้นในระยะก่อสร้างฝุ่นและของรวม ที่เกิดขึ้นจะส่งผลกระทบต่อวัดโศกธารามในระดับต่ำ • เสี่ยง พิพิธภัณฑ์ช้างเอราวัณ จะได้รับระดับเสียง (Leq) จากการจราจรเสาเข็มประมาณ 69.2 dB(A) ซึ่งไม่เกิน ค่ามาตรฐาน ซึ่งกิจกรรมการก่อสร้างโดยเฉพาะการเจาะ เสาเข็มจะดำเนินการในช่วงกลางวันและไม่ได้เกิดขึ้นตลอด 24 ชั่วโมง โดยใช้เวลาก่อสร้างแต่ละแห่งประมาณ 2 สัปดาห์ นอกจากนี้ระดับเสียงสูงสุด (Peak) จะเกิดเป็นระยะสั้นๆ ไม่เกิน 1 นาที และไม่ต่อเนื่องดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้น จึงค่อนข้างต่ำ ส่วนวัดโศกธาราม จะได้รับระดับเสียง (Leq) จากการเจาะเสาเข็มประมาณ 68.7 dB(A) ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐาน และการก่อสร้างฐานรากจะกระทำในระยะเวลาอันสั้น	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อมด้านความสั่นสะเทือนและเสียง อย่างเคร่งครัดเพื่อป้องกันความเสียหายอันเกิดจาก ความสั่นสะเทือนและเสียง	



๒

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงเข้มแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงเบร็ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
15. ประวัติศาสตร์และ โบราณคดี (ต่อ)	และไม่ต่อเนื่อง จึงไม่ส่งผลกระทบต่อกิจกรรมของวิถีการตาม • ความสัมพันธ์ ตามมาตรฐานของ German DIN 4150 ความสัมพันธ์ จากการเจาะเสาเข็มจะมีผลต่อสิ่งปลูกสร้างหรือ โครงสร้างอาคารที่สามารถรับแรงสั่นสะเทือนได้น้อย โดยเฉพาะอาคารเก่าแก่ กับอาคารที่อยู่ในระยะห่าง จากพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 10 ม. ซึ่งพิพจน์กันอยู่ห่างจาก แนวเส้นทางประมาณ 50 ม. ประกอบกับความเร็วมาก สูงสุดจากเครื่องเจาะเสามีค่าประมาณ 0.3 มม./วินาที ซึ่งอยู่ในระดับต่ำ มนุษย์รู้สึกได้เพียงเล็กน้อย และไม่ ส่งผลกระทบต่อสิ่งปลูกสร้าง จึงไม่ส่งผลกระทบต่อ พิพจน์กันอยู่ห่างจากแนวเส้นทางแต่อย่างใด ส่วนวัดต่อโครงการ มีระยะห่างจากแนวเขตที่ดินของศูนย์ซ่อมบำรุงประมาณ 250 ม. ประกอบกับความเร็วอนุภาคสูงสุดจากเครื่อง เจาะเสามีค่าประมาณ 0.2 มม./วินาทีซึ่งอยู่ในระดับต่ำ มนุษย์รู้สึกได้เพียงเล็กน้อย และไม่ส่งผลกระทบต่อ สิ่งปลูกสร้าง จึงไม่ส่งผลกระทบต่อวิถีการตามแต่อย่างใด		



(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองอธิบดีกรมการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง ช่วงบางเขน - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
15. ประวัติศาสตร์และ โบราณคดี (ต่อ)	<u>ระยะดำเนินการ</u> เมื่อโครงการเปิดดำเนินการพิธีการขุดค้นทางโบราณคดีและ วัตถุโบราณ จะไม่ได้รับผลกระทบทางลบใดๆ เนื่องจาก อยู่ห่างจากแนวเส้นทางโครงการและศูนย์ขุดค้นทางโบราณคดี เส้นทางจะก่อให้เกิดประโยชน์ในการอำนวยความสะดวกให้กับผู้ เดินทางมาเยี่ยมชม โดยช่วยให้การเดินทางจาก กรุงเทพมหานครมายังพื้นที่สถานที่ทั้ง 2 แห่ง ได้สะดวก รวดเร็วมากขึ้น ทำให้เกิดแรงจูงใจให้นักท่องเที่ยวจาก พื้นที่อื่นๆ เข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดสมุทรปราการมากขึ้น ซึ่งเป็นผลดีต่อการส่งเสริมและอนุรักษ์สถานที่สำคัญ การท่องเที่ยว รวมถึงเป็นการทำให้สภาพเศรษฐกิจของ พื้นที่จังหวัดสมุทรปราการดีขึ้นอีกด้วย	-	-



(Signature)

.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)
รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงแครี่ - สมุทรปราการ การขออนุญาตเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
16. การท่องเที่ยวและ ทัศนียภาพ	<u>ระยะก่อสร้าง</u> ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ได้แก่ ในกรณีที่ถนนสุขุมวิทที่เป็นถนนที่นำไปสู่แหล่งท่องเที่ยวถูกใช้เป็นเส้นทางลำเลียงและขนส่งวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้าง และมีการก่อสร้างองค์ประกอบของโครงการ เช่น โครงสร้างระบบราง และสถานี เป็นต้น จะก่อให้เกิดความไม่สะดวกในการเดินทางไปแหล่งท่องเที่ยวทั้งในและนอกพื้นที่ศึกษา นอกจากนี้สภาพพื้นที่ที่ก่อสร้างซึ่งมีกิจกรรมและ เครื่องจักรกล เครื่องยนต์ขนาดใหญ่ กองหินดินทราย กิจกรรมการเปิดหน้าดิน มีการสร้างตอม่อ การสร้างฐานราก การเจาะเสาเข็ม และการสร้างโครงสร้างนั่งร้าน และโครงเพื่อหล่อเสาเข็มในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้ทัศนียภาพของพื้นที่ซึ่งเดิมบางส่วนเป็นพื้นที่โล่งเปลี่ยนไป ตูระณะจะมีโครงสร้างที่มีความสูงจากพื้นดิน อย่างไรก็ตาม การก่อสร้างในแต่ละแห่งจะใช้เวลาไม่นานนักรวมทั้งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะมีการปรับสภาพพื้นที่และจัดระเบียบพื้นที่ให้เรียบร้อยตามเดิม ดังนั้นจึงจึงมีผลกระทบไม่รุนแรง	<u>ระยะก่อสร้าง</u> รักษาความสะอาดและจัดระเบียบพื้นที่ก่อสร้างดังนี้ • กั้นรั้วสูงกว่าระดับสายตาของผู้สัญจรไป-มา • เก็บขยะมูลฝอยออกจากพื้นที่โดยสม่ำเสมอ กองวัสดุก่อสร้างให้เป็นสัดส่วน มีผ้าหรือพลาสติกคลุมให้มิดชิด	-



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเข้ม ช่วงบางซื่อ - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
16. การท่องเที่ยวและ ทัศนียภาพ (ต่อ)	<u>ระยะดำเนินการ</u> ผลกระทบต่อการท่องเที่ยว เมื่อมีโครงการจะช่วยเหลือและพัฒนากองทุนเพื่อ โดยสร้างความสะดวกรวดเร็วให้กับนักท่องเที่ยวและ ผู้ที่ต้องการเดินทางมายังจังหวัดสมุทรปราการ รวมทั้งสามารถ ใช้เส้นทางรถไฟฟ้ามหานครกรุงเทพมหานครเชื่อมต่อกับ เส้นทางโครงการได้ด้วย ทั้งนี้ สำหรับสถานที่ที่ไม่ได้ อยู่ติดกับแนวเส้นทาง เช่น ฟาร์มจระเข้และสวนสัตว์ สมุทรปราการ เมืองโบราณ สถานตากอากาศบางปู สามารถเดินทางมาเพื่อที่จะเดินทางต่อไปโดยระบบขนส่ง รูปแบบอื่น โดยสามารถช่วยลดระยะเวลาในการเดินทาง ลงไปได้ระดับหนึ่ง อีกทั้งในอนาคตทางผู้ให้บริการ รถไฟฟ้าหรือผู้ประกอบการแหล่งท่องเที่ยวอาจเพิ่ม การบริการรับ-ส่งระหว่างสถานีกับแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ดังนั้น การมีระบบขนส่งมวลชนโดยรถไฟฟ้าจะช่วยพัฒนาเมือง และรองรับการท่องเที่ยว ทำให้เกิดแรงจูงใจให้นักท่องเที่ยว มาเยี่ยมชมแหล่งท่องเที่ยวมากขึ้น ซึ่งเป็นผลดี	<u>ระยะดำเนินการ</u> (ก) ดำเนินการปลูกต้นไม้ตามผังภูมิทัศน์และผังการจัด สวนหย่อมที่กำหนดไว้สำหรับบริเวณต่าง ๆ (ข) ตรวจสอบ ดูแล และบำรุงรักษาต้นไม้และสวนเป็น ประจำสม่ำเสมอและปลูกเสริมเมื่อพบว่ามีต้นไม้ตายลง	-



(Signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กยท) และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางซื่อ - สถานีปลายทาง การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
16. การท่องเที่ยวและ ทัศนียภาพ (ต่อ)	ต่อการท่องเที่ยวและภาวะเศรษฐกิจของพื้นที่จังหวัด ผลกระทบต่อการทัศนียภาพและคุณค่าความงาม การประเมินผลกระทบของโครงการต่อทัศนียภาพเมือง โดยใช้ภาพเชิงซ้อนของโครงสร้างทางยกระดับและ สถานีรถไฟฟ้ามหานครในทัศนียภาพปัจจุบัน บริเวณสถานที่ สำคัญหรือชุมชนหนาแน่น โดยพิจารณาจากตัวแปรหลัก ที่ใช้ในการวิเคราะห์คุณค่าของทัศนียภาพและการรับรู้ ของผู้คน พบว่าโครงสร้างของเสาและทางยกระดับของ รถไฟฟ้า โดยทั่วไปมีผลกระทบต่อการทัศนียภาพเมืองไม่มากนัก ส่วนใหญ่มีความสูงอยู่ในระดับ 15 ม. ซึ่งมีผลกระทบ ค่อนข้างน้อยถึงปานกลาง นอกจากบริเวณที่ผ่านวง แหวนกาญจนาภิเษกที่ต้องยกระดับทางวิ่งของรถไฟฟ้า ให้สูงขึ้นประมาณ 26 ม. จากพื้นดิน ดังนั้นโครงสร้าง ทางยกระดับจึงส่งผลต่อทัศนียภาพเมืองทางด้านความ เปิดโล่งความเป็นระเบียบของเมือง และแสงสว่างตาม ธรรมชาติ สำหรับผลกระทบต่อเนื่องของการมองเห็น		



๕

.....

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงเข้ม - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
16. การท่องเที่ยวและ ทัศนียภาพ (ต่อ)	(Visibility) ของประชาชนที่สัญจรผ่าน โดยโครงสร้างของโครงการที่สูงจากพื้นดินเหล่านี้จะบดบังการมองเห็นและบางส่วนของผู้ชมมองในระดับต่าง ๆ กัน ผลกระทบต่อภาพที่มองเห็นหรือทัศนียภาพ (Visual context) นี้เกิดขึ้นเมื่อผู้ชมมองเข้าสู่โครงการทำให้โครงสร้างของโครงการเป็นส่วนหนึ่งในภาพที่มองเห็นหรือทัศนียภาพนั้นด้วย ทั้งนี้ ระดับของผลกระทบขึ้นอยู่กับขนาดความสูง วัสดุสีผิวที่เลือกใช้ และระยะห่างจากจุดสังเกต (D) และความสูงของโครงสร้าง (H) ซึ่งทำให้เกิดมุมมองขึ้นเมื่อมองไปยังจุดสูงสุดของโครงสร้างส่วนที่บังสายตาอยู่ อย่างไรก็ตาม วัสดุสีผิวที่เลือกใช้สำหรับโครงสร้างจะใช้สีอ่อนทำให้เกิดความกลมกลืนกับทัศนียภาพเดิม รวมทั้งการออกแบบโครงสร้างใช้หลักการออกแบบเมือง (Urban Design) เน้นความโปร่งตาและเรียบง่าย ทำให้ผลกระทบด้านทัศนียภาพอยู่ในระดับต่ำ ในขณะที่ยังคงไว้บริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง ส่วนใหญ่มีผลกระทบน้อย เนื่องจาก		



8

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงเข้ม (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการกฟฟ. สายสีเขียว - สมุทรปราการ การขออนุญาตเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
16. การท่องเที่ยวและทัศนียภาพ (ต่อ)	เป็นพื้นที่ชนเมืองความหนาแน่นของชุมชนริมถนนจึงยังมีไม่มากนักส่วนใหญ่ของโครงการมีความเป็นธรรมชาติ โดยเฉพาะต่อแนวถนน ความเปิดโล่ง และแสงสว่างตามธรรมชาติ เนื่องจากมีความกว้าง 21.15 ม. ในขณะที่ทางวิ่งมีความกว้าง 8.4 ม.		
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	<u>ระยะก่อสร้าง</u> ปัญหาฝุ่นและอองที่เกิตจากกิจกรรมการก่อสร้าง เช่น การขุดดิน การปรับพื้นที่ การขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ต่าง ๆ ทำให้เกิดปัญหาด้านสุขภาพโดยเฉพาะระบบหายใจและปัญหาของกรรมมองเห็น ส่งผลกระทบต่อคนงานและประชาชนในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ใกล้เคียงตลอดแนวเส้นทาง อย่างไรก็ตาม จากการประเมินผลกระทบจากฝุ่นและอองบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง พบว่ามีค่าไม่เกินมาตรฐานคุณภาพอากาศ แต่เนื่องจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างทางวิ่งยกระดับ สถานีรถไฟฟ้า และจุดเชื่อมต่อการเดินทางอยู่บริเวณถนนสุขุมวิทที่บางวันมีค่าปริมาณฝุ่นและอองเกินมาตรฐาน	<u>ระยะก่อสร้าง</u> (ก) แบ่งเขตบริเวณก่อสร้างเป็นเขตก่อสร้าง เขตจัดเก็บเครื่องมือและวัสดุอุปกรณ์ และเขตเก็บกองวัสดุที่ไม่ใช้แล้ว (ข) ติดป้ายสัญลักษณ์และป้ายเตือนภัยขนาดที่ชัดเจนในบริเวณที่อาจเกิดอันตราย (ค) จัดเวรยามรักษาความปลอดภัยตลอด 24 ชม. คอยตรวจตราและควบคุมการจราจรภายในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง (ง) จัดให้มีรั้วทึบสูงอย่างน้อย 2 เมตร กันตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมติดตั้งไฟกระพริบบริเวณริมรั้ว	<u>ระยะก่อสร้าง</u> • ตรวจสอบสภาพทั่วไปของพนักงานก่อนก่อสร้างโครงการ 1 ครั้ง และตรวจเป็นประจำปีละ 1 ครั้ง • บันทึกและจัดทำรายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน • ตรวจสอบการเจ็บป่วยของคนงาน • ตรวจสอบบันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ (ร.504) จากสถานบริการสาธารณสุขใกล้เคียงปีละ 1 ครั้ง



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการไฟฟ้าส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)	อันเนื่องมาจากยานพาหนะที่เนืองแน่นบริเวณด้านทิศเหนือของพื้นที่ก่อสร้างจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม เนื่องจากกิจกรรมในการก่อสร้างหลักที่ก่อให้เกิดฝุ่นและของเสียคือกิจกรรมที่มีการเปิดหน้าดินเพื่อก่อสร้างฐานราก จะมีการดำเนินงานเพียงช่วงเวลาสั้นๆ รวมทั้งปริมาณฝุ่นและของเสียที่เกิดขึ้นไม่คงที่ตลอดทั้งวัน ประกอบกับลักษณะของดินชั้นบนในพื้นที่ศึกษาเป็นดินเหนียว เมื่อมีการขุดดินมา การฟุ้งกระจายของฝุ่นและของเสียจะค่อนข้างต่ำ ส่วนค่า ความเข้มข้นของสารมลพิษที่เจือปนอยู่ในอากาศ ส่วนใหญ่จัดว่ายังอยู่ในระดับต่ำและไม่เกินค่ามาตรฐาน คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปตามที่กฎหมายกำหนด ดังนั้นผลกระทบจากสารมลพิษที่เกิดขึ้นใน ระยะก่อสร้างทั้งหมด จึงจัดอยู่ในระดับปานกลางถึงต่ำ	รอบเขตก่อสร้าง (จ) จัดให้มีแสงสว่างในพื้นที่ก่อสร้างตลอดช่วงเวลากลางคืน พร้อมทั้งติดตั้งไฟส่องทางบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าภายหลังจากที่ก่อสร้างโครงการเสร็จสิ้น (ข) จัดให้มีถังเคมีดับเพลิงบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ในบริเวณที่เสี่ยงต่อการเกิดเพลิงไหม้ (ข) จัดอบรมพนักงานเกี่ยวกับการใช้เครื่องมือ เครื่องจักรต่างๆ ให้ถูกต้อง ซึ่งจะทำให้เกิดประสิทธิภาพที่ดีในการทำงาน และเกิดความปลอดภัยต่อบุคลากรใน ด้วย (ข) จัดให้มีวิศวกรความปลอดภัยและเจ้าหน้าที่ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง (ข) พนักงานจะต้องปฏิบัติตามกฎความปลอดภัยสำหรับเครื่องมือเครื่องจักรที่มีการใช้ไฟฟ้าและเชื้อเพลิงอย่างเคร่งครัด	บันทึกการบาดเจ็บ และอุบัติเหตุ พร้อมจัดทำรายงานอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในพื้นที่ก่อสร้าง และผู้อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง ตลอดจนผู้ใช้เส้นทางและผู้ใช้ทางเท้า โดยดำเนินการก่อนดำเนินงานเข้าปฏิบัติงาน และปีละ 1 ครั้งระหว่างก่อสร้างโครงการ



.....

(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้จัดการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมเป็นสาธารณะ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)	เสียงนั้นเมื่อสัมผัสภาพการได้ยิน และอาจทำให้เกิดโรคหูเสื่อมทำให้เกิดความพิการของหูได้ ซึ่งหากได้ยินในระยะเวลานาน ๆ จะทำให้เกิดความเคียดแค้นรำคาญ ซึ่งในความเป็นจริง กิจกรรมการก่อสร้างส่วนใหญ่จะดำเนินการในช่วงกลางวันและไม่ได้เกิดขึ้นตลอด 24 ชั่วโมง ผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่มีต่อชุมชนอยู่ในระดับปานกลางถึงระดับต่ำ ซึ่งเมื่อโครงการดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบจะทำให้ผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่มีต่อชุมชนอยู่ในระดับต่ำที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้	(ญ) ก่อนและหลังใช้เครื่องมือเครื่องจักรทุกครั้ง ต้องมีการตรวจสอบหรือซ่อมแซมแก้ไขเพื่อให้การใช้งานเป็นไปอย่างปกติ (ฉ) ปฏิบัติตามกฎหมายด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด (ง) จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้เหมาะสมกับการทำงานแต่ละประเภท (จ) กำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับระเบียบข้อบังคับสำหรับการทำงานเพื่อความปลอดภัย (ช) จัดให้มีรถฉุกเฉินเตรียมพร้อมไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้างตลอดเวลา (ฉ) จัดให้มีการประกันอุบัติเหตุให้แก่คนงานและพนักงานทุกคน (ณ) ประกันภัยรถยนต์และเครื่องจักรกลที่ใช้ในการก่อสร้างและประกันความเสียหายจากกิจกรรมการก่อสร้างทุกขั้นตอน ซึ่งจะเกิดทรัพย์สินหรือบุคคล	



.....

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)	รับการรักษา โดยเฉพาะกรณีเกิดอุบัติเหตุที่เกินความสามารถของหน่วยปฐมพยาบาล - อุบัติเหตุและการบาดเจ็บของพนักงานจากการทำงาน คาดว่าจะมาจากกิจกรรมการขนส่งและกิจกรรมก่อสร้างที่ขาดการระมัดระวัง โดยเฉพาะเมื่อใช้เครื่องจักรกลหรือเครื่องยนต์ ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้น หากดำเนินการตามที่ได้กำหนดไว้ คาดว่าผลกระทบต่อสุขภาพการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยจะอยู่ในระดับต่ำ - อุบัติเหตุที่อาจเกิดกับประชาชนคาดว่าอาจมาจากการสัญจรไป-มา ในเส้นทางคมนาคมใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง แล้วอาจมีสิ่งกีดขวาง หรือสภาพผิวจราจรไม่ดีเช่นเดิม โดยเฉพาะในเวลากลางคืนหรือเข้าไปในเขตพื้นที่ก่อสร้างโดยไม่รับรู้ ดังนั้นผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องดำเนินการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบ	(ค) จัดตั้งหน่วยงานปฐมพยาบาลเบื้องต้นที่สำนักงานโครงการ และประสานงานกับโรงพยาบาลต่างๆ ส่วนหน้า ได้แก่ โรงพยาบาลสมุทรปราการ โรงพยาบาลปากน้ำ โรงพยาบาลเมืองสมุทร โรงพยาบาลปิยะมิตร โรงพยาบาลจุฬารัตน์ เป็นต้น เพื่อรับผู้ป่วยกรณีฉุกเฉินจากโครงการ (ต) จัดการด้านอนามัยสิ่งแวดล้อมบริเวณสถานที่ก่อสร้าง และที่พักคนงานให้ถูกสุขลักษณะให้เป็นไปตามข้อเสนอแนะของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย (วสท.) และข้อกำหนดของกระทรวงสาธารณสุข โดยดำเนินการ ดังนี้ - จัดให้น้ำดื่มและน้ำใช้ที่สะอาดให้กับคนงาน อย่างเพียงพอในพื้นที่ก่อสร้างโดยคิดปริมาณน้ำดื่มเฉลี่ย 5 ลิตร/คน/วัน สำหรับปริมาณน้ำใช้คิดเฉลี่ย 50 ลิตร/คน/วัน - จัดให้มีห้องน้ำห้องส้วมที่สำนักงานโครงการชั่วคราว	



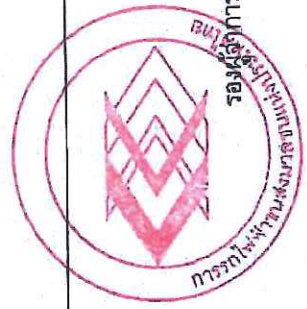
.....

(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการโครงการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)	ให้เพียงพอเพื่อความปลอดภัยของผู้สัญจรไป-มา	และที่พนักงานอย่างเพียงพอ ในอัตราส่วน คนงาน 15 คน / 1 ห้อง - จัดให้มีระบายน้ำทิ้งและป้องกันน้ำที่จากที่พัก - คนงานก่อนจะระบายออกสู่ภายนอกพื้นที่ก่อสร้าง - จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยเพียงพอ ถูกสุขลักษณะ - และมีการจัดการรวบรวมและกำจัดมูลฝอยให้เหมาะสม โดยประสานหน่วยงานท้องถิ่นมาจัดเก็บ - ไปกำจัดไม่ให้มีการกองมูลฝอยหรือเผาในที่โล่ง - ห้ามกองวัสดุก่อสร้างบริเวณถนนหรือในพื้นที่ - สัญจรไปมาของประชาชน ต้องจัดอยู่ในพื้นที่ - ก่อสร้างและให้เป็นสัดส่วน (ด) ดำเนินการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ดังนี้ - ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ และ - ยานพาหนะก่อนการปฏิบัติงานทุกครั้ง เพื่อป้องกัน - อันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับคนงานและเพื่อควบคุม	



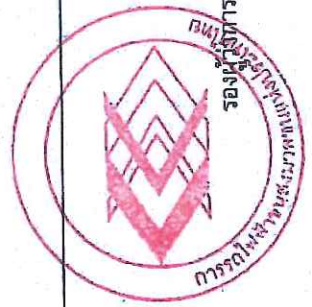
.....

(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)		ระดับเสียงอยู่ในระดับปกติของเครื่องจักร - จัดให้มีป้ายสัญลักษณ์ด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ในบริเวณพื้นที่ที่โครงการ และปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด - จัดให้มีป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณจราจรบอกให้ทราบถึงตำแหน่งพื้นที่ก่อสร้าง - จัดให้มีแสงสว่างในเขตพื้นที่ก่อสร้างเพื่อความปลอดภัยในการสัญจรไปมาและจัดให้มีไฟกระพริบในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้เห็นชัดเจนในเวลากลางคืน - ควรหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดเงาติดจากบริเวณก่อสร้างทอดไปบนถนนในท้องถิ่น ดวงไฟให้แสงสว่างในพื้นที่ก่อสร้างควรติดตั้งให้ถูกต้อง ไม่ให้รบกวนอาคารและการใช้ที่ดินข้างเคียงหรือก่อความรำคาญ สับสนแก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ผ่านมาในบริเวณใกล้เคียง โดยเฉพาะอย่างยิ่งใน	



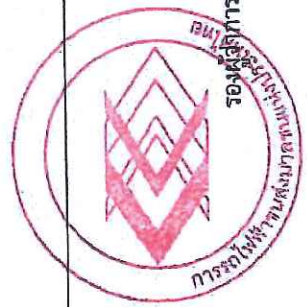
a

(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการฝ่ายขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางบริง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)		บริเวณที่จำเป็นต่อการก่อสร้างในเวลาที่ดิน - จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น หมวกนิรภัย ปลั๊กอุดเสียง (Ear Plugs) อุปกรณ์ครอบหูลดเสียง (Ear muffs) ถุงมือ และรองเท้านิรภัย เป็นต้น ให้เพียงพอแก่คนงานในการปฏิบัติงานในพื้นที่โครงการ และควบคุมให้มีการใช้อย่างเคร่งครัด - จัดให้มีแผนด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ - จัดเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถและเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง - การทำงานในพื้นที่ก่อสร้างทุกบริเวณต้องเป็นไปตามกฎหมายด้านอาชีวอนามัย และความปลอดภัย - กำหนดช่วงเวลาทำงาน 8.00-17.00 น. เพื่อให้รอบความเป็นอย่างน้อยและสุขภาพอนามัยของประชาชนรอบข้าง	



.....

