การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
MASS RAPID TRANSIT AUTHORITY OF THAILAND
รัฐวิสาหกิจภายใต้กำกับของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
A STATE ENTERPRISE UNDER SUPERVISION OF MINISTER OF TRANSPORT

ที่ รฟม007/251

30 มกราคม 2566

เรื่อง ขอนำส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ในระยะดำเนินการ (เฉพาะพื้นที่ลานจอดรถในความรับผิดชอบของ รฟม.) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

เรียน เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

อ้างถึง 1. หนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส (กกวล) 1005/ว 5587 ลงวันที่ 8 พฤษภาคม 2560
2. หนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยที่ รฟม018(ขต)/ทป/9 ลงวันที่ 22 มีนาคม 2562
3. หนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยที่ รฟม018(ขน)/ทป/31 ลงวันที่ 18 กรกฎาคม 2562

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ ในระยะดำเนินการ (เฉพาะพื้นที่ลานจอดรถในความรับผิดชอบของ รฟม.) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 จำนวน 1 ชุด และแผ่นบันทึกข้อมูล (CD-ROM) จำนวน 2 ชุด

ตามหนังสือที่อ้างถึง 1. คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในคราวประชุมครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2560 ได้มีมติรับทราบ มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 11/2559 เมื่อวันที่ 8 เมษายน 2559 ซึ่งได้ให้ความเห็นชอบกับรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร (กทม.) กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และตามหนังสือที่อ้างถึง 2. และ 3. รฟม. ได้แจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อทราบการโอนกรรมสิทธิ์โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว

/ช่วงแบริ่ง...

175 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 โทรศัพท์ 0 2716 4000 โทรสาร 0 2716 4019
175 Rama IX Road, Huai Khwang, Bangkok 10310, Thailand, Tel. 66 2716 4000 Fax. 66 2716 4019 http://www.mrta.co.th

ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) ตามบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ของ รฟม. ให้ กทม. เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2561 ดังนั้น กทม. จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ในระยะดำเนินการ (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) ทั้งนี้ ในส่วนพื้นที่ลานจอดรถของโครงการฯ ที่ รฟม. มิได้โอนให้ กทม. รฟม. จะเป็นผู้รับผิดชอบในการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ให้ สผ. พิจารณา นั้น

ในการนี้ รฟม. จึงขอนำส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ ในระยะดำเนินการ (เฉพาะพื้นที่ลานจอดรถในความรับผิดชอบของ รฟม.) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 โดยมีรายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

(นายสาโรจน์ ต.สุวรรณ)
รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)
ปฏิบัติการแทน ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ฝ่ายพัฒนาโครงการรถไฟฟ้า
กองสิ่งแวดล้อม
โทร 0 2716 4000 ต่อ 1503, 1531
โทรศัพท์เคลื่อนที่ 06 3494 7278 (นายสิริชัยฯ)
โทรสาร 0 2716 4022
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ sirichai@mrta.co.th

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ในระยะดำเนินการ (เฉพาะพื้นที่ลานจอดรถในความรับผิดชอบของ รฟม.)

ฉบับที่ 2/2565 ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึงธันวาคม พ.ศ. 2565

(ฉบับปกปิดข้อมูลที่มีกฎหมายคุ้มครอง)

นำเสนอ

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

จัดทำโดย

บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด

3 ซอยอุดมสุข 41 ถนนสุขุมวิท แขวงบางจาก เขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร 10260

โทรศัพท์ 0 2763 2828 โทรสาร 0 2763 2800 Email: uae@uaeconsultant.com

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึงธันวาคม พ.ศ. 2565

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ในระยะดำเนินการ (เฉพาะพื้นที่ลานจอดรถในความรับผิดชอบของ รฟม.)

ฉบับที่ 2/2565 ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึงธันวาคม พ.ศ. 2565

(ฉบับปกปิดข้อมูลที่มีกฎหมายคุ้มครอง)

นำเสนอ

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

UNITED ANALYST AND ENGINEERING CONSULTANT COMPANY LIMITED

บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด

3 ซอยอุดมสุข 41 ถนนสุขุมวิท แขวงบางจาก เขตพระโขนง กรุงเทพฯ 10260

โทรศัพท์ 0-2763-2828 โทรสาร 0-2763-2800

United Analyst and Engineering Consultant Co., Ltd.
UNITED ANALYST AND ENGINEERING CONSULTANT COMPANY LIMITED
3 Soi Udomsuk 41, Sukhumvit Road, Bangchak, Phrakhanong, Bangkok 10260
Tel. 0 2763 2828 Fax 0 2763 2800 www.uaeconsultant.com E-mail: uae@uaeconsultant.com
ISO 9001 & ISO 14001 CERTIFIED
ISO/IEC 17025 Accredited
Awarded
SMEs EXCELLENCE AWARDS 2021

หนังสือรับรอง

การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง)
และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ)
ระยะดำเนินการ (เฉพาะพื้นที่ลานจอดรถในความรับผิดชอบของ รฟม.)

วันที่ 10 มกราคม พ.ศ. 2566

หนังสือรับรองฉบับนี้ ขอรับรองว่า บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ระยะดำเนินการ (เฉพาะพื้นที่ลานจอดรถในความรับผิดชอบของ รฟม.) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ฉบับประจำเดือน

( ) มกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565
(✓) กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565
( ) อื่นๆ (ระบุ).....

โดยมีคณะผู้ควบคุมในการจัดทำรายงานดังต่อไปนี้

รายชื่อผู้ควบคุมการจัดทำรายงาน	ลายมือชื่อ	ตำแหน่ง
นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์	.....	ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม
นายนพรัตน์ วงศ์อนุรักษ์ชัย	.....	ผู้เชี่ยวชาญด้านการติดตามตรวจสอบมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม
นางสาวปานชมพู คุ้มวณิชย์	.....	ผู้ควบคุมการจัดทำรายงาน
ผู้จัดทำรายงาน	**ลายมือชื่อ**	**ตำแหน่ง**
นางสาวกัลยวรรธน์ สิริอรรถสุข	.....	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม

UNITED ANALYST AND ENGINEERING CONSULTANT COMPANY LIMITED

ขอแสดงความนับถือ

.....

(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง)
และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ)
ในระยะดำเนินการ (เฉพาะพื้นที่ลานจอดรถในความรับผิดชอบของ รฟม.)

1. **ชื่อโครงการ** โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ)
2. **สถานที่ตั้ง** ลานจอดรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ถนนสุขุมวิท ตำบลท้ายบ้านใหม่ อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ 10280
3. **ชื่อเจ้าของโครงการ** การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
4. **สถานที่ติดต่อ** 175 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310
   โทรศัพท์: 0 2716 4000 **โทรสาร:** 0 2716 4019
   E-mail: PR@mrta.co.th
5. **จัดทำโดย** บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด
6. **โครงการได้รับความเห็นชอบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเมื่อ**
   คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในคราวประชุมครั้งที่ 11/2559 เมื่อวันที่ 8 เมษายน พ.ศ. 2559 ได้มีมติให้ความเห็นชอบรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ. 2560 ได้มีมติรับทราบ
7. **โครงการได้นำเสนอรายงานผลการปฏิบัติการตามมาตรการฯ ครั้งล่าสุดเมื่อ** วันที่ 27 กรกฎาคม 2565
8. **รายละเอียดโครงการ**
   - **ลักษณะ/ประเภทโครงการ** โครงการประเภทคมนาคม
   - **ขนาดพื้นที่โครงการ/ระยะทาง** พื้นที่ 33,000 ตารางเมตร
   - **กิจกรรมในโครงการ** ให้บริการจอดรถยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ รถจักรยาน และรถโดยสารสาธารณะสำหรับโดยสารรถไฟฟ้า

สารบัญ

หน้า

สารบัญ ส-1

สารบัญภาคผนวก ส-2

สารบัญตาราง ส-3

สารบัญรูป ส-4

บทที่ 1 บทนำ

1.1 ความเป็นมาของการจัดทำรายงาน 1-1

1.2 รายละเอียดโครงการ 1-3

1.3 สถานการณ์ดำเนินโครงการ 1-7

บทที่ 2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.1 ผลการปฏิบัติตามแผนมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ 2-1

บทที่ 3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม 3-1

3.2 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม 3-1

บทที่ 4 สรุปผลและข้อเสนอแนะ

4.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม 4-1

4.2 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม 4-1

สารบัญภาคผนวก

ภาคผนวก ก หนังสือ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส (กกวล) 1008/ว 9065
ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2552

ภาคผนวก ข หนังสือ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส (กกวล) 1005/ว 669
ลงวันที่ 16 มกราคม 2556

ภาคผนวก ค หนังสือ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส (กกวล) 1005/ว 15836
ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2558

ภาคผนวก ง หนังสือ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส (กกวล) 1005/ว 5587
ลงวันที่ 8 พฤษภาคม 2560

ภาคผนวก จ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ภาคผนวก ฉ บันทึกข้อตกลงระหว่าง รฟม. และ กทม. ว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สิน และโอนภาระทางการเงิน
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต
ของ รฟม. ให้ กทม. ลงวันที่ 3 ธันวาคม 2561

ภาคผนวก ช หนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
ที่ รฟม018(ขต)/ทป/9 ลงวันที่ 22 มีนาคม 2562

ภาคผนวก ซ หนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
ที่ รฟม018(ขน)/ทป/31 ลงวันที่ 18 กรกฎาคม 2562

ภาคผนวก ฌ เอกสารเกี่ยวกับการจัดการด้านสุขาภิบาล

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
2-1	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ในระยะดำเนินการ (เฉพาะพื้นที่ลานจอดรถในความรับผิดชอบของ รฟม.)	2-3

สารบัญรูป

รูปที่		หน้า
1-1	สถานีรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ	1-4
1-2	แนวเส้นทางโครงการ	1-5
1-3	ลานจอดรถของโครงการ	1-6
1-4	สภาพพื้นที่ภายในลานจอดรถของโครงการ	1-7
2-1	พื้นที่ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม บริเวณลานจอดรถ (สถานีเคหะสมุทรปราการ)	2-2
2-2	การบำรุงรักษาต้นไม้บริเวณลานจอดรถ	2-4
2-3	ระบบรดน้ำต้นไม้ (Sprinkler)	2-4
2-4	เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำลานจอดรถ	2-5
2-5	ห้องสุขา	2-5
2-6	ระบบบำบัดน้ำเสียของโครงการ	2-5
2-7	ถังรองรับขยะมูลฝอยบริเวณลานจอดรถ	2-6
2-8	เจ้าหน้าที่ทำความสะอาด	2-6
2-9	โทรทัศน์วงจรปิดภายในพื้นที่ลานจอดรถ	2-6
2-10	โทรทัศน์วงจรปิดบริเวณทางเดินเข้า-ออกลานจอดรถ	2-7

บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1
บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2549 ให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการออกแบบรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน (อ่อนนุช-สมุทรปราการ) ประกอบด้วยแนวเส้นทางที่กรุงเทพมหานครได้ศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบผลการศึกษาแล้ว 3 ช่วงต่อกัน ดังนี้

1. ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง (ระยะทางประมาณ 5.25 กิโลเมตร) แนวเส้นทางอยู่ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง) ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบผลการศึกษา เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2543 โดยแนวเส้นทางเส้นอ่อนนุช-แบริ่ง เป็นช่วงต้นของแนวเส้นทางโครงการ เริ่มต้นจากสุขุมวิท 81 ถึงซอยแบริ่ง ขณะนี้กรุงเทพมหานคร (กทม.) ได้ก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการแล้ว

2. ช่วงแบริ่ง-สำโรง (ระยะทางประมาณ 4 กิโลเมตร) แนวเส้นทางอยู่ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง) ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบผลการศึกษา เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2543 โดยแนวเส้นทางช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง เป็นส่วนต่อจากช่วงแรกโดยเริ่มต้นจากซอยแบริ่ง ถึงซอย 3 โค้งจระเข้ (สำโรง)

3. ช่วงสำโรง-สมุทรปราการ (ระยะทางประมาณ 10 กิโลเมตร) แนวเส้นทางอยู่ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบผลการศึกษา เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2550 โดยแนวเส้นทางช่วงสำโรง-สมุทรปราการ เริ่มต้นจากซอย 3 โค้งจระเข้ ถึงซอยเทศบาลบางปู 55

ต่อมา กระทรวงคมนาคม โดยสำนักนโยบายและแผนการขนส่งจราจร (สนข.) และการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ดำเนินการศึกษา และจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ของ กทม. ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในคราวประชุมครั้งที่ 4/2552 เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ได้มีมติรับทราบการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ (ภาคผนวก ก) และ รฟม. ได้ผนวกรายงานฉบับนี้ไว้ในสัญญา ให้ผู้รับจ้างนำไปปฏิบัติต่อไป

ในระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ ได้มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ จากรายงานการขอเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท

(สุขุมวิท 81-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในคราวประชุมครั้งที่ 4/2552 เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ได้มีมติเห็นชอบแล้วข้างต้น จำนวน 3 ครั้ง ได้แก่

1. คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในคราวประชุมครั้งที่ 4/2555 เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2555 ได้รับทราบการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ <u>กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ (ภาคผนวก ข)</u>

2. คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในคราวประชุมครั้งที่ 4/2558 เมื่อวันที่ 8 ตุลาคม พ.ศ. 2558 ได้มีมติรับทราบมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 15/2558 เมื่อวันที่ 12 มิถุนายน พ.ศ. 2558 ซึ่งได้ให้ความเห็นชอบรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ <u>กรณีขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง (ภาคผนวก ค)</u>

3. คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ. 2560 ได้มีมติรับทราบมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 11/2559 เมื่อวันที่ 8 เมษายน พ.ศ. 2559 ซึ่งได้ให้ความเห็นชอบรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ <u>กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ (ภาคผนวก ง)</u> จากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ได้มีการปรับปรุงตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบแล้ว (ภาคผนวก จ)

คณะรัฐมนตรี ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2561 ได้มีมติเห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินการจำหน่ายอสังหาริมทรัพย์โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) เพื่อให้กระทรวงมหาดไทย (กรุงเทพมหานคร (กทม.)) รับโอนกรรมสิทธิ์ และการบริหารจัดการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ของ รฟม. ต่อไป โดยได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงระหว่าง รฟม. และ กทม. ว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สิน และโอนภาระทางการเงินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ของ รฟม. ให้ กทม. เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม พ.ศ. 2561 (ภาคผนวก ฉ)

รฟม. ได้มีหนังสือที่ รฟม018(ขต)/ทป/9 ลงวันที่ 22 มีนาคม พ.ศ. 2562 แจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อทราบกรรมสิทธิ์โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) ตามบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงิน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ของ รฟม. ให้ กทม. เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม พ.ศ. 2561 ซึ่งได้กำหนดให้ กทม. ดำเนินการตามภาระผูกพันที่ รฟม. ได้ตกลงไว้กับหน่วยงานหรือบุคคลอื่นในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว

ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ซึ่งรวมถึงการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในบรรดารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ที่เกี่ยวข้อง โดย กทม. จะเป็นผู้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ในระยะดำเนินการ (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) ต่อไป (ภาคผนวก ช) ทั้งนี้ รฟม. จะเป็นผู้ปฏิบัติตามมาตรการฯ เฉพาะพื้นที่ลานจอดรถเท่านั้น

ต่อมา รฟม. ได้มีหนังสือที่ รฟม018(ขน)/ทป/31 ลงวันที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 แจ้งให้ สผ. ทราบว่า กทม. ได้รับโอนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) จาก รฟม. ตามมติคณะรัฐมนตรี ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2561 นับตั้งแต่วันที่ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงฯ ดังกล่าว ดังนั้น กทม. จะต้องเป็นผู้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ในระยะดำเนินการ (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) รวมทั้งจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ในระยะดำเนินการ (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) เป็นเอกสารพร้อมกับข้อมูลที่เป็นไฟล์อิเล็กทรอนิคส์ ตามรูปแบบ ระยะเวลา และความถี่ ที่ สผ. กำหนดตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ. 2561 ต่อไป (ภาคผนวก ซ)

ปัจจุบัน กทม. ได้เปิดให้บริการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ตั้งแต่วันที่ 6 ธันวาคม พ.ศ. 2561 ซึ่งรายงานฉบับนี้จัดทำโดย รฟม. เพื่อนำเสนอผลปฏิบัติตามมาตรการฯ (เฉพาะพื้นที่ลานจอดรถในความรับผิดชอบของ รฟม.) ต่อ สผ.

1.2 รายละเอียดโครงการ

ปัจจุบันในการเปิดให้บริการเดินรถได้มีการเปลี่ยนชื่อ “โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบันการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเป็นผู้ดำเนินการ)” เป็น “โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ” เพื่อให้สอดคล้องกับแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลของสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร (สนข.)

1.2.1 ที่ตั้งโครงการ

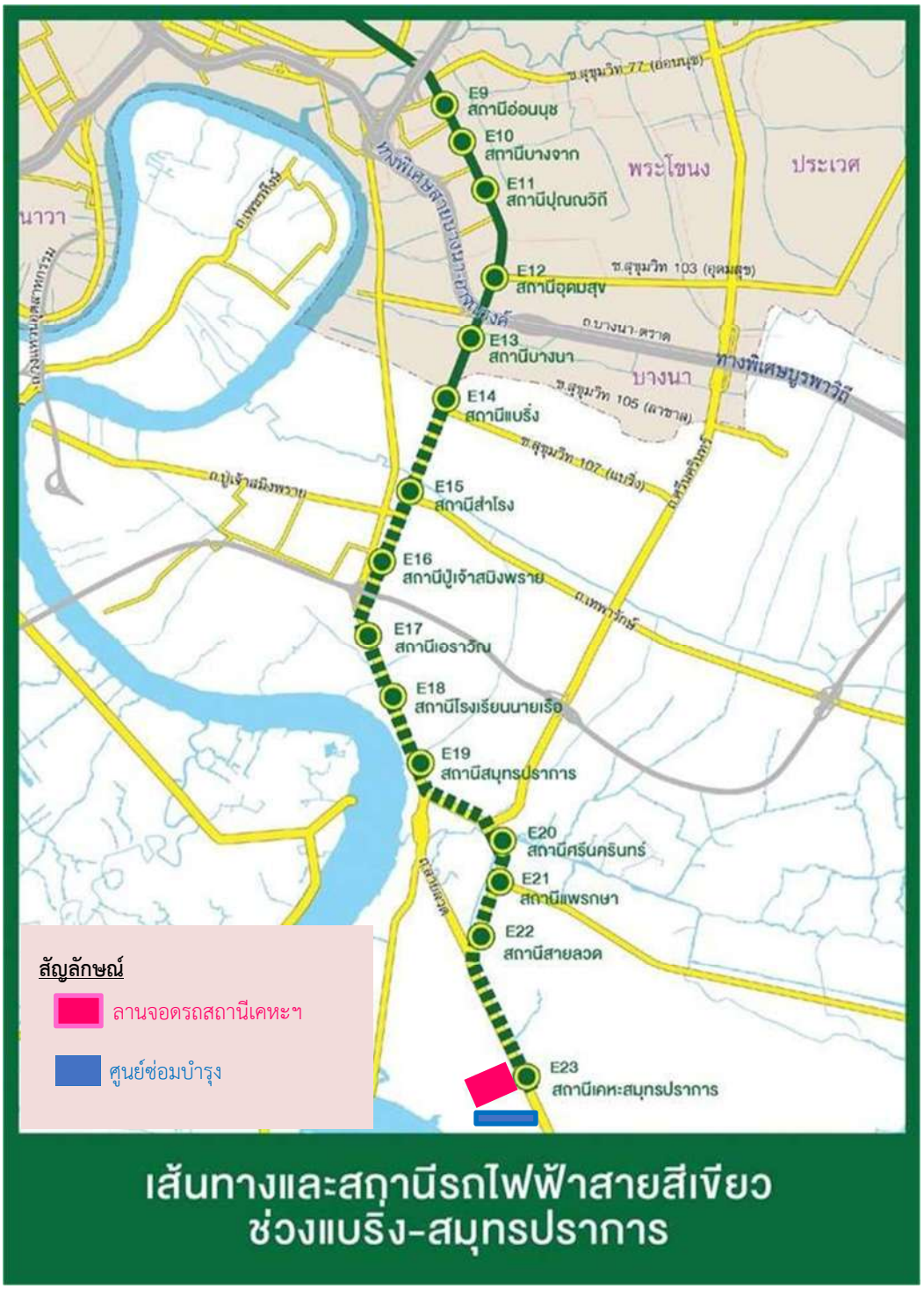
พื้นที่โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ จะต่อจากแนวโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง พื้นที่โครงการอยู่ในพื้นที่ของจังหวัดสมุทรปราการ มีสถานีรถไฟฟ้ายกระดับ จำนวน 9 สถานี ได้แก่ สถานีสำโรง สถานีปู่เจ้าสมิงพราย สถานีพิพิธภัณฑ์ช้างเอราวัณ สถานีโรงเรียนนายเรือ สถานีสมุทรปราการ สถานีศรีนครินทร์ สถานีแพรกษา สถานีสายลวด และสถานีเคหะสมุทรปราการ รวมทั้งมีลานจอดรถ จำนวน 1 แห่ง บริเวณสถานีเคหะสมุทรปราการ