(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)	<u>ระยะดำเนินการ</u> เนื่องจากรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม ทางอากาศ ดังนั้น ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศในระยะดำเนินการโครงการ จึงอาจเป็นผลกระทบทางอ้อมที่เกิดจากการระบายสารมลพิษจากท่อไอเสียของยานพาหนะจากการจราจรบนถนนสุขุมวิทบริเวณแนวเส้นทางโดยสารมลพิษจากไอเสียของยานพาหนะที่สำคัญคือ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ซึ่งเป็นก๊าซไม่มีสี ไม่มีกลิ่น และรส เกิดจากการสันดาปไม่สมบูรณ์ของน้ำมัน	<u>ระยะดำเนินการ</u> - เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จต้องปรับปรุงสภาพพื้นที่และผิวจราจรให้ดีขึ้น (ท) โครงการต้องคำนึงถึงการป้องกันแหล่งใหม่อาคารบ้านเรือนบริเวณใกล้เคียงสถานี โดยต้องออกแบบสถานีให้เป็นอุปสรรคต่อการดับเพลิง	<u>ระยะดำเนินการ</u> - ตรวจสอบสภาพทั่วไปของพนักงานเป็นประจำ ปีละ 1 ครั้ง - บันทึกและจัดทำรายงานงานประวัติสุขภาพของพนักงาน ปีละ 1 ครั้ง - ตรวจสอบบันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (ร.ง.504) จากสถานบริการสาธารณสุขใกล้เคียง ปีละ 1 ครั้ง



8

.....
(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริพันธุ์)
รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธและแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงเบร็ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)	เชื้อเพลิงก๊าซมีผลต่อระบบประสาทอย่างรวดเร็ว ดังนั้น ถึงแม้ร่างกายจะได้รับก๊าซในระดับต่ำ ก็อาจมีผลต่อสมรรถนะในการระดมจัดระวัง การทำงาน การทำงาน ที่ใช้ความประณีต และงานใช้กำลังได้ กลุ่มบุคคลที่จะได้รับอันตรายมากกว่าผู้อื่น ได้แก่ ผู้ป่วยด้วยโรคหัวใจ โรคหลอดเลือดหัวใจในสมองโรคโลหิตจาง โรคปอด ช็อค หลอดเลือดในหัวใจ โดยกลุ่มบุคคลที่จะได้รับอันตรายจากมลพิษนี้มากกว่าผู้อื่น คือ ทารกในครรภ์ ทารกแรกเกิด หญิงมีครรภ์ เด็ก และคนชรา ทั้งนี้ จากผลการวิเคราะห์ โดยแบบจำลองบริเวณสถานีรถไฟฟ้าและสถานีผู้โดยสาร พบว่าปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์จากยานพาหนะบนถนนใต้สถานีสูงสุดประมาณ 18.8 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐาน (ไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน) จึงไม่เกิดผลกระทบของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ จนเกิดอันตรายต่อผู้สัญจรบนถนนบาทวิถีและผู้โดยสารภายในบริเวณ	- การช่วยเหลือผู้โดยสารกรณีเกิดอุบัติเหตุ - อัคคีภัยบริเวณเด็กใกล้เตียง (ข) จัดให้มีแผนแสดงเขตห้ามลงสายแรงดันไฟฟ้าเข้าจุดที่สถานี พร้อมจัดทำพื้นที่สถานีบริเวณดังกล่าวให้มีผิวขรุขระ เพื่อให้ผู้โดยสารที่ลงสายสามารถเดินได้ จัดทำประกันภัยสาธารณะต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารและบุคคลที่ 3 (ง) กำหนดให้มีการซ้อมแผนฉุกเฉินปีละ 2 ครั้ง (จ) ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ได้แก่ สถานีตำรวจ โรงพยาบาลในพื้นที่ และจัดให้มีระบบการบรรเทาสาธารณภัย เป็นต้น และจัดให้มีระบบการประสานงาน การสื่อสารที่มีความพร้อมอยู่เสมอ ดังนั้น หากเกิดอุบัติเหตุหรือมีเหตุฉุกเฉินหน่วยงานที่สามารถให้ความช่วยเหลือได้ดังกล่าวข้างต้น ต้องสามารถเข้าถึงจุดเกิดเหตุได้อย่างรวดเร็ว	โดยดำเนินการตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ



5

.....
(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)	สองฝั่งถนน สำหรับผลกระทบด้านเสียง ถึงแม้ว่าอาคารที่อยู่ริมถนนสูงุมวิท ไม่ได้อยู่บริเวณตลอดแนวจนทำให้ข้างใต้สถานีมีสภาพเป็นจึงไม่เกิดโอโมงค์ เสียงจึงสามารถกระจายออกไปด้านข้างได้จึงไม่เกิดสภาวะการสะท้อนของเสียงบริเวณใต้สถานีอย่างเต็มรูปแบบ ดังนั้น ผลกระทบทางด้านมลพิษทางด้านอากาศและด้านเสียงจากการดำเนินโครงการต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงจึงจัดอยู่ในระดับต่ำ อย่างไรก็ตามจะต้องมีมาตรการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศและด้านเสียง เพื่อให้ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและด้านเสียงอยู่ในระดับต่ำที่สุด • การมีถนนโดยรอบพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงเป็นการเพิ่มความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชนที่อยู่ใกล้เคียง โดยถนนดังกล่าว เป็นถนนที่ทั้งการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และประชาชน	(จ) ควบคุมดูแลการจัดการทางด้านสุขาภิบาลบริเวณสถานีลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุงให้มีประสิทธิภาพ ได้แก่ การบำบัดน้ำเสีย การจัดการขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล เป็นต้น (ข) จัดให้มีเวรยามรักษาความปลอดภัยบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงตลอด 24 ชม. โดยเฉพาะบริเวณทางเข้า-ออก (ข) ติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิดบริเวณพื้นที่ทางเข้า-ออกพื้นที่ลานจอดรถ	



(Signature)

.....
(นายธีรพันธ์ เดชะศิรินุกูล)

รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

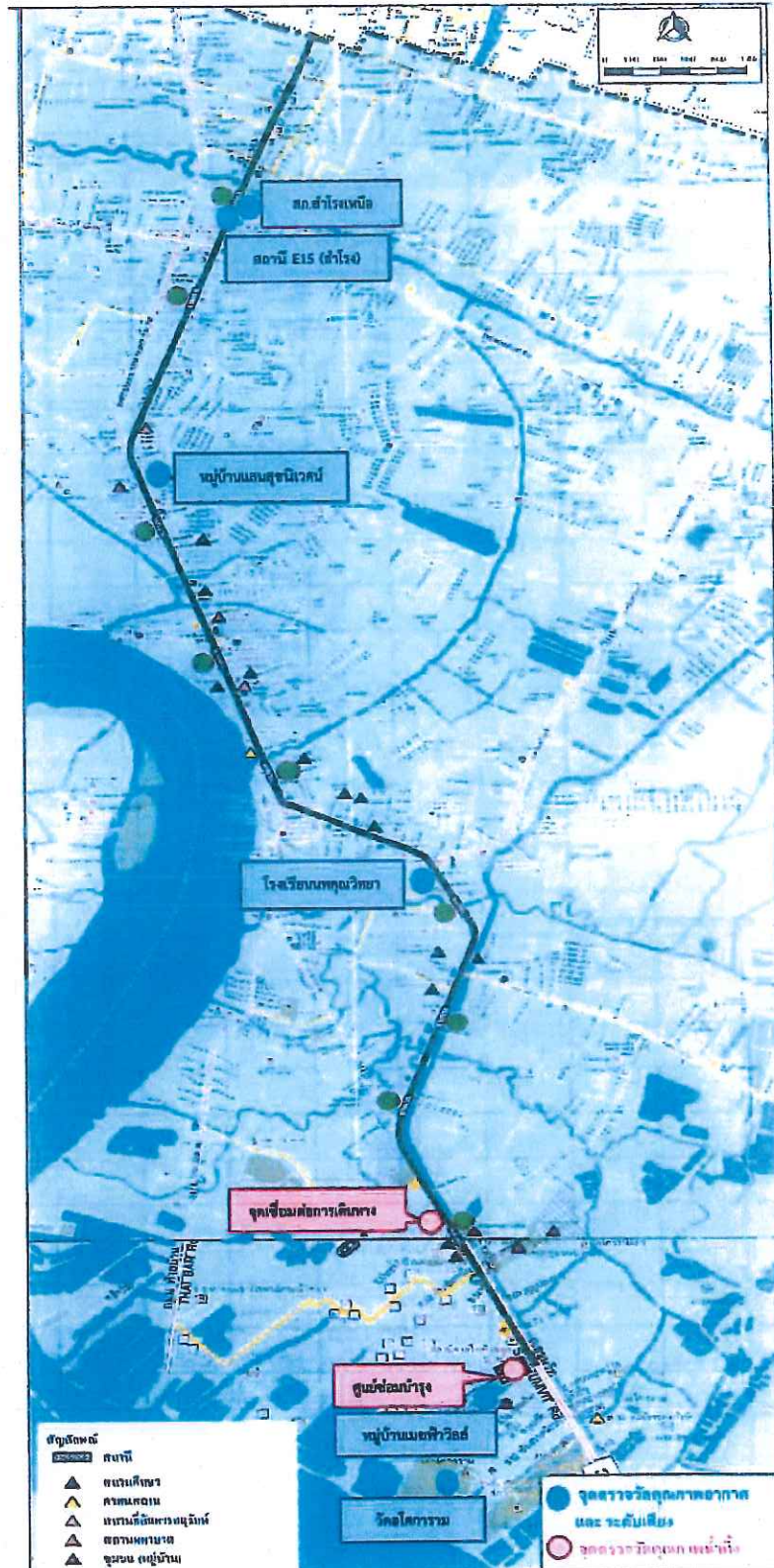
องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)	สามารถใช้เป็นเส้นทางสัญจรได้ร่วมกัน แต่เมื่อ เจ้าหน้าที่ รพม. จะเข้าอาคาร ต้องขยับได้ระดับขึ้น สะพานก่อน เพราะพื้นอาคารทั้งหมดในโรงจอดและ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



2

(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเข้ม กรุงเทพมหานคร (กรุงเทพมหานครและปริมณฑล)



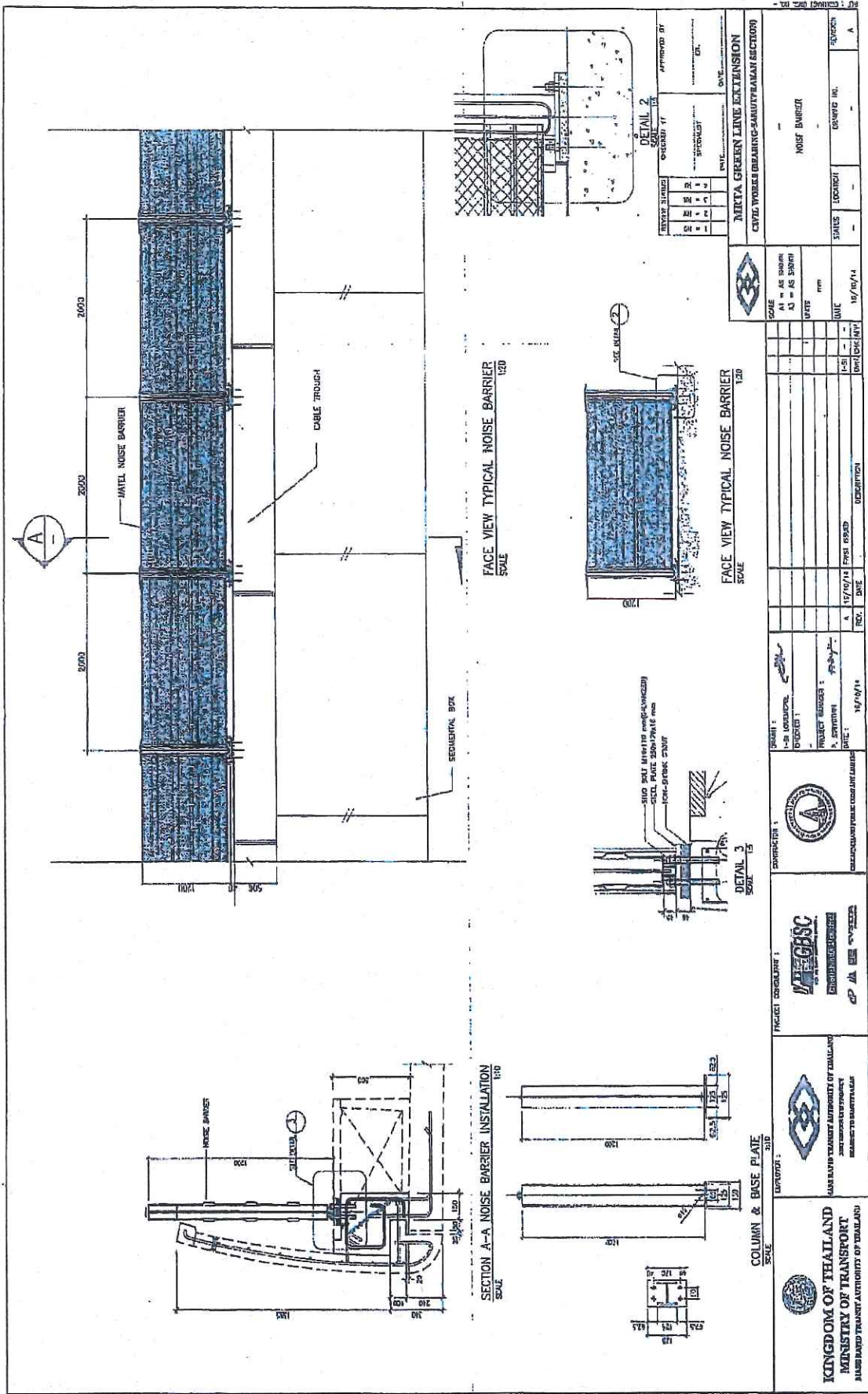
รูปที่ 1 จุดตรวจวัดคุณภาพน้ำทั้ง คุณภาพอากาศ และระดับเสียง ตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



.....

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)



รูปที่ 2 รูปแบบกำแพงกันเสียง ตามมาตรฐานป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สารบัญ

สารบัญ

	หน้า
1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาของโครงการ	1-1
1.2 รายละเอียดโครงการ	1-2
1.3 การว่าจ้างการก่อสร้างงานโยธาและการบริหารควบคุมงานโครงการ	1-5
1.4 การดำเนินโครงการในปัจจุบัน	1-5
1.4 แผนการดำเนินโครงการ	1-10
1.5 องค์ประกอบของรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ	1-10
2 เหตุผลความจำเป็นในการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ	
2.1 เหตุผลและความจำเป็น	2-1
2.2 รายละเอียดอาคารจอดรถในรายงาน EIA	2-1
2.3 การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ	2-7
2.4 การบริหารการจัดการ Mobile Office Container และ Mobile Rescue Office Container	2-8
3 การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	
3.1 การเปลี่ยนแปลงการก่อสร้างอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ	3-1
3.2 การเปลี่ยนแปลงระบบการจ่ายน้ำประปา	3-1
3.3 การเปลี่ยนแปลงระบบรวบรวมน้ำเสียและระบบบำบัดน้ำเสีย	3-2
3.4 การเปลี่ยนแปลงระบบระบายน้ำฝน	3-3
3.5 การเปลี่ยนแปลงระบบระบายน้ำรอบพื้นที่อาคาร	3-4
3.6 การเปลี่ยนแปลงระบบดับเพลิง	3-4
3.7 การเปลี่ยนแปลงระบบโทรศัพท์วงจรปิด	3-5
3.8 การเปลี่ยนแปลงการจัดเส้นทางจราจร	3-7
4 สรุป	4-1



MRT GREEN LINE PROJECT ; BEARING - SAMUTPRAKAN, SECTION. PROJECT CONSULTANTS

Site Office: Sukhumvit Road, Tambon Paknam, Amphoe Muang, Samutprakarn 10270 Tel: 02-753-9128 Fax: 02-753-9138-39 www.mrt-gbpc.com

ภาคผนวก

ภาคผนวก 1 หนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เลขที่ ทส (กวล) 1008/ว 9065 วันที่ 19 พฤศจิกายน 2552

ภาคผนวก 2 หนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เลขที่ ทส (กวล) 1005/ว 559 วันที่ 16 มกราคม 2556

ภาคผนวก 3 หนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เลขที่ ทส (กวล) 1005/ว 15836 วันที่ 30 ธันวาคม 2558

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 1-1	แผนการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ	1-10
ตารางที่ 2-1	การเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบจุดจอดแล้วจร	2-7
ตารางที่ 3-1	การเปลี่ยนแปลงมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคุณภาพน้ำผิวดิน	3-3
ตารางที่ 3-2	การเปลี่ยนแปลงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	3-5

สารบัญรูป

หน้า

รูปที่ 1-1	แนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ	1-2
รูปที่ 1-2	จุดจอดแล้วจรและจุดเชื่อมต่อการเดินทางสาธารณะ	1-4
รูปที่ 1-3	ลำดับขั้นการควบคุมกำกับการดำเนินงานของโครงการ	1-5
รูปที่ 1-4	งานก่อสร้างบริเวณสถานีสำโรง	1-6
รูปที่ 1-5	งานก่อสร้างบริเวณสถานีปู่เจ้าสมิงพราย	1-6
รูปที่ 1-6	งานก่อสร้างบริเวณสถานีพิพิทภักดิ์ข้างเฮอร์วีน	1-6
รูปที่ 1-7	งานก่อสร้างบริเวณสถานีโรงเรียนนายเรือ	1-7
รูปที่ 1-8	งานก่อสร้างบริเวณสถานีสมุทรปราการ	1-7
รูปที่ 1-9	งานก่อสร้างบริเวณสถานีศรีนครินทร์	1-7
รูปที่ 1-10	งานก่อสร้างบริเวณสถานีแพรงษา	1-8
รูปที่ 1-11	งานก่อสร้างบริเวณสถานีสายลวด	1-8
รูปที่ 1-12	งานก่อสร้างบริเวณสถานีเคหะสมุทรปราการ	1-8
รูปที่ 1-13	งานก่อสร้างบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง	1-9
รูปที่ 1-14	งานก่อสร้างบริเวณอาคารจอดแล้วจร	1-9
รูปที่ 1-15	งานติดตั้งรางรถไฟฟ้าบริเวณทางวิ่ง	1-9
รูปที่ 1-16	งานติดตั้งรางรถไฟฟ้าที่ศูนย์ซ่อมบำรุง	1-10
รูปที่ 2-1	ที่ตั้งของจุดจอดแล้วจรและจุดเชื่อมต่อการเดินทางสาธารณะ	2-2
รูปที่ 2-2	รูปทัศนียภาพของจุดจอดแล้วจรและจุดเชื่อมต่อการเดินทางสาธารณะ	2-2
รูปที่ 2-3	การจัดเส้นทางจราจรบริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทางสาธารณะและอาคารจอดแล้วจร	2-6
รูปที่ 2-4	แบบแปลนลานจอดรถใหม่	2-10
รูปที่ 2-5	แบบแปลนหลังคาลานจอดรถ	2-11
รูปที่ 2-6	แบบแปลนระบบระบายน้ำลานจอดรถ	2-12
รูปที่ 2-7	การจัดเส้นทางจราจรลานจอดรถ	2-13
รูปที่ 2-8	ตำแหน่งที่ตั้ง Mobile Office Container และ Mobile Rescue Office Container	2-14
รูปที่ 2-9	รูปแบบ Mobile Office Container และ Mobile Rescue Office Container	2-15
รูปที่ 2-10	แบบแปลนระบบไฟฟ้าของ Mobile Office Container และ Mobile Rescue Office Container	2-16

บทที่ 1
บทนำ

บทที่ 1**บทนำ****1.1 ความเป็นมาของโครงการ**

1.1.1 คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้มีมติในคราวประชุมครั้งที่ 4/2552 เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2552 รับทราบการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81 – สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง – สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบันการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเป็นผู้ดำเนินการ) ดังภาคผนวก 1

1.1.2 คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้มีมติในคราวประชุมครั้งที่ 4/2555 เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2556 รับทราบการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81 – สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง – สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบันการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเป็นผู้ดำเนินการ) กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการช่วงแบร็ง-สมุทรปราการ ดังภาคผนวก 2

1.1.3 คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้มีมติในคราวประชุมครั้งที่ 4/2558 เมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2558 รับทราบการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81 – สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง – สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบันการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเป็นผู้ดำเนินการ) กรณีขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง ดังภาคผนวก 3

1.2 รายละเอียดโครงการ

ปัจจุบันการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้เปลี่ยนชื่อ “โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบันการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเป็นผู้ดำเนินการ)” เป็น “โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบร็ง – สมุทรปราการ” เพื่อให้สอดคล้องกับแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

1.2.1 แนวสายทาง

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบร็ง – สมุทรปราการ มีระยะทาง 13 กิโลเมตร เป็นระบบรถไฟฟ้าขนาดใหญ่ (Heavy Rail Transit System) ที่มีโครงสร้างยกระดับตลอดเส้นทาง แนวเส้นทางเริ่มต้นต่อเนื่องจากแนวเส้นทางของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (BTS) ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ตอนที่ 1 ช่วงอ่อนนุช – แบร็ง บริเวณซอยสุขุมวิท 107 (แบร็ง) ไปตามแนวเกาะกลางของถนนสุขุมวิท ผ่านคลองสำโรง ผ่านแยกเทพารักษ์ แยกปู่เจ้าสมิงพราย เมื่อถึงบริเวณจุดตัดกับโครงการถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้แนวจะเบี่ยงจากเกาะกลางไปทางด้านทิศตะวันตกของถนนสุขุมวิท เพื่อข้ามทางต่างระดับสุขุมวิท จากนั้นจึงเบี่ยงกลับมาอยู่ในแนวเกาะกลางถนนสุขุมวิท ผ่านแยกศาลากลาง แยกการไฟฟ้า แยกแพรงษา แยกสายลวด จนถึงจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณหน้า สถานีไฟฟ้าย่อยบางปิ้ง โดยแนวเส้นทางจะเบี่ยงออกทางด้านทิศตะวันตก และลดระดับเพื่อเข้าสู่ศูนย์ซ่อมบำรุง ดังแสดงในรูปที่ 1-1



1.2.2 สถานีรถไฟฟ้า รูปแบบของสถานีรถไฟฟ้าของโครงการฯ เป็นโครงสร้างอาคารรูปแบบชานชาลาด้านข้าง (Side Platform) ที่มีรถไฟฟ้าอยู่ตรงกลาง และเป็นโครงสร้างยกระดับ 3 ระดับ ได้แก่ ระดับชานชาลา (Platform Level) ระดับชั้นจำหน่ายตั๋ว (Concourse Level) และระดับพื้นดิน (At ground Level) ซึ่งมีทั้งหมด 9 สถานี ดังนี้

- 1) สถานีสำโรง : ตั้งอยู่ระหว่างสะพานข้ามคลองสำโรงกับแยกเทพารักษ์
- 2) สถานีปู่เจ้าสมิงพราย : ตั้งอยู่บริเวณซอยสุขุมวิท 115
- 3) สถานีพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ : ตั้งอยู่บริเวณถนนสุขุมวิท ซอย 7
- 4) สถานีโรงเรียนนายเรือ : ตั้งอยู่หน้าโรงเรียนนายเรือ
- 5) สถานีสมุทรปราการ : ตั้งอยู่บริเวณวิทยาลัยสารพัดช่างสมุทรปราการ
- 6) สถานีศรีนครินทร์ : ตั้งอยู่บริเวณสะพานข้ามคลองบางปีง
- 7) สถานีแพรक्षा : ตั้งอยู่บริเวณหน้าโรงเรียนสมุทรปราการ
- 8) สถานีสายลวด : ตั้งอยู่บริเวณซอยเทศบาลบางปู 45
- 9) สถานีเคหะสมุทรปราการ : ตั้งอยู่บริเวณซอยเทศบาลบางปู 50

1.2.3 ศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ตั้งอยู่บริเวณจุดสิ้นสุดของโครงการมีพื้นที่ 126 ไร่ ประกอบด้วย โรงซ่อมบำรุง โรงจอดรถ โรงล้างรถ อาคารต่างๆ เช่น อาคารศูนย์ควบคุมการเดินรถ อาคารบริหาร ห้องอุปกรณ์ไฟฟ้า ห้องควบคุมการเดินรถสำรอง และรางทดสอบการวิ่งรถไฟฟ้าเป็นต้น

1.2.4 จุดจอดแล้วจรและจุดเชื่อมต่อการเดินทางสาธารณะ ตั้งอยู่ด้านข้างสถานีเคหะสมุทรปราการ มีพื้นที่ทั้งหมด 33,000 ตารางเมตร แบ่งเป็นส่วนพื้นที่อาคารจอดรถหลัก 17,750 ตารางเมตร สามารถจอดรถได้ 887 คัน และสามารถจอดรถบนดินด้านหลังได้อีก 64 คัน รวมเป็นจอดรถได้ 951 คัน ส่วนที่เหลือ 4,900 ตารางเมตร จัดให้เป็นที่จอดรถโดยสารประจำทาง รถมินิบัส รถแท็กซี่ และรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ดังรูปที่ 1-2



1.3 การว่าจ้างการก่อสร้างงานโยธาและการบริหารควบคุมงานโครงการ

รฟม. ได้ว่าจ้างการก่อสร้างงานโยธาและการบริหารควบคุมงานโครงการ โดยมีลำดับชั้นการควบคุมกำกับกับการดำเนินงานของโครงการดังรูปที่ 1-3 โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.3.1 รฟม. ได้แบ่งสัญญาว่าจ้างงานโครงการฯ ดังนี้

1) งานก่อสร้างงานโยธา สัญญา 1 รฟม. ได้ลงนามในสัญญาว่าจ้างก่อสร้างงานโยธากับบริษัท ข.การช่าง จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2554 และได้แจ้งให้บริษัทฯ เริ่มงานก่อสร้างตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2555 ซึ่งบริษัท ข.การช่างฯ ได้เริ่มงานก่อสร้างงานโยธาในเดือนมิถุนายน 2555

2) งานระบบรางรถไฟฟ้า สัญญา 2 รฟม. ได้ลงนามในสัญญาว่าจ้างก่อสร้างงานระบบรางรถไฟฟ้ากับบริษัท ข.การช่าง จำกัด (มหาชน) และเริ่มงานเมื่อวันที่ 26 เมษายน 2556 ซึ่งบริษัท ข.การช่างฯ ได้เริ่มมีกิจกรรมในเดือนพฤศจิกายน 2556

3) งานระบบรถไฟฟ้า สัญญา 3 ยังไม่ได้ว่าจ้างงานระบบรถไฟฟ้า

1.3.2 รฟม. ได้ลงนามในสัญญาว่าจ้างที่ปรึกษาบริหารควบคุมงานโครงการ GBSC (MRT Green Line Project ; Bearing – Samutprakan, Section Project Consultants) เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2555



รูปที่ 1-3 ลำดับชั้นการควบคุมกำกับกับการดำเนินงานของโครงการ

1.4 การดำเนินโครงการในปัจจุบัน

1.4.1 สัญญา 1

การดำเนินงานปัจจุบันของบริษัท ข.การช่าง จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้รับเหมาก่อสร้างงานโยธาสัญญา 1 ของโครงการฯ มีความก้าวหน้าของงาน ณ เดือนมกราคม 2559 คิดเป็น 75.32 % ซึ่งเร็วกว่าแผนงาน 4.69 % โดยปัจจุบันมีความก้าวหน้าการดำเนินงานดังรูปที่ 1-4 ถึง 1-14

- 1) สถานีสำโรง : งานก่อและงานฉาบผนัง และงานติดตั้งหลังคาสถานี
- 2) สถานีปู่เจ้าสมิงพราย : งานระบบของสถานี (E&M works) และงานติดตั้งหลังคาสถานี
- 3) สถานีพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ : งานงานปูพื้นกระเบื้อง ชั้น Concourse และชั้น Platform
- 4) สถานีโรงเรียนนายเรือ : งานระบบของสถานี (E&M works) และงานติดตั้งหลังคาสถานี
- 5) สถานีสมุทรปราการ : งานติดตั้งโครงสร้างเหล็ก sky walk และงานฉาบผนัง
- 6) สถานีศรีนครินทร์ : และงานฉาบผนัง และงานติดตั้งหลังคาสถานี
- 7) สถานีแพรง : งานงานปูพื้นกระเบื้อง ชั้น Concourse และงานติดตั้งหลังคาสถานี
- 8) สถานีสายลวด : งานก่อผนัง และงานติดตั้งหลังคาสถานี
- 9) สถานีเคหะสมุทรปราการ : งานงานปูพื้นกระเบื้อง ชั้น Concourse และชั้น Platform
- 10) ศูนย์ซ่อมบำรุง : งานก่อสร้างอาคาร Operation Control Center และอาคารศูนย์ซ่อมบำรุง
- 11) อาคารจอดรถแล้วเสร็จ : งานระบบระบายน้ำ, งาน Road Pavement และงานติดตั้งโครงสร้างเสาเหล็ก



รูปที่ 1-4 งานก่อสร้างบริเวณสถานีสำโรง



รูปที่ 1-5 งานก่อสร้างบริเวณสถานีปู่เจ้าสมิงพราย



รูปที่ 1-6 งานก่อสร้างบริเวณสถานีพิพิธภัณฑฯข้างเราวัณ



รูปที่ 1-7 งานก่อสร้างบริเวณสถานีโรงเรียนนายเรือ



รูปที่ 1-8 งานก่อสร้างบริเวณสถานีสมุทรปราการ



รูปที่ 1-9 งานก่อสร้างบริเวณสถานีศรีนครินทร์



รูปที่ 1-10 งานก่อสร้างบริเวณสถานีแพรงษา



รูปที่ 1-11 งานก่อสร้างบริเวณสถานีสายลวด



รูปที่ 1-12 งานก่อสร้างบริเวณสถานีเคหะสมุทรปราการ



รูปที่ 1-13 งานก่อสร้างบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง



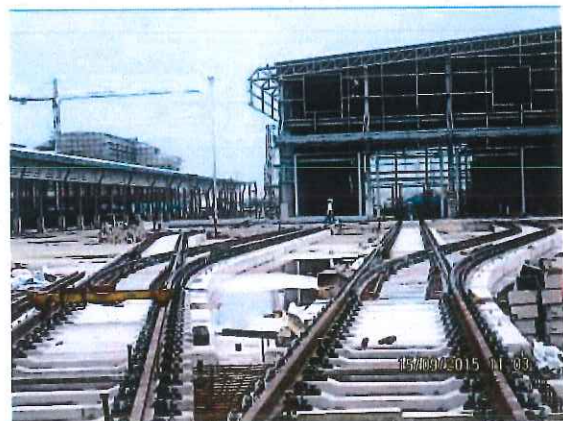
รูปที่ 1-14 งานก่อสร้างบริเวณอาคารจอดแล้วจร

1.4.2 สัญญา 2

การดำเนินงานปัจจุบันของบริษัท ข.การช่าง จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้รับเหมาก่อสร้างงานวางราง สัญญา 2 ของโครงการฯ มีความก้าวหน้าของงาน ณ เดือนมกราคม 2559 คิดเป็น 79.22 % ซึ่งเร็วกว่าแผนงาน 1.05 % โดยปัจจุบันได้มีการติดตั้งรางรถไฟฟ้าบริเวณทางวิ่ง ดังรูปที่ 1-15 และงานติดตั้งรางรถไฟฟ้าที่ศูนย์ซ่อมบำรุง ดังรูปที่ 1-16



รูปที่ 1-15 งานติดตั้งรางรถไฟฟ้าบริเวณทางวิ่ง



รูปที่ 1-16 งานติดตั้งรางรถไฟไฟฟ้าที่ศูนย์ซ่อมบำรุง

1.5 แผนการดำเนินโครงการ

สำหรับแผนการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ซึ่งคณะกรรมการ รฟม. ได้รับทราบในการประชุมเมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2558 มีรายละเอียดดังตารางที่ 1-1

ตารางที่ 1-1 แผนการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ

งาน	ปี 2555	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561
1. งานก่อสร้างงานโยธา	มี.ค.55				พ.ย.59		
2. งานระบบรางรถไฟ		พ.ค.56				ม.ค.60	
3. งานผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้า งานทดลองเดินรถ และงานเดินรถ*							

หมายเหตุ: * คณะกรรมการจัดการจราจรทางบก (คจร.) ได้มีมติในการประชุมครั้งที่ 1/2558 เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2558 เห็นชอบในหลักการที่ให้ กทม. เป็นผู้เดินรถโครงการฯ

1.6 องค์ประกอบของรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

- 1.6.1 บทที่ 1 บทนำ
- 1.6.2 บทที่ 2 เหตุผลความจำเป็นในการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
- 1.6.3 บทที่ 3 การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการและผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- 1.6.4 บทที่ 4 บทสรุป

บทที่ 2

เหตุผลความจำเป็นในการเปลี่ยนแปลง
รายละเอียดโครงการ

บทที่ 2

เหตุผลความจำเป็นในการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

2.1 เหตุผลและความจำเป็น

ตามสัญญากำหนดให้มีการก่อสร้างอาคารจอดแล้วจร เป็นรูปแบบอาคารความสูง 5 ชั้น ต่อมาได้มีแนวคิดการพัฒนาโครงการที่อยู่อาศัยของรัฐบาล เพื่อตอบสนองความต้องการของกลุ่มเป้าหมายตามนโยบายภาครัฐ โดย รฟม. ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจร่วมกันกับ การเคหะแห่งชาติ (กคช.) เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2555 และต่อมา คณะกรรมการ รฟม. ในการประชุมครั้งที่ 2/2556 เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2556 ได้มีมติเห็นชอบในหลักการ การเข้าร่วมจัดตั้งบริษัทร่วมทุนกับ กคช. เพื่อดำเนินการตามนโยบายข้างต้น ทั้งนี้เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อโครงการ

เนื่องจากประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาที่พักอาศัยบนอาคารจอดแล้วจรยังไม่ได้ข้อยุติ และจะต้องมีการพิจารณาเปลี่ยนแปลงรูปแบบแตกต่างไปจากเดิมตามสัญญา จึงจำเป็นต้องใช้ระยะเวลาในการพิจารณาและพัฒนา รูปแบบของอาคารอีกสักระยะหนึ่ง ดังนั้น รฟม. จึงจำเป็นต้องดำเนินการและตัดสินใจในแนวทางที่เกิดผลกระทบน้อยที่สุด คือ ปรับปรุงรูปแบบอาคารเป็นลานจอดรถ เพื่อมิให้มีผลกระทบต่อโครงการและถูกเรียกร้องความเสียหายอันเนื่องมาจากความไม่ชัดเจนในการก่อสร้างอาคารจอดรถ 5 ชั้น

ทั้งนี้ บริษัท ข.การช่างฯ ได้ปรับปรุงแบบรายละเอียดทั้งในส่วนของงานโยธา งานสถาปัตยกรรม งานระบบไฟฟ้า และเครื่องกล ให้ รฟม. และที่ปรึกษา GBSC พิจารณา ซึ่ง รฟม. และที่ปรึกษา GBSC ได้ตรวจสอบและแก้ไขแบบรายละเอียดฉบับสมบูรณ์ (Final Detailed Design) รวมทั้งได้นำเสนอคณะกรรมการ รฟม. ครั้งที่ 17/2558 เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2558 ซึ่งได้มีมติเห็นชอบในหลักการในการเปลี่ยนแปลงอาคารจอดแล้วจร โครงการรถไฟฟ้า สายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ สัญญาที่ 1 จากรูปแบบอาคารจอดรถ 5 ชั้น เป็นแบบลานจอดรถระดับพื้นดิน โดยมีมูลค่างานลดเป็นจำนวนเงิน 197,763,249.53 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%) เพื่อให้สอดคล้องกับแผนงานการพัฒนาที่อยู่อาศัยบนอาคารจอดแล้วจรตามนโยบายรัฐบาล และอาจทำให้ รฟม. สามารถพัฒนาพื้นที่ได้ในอนาคต แต่ให้ รฟม. มีหนังสือขอความเห็นจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) อีกครั้งว่า รฟม. จะต้องได้รับความเห็นชอบการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดในรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือไม่ ทั้งนี้ หากในอนาคตเมื่อมีการพัฒนาการใช้พื้นที่ ให้มีการจัดพื้นที่จอดรถให้เพียงพอแก่การให้บริการผู้ใช้รถไฟฟ้า

2.2 รายละเอียดอาคารจอดรถในรายงาน EIA

เนื่องจากรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย สายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81 - สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง - สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบัน รฟม. เป็นผู้ดำเนินการ) กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ (รายงาน EIA) ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้มีมติรับทราบในคราวประชุมครั้งที่ 4/2552 เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2552 ได้นำเสนอจุดจอดแล้วจรและจุดเชื่อมต่อการเดินทางสาธารณะ (Park & Ride and Pubic Transport) ดังนี้

“...(ก) ลักษณะและองค์ประกอบ

จุดจอดแล้วจรและจุดเชื่อมต่อการเดินทางสาธารณะอยู่ข้างสถานีเคหะสมุทรปราการ ดังแสดงในรูปที่ 2-1 ซึ่งเป็นตำแหน่งที่เหมาะสมเป็นจุดจอดแล้วจรรวมถึงศูนย์การขนส่งเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางจากรูปแบบต่างๆ มาสู่การใช้บริการระบบรถไฟฟ้า เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับผู้ที่พักอาศัยอยู่เลยจุดสิ้นสุดโครงการออกไป ทั้งนี้ มีพื้นที่ว่างที่สามารถนำมาพัฒนาได้ทั้งหมดประมาณ 33,000 ตารางเมตร โดยจัดผังบริเวณพื้นที่แบ่งเป็น 2 ส่วนใหญ่ คือ

- ส่วนที่จอดรถ : เป็นพื้นที่อาคารจอดรถหลัก 17,750 ตารางเมตร สามารถจอดรถได้ประมาณ 887 คัน โดยยังสามารถจอดรถบนดินด้านหลังได้อีกประมาณ 64 คัน รวมเป็นจอดได้ 951 คัน ส่วนที่เหลือประมาณ 4,900 ตารางเมตร จัดให้เป็นพื้นที่สำหรับรถโดยสารประจำทาง รถมินิบัส รถแท็กซี่ และรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ประมาณ 9, 16, 30 และ 59 คัน ตามลำดับ โดยเป็นการจัด zoning ที่นำส่วนที่ไม่พลุกพล่านอยู่ด้านใน เช่น ที่จอดรถยนต์ส่วนบุคคลที่เข้ามาจอดแต่เช้า แล้วเดินทางไปและกลับมาอีกที่ตอนเย็น ส่วนที่พลุกพล่านอยู่ด้านหน้า โดยเฉพาะส่วนที่มีความถี่ในการเข้าออกบ่อย จะอยู่ด้านหน้าสุด (รถจักรยานยนต์รับจ้าง) โดยทัศนียภาพของจุดจอดแล้วจรและจุดเชื่อมต่อการเดินทางสาธารณะ แสดงดังรูปที่ 2-2

- ส่วนอาคารบริการและศูนย์ข้อมูลท่องเที่ยว : เป็นอาคารเชื่อมการสัญจรจากที่จอดรถประเภทต่างๆ นำผู้โดยสารทั้งเข้าและออกจากระบบขนส่ง การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้เป็นลักษณะของการบริการขั้นพื้นฐาน มีจำนวนร้านค้าไม่มากและเป็นร้านขนาดเล็ก เพื่ออำนวยความสะดวกก่อนการเดินทางและหลังการเดินทาง เป็นการแยก Zone ต่างหากจากอาคารสถานี



รูปที่ 2-1 ที่ตั้งของจุดจอดแล้วจรและจุดเชื่อมต่อการเดินทางสาธารณะ



รูปที่ 2-2 รูปทัศนียภาพของจุดจอดแล้วจรและจุดเชื่อมต่อการเดินทางสาธารณะ

(ข) โครงสร้างกลุ่มอาคารสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง

การออกแบบกลุ่มอาคารสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางประกอบด้วย 3 ส่วนย่อย คือ อาคารจอดรถ อาคารบริการ (Service) ซึ่งจะมีทางเชื่อมไปสู่สถานีรถไฟฟ้า และหลังคาคลุมส่วนเชื่อมต่อสาธารณะ ได้ออกแบบตามมาตรฐานของไทยและมาตรฐาน ซึ่งเป็นที่ยอมรับของนานาชาติ โดยอ้างอิงกับพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวง กำหนดการรับน้ำหนักความต้านทาน ความคงทนของอาคาร และพื้นดินที่รองรับอาคารในการต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว พ.ศ. 2550 ทั้งนี้ โครงสร้างของกลุ่มอาคารดังกล่าวมีฐานรากวางบนเสาเข็มเจาะเพื่อลดผลกระทบต่อบริเวณข้างเคียง โดยเสาเข็มเจาะจะหยั่งลึกไปถึงชั้นดินแข็ง ซึ่งมีระดับประมาณ 20 – 30 เมตร จากผิวดิน

(ค) ระบบสุขาภิบาล

การออกแบบระบบสุขาภิบาลของอาคารทั้ง 2 คือ ทั้งอาคารจอดรถและอาคารบริการ (Service Building) จะออกแบบให้เป็นระบบที่แยกออกจากกัน แต่จะใช้แนวคิดในการออกแบบเหมือนกัน ดังนี้

- ระบบการจ่ายน้ำประปา

น้ำประปาที่ใช้ในอาคารทั้งหมดรับมาจากการประปานครหลวง สำหรับอาคารจอดรถน้ำประปาจะถูกเก็บกักไว้ในถังเก็บน้ำใต้ดินบริเวณใต้ห้องเครื่องสูบน้ำ โดยได้ออกแบบให้มีความจุของถังเก็บน้ำเท่ากับ 230 ลูกบาศก์เมตร ส่วนอาคารบริการน้ำประปาจะถูกเก็บไว้ในถังเก็บน้ำสำเร็จรูปแบบเหล็กไร้สนิมขนาด 2.5 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 3 ถัง รวมปริมาตร 7.5 ลูกบาศก์เมตร ทั้งนี้ ปริมาณการเก็บกักน้ำดังกล่าวเป็นค่าที่ไม่น้อยกว่าอัตราการใช้น้ำทั้งหมดในอาคารเป็นเวลา 1 วัน เพื่อให้พอเพียงต่อการใช้งานในกรณีที่การประปานครหลวงหยุดการจ่ายน้ำ เนื่องจากการซ่อมบำรุง

- ระบบรวบรวมน้ำเสีย

ระบบรวบรวมน้ำเสียในอาคารทั้ง 2 จะออกแบบโดยใช้ระบบท่อรวม โดยใช้ท่อชุดเดียวในการรวบรวมทั้งน้ำโสโครกและน้ำเสียจากกิจกรรมทุกประเภทมาบำบัดรวมกันที่ระบบบำบัดน้ำเสียรวม ก่อนปล่อยทิ้งไปยังระบบระบายน้ำสาธารณะ โดยออกแบบให้มีความลาดเอียงสูง (อย่างน้อย 1:100) เพื่อป้องกันการตกค้างสะสมของแข็งในท่อ

- ระบบบำบัดน้ำเสีย

ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารออกแบบให้ใช้ระบบบำบัดน้ำเสียชนิดถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปจำนวน 2 ถัง ถังที่ 1 ออกแบบให้รับน้ำเสียที่รวบรวมจากอาคารจอดรถ ส่วนถังที่ 2 ออกแบบให้รับน้ำเสียที่รวบรวมจากอาคารบริการ ระบบบำบัดนี้ออกแบบเพื่อให้น้ำเสียจากทุกกิจกรรมที่มีภายในอาคาร เช่น น้ำโสโครกจากห้องน้ำ น้ำเสียจากการชำระล้างต่างๆ หลักการที่ใช้ คือ การใช้ระบบบำบัดทางชีวภาพแบบผสมระหว่างแบบไร้อากาศและระบบเติมอากาศ โดยการใช้จุลินทรีย์ทั้งแบบไม่ใช้อากาศและแบบใช้อากาศในการย่อยสลายน้ำเสีย โดยระบบบำบัดไร้อากาศจะประกอบด้วย 2 ขั้นตอน คือ ถังเกรอะหรือส่วนแยกตะกอน (Septic Tank) สำหรับแยกตะกอนหนักออกจากน้ำ และถังกรองไร้อากาศ (Anaerobic Filter) สำหรับลดความสกปรกของน้ำในขั้นต้นแล้ว ตามด้วยระบบเติมอากาศเอส (Activated Sludge Process, AS Process) เพื่อลดความสกปรกของน้ำเสียให้ลดลงต่ำเพียงพอที่จะทิ้งลงสู่แหล่งรับน้ำสาธารณะได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายควบคุมอาคาร ระบบดังกล่าวมีข้อดี คือ มีการเกิดขึ้นของตะกอนในระบบน้อย จึงไม่จำเป็นต้องมีการสูบน้ำตะกอนออกทิ้งบ่อย น้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วไม่มีกลิ่นเหม็น

และมีคุณภาพดี ผ่านมาตรฐานตามกฎหมายควบคุมอาคารระบบบำบัดน้ำเสียแบบนี้ออกแบบเพื่อให้รับน้ำเสียจากทุกกิจกรรมที่มีในอาคาร

- ระบบระบายน้ำฝน

อาคารจอดรถได้ออกแบบให้มีการระบายน้ำฝนออกจากอาคารในชั้นหลังคา โดยมีช่องระบายน้ำฝนติดตั้งอยู่ในรางรับน้ำฝนบริเวณขอบหลังคา ขนาดของช่องระบายน้ำฝนมีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 6 นิ้ว รวบรวมน้ำฝนจากหลังคาลงสู่ท่อระบายน้ำฝนต่อไป สำหรับอาคารบริการและศูนย์ข้อมูลท่องเที่ยวเนื่องจากเป็นอาคารขนาดเล็กไม่มีระเบียงรับน้ำฝน จึงไม่ได้ออกแบบระบบระบายน้ำฝนในอาคาร น้ำฝนที่ตกลงมาจะถูกรวบรวมโดยระบบระบายน้ำฝนของพื้นที่โครงการ

ท่อรวบรวมน้ำฝนทั้งหมดที่อยู่ภายในอาคารถูกออกแบบให้ไหลโดยใช้แรงโน้มถ่วงของโลก โดยมีความลาดเอียงในการเดินท่อน้อยกว่า 1:100 และจะรวบรวมน้ำฝนให้ไหลออกไปตลอดเวลาที่ฝนตก โดยไม่ให้น้ำฝนคงค้างในอาคารและระบบท่อรวบรวม

ส่วนระเบียงที่รับน้ำฝนทุกแห่งและพื้นที่จอดรถที่มีน้ำฝนสาดเข้า ออกแบบให้มีช่องระบายน้ำที่พื้น (Floor Drain) (เส้นผ่านศูนย์กลาง 3 นิ้ว) รวบรวมน้ำฝนไปยังระบบระบายน้ำฝนบริเวณรอบอาคารต่อไป ส่วนน้ำฝนที่อาจสาดเข้าไปในพื้นที่จอดรถจะถูกรวบรวมโดยระบบพื้นเซาะร่องบังคับให้น้ำฝนไหลรวมไปยังช่องระบายน้ำที่พื้น (เส้นผ่านศูนย์กลาง 3 นิ้ว) แล้วไหลลงสู่ท่อรับน้ำฝนแล้วไหลไปยังระบบระบายน้ำฝนรอบอาคารต่อไป

- ระบบระบายน้ำรอบพื้นที่อาคาร

การออกแบบระบบระบายน้ำฝนใช้ความเข้มของฝนที่ 150 มิลลิเมตร/ชั่วโมง ซึ่งเป็นค่าที่ปลอดภัยสำหรับการออกแบบในประเทศไทย และออกแบบให้มีการระบายน้ำฝนออกตลอดเวลา ไม่ให้มีการตกค้างอยู่ในพื้นที่สำหรับระบบท่อระบายน้ำฝนรอบอาคารได้ออกแบบให้สอดคล้องกับงานตกแต่งบริเวณรอบอาคาร (Landscape Work) โดยระบบรวบรวมน้ำฝนเป็นระบบท่อฝังใต้ดินพร้อมบ่อตรวจระบาย (Manhole) ขนาดกว้าง 1.00 เมตร ยาว 1.20 เมตร ติดตั้งทุกพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนทิศทางการไหล และทุกพื้นที่ที่มีน้ำฝนจากอาคารไหลลง ส่วนในทางตรงได้ออกแบบให้มีบ่อตรวจระบายเป็นระยะทุก 8 – 12 เมตร ตามมาตรฐาน วัสดุท่อใช้ท่อคอนกรีตเสริมเหล็กขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 0.80 เมตร และ 1.04 เมตร ฝังใต้ดินความลาดเอียง 1:200 สำหรับบ่อตรวจระบายบ่อสุดท้ายก่อนเชื่อมต่อเข้าสู่ระบบระบายน้ำของเทศบาล และออกแบบให้มีตะแกรงดักขยะ สำหรับดักขยะชิ้นใหญ่ไว้ด้วย ส่วนบริเวณที่เป็นขอบทางเท้าได้ออกแบบให้มีการระบายน้ำฝนโดยใช้บ่อตรวจระบายที่มีช่องน้ำไหลเข้า (Manhole with Curve Inlet) เพื่อระบายน้ำฝนออก โดยปรับความลาดเอียงของถนนเข้าสู่ขอบทางเท้า

(ง) ระบบดับเพลิง

การออกแบบระบบดับเพลิง แยกออกเป็น 2 ส่วน ตามอาคาร ดังนี้

- ระบบดับเพลิงสำหรับอาคารจอดรถ

ระบบดับเพลิงที่ใช้เป็นระบบดับเพลิงผสมที่มีทั้งระบบดับเพลิงชนิดท่อเย็นและตู้ดับเพลิง (Stand Pipe and Fire Hose cabinet) พร้อมระบบโปรยน้ำฝอย (Sprinkler System) ประกอบด้วยท่อเย็นและตู้ดับเพลิงอย่างน้อย 2 ชุด และหัวกระจายน้ำฝอยตามมาตรฐานที่กำหนด เพื่อให้ครอบคลุมการดับเพลิงในทุกพื้นที่อาคาร โดยระบบท่อเย็นและระบบโปรยน้ำฝอยที่ใช้เป็นระบบท่อเปียก (Wet Pipe System) คือ จะมีน้ำคงค้างสำหรับการดับเพลิงอยู่ในท่อตลอดเวลา หากเกิดเพลิงไหม้ขึ้น ระบบโปรยน้ำฝอยจะทำงานโดยอัตโนมัติก่อน ส่วนระบบท่อเย็นและสายสูบน้ำดับเพลิงจะมีเตรียมไว้สำหรับพนักงานดับเพลิงมาใช้ ส่วนภายในตู้ดับเพลิงที่ติดตั้งอยู่ภายในอาคาร ประกอบด้วยสายดับเพลิงขนาดใหญ่ (ขนาด 2.5 นิ้ว) สำหรับพนักงานดับเพลิง และอุปกรณ์อื่นๆ ที่จำเป็น นอกจากนี้ยังมีถังดับเพลิงแบบเคมี ABC สำเร็จรูปขนาดไม่น้อยกว่า 10 ปอนด์ เพื่อใช้ดับเพลิงในขั้นต้นก่อนที่เพลิงจะลุกลามไปมาก

สำหรับแหล่งน้ำสำหรับการดับเพลิงใช้น้ำที่เก็บไว้ในถังเก็บน้ำใต้ดิน โดยจัดให้มีน้ำสำรองสำหรับการดับเพลิงได้ตามมาตรฐานอย่างน้อยเป็นเวลา 30 นาที ก่อนที่พนักงานดับเพลิงจะมาถึง นอกจากนี้ จะได้จัดให้มีหัวรับน้ำดับเพลิงบริเวณหน้าอาคารเชื่อมต่อไปยังระบบท่อดับเพลิง เมื่อเกิดเพลิงไหม้ขึ้นรถดับเพลิงจะต้องสามารถเข้าถึงหัวรับน้ำดังกล่าวได้โดยง่าย แล้วจึงทำการสูบน้ำจากแหล่งน้ำข้างเคียง เช่น จากท่อประปาสาธารณะจากคลองสาธารณะเข้าสู่ระบบท่อดับเพลิง เพื่อให้พนักงานดับเพลิงใช้ในการดับเพลิงที่เกิดขึ้น

- ระบบดับเพลิงสำหรับอาคารบริการ

เนื่องจากอาคารบริการเป็นอาคารขนาดเล็กจึงจัดให้มีระบบดับเพลิงเป็นถังดับเพลิงแบบเคมี ABC สำเร็จรูปขนาดไม่น้อยกว่า 10 ปอนด์ เพื่อใช้ดับเพลิงในขั้นต้นก่อนที่เพลิงจะลุกลามไปมาก โดยจะติดตั้งไว้ในพื้นที่ส่วนกลางที่มองเห็นและเข้าถึงได้ง่าย จำนวนไม่น้อยกว่า 2 จุดต่อชั้น

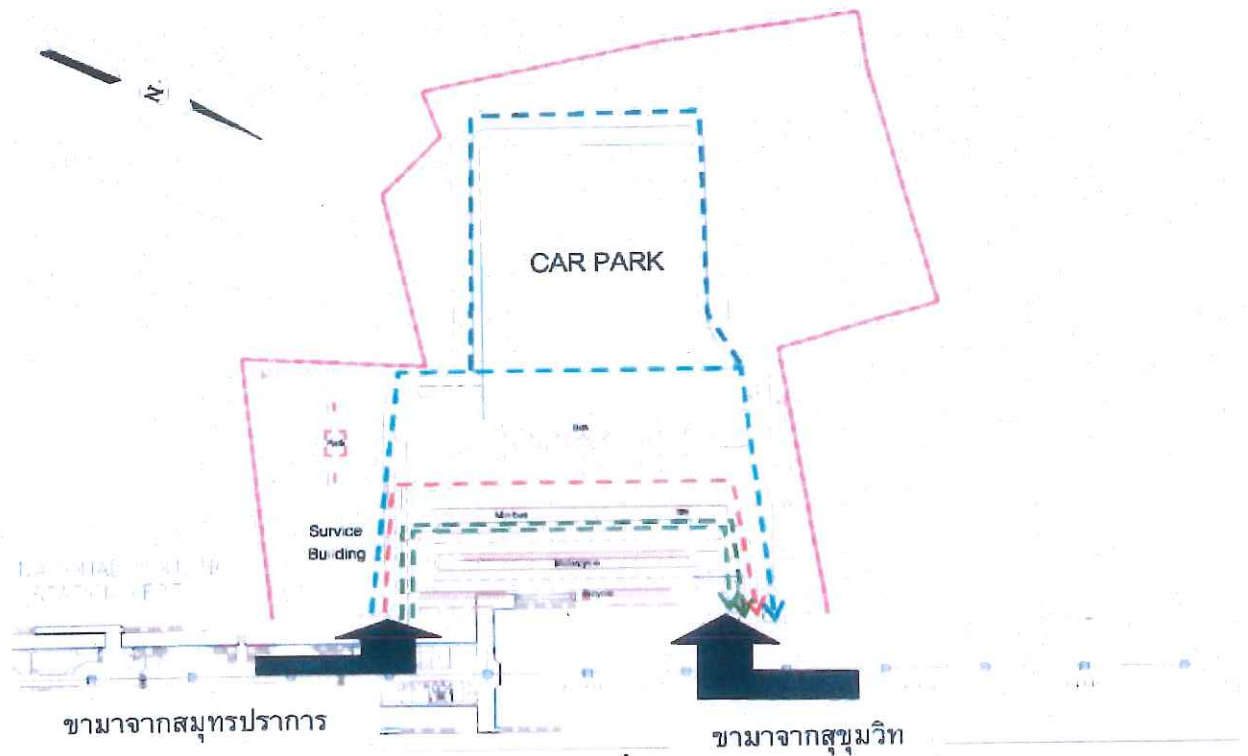
(จ) ระบบโทรทัศน์วงจรปิด

ออกแบบระบบโทรทัศน์วงจรปิดเป็นระบบ Digital ให้ครอบคลุมพื้นที่สำคัญภายในอาคารให้สามารถตรวจจับภาพผู้เข้าออกอาคาร พร้อมทั้งบันทึกเก็บภาพไว้และสามารถนำกลับมาดูใหม่ได้ โดยเน้นการป้องกันและรักษาความปลอดภัยของอาคาร โดยภาพเหตุการณ์ต่างๆ ที่บันทึกจะจัดเก็บใน Hard Disk ที่มีความจุไม่น้อยกว่า 72 ชั่วโมง แบบ Time Lapsed

(ฉ) การจัดเส้นทางจราจร

การจัดเส้นทางจราจรบริเวณจุดจอดแล้วจร ดังรูปที่ 2-3 แบ่งเป็น 4 เส้นทาง คือ

- ทางสัญจรรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล
- ทางสัญจรรถโดยสารรถประจำทาง
- ทางสัญจรรถโดยสารประจำทางขนาดเล็ก รถ 2 แถว และทางสัญจรรถแท็กซี่
- ทางสัญจรรถจักรยานยนต์รับจ้างและรถจักรยาน...”



สัญลักษณ์

- ทางสัญจรรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล
(PRIVATE CAR and MOTORCYCLE TRAFFIC ROUTE)
- ทางสัญจรรถโดยสารประจำทาง
(BUS TRAFFIC ROUTE)
- ทางสัญจรรถโดยสารประจำทางขนาดเล็ก รถ 2 แถว และทางสัญจรรถแท็กซี่ (MINIBUS & TAXI TRAFFIC ROUTE)
- ทางสัญจรรถจักรยานยนต์รับจ้างและรถจักรยาน
(MOTORCYCLE & BICYCLE TRAFFIC ROUTE)

รูปที่ 2-3 การจัดเส้นทางจราจรบริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทางสาธารณะและอาคารจอดรถแล้วจร

2.3 การเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

ในการออกแบบลานจอดรถระดับพื้นดินในจุดจอดแล้วจร ได้กำหนดให้สามารถรองรับผู้ใช้บริการได้สะดวก และเพียงพอต่อการให้บริการ ซึ่งประกอบด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ รถจักรยาน และรถโดยสารสาธารณะ โดยสามารถจอดรถได้รวมทั้งสิ้น 783 คัน ทั้งนี้ ลานจอดรถออกแบบเป็นพื้นคอนกรีตเสริมเหล็ก มีหลังคาคลุม ในแต่ละโซน มีระบบระบายน้ำรอบลานจอดรถระบายน้ำลงสู่ระบบระบายน้ำของถนนสุขุมวิท มีสำนักงานใช้เป็น Mobile Office Container และ Mobile Rescue Office Container ระบบสุขาภิบาลเป็น Mobile Toilet Container รวมทั้งการปลูกต้นไม้รอบรั้วลานจอดรถ รายละเอียดการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบจุดจอดแล้วจร แสดงดังตารางที่ 2-1

ตารางที่ 2-1 การเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบจุดจอดแล้วจร

องค์ประกอบจุดจอดแล้วจร เดิม	องค์ประกอบจุดจอดแล้วจร ใหม่
1. อาคารจอดรถ 5 ชั้น	1.ยกเลิกอาคารจอดรถ 5 ชั้น โดยจัดทำเป็นลานจอดรถระดับพื้นดิน ซึ่งเป็นพื้นคอนกรีตเสริมเหล็ก (รูปที่ 2-4) มีหลังคา (รูปที่ 2-5)
2. อาคารบริการและศูนย์ข้อมูลท่องเที่ยว	2.ยกเลิกอาคารบริการและศูนย์ข้อมูลท่องเที่ยว โดยจัดให้มี Mobile Office Container สำหรับเจ้าหน้าที่ควบคุมดูแลพื้นที่ และ Mobile Rescue Office Container สำหรับบริการช่วยเหลือผู้ใช้บริการ
3. จำนวนที่จอดรถทั้งหมด 951 คัน	3.จำนวนที่จอดรถทั้งหมด 783 คัน
4. ระบบสุขาภิบาล	4.ระบบสุขาภิบาล
- ระบบการจ่ายน้ำประปา อาคารจอดรถ 5 ชั้น ได้ออกแบบให้มีถังเก็บน้ำสำรองใต้ดิน 230 ลูกบาศก์เมตร ส่วนอาคารบริการและศูนย์ข้อมูลท่องเที่ยว ได้ออกแบบให้มีถังเก็บน้ำ 2.5 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 3 ถัง	- ระบบการจ่ายน้ำประปา ออกแบบให้เชื่อมต่อ น้ำประปากับท่อของการประปานครหลวงโดยตรง โดยมีถังเก็บน้ำสำรอง 3 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 3 ถัง
- ระบบรวบรวมน้ำเสีย ออกแบบโดยใช้ระบบท่อรวม โดยใช้ท่อชุดเดียวในการรวบรวมทั้งน้ำโสโครกและน้ำเสียจากกิจกรรมทุกประเภทมาบำบัดรวมกันที่ระบบบำบัดน้ำเสียรวม	- ระบบรวบรวมน้ำเสีย ได้ออกแบบรวบรวมน้ำโสโครก ในห้องส้วมลงสู่ถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป
- ระบบบำบัดน้ำเสีย ออกแบบให้ใช้ระบบบำบัดน้ำเสีย ชนิดถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปจำนวน 2 ถัง ถึงที่ 1 ออกแบบให้รับน้ำเสียที่รวบรวมจากอาคารจอดรถ ส่วนถังที่ 2 ออกแบบให้รับน้ำเสียที่รวบรวมจากอาคารบริการและศูนย์ข้อมูลท่องเที่ยว เป็นระบบบำบัดน้ำเสียชีวภาพแบบรวมระหว่างแบบไร้อากาศ และระบบเติมอากาศ ประกอบด้วย ถังเกรอะ	- ระบบบำบัดน้ำเสีย ได้ออกแบบเป็นระบบบำบัดน้ำเสีย ชนิดถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปใช้ในห้องส้วม จำนวน 2 แห่ง เป็นแบบ Mobile Toilet Container ตั้งอยู่ติดกับบริเวณสำนักงาน 1 แห่ง และบริเวณลานจอดรถโซน 2 อีก 1 แห่ง ระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแต่ละแห่งมีขนาด 4 ลูกบาศก์เมตร เป็นระบบเอเอส (Activated Sludge) ประกอบด้วย ถังเกรอะ