รูปที่ 1-1 สถานีรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

1.2.2 แนวเส้นทางโครงการ

พื้นที่โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ จะต่อเนื่องจากโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง บริเวณสุดเขตการปกครองของกรุงเทพมหานคร บริเวณปากซอยสุขุมวิท 107 (แบริ่ง) เส้นทางเป็นทางยกระดับไปตามแนวเกาะกลางของถนนสุขุมวิทผ่านคลองสำโรง ผ่านแยกเทพารักษ์ แยกปู่เจ้าสมิงพราย เมื่อถึงบริเวณจุดตัดกับโครงการถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้ แนวเส้นทางจะเบี่ยงออกจากเกาะกลางไปทางทิศตะวันตก ของถนนสุขุมวิทเพื่อข้ามทางต่างระดับวงแหวนรอบนอกด้านใต้ แล้วจึงเบี่ยงกลับมาอยู่ในแนวเกาะกลางของถนนสุขุมวิท ผ่านแยกศาลากลางจะเลี้ยวซ้ายไปตามแนวถนนสุขุมวิทจนถึงบริเวณแยกการไฟฟ้า แนวเส้นทางจะเบี่ยงหลบสะพานลอยข้ามแยกของกรมทางหลวงทางด้านทิศตะวันตกของถนนสุขุมวิทจนพ้นทางแยกแล้วจึงเบี่ยงกลับมายังแนวเกาะกลางถนนสุขุมวิท ผ่านถนนแพรกษา ถนนสายลวด จนถึงจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณด้านหน้าสถานีไฟฟ้าย่อยบางปิ้ง แล้วแนวเส้นทาง

จะเบี่ยงออกทางด้านทิศตะวันตก ประมาณกิโลเมตรที่ 12 ของโครงการจะลดระดับ และแยกออกจากแนวเส้นทางเพื่อเข้าศูนย์ซ่อมบำรุง รวมระยะทางประมาณ 12.6 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ 1-2



รูปที่ 1-2 แนวเส้นทางโครงการ

1.2.3 ลานจอดรถ

ลานจอดรถของโครงการมีลักษณะเป็นลานจอดแล้วจรระดับพื้นดิน สามารถรองรับผู้ใช้บริการได้สะดวกและเพียงพอต่อการให้บริการ ประกอบด้วย ที่จอดรถยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ รถจักรยาน และรถโดยสารสาธารณะ โดยสามารถจอดรถได้รวมทั้งสิ้น 783 คัน ลานจอดรถออกแบบเป็นพื้นคอนกรีตเสริมเหล็ก (ค.ส.ล.) มีหลังคาคลุมแต่ละโซน มีระบบระบายน้ำรอบลานจอดรถ โดยจะระบายน้ำสู่ระบบระบายน้ำของถนนสุขุมวิท สภาพพื้นที่ลานจอดรถในปัจจุบัน ดังแสดงในรูปที่ 1-3

รูปที่ 1-3 ลานจอดรถของโครงการ

1.3 สถานการณ์ดำเนินโครงการ

รฟม. เริ่มเปิดให้บริการลานจอดรถบริเวณสถานีเคหะสมุทรปราการ เมื่อวันที่ 6 ธันวาคม พ.ศ. 2561 ซึ่งลานจอดรถได้รับการออกแบบเป็นพื้นคอนกรีตเสริมเหล็ก (ค.ส.ล.) มีหลังคาคลุมในแต่ละโซน มีระบบระบายน้ำรอบลานจอดรถ โดยจะระบายน้ำลงสู่ระบบระบายน้ำของถนนสุขุมวิท สภาพพื้นที่ภายในลานจอดรถ ดังแสดงในรูปที่ 1-4 ประกอบด้วยรายละเอียดดังนี้

- บริเวณพื้นที่จอดรถ
- ตู้จ่ายบัตรจอดรถ (Ticket Booth)
- สำนักงาน Mobile Office Container สำหรับเจ้าหน้าที่ดูแลควบคุมพื้นที่
- สำนักงาน Mobile Rescue Office Container สำหรับเจ้าหน้าที่ดูแลควบคุมพื้นที่
- ระบบสุขาภิบาลเป็นรูปแบบ Mobile Toilet Container
- ระบบระบายน้ำรอบลานจอดรถ

บริเวณพื้นที่จอดรถ

รูปที่ 1-4 สภาพพื้นที่ภายในลานจอดรถของโครงการ

ตู้จ่ายบัตรจอดรถ (Ticket Booth)

รูปที่ 1-4 (ต่อ) สภาพพื้นที่ภายในลานจอดรถของโครงการ

สำนักงาน Mobile Office Container และสำนักงาน Mobile Rescue Office Container

ระบบสุขาภิบาลเป็นรูปแบบ Mobile Toilet Container

รูปที่ 1-4 (ต่อ) สภาพพื้นที่ภายในลานจอดรถของโครงการ

(ต่อ) ระบบสุขาภิบาลเป็นรูปแบบ Mobile Toilet Container

ระบบระบายน้ำรอบลานจอดรถ

รูปที่ 1-4 (ต่อ) สภาพพื้นที่ภายในลานจอดรถของโครงการ

บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

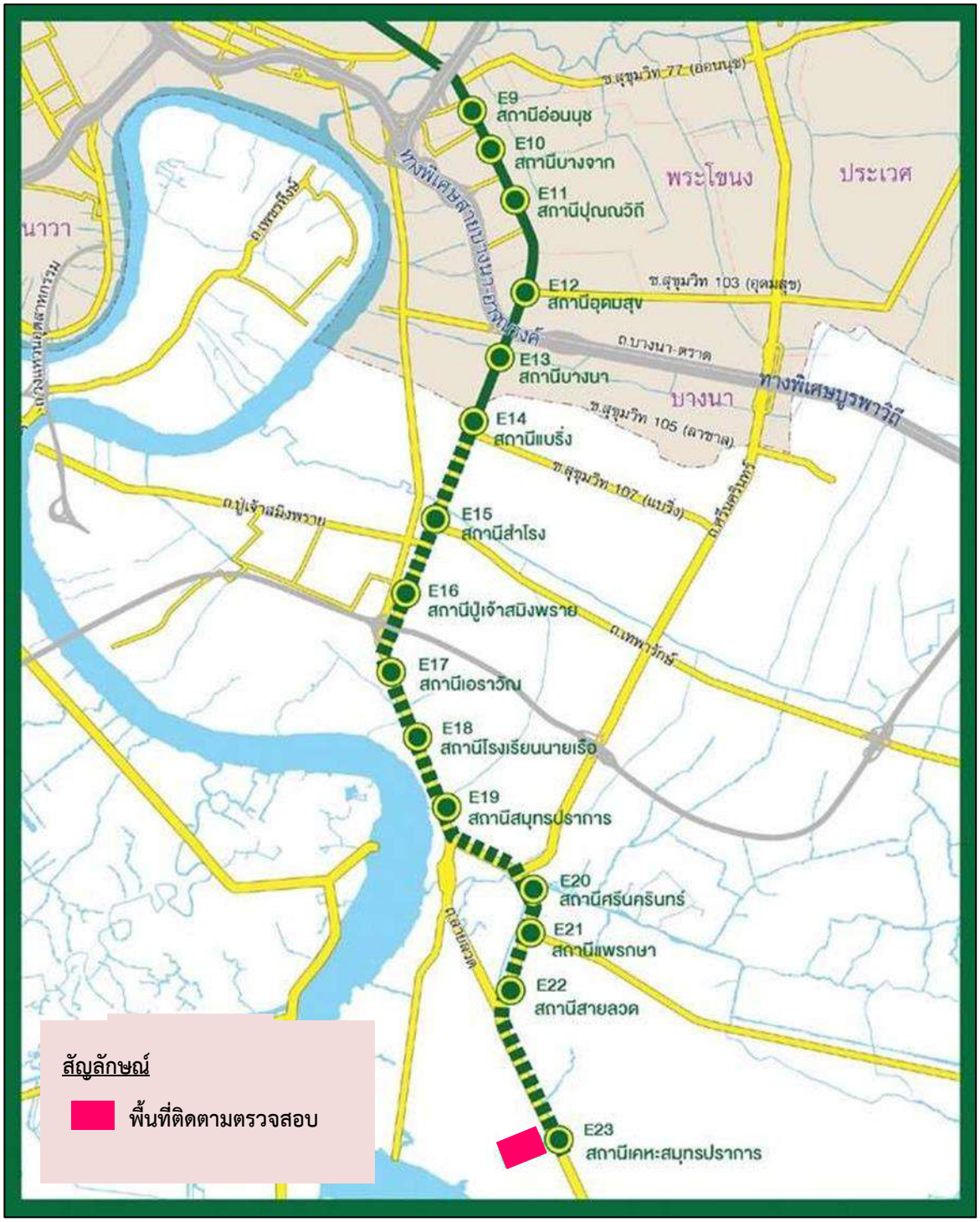
บทที่ 2
ผลการปฏิบัติตามมาตราการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รฟม. ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ในระยะดำเนินการ (เฉพาะพื้นที่ลานจอดรถในความรับผิดชอบของ รฟม.) ในด้านต่างๆ ดังนี้

1) เสียง
2) เศรษฐกิจ-สังคม
3) สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย

2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการดำเนินการตรวจติดตามการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ในระยะดำเนินการ (เฉพาะพื้นที่ลานจอดรถในความรับผิดชอบของ รฟม.) ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึงธันวาคม พ.ศ. 2565 พบว่า รฟม. ได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 2-1 และตารางที่ 2-1



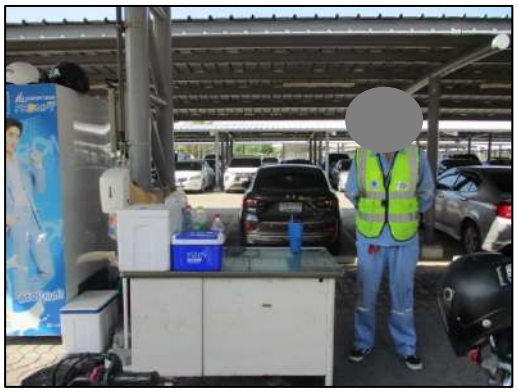
รูปที่ 2-1 พื้นที่ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม บริเวณลานจอดรถ (สถานีเคหะสมุทรปราการ)

ตารางที่ 2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ในระยะดำเนินการ (เฉพาะพื้นที่ลานจอดรถในความรับผิดชอบของ รฟม.)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	รูป และเอกสารอ้างอิง
1. เสียง	- บำรุงรักษา และปลูกต้นไม้ทดแทนที่ตายไปในบริเวณสถานี ศูนย์ซ่อมบำรุง และลานจอดรถที่มีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่เอกชน/ประชาชน/หน่วยงานราชการ	- รฟม. ดำเนินการปลูก และบำรุงรักษาต้นไม้ในบริเวณพื้นที่ลานจอดรถของโครงการ โดยมีการติดตั้งระบบรดน้ำต้นไม้ (Sprinkler) พร้อมทั้งจัดให้มีการปลูกทดแทนในกรณีที่พบว่ามีต้นไม้ตาย	-	- รูปที่ 2-2 - รูปที่ 2-3
2. เศรษฐกิจ-สังคม	- จัดให้มีการรักษาความปลอดภัยบริเวณลานจอดรถรวมทั้งทางเดินเข้า-ออกอาคาร	- รฟม. จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำ บริเวณลานจอดรถและทางเข้าออกลานจอดรถตลอดระยะเวลาทำการของลานจอดรถ (ระหว่างเวลา 6.00 - 24.00 น.) เพื่อรักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการ	-	- รูปที่ 2-4
3. สาธารณสุข อาชีว-อนามัยและความปลอดภัย	- ควบคุมดูแลการจัดการทางด้านสุขาภิบาลบริเวณสถานีลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุงให้มีประสิทธิภาพ ได้แก่ การบำบัดน้ำเสีย การจัดการขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล เป็นต้น	- รฟม. จัดให้มีห้องสุขาสำหรับพนักงานของโครงการ และผู้ใช้บริการโดยได้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปเพื่อบำบัดน้ำเสียจากห้องสุขาและประสานให้หน่วยงานรับผิดชอบในพื้นที่เข้ามาสูบสิ่งปฏิกูลไปกำจัดเป็นประจำ รวมถึงจัดเตรียมถังขยะที่เพียงพอสำหรับรองรับของเสียประเภทต่างๆ ที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่ลานจอดรถ พร้อมทั้งมีการคัดแยกขยะ และประสานให้เทศบาลตำบลบางปูเข้ามาเก็บขนไปกำจัดอย่างสม่ำเสมอ นอกจากนี้ รฟม. ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลรักษาความสะอาดห้องสุขา ภายในอาคารสำนักงาน และพื้นที่ลานจอดรถให้มีความสะอาด และถูกหลักสุขาภิบาลอยู่เสมอ	-	- ภาคผนวก ฌ - รูปที่ 2-5 - รูปที่ 2-6 - รูปที่ 2-7 - รูปที่ 2-8
	- ติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิดบริเวณพื้นที่ทางเข้า-ออกพื้นที่ลานจอดรถ	- รฟม. ดำเนินการติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิดบริเวณทางเข้า-ออก รวมถึงภายในพื้นที่ลานจอดรถตามที่มาตรการฯ กำหนดเรียบร้อยแล้ว	-	- รูปที่ 2-9 - รูปที่ 2-10

รูปที่ 2-2 การบำรุงรักษาต้นไม้บริเวณลานจอดรถ

รูปที่ 2-3 ระบบรดน้ำต้นไม้ (Sprinkler)



รูปที่ 2-4 เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำลานจอดรถ

รูปที่ 2-5 ห้องสุขา

รูปที่ 2-6 ระบบบำบัดน้ำเสียของโครงการ

รูปที่ 2-7 ถังรองรับขยะมูลฝอยบริเวณลานจอดรถ

รูปที่ 2-8 เจ้าหน้าที่ทำความสะอาด

รูปที่ 2-9 โทรทัศน์วงจรปิดภายในพื้นที่ลานจอดรถ

รูปที่ 2-10 โทรทัศน์วงจรปิดบริเวณทางเดินเข้า-ออกลานจอดรถ

(ต่อ) ระบบระบายน้ำรอบลานจอดรถ

รูปที่ 1-4 (ต่อ) สภาพพื้นที่ภายในลานจอดรถของโครงการ

บทที่ 3

ผลการปฏิบัติตาม
มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 3
ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เนื่องจากบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงิน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ของ รฟม. ให้ กทม. เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม พ.ศ. 2561 ได้กำหนดให้ กทม. ดำเนินการตามภาระผูกพันที่ รฟม. ได้ตกลงไว้กับหน่วยงานหรือบุคคลอื่นในการดำเนินโครงการฯ ซึ่งรวมถึงการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ ได้แก่ ตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้ง อากาศ เสียง สภาพเศรษฐกิจ-สังคม สาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย ยกเว้นบริเวณลานจอดรถที่ดำเนินการโดย รฟม.

3.2 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ รฟม. ต้องดำเนินการ

บทที่ 4

สรุปผล และข้อเสนอแนะ

บทที่ 4
บทสรุปและข้อเสนอแนะ

4.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจติดตามการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ในระยะดำเนินการ (เฉพาะพื้นที่ลานจอดรถในความรับผิดชอบของ รฟม.) ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึงธันวาคม พ.ศ. 2565 พบว่า รฟม. ได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน

4.2 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ รฟม. ต้องดำเนินการ

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก หนังสือ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส (กกวล) 1008/ว 9065 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2552

ภาคผนวก ข หนังสือ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส (กกวล) 1005/ว 669 ลงวันที่ 16 มกราคม 2556

ภาคผนวก ค หนังสือ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส (กกวล) 1005/ว 15836 ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2558

ภาคผนวก ง หนังสือ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส (กกวล) 1005/ว 5587 ลงวันที่ 8 พฤษภาคม 2560

ภาคผนวก จ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ภาคผนวก ฉ บันทึกข้อตกลงระหว่าง รฟม. และ กทม. ว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สิน และโอนภาระทางการเงินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ของ รฟม. ให้ กทม. ลงวันที่ 3 ธันวาคม 2561

ภาคผนวก ช หนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ที่ รฟม018(ขต)/ทป/9 ลงวันที่ 22 มีนาคม 2562

ภาคผนวก ซ หนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ที่ รฟม018(ขน)/ทป/31 ลงวันที่ 18 กรกฎาคม 2562

ภาคผนวก ฌ เอกสารเกี่ยวกับการจัดการด้านสุขาภิบาล

ภาคผนวก ก

หนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

ที่ ทส (กกวล) 1008/ว 9065 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2552

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เลขที่รับ 6582 วันที่ 23-11-52 เวลา 14.09 น.