องค์ประกอบจุดจอดแล้วจร <i>เดิม</i>	องค์ประกอบจุดจอดแล้วจร <i>ใหม่</i>
(Septic Tank) ถังกรองไร้อากาศ (Anaerobic Filter) และระบบเติมอากาศเอส (Activated Sludge Process)	(Septic Tank) ส่วนเติมอากาศ (Aeration) และ ส่วนตกตะกอน (Sediment Sludge)
- ระบบระบายน้ำฝน ออกแบบให้มีช่องระบายน้ำฝน ติดตั้งอยู่ในรางรับน้ำฝนบริเวณขอบหลังคา	- ระบบระบายน้ำฝน ไม่มีรางรับน้ำฝน โดยฝนที่ตกลงมา จะถูกรวบรวมโดยระบบระบายน้ำของโครงการ
- ระบบระบายน้ำรอบพื้นที่อาคาร ออกแบบเป็น ระบบท่อฝังใต้ดินพร้อมบ่อตรวจระบาย (Manhole) ขนาดกว้าง 1.00 เมตร ยาว 1.20 เมตร วัสดุท่อใช้ ท่อคอนกรีตเสริมเหล็กขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 0.80 เมตร และ 1.04 เมตร ฝังใต้ดิน	- ระบบระบายน้ำรอบพื้นที่อาคาร ออกแบบเป็น ระบบท่อฝังใต้ดินพร้อมบ่อตรวจระบาย (Manhole) ขนาดกว้าง 0.8 – 1.6 เมตร ยาว 1.0 เมตร วัสดุท่อ ใช้ท่อคอนกรีตเสริมเหล็กขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 0.4 – 1.0 เมตร ฝังใต้ดิน ดังรูปที่ 2-6
- ระบบดับเพลิง ออกแบบเป็นระบบดับเพลิงผสมที่มีทั้งระบบดับเพลิงชนิดท่อเย็นและตู้ดับเพลิง (Stand Pipe and Fire Hose cabinet) พร้อม ระบบโปรยน้ำฝอย (Sprinkler System)	- ระบบดับเพลิง ออกแบบเป็นถังดับเพลิงแบบเคมี (Chemical Extinguisher) ขนาด 15 ปอนด์ พร้อม ด้วยตู้เก็บถังดับเพลิง (Steel Cabinet) จำนวน 12 ถัง
- ระบบโทรทัศน์วงจรปิด ออกแบบเป็นระบบ Digital ให้ครอบคลุมพื้นที่สำคัญภายในอาคาร	- ระบบโทรทัศน์วงจรปิด ออกแบบให้มีโทรทัศน์ วงจรปิดเป็นระบบ Digital บริเวณทางเข้า-ออก ลานจอดรถ
- การจัดเส้นทางการจราจร แบ่งเป็น 4 เส้นทาง คือ 1) ทางสัญจรรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล 2) ทางสัญจรรถโดยสารรถประจำทาง 3) ทางสัญจรรถโดยสารรถประจำทางขนาดเล็ก รถ 2 แถว และทางสัญจรรถแท็กซี่ 4) ทางสัญจรรถจักรยานยนต์รับจ้างและรถจักรยาน	- การจัดเส้นทางการจราจร แบ่งเป็น 4 เส้นทาง คือ 1) ทางสัญจรรถยนต์ส่วนบุคคล 2) ทางสัญจรรถสำหรับรถผู้พิการ 3) ทางสัญจรรถจักรยานยนต์ รถโดยสารรถประจำทาง รถแท็กซี่ และรถจักรยานยนต์รับจ้าง 4) ทางสัญจรรถจักรยาน ดังรูปที่ 2-7

2.4 การบริหารจัดการ Mobile Office Container และ Mobile Rescue Office Container

2.4.1 รูปแบบ Mobile Office Container และ Mobile Rescue Office Container

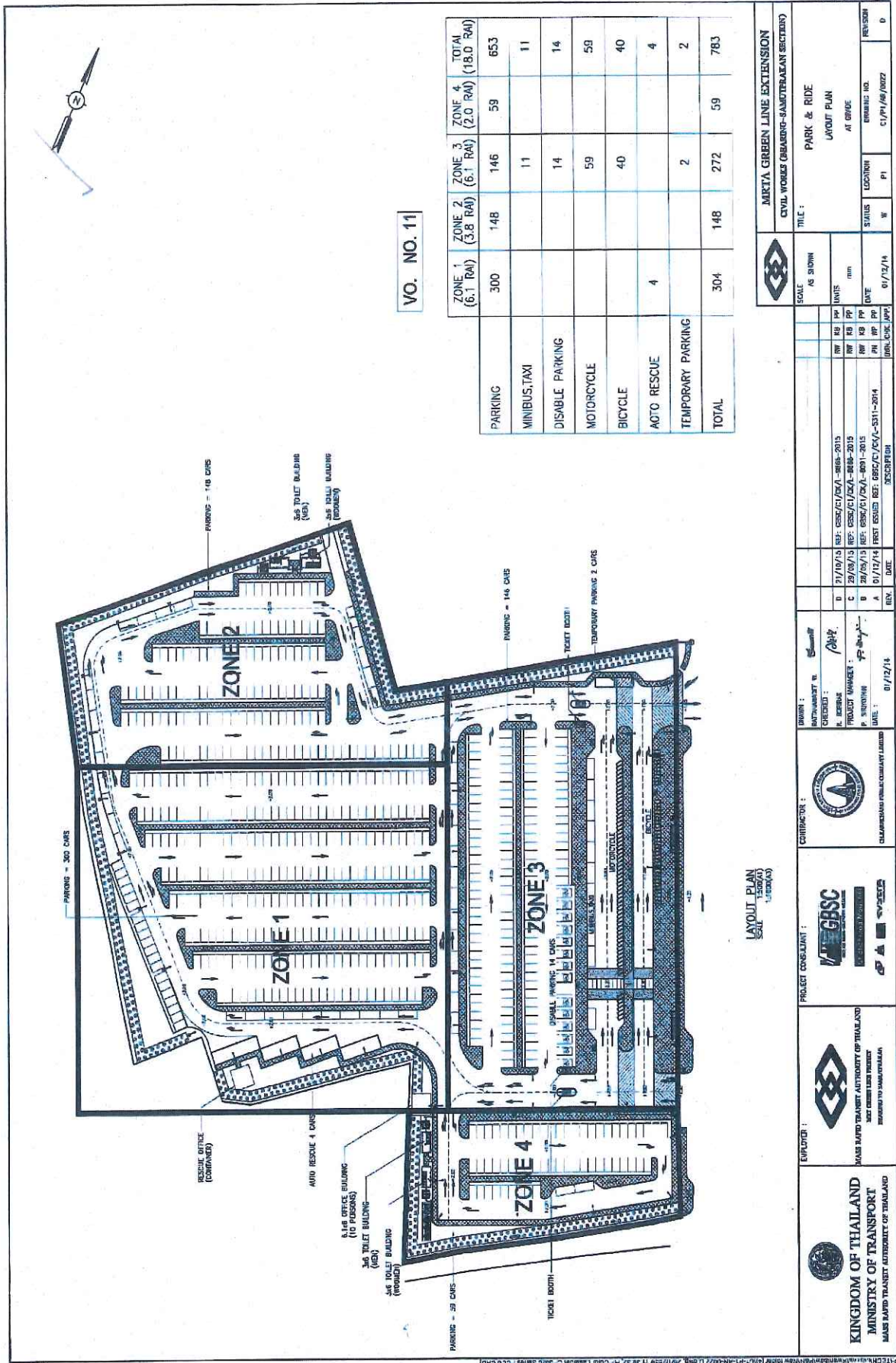
ในการออกแบบลานจอดรถได้จัดให้มีสำนักงานใช้เป็น Mobile Office Container สำหรับเจ้าหน้าที่ดูแลควบคุมพื้นที่และ Mobile Rescue Office Container สำหรับบริการช่วยเหลือผู้ใช้บริการ โดยมีตำแหน่งที่ตั้งแสดงดังรูปที่ 2-8 และรูปแบบของ Container ดังรูปที่ 2-9 และรูปที่ 2-10 ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1) Mobile Office Container มีขนาด 6.1 x 6.0 เมตร ตั้งอยู่ภายในลานจอดรถ เป็นสำนักงานสำหรับพนักงานดูแลลานจอดรถ มีระบบปรับอากาศ และอุปกรณ์สำนักงาน เพื่อควบคุมดูแลความเรียบร้อยของลานจอดรถ

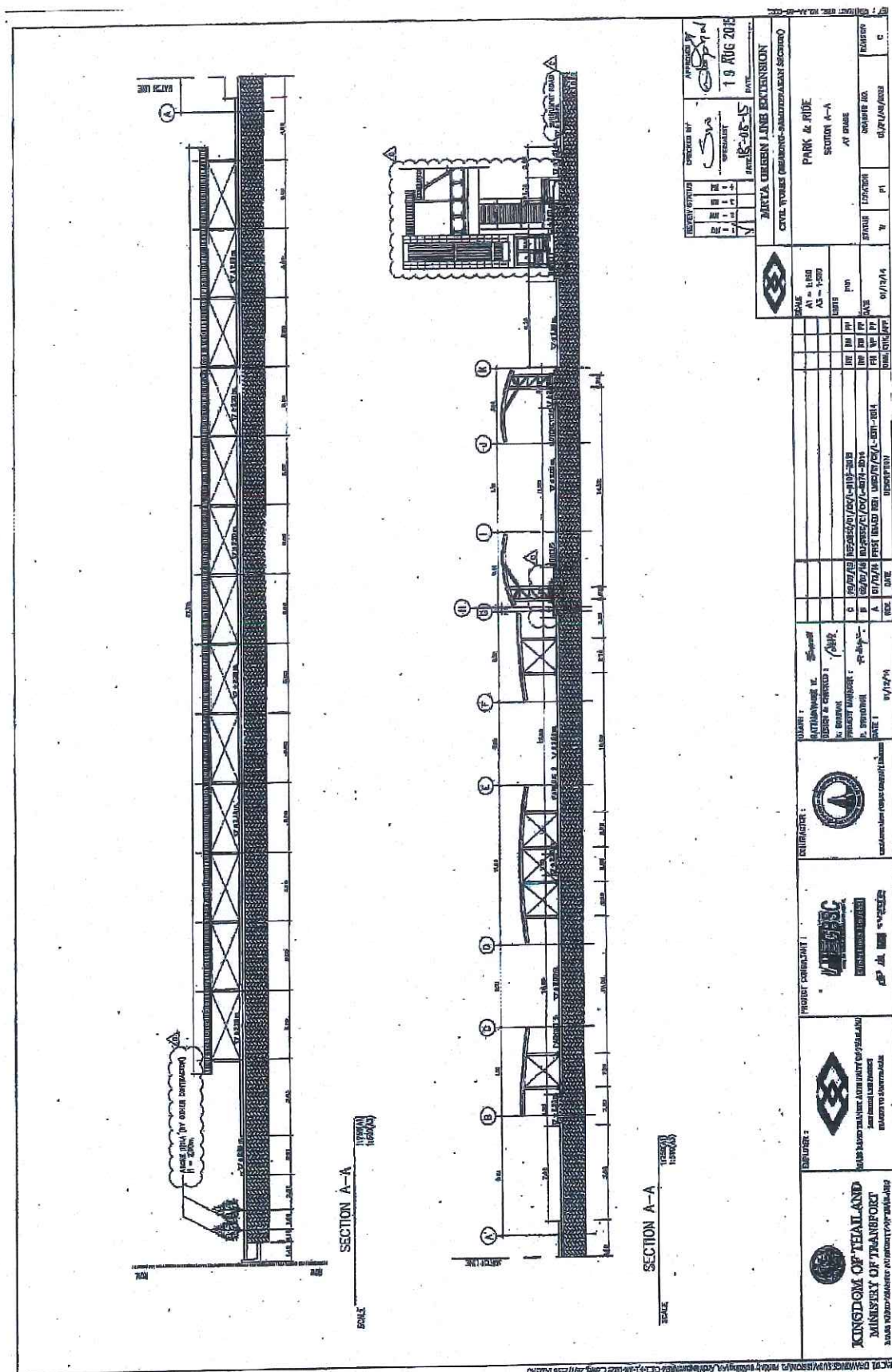
2) Mobile Rescue Office Container มีขนาด 6.1 x 6.0 เมตร ตั้งอยู่ภายในลานจอดรถเป็นสำนักงานช่วยเหลือฉุกเฉิน มีระบบปรับอากาศและอุปกรณ์สำนักงาน โดยด้านหน้า Container จะมีที่จอดรถช่วยเหลือฉุกเฉิน จำนวน 4 คัน สำหรับช่วยเหลือฉุกเฉินบริเวณสถานี และตามแนวเส้นทางโครงการ

2.4.2 การบริหารจัดการ Mobile Office Container และ Mobile Rescue Office Container

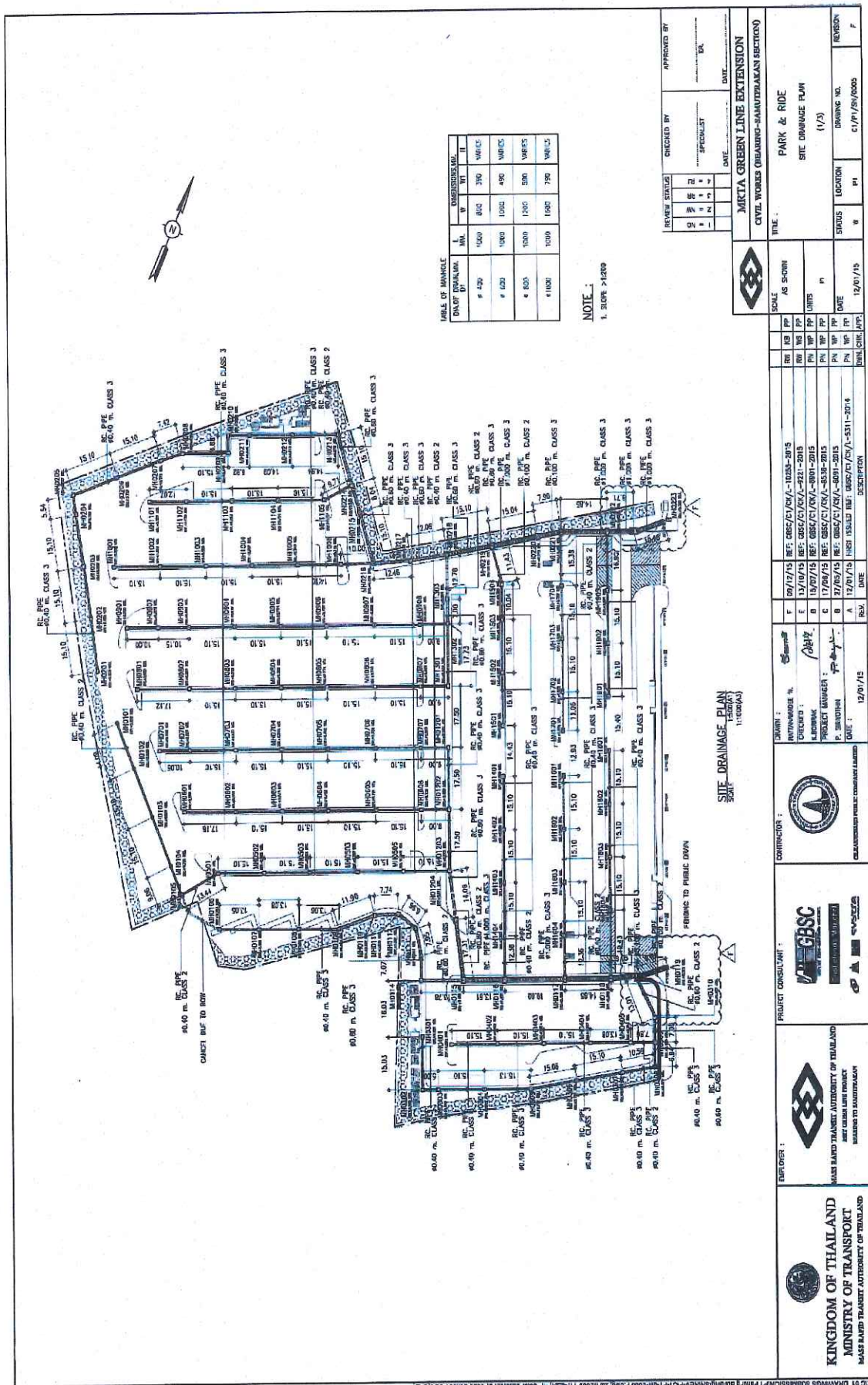
การบริหารจัดการของลานจอดรถ ประกอบด้วย พนักงานดูแลสำนักงานลานจอดรถ พนักงานดูแลสำนักงานฉุกเฉิน พนักงานขับรถฉุกเฉิน และยามรักษาความปลอดภัยในลานจอดรถ โดยสำนักงานลานจอดรถทำหน้าที่ดูแลการให้บริการแก่ผู้มาใช้บริการลานจอดรถ ส่วนสำนักงานฉุกเฉินทำหน้าที่รับเรื่องฉุกเฉินและให้ความช่วยเหลือกรณีเกิดเหตุการณ์ที่สถานีและตามแนวเส้นทางโครงการ ทั้งนี้ โครงการจะจัดให้มีป้ายสำนักงานลานจอดรถ และสำนักงานฉุกเฉินติดไว้อย่างชัดเจนบริเวณทางเข้าลานจอดรถ



รูปที่ 2-4 แบบแปลนลานจอดรถใหม่

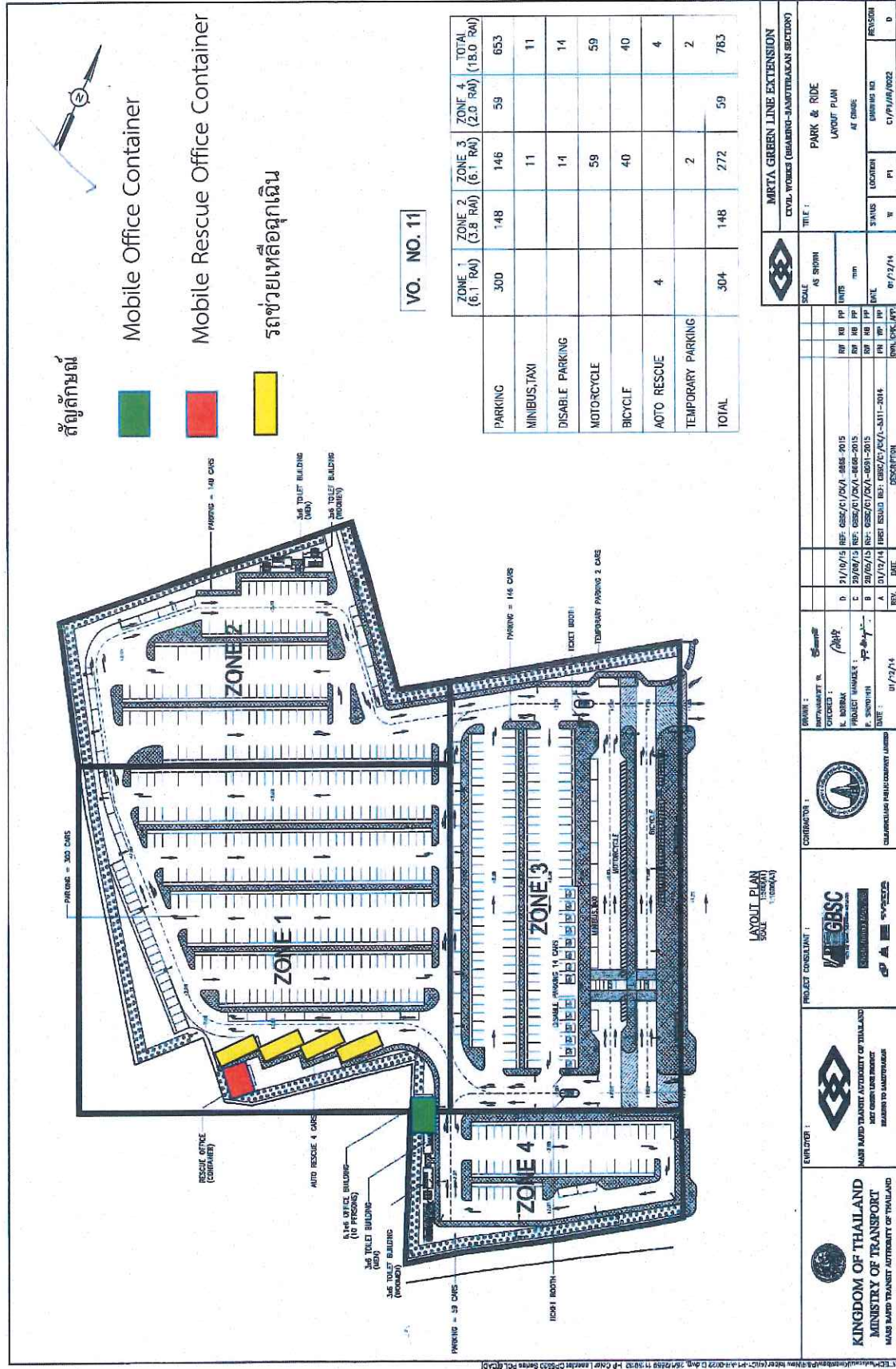


รูปที่ 2-5 แบบแปลนหลังคาลานจอดรถ

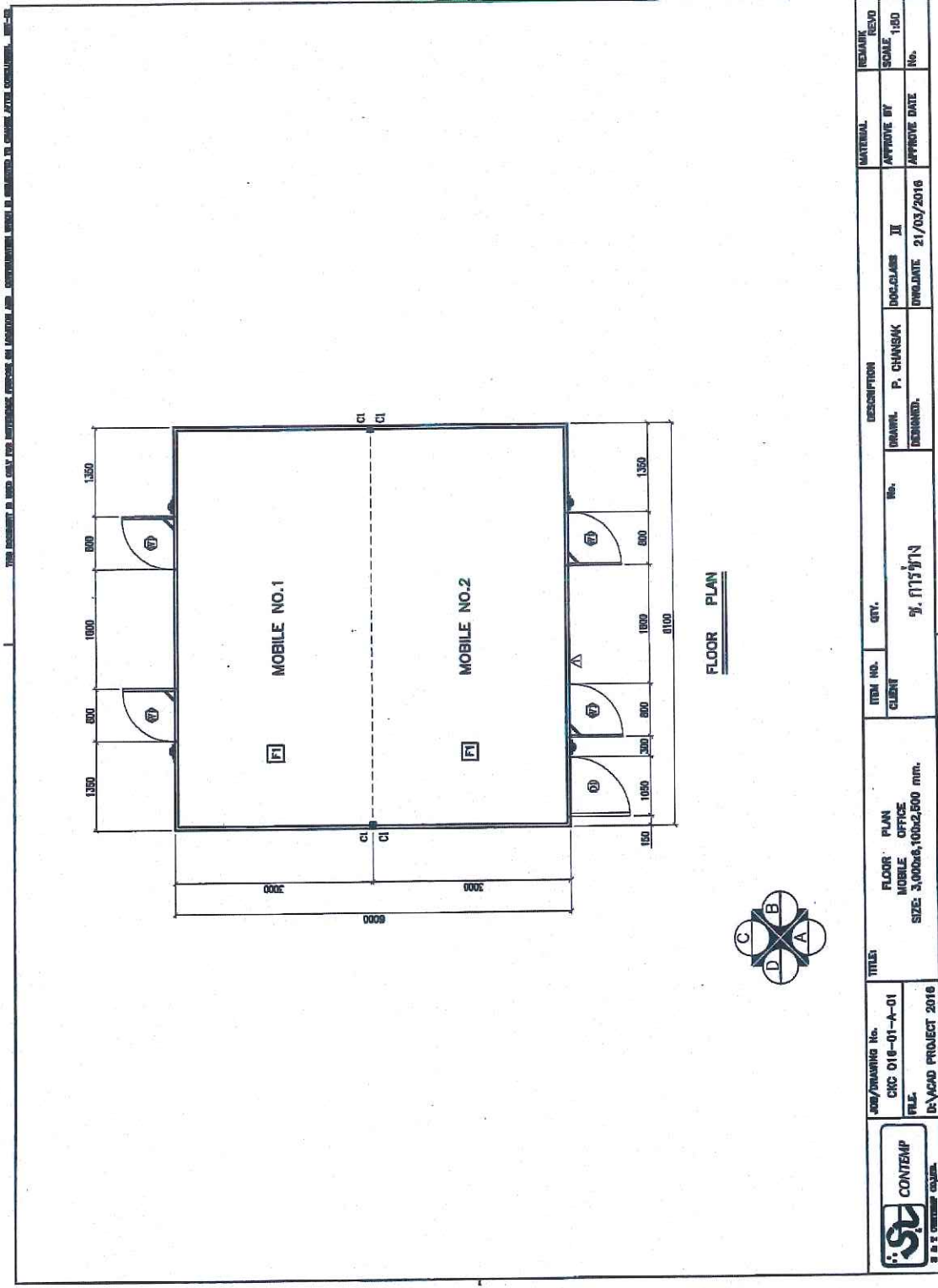


รูปที่ 2-6 แบบแปลนระบายน้ำตามจอตรถ

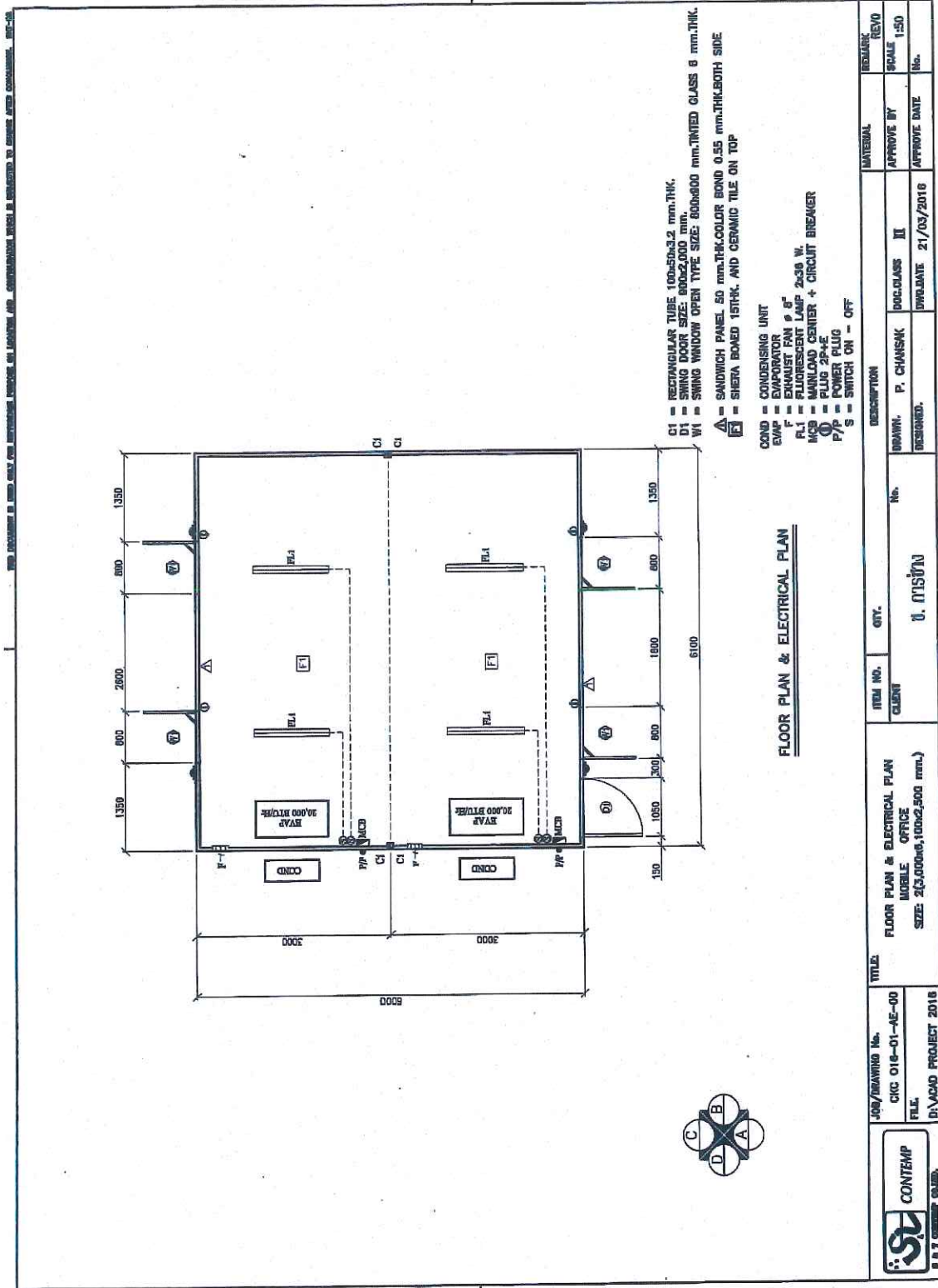




รูปที่ 2-8 ตำแหน่งที่ตั้ง Mobile Office Container และ Mobile Rescue Office Container