ที่ ทส (กกวล)1008 / ว 9065

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

19 พฤศจิกายน 2552

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 4/2552

เรียน ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 4/2552

สืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 4/2552 เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2552 ได้พิจารณา เรื่อง การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบัน รฟม. เป็นผู้ดำเนินการ) ที่ได้รับความเห็นชอบต่อรายงานฯ แล้ว

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จึงขอแจ้งมติการประชุมดังกล่าว โดยมีรายละเอียดตามรายงานการประชุมดังสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง ต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

[redacted]

ปลัดก[redacted]ม

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

<u>กรรมการผู้มาประชุม</u>

1. นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ นายกรัฐมนตรี	ประธานกรรมการ
2. นายสุวิทย์ คุณกิตติ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	รองประธานกรรมการ คนที่ 2
3. นายบุญจง วงศ์ไดรรัตน์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย	กรรมการ
4. นายพฤฒิชัย ดำรงรัตน์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง	กรรมการ
5. นางสาวนริศรา ชวาลตันพิพัทธ์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงศึกษาธิการ แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ	กรรมการ
6. นายสรยุทธ เพ็ชรตระกูล ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงอุตสาหกรรม แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม	กรรมการ
7. นายเจษฎา แก้วกัลยา ที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์	กรรมการ
8. พลตรีเด่นดวง ทิมวัฒนา หัวหน้าศูนย์ประสานงานพัฒนาเพื่อความมั่นคง สำนักนโยบายและแผนกลาโหม แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม	กรรมการ
9. นางภาวสุทธิ์ จึงอนุวัตร ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	กรรมการ

10. นายสุคนธ์ เจียสกุล
นักวิชาการสาธารณสุขทรงคุณวุฒิ (ด้านสุขาภิบาล)
แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข กรรมการ

11. นายอำพน กิตติอำพน
เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรรมการ

12. นายอรรถชัย บุรกรรมโกวิท
รองผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ
แทนผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ กรรมการ

13. นายพนัส ทัศนียานนท์
ผู้ทรงคุณวุฒิ กรรมการ

14. นางวณี สัมพันธารักษ์
ผู้ทรงคุณวุฒิ กรรมการ

15. นางปราณี พันธุมสินชัย
ผู้ทรงคุณวุฒิ กรรมการ

16. นายวิเชียร กีรตินิจกาล
ผู้ทรงคุณวุฒิ กรรมการ

17. นายจงรักษ์ ผลประเสริฐ
ผู้ทรงคุณวุฒิ กรรมการ

18. นายประสงค์ เอี่ยมอนันต์
ผู้ทรงคุณวุฒิ กรรมการ

19. นายศักดิ์สิทธิ์ ตรีเดช
ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรรมการและเลขานุการ

<u>กรรมการผู้ลาประชุม</u>

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

<u>ผู้เข้าร่วมประชุม</u>

1. นายปณิธาน วัฒนายากร รองเลขาธิการนายกรัฐมนตรีฝ่ายการเมือง
2. นางปรียานุช ลิ่วหาทอง เลขานุการสำนักนายกรัฐมนตรี
3. นางสาวจิตภัสร์ ภิรมย์ภักดี ประจำสำนักนายกรัฐมนตรี
4. นางสาวรสพิมล จิรเมธากร เลขานุการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

5. นายภิมุข สิมะโรจน์	ที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
6. นายโกศล ใจรังษี	รองปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม
7. นายคณิตศักดิ์ อบสุวรรณ	นักวิชาการป่าไม้ชำนาญการพิเศษ แทน รองปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
8. นายสุพัฒน์ หวังวงศ์วัฒนา	อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ
9. นางนิศากร โฆษิตรัตน์	เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
10. นางอรพินท์ วงศ์ชุมพิศ	อธิบดีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม
11. นายนิพนธ์ โชติบาล	รองอธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช แทน อธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช
12. นายสุนันต์ อรุณนพรัตน์	รองอธิบดีกรมป่าไม้ แทน อธิบดีกรมป่าไม้
13. นายสุรพล ปัดตานี	รองอธิบดีกรมทรัพยากรน้ำ แทน อธิบดีกรมทรัพยากรน้ำ
14. นายโชติ ดราชู	รองอธิบดีกรมทรัพยากรน้ำบาดาล แทน อธิบดีกรมทรัพยากรน้ำบาดาล
15. นางจินดนา ทวีมา	รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
16. นางสาวสุทธิลักษณ์ ระวิวรรณ	รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
17. นางมิ่งขวัญ วิชยารังสฤษดิ์	รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ
18. นางสาวอัจฉรา วงศ์แสงจันทร์	ผู้อำนวยการสำนักอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง แทน อธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
19. เจ้าหน้าที่สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี	จำนวน 4 คน
20. เจ้าหน้าที่สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน 1 คน
21. เจ้าหน้าที่กระทรวงกลาโหม	จำนวน 1 คน
22. เจ้าหน้าที่กระทรวงมหาดไทย	จำนวน 2 คน
23. เจ้าหน้าที่กระทรวงศึกษาธิการ	จำนวน 1 คน
24. เจ้าหน้าที่กระทรวงการคลัง	จำนวน 2 คน
25. เจ้าหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	จำนวน 4 คน
26. เจ้าหน้าที่สำนักงบประมาณ	จำนวน 2 คน
27. เจ้าหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	จำนวน 1 คน
28. เจ้าหน้าที่กรมป่าไม้	จำนวน 1 คน
29. เจ้าหน้าที่กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	จำนวน 1 คน

30. เจ้าหน้าที่กรมควบคุมมลพิษ จำนวน 11 คน
31. เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จำนวน 20 คน

เริ่มประชุม เวลา 11.35 น.

วาระที่ 1 เรื่องที่ประธานฯ แจ้งต่อที่ประชุม

ประธานฯ ได้กล่าวขออภัยต่อที่ประชุม ที่ต้องเลื่อนเวลาประชุมขึ้นมา เนื่องจากมีภารกิจเกี่ยวกับ การพิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 สำหรับการประชุมครั้งนี้ มีเรื่องเพื่อพิจารณาทั้งหมด 14 เรื่อง แต่เนื่องจากข้อจำกัดของเวลา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จึงขอให้พิจารณาเรื่องเร่งด่วนที่จำเป็นจะต้องได้รับมติจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อที่หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องจะได้นำไปดำเนินการต่อไป คือ เรื่องที่ 3.1 3.2 3.4 และ3.8 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

ทั้งนี้มีผู้ขอแก้ไขรายงานฯ ดังนี้

นายแพทย์ณรงค์ศักดิ์ อังคะสุวพลา ขอแก้ไข ดังนี้

หน้าที่ 1 บรรทัดที่ 30

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

วาระที่ 3.3 โครงการเร่งด่วนเพื่อแก้ไขปัญหาการบุกรุกทำลายทรัพยากรป่าไม้ของประเทศ

ฝ่ายเลขานุการฯ ขอปรับแก้ไข ดังนี้

หน้า 9

มติที่ประชุม

1. เห็นชอบให้ใช้เงินจากกองทุนสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการกองทุนสิ่งแวดล้อมให้ความเห็นชอบแล้วในวงเงิน 2,256 ล้านบาท เพื่อดำเนินโครงการฯ เนื่องจากโครงการดังกล่าวจะเป็นประโยชน์ต่อการรักษาระบบนิเวศน์ ก่อให้เกิดการรักษาสมดุลของทรัพยากรธรรมชาติและความหลากหลายทางชีวภาพ

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

2. เห็นชอบให้สำนักงบประมาณ พิจารณาจัดสรรงบประมาณประจำปี เพื่อชดใช้คืนให้กองทุนสิ่งแวดล้อม โดยให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดำเนินการให้เป็นไปตามความเห็นของสำนักงบประมาณในการขอตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปี เพื่อชดใช้คืนเงินกองทุนสิ่งแวดล้อมเป็นปีๆ ไป ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2554 เป็นต้นไป

วาระที่ 4.2 รายงานความก้าวหน้าของการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาการลักลอบทิ้งและการบริหารจัดการกากอุตสาหรรมที่เป็นอันตราย 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) ซึ่งคณะกรรมการสืบหาข้อเท็จจริงฯ ได้ทำการรวบรวมข้อมูลผลการตรวจสุขภาพจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทางด้านสุขภาพดังกล่าว เชื่อมโยงกับข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม โดยมีข้อสรุปว่าประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียงกับบ่อกำจัดกากอุตสาหกรรม ได้รับผลกระทบจากมลพิษสิ่งแวดล้อม จนเป็นสาเหตุทำให้เกิดปัญหาสุขภาพ ซึ่งคณะกรรมการสืบหาข้อเท็จจริงฯ ได้ให้ข้อพิจารณาว่าปัญหาสุขภาพของประชาชนในพื้นที่น่าจะมาจากการประกอบการของบริษัทเบตเตอร์ เวิลด์ กรีน จำกัด (มหาชน) เนื่องจากประชาชนได้รับสัมผัสสิ่งแวดล้อมที่มีการปนเปื้อนของไอระเหยของสารเคมี โดยที่ในบริเวณดังกล่าวไม่มีสถานประกอบการหรือการกระทำให้เกิดมลพิษสิ่งแวดล้อม นอกจากการประกอบการของบ่อกำจัดกากอุตสาหกรรมรายดังกล่าว ขณะนี้กระทรวงสาธารณสุขได้เวียนหนังสือให้คณะกรรมการสืบหาข้อเท็จจริงฯ รับรองรายงานการประชุมแล้ว จะได้จัดทำรายงานนำเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุขเพื่อพิจารณารายงานเสนอต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณาให้การรับรอง

มติที่ประชุม

รับรองรายงานการประชุม ครั้งที่ 3/2552 เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2552 ตามที่ได้ปรับแก้ไขแล้ว

วาระที่ 3 เรื่องเพื่อพิจารณา

3.1 คดีปกครองคดีหมายเลขดำที่ 908/2552 สมาคมต่อต้านสภาวะโลกร้อนกับพวกรวม 43 ราย ฟ้องคดีต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ : การมอบอำนาจให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นผู้ดำเนินการแทนคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

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

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีหนังสือกราบเรียนนายกรัฐมนตรี ประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2552 เพื่อโปรดลงนามในหนังสือมอบอำนาจ ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นผู้มีอำนาจในการดำเนินการเกี่ยวกับคดีหมายเลขดำที่ 908/2552 แทนคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติจนถึงที่สุด ตลอดจนมีอำนาจมอบอำนาจช่วงให้พนักงานอัยการหรือข้าราชการที่ได้รับมอบหมายดำเนินการแทน ซึ่งนายกรัฐมนตรีได้ลงนามในหนังสือมอบอำนาจดังกล่าวแล้ว พร้อมนี้ กรรมการและเลขานุการ ได้เรียนต่อที่ประชุมเกี่ยวกับความคืบหน้าของการดำเนินการเกี่ยวกับคดีดังกล่าวว่า ศาลได้มีคำสั่งในกระบวนการพิจารณา เมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2552 ดังนี้

- ให้ผู้ถูกฟ้องคดีทั้งแปดจัดทำแผนที่และเอกสารแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการตามเอกสารท้ายฟ้องหมายเลข 7 ว่า โครงการใดอยู่ในอำนาจการพิจารณาอนุญาตของตน อาศัยอำนาจตามกฎหมายใด สถานที่ตั้งโครงการ ลักษณะโครงการ สถานภาพของโครงการในปัจจุบัน ที่ผ่านมา มีกรณีร้องเรียนเกี่ยวกับความเดือดร้อนจากการดำเนินกิจการของโครงการหรือไม่ 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.) ได้ประสานกับพนักงานอัยการ ผู้รับผิดชอบสำนวน ขอขยายระยะเวลาในการทำคำชี้แจงออกไปอีก 30 วัน ซึ่งศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งอนุญาตขยายเวลายื่นคำชี้แจงออกไปจนถึงวันที่ 16 กันยายน 2552

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณาให้การรับรองการลงนามในหนังสือมอบอำนาจแทนคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติดังกล่าว

กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ (นายพนัส ทัศนียานนท์) ได้ให้ความเห็นว่า จากคำสั่งศาลดังกล่าว แสดงว่า ศาลต้องการทราบว่า ผู้ฟ้องคดีเป็นผู้เสียหายตามกฎหมายหรือไม่ เนื่องจากรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 มาตรา 67 วรรคสาม ระบุว่า "สิทธิของชุมชนที่จะฟ้องหน่วยราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ ราชการส่วนท้องถิ่น หรือองค์กรอื่นของรัฐที่เป็นนิติบุคคลเพื่อให้ปฏิบัติหน้าที่ตามบทบัญญัตินี้ย่อมได้รับความคุ้มครอง" ทั้งนี้ นายพนัส ทัศนียานนท์ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ รับเป็นผู้ประสานกับอัยการในประเด็นดังกล่าว

มติที่ประชุม

1. รับรองการลงนามมอบอำนาจ ของประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2552 ที่มอบอำนาจให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นผู้มีอำนาจในการดำเนินการเกี่ยวกับคดีหมายเลขดำที่ 908/2552 จนถึงที่สุด ตลอดจนให้มีอำนาจมอบอำนาจช่วงให้พนักงานอัยการหรือข้าราชการที่ได้รับมอบหมายดำเนินการแทนได้

2. มอบให้นายพนัส ทัศนียานนท์ ผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเป็นผู้แทนคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการเข้าร่วมประสานการดำเนินการกับสำนักงานอัยการสูงสุด เกี่ยวกับคดีหมายเลขดำที่ 908/2552

3.2 การกำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในบริเวณพื้นที่จังหวัดภูเก็ต และเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2546

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 2/2552 เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2552 มีมติเห็นชอบร่างประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในบริเวณพื้นที่จังหวัดภูเก็ต พ.ศ. .... และร่างประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในท้องที่อำเภอบางละมุง และอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี พ.ศ. .... และให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่งคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2552 มีมติเห็นชอบและให้ส่งคณะกรรมการตรวจสอบร่างกฎหมายและร่างอนุบัญญัติที่เสนอคณะรัฐมนตรี ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบร่างฯ จะเริ่มตรวจพิจารณาในวันที่ 7 สิงหาคม 2552

ฝ่ายเลขานุการคณะอนุกรรมการพิจารณาการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมในเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม มีความเห็นว่า การพิจารณาร่างประกาศกระทรวงฯ ทั้ง 2 ฉบับนั้น คณะกรรมการตรวจสอบร่างฯ ต้องใช้ระยะเวลาในการตรวจพิจารณา ซึ่งอาจไม่สามารถนำมาใช้บังคับได้ต่อเนื่องทันกับระยะเวลาที่ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง ขยายระยะเวลาการใช้บังคับ

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

มติที่ประชุม

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

2. เห็นชอบร่างประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง ขยายระยะเวลาการใช้บังคับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในบริเวณพื้นที่จังหวัดภูเก็ต พ.ศ. 2546 และร่างประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง ขยายระยะเวลาการใช้บังคับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในบริเวณพื้นที่เมืองพัทยา 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 ได้มอบหมายให้คณะอนุกรรมการจัดทำรายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อม 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)

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบกับ ร่าง รายงานฯ ดังกล่าว

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

มติที่ประชุม

1. เห็นชอบร่างรายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2551 ตามความเห็นของคณะอนุกรรมการจัดทำรายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อม 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 และพื้นที่ตอนบนแม่น้ำบางปะกง จังหวัดปราจีนบุรี ซึ่งมีความจุ 295 ล้านลูกบาศก์เมตร และมีพื้นที่เก็บกักน้ำ 26 ตารางกิโลเมตร จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ มีพื้นที่ที่ถูกน้ำท่วมบางส่วนอยู่ในเขตพื้นที่มรดกโลก ที่ได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นแหล่งมรดกโลกทางธรรมชาติ 1,643.92 ไร่ โดยอยู่ในเขตพื้นที่อุทยานแห่งชาติทับลาน 1,164.36 ไร่ และอุทยานแห่งชาติปางสีดา 479.56 ไร่

กรมชลประทานได้นำเสนอรายงานฯ ต่อคณะกรรมการฯ รวม 2 คณะ เพื่อพิจารณาควบคู่กันไป ดังนี้

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

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

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไป รวมทั้งมีข้อกำหนดให้กรมชลประทานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการและปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณา

ที่ประชุมได้มีการพิจารณาในรายละเอียดของโครงการอ่างเก็บน้ำห้วยโสมง จังหวัดปราจีนบุรี โดยกรรมการมีความห่วงกังวลในเรื่องของการขยายตัวของชุมชนที่มีอยู่เดิมและการเข้ามาอยู่ใหม่ของชุมชน ความเหมาะสม และศักยภาพในการเก็บกักน้ำของดินบริเวณอ่างเก็บน้ำ และผลกระทบจากการใช้สารปราบศัตรูพืช กรณีหากมีการเพิ่มขึ้นของพื้นที่เกษตรกรรม โดยมีข้อเสนอแนะให้กรมชลประทานจัดทำแผนการป้องกันการขยายตัวของชุมชน ในระยะเวลา 20 ปี เพื่อป้องกันการทำลายแหล่งธรรมชาติที่มีอยู่จากชุมชน และรณรงค์เพื่อลดการใช้สารปราบศัตรูพืชซึ่งเป็นสารเคมีให้หันมาใช้สารอินทรีย์แทน โดยให้เพิ่มเติมในมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งพิจารณาจัดตั้งงบประมาณในการป้องกันการรั่วซึมของน้ำจากอ่างเก็บน้ำ โดยเฉพาะบริเวณก้นอ่าง และค่าบำรุงรักษาอ่างเก็บน้ำเพิ่มเติมด้วย

มติที่ประชุม

1. เห็นชอบกับรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการอ่างเก็บน้ำห้วยโสมง จังหวัดปราจีนบุรี

2. ให้กรมชลประทานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำหนดพื้นที่อ่างเก็บน้ำ (ยกเว้นพื้นที่บางส่วนที่จำเป็นให้คงไว้เพื่อใช้ในการบริหารจัดการน้ำของกรมชลประทาน) ให้เป็นอุทยานแห่งชาติ สำหรับพื้นที่ที่เสนอให้เป็นพื้นที่อุทยานแห่งชาติเพิ่มเติมนั้น นอกจากจะพิจารณากำหนดให้เป็นอุทยานแห่งชาติแล้ว อาจกำหนดให้เป็นพื้นที่เพื่อการอนุรักษ์อื่นๆ ที่เหมาะสมด้วย เช่น เขตห้ามล่าสัตว์ป่า เป็นต้น รวมทั้งให้เพิ่มมาตรการป้องกันการบุกรุกพื้นที่อ่างเก็บน้ำ มาตรการรณรงค์เพื่อลดการใช้สารเคมีกำจัดศัตรูพืชโดยใช้สารอินทรีย์แทน และแผนป้องกันการขยายตัวของชุมชนไว้ด้วย ทั้งนี้ให้กำหนดไว้ในมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3. ให้กรมชลประทานและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่กำหนดไว้ในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด

4. ให้กรมชลประทานรับผิดชอบในการจัดตั้งงบประมาณสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการตามมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ รวมทั้งจัดตั้งงบประมาณในการป้องกันการรั่วซึมของน้ำจากอ่างเก็บน้ำ โดยเฉพาะบริเวณก้นอ่าง และค่าบำรุงรักษาอ่างเก็บน้ำเพิ่มเติมไว้ด้วย

5. ให้กรมชลประทานดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

3.8 การพัฒนาระบบการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สอดคล้องกับหลักการตามมาตรา 67 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550

สืบเนื่องจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังมีความเห็นที่แตกต่างกันเกี่ยวกับแนวทางปฏิบัติตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 มาตรา 67 วรรคสอง ทำให้เกิดการชะลอโครงการพัฒนาที่ต้องได้รับอนุมัติ/อนุญาต ดังนั้น คณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2552 ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมหารือเพื่อให้เกิดการบูรณาการ โดยไม่เกิดผลกระทบต่อการพัฒนาประเทศ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จึงได้ประชุมหารือร่วมกับกระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จำนวน 2 ครั้ง โดยมีความเห็นว่า ควรบูรณาการการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการประเมินผลกระทบด้านสุขภาพไว้ด้วยกัน และให้มีผู้ทรงคุณวุฒิด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และสุขภาพ ในคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เป็นผู้พิจารณา โดยในระหว่างที่ยังไม่มีระเบียบหรือแนวปฏิบัติในเรื่ององค์การอิสระรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มีการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสุขภาพอนามัย และจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอยู่ในหัวข้อคุณค่าต่อคุณภาพชีวิตไว้แล้ว จึงสามารถเทียบเคียงกับการดำเนินการตามเจตนารมณ์ของมาตรา 67 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 ได้

นอกจากนี้ ในการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐ และเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2552 มีมติมอบหมายให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา กระทรวงสาธารณสุข และกระทรวงอุตสาหกรรม หารือและเสนอแนวปฏิบัติเพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 ซึ่งกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา กระทรวงสาธารณสุข และกระทรวงอุตสาหกรรม ได้ร่วมหารือกัน เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2552 มีความเห็นร่วมกัน ดังนี้

1) ให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พัฒนากระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สอดคล้องกับหลักการตามมาตรา 67 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 ใน 3 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 กำหนดแนวทาง หลักเกณฑ์ และขั้นตอนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในส่วนของการประเมินผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนในชุมชน และกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียให้มีความชัดเจน ส่วนที่ 2 ปรับปรุงองค์ประกอบของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้มีผู้แทนองค์การเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม ด้านสุขภาพ หรือผู้แทนสถาบันอุดมศึกษาที่จัดการการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม หรือทรัพยากรธรรมชาติ หรือด้านสุขภาพ และเพิ่มอำนาจหน้าที่ให้พิจารณาถึงความพอเพียงของการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสุขภาพ หากเห็นว่าโครงการ/กิจการ อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรง สามารถสั่งการให้จัดทำการประเมินผลกระทบต่อสุขภาพเพิ่มเติม รวมทั้งจัดให้มีการรับ

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

2) เห็นควรให้กระทรวงสาธารณสุข จัดทำฐานข้อมูลด้านสุขภาพอนามัยของประชาชนแต่ละพื้นที่ให้ครอบคลุมในพื้นที่ทุกจังหวัด เพื่อเป็นข้อมูลอ้างอิงและเปรียบเทียบในการประเมินผลกระทบด้านสุขภาพ ซึ่งต้องมีการเสนอรายละเอียดอย่างเป็นระบบและสามารถสืบค้นได้

3) เห็นชอบให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงสาธารณสุข และกระทรวงอุตสาหกรรม เร่งรัดปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง 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 เพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของรัฐธรรมนูญและไม่เป็นการเพิ่มภาระให้ผู้ประกอบการมากเกินความจำเป็น

ทั้งนี้ ที่ประชุมมีข้อสรุปว่า เห็นควรให้ความเห็นชอบกับร่างประกาศฯ ตามที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสนอ เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติในเรื่องดังกล่าว หากมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องขอปรับแก้ไขสาระสำคัญ ให้นำกลับมาเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง

มติที่ประชุม

1. เห็นชอบในหลักการและมอบให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดำเนินการพัฒนาระบบการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับหลักการตามมาตรา 67 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 ดังนี้

1) กำหนดแนวทาง หลักเกณฑ์ และขั้นตอนเกี่ยวกับการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในส่วนของการประเมินผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนในชุมชน และกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตามเอกสารท้ายประกาศ 2 ของประกาศกระทรวง

ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ และแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ 16 มิถุนายน 2552

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

3) ปรับปรุงโครงสร้างองค์กรของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยเพิ่มหน่วยงานและเพิ่มอัตรากำลังของเจ้าหน้าที่ทั้งในด้านวิชาการ และด้านกฎหมาย ทั้งนี้ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน และสำนักงบประมาณ 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 ขั้นตอนที่บูรณาการให้มีความรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ โดยไม่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาประเทศต่อไป

3.13 การปรับปรุงคณะอนุกรรมการอนุสัญญาสตอกโฮล์มว่าด้วยสารมลพิษที่ตกค้างยาวนาน

คำสั่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ 1/2546 ลงวันที่ 19 พฤษภาคม 2546 ได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการอนุสัญญาสตอกโฮล์มว่าด้วยสารมลพิษที่ตกค้างยาวนาน และคำสั่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ 18/2547 ลงวันที่ 12 กรกฎาคม 2547 ได้ปรับปรุงองค์ประกอบของคณะอนุกรรมการฯ โดยมี นายวิเชียร กีรดินิจกาล เป็นประธานอนุกรรมการ และผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 19 ท่าน ร่วมเป็นอนุกรรมการ

คณะอนุกรรมการฯ ในการประชุมครั้งที่ 2/2551 เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2551 และครั้งที่ 1/2552 เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2552 มีมติให้ยกเลิกหน้าที่เลขานุการร่วมของ นายจารุพงศ์ บุญ-หลง ให้เป็นอนุกรรมการ เพียงตำแหน่งเดียว และแต่งตั้งนางสาวฉลองขวัญ ตั้งบรรลือกาล เป็นอนุกรรมการแทน นายภิญโญ พานิชพันธ์ รวมทั้งให้มีการปรับปรุงอำนาจหน้าที่ของคณะอนุกรรมการฯ เพื่อให้มีความสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบกับร่างคำสั่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง ปรับปรุงคณะอนุกรรมการอนุสัญญาสตอกโฮล์มว่าด้วยสารมลพิษที่ตกค้างยาวนาน ตามที่เสนอ

มติที่ประชุม

1. เห็นชอบกับการปรับปรุงคณะอนุกรรมการอนุสัญญาสตอกโฮล์มว่าด้วยสารมลพิษที่ตกค้างยาวนาน ตามความเห็นของคณะอนุกรรมการอนุสัญญาสตอกโฮล์มว่าด้วยสารมลพิษที่ตกค้างยาวนาน ในคราวการประชุมครั้งที่ 2/2551 เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2551 และ ครั้งที่ 1/2552 เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2552

2. เห็นชอบกับร่างคำสั่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง ปรับปรุงคณะอนุกรรมการอนุสัญญาสตอกโฮล์มว่าด้วยสารมลพิษที่ตกค้างยาวนาน และมอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม นำเสนอประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อลงนามในคำสั่งต่อไป

3.14 การแต่งตั้งคณะอนุกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล

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

และกรรมการจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง โดยมีหน้าที่ดำเนินการและกำหนดนโยบาย เสนอนโยบาย ติดตามพันธกรณี และกำหนดท่าที และความร่วมมือทางด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเล

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบกับร่างคำสั่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง แต่งตั้งคณะอนุกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล ตามที่เสนอ

มติที่ประชุม

1. เห็นชอบให้มีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล โดยมีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ตามที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสนอ

2. เห็นชอบกับร่างคำสั่งแต่งตั้งคณะอนุกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล และมอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จัดทำคำสั่งเสนอประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อลงนามต่อไป

วาระที่ 4 เรื่องเพื่อทราบ

รองประธานกรรมการคนที่ 2 นำเรียนเสนอให้กรรมการรับทราบ โดยให้อ่านรายละเอียดด้วยตนเอง และหากมีประเด็นซักถามให้นำเสนอในการประชุมครั้งต่อไป

4.1 ผลการประชุมคณะกรรมาธิการว่าด้วยการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ สมัยที่ 17 และการประชุมหารือร่วมกับธนาคารโลก

มติที่ประชุม

รับทราบ

4.2 แผนแม่บทว่าด้วยการป้องกันและแก้ไขปัญหาคุณภาพน้ำในพื้นที่ลุ่มน้ำเจ้าพระยา

มติที่ประชุม

รับทราบ

4.3 การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบัน รฟม. เป็นผู้ดำเนินการ) ที่ได้รับความเห็นชอบต่อรายงานฯ แล้ว

มติที่ประชุม

รับทราบ

4.4 รายงานความคืบหน้าของการอุทธรณ์คำพิพากษาของศาลปกครองระยอง คดีหมายเลขแดงที่ 32/2552 (คดีมาบตาพุด)

มติที่ประชุม

รับทราบ

วาระที่ 5 เรื่องอื่น ๆ

5.1 โครงการเร่งด่วนเพื่อแก้ไขปัญหาการบุกรุกทำลายทรัพยากรป่าไม้ของประเทศ

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 3/2552 เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2552 มีมติเห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการกองทุนสิ่งแวดล้อม ให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมใช้เงินกองทุนสิ่งแวดล้อมในการดำเนินโครงการเร่งด่วนเพื่อแก้ไขปัญหาการบุกรุกทำลายทรัพยากรป่าไม้ของประเทศ และมอบหมายให้หารือคณะกรรมการกฤษฎีกา ในประเด็นข้อกฎหมาย 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 และลักษณะของการดำเนินโครงการแก้ไขปัญหาการบุกรุกทำลายทรัพยากรป่าไม้ของประเทศ ว่าเป็นกิจการที่เกี่ยวกับการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมหรือไม่ และหากเห็นว่าโครงการดังกล่าว เป็นกิจการที่เกี่ยวข้องและเป็นประโยชน์ในการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ก็สามารถให้ความเห็นชอบได้

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

รับทราบความเห็นของคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ 7) และให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดำเนินการตามมติคณะกรรมการกองทุนสิ่งแวดล้อมและคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติต่อไป

5.2 ความก้าวหน้าของการดำเนินการ กรณีการประกอบกิจการของบริษัท เบตเตอร์ เวิลด์ กรีน จำกัด (มหาชน)

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

จำกัด (มหาชน) รับรองรายงานการประชุมแล้ว และจะได้จัดทำรายงานนำเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุขเพื่อพิจารณารายงานเสนอต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป

ผู้แทนกระทรวงสาธารณสุขรายงานว่า เรื่องดังกล่าวยังไม่ได้รับการรับรองจากคณะกรรมการฯ อย่างไรก็ตาม จะกลับไปนำเรียนปลัดกระทรวงสาธารณสุขเพื่อพิจารณาดำเนินการโดยเร็วต่อไป

ประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้มอบหมายให้กระทรวงสาธารณสุขรายงานข้อสรุปผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชน ที่เกิดจากการประกอบการของบริษัท เบดเตอร์ เวิลด์ กรีน จำกัด (มหาชน) ที่ได้รับการรับรองและยืนยันความถูกต้องของข้อมูลแล้ว ต่อประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ภายใน 2 สัปดาห์ ทั้งนี้ หากยังไม่เสร็จเรียบร้อยให้เสนอรายงานพร้อมเหตุผล

มติที่ประชุม

ให้กระทรวงสาธารณสุข รายงานสถานะของข้อมูลพร้อมเหตุผล เกี่ยวกับ "ผลการตรวจสอบปัญหาผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชน กรณีการประกอบกิจการของ บริษัท เบดเตอร์ เวิลด์ กรีน จำกัด (มหาชน)" โดยคณะกรรมการสืบหาข้อเท็จจริง แก้ไขปัญหาสุขภาพผู้ได้รับผลกระทบกรณีบริษัท เบดเตอร์ 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.

[redacted]

ภาคผนวก ข

หนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

ที่ ทส (กกวล) 1005/ว 669 ลงวันที่ 16 มกราคม 2556

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เลขที่รับ 477 วันที่ 21 ม.ค.56 เวลา 15.20

ที่ ทส (กกวล) ๑๐๐๕ / ว ๖๖๕

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๖๐/๑ ซอยพิบูลวัฒนา ๗ ถนนพระรามที่ ๖
สามเสนใน กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๑๖ มกราคม ๒๕๕๖

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๔/๒๕๕๕

เรียน ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

สิ่งที่ส่งมาด้วย มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๔/๒๕๕๕

สืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๔/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๕ ได้พิจารณาเรื่องที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานของท่าน จำนวน ๔ เรื่อง ดังนี้

๑. โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานกรุงเทพ-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ช่วงพญาไท – บางซื่อ - ดอนเมือง) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๒. รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท ๘๑ – สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง – สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบัน การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เป็นผู้ดำเนินการ) กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการช่วงแบริ่ง – 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

[redacted]

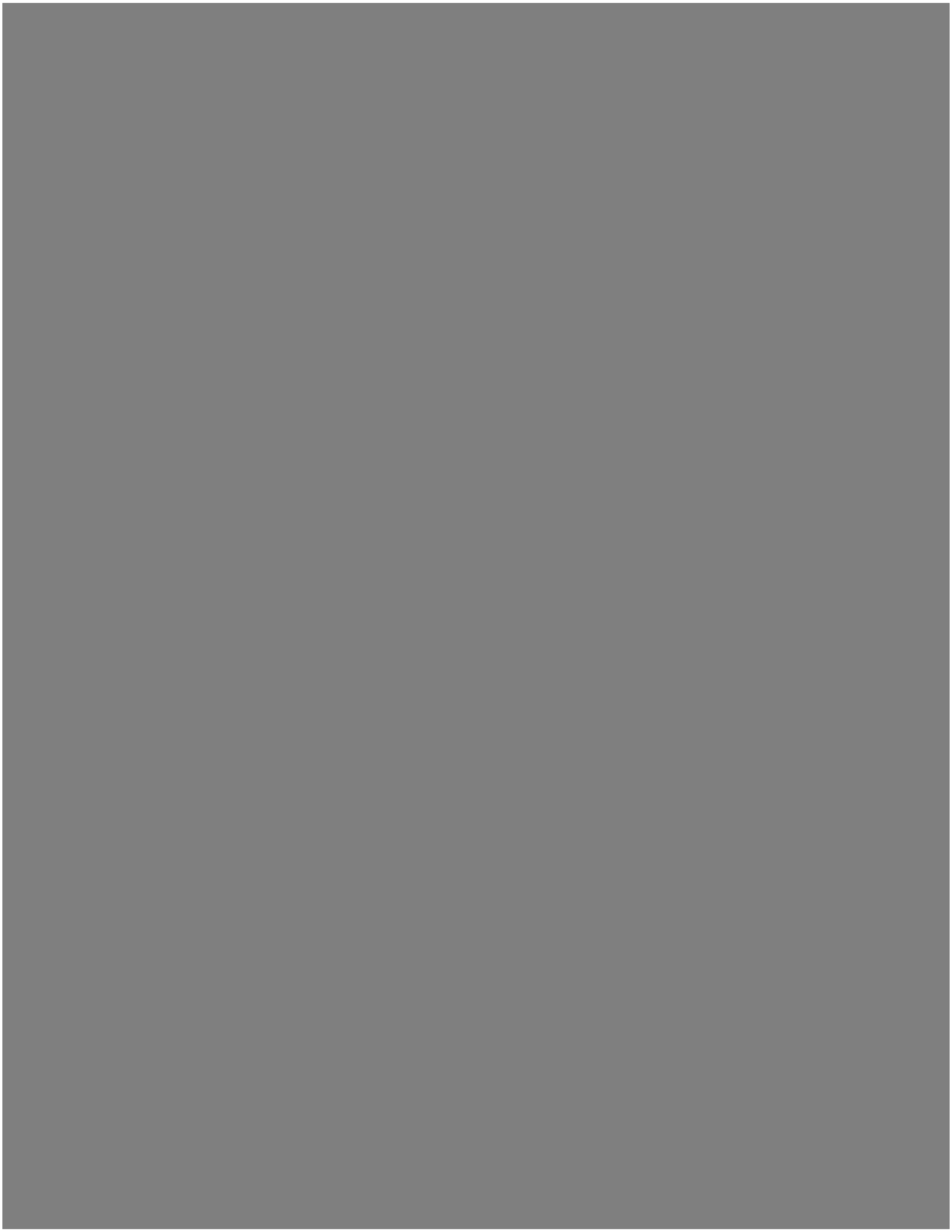
ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

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

<u>กรรมการผู้มาประชุม</u>



<u>กรรมการผู้ลาประชุม</u>

[redacted]

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 ๒๙ คน

ผู้ชี้แจง

[redacted]

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 โรงเรียนวัดจันทร์สโมสร โรงเรียนราชินีบนกรมชลประทาน โรงพยาบาลวชิระ และสิ้นสุดที่สี่แยกซังฮี้ 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 ขอให้ทบทวนเส้นทางรถไฟสายสีม่วงใต้ ซึ่งผ่ากลางหมู่บ้านเสริมสิน 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 และรับทราบเรื่องร้องเรียนของชุมชนหมู่บ้านเสริมสิน 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 ๘๑ – สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง – สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบัน การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เป็นผู้ดำเนินการ) กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการช่วงแบริ่ง – 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 ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต – สะพานใหม่ – ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบัน รฟม. เป็นผู้ดำเนินการ) กรณีขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการบริเวณสถานีวัดพระศรีมหาธาตุวรมหาวิหาร

มติที่ประชุม

รับทราบ

ภาคผนวก ค

หนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

ที่ ทส (กกวล) 1005/ว 15836 ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2558

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เลขที่รับ 20 วันที่ 02/01/59 เวลา 13.2

ที่ ทส (กกวล) ๑๐๐๕ /ว ๕๘๓๖

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ถนนพระรามที่ ๖ แขวงสามเสนใน
เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๘

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๔/๒๕๕๘

เรียน ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

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

สิ่งที่ส่งมาด้วย มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๔/๒๕๕๘

ตามหนังสือที่อ้างถึง กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้เรียนเชิญท่านเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๔/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๘ ตุลาคม ๒๕๕๘ ณ อาคารสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดังความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จึงขอแจ้งมติการประชุมที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้พิจารณาและมีมติรับรองในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๘ แล้ว มาเพื่อโปรดทราบ จำนวน ๑ เรื่อง คือ ๔.๑ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท ๘๑ - สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบัน การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เป็นผู้ดำเนินการ) กรณีขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง ดังรายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

[redacted]

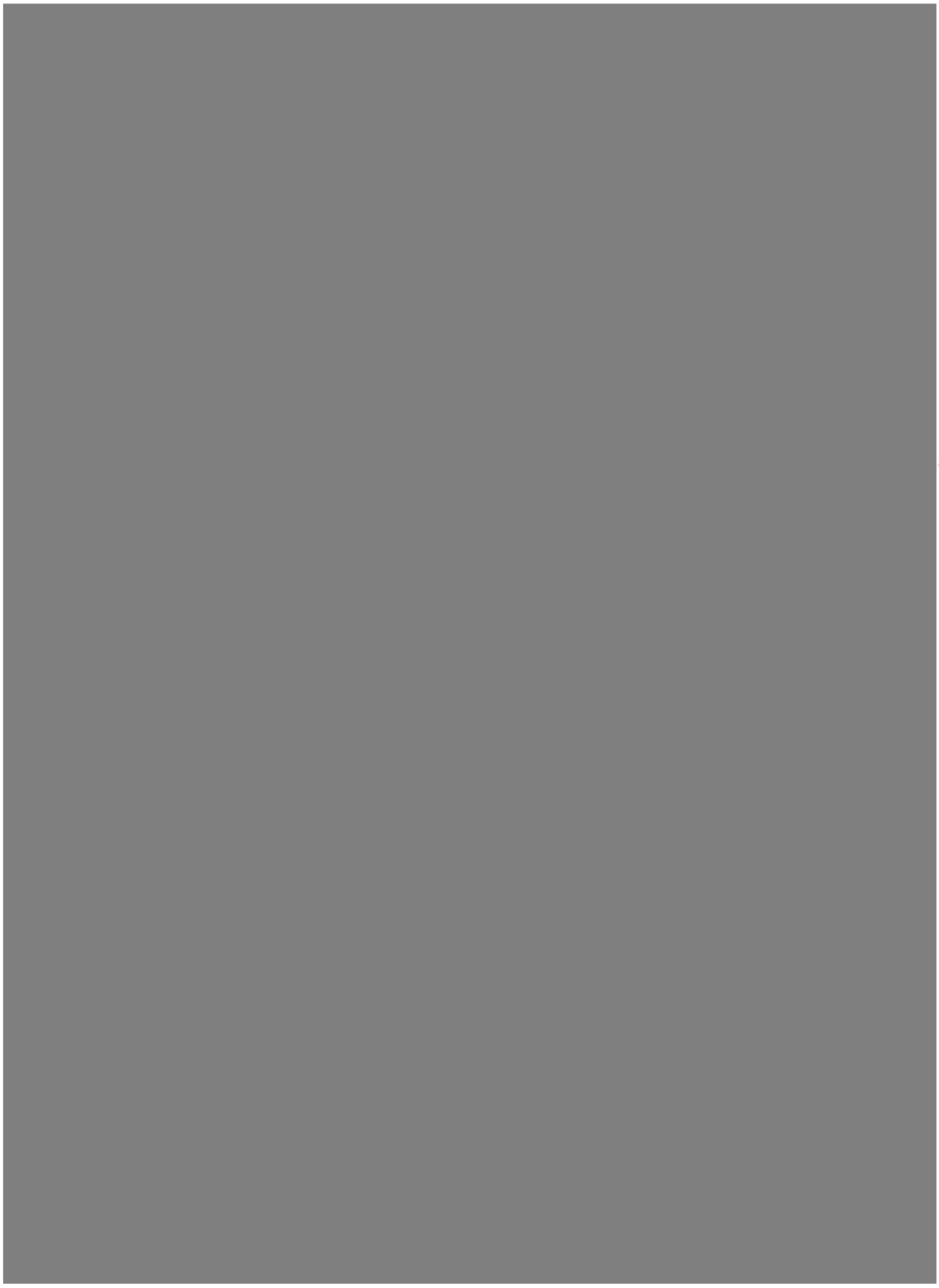
สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
โทร. ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๐ โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๐๒