รูปที่ 2-9 รูปแบบ Mobile Office Container และ Mobile Rescue Office Container



รูปที่ 2-10 แบบแปลนระบบไฟฟ้าของ Mobile Office Container และ Mobile Rescue Office Container

บทที่ 3

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 3**การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการและผลกระทบสิ่งแวดล้อม**

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81 – สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง – สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบันการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเป็นผู้ดำเนินการ) กรณีเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ ซึ่งที่ปรึกษา GBSC ได้มีการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเปลี่ยนแปลง และได้มีการประเมินความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งสรุปได้ดังนี้

3.1 การเปลี่ยนแปลงการก่อสร้างอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

ยกเลิกอาคารจอดรถ 5 ชั้น และอาคารบริการอาคารบริการและศูนย์ข้อมูลท่องเที่ยว เป็นลานจอดรถระดับพื้นดิน ซึ่งสามารถจอดรถได้ 783 คัน มีสำนักงาน (Mobile Office Container) สำหรับเจ้าหน้าที่ควบคุมดูแลพื้นที่ และสำนักงานช่วยเหลือผู้ให้บริการ (Mobile Rescue Office Container) โดยจัดทำเป็นลานจอดรถระดับพื้นดิน เป็นพื้นที่คอนกรีตเสริมเหล็กและมีหลังคา

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมลดลง เนื่องจากได้ยกเลิก “อาคารจอดรถ 5 ชั้น” เป็น “ลานจอดรถ” และได้ยกเลิก “อาคารบริการและศูนย์ข้อมูลท่องเที่ยว” เป็น “Mobile Office Container สำหรับเจ้าหน้าที่ควบคุมดูแลพื้นที่ และ Mobile Rescue Office Container สำหรับบริการช่วยเหลือผู้ให้บริการ” แทน ดังนั้น จึงไม่มีการก่อสร้างฐานรากอาคารและตัวอาคารคอนกรีต ซึ่งเป็นกิจกรรมก่อสร้างที่ก่อให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ เช่น ด้านธรณีวิทยา คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การคมนาคมและการขนส่ง เป็นต้น โดยมีเพียงการก่อสร้างพื้นคอนกรีตและโครงหลังคาเท่านั้น ดังนั้นจึงถือได้ว่าการเปลี่ยนแปลงการก่อสร้างอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถมีผลกระทบสิ่งแวดล้อมลดลง

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ไม่เปลี่ยนแปลง โดยใช้มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2558

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ไม่มี เช่นเดียวกับที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2558

3.2 การเปลี่ยนแปลงระบบการจ่ายน้ำประปา

ยกเลิกถังเก็บน้ำสำรองใต้ดินสำหรับอาคารจอดรถและถังเก็บน้ำสำรองของอาคารบริการและศูนย์ข้อมูลท่องเที่ยว โดยลานจอดรถระดับพื้นดินได้ออกแบบให้เชื่อมต่อน้ำประปาจากการประปานครหลวงโดยตรงเพื่อใช้ในสำนักงานและห้องส้วม โดยมีถังเก็บน้ำสำรองขนาด 3 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 3 ถัง เพื่อสำรองน้ำใช้ในห้องส้วม

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมลดลง เนื่องจากได้ยกเลิก “อาคารจอดรถ 5 ชั้น” เป็น “ลานจอดรถ” และได้ยกเลิก “อาคารบริการและศูนย์ข้อมูลท่องเที่ยว” เป็น “Mobile Office Container สำหรับเจ้าหน้าที่ควบคุมดูแลพื้นที่ และ Mobile Rescue Office Container สำหรับบริการช่วยเหลือผู้ให้บริการ” แทน ดังนั้นอาคารจอดรถ 5 ชั้น จึงไม่จำเป็นต้องมีถังเก็บน้ำใต้ดินสำหรับสำรองน้ำ ขนาด 230 ลูกบาศก์เมตร โดยระบบการจ่ายน้ำประปาสำหรับลานจอดรถ

ได้ออกแบบให้เชื่อมต่อน้ำประปากับท่อของการประปานครหลวงโดยตรง และมีถังเก็บน้ำสำรองขนาด 3 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 3 ถัง เพื่อสำรองน้ำใช้ในห้องส้วม ซึ่งเพียงพอต่อความต้องการใช้น้ำของเจ้าหน้าที่

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ไม่เปลี่ยนแปลง โดยใช้มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2558

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ไม่มี เช่นเดียวกับที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2558

3.3 การเปลี่ยนแปลงระบบรวบรวมน้ำเสียและระบบบำบัดน้ำเสีย

เดิมระบบบำบัดน้ำเสียได้ออกแบบให้รับน้ำเสียจากทุกกิจกรรมที่มีภายในอาคาร เป็นระบบบำบัดน้ำเสียชนิดถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปผสมระหว่างแบบไร้อากาศและแบบเติมอากาศ จำนวน 2 ถัง โดยถังที่ 1 ออกแบบให้รับน้ำเสียที่รวบรวมจากอาคารจอดรถ ส่วนถังที่ 2 ออกแบบให้รับน้ำเสียที่รวบรวมจากอาคารบริการและศูนย์ข้อมูลท่องเที่ยว ซึ่งได้ยกเลิกอาคารจอดรถ 5 ชั้น อาคารบริการและศูนย์ข้อมูลท่องเที่ยว สำหรับลานจอดรถระดับพื้นดิน ได้ออกแบบเป็นระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปใช้ในห้องส้วม จำนวน 2 แห่ง เป็นแบบ Mobile Toilet Container ตั้งอยู่ติดกับบริเวณสำนักงาน 1 แห่ง และบริเวณลานจอดรถโซน 2 อีก 1 แห่ง ระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแต่ละแห่งมีขนาด 4 ลูกบาศก์เมตร เป็นระบบเอสเอส (Activated Sludge) ประกอบด้วย ถังเกราะ (Septic Tank) ส่วนเติมอากาศ (Aeration) และส่วนตกตะกอน (Sediment Sludge) โดยห้องน้ำชายแต่ละแห่งมีห้องส้วมจำนวน 3 ห้อง โถปัสสาวะจำนวน 4 ชุด อ่างล้างหน้าจำนวน 4 ชุด ห้องน้ำหญิงแต่ละแห่งมีห้องส้วมจำนวน 4 ห้อง อ่างล้างหน้าจำนวน 4 ชุด

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมลดลง เนื่องจากได้ยกเลิก “อาคารจอดรถ 5 ชั้น” เป็น “ลานจอดรถ” และได้ยกเลิก “อาคารบริการและศูนย์ข้อมูลท่องเที่ยว” เป็น “Mobile Office Container สำหรับเจ้าหน้าที่ควบคุมดูแลพื้นที่ และ Mobile Rescue Office Container สำหรับบริการช่วยเหลือผู้ใช้บริการ” แทน โดยลานจอดรถมีเพียงสำนักงานขนาดเล็ก ซึ่งน้ำเสียจากห้องส้วมของลานจอดรถระดับพื้นดินมีปริมาณน้ำเสียน้อย และได้จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปใช้ในห้องส้วม

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ไม่เปลี่ยนแปลง โดยใช้มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2558

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ได้เปลี่ยนแปลงมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2558 โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 3-1 เนื่องจากจุดเชื่อมต่อการเดินทางเป็นลานจอดรถระดับพื้นดินไม่มีระบบบำบัดน้ำเสียในอาคารและไม่มีบ่อพักน้ำทิ้ง ดังนั้นจึงไม่จำเป็นต้องตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งของลานจอดรถระดับพื้นดิน

ตารางที่ 3-1 การเปลี่ยนแปลงมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพน้ำผิวดิน

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เดิม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ใหม่
3. คุณภาพน้ำผิวดิน	<u>ระยะดำเนินการ</u> ตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้งจากบ่อกักน้ำทั้งภายในพื้นที่จุดเชื่อมต่อการเดินทางก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ และบ่อกักน้ำทั้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ ดัชนีที่ตรวจวัดประกอบด้วย pH, BOD, Sulfide, TKN, SS, TDS, ตะกอนหนัก, น้ำมันและไขมัน และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด โดย 6 เดือนแรก ที่โครงการเปิดดำเนินการให้ทำการตรวจวัดทุกเดือน หลังจากนั้นจึงตรวจวัดทุก 4 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินการ ตำแหน่งจุดตรวจวัดคุณภาพน้ำทั้งแสดงดังรูปที่ 1	<u>ระยะดำเนินการ</u> ตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้งจากบ่อกักน้ำทั้งภายในพื้นที่จุดเชื่อมต่อการเดินทางก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ และบ่อกักน้ำทั้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ ดัชนีที่ตรวจวัดประกอบด้วย pH, BOD, Sulfide, TKN, SS, TDS, ตะกอนหนัก, น้ำมันและไขมัน และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด โดย 6 เดือนแรก ที่โครงการเปิดดำเนินการให้ทำการตรวจวัดทุกเดือน หลังจากนั้นจึงตรวจวัดทุก 4 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินการ <u>ทั้งนี้ กรณีจุดเชื่อมต่อการเดินทางเป็นลานจอดรถไม่ต้องดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำทั้ง</u> ตำแหน่งจุดตรวจวัดคุณภาพน้ำทั้งแสดงดังรูปที่ 1

3.4 การเปลี่ยนแปลงระบบระบายน้ำฝน

เดิมอาคารจอดรถ 5 ชั้น ได้ออกแบบให้มีการระบายน้ำฝน โดยมีช่องระบายน้ำฝนติดตั้งอยู่ในรางรับน้ำฝนบริเวณขอบหลังคา เพื่อบรรวมน้ำฝนจากหลังคาเข้าสู่ท่อระบายน้ำฝน โดยลานจอดรถระดับพื้นดินได้ออกแบบใหม่ไม่มีรางรับน้ำฝน โดยน้ำฝนที่ตกลงมาจะถูกรวบรวมโดยระบบระบายน้ำของโครงการ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง

ไม่เปลี่ยนแปลง เนื่องจากได้ยกเลิก “อาคารจอดรถ 5 ชั้น” เป็น “ลานจอดรถ” และได้ยกเลิก “อาคารบริการและศูนย์ข้อมูลท่องเที่ยว” เป็น “Mobile Office Container สำหรับเจ้าหน้าที่ควบคุมดูแลพื้นที่ และ Mobile Rescue Office Container สำหรับบริการช่วยเหลือผู้ใช้บริการ” แทน ดังนั้นจึงไม่จำเป็นต้องมีรางรับน้ำฝนบริเวณขอบหลังคา โดยน้ำฝนที่ตกลงมาจะถูกรวบรวมโดยระบบระบายน้ำของโครงการ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ไม่มี เช่นเดียวกับที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2558

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ไม่มี เช่นเดียวกับที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2558

3.5 การเปลี่ยนแปลงระบบระบายน้ำรอบพื้นที่อาคาร

เดิมอาคารจอดรถ 5 ชั้น ออกแบบเป็นระบบท่อฝังใต้ดินพร้อมบ่อตรวกระบาย (Manhole) ขนาดกว้าง 1.00 เมตร ยาว 1.20 เมตร วัสดุท่อใช้ท่อคอนกรีตเสริมเหล็กขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 0.80 เมตร และ 1.04 เมตร ฝังใต้ดิน โดยลานจอดรถระดับพื้นดินได้ออกแบบใหม่ให้ระบบท่อฝังใต้ดินพร้อมบ่อตรวกระบาย (Manhole) มีขนาดกว้าง 0.8 – 1.6 เมตร ยาว 1.0 เมตร วัสดุท่อใช้ท่อคอนกรีตเสริมเหล็กขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 0.4 – 1.0 เมตร ฝังใต้ดิน บ่อตรวกระบายมีทึกระยะ 15 เมตร รองรับการระบายน้ำฝนรอบพื้นที่ลานจอดรถออกสู่ระบบระบายน้ำของถนน สุขุมวิท

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง

ไม่เปลี่ยนแปลง เนื่องจากได้ยกเลิก “อาคารจอดรถ 5 ชั้น” เป็น “ลานจอดรถ” และได้ยกเลิก “อาคารบริการและศูนย์ข้อมูลท่องเที่ยว” เป็น “Mobile Office Container สำหรับเจ้าหน้าที่ควบคุมดูแลพื้นที่ และ Mobile Rescue Office Container สำหรับบริการช่วยเหลือผู้ใช้บริการ” แทน โดยการออกแบบระบบระบายน้ำฝนของลานจอดรถระดับพื้นดินยังคงใช้ความเข้มของฝนที่ 150 มิลลิเมตร/ชั่วโมง ซึ่งเป็นค่าที่ปลอดภัยสำหรับการออกแบบในประเทศไทย โดยระบบรวบรวมน้ำฝนเป็นระบบท่อฝังใต้ดินพร้อมบ่อตรวกระบาย (Manhole) ขนาดกว้าง 0.8 – 1.6 เมตร ยาว 1.0 เมตร รวมทั้งวัสดุท่อใช้ท่อคอนกรีตเสริมเหล็กขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 0.4 – 1.0 เมตร ฝังใต้ดิน ความลาดเอียง ยังคงใช้ 1:200 ซึ่งเพียงพอต่อการระบายน้ำในพื้นที่ลานจอดรถ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ไม่เปลี่ยนแปลง โดยใช้มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เห็นชอบเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2558

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ไม่มี เช่นเดียวกับที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2558

3.6 การเปลี่ยนแปลงระบบดับเพลิง

เดิมอาคารจอดรถ 5 ชั้น ได้ออกแบบเป็นระบบดับเพลิงผสมที่มีทั้งระบบดับเพลิงชนิดท่อเย็นและตู้ดับเพลิง (Stand Pipe and Fire Hose cabinet) พร้อมระบบโปรยน้ำฝอย (Sprinkler System) ซึ่งระบบดับเพลิงสำหรับลานจอดรถได้ออกแบบใหม่เป็นถังดับเพลิงแบบเคมี (Chemical Extinguisher) ขนาด 15 ปอนด์ พร้อมด้วยตู้เก็บถังดับเพลิง (Steel Cabinet) จำนวน 12 ถัง ติดตั้งอยู่บริเวณสำนักงาน (Mobile Office Container) สำนักงานช่วยเหลือผู้ใช้บริการ (Mobile Rescue Office Container) และตามจุดจอดรถในแต่ละโซน

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมลดลง เนื่องจากได้ยกเลิก “อาคารจอดรถ 5 ชั้น” เป็น “ลานจอดรถ” และได้ยกเลิก “อาคารบริการและศูนย์ข้อมูลท่องเที่ยว” เป็น “Mobile Office Container สำหรับเจ้าหน้าที่ควบคุมดูแลพื้นที่ และ Mobile Rescue Office Container สำหรับบริการช่วยเหลือผู้ใช้บริการ” แทน ดังนั้นจึงไม่จำเป็นต้องมีระบบดับเพลิงชนิดท่อเย็นและตู้ดับเพลิง (Stand Pipe and Fire Hose cabinet) พร้อมระบบโปรยน้ำฝอย (Sprinkler System) และถังเก็บน้ำสำรองใต้ดินตามมาตรฐานระบบดับเพลิงในอาคาร โดยระบบดับเพลิงสำหรับลานจอดรถ จัดให้มีถังดับเพลิงแบบเคมี (Chemical Extinguisher) ขนาด 15 ปอนด์ พร้อมด้วยตู้เก็บถังดับเพลิง (Steel Cabinet) จำนวน 12 ถัง ซึ่งเพียงพอต่อการป้องกันและระงับอัคคีภัยกรณีฉุกเฉินสำหรับลานจอดรถ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ไม่เปลี่ยนแปลง โดยใช้มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เห็นชอบเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2558

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ไม่มี เช่นเดียวกับที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2558

3.7 การเปลี่ยนแปลงระบบโทรศัพท์วงจรปิด

ระบบโทรศัพท์วงจรปิดออกแบบเป็นระบบ Digital ให้ครอบคลุมพื้นที่สำคัญภายในอาคารโดยเน้นการป้องกัน และรักษาความปลอดภัยภายในอาคาร ส่วนลานจอดรถออกแบบให้มีโทรศัพท์วงจรปิดบริเวณทางเข้า-ออก ลานจอดรถ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง

ไม่เปลี่ยนแปลง เนื่องจากได้ยกเลิก “อาคารจอดรถ 5 ชั้น” เป็น “ลานจอดรถ” และได้ยกเลิก “อาคารบริการและศูนย์ข้อมูลท่องเที่ยว” เป็น “Mobile Office Container สำหรับเจ้าหน้าที่ควบคุมดูแลพื้นที่ และ Mobile Rescue Office Container สำหรับบริการช่วยเหลือผู้ใช้บริการ” แทน โดยลานจอดรถเป็นพื้นที่โล่ง ไม่มีมุมอับที่อาจเป็นอันตรายต่อผู้ใช้บริการ ซึ่งการป้องกันและรักษาความปลอดภัยของลานจอดรถได้ออกแบบให้มีโทรศัพท์วงจรปิดเป็นระบบ Digital บริเวณทางเข้า-ออก ลานจอดรถ และจัดให้มียามรักษาความปลอดภัยตลอดเวลา

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ได้เพิ่มเติมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2558 โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 3-2 เพื่อกำหนดให้มีการติดตั้งโทรศัพท์วงจรปิดบริเวณทางเข้า-ออก พื้นที่ลานจอดรถ

ตารางที่ 3-2 การเปลี่ยนแปลงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย

องค์ประกอบ ทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม เดิม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ใหม่
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย	<u>ระยะดำเนินการ</u> (ก) จัดให้มีแผนปฏิบัติการฉุกเฉินในกรณีต่างๆ • อัคคีภัยบนสถานี • อัคคีภัยบนชั้นพื้นถนน • อัคคีภัยบนชั้นจำหน่ายตั๋ว • อัคคีภัยบนชั้นชานชาลา • การอพยพออกจากสถานี • การหยุดรถฉุกเฉิน • การช่วยเหลือระหว่างอพยพผู้โดยสาร • การช่วยเหลือผู้โดยสารกรณีเกิดอุบัติเหตุ • อัคคีภัยบริเวณตึกใกล้เคียง (ข) จัดให้มีแนวสีแสดงเขตห้ามล้วงล้ำขณะ รถไฟฟ้าเข้าจอดที่สถานี พร้อมจัดทำพื้น สถานีบริเวณดังกล่าวให้มีผิวขรุขระ เพื่อให้	<u>ระยะดำเนินการ</u> (ก) จัดให้มีแผนปฏิบัติการฉุกเฉินในกรณีต่างๆ • อัคคีภัยบนสถานี • อัคคีภัยบนชั้นพื้นถนน • อัคคีภัยบนชั้นจำหน่ายตั๋ว • อัคคีภัยบนชั้นชานชาลา • การอพยพออกจากสถานี • การหยุดรถฉุกเฉิน • การช่วยเหลือระหว่างอพยพผู้โดยสาร • การช่วยเหลือผู้โดยสารกรณีเกิดอุบัติเหตุ • อัคคีภัยบริเวณตึกใกล้เคียง (ข) จัดให้มีแนวสีแสดงเขตห้ามล้วงล้ำขณะ รถไฟฟ้าเข้าจอดที่สถานี พร้อมจัดทำพื้น สถานีบริเวณดังกล่าวให้มีผิวขรุขระ เพื่อให้

องค์ประกอบ ทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม เดิม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ใหม่
	ผู้โดยสารที่ล้งล่าเข้ามาสัมผัสได้ (ค) จัดทำประกันภัยสาธารณะต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารและบุคคลที่ 3 (ง) กำหนดให้มีการซ่อมแผนฉุกเฉินปีละ 2 ครั้ง (จ) ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ได้แก่ สถานีตำรวจ โรงพยาบาลในพื้นที่ และหน่วยบรรเทาสาธารณภัย เป็นต้น และจัดให้มีระบบการประสานงาน การสื่อสาร ที่มีความพร้อมอยู่เสมอ ดังนั้น หากเกิดอุบัติเหตุหรือมีเหตุฉุกเฉินขึ้น หน่วยงานที่สามารถให้ความช่วยเหลือได้ดังกล่าวข้างต้น ต้องสามารถเข้าถึงจุดเกิดเหตุได้อย่างรวดเร็ว (ฉ) ควบคุมดูแลการจัดการทางด้านสุขาภิบาล บริเวณสถานี อาคารจอดแล้วจร และศูนย์ซ่อมบำรุงให้มีประสิทธิภาพ ได้แก่ การบำบัดน้ำเสีย การจัดการขยะมูลฝอยและ สิ่งปฏิกูล เป็นต้น (ช) จัดให้มีเวรยามรักษาความปลอดภัยบริเวณ ศูนย์ซ่อมบำรุงตลอด 24 ชม. โดยเฉพาะ บริเวณทางเข้า-ออก	ผู้โดยสารที่ล้งล่าเข้ามาสัมผัสได้ (ค) จัดทำประกันภัยสาธารณะต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารและบุคคลที่ 3 (ง) กำหนดให้มีการซ่อมแผนฉุกเฉินปีละ 2 ครั้ง (จ) ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ได้แก่ สถานีตำรวจ โรงพยาบาลในพื้นที่ และหน่วยบรรเทาสาธารณภัย เป็นต้น และจัดให้มีระบบการประสานงาน การสื่อสาร ที่มีความพร้อมอยู่เสมอ ดังนั้น หากเกิดอุบัติเหตุหรือมีเหตุฉุกเฉินขึ้น หน่วยงานที่สามารถให้ความช่วยเหลือได้ดังกล่าวข้างต้น ต้องสามารถเข้าถึงจุดเกิดเหตุได้อย่างรวดเร็ว (ฉ) ควบคุมดูแลการจัดการทางด้านสุขาภิบาล บริเวณสถานี <u>ลานจอดรถ</u> และศูนย์ซ่อมบำรุงให้มีประสิทธิภาพ ได้แก่ การบำบัดน้ำเสีย การจัดการขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล เป็นต้น (ช) จัดให้มีเวรยามรักษาความปลอดภัยบริเวณ ศูนย์ซ่อมบำรุงตลอด 24 ชม. โดยเฉพาะ บริเวณทางเข้า-ออก (ซ) <u>ติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิดบริเวณพื้นที่ทางเข้า-ออก พื้นที่ลานจอดรถ</u>

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ไม่มี เช่นเดียวกับที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2558

3.8 การเปลี่ยนแปลงการจัดเส้นทางจราจร

เดิมอาคารจอดรถ 5 ชั้น ได้จัดเส้นทางจราจรแบ่งเป็น 4 เส้นทาง คือ

- 1) ทางสัญจรรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล
- 2) ทางสัญจรรถโดยสารประจำทาง
- 3) ทางสัญจรรถโดยสารประจำทางขนาดเล็ก รถ 2 แถว และทางสัญจรรถแท็กซี่
- 4) ทางสัญจรรถจักรยานยนต์รับจ้างและรถจักรยาน

โดยลานจอดรถระดับพื้นดินได้ออกแบบเส้นทางจราจรใหม่ให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ แบ่งเป็น 4 เส้นทาง คือ

- 1) ทางสัญจรรถยนต์ส่วนบุคคล
- 2) ทางสัญจรรถสำหรับรถผู้พิการ
- 3) ทางสัญจรรถจักรยานยนต์ รถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ และรถจักรยานยนต์รับจ้าง
- 4) ทางสัญจรรถจักรยาน

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง

ไม่เปลี่ยนแปลง เนื่องจากได้ยกเลิก “อาคารจอดรถ 5 ชั้น” เป็น “ลานจอดรถ” และได้ยกเลิก “อาคารบริการและศูนย์ข้อมูลท่องเที่ยว” เป็น “Mobile Office Container สำหรับเจ้าหน้าที่ควบคุมดูแลพื้นที่ และ Mobile Rescue Office Container สำหรับบริการช่วยเหลือผู้ใช้บริการ” แทน ดังนั้นจึงได้ออกแบบการจัดเส้นทางจราจรให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ลานจอดรถที่ได้เปลี่ยนแปลงใหม่ โดยรถยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ รถโดยสารประจำทาง รถรับจ้างสาธารณะ และรถจักรยานยังคงสามารถสัญจรได้อย่างสะดวกเช่นเดิม

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ไม่เปลี่ยนแปลง โดยใช้มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2558

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ไม่มี เช่นเดียวกับที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2558

บทที่ 4

บทสรุป

บทที่ 4

บทสรุป

ตามสัญญากำหนดให้มีการก่อสร้างอาคารจอดรถแล้วเสร็จ เป็นรูปแบบอาคารความสูง 5 ชั้น ต่อมาได้มีแนวคิดการพัฒนาโครงการที่อยู่อาศัยของรัฐบาล เพื่อตอบสนองความต้องการของกลุ่มเป้าหมายตามนโยบายภาครัฐ โดย รฟม. ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจร่วมกันกับ การเคหะแห่งชาติ (กคช.) เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2555 และต่อมา คณะกรรมการ รฟม. ในการประชุมครั้งที่ 2/2556 เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2556 ได้มีมติเห็นชอบในหลักการ การเข้าร่วมจัดตั้งบริษัทร่วมกับ กคช. เพื่อดำเนินการตามนโยบายข้างต้น ทั้งนี้เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อโครงการ

เนื่องจากประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาที่พักอาศัยบนอาคารจอดรถแล้วเสร็จยังไม่ได้ข้อยุติ และจะต้องมีการพิจารณาเปลี่ยนแปลงรูปแบบแตกต่างไปจากเดิมตามสัญญา จึงจำเป็นต้องใช้ระยะเวลาในการพิจารณาและพัฒนา รูปแบบของอาคารอีกสักระยะหนึ่ง ดังนั้น รฟม. จึงจำเป็นต้องดำเนินการและตัดสินใจในแนวทางที่เกิดผลกระทบน้อยที่สุด คือ ปรับปรุงรูปแบบอาคารเป็นลานจอดรถ เพื่อมิให้มีผลกระทบต่อโครงการและถูกเรียกร้องความเสียหาย อันเนื่องมาจากความไม่ชัดเจนในการก่อสร้างอาคารจอดรถ 5 ชั้น

ทั้งนี้ บริษัท ข.การช่างฯ ได้ปรับปรุงแบบรายละเอียดทั้งในส่วนงานโยธา งานสถาปัตยกรรม งานระบบไฟฟ้า และเครื่องกล ให้ รฟม. และที่ปรึกษา GBSC พิจารณา ซึ่ง รฟม. และที่ปรึกษา GBSC ได้ตรวจสอบและแก้ไขแบบรายละเอียดฉบับสมบูรณ์ (Final Detailed Design) รวมทั้งได้นำเสนอคณะกรรมการ รฟม. ครั้งที่ 17/2558 เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2558 ซึ่งได้มีมติเห็นชอบในหลักการในการเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถแล้วเสร็จ โครงการรถไฟฟ้า สายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ สัญญาที่ 1 จากรูปแบบอาคารจอดรถ 5 ชั้น เป็นแบบลานจอดรถระดับพื้นดิน โดยมีมูลค่างานลดเป็นจำนวนเงิน 197,763,249.53 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%) เพื่อให้สอดคล้องกับแผนงานการพัฒนาที่อยู่อาศัยบนอาคารจอดรถแล้วเสร็จตามนโยบายรัฐบาล และอาจทำให้ รฟม. สามารถพัฒนาพื้นที่ได้ในอนาคต แต่ให้ รฟม. มีหนังสือขอความเห็นจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) อีกครั้งว่า รฟม. จะต้องได้รับความเห็นชอบการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดในรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือไม่ ทั้งนี้ หากในอนาคตเมื่อมีการพัฒนาการใช้พื้นที่ ให้มีการจัดพื้นที่จอดรถให้เพียงพอแก่การให้บริการผู้ใช้รถไฟฟ้า

ดังนั้นที่ปรึกษา GBSC จึงได้ได้มีการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเปลี่ยนแปลง และได้มีการประเมินความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งสรุปได้ดังนี้

1) การเปลี่ยนแปลงแปลงการก่อสร้างอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมลดลง เนื่องจากได้ยกเลิก “อาคารจอดรถ 5 ชั้น” เป็น “ลานจอดรถ” และได้ยกเลิก “อาคารบริการและศูนย์ข้อมูลท่องเที่ยว” เป็น “Mobile Office Container สำหรับเจ้าหน้าที่ควบคุมดูแลพื้นที่ และ Mobile Rescue Office Container สำหรับบริการช่วยเหลือผู้ใช้บริการ” แทน ดังนั้น จึงไม่มีการก่อสร้างฐานรากอาคารและตัวอาคารคอนกรีต ซึ่งเป็นกิจกรรมก่อสร้างที่ก่อให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ เช่น ด้านธรณีวิทยา คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การคมนาคมและการขนส่ง เป็นต้น โดยมีเพียงการก่อสร้างพื้นคอนกรีตและโครงหลังคาเท่านั้น ดังนั้นจึงถือได้ว่าการเปลี่ยนแปลงการก่อสร้างอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถมีผลกระทบสิ่งแวดล้อมลดลง