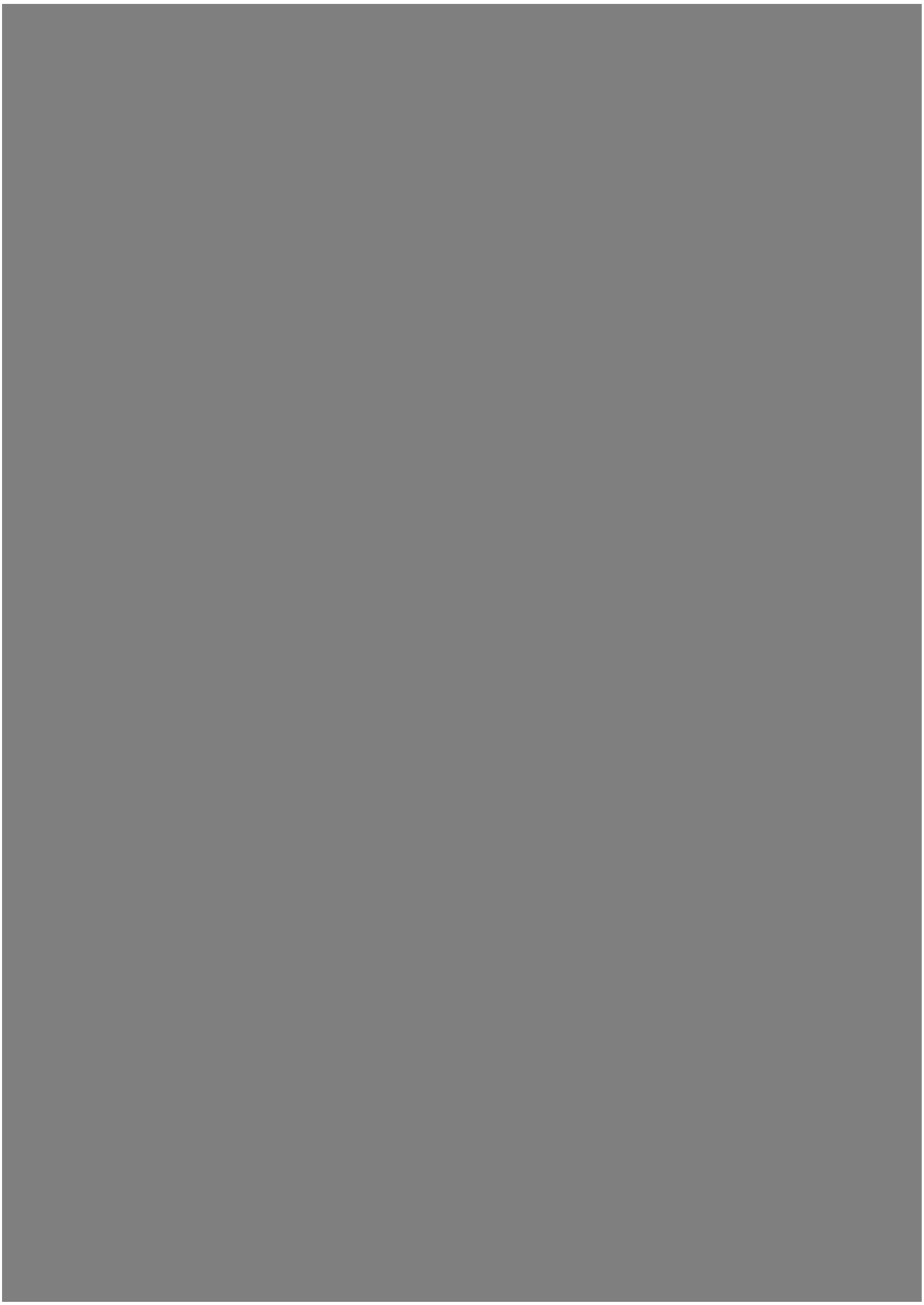
รายงานการประชุม

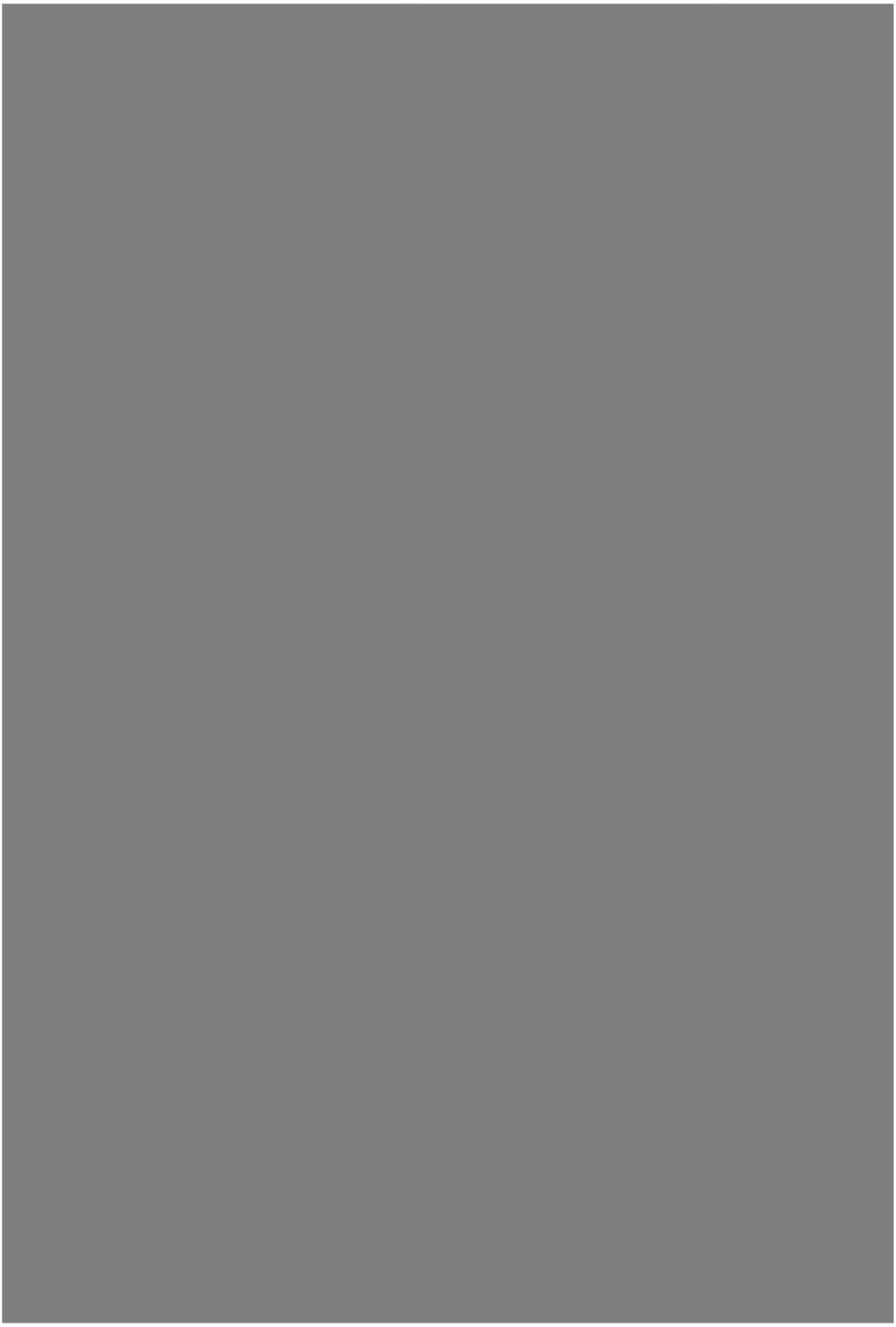
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๔/๒๕๕๘

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

ณ ห้องประชุม ๔๐๑ อาคารสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม







๒๙. เจ้าหน้าที่กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวน ๑ คน

๓๐. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง จำนวน ๓ คน

๓๑. เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จำนวน ๓๖ คน

<u>ผู้เข้าร่วมชี้แจง</u>

เริ่มประชุม เวลา ๑๐.๑๐ น.

ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องเสนอเพื่อทราบ

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

เลขานุการ มอบให้เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 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 บริเวณโรงเรียนนายเรือพิพิธภัณฑ์ทหารเรือ วิทยาลัยสารพัดช่างสมุทรปราการ และโรงเรียนสมุทรปราการ และ (๒) การเปลี่ยนแปลง

ตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง บริเวณประแจสับหลีกรถไฟฟ้า เนื่องจากมีการเปลี่ยนตำแหน่งประแจสับหลีกรถไฟฟ้าใหม่ตลอดแนวสายทาง ทำให้ต้องเปลี่ยนตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง บริเวณประแจสับหลีกรถไฟฟ้าทุกตำแหน่ง ให้สอดคล้องกับตำแหน่งประแจสับหลีกใหม่ 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 ซึ่งได้ให้ความเห็นชอบกับรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท ๘๑ - สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง - สมุทรปราการ) กรณีขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย โดยให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่เสนอในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ อย่างเคร่งครัด

ภาคผนวก ง

หนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

ที่ ทส (กกวล) 1005/ว 5587 ลงวันที่ 8 พฤษภาคม 2560

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เลขที่รับ 3810 วันที่ 11 พ.ค. 60 เวลา 13.41

ที่ ทส (กกวล) ๑๐๐๕ / ว ๕๕๘๗

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ถนนพระรามที่ ๖ แขวงสามเสนใน
เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๙ 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

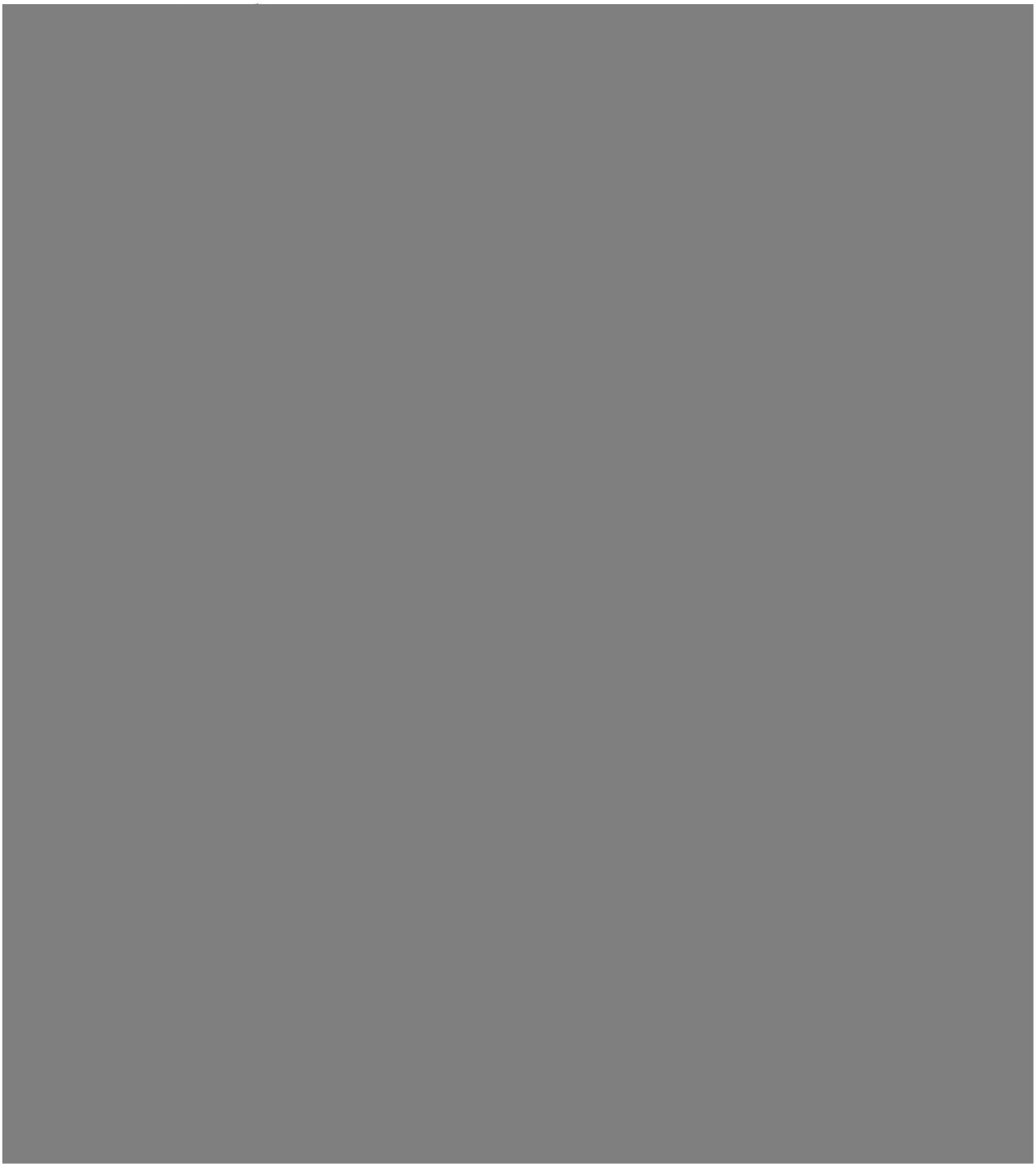
[redacted]

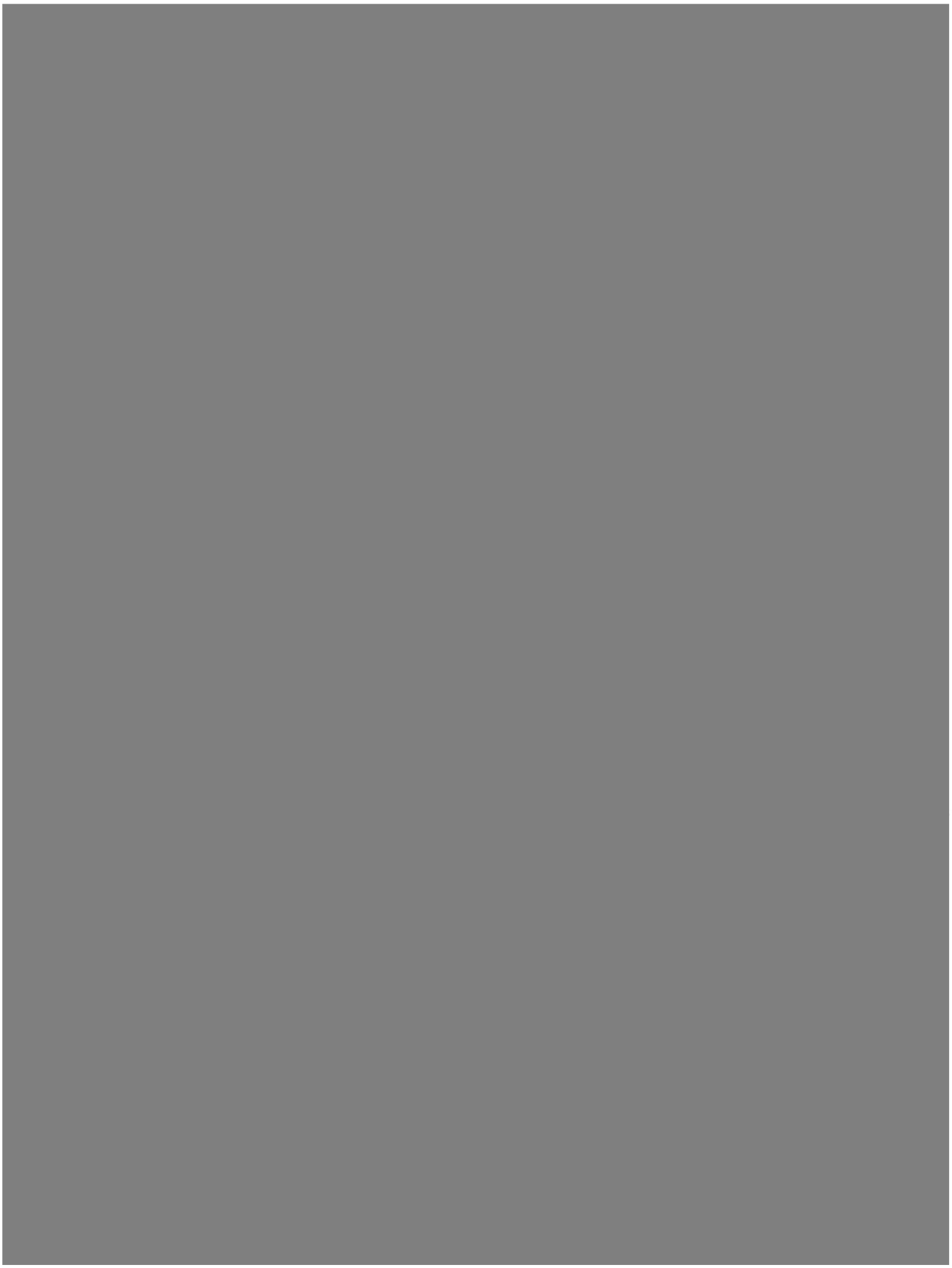
สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
โทร. ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๐ โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๐๒

สิ่งที่ส่งมาด้วย

รายงานการประชุม
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๐
วันพฤหัสบดีที่ ๑๖ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ เวลา ๐๙.๓๐ น.
ณ อาคารสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

<u>กรรมการผู้มาประชุม</u>





ผู้เข้าร่วมประชุม

๑๖. คณะทำงานรองนายกรัฐมนตรี	จำนวน ๖ คน
๑๗. คณะทำงานรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๒ คน
๑๘. เจ้าหน้าที่สำนักงานรัฐมนตรี กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๑ คน
๑๙. เจ้าหน้าที่กระทรวงกลาโหม	จำนวน ๓ คน
๒๐. เจ้าหน้าที่กระทรวงศึกษาธิการ	จำนวน ๑ คน
๒๑. เจ้าหน้าที่กระทรวงอุตสาหกรรม	จำนวน ๓ คน
๒๒. เจ้าหน้าที่กระทรวงการคลัง	จำนวน ๓ คน
๒๓. เจ้าหน้าที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	จำนวน ๓ คน
๒๔. เจ้าหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	จำนวน ๒ คน
๒๕. เจ้าหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	จำนวน ๑ คน
๒๖. เจ้าหน้าที่สำนักงบประมาณ	จำนวน ๑ คน
๒๗. เจ้าหน้าที่กระทรวงคมนาคม	จำนวน ๔ คน

๒๘. เจ้าหน้าที่กระทรวงสาธารณสุข จำนวน ๓ คน

๒๙. เจ้าหน้าที่กระทรวงมหาดไทย จำนวน ๒ คน

๓๐. เจ้าหน้าที่กระทรวงพลังงาน จำนวน ๑ คน

๓๑. เจ้าหน้าที่กรมป่าไม้ จำนวน ๒ คน

๓๒. เจ้าหน้าที่กรมควบคุมมลพิษ จำนวน ๑๓ คน

๓๓. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรธรณี จำนวน ๑ คน

๓๔. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรน้ำ จำนวน ๑ คน

๓๕. เจ้าหน้าที่กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวน ๒ คน

๓๖. เจ้าหน้าที่กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช จำนวน ๑ คน

๓๗. เจ้าหน้าที่สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จำนวน ๑ คน

๓๘. เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จำนวน ๒๘ คน

<u>ผู้เข้าร่วมชี้แจง</u>

[redacted]

ระเบียบวาระที่ ๓ เรื่องเสนอเพื่อทราบ

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

กรรมการและเลขานุการ รายงานสรุปต่อที่ประชุมว่า คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๔๓ เมื่อวันที่ ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๓ มีมติเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท ๘๑-สำโรง) และในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๕๐ เมื่อวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ มีมติเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-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 ๑๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๘ เมษายน ๒๕๕๙ มีมติให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถ เป็น ลานจอดรถ โดยให้นำความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ เสนอคณะกรรมการฯ เพื่อทราบต่อไป

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

รับทราบ มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๑๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๘ เมษายน ๒๕๕๙ ที่ให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท ๘๑-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบัน รฟม. เป็นผู้ดำเนินการ) กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถ เป็นลานจอดรถ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย โดยให้การรถไฟฟ้าขนส่ง

มวลชนแห่งประเทศไทยปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้เสนอในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้รับรองมติที่ประชุมดังกล่าว ในที่ประชุมแล้ว

ภาคผนวก จ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

และมาตราการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ
ตั้งอยู่ที่จังหวัดสมุทรปราการ
ที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ต้องยึดถือปฏิบัติ

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. เรื่องทั่วไป 1.1 การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในช่วงดำเนินการก่อสร้าง	ระหว่างการก่อสร้างอาจเกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมหลายประเด็น เช่น คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การสัญจรของประชาชนและยานพาหนะ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการก่อสร้างเป็นไปด้วยความเรียบร้อยเห็นควรกำหนดให้มีคณะกรรมการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในช่วงการดำเนินการก่อสร้างและปฏิบัติตามความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติอย่างเคร่งครัด	(ก) กำหนดให้มีการแต่งตั้ง "คณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในช่วงดำเนินการก่อสร้าง" ประกอบด้วย • ปลัดจังหวัดสมุทรปราการ • ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม • ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร • ผู้แทนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย • ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ • ผู้แทนสภาวิศวกรรมแห่งประเทศไทย • ผู้ทรงคุณวุฒิด้านความปลอดภัย • ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตย์ระบบขนส่งมวลชน • ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสิ่งแวดล้อม (ข) แจ้งผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานให้สำนักงานนโยบาย	-

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.1 การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในช่วงดำเนินการก่อสร้าง (ต่อ)		และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ และจัดทำสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวพร้อมรายงานผลการดำเนินการให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ค) การดำเนินการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมีข้อร้องเรียนให้เจ้าของโครงการ และ/หรือผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง ผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบด้วย (ง) การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และ/หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงาน ต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบาย และแผนทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง	

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.2 หน่วยงานเจ้าของโครงการ	การพัฒนาโครงการอาจเกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมหลายประเด็น เช่น คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การสัญจรของประชาชนและยานพาหนะ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการโครงการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย เห็นควรให้หน่วยงานเจ้าของโครงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด	ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในการดำเนินโครงการตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบัน รฟม.เป็นผู้ดำเนินการ) กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการกำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ	-

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.3 หน่วยงานติดตามตรวจสอบ	เพื่อให้การดำเนินการโครงการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย เห็นควรให้มีหน่วยงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงาน	บริษัทรับสัมปทานต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงาน และจัดส่งรายงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณาทุก 6 เดือน	-
2. ธรณีวิทยา/กษัยการของดินและเสถียรภาพของดิน	<u>ระยะก่อสร้าง</u> • ผลกระทบของลักษณะและคุณสมบัติของดินและการต้านทางแผ่นดินไหวต่อการออกแบบโครงสร้างของโครงการ โครงสร้างทางวิ่งยกระดับมีการออกแบบระบบฐานรากเป็นเสาเข็มหรือโครงสร้างที่หยั่งลึกลงไปในชั้นดินแน่น เพื่อให้โครงสร้างที่รองรับระบบรางมีการเสียรูปและทรุดตัวอยู่ในเกณฑ์ของความปลอดภัยของการเดินรถ ระบบรางยกระดับส่วนฐานรากของจุดเชื่อมต่อการเดินทาง (PTI) และศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) ได้ออกแบบให้เสาเข็มฝังลงไป	<u>ระยะก่อสร้าง</u> (ก) ทำแนวคันดินเพื่อป้องกันการชะล้างดินจากการเปิดหน้าดินเพื่อก่อสร้างโครงสร้างฐานรากบริเวณสถานีที่อยู่ใกล้แหล่งน้ำผิวดิน (ข) ในการก่อสร้างที่มีการเปิดหน้าดินหรือปรับหน้าดิน ต้องอัดชั้นดินให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดิน โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน (ค) กิจกรรมก่อสร้างที่ใกล้แหล่งน้ำควรดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง เช่น การปรับพื้นที่ การขุดและถมพื้นที่โครงการ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้างหน้าดินในฤดูฝน	-

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. ธรณีวิทยา/กษัยการของดินและเสถียรภาพของดิน (ต่อ)	จนถึงชั้นทรายแน่นปานกลางถึงแน่นที่สุดและชั้นดินเหนียวแข็งถึงแข็งมากที่สุด ซึ่งเป็นบริเวณชั้นดินแข็งที่มีการดูดซับพลังงานจากความสั่นสะเทือนได้มากหรือมีค่าการลดทอนพลังงานมาก รวมทั้งเป็นดินที่มีค่าความต้านทานแรงเฉือนสูงและมีค่าการยุบตัวต่ำ ดังนั้นจึงมีผลกระทบจากการทรุดตัวของดินในระดับต่ำ • **ผลกระทบจากการปรับเปลี่ยนสภาพพื้นที่ต่อการพังทลายของดิน** กิจกรรมการขุดหรือถมในพื้นที่ก่อสร้างอาจมีปริมาณตะกอนดินไหลหรือตกตะกอนลงสู่ลำน้ำสาธารณะโดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาการตื้นขิน อย่างไรก็ตาม จากการเจาะสำรวจดินพบว่าดินตามแนวเส้นทางโครงการชั้นบนสุดเป็นชั้นดินเหนียวอ่อนมากถึงอ่อน ซึ่งมีแนวโน้มที่จะเกิดการชะล้างพังทลายของดินต่ำ รวมทั้งแนวเส้นทางโครงการอยู่ในพื้นที่ที่มีโอกาสเกิดดินถล่มต่ำมากและไม่อยู่ในพื้นที่ที่มีโอกาสเกิดหลุมยุบ	(ง) บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ที่จอดรถ ที่เก็บกองวัสดุต่าง ๆ ซึ่งเป็นพื้นที่ว่างเปล่าปราศจากสิ่งปกคลุม ควรทำให้มีเสถียรภาพด้วยการโรยกรวดปกคลุมหรือปลูกพืชแบบชั่วคราว (จ) ในกรณีที่มีการขุดดินในพื้นที่ก่อสร้างแล้วนำมากองไว้ ต้องวางกองให้ห่างไกลจากแหล่งน้ำ และจัดให้มีที่เก็บกองโดยเฉพาะ และเก็บในพื้นที่ปิดล้อมอย่างมิดชิด	

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. ธรณีวิทยา/ภัยการของดินและเสถียรภาพของดิน (ต่อ)	ดังนั้นการก่อสร้างโครงการจึงมีผลกระทบต่อการพังทลายของดินในระดับต่ำ สำหรับจุดเชื่อมต่อการเดินทาง (PTI) ไม่มีแหล่งน้ำในบริเวณใกล้เคียง ส่วนบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) ดินชั้นบนสุดเป็นดินเหนียวอ่อนมากถึงอ่อน ถึงแม้ว่าจะมีการเปิดหน้าดินมากกว่าการก่อสร้างสถานี แต่ในพื้นที่ก่อสร้างมีความลาดเอียงต่ำ ดังนั้น การชะล้างพังทลายของดินจึงอยู่ในระดับต่ำ		
	<u>ระยะดำเนินการ</u> โครงสร้างของโครงการส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณเกาะกลางถนน ซึ่งจะมีการปลูกต้นไม้โดยใช้ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน ส่วนบริเวณพื้นที่ศึกษาที่อยู่ใกล้แหล่งน้ำผิวดิน จะไม่มีการวางฐานรากและตอม่อลงในคลอง จึงคาดว่าจะไม่มีผลกระทบด้านการชะล้างพังทลายของดินลงสู่แหล่งน้ำใกล้เคียง สำหรับจุดเชื่อมต่อการเดินทาง(PTI)พื้นที่ส่วนใหญ่จะถูกปกคลุมด้วยอาคารและพื้นคอนกรีต โดยพื้นที่ที่เป็นดินจะมีการปลูกต้นไม้เพื่อสร้างทัศนียภาพที่ดี ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ	-	-

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. ธรณีวิทยา/กษัยการของดินและเสถียรภาพของดิน (ต่อ)	ด้านการชะล้างพังทลายของดิน ส่วนบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) จะถมพื้นที่สูงจากถนนสุขุมวิทประมาณ 0.5 ม. และมีถนนโดยรอบศูนย์ซ่อมบำรุง ดังนั้น การชะล้างพังทลายของดินจากบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงไปสู่พื้นที่ข้างเคียง จึงอยู่ในระดับต่ำ ทั้งนี้ สำหรับผลกระทบจากการทรุดตัวของสถานี อาคารบริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทาง (PTI) และศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) จะมีน้อยมาก เนื่องจากมีการออกแบบโครงสร้างของอาคารเพื่อป้องกันการทรุดตัว โดยโครงสร้างอาคารทั้งหมดวางอยู่บนฐานรากแบบใช้เสาเข็มรับน้ำหนัก อีกทั้งการออกแบบเสาเข็มได้คำนึงถึงพฤติกรรมการรับน้ำหนักของชั้นดินด้วย		
3. คุณภาพน้ำผิวดิน	<u>ระยะก่อสร้าง</u> • สถานีและทางวิ่งยกระดับ จะขุดเปิดหน้าดินเพื่อขุดเจาะทำเสาเข็มและทำฐานรากของสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางวิ่งยกระดับ ซึ่งอาจทำให้เกิดการชะล้างดินโดยน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำผิวดิน	<u>ระยะก่อสร้าง</u> (ก) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกรอะ-กรองไร้อากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียจากบ้านพักคนงานก่อนระบายน้ำทิ้งลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ	-

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	ซึ่งจะส่งผลให้เกิดตะกอนขุ่นในน้ำได้ แต่เนื่องจากบริเวณถนนสุขุมวิทเป็นพื้นที่ที่มีความลาดเอียงน้อยมาก ประกอบกับพื้นผิวถนนเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต จึงมีแนวโน้มที่จะเกิดการชะล้างพังทลายของดินลงสู่แหล่งน้ำผิวดินในระดับต่ำ ประกอบกับการก่อสร้างโครงการในแต่ละจุดจะใช้ระยะเวลาไม่นานเพราะโครงสร้างส่วนใหญ่ใช้ระบบคานคอนกรีตรูปกล่องหล่อสำเร็จจากโรงงาน (Segmental Box Girder) โดยจะเคลื่อนย้ายตำแหน่งการก่อสร้างไปตามแนวเส้นทาง จึงส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินในระดับต่ำ • **จุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง** จะมีน้ำเสียที่เกิดจากการอุปโภคบริโภคของคนงานและจากกิจกรรมการก่อสร้าง โดยน้ำเสียจากลานซักล้างจะไหลลงสู่รางระบายน้ำโดยรอบ ก่อนไหลเข้าบ่อดักตะกอนเพื่อกักตะกอนสารอินทรีย์และดักไขมันเพื่อลดความสกปรกในเบื้องต้น จากนั้นระบายลงท่อระบายน้ำสาธารณะบนถนนสุขุมวิท ส่วนของน้ำเสียจากห้องส้วมบำบัดโดยระบบ	(ข) เศษวัสดุเหลือทิ้งจากการก่อสร้างต้องจัดเก็บไว้ในที่เหมาะสม และมีผ้าใบปกคลุมป้องกันการชะล้างจากน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำ (ค) การเติมหรือเปลี่ยนถ่ายน้ำมันหล่อลื่นเครื่องยนต์ต้องกระทำด้วยความระมัดระวังมิให้มีการรั่วไหล (ง) จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียเพื่อบำบัดน้ำเสียจากที่พักคนงานก่อสร้างชนิดถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังเกรอะ-กรองไร้อากาศให้มีขนาดเพียงพอต่อปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากที่พักคนงานทุกแห่ง โดยใช้เกณฑ์การคิดปริมาณน้ำเสีย 200 ลิตร/คน/วัน (จ) ทำการสูบสิ่งปฏิกูลออกจากถังเกรอะ ปีละ 1 ครั้ง (ฉ) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลบำรุงรักษาการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำ (ช) น้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดจากระบบบำบัดน้ำเสียให้ระบายลงท่อระบายน้ำสาธารณะ (ซ) จัดให้มีแนวป้องกันน้ำฝนปนเปื้อนจากพื้นที่ก่อสร้าง	

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	บำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกรอะ-กรองไร้อากาศ ทั้งนี้ น้ำเสียที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างจะมีปริมาณไม่มากนัก เนื่องจากการก่อสร้างในพื้นที่โครงการจะใช้คอนกรีตผสมเสร็จ จึงไม่มีน้ำเสียเกิดขึ้น สำหรับน้ำเสียที่เกิดจากการล้างเครื่องมือและอุปกรณ์จะถูกรวบรวมลงสู่บ่อดักตะกอนก่อนที่จะระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะบนถนนสุขุมวิท โดยไม่มีการระบายน้ำลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ ดังนั้น น้ำเสียจากกิจกรรมการก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน	ไม่ให้ไหลปาลงสู่พื้นที่ผิวจราจร โดยต้องจัดให้มีระบบรวบรวมน้ำดังกล่าวลงสู่ท่อระบายน้ำโดยตรง (ฌ) ห้ามมิดอม่อลงในคลองหรือทางน้ำสาธารณะตลอดแนวเส้นทาง (ญ) ป้องกันไม่ให้วัสดุก่อสร้างตกหล่นลงในคลอง โดยให้ทำการติดตั้งตาข่ายปกคลุม เพื่อรองรับวัสดุที่อาจตกหล่น (ฏ) ขนย้ายวัสดุโดยเฉพาะดินและคอนกรีตอย่างระมัดระวัง และทำคันรอบกองดินจากการเปิดหน้าดินเพื่อป้องกันการถูกชะล้างโดยน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง (ฐ) ในการก่อสร้างที่มีการเปิดหน้าดินหรือปรับหน้าดิน ต้องอัดชั้นดินให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ รวมทั้งขนย้ายวัสดุโดยเฉพาะดินและคอนกรีตอย่างระมัดระวัง เพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดินโดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน (ฑ) กิจกรรมก่อสร้างที่ใกล้แหล่งน้ำควรดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง เช่น การปรับพื้นที่ การขุดและถมพื้นที่โครงการ	

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)		บริเวณสถานี E15 (สำโรง) ที่อยู่ใกล้คลองสำโรง (ฑ) บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ที่จอดรถ ที่เก็บกองวัสดุต่าง ๆ ซึ่งเป็นพื้นที่ว่างเปล่าปราศจากสิ่งปกคลุม ควรทำให้มีเสถียรภาพด้วยการโรยกรวดปกคลุมหรือปลูกพืชแบบชั่วคราว (ฒ) ในกรณีที่มีการขุดดินในพื้นที่ก่อสร้างแล้วนำมากองไว้ ต้องวางกองให้ห่างไกลจากแหล่งน้ำ และจัดให้มีที่เก็บกองโดยเฉพาะ และเก็บในพื้นที่ปิดล้อมอย่างมิดชิด (ณ) จัดให้มีระบบระบายน้ำ รางระบายน้ำ (Gutter) และบ่อดักตะกอนขนาดเพียงพอที่จะรองรับน้ำฝนในพื้นที่ก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง ก่อนระบายออกสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ พร้อมทั้งดูแลบำรุงรักษาและขุดลอกตะกอนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ	

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)		(ฒ) รวบรวมวัตถุอันตราย รวมทั้งน้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้ว และภาชนะปนเปื้อนโดยมีการควบคุมที่เหมาะสม (ณ) ห้ามทิ้งขยะมูลฝอยจากชุมชนแรงงาน และวัสดุการก่อสร้างเหลือใช้ลงในแหล่งน้ำผิวดินหรือท่อระบายน้ำสาธารณะ (ด) จัดให้มีห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาลบริเวณสำนักงานก่อสร้างชั่วคราวและบ้านพักคนงานอย่างเพียงพอ และอยู่ห่างจากแหล่งน้ำผิวดินอย่างน้อย 50 ม. (ต) ตรวจสอบและดูแลห้องส้วมให้ถูกสุขลักษณะอยู่เสมอ และเมื่อถังเกรอะเต็มต้องประสานให้รถดูดส้วมของหน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการทันที (ถ) สร้างลานคอนกรีตในบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงเพื่อกันการซึมของน้ำมันและไขมันลงสู่ดิน รวมทั้งสร้างบ่อพักและระบบบำบัดน้ำทิ้งก่อนปล่อยออกสู่ภายนอก	

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	<u>ระยะดำเนินการ</u> • สถานี น้ำเสียที่เกิดขึ้น คือ น้ำเสียจากห้องสุขภายในสถานี (สถานีละ 4 ห้อง) ซึ่งน้ำทิ้งและน้ำเสียจากห้องน้ำของสถานีรถไฟฟ้า จะถูกรวบรวมด้วยระบบท่อแยกไหลลงสู่บ่อบำบัดน้ำเสียตามตำแหน่งช่องท่อที่กำหนดไว้ เลือกใช้ถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบเติมอากาศ ติดตั้งที่ตำแหน่งพื้นที่ว่างเกาะกลางถนน คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดแล้วได้เกณฑ์มาตรฐานที่สามารถระบายทิ้งลงสู่ท่อสาธารณะ โดยน้ำทิ้งหลังการบำบัดจะรวบรวมด้วยระบบท่อเพื่อส่งไปยังท่อระบายน้ำสาธารณะบริเวณทางเท้าข้างถนนสุขุมวิท โดยไม่มีการระบายลงสู่แหล่งน้ำผิวดินแต่อย่างใด ส่วนน้ำทิ้งที่ถูกรวบรวมจากห้องอื่นๆ เช่น ห้องเก็บอุปกรณ์ จะถูกรวบรวมลงสู่บ่อบำบัดน้ำเสียเบื้องต้น ที่ติดตั้งไว้บริเวณพื้นที่ว่างเกาะกลางถนน เพื่อทำการปรับสภาพน้ำทิ้งที่อาจมีการปนเปื้อนก่อนระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ ดังนั้น จึงไม่ส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำผิวดิน	<u>ระยะดำเนินการ</u> (ก) จัดให้มีตะแกรงดักขยะก่อนระบายน้ำเสียลงสู่บ่อรวบรวมน้ำเสีย (ข) ตักหรือกวาดกากตะกอนจากบ่อปรับสภาพน้ำเสียรวมทั้งไขมันและคราบน้ำมันจากบ่อดักไขมันและบ่อดักคราบไขมันมาเก็บรวบรวมไว้ในถังขนาด 200 ลิตร (ค) ส่งกากตะกอน ไขมัน และคราบน้ำมันที่เกิดขึ้นให้หน่วยงานกำจัดของเสียอันตรายที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการนำไปกำจัดต่อไป (ง) ระบายน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะริมถนนหน้าศูนย์ซ่อมบำรุง (จ) ตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสีย เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการบำบัดน้ำเสีย โดยให้มีคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดเป็นไปตามเกณฑ์ที่ออกแบบอย่างสม่ำเสมอ (ฉ) น้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วต้องพิจารณานำกลับมาใช้ประโยชน์ในด้านอื่นๆ เช่น รดน้ำต้นไม้ ล้างถนน เป็นต้น เพื่อลดปริมาณการใช้น้ำในพื้นที่โครงการ	<u>ระยะดำเนินการ</u> ตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งจากบ่อพักน้ำทิ้งภายในพื้นที่จุดเชื่อมต่อการเดินทางก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ และบ่อพักน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ ดัชนีที่ตรวจวัดประกอบด้วย pH, BOD, Sulfide, TKN, SS, TDS, ตะกอนหนัก, น้ำมันและไขมัน และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด โดย 6 เดือนแรกที่โครงการเปิดดำเนินการให้ทำการตรวจวัดทุกเดือน หลังจากนั้นจึงตรวจวัดทุก 4 เดือนตลอดระยะเวลาดำเนินการ ทั้งนี้ กรณีจุดเชื่อมต่อการเดินทางเป็นลานจอดรถไม่ต้องดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้ง ตำแหน่งจุดตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งแสดงดังรูปที่ 1