2) การเปลี่ยนแปลงระบบจ่ายน้ำประปา

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมลดลง เนื่องจากได้ยกเลิก “อาคารจอตกร 5 ชั้น” เป็น “ลานจอตกร” และได้ยกเลิก “อาคารบริการและศูนย์ข้อมูลท่องเที่ยว” เป็น “Mobile Office Container สำหรับเจ้าหน้าที่ควบคุมดูแลพื้นที่ และ Mobile Rescue Office Container สำหรับบริการช่วยเหลือผู้ใช้บริการ” แทน ดังนั้นอาคารจอตกร 5 ชั้น จึงไม่จำเป็นต้องมีถังเก็บน้ำใต้ดินสำหรับสำรองน้ำ ขนาด 230 ลูกบาศก์เมตร โดยระบบการจ่ายน้ำประปาสำหรับลานจอตกรได้ออกแบบให้เชื่อมต่อน้ำประปากับท่อของการประปานครหลวงโดยตรง และมีถังเก็บน้ำสำรองขนาด 3 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 3 ถัง เพื่อสำรองน้ำใช้ในห้องส้วม ซึ่งเพียงพอต่อความต้องการใช้น้ำของเจ้าหน้าที่

3) การเปลี่ยนแปลงระบบรวบรวมน้ำเสียและระบบน้ำเสีย

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมลดลง เนื่องจากได้ยกเลิก “อาคารจอตกร 5 ชั้น” เป็น “ลานจอตกร” และได้ยกเลิก “อาคารบริการและศูนย์ข้อมูลท่องเที่ยว” เป็น “Mobile Office Container สำหรับเจ้าหน้าที่ควบคุมดูแลพื้นที่ และ Mobile Rescue Office Container สำหรับบริการช่วยเหลือผู้ใช้บริการ” แทน โดยลานจอตกรมีเพียงสำนักงานขนาดเล็ก ซึ่งน้ำเสียจากห้องส้วมของลานจอตกรระดับพื้นดินมีปริมาณน้ำเสียน้อย และได้จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปใช้ในห้องส้วม

ดังนั้นได้เปลี่ยนแปลงมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2558 โดยมีรายละเอียดดังตาราง เนื่องจากจุดเชื่อมต่อการเดินทางเป็นลานจอตกรระดับพื้นดินไม่มีระบบบำบัดน้ำเสียในอาคารและไม่มีบ่อกักน้ำทิ้ง ดังนั้นจึงไม่จำเป็นต้องตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งของลานจอตกรระดับพื้นดิน

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เดิม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ใหม่
3. คุณภาพน้ำผิวดิน	ระยะดำเนินการ ตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งจากบ่อกักน้ำทิ้งภายในพื้นที่จุดเชื่อมต่อการเดินทางก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ และบ่อกักน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ ดัชนีที่ตรวจวัดประกอบด้วย pH, BOD, Sulfide, TKN, SS, TDS, ตะกอนหนัก, น้ำมันและไขมัน และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด โดย 6 เดือนแรก ที่โครงการเปิดดำเนินการให้ทำการตรวจวัดทุกเดือน หลังจากนั้นจึงตรวจวัดทุก 4 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินการ ตำแหน่งจุดตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งแสดงดังรูปที่ 1	ระยะดำเนินการ ตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งจากบ่อกักน้ำทิ้งภายในพื้นที่จุดเชื่อมต่อการเดินทางก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ และบ่อกักน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ ดัชนีที่ตรวจวัดประกอบด้วย pH, BOD, Sulfide, TKN, SS, TDS, ตะกอนหนัก, น้ำมันและไขมัน และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด โดย 6 เดือนแรก ที่โครงการเปิดดำเนินการให้ทำการตรวจวัดทุกเดือน หลังจากนั้นจึงตรวจวัดทุก 4 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินการ ทั้งนี้ กรณีจุดเชื่อมต่อการเดินทางเป็นลานจอตกรไม่ต้องดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้ง ตำแหน่งจุดตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งแสดงดังรูปที่ 1

4) การเปลี่ยนแปลงระบบระบายน้ำฝน

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมไม่เปลี่ยนแปลง เนื่องจากได้ยกเลิก “อาคารจอดรถ 5 ชั้น” เป็น “ลานจอดรถ” และได้ยกเลิก “อาคารบริการและศูนย์ข้อมูลท่องเที่ยว” เป็น “Mobile Office Container สำหรับเจ้าหน้าที่ควบคุมดูแลพื้นที่ และ Mobile Rescue Office Container สำหรับบริการช่วยเหลือผู้ใช้บริการ” แทน ดังนั้นจึงไม่จำเป็นต้องมีรางรับน้ำฝนบริเวณขอบหลังคา โดยน้ำฝนที่ตกลงมาจะถูกรวบรวมโดยระบบระบายน้ำของโครงการ

5) การเปลี่ยนแปลงระบบระบายน้ำรอบพื้นที่อาคาร

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมไม่เปลี่ยนแปลง เนื่องจากได้ยกเลิก “อาคารจอดรถ 5 ชั้น” เป็น “ลานจอดรถ” และได้ยกเลิก “อาคารบริการและศูนย์ข้อมูลท่องเที่ยว” เป็น “Mobile Office Container สำหรับเจ้าหน้าที่ควบคุมดูแลพื้นที่ และ Mobile Rescue Office Container สำหรับบริการช่วยเหลือผู้ใช้บริการ” แทน โดยการออกแบบระบบระบายน้ำฝนของลานจอดรถระดับพื้นดินยังคงใช้ความเข้มของฝนที่ 150 มิลลิเมตร/ชั่วโมง ซึ่งเป็นค่าที่ปลอดภัยสำหรับการออกแบบในประเทศไทย โดยระบบรวบรวมน้ำฝนเป็นระบบท่อฝังใต้ดินพร้อมบ่อตรวจระบาย (Manhole) ขนาดกว้าง 0.8 – 1.6 เมตร ยาว 1.0 เมตร รวมทั้งวัสดุท่อใช้ท่อคอนกรีตเสริมเหล็กขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 0.4 – 1.0 เมตร ฝังใต้ดินความลาดเอียง ยังคงใช้ 1:200 ซึ่งเพียงพอต่อการระบายน้ำในพื้นที่ลานจอดรถ

6) การเปลี่ยนแปลงระบบดับเพลิง

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมลดลง เนื่องจากได้ยกเลิก “อาคารจอดรถ 5 ชั้น” เป็น “ลานจอดรถ” และได้ยกเลิก “อาคารบริการและศูนย์ข้อมูลท่องเที่ยว” เป็น “Mobile Office Container สำหรับเจ้าหน้าที่ควบคุมดูแลพื้นที่ และ Mobile Rescue Office Container สำหรับบริการช่วยเหลือผู้ใช้บริการ” แทน ดังนั้นจึงไม่จำเป็นต้องมีระบบดับเพลิงชนิดท่อเย็นและตู้ดับเพลิง (Stand Pipe and Fire Hose cabinet) พร้อมระบบโปรยน้ำฝอย (Sprinkler System) และถังเก็บน้ำสำรองใต้ดินตามมาตรฐานระบบดับเพลิงในอาคาร โดยระบบดับเพลิงสำหรับลานจอดรถ จัดให้มีถังดับเพลิงแบบเคมี (Chemical Extinguisher) ขนาด 15 ปอนด์ พร้อมด้วยตู้เก็บถังดับเพลิง (Steel Cabinet) จำนวน 12 ถัง ซึ่งเพียงพอต่อการป้องกันและระงับอัคคีภัยกรณีฉุกเฉินสำหรับลานจอดรถ

7) การเปลี่ยนแปลงระบบโทรทัศน์วงจรปิด

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมไม่เปลี่ยนแปลง เนื่องจากได้ยกเลิก “อาคารจอดรถ 5 ชั้น” เป็น “ลานจอดรถ” และได้ยกเลิก “อาคารบริการและศูนย์ข้อมูลท่องเที่ยว” เป็น “Mobile Office Container สำหรับเจ้าหน้าที่ควบคุมดูแลพื้นที่ และ Mobile Rescue Office Container สำหรับบริการช่วยเหลือผู้ใช้บริการ” แทน โดยลานจอดรถเป็นพื้นที่โล่ง ไม่มีมุมอับที่อาจเป็นอันตรายต่อผู้ใช้บริการ ซึ่งการป้องกันและรักษาความปลอดภัยของลานจอดรถได้ออกแบบให้มีโทรทัศน์วงจรปิดเป็นระบบ Digital บริเวณทางเข้า-ออก ลานจอดรถ และจัดให้มียามรักษาความปลอดภัยตลอดเวลา

ดังนั้นได้เพิ่มเติมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2558 โดยมีรายละเอียดดังตาราง เพื่อกำหนดให้มีการติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิดบริเวณทางเข้า-ออก พื้นที่ลานจอดรถ

องค์ประกอบ ทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม <i>เดิม</i>	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม <i>ใหม่</i>
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย	<u>ระยะดำเนินการ</u> (ก) จัดให้มีแผนปฏิบัติการฉุกเฉินในกรณีต่างๆ • อักศิกภัยบนสถานี • อักศิกภัยบนชั้นพื้นถนน • อักศิกภัยบนชั้นจำหน่ายตั๋ว • อักศิกภัยบนชั้นชานชาลา • การอพยพออกจากสถานี • การหยุดรถฉุกเฉิน • การช่วยเหลือระหว่างอพยพผู้โดยสาร • การช่วยเหลือผู้โดยสารกรณีเกิดอุบัติเหตุ • อักศิกภัยบริเวณตึกใกล้เคียง (ข) จัดให้มีแนวสีแสดงเขตห้ามล้วงล้ำขณะ รถไฟฟ้าเข้าจอดที่สถานี พร้อมจัดทำพื้น สถานีบริเวณดังกล่าวให้มีผิวขรุขระ เพื่อให้ ผู้โดยสารที่ล้วงล้ำเข้ามาสัมผัสได้ (ค) จัดทำประกันภัยสาธารณะต่อชีวิตและ ทรัพย์สินของผู้โดยสารและบุคคลที่ 3 (ง) กำหนดให้มีการซ้อมแผนฉุกเฉินปีละ 2 ครั้ง (จ) ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ได้แก่ สถานีตำรวจ โรงพยาบาลในพื้นที่ และหน่วยบรรเทาสาธารณภัย เป็นต้น และ จัดให้มีระบบการประสานงาน การสื่อสาร ที่มีความพร้อมอยู่เสมอตั้งนั้น หากเกิด อุบัติเหตุหรือมีเหตุฉุกเฉินขึ้น หน่วยงานที่ สามารถให้ความช่วยเหลือได้ดังกล่าวข้างต้น ต้องสามารถเข้าถึงจุดเกิดเหตุได้อย่างรวดเร็ว (ฉ) ควบคุมดูแลการจัดการทางด้านสุขาภิบาล บริเวณสถานี อาคารจอดแล้วจร และศูนย์ซ่อม บำรุงให้มีประสิทธิภาพ ได้แก่ การบำบัดน้ำ เสีย การจัดการขยะมูลฝอยและ สิ่งปฏิกูล เป็นต้น (ช) จัดให้มีเวรยามรักษาความปลอดภัยบริเวณ ศูนย์ซ่อมบำรุงตลอด 24 ชม. โดยเฉพาะ	<u>ระยะดำเนินการ</u> (ก) จัดให้มีแผนปฏิบัติการฉุกเฉินในกรณีต่างๆ • อักศิกภัยบนสถานี • อักศิกภัยบนชั้นพื้นถนน • อักศิกภัยบนชั้นจำหน่ายตั๋ว • อักศิกภัยบนชั้นชานชาลา • การอพยพออกจากสถานี • การหยุดรถฉุกเฉิน • การช่วยเหลือระหว่างอพยพผู้โดยสาร • การช่วยเหลือผู้โดยสารกรณีเกิดอุบัติเหตุ • อักศิกภัยบริเวณตึกใกล้เคียง (ข) จัดให้มีแนวสีแสดงเขตห้ามล้วงล้ำขณะ รถไฟฟ้าเข้าจอดที่สถานี พร้อมจัดทำพื้น สถานีบริเวณดังกล่าวให้มีผิวขรุขระ เพื่อให้ ผู้โดยสารที่ล้วงล้ำเข้ามาสัมผัสได้ (ค) จัดทำประกันภัยสาธารณะต่อชีวิตและ ทรัพย์สินของผู้โดยสารและบุคคลที่ 3 (ง) กำหนดให้มีการซ้อมแผนฉุกเฉินปีละ 2 ครั้ง (จ) ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ได้แก่ สถานีตำรวจ โรงพยาบาลในพื้นที่ และหน่วยบรรเทาสาธารณภัย เป็นต้น และ จัดให้มีระบบการประสานงาน การสื่อสาร ที่มีความพร้อมอยู่เสมอตั้งนั้น หากเกิด อุบัติเหตุหรือมีเหตุฉุกเฉินขึ้น หน่วยงานที่ สามารถให้ความช่วยเหลือได้ดังกล่าวข้างต้น ต้องสามารถเข้าถึงจุดเกิดเหตุได้อย่างรวดเร็ว (ฉ) ควบคุมดูแลการจัดการทางด้านสุขาภิบาล บริเวณสถานี <u>ลานจอดรถ</u> และศูนย์ซ่อมบำรุง ให้มีประสิทธิภาพ ได้แก่ การบำบัดน้ำเสีย การจัดการขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล เป็นต้น (ช) จัดให้มีเวรยามรักษาความปลอดภัยบริเวณ ศูนย์ซ่อมบำรุงตลอด 24 ชม. โดยเฉพาะ บริเวณทางเข้า-ออก

องค์ประกอบ ทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม <u>เดิม</u>	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม <u>ใหม่</u>
	บริเวณทางเข้า-ออก	(ข) <u>ติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิดบริเวณพื้นที่</u> <u>ทางเข้า-ออก พื้นที่ลานจอดรถ</u>

8) การเปลี่ยนแปลงการจัดเส้นทางจราจร

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมไม่เปลี่ยนแปลง เนื่องจากได้ยกเลิก “อาคารจอดรถ 5 ชั้น” เป็น “ลานจอดรถ” และได้ยกเลิก “อาคารบริการและศูนย์ข้อมูลท่องเที่ยว” เป็น “Mobile Office Container สำหรับเจ้าหน้าที่ควบคุมดูแลพื้นที่ และ Mobile Rescue Office Container สำหรับบริการช่วยเหลือผู้ใช้บริการ” แทน ดังนั้นจึงได้ออกแบบการจัดเส้นทางจราจรให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ลานจอดรถที่ได้เปลี่ยนแปลงใหม่ โดยรถยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ รถโดยสารประจำทาง รถรับจ้างสาธารณะ และรถจักรยานยังคงสามารถสัญจรได้อย่างสะดวกเช่นเดิม

ภาคผนวก

ภาคผนวก 1

หนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

เลขที่ ทส (กกวล) 1008/ว 9065



ที่ ทส (กทวส)1008 / ว 9065

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
60/1 ซอยพิบูลวัฒนา 7 ถนนพระรามที่ 6
สามเสนใน กรุงเทพฯ 10400

19 พฤศจิกายน 2552

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 4/2552

เรียน ผู้ว่าการการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 4/2552

สืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 4/2552 เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2552 ได้พิจารณา เรื่อง การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สีลม) และโครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สีลม-สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบัน รฟม. เป็นผู้ดำเนินการ) ที่ได้รับความเห็นชอบต่อรายงานฯ แล้ว

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จึงขอแจ้งมติการประชุมดังกล่าว โดยมีรายละเอียดตามรายงานการประชุมตั้งสิ่งที่ส่งมาด้วย

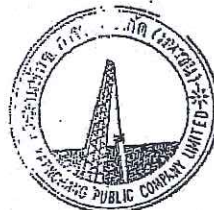
จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง ต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายศุภชัย ตริสสุเทพ)

ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
กรรมการและเลขานุการ

สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
โทรศัพท์ 0 2265 6610 0 2265 6500 ต่อ 6778 - 81
โทรสาร 0 2265 6602



สิ่งที่ส่งมาด้วย

รายงานการประชุม
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 4/2552
วันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ. 2552 เวลา 11:30 น.
ณ ห้องประชุม 3601 ชั้น 6 อาคารรัฐสภา 3 รัฐสภา

กรรมการผู้มาประชุม

- | | |
|---|--------------------------|
| 1. นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ
นายกรัฐมนตรี | ประธานกรรมการ |
| 2. นายสุวิทย์ คุณกิตติ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | รองประธานกรรมการ คนที่ 2 |
| 3. นายบุญจง วงศ์ไตรรัตน์
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย
แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย | กรรมการ |
| 4. นายพณพิชัย ตำรงรัตน์
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง
แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง | กรรมการ |
| 5. นางสาวนริศรา ขวาลตันพิพัทธ์
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงศึกษาธิการ
แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ | กรรมการ |
| 6. นายสรยุทธ เพ็ชรตระกูล
ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงอุตสาหกรรม
แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม | กรรมการ |
| 7. นายเจษฎา แก้วกัลยา
ที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ | กรรมการ |
| 8. พลตรีเต๋นดวง ทิมวัฒนา
หัวหน้าศูนย์ประสานงานพัฒนาเพื่อความมั่นคง
สำนักงานนโยบายและแผนกลาโหม
แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม | กรรมการ |
| 9. นางภาณุสุทธิ จีงอนุวัตร
ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม | กรรมการ |



10. นายสุคนธ์ เจียสกุล
นักวิชาการสาธารณสุขทรงคุณวุฒิ (ด้านสุขาภิบาล)
แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข กรรมการ
11. นายอำพน กิตติอำพน
เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรรมการ
12. นายอรรถชัย บุรกรรมโกวิท
รองผู้อำนวยการสำนักงานประมาณ
แทนผู้อำนวยการสำนักงานประมาณ กรรมการ
13. นายพนัส ทัตไธยานนท์
ผู้ทรงคุณวุฒิ กรรมการ
14. นางวณี สัมพันธ์รักษ์
ผู้ทรงคุณวุฒิ กรรมการ
15. นางปราณี พันธุสินชัย
ผู้ทรงคุณวุฒิ กรรมการ
16. นายวิเชียร กิตตินิจกาล
ผู้ทรงคุณวุฒิ กรรมการ
17. นายจรงค์ ผลประเสริฐ
ผู้ทรงคุณวุฒิ กรรมการ
18. นายประสงค์ เอี่ยมอนันต์
ผู้ทรงคุณวุฒิ กรรมการ
19. นายศักดิ์สิทธิ์ ศรีเดช
ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรรมการและเลขานุการ

กรรมการผู้ลาประชุม

1. นายสุเทพ เทือกสุบรรณ
รองนายกรัฐมนตรี รองประธานกรรมการ คนที่ 1
2. เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน กรรมการ
3. นายสนิท อักษรแก้ว กรรมการ
4. นายสุทิน อยู่สุข กรรมการ

ผู้เข้าร่วมประชุม

1. นายปดิฐาน วัฒนายากร รองเลขาธิการนายกรัฐมนตรีฝ่ายการเมือง
2. นางปรียาพร ลีวาททอง เลขานุการสำนักนายกรัฐมนตรี
3. นางสาวจิตภัสร์ ภิรมย์ภักดี ประจำสำนักนายกรัฐมนตรี
4. นางสาวรศิพล จิรมหากร เลขานุการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม



๑

- | | |
|---|--|
| 5. นายภิรมย์ สิมะโรจน์ | ที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม |
| 6. นายโกศล ไกริณี | รองปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม |
| 7. นายคณิตศักดิ์ อปสุวรรณ | นักวิชาการป่าไม้ชำนาญการพิเศษ |
| 8. นายสุพัฒน์ หวังวงศ์วัฒนา | แทน รองปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม |
| 9. นางนิศากร โฆษิตรัตน์ | อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ |
| 10. นางอรพินท์ วงศ์ชุมพิศ | เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม |
| 11. นายนิพนธ์ โชติบาล | อธิบดีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม |
| 12. นายสุวัฒน์ อรุณนพรัตน์ | รองอธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช |
| 13. นายสุพล ปัดดาณี | แทน อธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช |
| 14. นายโชติ ตราชู | รองอธิบดีกรมป่าไม้ |
| 15. นางจินตนา ทวีมา | แทน อธิบดีกรมป่าไม้ |
| 16. นางสาวสุทธิลักษณ์ ระวีวรรณ | รองอธิบดีกรมทรัพยากรน้ำ |
| 17. นางมิ่งขวัญ วิชยารังษยดี | แทน อธิบดีกรมทรัพยากรน้ำ |
| 18. นางสาวอจรรยา วงศ์แสงจันทร์ | รองอธิบดีกรมทรัพยากรน้ำบาดาล |
| 19. เจ้าหน้าที่สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี | แทน อธิบดีกรมทรัพยากรน้ำบาดาล |
| 20. เจ้าหน้าที่สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม |
| 21. เจ้าหน้าที่กระทรวงกลาโหม | รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ |
| 22. เจ้าหน้าที่กระทรวงมหาดไทย | ผู้อำนวยการสำนักอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง |
| 23. เจ้าหน้าที่กระทรวงศึกษาธิการ | แทน อธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง |
| 24. เจ้าหน้าที่กระทรวงการคลัง | |
| 25. เจ้าหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | จำนวน 4 คน |
| 26. เจ้าหน้าที่สำนักงานงบประมาณ | จำนวน 1 คน |
| 27. เจ้าหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน | จำนวน 1 คน |
| 28. เจ้าหน้าที่กรมป่าไม้ | จำนวน 2 คน |
| 29. เจ้าหน้าที่กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช | จำนวน 1 คน |



W

C

30. เจ้าหน้าที่กรมควบคุมมลพิษ

จำนวน 11 คน

31. เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

จำนวน 20 คน

เริ่มประชุม เวลา 11.35 น.

วาระที่ 1 เรื่องที่ประธานฯ แจ้งต่อที่ประชุม

ประธานฯ ได้กล่าวขอภัยต่อที่ประชุม ที่ต้องเลื่อนเวลาประชุมขึ้นมา เนื่องจากมีภารกิจเกี่ยวกับ การพิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 สำหรับการประชุมครั้งนี้ มีเรื่องเพื่อพิจารณาทั้งหมด 14 เรื่อง แต่เนื่องจากข้อจำกัดของเวลา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จึงขอให้พิจารณาเรื่องเร่งด่วนที่จำเป็นจะต้องได้รับมติจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องจะได้นำไปดำเนินการต่อไป คือ เรื่องที่ 3.1 3.2 3.4 และ 3.8 ก่อน หากที่ประชุมไม่ขัดข้อง และถ้ามีเวลาเหลือจึงค่อยยกวาระที่เหลืออยู่มาพิจารณาต่อไป

วาระที่ 2 รับรองรายงานการประชุมครั้งที่ 3/2552 เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2552

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้จัดทำรายงานการประชุมฯ ครั้งที่ 3/2552 เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2552 เสร็จเรียบร้อยแล้ว ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้ให้การรับรองรายงานการประชุมดังกล่าวในเบื้องต้นแล้ว เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2552

ทั้งนี้ มีผู้ขอแก้ไขรายงานฯ ดังนี้

นายแพทย์ณรงค์ศักดิ์ อังคะสุวพลา ขอแก้ไข ดังนี้

หน้าที่ 1 บรรทัดที่ 30

"นายแพทย์ณรงค์ศักดิ์ อังคะสุวพลา กรรมการ ขอแก้ไขชื่อจาก นายแพทย์ณรงค์ศักดิ์ อังคะสุวพลา เป็น นายแพทย์ณรงค์ศักดิ์ อังคะสุวพลา อธิบดีกรมอนามัย แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข"

วาระที่ 3.3 โครงการเร่งด่วนเพื่อแก้ไขปัญหามลพิษจากการบุกรุกทำลายทรัพยากรป่าไม้ของประเทศไทย

ฝ่ายเลขานุการฯ ขอปรับแก้ไข ดังนี้

หน้า 9

มติที่ประชุม

1. เห็นชอบให้ใช้เงินจากกองทุนสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการกองทุนสิ่งแวดล้อมให้ความเห็นชอบแล้วในวงเงิน 2,258 ล้านบาท เพื่อดำเนินโครงการฯ เนื่องจากโครงการดังกล่าวจะเป็นประโยชน์ต่อการรักษาระบบนิเวศน์ ก่อให้เกิดการรักษาสกุลของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมหลากหลายทางชีวภาพ



N

๑

รวมทั้งเป็นการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมโดยกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อเป็นฐานการพัฒนาที่ยั่งยืนของประเทศ อย่างไรก็ตาม เพื่อให้เป็นบรรทัดฐานในทางปฏิบัติ ให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม นำประเด็นข้อสังเกตเกี่ยวกับข้อกฎหมาย หรือคณะกรรมการกฤษฎีกาเพื่อวินิจฉัยว่า การดำเนินโครงการเร่งด่วนเพื่อแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศของประเทศไทย เป็นการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม สอดคล้องตามมาตรา 23(4) แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 หรือไม่ หากสอดคล้อง เห็นชอบให้อนุมัติเงินกองทุนสิ่งแวดล้อมเพื่อดำเนินโครงการต่อไปได้ แต่หากไม่สอดคล้องให้ขอใช้งบประมาณจากแผนฟื้นฟูเศรษฐกิจ

2. เห็นชอบให้สำนักงานประมาณ พิจารณาจัดสรรงบประมาณประจำปี เพื่อชดเชยคืนให้กองทุนสิ่งแวดล้อม โดยให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดำเนินการให้เป็นไปตามความเห็นของสำนักงานประมาณในการขอตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปี เพื่อชดเชยคืนเงินกองทุนสิ่งแวดล้อมเป็นปีๆ ไป ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2554 เป็นต้นไป

วาระที่ 4.2 รายงานความก้าวหน้าของการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศ และการบริหารจัดการกากอุตสาหกรรมที่เป็นอันตราย กรณีการประกอบกิจการของบริษัท เบตเตอร์ เวิลด์ กรีน จำกัด (มหาชน)

นายแพทย์ณรงค์ศักดิ์ อังคะสุวพลา อธิบดีกรมอนามัย แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข กรรมการ ขอแก้ไข ดังนี้

หน้าที่ 30 บรรทัดที่ 26

3: กระทรวงสาธารณสุขได้แต่งตั้งคณะกรรมการสืบหาข้อเท็จจริง กรณีกลิ่นเหม็นจากบ่อกำจัดกากอุตสาหกรรม บริษัท เบตเตอร์ เวิลด์ กรีน จำกัด (มหาชน) ซึ่งคณะกรรมการสืบหาข้อเท็จจริง ได้ทำการรวบรวมข้อมูลผลการตรวจสอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทางด้านสุขภาพดังกล่าว เชื่อมโยงกับข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม โดยมีข้อสรุปว่าประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียงกับบ่อกำจัดกากอุตสาหกรรม ได้รับผลกระทบจากมลพิษสิ่งแวดล้อม จนเป็นสาเหตุทำให้เกิดปัญหาสุขภาพ ซึ่งคณะกรรมการสืบหาข้อเท็จจริง ได้ให้ข้อพิจารณาว่าปัญหาสุขภาพของประชาชนในพื้นที่น่าจะมาจากการประกอบกิจการของบริษัทเบตเตอร์ เวิลด์ กรีน จำกัด (มหาชน) เนื่องจากประชาชนได้รับสัมผัสสิ่งแวดล้อมที่มีการปนเปื้อนของโลหะหนักของสารเคมี โดยที่ในบริเวณดังกล่าวไม่มีสถานประกอบการหรือการกระทำให้เกิดมลพิษสิ่งแวดล้อม นอกจากการประกอบกิจการของบ่อกำจัดกากอุตสาหกรรมรายดังกล่าว ขณะนี้กระทรวงสาธารณสุขได้เวียนหนังสือให้คณะกรรมการสืบหาข้อเท็จจริงฯ รับรองรายงานการประชุมแล้ว จะได้จัดทำรายงานนำเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุขเพื่อพิจารณารายงานเสนอต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณาให้การรับรอง

มติที่ประชุม

รับรองรายงานการประชุม ครั้งที่ 3/2552 เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2552 ตามที่ได้รับแก้ไขแล้ว



วาระที่ 3 เรื่องเพื่อพิจารณา

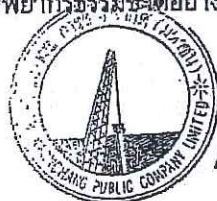
3.1 คดีปกครองคดีหมายเลขดำที่ 908/2552 สมาคมต่อต้านสภาวะโลกร้อนกับพวก รวม 43 ราย ฟ้องคดีต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ : การมอบอำนาจให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นผู้ดำเนินการแทนคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

สมาคมต่อต้านสภาวะโลกร้อน ที่ 1 กับพวกรวม 43 คน เป็นผู้ฟ้องคดี ต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ 1 กับพวกรวม 8 คน เป็นผู้ถูกฟ้องคดี เรื่อง เจ้าหน้าที่ของรัฐกระทำการโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายและละเลยต่อหน้าที่ความที่กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติหรือปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวล่าช้าเกินสมควร โดยผู้ฟ้องคดีมีคำร้องขอให้ระงับโครงการ หรือกิจกรรม หรือกิจการใดๆ ที่กำลังดำเนินการก่อสร้างในพื้นที่ อำเภอมาบตาพุด อำเภอบ้านฉาง และใกล้เคียง จังหวัดระยอง กว่า 76 โครงการ ไว้ก่อนชั่วคราว จนกว่าศาลจะมีคำพิพากษา และห้ามผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2 (เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม) ให้ความเห็นชอบหรืออนุญาตในรายงานของโครงการใหม่ๆ ทุกโครงการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรงที่กำลังยื่นเรื่องมายังผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2 และมีได้จัดทำรายงานตามเงื่อนไขของรัฐธรรมนูญและกฎหมายสุขภาพ ทั้งนี้ ศาลได้นัดชี้แจงเกี่ยวกับการดำเนินการกระบวนการพิจารณาคดีและเพื่อจัดเตรียมเอกสารสำหรับการได้ส่วนเกี่ยวกับการกำหนดมาตรการชั่วคราวตามคำขอของผู้ฟ้องคดี ในวันที่ 17 กรกฎาคม 2552