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	• จุดเชื่อมต่อการเดินทาง มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปจำนวน 2 ถัง โดยถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป WWTP No.1 ออกแบบให้รับน้ำเสียที่รวบรวมจากอาคารจอดรถส่วนถังบำบัดน้ำเสีย สำเร็จรูป WWTP No.2 ออกแบบให้รับน้ำเสียที่รวบรวมจากอาคารบริการ โดยน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วจะรวบรวมด้วยระบบท่อเพื่อระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะริมถนนสุขุมวิท โดยไม่มีการระบายน้ำทิ้งลงสู่แหล่งน้ำผิวดินแต่อย่างใด ดังนั้น จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน • ศูนย์ซ่อมบำรุง ออกแบบให้อาคารแต่ละแห่งมีระบบบำบัดน้ำเสียประจำอาคาร (Onsite Wastewater Treatment Plant) โดยระบบบำบัดน้ำเสีย ประกอบด้วยถังบำบัดน้ำเสีย (Wastewater Treatment Tank) จำนวน 4 แห่ง และถังดักจัดน้ำมันออกจากน้ำทิ้ง (Oil Interceptor Tank) จำนวน 2 แห่ง โดยน้ำทิ้งที่บำบัดแล้ว จะผ่านท่อระบายน้ำภายในศูนย์ซ่อมบำรุง	(ช) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลระบบบำบัดน้ำเสีย เพื่อช่วยให้การควบคุมคุณภาพน้ำทิ้งดีขึ้น	

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	แล้วไหลลงสู่ท่อระบายน้ำริมถนนสุขุมวิทต่อไป ซึ่งไม่มีการระบายน้ำทิ้งลงสู่แหล่งน้ำผิวดินแต่อย่างใด จึงไม่มีผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน		
4. อุทกธรณีวิทยาและคุณภาพน้ำใต้ดิน	<u>ระยะก่อสร้าง</u> • **อุทกธรณีวิทยาน้ำใต้ดิน** น้ำใช้เพื่อการอุปโภคบริโภคของคนงานก่อสร้าง และกิจกรรมการก่อสร้าง ใช้น้ำประปาของการประปานครหลวง โดยทางผู้รับเหมาก่อสร้างจะขอติดตั้งมิเตอร์น้ำชั่วคราวจากการประปานครหลวง สำนักงานประปาสาขาสมุทรปราการ โดยไม่มีการใช้น้ำใต้ดินแต่อย่างใด และโครงสร้างของโครงการไม่ได้กีดขวางทิศทางการไหลของน้ำใต้ดินแต่อย่างใด ดังนั้น การดำเนินการก่อสร้างโครงการจึงไม่ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงระดับน้ำใต้ดิน	<u>ระยะก่อสร้าง</u> (ก) จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกรอะ-กรองไร้อากาศที่มีประสิทธิภาพสำหรับห้องส้วมของคนงาน (ข) หลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องติดต่อรถสูบสิ่งปฏิกูลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาสูบสิ่งปฏิกูลออกจากถังเกรอะและทำการฝังกลบให้เรียบร้อย (ค) ห้ามมิให้มีการเทกองมูลฝอยไว้บนพื้นหรือกลางแจ้ง เนื่องจากมูลฝอยอาจถูกชะล้างและน้ำชะมูลฝอยซึมลงใต้ดิน	-

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. อุทกธรณีวิทยาและคุณภาพน้ำใต้ดิน (ต่อ)	• **คุณภาพน้ำใต้ดิน** น้ำเสียที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างสถานีและโครงสร้างทางวิ่งยกระดับมีปริมาณน้อยมาก เนื่องจากใช้คอนกรีตรูปกล่องหล่อสำเร็จจากโรงงาน (Segmental Box Girder) โดยน้ำเสียส่วนน้อยเกิดจากน้ำที่ใช้ในการล้างเครื่องมือและอุปรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง ซึ่งจะปล่อยลงท่อระบายน้ำสาธารณะบนถนนสุขุมวิท จึงไม่มีผลกระทบต่อคุณภาพน้ำใต้ดิน สำหรับจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุงจะมีน้ำเสียที่เกิดจากการอุปโภคบริโภคของคนงานและจากกิจกรรมการก่อสร้าง โดยน้ำเสียจากลานซักล้างจะไหลลงสู่รางระบายน้ำโดยรอบก่อนไหลเข้าบ่อดักตะกอนเพื่อตกตะกอนสารอินทรีย์และดักไขมันเพื่อลดความสกปรกในเบื้องต้น จากนั้นระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะบนถนนสุขุมวิท ในส่วนของน้ำเสียจากห้องส้วม บำบัดโดยระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกรอะ-กรองไร้อากาศ ส่วนน้ำเสียที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างจะมีปริมาณไม่มากนัก		

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. อุทกธรณีวิทยาและคุณภาพน้ำใต้ดิน (ต่อ)	เนื่องจากการก่อสร้างในพื้นที่โครงการจะใช้คอนกรีตผสมเสร็จ จึงไม่มีน้ำเสียเกิดขึ้นสำหรับน้ำเสียที่เกิดจากการล้างเครื่องมือและอุปกรณ์จะถูกรวบรวมลงสู่บ่อดักตะกอนก่อนที่จะระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะบนถนนสุขุมวิท ดังนั้น น้ำเสียจากกิจกรรมการก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำใต้ดิน		
	<u>ระยะดำเนินการ</u> • **อุทกธรณีวิทยาน้ำใต้ดิน** น้ำใช้เพื่อการอุปโภคบริโภค ใช้น้ำประปาของการประปานครหลวง โดยไม่มีการขุดเจาะบ่อน้ำใต้ดินใช้ และโครงสร้างของโครงการไม่ได้กีดขวางทิศทางการไหลของน้ำใต้ดินแต่อย่างใด ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงระดับและทิศทางของน้ำใต้ดิน • **คุณภาพน้ำใต้ดิน** โดยทั่วไปแล้วคุณภาพน้ำใต้ดินจะได้รับผลกระทบหรือเสื่อมคุณภาพไปจากสภาพธรรมชาติ ก็ต่อเมื่อมีการระบายน้ำเสียที่มีคุณภาพไม่เหมาะสมลงสู่พื้นดิน	-	-

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. อุทกธรณีวิทยาและคุณภาพน้ำใต้ดิน (ต่อ)	แต่เนื่องจากในช่วงเปิดดำเนินการ น้ำเสียจากโครงการจะได้รับ ๆ การบำบัดจนมีคุณภาพน้ำทิ้งเป็นไปตามมาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด ส่วนกากของเสียจากระบบบำบัดน้ำเสียจะจัดการโดยให้รถสูบสิ่งปฏิกูลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาสูบเพื่อนำไปกำจัดต่อไป ดังนั้นจึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อปริมาณและคุณภาพน้ำใต้ดิน		
5. คุณภาพอากาศและอุตุนิยมวิทยา	<u>ระยะก่อสร้าง</u> เมื่อนำความเข้มข้นของสารมลพิษที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างทั้งหมด มารวมกับผลการตรวจวัดสารมลพิษที่เจือปนอยู่ในอากาศสูงสุดที่ตรวจวัดได้ในปัจจุบัน (จากการตรวจวัดในระหว่างวันที่ 6-12 ตุลาคม 2550) ณ จุดตรวจวัดบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ศึกษา สรุปได้ดังนี้ • **ทางวิ่งยกระดับ สถานี และจุดเชื่อมต่อการเดินทาง** ค่าความเข้มข้นของสารมลพิษที่เจือปนอยู่ในอากาศส่วนใหญ่ยังไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปตามที่กฎหมายกำหนด โดยมีเพียงฝุ่นละอองรวมที่มีค่าเกินมาตรฐานสำหรับ	<u>ระยะก่อสร้าง</u> (ก) จัดเก็บทำความสะอาดบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเมื่อเสร็จสิ้นกิจกรรมก่อสร้างและจัดระเบียบการวางวัสดุ/อุปกรณ์ต่างๆ เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง (ข) จัดให้มีรั้ว/กำแพงทึบชั่วคราว สูงอย่างน้อย 2 ม. ปิดกั้นโดยรอบบริเวณที่มีการเปิดหน้าดิน หรือขุดเจาะ เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองเข้าไปยังผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณริมถนนสุขุมวิท และรื้อออกเมื่อการก่อสร้างงานฐานรากแล้วเสร็จพร้อมกับการคืนผิวจราจร	<u>ระยะก่อสร้าง</u> ตรวจวัดคุณภาพอากาศระยะก่อสร้าง (TSP, PM10, ความเร็วและทิศทางลม) ในพื้นที่ที่ไวต่อผลกระทบประกอบด้วย สภ.สำโรงเหนือ, หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์, โรงเรียนนพคุณวิทยา, หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ และวัดอโศการาม โดยทำการตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ให้ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) ทุก 3 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ ตำแหน่งจุดตรวจวัดคุณภาพอากาศแสดงดังรูปที่ 1

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศและอุตุนิยมวิทยา (ต่อ)	จุดก่อสร้างที่อยู่บริเวณถนนสุขุมวิทที่ในบางวันมีค่าเกินมาตรฐานอยู่แล้วอันเนื่องมาจากยานพาหนะที่มีจำนวนมากบนถนนสุขุมวิท อย่างไรก็ตามเนื่องจากในระยะก่อสร้างได้มีการกำหนดมาตรการในการป้องกันฝุ่นละอองให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด รวมทั้งในการก่อสร้างจะใช้เวลาในการก่อสร้างเพียงช่วงเวลาสั้นๆ ดังนั้น ผลกระทบจากสารมลพิษที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างที่อาจมีต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงจึงจัดอยู่ในระดับปานกลางถึงต่ำ โดยเมื่อปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขที่กำหนดไว้จะช่วยให้ผลกระทบลดลงไปได้อีก • ศูนย์ซ่อมบำรุง ค่าความเข้มข้นของสารมลพิษที่เจือปนอยู่ในอากาศทั้งหมดยังอยู่ในระดับต่ำและไม่เกินค่ามาตรฐาน ดังนั้น ผลกระทบจากสารมลพิษที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างทั้งหมดจึงจัดอยู่ในระดับต่ำ โดยเมื่อปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่กำหนดไว้จะทำให้ช่วยลดผลกระทบลดลงไปได้อีก	(ค) จัดให้มีสิ่งปิดคลุมวัสดุก่อสร้างอย่างมิดชิด โดยเฉพาะวัสดุก่อสร้างประเภทดิน หิน ทราย เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่น หรืออาจกองวัสดุในพื้นที่ที่มีผนังปิดทึบด้านบนและด้านข้างอีก 3 ด้าน (ง) รถบรรทุกที่ใช้ขนวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้างจะต้องมีผ้าใบหรือพลาสติกปกคลุมส่วนการบรรทุกวัสดุให้มิดชิดและควบคุมพนักงานขับรถให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 40 กม./ชม. (จ) ฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง บริเวณที่อาจก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง เช่น กองมูลดินทรายหรือบริเวณที่มีการเปิดหน้าดิน/ขุดเจาะ รวมทั้งเร่งขนย้ายกองดินที่ขุดขึ้นมาออกจากพื้นที่โดยเร็วที่สุด (ฉ) การผสมคอนกรีตต้องดำเนินการนอกพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากปูนซีเมนต์และทราย (ช) กำหนดให้บริเวณที่ทำการผสมคอนกรีตต้องห่างจาก	

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศและอุตุนิยมวิทยา (ต่อ)		ชุมชนที่พักอาศัยอย่างน้อย 100 ม. หรือเป็นระบบปิดทั้งหมด และต้องกั้นรั้วสูงอย่างน้อย 3 ม. รอบบริเวณที่ทำกิจกรรมดังกล่าว (ช) ดูแลสภาพเครื่องยนต์/เครื่องจักรกลต่างๆ ที่ใช้ในการก่อสร้างให้มีสภาพสมบูรณ์ตามมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบกเพื่อลดปัญหาการปล่อยเขม่า/ควันจากเครื่องยนต์ที่ไม่สมบูรณ์ (ฌ) ต้องจัดทำป้ายทางเลี่ยงให้ผู้สัญจรหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่น ๆ และต้องประสานกับสถานีตำรวจที่รับผิดชอบในแต่ละแนวเส้นทางเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้สัญจรให้การจราจรลื่นไหลได้สะดวก อันจะทำให้ปัญหามลพิษที่เกิดขึ้นจากการจราจรติดขัดลดลง (ญ) ต้องมีพื้นที่ที่ใช้สำหรับล้างล้อรถเพื่อทำความสะอาดก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง	

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศและอุตุนิยมวิทยา (ต่อ)		(ฎ) วางแผนกองวัสดุในบริเวณก่อสร้างเท่าที่จำเป็นและวางแผนการเปิดและปิดผิวหน้าดินด้วยวัสดุที่สามารถป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง โดยจะต้องดำเนินการปิดผิวดินทันทีที่ไม่มีความจำเป็น (ฏ) ต้องกำจัดดิน ทราย โคลน ที่ตกหล่นอยู่ที่รอบนอกบริเวณโดยรอบรั้วพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำ ถ้าอากาศแห้งให้ทำการตูดฝุ่นตกค้างหรือกวาดแบบเปียก (ฐ) การเปิดผิวถนนนอกรั้วโครงการหลังจากเสร็จแล้วต้องปิดผิวหน้าด้วยวัสดุคอนกรีต หรือยางมะตอย ไม่ควรใช้แผ่นเหล็กวางปิดไว้ ซึ่งต้องทำให้เรียบร้อยก่อนเวลา 05.00 น. เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองเนื่องจากรถยนต์วิ่งผ่าน (ฑ) ต้องล้างถนนตลอดช่วงที่มีการก่อสร้างในเวลากลางคืนอย่างน้อยสัปดาห์ละ 4 วัน จัดให้มีตาข่ายปกคลุมเพื่อรองรับวัสดุซึ่งอาจตกลงมาจากการดำเนินการก่อสร้างเหนือระดับพื้นดิน 10 ม. และเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง	

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศและอุตุนิยมวิทยา (ต่อ)		(ฆ) กำหนดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนตั้งอยู่บริเวณใกล้แนวเส้นทางมากที่สุด พร้อมมีป้ายและหมายเลขโทรศัพท์ติดไว้และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำตลอด 24 ชม. โดยเมื่อมีการร้องทุกข์ให้ดำเนินการจัดการแก้ไขปัญหาในทันที แล้วรวบรวมผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาอย่างน้อยเดือนละ 10 ครั้ง เพื่อเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในช่วงดำเนินการก่อสร้างทุกครั้ง และแจ้งผู้ร้องเรียนให้รับทราบความคืบหน้าและผลการดำเนินการทุกครั้ง ภายหลังจากที่ได้ดำเนินการแก้ไขหรือเยียวยาเรื่องร้องเรียนดังกล่าวแล้วเสร็จเป็นกรณี ๆ ไป	

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศและอุตุนิยมวิทยา (ต่อ)		(ฌ) ตรวจสอบและบำรุงรักษาอุปกรณ์เครื่องยนต์/เครื่องจักรต่างๆ ที่ใช้ในกิจกรรมการก่อสร้าง รวมทั้งยานพาหนะอย่างสม่ำเสมออย่างน้อยสัปดาห์ละ 1 ครั้ง เพื่อป้องกันการแพร่กระจายของสารมลพิษทางอากาศ (ญ) กำหนดเส้นทางการจราจรในพื้นที่ก่อสร้างและเส้นทางลำเลียงขนส่งให้ชัดเจน เพื่อช่วยลดปัญหามลพิษจากยานพาหนะ (ฎ) บำรุงรักษาเส้นทางให้อยู่ในสภาพดีและปรับสภาพผิวจราจรให้ดีเช่นเดิม เมื่อการก่อสร้างเสร็จ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่น (ฏ) ติดตั้งปล่องทิ้งวัสดุหรือเศษคอนกรีตเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองสำหรับการก่อสร้างทุกแห่ง (ฐ) ติดตาข่ายถี่หรือพลาสติกเมื่อทำการก่อสร้างโครงสร้างส่วนบนทุกแห่ง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่น	

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศและอุตุนิยมวิทยา (ต่อ)		(ฆ) บริเวณลานจอดรถที่ตั้งอยู่ใกล้กับโรงเรียนปราณีนวบุตรและบ้านเรือน รวมทั้งศูนย์ซ่อมบำรุงที่ตั้งอยู่ใกล้กับหมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ ต้องปลูกต้นไม้เพื่อเป็นพื้นที่ฉนวน (Buffer Zone) ต้นไม้ที่ปลูกต้องมีใบหนาและทรงสูงอย่างน้อย 2 แถว เช่น อโศกอินเดีย เป็นต้น เพื่อช่วยดูดซับมลสารจากลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุง	
	<u>ระยะดำเนินการ</u> • โครงสร้างของสถานีรถไฟฟ้าจะปกคลุมผิวจราจรบางส่วน (150X21.15 ม.)โดยในการออกแบบได้ลดขนาดสถานีรถไฟฟ้าโดยเฉพาะความกว้างลง (จากเดิม 22.5 ม. เหลือ 21.15 ม.) ในขณะที่แนวเขตทางกว้างประมาณ 30 ม. ทำให้โครงสร้างของสถานีไม่อยู่ในระยะประชิดอาคารสองข้างทางจนทำให้สามารถระบายอากาศและสารมลพิษทางอากาศออกจากพื้นที่ใต้สถานีได้ ซึ่งพบว่าบนถนนใต้สถานีมีปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)	<u>ระยะดำเนินการ</u> ในกรณีที่พบว่าการเปิดดำเนินโครงการทำให้เกิดการสะสมของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM10) บริเวณใต้สถานี E15 (สำโรง) ซึ่งอยู่ใกล้แยกเทพารักษ์และแยกปู่เจ้าสมิงพรายเกินค่ามาตรฐาน (มีค่าเกิน 0.120 มก./ลบ.ม.) ให้ติดตั้งระบบฉีดละอองน้ำแรงดันสูงใต้สถานีเพื่อช่วยลดปริมาณฝุ่นละอองในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนที่มีสภาพการจราจรติดขัด โดยการฉีดฟนละอองน้ำใต้สถานีเพื่อให้ฝุ่นละอองตกลงบนพื้นถนน จากนั้นใช้รถดูดฝุ่น	<u>ระยะดำเนินการ</u> • ตรวจวัดคุณภาพอากาศ (CO, NO_2, ความเร็วและทิศทางลม) ในพื้นที่ไวต่อผลกระทบประกอบด้วย สภ.สำโรงเหนือ, หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์, โรงเรียนนพคุณวิทยา, หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์และวัดอโศการาม โดยทำการตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ให้ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) ทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ 30 ปี