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีหนังสือกราบเรียนนายกรัฐมนตรี ประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2552 เพื่อโปรดลงนามในหนังสือมอบอำนาจ ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นผู้มียอำนาจในการดำเนินการเกี่ยวกับคดีหมายเลขดำที่ 908/2552 แทนคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติจนถึงที่สุด ตลอดจนมีอำนาจมอบอำนาจช่วงให้พนักงานอัยการหรือข้าราชการที่ได้รับมอบหมายดำเนินการแทน ซึ่งนายกรัฐมนตรีได้ลงนามในหนังสือมอบอำนาจดังกล่าวแล้ว พร้อมนี้ กรรมการและเลขานุการ ได้เรียนต่อที่ประชุมเกี่ยวกับความสืบหน้าของการดำเนินการเกี่ยวกับคดีดังกล่าวว่า ศาลได้มีคำสั่งในกระบวนการพิจารณา เมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2552 ดังนี้

- ให้ผู้ถูกฟ้องคดีทั้งแปดจัดทำแผนที่และเอกสารแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการตามเอกสารท้ายฟ้องหมายเลข 7 ว่า โครงการใดอยู่ในอำนาจการพิจารณาอนุญาตของตน อาศัยอำนาจตามกฎหมายใด สถานที่ตั้งโครงการ ลักษณะโครงการ สถานภาพของโครงการในปัจจุบัน ที่ผ่านมา มีการขึ้นร้องเรียนเกี่ยวกับความเดือดร้อนจากการดำเนินการของโครงการหรือไม่ อย่างไร และได้ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่หรือได้สั่งการอย่างไร

- ให้ผู้ฟ้องคดีที่ 1 ที่ 2 และที่ 3 ไปจัดทำแผนที่และเอกสารแสดงที่ตั้งของโครงการทั้ง 76 โครงการว่า ตั้งอยู่ที่ใด และผู้ฟ้องคดีทั้ง 43 ราย มีที่พักอาศัยอยู่บริเวณใด ที่ผ่านมา ผู้ฟ้องคดีทั้ง 43 ราย ได้รับความเดือดร้อนจากโครงการแต่ละโครงการตามที่ปรากฏตามเอกสารท้ายฟ้องหมายเลข 7 อย่างไร และโครงการดังกล่าวทำให้เกิดความเสียหายแก่สิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติอย่างไร



สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ได้ประสานกับ
พนักงานอัยการ ผู้รับผิดชอบสำนวน ขอย้ายระยะเวลาในการทำคำชี้แจงออกไปอีก 30 วัน ซึ่งศาล
ปกครองกลางได้มีคำสั่งอนุญาตขยายเวลายื่นคำชี้แจงออกไปจนถึงวันที่ 16 กันยายน 2552

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณาให้การรับรองการลงนามในหนังสือมอบอำนาจ
แทนคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติดังกล่าว

กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ (นายพนัส ทัดนิยานนท์) ได้ให้ความเห็นว่า จากคำสั่งศาล
ดังกล่าว แสดงว่า ศาลต้องการทราบว่า ผู้ฟ้องคดีเป็นผู้เสียหายตามกฎหมายหรือไม่ เนื่องจาก
รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 มาตรา 67 วรรคสาม ระบุว่า "สิทธิของชุมชนที่จะฟ้อง
หน่วยราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ ราชการส่วนท้องถิ่น หรือองค์กรอื่นของรัฐที่เป็นนิติบุคคล
เพื่อให้ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายนี้ย่อมได้รับความคุ้มครอง" ทั้งนี้ นายพนัส ทัดนิยานนท์ กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ รับเป็นผู้ประสานกับอัยการในประเด็นดังกล่าว

มติที่ประชุม

1. รับรองการลงนามมอบอำนาจ ของประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่
15 กรกฎาคม 2552 ที่มอบอำนาจให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
เป็นผู้มีอำนาจในการดำเนินการเกี่ยวกับคดีหมายเลขดำที่ 908/2552 จนถึงที่สุด ตลอดจนให้มีอำนาจ
มอบอำนาจช่วงให้พนักงานอัยการหรือข้าราชการที่ได้รับมอบหมายดำเนินการแทนได้
2. มอบให้นายพนัส ทัดนิยานนท์ ผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
เป็นผู้แทนคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการเข้าร่วมประสานการดำเนินการกับสำนักงานอัยการ
สูงสุด เกี่ยวกับคดีหมายเลขดำที่ 908/2552

3.2. การกำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในบริเวณพื้นที่จังหวัด ภูเก็ต และเมืองพัทธยา จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2546

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 2/2552 เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม
2552 มีมติเห็นชอบร่างประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และ
มาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในบริเวณพื้นที่จังหวัดภูเก็ต พ.ศ. และร่างประกาศกระทรวง
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในท้องที่
อำเภอบางละมุง และอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี พ.ศ. และให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่ง
คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2552 มีมติเห็นชอบและให้ส่งคณะกรรมการตรวจสอบร่าง
กฎหมายและร่างอนุบัญญัติที่เสนอคณะรัฐมนตรี ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบร่างฯ จะเริ่มตรวจพิจารณา
ในวันที่ 7 สิงหาคม 2552

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการพิจารณาการจัดที่ดินสิ่งแวดล้อมในเขตพื้นที่
คุ้มครองสิ่งแวดล้อม มีความเห็นว่า การพิจารณาร่างประกาศกระทรวงฯ ทั้ง 2 ฉบับนั้น คณะกรรมการ
ตรวจสอบร่างฯ ต้องใช้ระยะเวลาในการตรวจพิจารณา ซึ่งอาจไม่สามารถนำมาใช้บังคับได้ต่อเนื่องทัน
กับระยะเวลาที่ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง ขยายระยะเวลาการใช้บังคับ



N

Q

ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในบริเวณพื้นที่จังหวัดภูเก็ต และเมืองพัทธยา จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2546 จะหมดอายุ จึงมีความจำเป็นต้องขยายระยะเวลาการบังคับใช้ประกาศกระทรวงฯ ฉบับ พ.ศ. 2546 ทั้ง 2 ฉบับ ซึ่งจะสิ้นสุดการบังคับใช้ในวันที่ 30 กันยายน 2552 ออกไปอีก 1 ปี ให้มีผลบังคับใช้ได้ในวันที่ 1 ตุลาคม 2552 และเห็นควรเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาให้ความเห็นชอบให้ขยายระยะเวลาการบังคับใช้ประกาศกระทรวงฯ 2 ฉบับดังกล่าว

มติที่ประชุม

1. เห็นชอบให้ขยายระยะเวลาการบังคับใช้ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในบริเวณพื้นที่จังหวัดภูเก็ต พ.ศ. 2546 และประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในบริเวณพื้นที่เมืองพัทธยา จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2546 รวม 2 ฉบับ ออกไปอีก 1 ปี

2. เห็นชอบร่างประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง ขยายระยะเวลาการบังคับใช้ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในบริเวณพื้นที่จังหวัดภูเก็ต พ.ศ. 2546 และร่างประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง ขยายระยะเวลาการบังคับใช้ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในบริเวณพื้นที่เมืองพัทธยา จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2546 รวม 2 ฉบับ และมอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม นำร่างประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมฯ ทั้ง 2 ฉบับดังกล่าว เสนอคณะรัฐมนตรี ต่อไป

3.3 ร่าง รายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2551

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 13 (13) กำหนดให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีหน้าที่เสนอรายงานเกี่ยวกับสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อมของประเทศต่อคณะรัฐมนตรีอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง เพื่อเป็นข้อมูลในการตัดสินใจและกำหนดนโยบาย รวมทั้งวางแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมของประเทศ ให้เป็นไปในทิศทางที่ถูกต้องและเหมาะสม ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้มอบหมายให้คณะกรรมการจัดทำรายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อม ดำเนินการจัดทำรายงานฯ โดยมีนายทวี บุตรสุนทร เป็นประธาน และมีเจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและกรมควบคุมมลพิษเป็นฝ่ายเลขานุการ สำหรับเนื้อหาใน ร่าง รายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2551 ประกอบด้วยสาระสำคัญ 3 ส่วน ได้แก่

- ส่วนที่ 1 สถานการณ์คุณภาพทรัพยากรธรรมชาติ
- ส่วนที่ 2 สถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อม
- ส่วนที่ 3 ประเด็นสถานการณ์สิ่งแวดล้อม (Hot Issues)

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบด้วย ร่าง รายงานฯ ดังกล่าว



กรรมการได้ให้ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับเนื้อหาของ ร่าง รายงานฯ โดยมอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมรับไปดำเนินการปรับปรุงรายงานฯ โดยเพิ่มเติมและปรับปรุงข้อมูลให้ครบถ้วนถูกต้อง เกี่ยวกับประเด็นการดำเนินการโครงการนำร่องโครงการบริหารจัดการและฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมธรรมชาติและศิลปกรรมประเภทเมืองเก่า ใน 4 พื้นที่ ได้แก่ เมืองลำปาง น่าน แพร่ และลำพูน รวมทั้งให้เพิ่มเติมข้อมูลสถานการณ์คุณภาพน้ำบาดาลสิ่งแวดล้อมที่มนุษย์ได้ทำขึ้น และสถานการณ์การจัดทำ SEA (Strategic Environmental Assessment) ในรายงานฯ ฉบับต่อไป (ปี พ.ศ. 2552) ด้วย

มติที่ประชุม

1. เห็นชอบร่างรายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2551 ตามความเห็นของคณะกรรมการจัดทำรายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณาทบทวน ปรับแก้ไขและเพิ่มเติมข้อมูลในรายงานฯ ให้ถูกต้องครบถ้วน เกี่ยวกับประเด็นการดำเนินการโครงการนำร่องโครงการบริหารจัดการและฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมธรรมชาติและศิลปกรรมประเภทเมืองเก่า ใน 4 พื้นที่ ได้แก่ เมืองลำปาง น่าน แพร่ และลำพูน และให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

2. ในการจัดทำรายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2552 ให้เพิ่มเติมข้อมูลสถานการณ์คุณภาพน้ำบาดาล สิ่งแวดล้อมที่มนุษย์ได้ทำขึ้น และสถานการณ์การจัดทำ SEA (Strategic Environmental Assessment) ด้วย

3.4 โครงการอ่างเก็บน้ำห้วยโสมง จังหวัดปราจีนบุรี

โครงการอ่างเก็บน้ำห้วยโสมง จังหวัดปราจีนบุรี โดยกรมชลประทานเป็นผู้ดำเนินการ มีวัตถุประสงค์เพื่อการชลประทานในเขตอำเภอนาดี อำเภอกบินทร์บุรี และพื้นที่ดอนบนแม่น้ำบางปะกง จังหวัดปราจีนบุรี ซึ่งมีความจุ 295 ล้านลูกบาศก์เมตร และมีพื้นที่เก็บกักน้ำ 26 ตารางกิโลเมตร จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ มีพื้นที่ที่ถูกน้ำท่วมบางส่วนอยู่ในเขตพื้นที่มรดกโลก ที่ได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นแหล่งมรดกโลกทางธรรมชาติ 1,643.92 ไร่ โดยอยู่ในเขตพื้นที่อุทยานแห่งชาติห้วยลาน 1,164.36 ไร่ และอุทยานแห่งชาติปางสีดา 479.56 ไร่

กรมชลประทานได้นำเสนอรายงานฯ ต่อคณะกรรมการฯ รวม 2 คณะ เพื่อพิจารณาควบคุมกันไป ดังนี้

1) คณะกรรมการแห่งชาติว่าด้วยอนุสัญญาคุ้มครองมรดกโลก ในการประชุม ครั้งที่ 2/2552 เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2552 มีมติไม่ขัดข้องในการดำเนินโครงการอ่างเก็บน้ำห้วยโสมงที่อยู่ใกล้กับพื้นที่มรดกโลก แต่ให้กรมชลประทานต้องคำนึงถึงหลักเกณฑ์และการติดตามรายงานสภาพพื้นที่เป็นระยะเพื่อป้องกันผลกระทบที่จะทำให้เกิดการประเมินว่าเป็นภาวะอันตรายต่อมรดกโลก

2) คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการพัฒนาแหล่งน้ำ ในการประชุม ครั้งที่ 5/2552 เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2552 มีมติเห็นชอบกับรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการอ่างเก็บน้ำห้วยโสมง จังหวัดปราจีนบุรี และให้นำเสนอ



W

C

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไป รวมทั้งมีข้อกำหนดให้กรมชลประทานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการและปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณา

ที่ประชุมได้มีการพิจารณาในรายละเอียดของโครงการอ่างเก็บน้ำห้วยโสมง จังหวัดปราจีนบุรี โดยกรมการมีความห่วงกังวลในเรื่องของการขยายตัวของชุมชนที่มีอยู่เดิมและการเข้ามาอยู่ใหม่ ของชุมชน ความเหมาะสม และศักยภาพในการเก็บกักน้ำของดินบริเวณอ่างเก็บน้ำ และผลกระทบจากการใช้สารปราบศัตรูพืช กรณีหากมีการเพิ่มขึ้นของพื้นที่เกษตรกรรม โดยมีข้อเสนอแนะให้กรมชลประทาน จัดทำแผนการป้องกันการขยายตัวของชุมชน ในระยะเวลา 20 ปี เพื่อป้องกันการทำลายแหล่งธรรมชาติที่มี อยู่จากชุมชน และรณรงค์เพื่อลดการใช้สารปราบศัตรูพืชซึ่งเป็นสารเคมีให้หันมาใช้สารอินทรีย์แทน โดยให้ เพิ่มเดิมในมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งพิจารณาจัดตั้งงบประมาณในการป้องกันการ รั่วซึมของน้ำจากอ่างเก็บน้ำ โดยเฉพาะบริเวณกันอ่าง และคำบำรุงรักษาอ่างเก็บน้ำเพิ่มเติมด้วย

มติที่ประชุม

1. เห็นชอบกับรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการอ่างเก็บน้ำห้วยโสมง จังหวัดปราจีนบุรี
2. ให้กรมชลประทานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำหนดพื้นที่อ่างเก็บน้ำ (ยกเว้น พื้นที่บางส่วนของลำน้ำที่ให้เป็นให้คงไว้เพื่อใช้ในการบริหารจัดการน้ำของกรมชลประทาน) ให้เป็นอุทยาน แห่งชาติ สำหรับพื้นที่ที่เสนอให้เป็นพื้นที่อุทยานแห่งชาติเพิ่มเติมขึ้น นอกจากจะพิจารณากำหนดให้ เป็นอุทยานแห่งชาติแล้ว อาจกำหนดให้เป็นพื้นที่เพื่อการอนุรักษ์อื่นๆ ที่เหมาะสมด้วย เช่น เขตห้ามล่า สัตว์ป่า เป็นต้น รวมทั้งให้เพิ่มมาตรการป้องกันการบุกรุกพื้นที่อ่างเก็บน้ำ มาตรการรณรงค์เพื่อลดการใช้ สารเคมีกำจัดศัตรูพืชโดยใช้สารอินทรีย์แทน และแผนป้องกันการขยายตัวของชุมชนไว้ด้วย ทั้งนี้ให้ กำหนดไว้ในมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. ให้กรมชลประทานและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและ ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่กำหนดไว้ในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด
4. ให้กรมชลประทานรับผิดชอบในการจัดตั้งงบประมาณสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการตามมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ รวมทั้งจัดตั้งงบประมาณในการป้องกันการรั่วซึมของน้ำจาก อ่างเก็บน้ำ โดยเฉพาะบริเวณกันอ่าง และคำบำรุงรักษาอ่างเก็บน้ำเพิ่มเติมไว้ด้วย
5. ให้กรมชลประทานดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป



3.8 การพัฒนาระบบการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สอดคล้องกับหลักการ
ตามมาตรา 67 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550

สืบเนื่องจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังมีความเห็นที่แตกต่างกันเกี่ยวกับแนวทางปฏิบัติ
ตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 มาตรา 67 วรรคสอง ทำให้เกิดการ
ชะลอโครงการพัฒนาที่ต้องได้รับอนุมัติ/อนุญาต ดังนั้น คณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2552
ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมหารือเพื่อให้เกิดการบูรณาการ โดยไม่เกิดผลกระทบต่อการพัฒนาประเทศ
กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จึงได้ประชุมหารือร่วมกับกระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวง
สาธารณสุข สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและ
สังคมแห่งชาติ จำนวน 2 ครั้ง โดยมีความเห็นว่า ควรบูรณาการการจัดทำรายงานการวิเคราะห์
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการประเมินผลกระทบด้านสุขภาพไว้ด้วยกัน และให้มีผู้ทรงคุณวุฒิด้าน
สิ่งแวดล้อม สังคม และสุขภาพ ในคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม เป็นผู้พิจารณา โดยในระหว่างที่ยังไม่มีระเบียบหรือแนวปฏิบัติในเรื่ององค์การอิสระ
รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม
แห่งชาติ พ.ศ. 2535 มีการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสุขภาพอนามัย และจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของ
ประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอยู่ในหัวข้อคุณค่าต่อคุณภาพชีวิตไว้แล้ว จึงสามารถเทียบเคียงกับการ
ดำเนินการตามเจตนารมณ์ของมาตรา 67 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 ได้

นอกจากนี้ ในการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐ และเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทาง
เศรษฐกิจ (กรอ.) เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2552 มีมติมอบหมายให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ
สิ่งแวดล้อมร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา กระทรวงสาธารณสุข และกระทรวงอุตสาหกรรม
หารือและเสนอแนวปฏิบัติเพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550
ซึ่งกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา กระทรวงสาธารณสุข
และกระทรวงอุตสาหกรรม ได้ร่วมหารือกัน เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2552 มีความเห็นร่วมกัน ดังนี้

1) ให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยสำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พัฒนาระบบการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการ
พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สอดคล้องกับหลักการตามมาตรา 67 ของ
รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 ใน 3 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 กำหนดแนวทาง หลักเกณฑ์ และ
ขั้นตอนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในส่วนของการประเมินผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนใน
ชุมชน และกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียให้มีความชัดเจน ส่วนที่ 2
ปรับปรุงองค์ประกอบของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ให้มีผู้แทนองค์การเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม ด้านสุขภาพ หรือผู้แทนสถาบันอุดมศึกษาที่จัดการการศึกษา
ด้านสิ่งแวดล้อม หรือทรัพยากรธรรมชาติ หรือด้านสุขภาพ และเพิ่มอำนาจหน้าที่ให้พิจารณาถึงความ
พอเพียงของการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสุขภาพ หากเห็นว่าโครงการใดอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อ
ชุมชนอย่างรุนแรง สามารถสั่งการให้จัดทำการศึกษาประเมินผลกระทบต่อสุขภาพเพิ่มเติม รวมทั้งจัดให้มีการรับ



ฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยการปรับปรุงแก้ไขประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการในการแต่งตั้งคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2540) ส่วนที่ 3 ให้ปรับปรุงโครงสร้างองค์กรและเพิ่มอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ ทั้งด้านวิชาการและกฎหมายของ สผ. เพื่อรองรับทั้งการพัฒนาเทคโนโลยีและระบบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการพิจารณารายงานฯ ที่เพิ่มขึ้น

2) เห็นควรให้กระทรวงสาธารณสุข จัดทำฐานข้อมูลด้านสุขภาพอนามัยของประชาชนแต่ละพื้นที่ให้ครอบคลุมในพื้นที่ทุกจังหวัด เพื่อเป็นข้อมูลอ้างอิงและเปรียบเทียบในการประเมินผลกระทบด้านสุขภาพ ซึ่งต้องมีการเสนอรายละเอียดอย่างเป็นระบบและสามารถสืบค้นได้

3) เห็นชอบให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงสาธารณสุข และกระทรวงอุตสาหกรรม เปรียบเทียบร่างกฎกระทรวงระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง ให้รองรับการปฏิบัติตามมาตรา 67 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบ ตามข้อเสนอของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ที่ประชุมได้พิจารณาแล้ว มีข้อสังเกตเกี่ยวกับการกำหนดใช้หลักเกณฑ์ มาตรการ ขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพที่เข้มงวดขึ้น สำหรับประเภทโครงการ/กิจกรรมที่มีผลกระทบอย่างรุนแรงต่อชุมชนทั้งด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (ซึ่งกระทรวงอุตสาหกรรม (อก.) อยู่ระหว่างการกำหนดประเภทโครงการดังกล่าว) โดยโครงการใดที่เข้าข่ายตามที่ อก. กำหนดจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่เข้มงวดกว่าหลักเกณฑ์ ขั้นตอนและแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีอยู่ตามปกติ โดยไม่ควรใช้หลักเกณฑ์ มาตรการ ขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพที่จะกำหนดขึ้นตามมาตรา 67 กับโครงการประเภทอื่นๆ ที่ต้องทำ EIA อยู่แล้ว เพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของรัฐธรรมนูญและไม่เป็นการเพิ่มภาระให้ผู้ประกอบการมากเกินไป

ทั้งนี้ ที่ประชุมมีข้อสรุปว่า เห็นควรให้ความเห็นชอบกับร่างประกาศ ตามที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสนอ เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติในเรื่องดังกล่าว หากมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องขอปรับแก้ไขสาระสำคัญ ให้นำกลับมาเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง

มติที่ประชุม

1. เห็นชอบในหลักการและมอบให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดำเนินการพัฒนาระบบการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับหลักการตามมาตรา 67 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 ดังนี้

1) กำหนดแนวทาง หลักเกณฑ์ และขั้นตอนเกี่ยวกับการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในส่วนของการประเมินผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนในชุมชน และกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตามเอกสารท้ายประกาศของประกาศกระทรวง



ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ และแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ 18 มิถุนายน 2552

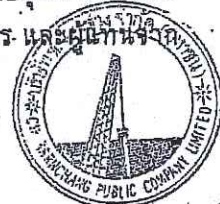
2) ปรับปรุงองค์ประกอบของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้มีผู้แทนองค์การเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม ด้านสุขภาพ หรือผู้แทนสถาบันอุดมศึกษาที่จัดการการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมหรือทรัพยากรธรรมชาติหรือด้านสุขภาพ เพื่อให้ความเห็นต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และปรับเปลี่ยนอำนาจหน้าที่เพื่อให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการได้พิจารณาถึงความเพียงพอของการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสุขภาพ และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามรายละเอียดที่ปรากฏในร่างประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการในการแต่งตั้งคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ .. (พ.ศ.) ตามที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสนอ และมอบให้สำนักงานฯ นำร่างประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฯ ดังกล่าว เสนอประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อพิจารณาลงนามต่อไป

3) ปรับปรุงโครงสร้างองค์กรของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยเพิ่มหน่วยงานและเพิ่มอัตรากำลังของเจ้าหน้าที่ทั้งในด้านวิชาการ และด้านกฎหมาย ทั้งนี้ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน และสำนักงานงบประมาณ ให้การสนับสนุนการดำเนินการต่อไป พร้อมทั้งยกเว้นมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2552 เรื่องนโยบายการพัฒนาระบบราชการ ที่ขอให้ทุกหน่วยงานชะลอการปรับโครงสร้างด้วย

2. เห็นชอบและมอบให้กระทรวงสาธารณสุข จัดทำฐานข้อมูลด้านสุขภาพอนามัยของประชาชนให้ครอบคลุมในพื้นที่ทุกจังหวัด เพื่อเป็นข้อมูลอ้างอิงและเปรียบเทียบในการประเมินผลกระทบต่อสุขภาพ ซึ่งต้องมีรายละเอียดอย่างเป็นระบบและสามารถสืบค้นได้ โดยให้ดำเนินการในจังหวัดระยองและชลบุรีเป็นการเร่งด่วนก่อน

3. เห็นชอบและมอบให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงสาธารณสุข และกระทรวงอุตสาหกรรม เร่งรัดปรับปรุงกฎหมายระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง ให้รองรับการปฏิบัติตามมาตรา 67 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 โดยมีกระบวนการ ขั้นตอนที่เป็นรูปธรรมทำให้มีความรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ โดยไม่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาประเทศต่อไป

3.13 การปรับปรุงคณะกรรมการอนุสัญญาสตอกโฮล์มว่าด้วยสารมลพิษที่ตกค้างยาวนาน
คำสั่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ 1/2546 ลงวันที่ 19 พฤษภาคม 2546 ได้แต่งตั้งคณะกรรมการอนุสัญญาสตอกโฮล์มว่าด้วยสารมลพิษที่ตกค้างยาวนาน และคำสั่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ 18/2547 ลงวันที่ 12 กรกฎาคม 2547 ได้ปรับปรุงองค์ประกอบของคณะกรรมการฯ โดยมี นายวิเชียร กิจตินิกุล เป็นประธานอนุกรรมการ และผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 19 ท่าน ร่วมเป็นอนุกรรมการ



คณะกรรมการฯ ในการประชุมครั้งที่ 2/2551 เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2551 และครั้งที่ 1/2552 เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2552 มีมติให้ยกเลิกหน้าที่เลขานุการร่วมของ นายจารุพงศ์ บุญหลง ให้เป็นอนุกรรมการ เพียงตำแหน่งเดียว และแต่งตั้งนางสาวฉลองขวัญ ตั้งบรรลือกาล เป็นอนุกรรมการ แทน นายบุญโณ พานิชพันธ์ รวมทั้งให้มีการปรับปรุงอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการฯ เพื่อให้มีความสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบกับร่างคำสั่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง ปรับปรุงคณะกรรมการอนุสัญญาสตอกโฮล์มว่าด้วยสารมลพิษที่ตกค้างยาวนาน ตามที่เสนอ

มติที่ประชุม

1. เห็นชอบกับการปรับปรุงคณะกรรมการอนุสัญญาสตอกโฮล์มว่าด้วยสารมลพิษที่ตกค้างยาวนาน ตามความเห็นของคณะกรรมการอนุสัญญาสตอกโฮล์มว่าด้วยสารมลพิษที่ตกค้างยาวนาน ในคราวการประชุมครั้งที่ 2/2551 เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2551 และ ครั้งที่ 1/2552 เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2552

2. เห็นชอบกับร่างคำสั่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง ปรับปรุงคณะกรรมการอนุสัญญาสตอกโฮล์มว่าด้วยสารมลพิษที่ตกค้างยาวนาน และมอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม นำเสนอประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อลงนามในคำสั่งต่อไป

3.14 การแต่งตั้งคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล

ในปี พ.ศ. 2516 ราชอาณาจักรไทย เข้าร่วมเป็นสมาชิกองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization, IMO) ซึ่งเป็นทบวงการชำนัญพิเศษของสหประชาชาติ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเวทีในการสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิกในการกำหนดมาตรฐานและแนวปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ และการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล รวมทั้ง เป็นกลไกในการสร้างความร่วมมือทางวิชาการระหว่างประเทศสมาชิก ปัจจุบันมีประเทศสมาชิก 168 ประเทศ บทบาทหน้าที่ คือ การพัฒนาอนุสัญญาและพิธีสาร ซึ่งประกอบด้วย ข้อปฏิบัติด้านความปลอดภัยทางทะเล (Maritime Safety) การป้องกันมลพิษทางทะเล (Prevention of marine pollution) การประกันภัยและการชดเชยค่าเสียหาย (Liability and compensation) และอื่นๆ โดย คณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล (Marine Environment Protection Committee, MEPC) ซึ่งเป็นหน่วยงานด้านวิชาการของ IMO ได้พัฒนาอนุสัญญาด้านการป้องกันมลพิษทางทะเล 9 อนุสัญญา ซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับกระทรวงคมนาคมและกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดังนั้น เพื่อเตรียมการในการกำหนดท่าทีและการประสานงานเพื่อให้เกิดประโยชน์กับประเทศไทย จึงเห็นควรให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลขึ้น ภายใต้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ประกอบด้วย อธิบดีกรมควบคุมมลพิษและอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเป็นประธานร่วม



คณะกรรมการจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง โดยมีหน้าที่ดำเนินการและกำหนดนโยบาย
เสนอแนะนโยบาย ติดตามพันธกรณี และกำหนดทำที่ และความร่วมมือทางด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเล

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบกับร่างคำสั่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม
แห่งชาติ เรื่อง แต่งตั้งคณะอนุกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล ตามที่เสนอ

มติที่ประชุม

1. เห็นชอบให้มีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล โดยมี
องค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ตามที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสนอ
2. เห็นชอบกับร่างคำสั่งแต่งตั้งคณะอนุกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล และ
มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จัดทำคำสั่งเสนอประธาน
กรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อลงนามต่อไป

วาระที่ 4 เรื่องเพื่อทราบ

รองประธานกรรมการคนที่ 2 นำเรียนเสนอให้กรรมการรับทราบ โดยให้อ่านรายละเอียดด้วย
ตนเอง และหากมีประเด็นซักถามให้นำเสนอในการประชุมครั้งต่อไป

4.1 ผลการประชุมคณะกรรมการมาธิการว่าด้วยการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ
สมัยที่ 17 และการประชุมหารือร่วมกับธนาคารโลก

มติที่ประชุม

รับทราบ

4.2 แผนแม่บทว่าด้วยการป้องกันและแก้ไขปัญหาคูณภาพน้ำในพื้นที่ลุ่มน้ำเจ้าพระยา

มติที่ประชุม

รับทราบ

4.3 การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร
ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สาโร่ง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร
ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สาโร่ง-สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบัน รฟม. เป็น
ผู้ดำเนินการ) ที่ได้รับความเห็นชอบต่อรายงานฯ แล้ว

มติที่ประชุม

รับทราบ

4.4 รายงานความคืบหน้าของการอุทธรณ์คำพิพากษาของศาลปกครองระยอง ศาล
หมายเลขแดงที่ 32/2552 (คดีมาบตาพุด)

มติที่ประชุม

รับทราบ



๑

วาระที่ 5 เรื่องอื่นๆ

5.1 โครงการเร่งด่วนเพื่อแก้ไขปัญหาการบุกรุกทำลายทรัพยากรป่าไม้ของประเทศ

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 3/2552 เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2552 มีมติเห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการกองทุนสิ่งแวดล้อม ให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมใช้เงินกองทุนสิ่งแวดล้อมในการดำเนินโครงการเร่งด่วนเพื่อแก้ไขปัญหาการบุกรุกทำลายทรัพยากรป่าไม้ของประเทศ และมอบหมายให้หาหรือคณะกรรมการกฤษฎีกา ไปประเด็นข้อกฎหมาย ว่าการดำเนินโครงการเร่งด่วนเพื่อแก้ไขปัญหาการบุกรุกทำลายทรัพยากรป่าไม้ของประเทศ เป็นการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม สอดคล้องตามมาตรา 23 (4) แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 หรือไม่

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ 7) ได้พิจารณาและมีความเห็นว่า การใช้จ่ายเงินกองทุนสิ่งแวดล้อมเพื่อช่วยเหลือและอุดหนุนกิจการใดๆ ที่เกี่ยวกับการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมนั้น มาตรา 23(4) มิได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการใช้จ่ายเงินไว้ แต่ให้เป็นอำนาจของคณะกรรมการกองทุนสิ่งแวดล้อม โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่จะพิจารณาตามที่เห็นสมควร ดังนั้น จึงเป็นดุลพินิจของคณะกรรมการกองทุนสิ่งแวดล้อม และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่จะต้องพิจารณาข้อเท็จจริง และลักษณะของการดำเนินโครงการแก้ไขปัญหการบุกรุกทำลายทรัพยากรป่าไม้ของประเทศ ว่าเป็นกิจการที่เกี่ยวกับการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมหรือไม่ และหากเห็นว่าโครงการดังกล่าว เป็นกิจการที่เกี่ยวข้องและเป็นประโยชน์ในการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ก็สามารถให้ความเห็นชอบได้

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

รับทราบความเห็นของคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ 7) และให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดำเนินการตามมติคณะกรรมการกองทุนสิ่งแวดล้อมและคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติต่อไป

5.2 ความก้าวหน้าของการดำเนินการ กรณีการประกอบกิจการของบริษัท เบตเตอร์ เวิลด์ กรีน จำกัด (มหาชน)

ประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีข้อซักถามผู้แทนกระทรวงสาธารณสุขเกี่ยวกับข้อสรุปผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชน ที่เกิดจากการประกอบกิจการของบริษัท เบตเตอร์ เวิลด์ กรีน จำกัด (มหาชน) ซึ่งในการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 3/2552 เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2552 ผู้แทนกระทรวงสาธารณสุขได้รายงานข้อมูลดังกล่าว และแจ้งว่าได้เวียนหนังสือให้คณะกรรมการสืบหาข้อเท็จจริง แก้ไขปัญหาสุขภาพผู้ได้รับผลกระทบกรณี บริษัท เบตเตอร์ เวิลด์ กรีน



จำกัด (มหาชน) รับรองรายงานการประชุมแล้ว และได้จัดทำรายงานนำเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุขเพื่อพิจารณารายงานเสนอต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป

ผู้แทนกระทรวงสาธารณสุขรายงานว่า เรื่องดังกล่าวยังไม่ได้รับการรับรองจากคณะกรรมการฯ อย่างไรก็ตาม จะกลับไปนำเสนอปลัดกระทรวงสาธารณสุขเพื่อพิจารณาดำเนินการโดยเร็วต่อไป

ประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้มอบหมายให้กระทรวงสาธารณสุขรายงานข้อสรุปผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชน ที่เกิดจากการประกอบกิจการของบริษัท เบตเตอร์ เวิลด์ กรีน จำกัด (มหาชน) ที่ได้รับการรับรองและยืนยันความถูกต้องของข้อมูลแล้ว ต่อประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ภายใน 2 สัปดาห์ ทั้งนี้ หากยังไม่เสร็จเรียบร้อยให้นำเสนอรายงานพร้อมเหตุผล

มติที่ประชุม

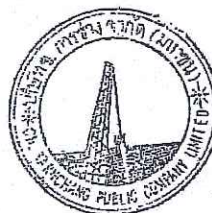
ให้กระทรวงสาธารณสุข รายงานสถานะของข้อมูลพร้อมเหตุผล เกี่ยวกับ “ผลการตรวจสอบปัญหาผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชน กรณีการประกอบกิจการของ บริษัท เบตเตอร์ เวิลด์ กรีน จำกัด (มหาชน)” โดยคณะกรรมการสืบหาข้อเท็จจริง แก้ไขปัญหาสุขภาพผู้ได้รับผลกระทบกรณี บริษัท เบตเตอร์ เวิลด์ กรีน จำกัด (มหาชน) ต่อประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ภายใน 2 สัปดาห์

อนึ่ง เนื่องจากเวลามีจำกัด จึงให้เลื่อนการพิจารณา วาระที่ 3.5 วาระที่ 3.6 วาระที่ 3.7 วาระที่ 3.9 วาระที่ 3.10 วาระที่ 3.11 และวาระที่ 3.12 ออกไปในการประชุมครั้งต่อไป

เลิกประชุมเวลา 12.40 น.

นางอรรณ ดนัยบุตร
นางสาวเทพารีย์ จึงสถาปัตย์ชัย
ผู้จัดรายงานการประชุม

นายศักดิ์สิทธิ์ ศรีเดช
นางนิศากร โฉมจิรัตน์
ผู้ตรวจรายงานการประชุม



@

ภาคผนวก 2

หนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
เลขที่ ทส (กกวล) 1005/ว 669



การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

เลขที่รับ 477 วันที่ 21 ธ.ค. 56 เวลา 15.20

ที่ ทส (กกมล) ๑๐๐๕ / ว ๖๖๕

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

สำนักงานนโยบายและแผน

ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๒๐/๑ ขอยพิบูลวัฒนา ๗ ถนนพระรามที่ ๖

สามเสนใน กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๑๖ มกราคม ๒๕๕๖

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๔/๒๕๕๕

เรียน ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

สิ่งที่ส่งมาด้วย มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๔/๒๕๕๕

สืบเนื่องจากการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๔/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๕ ได้พิจารณาเรื่องที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานของท่าน จำนวน ๔ เรื่อง ดังนี้

๑. โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานกรุงเทพ-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ช่วงพญาไท - บางซื่อ - ดอนเมือง) ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

๒. รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท ๘๑ - สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง - สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบัน การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เป็นผู้ดำเนินการ) กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการช่วงบางรี - สมุทรปราการ

๓. การขอเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต - สะพานใหม่ - ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่ - ลำลูกกาคลอง ๔ (ปัจจุบัน รฟม. เป็นผู้ดำเนินการ)

๔. การขอเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต - สะพานใหม่ - ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบัน รฟม. เป็นผู้ดำเนินการ) กรณีขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการบริเวณสถานีวัดพระศรีมหาธาตุวรมหาวิหาร

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จึงขอแจ้งมติการประชุมดังกล่าว โดยมีรายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

18
(นายโชติ คราซู)

ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรรมการและเลขานุการ

สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

โทร. ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๐ โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๐๒

สิ่งที่ส่งมาด้วย

รายงานการประชุม
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๔/๒๕๕๕
วันที่ ๓๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๕ เวลา ๑๐.๓๐ น.
ณ ห้องประชุม ๕๐๑ ตึกบัญชาการ ทำเนียบรัฐบาล

กรรมการผู้มาประชุม

- | | |
|---|---------------------|
| ๑. ร้อยตำรวจเอก เฉลิม อยู่บำรุง
รองนายกรัฐมนตรี | ประธานกรรมการ |
| ๒. พลตรีรักศักดิ์ โรจน์พิมพ์พันธุ์ ผู้อำนวยการสำนักงานกิจการพลเรือน
สำนักนโยบายและแผนกลาโหม แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม | กรรมการ |
| ๓. นายสุพร ดนัยตั้งตระกูล ที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง
แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง | กรรมการ |
| ๔. นายธีระพงษ์ รอดประเสริฐ ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางบก
แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม | กรรมการ |
| ๕. นายเกียรติศักดิ์ แสนไสย ที่ปรึกษาด้านเทคโนโลยีระบบสารสนเทศ
แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ | กรรมการ |
| ๖. หม่อมหลวงปนัดดา ดิศกุล รองปลัดกระทรวงมหาดไทย
แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย | กรรมการ |
| ๗. นายอาทิตย์ วุฒิกะโร รองปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม
แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม | กรรมการ |
| ๘. นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ
เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | กรรมการ |
| ๙. นางสาวอัจฉรินทร์ พัฒนพันธ์ชัย ที่ปรึกษาด้านการลงทุน
แทนเลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน | กรรมการ |
| ๑๐. นางสาวนิลบล เครือจันทร์ รองผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ
แทนผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ | กรรมการ |
| ๑๑. นายประสงค์ เอี่ยมอนันต์ ผู้ทรงคุณวุฒิ | กรรมการ |
| ๑๒. นายพยุ่ง นพสุวรรณ ผู้ทรงคุณวุฒิ | กรรมการ |
| ๑๓. นายสุทิน อยู่สุข ผู้ทรงคุณวุฒิ | กรรมการ |
| ๑๔. นายวิเชียร กิรตินิจกาล ผู้ทรงคุณวุฒิ | กรรมการ |
| ๑๕. นางสาวแสงจันทร์ ลิ้มจิรกาล ผู้ทรงคุณวุฒิ | กรรมการ |
| ๑๖. นายโชติ ตราชู
ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | กรรมการและเลขานุการ |

กรรมการผู้ลาประชุม

๑. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	รองประธานกรรมการ คนที่ ๒
๒. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์	กรรมการ
๓. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข	กรรมการ
๔. นายสันติ สมชีวิตา	ผู้ทรงคุณวุฒิ
๕. นายพนัส ทศนิยานนท์	ผู้ทรงคุณวุฒิ
๖. นางศิริธรา สิงหรา ณ อยุธยา	ผู้ทรงคุณวุฒิ

ผู้เข้าร่วมประชุม

๑. พล.ต.อ.ภาณุพงศ์ สิงหรา ณ อยุธยา	รองเลขาธิการนายกรัฐมนตรี ฝ่ายการเมือง
๒. นายสุรจิต นาครทรรพ	รองปลัดกระทรวงพลังงาน
๓. นายสุรพล ปัตตานี	รองปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๔. นายสันติ บุญประดับ	เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๕. นายพงศ์บุญย์ ปองทอง	รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๖. นางรวิวรรณ ภูริเดช	รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๗. นางสุณี ปิยะพันธุ์พงศ์	รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ แทนอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ
๘. นายวิฑูรย์ ชลายนนาวิน	รองอธิบดีกรมป่าไม้ แทนอธิบดีกรมป่าไม้
๙. นางรัชณี เอมะรุจิ	รองอธิบดีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม
	แทนอธิบดีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม
๑๐. นายเทพพร นุชอนงค์	รองอธิบดีกรมทรัพยากรธรณี แทนอธิบดีกรมทรัพยากรธรณี
๑๑. นางกรภัทร์ ดำรงศิริไทย	ผู้ตรวจราชการกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช
	แทนอธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช
๑๒. นางโคกิชฐ์ ภิรมย์เลิศ	ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านนโยบายและแผน (งานทรัพยากรน้ำบาดาล)
	แทนอธิบดีกรมทรัพยากรน้ำบาดาล
๑๓. นายเอนก ชมพานิชย์	ผู้อำนวยการสำนักบริหารจัดการน้ำ แทนอธิบดีกรมทรัพยากรน้ำ
๑๔. เจ้าหน้าที่สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี	จำนวน ๓ คน
๑๕. เจ้าหน้าที่กระทรวงกลาโหม	จำนวน ๑ คน
๑๖. เจ้าหน้าที่กระทรวงมหาดไทย	จำนวน ๒ คน
๑๗. เจ้าหน้าที่กระทรวงการคลัง	จำนวน ๑ คน
๑๘. เจ้าหน้าที่กระทรวงอุตสาหกรรม	จำนวน ๑ คน
๑๙. เจ้าหน้าที่กระทรวงพลังงาน	จำนวน ๒ คน
๒๐. เจ้าหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	จำนวน ๒ คน
๒๑. เจ้าหน้าที่สำนักงานงบประมาณ	จำนวน ๑ คน
๒๒. เจ้าหน้าที่สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๒ คน

๒๓. เจ้าหน้าที่กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	จำนวน ๑ คน
๒๔. เจ้าหน้าที่กรมป่าไม้	จำนวน ๒ คน
๒๕. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรธรณี	จำนวน ๑ คน
๒๖. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรน้ำ	จำนวน ๑ คน
๒๗. เจ้าหน้าที่กรมควบคุมมลพิษ	จำนวน ๗ คน
๒๘. เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๒๔ คน

ผู้ชี้แจง

- ๑) นายชาติ ศรีสันต์ ปลัดองค์การบริหารส่วนจังหวัดนนทบุรี
- ๒) นายเรวัตรศักดิ์ ทองสม ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านวิเคราะห์นโยบายและแผน (ด้านพัฒนาระบบการขนส่ง) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

วาระที่ ๓ เรื่องเพื่อพิจารณา

๓.๙ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางซื่อ - สามเสน ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

เลขานุการ ฯ รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางซื่อ - สามเสน มีระยะทาง ๕ กิโลเมตร เป็นทางยกระดับ ๐.๘ กิโลเมตร และทางใต้ดิน ๔.๒ กิโลเมตร เริ่มต้นที่จุดเชื่อมต่อโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ บริเวณเตาปูน แล้วเปลี่ยนเป็นทางใต้ดิน เบี่ยงเข้าถนนสามเสน บริเวณคลองบางซื่อ ผ่านโรงเรียนโยธินบูรณะ โรงเรียนวัดจันทรสโมสร โรงเรียนราชินีบน กรมชลประทาน โรงพยาบาลวชิระ และสิ้นสุดที่สี่แยกช้างอี รวม ๔ สถานี ได้แก่ สถานียกระดับเตาปูน และสถานีใต้ดิน คือ สถานีเกียกกาย กรมชลประทาน และสามเสน

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคมของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ มีมติให้นำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ ฯ เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณา ทั้งนี้ ในระหว่างการนำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ ฯ เสนอคณะกรรมการ ฯ มีการร้องเรียนของชุมชนหมู่บ้านเสริมสิน ขอให้ทบทวนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีม่วงได้ ซึ่งฝ่ายกลางหมู่บ้านเสริมสิน คณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ จึงได้พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ ฯ เพิ่มเติม โดยในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๕๕ มีมติให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) นำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ ฯ เสนอคณะกรรมการ ฯ และกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ รฟม. ดำเนินการ รวม ๘ ข้อ ส่วนเรื่องร้องเรียนของชุมชนหมู่บ้านเสริมสิน รฟม. รับที่จะทบทวนรายละเอียดและความเหมาะสมในการออกแบบโครงสร้าง ซึ่งเดิมได้เคยศึกษาไว้ เป็นแนวเส้นทางเลือก ๕ เส้นทาง มาพิจารณาความเหมาะสมอีกครั้งหนึ่ง และจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. ๒๕๔๘ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องอีกครั้งหนึ่งด้วย

รวมถึงจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงจากการออกแบบเดิม ทั้งนี้ เพื่อให้ได้แนวสายทางที่มีความเหมาะสม และส่งผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุดต่อไป จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณา

ที่ประชุมพิจารณาในรายละเอียด แล้วเห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ ต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ฯ และรับทราบเรื่องราวเรียนของชุมชนหมู่บ้านเสริมสิน ซึ่ง รฟม. รับไปทบทวนในรายละเอียด เพื่อให้ได้แนวสายทางที่เหมาะสม และส่งผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด

มติที่ประชุม

เห็นชอบกับความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคม ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๕๕ ต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางซื่อ - สามเสน ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย โดยให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ดำเนินการ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ ฯ ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคม ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๕๕ อย่างเคร่งครัด

๒. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณา ตามมาตรา ๔๗ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๓๕ ต่อไป

วาระที่ ๔ เรื่องเพื่อทราบ

๔.๒ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท ๔๑ - สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง - สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบัน การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เป็นผู้ดำเนินการ) กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการช่วงบาง - สมุทรปราการ

มติที่ประชุม

รับทราบ

วาระที่ ๕ เรื่องอื่นๆ

๕.๑ การขอเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต - สะพานใหม่ - ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่ - ลำลูกกา คลอง ๔ (ปัจจุบัน รฟม. เป็นผู้ดำเนินการ)

๕.๒ การขอเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย
สายพหลโยธิน (หมอชิต - สะพานใหม่ - ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบัน รฟม. เป็นผู้ดำเนินการ)
กรณีขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการบริเวณสถานีวัดพระศรีมหาธาตุวรณพาริหาร

มติที่ประชุม

รับทราบ

นางสาวเทพารีย์ จึงสถาปัตย์ชัย

นายภูวดล ท้วมลี

ผู้จศรยงนการประชุม

นายโชติ ตรารู

นายสันติ บุญประคัษ

ผู้ตรวจรยงนการประชุม

ภาคผนวก 3

หนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

เลขที่ ทส (กกวล) 1005/ว 15836



ที่ ทส (กทล) ๑๐๐๕/ว ๒๕๕๘ ๓ ๖

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ถนนพระรามที่ ๖ แขวงสามเสนใน
เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๘

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๔/๒๕๕๘

เรียน ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

อ้างถึง หนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส(กทล) ๑๐๐๕/ว ๑๑๘๖๓
ลงวันที่ ๒ ตุลาคม ๒๕๕๘

สิ่งที่ส่งมาด้วย มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๔/๒๕๕๘

ตามหนังสือที่อ้างถึง กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้เรียนเชิญท่านเข้าร่วม
ประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๔/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๘ ตุลาคม ๒๕๕๘ ณ อาคารสำนักงาน
นโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดังความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม
แห่งชาติ จึงขอแจ้งมติการประชุมที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ซึ่งคณะกรรมการฯ
ได้พิจารณาและมีมติรับรองในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๘ แล้ว มาเพื่อโปรดทราบ
จำนวน ๑ เรื่อง คือ ๔.๑ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร
ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท ๘๑ - สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย
สายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบัน การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เป็นผู้ดำเนินการ) กรณีขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง ดังรายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายเกษมสันต์ จิณณวาโส)

ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรรมการและเลขานุการ

สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

โทร. ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๐ โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๐๒

รายงานการประชุม

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๔/๒๕๕๘

วันพฤหัสบดีที่ ๘ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ เวลา ๑๐.๐๐ น.

ณ ห้องประชุม ๕๐๑ อาคารสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรรมการผู้มาประชุม

- | | |
|--|---------------|
| ๑. พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ
รองนายกรัฐมนตรี | ประธานกรรมการ |
| ๒. พลเอก ดาว์พงษ์ รัตนสุวรรณ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ | กรรมการ |
| ๓. นายแพทย์ธวัช สุนทราจารย์
ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงสาธารณสุข
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข | กรรมการ |
| ๔. พลเอก พอพล มณีรินทร์
รองปลัดกระทรวงกลาโหม
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม | กรรมการ |
| ๕. นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ
รองปลัดกระทรวงคมนาคม
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม | กรรมการ |
| ๖. นายสุทธิพงษ์ จุลเจริญ
รองปลัดกระทรวงมหาดไทย
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย | กรรมการ |
| ๗. นายโอภาส กลั่นบุศย์
อธิบดีกรมส่งเสริมสหกรณ์ รักษาการแทนรองปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ | กรรมการ |
| ๘. นายมงคล พฤกษ์วัฒนา
รองอธิบดีกรมโรงงานอุตสาหกรรม
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม | กรรมการ |
| ๙. นางสาวดาวัลย์ คำภา
รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
แทน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | กรรมการ |
| ๑๐. นายชนรรค์ พุทธรณินประทีป
รองผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ
แทน ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ | กรรมการ |

๑๑. นางสาวอัจฉรินทร์ พัฒนพันธ์ชัย
ที่ปรึกษาด้านการลงทุน
แทน เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน กรรมการ
๑๒. นายธีรธร แซ่มสนิท
ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย กรมธนารักษ์
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง กรรมการ
๑๓. สัตวแพทย์หญิง นันทริกา ชันซื่อ
ผู้ทรงคุณวุฒิ กรรมการ
๑๔. นายชัยชม อรรถกัญญ์
ผู้ทรงคุณวุฒิ กรรมการ
๑๕. นายสุวิทย์ รัศมิภูติ
ผู้ทรงคุณวุฒิ กรรมการ
๑๖. นายอนรรฆ พัฒนวิบูลย์
ผู้ทรงคุณวุฒิ กรรมการ
๑๗. นายแพทย์สุรศักดิ์ ฐานิพานิชกุล
ผู้ทรงคุณวุฒิ กรรมการ
๑๘. นายเกษมสันต์ จิณณวาโส
ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรรมการและเลขานุการ

กรรมการผู้ลาประชุม

๑. นายวิชณุ เครืองาม
รองนายกรัฐมนตรี รองประธานกรรมการ คนที่ ๑
๒. พลเอก สุรศักดิ์ กาญจนรัตน์
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รองประธานกรรมการ คนที่ ๒
๓. นายพิจิตต รัตตกุล
ผู้ทรงคุณวุฒิ กรรมการ
๔. นายประเสริฐ ตปนียางกูร
ผู้ทรงคุณวุฒิ กรรมการ
๕. นายอดิศักดิ์ อิศรางกูร ณ อยุธยา
ผู้ทรงคุณวุฒิ กรรมการ

ผู้เข้าร่วมประชุม

๑. นางสาวอุไรพรธม วุฒิสงห์ชัย นักธรณีวิทยาชำนาญการพิเศษ แทน ปลัดกระทรวงพลังงาน
๒. พลเอก วิทยา จินตนาบุตร รองหัวหน้าสำนักงานรองนายกรัฐมนตรี

๓. นายนพพล ศรีสุข	ผู้ตรวจราชการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รักษาการแทนหัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๔. นางรวิวรรณ ภูริเดช	เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๕. นายอดิสร นุชดำรงค์	รองอธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช แทน อธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช
๖. นายวิวัฒน์ โสเจยยะ	รองอธิบดีกรมทรัพยากรน้ำ แทน อธิบดีกรมทรัพยากรน้ำ
๗. นายทศพร นุชอนงค์	รองอธิบดีกรมทรัพยากรธรณี แทน อธิบดีกรมทรัพยากรธรณี
๘. นายเสริมยศ เสริมมัน	รองอธิบดีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม แทน อธิบดีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม
๙. นางสาวณิ ปิยะพันธุ์พงศ์	รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ แทน อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ
๑๐. นายพงศ์บุญย์ ป่องทอง	รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๑๑. นางอัมภพร ไกรพานนท์	รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๑๒. นางปิยนันท์ ไศภณคณาภรณ์	รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๑๓. นายโสภณ ทองดี	รองอธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง แทน อธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
๑๔. นายธวัชชัย ลัดกรุด	ผู้อำนวยการสำนักการอนุญาต กรมป่าไม้ แทน อธิบดีกรมป่าไม้
๑๕. คณะทำงานรองนายกรัฐมนตรี	จำนวน ๖ คน
๑๖. เจ้าหน้าที่กระทรวงกลาโหม	จำนวน ๓ คน
๑๗. เจ้าหน้าที่กระทรวงมหาดไทย	จำนวน ๒ คน
๑๘. เจ้าหน้าที่กระทรวงอุตสาหกรรม	จำนวน ๑ คน
๑๙. เจ้าหน้าที่กระทรวงคมนาคม	จำนวน ๑ คน
๒๐. เจ้าหน้าที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	จำนวน ๓ คน
๒๑. เจ้าหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	จำนวน ๑ คน
๒๒. เจ้าหน้าที่สำนักงบประมาณ	จำนวน ๑ คน
๒๓. เจ้าหน้าที่กรมธนารักษ์	จำนวน ๑ คน
๒๔. เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน	จำนวน ๒ คน
๒๕. เจ้าหน้าที่สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๒ คน
๒๖. เจ้าหน้าที่กรมควบคุมมลพิษ	จำนวน ๕ คน
๒๗. เจ้าหน้าที่กรมป่าไม้	จำนวน ๑ คน
๒๘. เจ้าหน้าที่กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	จำนวน ๑ คน

- | | |
|---|-------------|
| ๒๙. เจ้าหน้าที่กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม | จำนวน ๑ คน |
| ๓๐. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง | จำนวน ๓ คน |
| ๓๑. เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | จำนวน ๓๖ คน |

ผู้เข้าร่วมชี้แจง

- | | |
|------------------------------|---|
| ๑. นายกษิต วิวัฒน์ศัพท์ | วิศวกรใหญ่ด้านวางแผนและวางโครงการก่อสร้าง กรมทางหลวง |
| ๒. นายสุรจิต ทิพย์เพชร | ผู้อำนวยการสำนักงานสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมประชาชน
กรมทางหลวง |
| ๓. นายวิศว์ รัตนโชติ | วิศวกรใหญ่ กรมทางหลวงชนบท |
| ๔. นายธีระพันธ์ โฉมยงค์ | ผู้อำนวยการกลุ่มวิศวกรรมอาคาร กรมทางหลวงชนบท |
| ๕. นายประสิทธิ์ ศศิธรโรจนชัย | ผู้ช่วยผู้ว่าการการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค |
| ๖. นายบรรเจิด จิตรเจริญ | ผู้อำนวยการกองจัดการโครงการ ๒ ฝ่ายบริหารโครงการ ๑ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค |
| ๗. นางสาววันพร บัวศรี | ผู้ช่วยรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) |
| ๘. นางสาวปริศนา ไชยเชาวน์ | ผู้อำนวยการฝ่ายสิ่งแวดล้อม บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) |
| ๙. นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล | รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย |
| ๑๐. นายถนอม รัตนเศรษฐ์ | ผู้อำนวยการกองสิ่งแวดล้อม การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย |
| ๑๑. นายสุธน อาณากุล | รองผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร |
| ๑๒. นายจักรพงษ์ เทียนพิทักษ์ | วิศวกรโยธาชำนาญการ กรุงเทพมหานคร |

เริ่มประชุม เวลา ๑๐.๑๐ น.

ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องเสนอเพื่อทราบ

- ๔.๑ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท ๘๑ - สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบัน การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เป็นผู้ดำเนินการ) กรณีขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

เลขานุการ มอบให้เลขานุการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานสรุปต่อที่ประชุมว่า การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้เสนอรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท ๘๑ - สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง - สมุทรปราการ) กรณีขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง โดยมีรายละเอียดการขอเปลี่ยนแปลง คือ (๑) การยกเลิกตำแหน่งติดตั้งกำแพงกันเสียง บริเวณพื้นที่อ่อนไหว ที่มีตำแหน่งซ้อนทับกับสถานีรถไฟฟ้า จำนวน ๔ ตำแหน่ง จากเดิม ๑๖ ตำแหน่ง ได้แก่ บริเวณโรงเรียนนายเรือ พิพิธภัณฑสถานเรือ วิทยาลัยสารพัดช่างสมุทรปราการ และโรงเรียนสมุทรปราการ และ (๒) การเปลี่ยนแปลง

ตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง บริเวณประแจสับหลักรถไฟฯ เนื่องจากการเปลี่ยนตำแหน่งประแจสับหลักรถไฟฯใหม่ตลอดแนวสายทาง ทำให้ต้องเปลี่ยนตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง บริเวณประแจสับหลักรถไฟฯทุกตำแหน่ง ให้สอดคล้องกับตำแหน่งประแจสับหลักใหม่ รวมทั้งสิ้น ๑๐ ตำแหน่ง จากเดิม ๑๑ ตำแหน่ง (ลดลง ๑ ตำแหน่ง) ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๑๕/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๕๘ มีมติให้ความเห็นชอบกับรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ โดยให้ รฟม. ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ อย่างเคร่งครัด และให้นำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อทราบ ต่อไป

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

รับทราบมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๑๕/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๕๘ ซึ่งได้ให้ความเห็นชอบกับรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท ๘๑ - สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง - สมุทรปราการ) กรณีขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย โดยให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่เสนอในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ อย่างเคร่งครัด