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศและอุตุนิยมวิทยา (ต่อ)	สูงสุดประมาณ 18.8 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป จึงไม่เกิดการสะสมของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) จนเกิดอันตรายต่อผู้สัญจรบนถนน บาทวิถีและผู้อยู่อาศัยในบริเวณสองฝั่งถนน • การสัญจรไปมาของยานพาหนะบนถนนสุขุมวิท ไม่ทำให้ปริมาณ CO และ NO_2 เพิ่มขึ้น จนทำให้ความเข้มข้นสูงเกินค่ามาตรฐานหรือเป็นอันตรายต่อสุขภาพของชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงรวมทั้งพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ แต่อย่างใดจากปริมาณฝุ่นละอองที่ตรวจวัดได้ซึ่งมีบางครั้งที่ค่าสูงเกินมาตรฐานโดยเฉพาะในบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่นรวมทั้งมีฝุ่นละอองที่ติดมากับยานพาหนะอาจสะสมอยู่ใต้สถานี ดังนั้น บริเวณสถานี E15 (สำโรง) จึงต้องมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในกรณีที่พบว่าการเปิดดำเนินโครงการทำให้เกิดการสะสมของฝุ่นละอองบริเวณใต้สถานี	บนถนนเพื่อดูดฝุ่นละอองที่ตกลงบนพื้นต่อไป (ก) กำหนดให้มีการควบคุมการใช้รถบรรทุกในเขตเมือง โดยเฉพาะถนนสุขุมวิท เพื่อเป็นการลดมลพิษที่เกิดจากไอเสียรถบรรทุก	• ตรวจวัดฝุ่นละอองไม่เกิน 10 ไมครอน (PM10) บริเวณใต้สถานี E15 (สำโรง) โดยทำการตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ให้ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) ทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ 30 ปี • ให้นำผลการตรวจวัดที่ได้มาเปรียบเทียบกับข้อมูลผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศของกรมควบคุมมลพิษที่สถานีบางนาและสมุทรปราการ พร้อมทั้งวิเคราะห์และสรุปผลที่ได้ ตำแหน่งจุดตรวจวัดคุณภาพอากาศแสดงดังรูปที่ 1

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศและอุตุนิยมวิทยา (ต่อ)	• บริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทาง พื้นที่ด้านหน้าจัดให้เป็นพื้นที่สำหรับรถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ และรถรับ-ส่งทั่วไป มีการจัดพื้นที่แบบ Zoning คือ พื้นที่ส่วนที่มีคนพลุกพล่านอยู่ด้านหน้า โดยเฉพาะส่วนที่มีความถี่ในการเข้าออกบ่อย เช่น รถจักรยานยนต์รับจ้าง จะอยู่บริเวณด้านหน้าสุด จากการจัดพื้นที่ดังกล่าวทำให้พื้นที่บริเวณด้านที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่นสามารถระบายมลพิษทางอากาศจากรถยนต์ได้ดี เนื่องจากพื้นที่เป็นลานโล่ง สำหรับพื้นที่ด้านในเป็นอาคารสำหรับจอดรถยนต์ส่วนบุคคลที่ส่วนใหญ่จะเข้ามาจอดในช่วงเช้าแล้วเดินทางกลับในช่วงเย็น ซึ่งรูปแบบของอาคารจอดรถเป็นไปตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง อาคารจอดรถ พ.ศ. 2521 ดังนั้นบริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทาง จึงมีผลกระทบต่อคุณภาพอากาศในระดับต่ำ • บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงไม่มีแหล่งกำเนิดมลพิษทางอากาศ เนื่องจากบริเวณดังกล่าวไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศแต่อย่างใด		

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. เสียง	<u>ระยะก่อสร้าง</u> • สถานีและทางวิ่งยกระดับ ในการก่อสร้างสถานี พบว่าผู้อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง จะได้รับผลกระทบระดับเสียงสูงสุดจากการเจาะเสาเข็มอยู่ในช่วง 81.4-88.6 dB(A) ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานระดับเสียงสูงสุด (115 dB(A)) แต่เมื่อพิจารณาระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง พบว่ามีระดับเสียงอยู่ในช่วง 76.6-83.8 dB(A) ซึ่งเกินค่ามาตรฐาน Leq 24 ชั่วโมง (70 dB(A)) สำหรับการก่อสร้างแนวเส้นทางยกระดับ พบว่าผู้อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการจะได้รับผลกระทบระดับเสียงสูงสุดจากการเจาะเสาเข็มอยู่ในช่วง 58.5-91.5 dB(A) ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานระดับเสียงสูงสุด(115 dB(A)) แต่เมื่อพิจารณาระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง พบว่ามีระดับเสียงอยู่ในช่วง 53.7-86.7 dB(A)	<u>ระยะก่อสร้าง</u> (ก) การเจาะ การขุดผิวหน้าดิน การกระแทก หรือเจาะภายในรั้วพื้นที่ก่อสร้างให้ทำในช่วงเวลากลางวัน (ข) ตรวจสอบสภาพเครื่องจักรทุก ๆ 7 วัน เพื่อป้องกันการเกิดเสียงดังโดยไม่ให้เกิดเสียงดังเกินมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก (ค) กำหนดให้ใช้เสาเข็มเจาะเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง (ง) การขนถ่ายวัสดุและอุปกรณ์จะต้องมีการควบคุมจากวิศวกรผู้คุมงานให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด (จ) เครื่องจักรกลที่ตั้งอยู่กับที่ควรตั้งอยู่ห่างไกลจากชุมชนมากที่สุด (ฉ) กำหนดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนตั้งอยู่บริเวณใกล้แนวเส้นทางมากที่สุด พร้อมมีป้ายและหมายเลขโทรศัพท์ติดไว้และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำ	<u>ระยะก่อสร้าง</u> ตรวจวัดระดับเสียงในพื้นที่ที่ไวต่อการได้รับเสียง จำนวน 5 จุด ได้แก่ หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์, โรงเรียนนพคุณวิทยา, สภ.สำโรงเหนือ, หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ และวัดอโศการาม มีดัชนีที่ทำการติดตามตรวจสอบ ประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (Leq 1 hr.), ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq24 hr.), ระดับเสียงสูงสุด (Lmax), ระดับเสียง L_{90} และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) โดยตรวจวัดระดับเสียงที่เกิดจากการก่อสร้างบริเวณสถานีรถไฟฟ้า จุดละ 5 วันต่อเนื่องครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด โดยตรวจวัด 4 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง 4 ปี เมื่อสถานีใดสร้างแล้วเสร็จไม่ต้องดำเนินการตรวจวัด

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. เสียง (ต่อ)	ซึ่งผู้รับเสียงในบริเวณพื้นที่อ่อนไหวบางจุด ได้แก่ โรงเรียนอนุบาลมนตเสรี ฝูตี้โต่วเส่มูลนิธิ และหมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ จะได้รับเสียงเกิน 70 dB(A) เล็กน้อย • **จุดเชื่อมต่อการเดินทาง** จุดเชื่อมต่อการเดินทางที่ต้องมีการเจาะเสาเข็มเพื่อทำฐานรากอาคารต่าง ๆ และลานจอดรถ โดยพื้นที่อยู่ติดขอบที่ดินโดยรอบจะได้รับระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง 89.8 dB 94.6 dB(A) ซึ่งไม่เกินค่าม(A) ซึ่งเกินค่ามาตรฐานและระดับเสียงสูงสุดจากการก่อสร้าง าตรฐานระดับเสียงสูงสุด (115 dB(A)) • **ศูนย์ซ่อมบำรุง** ผลการคำนวณระดับเสียงจากการก่อสร้างโดยอ้างอิงค่าระดับเสียงของเครื่องเจาะเสาเข็มเนื่องจากเป็นเครื่องจักรที่มีระดับเสียงสูงสุดในการก่อสร้างโครงการ พื้นที่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการและคาดว่าจะได้รับผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากกิจกรรมการก่อสร้าง	ตลอด 24 ชม. โดยเมื่อมีการร้องทุกข์ ให้ดำเนินการจัดการแก้ไขปัญหาในทันที แล้วรวบรวมผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาอย่างน้อยเดือนละ 10 ครั้ง เพื่อเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในช่วงดำเนินการก่อสร้างทุกครั้ง และแจ้งผู้ร้องเรียนให้รับทราบความคืบหน้าและผลการดำเนินการทุกครั้ง ภายหลังจากที่ได้ดำเนินการแก้ไขหรือเยียวยาเรื่องร้องเรียนดังกล่าวแล้วเสร็จเป็นกรณีๆไป (ช) ควรจัดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น ที่อุดหู (Ear Plug) หรือที่ครอบหู (Ear Muff) สำหรับคนงานที่ทำงานในบริเวณก่อสร้างที่มีเสียงดังในเวลาทำงานไม่เกิน 8 ชม. (ซ) พื้นถนนชั่วคราวควรใช้พื้นรองแบบยางเพื่อลดความดังของเสียง และจะใช้พื้นแผ่นเหล็กเมื่อจำเป็นเท่านั้น (ฌ) กำหนดช่วงเวลาในการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดัง	ตำแหน่งจุดตรวจวัดระดับเสียงแสดงดังรูปที่ 1

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. เสียง (ต่อ)	โครงการมากที่สุด จะได้รับระดับเสียงสูงสุดจากการก่อสร้างประมาณ 102.94 dB(A) ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานระดับเสียงสูงสุด (115 dB(A)) แต่มีโอกาสที่เกินมาตรฐานเสียงรบกวนตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (25/2550) เรื่องค่าระดับเสียงรบกวน 29 มิถุนายน 2550 และประกาศคณะกรรมการควบคุมมลพิษ เรื่องวิธีการตรวจวัดที่เกี่ยวข้อง 31 สิงหาคม 2550 แต่อย่างไรก็ตามเนื่องจากเสียงจากการเจาะเสาเข็มเป็นผลกระทบชั่วคราว ดังนั้น ผลกระทบของเสียงรบกวนจากกิจกรรมการเจาะเสาเข็มเพื่อก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงจึงอยู่ในระดับปานกลาง ทั้งนี้ ในความเป็นจริง กิจกรรมการก่อสร้างสถานีและทางวิ่งยกระดับส่วนใหญ่จะดำเนินการในช่วงกลางวันและไม่ได้เกิดขึ้นตลอด 24 ชั่วโมง ดังนั้น ผลกระทบของเสียงรบกวนจากกิจกรรมก่อสร้างที่มีต่อชุมชนและหน่วยงานใกล้เคียงจึงอยู่ในระดับปานกลางถึงต่ำ ซึ่งเมื่อโครงการ	ให้อยู่ระหว่างเวลา 06.00–18.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงเวลาการพักผ่อนของประชาชน (ญ) ต้องแจ้งชุมชนให้ทราบล่วงหน้าเมื่อจะมีการก่อสร้างที่ทำให้เกิดเสียงดังรบกวนชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (ฏ) กรณีที่มีเสียงดังมากซึ่งเป็นผลมาจากการใช้มอเตอร์และเครื่องจักร ควรมีการติดตั้งเครื่องระงับเสียงหรือหม้อพัก (Silencer) หรือเครื่องดับเสียง (Muffer) (ฏ) จัดให้มีรั้ว/กำแพงทึบ สูงอย่างน้อย 2 ม. ซึ่งทำหน้าที่เสมือนกำแพงกันเสียงชั่วคราวรอบบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันเสียงไม่ให้ก่อให้เกิดผลกระทบที่รุนแรงกับประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงและผู้ที่สัญจร (ฐ) ติดตั้งวัสดุซับเสียง (Absorption Material) ที่เพดานใต้สถานีเพื่อลดหรือป้องกันการสะท้อนของเสียงทุกสถานี ซึ่งวัสดุซับเสียงนี้สามารถลดค่าระดับเสียงได้ถึง 3 dB(A) หรือมากกว่า โดยวัสดุที่ใช้ คือ แผ่นอะลูมิเนียมเจาะรู	

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. เสียง (ต่อ)	ดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบจากเสียงรบกวนที่ได้กำหนดไว้ จะทำให้ผลกระทบของเสียงรบกวนจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการลดลงมาอยู่ในระดับที่ยอมรับได้	(Perforated Aluminium) และใยแก้ว (Fiber Glass) ซึ่งเป็นวัสดุที่มีน้ำหนักเบา และสามารถลดการสะท้อนเสียงได้ดี โดยเมื่อเสียงจากยานพาหนะใต้สถานีมายังวัสดุซับเสียง เสียงส่วนหนึ่งจะผ่านแผ่นอะลูมิเนียมที่เจาะรูไว้ภายในมีใยแก้วช่วยดูดซับเสียง จึงทำให้เสียงจากพาหนะสะท้อนฝ้าเพดานลงไปยังพื้นถนนลดลง	
	<u>ระยะดำเนินการ</u> • เนื่องจากอาคารที่อยู่ริมถนนสุขุมวิทไม่ได้อยู่ประชิดถนนตลอดแนว โดยบริเวณสถานีรถไฟฟ้าส่วนใหญ่ไม่มีอาคารสูงประชิดทั้งสองข้างจนทำให้ข้างใต้สถานีมีสภาพเป็นอุโมงค์เสียงจึงสามารถกระจายออกไปด้านข้างได้ มีเพียงสถานี E15 (สำโรง) ที่เป็นชุมชนค่อนข้างหนาแน่น มีอาคารพาณิชย์สูง 2-4 ชั้น ทั้ง 2 ด้าน แต่เนื่องจากมีระยะถอยร่นค่อนข้างกว้าง (~ 5 ม.) คือสถานีไม่ได้อยู่ประชิดถนน ดังนั้นจึงไม่เกิดสภาวะการสะท้อนของเสียงบริเวณใต้สถานีอย่างเต็มรูปแบบอย่างไรก็ตาม	<u>ระยะดำเนินการ</u> (ก) ติดตั้งกำแพงกันเสียงชนิดดูดซับเสียงสูง 1.2 เมตร บริเวณผนังกันล้อของทางวิ่งยกระดับในฝั่งที่ผ่านพื้นที่อ่อนไหวและทั้ง 2 ฝั่งในบริเวณประแจสับหลีกรถไฟฟ้าตลอดแนวเส้นทาง นอกเหนือจากการติดตั้งกำแพงกันตกตลอดสองข้างของรางรถไฟฟ้า ทิศทางจากแบริ่งไปสมุทรปราการดังต่อไปนี้ • <u>โรงเรียนมนตเสรี</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวา ที่ กม. ที่ 0+200 ถึง กม. 0+275 • <u>ฝูดีโต่วเส่มูลนิธิ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งซ้าย	<u>ระยะดำเนินการ</u> • ตรวจวัดระดับเสียงในพื้นที่ที่ไวต่อการได้รับเสียงจำนวน 5 จุด ได้แก่ หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์, โรงเรียนนพคุณวิทยา, สภ.สำโรงเหนือ, หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ และวัดอโศการามมีดัชนีที่ทำการติดตามตรวจสอบ ประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (Leq 1 hr.), ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq24 hr.), ระดับเสียงสูงสุด (Lmax), ระดับเสียง L_{90} และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) โดยตรวจวัด ระดับเสียงที่เกิดจาก

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. เสียง (ต่อ)	ควรมีมาตรการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียงที่อาจเกิดขึ้น • จุดเชื่อมต่อการเดินทาง และลานจอดรถแปงเป็นพื้นที่สำหรับจอดรถประมาณ 500 คัน ส่วนที่เหลือสามารถจัดให้เป็นพื้นที่สำหรับรถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ และรถรับ-ส่งทั่วไป ดังนั้นแหล่งกำเนิดเสียงมาจากเครื่อง/ท่อไอเสียรถ เนื่องจากจุดเชื่อมต่อการเดินทางตั้งอยู่บริเวณชานเมืองที่มีชุมชนไม่หนาแน่น โดยส่วนใหญ่เป็นโรงงานอุตสาหกรรมและมีบ้านเรือนอยู่ทางด้านซ้าย ดังนั้นเสียงที่เกิดขึ้นดังกล่าวจึงสามารถกระจายออกได้ทุกทิศทางทำให้ระดับเสียงต่อบริเวณใดบริเวณหนึ่งไม่สูงจนเกินระดับมาตรฐาน • พื้นที่ส่วนใหญ่ของศูนย์ซ่อมบำรุงเป็นที่จอดพักรถไฟฟ้าและมีพื้นที่ส่วนหนึ่งเป็นโรงซ่อมบำรุงหลัก ซึ่งไม่มีแหล่งกำเนิดเสียงที่มีระดับสูงมากนัก โดยกิจกรรมที่ทำให้เกิดเสียงดัง ได้แก่ การเจียร์ล้อ จะดำเนินการในที่ กม. 1+850 ถึง กม. 1+925 • <u>พิพิธภัณฑ์ช้างเอราวัณ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งซ้าย บริเวณผนังกันล้อฝั่งซ้ายที่ กม. 3+450 ถึง กม. 3+650 • <u>โรงเรียนพร้านิลวัชระ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งซ้าย ที่ กม. 5+000 ถึง กม. 5+075 • <u>พิพิธภัณฑ์ทหารเรือ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งซ้าย ที่ กม. 5+825 ถึง กม. 5+883 • <u>โรงเรียนนายเรือ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวา ที่ กม. 5+700 ถึง กม. 5+883 และ กม. 6+033 ถึง 6+275 • <u>วัดมหาวงษ์</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวา ที่ กม.6+475 ถึง กม. 6+550 • <u>วิทยาลัยสารพัดช่างสมุทรปราการ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวา ที่ กม. 6+783 ถึง กม. 6+800	การดำเนินการบริเวณ สถานีรถไฟฟ้า จุดละ 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมทั้งวันธรรมดาและวันหยุด โดยตรวจวัดทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินการโครงการ 30 ปี โดยอาจเพิ่มการตรวจวัดในบางบริเวณที่มีปัญหาจากโครงการโดยไม่ได้คาดคิดหรือมีเรื่องร้องเรียน • ตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง บริเวณใต้สถานี E15 (สำโรง) โดยทำการตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ให้ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) ทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ 30 ปี • ให้นำผลการตรวจวัดที่ได้มาเปรียบเทียบกับข้อมูลผลการตรวจวัดระดับเสียงของกรมควบคุมมลพิษที่สถานีบางนาและสถานีสมุทรปราการ พร้อมทั้งวิเคราะห์และสรุปผลที่ได้

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. เสียง (ต่อ)	ห้องที่มีการออกแบบโดยเฉพาะเพื่อให้สามารถลดเสียงดังจากกิจกรรมดังกล่าวออกสู่ภายนอกได้ โดยห้องเจียร์ล้อจะอยู่ในอาคารที่แยกออกมา ตัวอาคารตั้งอยู่บริเวณกลางพื้นที่ศึกษาห่างจากแนวเขตที่ดินข้างเคียงมากกว่า 97 ม. เพื่อให้ไกลจากชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงมากที่สุด สำหรับกิจกรรมการซ่อมแซมอื่นๆ จะดำเนินการในโรงซ่อมบำรุงหลักซึ่งผนังอาคารด้านที่ติดชุมชนใช้อิฐมวลเบาเพื่อป้องกันเสียง ทั้งนี้ตัวอาคารจะตั้งอยู่ห่างจากแนวเขตที่ดินด้านที่ติดกับหมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ศึกษา 12 ม. พร้อมกับมีการปลูกไม้ยืนต้นหนาทึบเป็นแนวกั้นเขตที่ดินโดยรอบ กิจกรรมในส่วนนี้จึงไม่มีเสียงดังที่จะเล็ดลอดออกไปสู่ภายนอกได้อย่างมีนัยสำคัญ	• <u>คริสตจักรพระสัญญา</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวา ที่ กม. 7+475 ถึง กม. 7+525 • <u>โรงเรียนสุมานัน</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งซ้าย ที่ กม. 7+500 ถึง กม. 7+600 • <u>โรงเรียนสตรีสมุทรปราการ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งซ้าย ที่ กม. 7+725 ถึง กม. 7+825 • <u>โรงเรียนนพคุณวิทยา</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวา ที่ กม. 8+150 ถึง กม. 8+325 • <u>โรงเรียนเสรีมพิทยานุกูล</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งซ้าย ที่ กม. 8+800 ถึง กม. 9+100 • <u>โรงเรียนสมุทรปราการ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวา ที่ กม. 9+250 ถึง กม. 9+338 • <u>โรงเรียนปราณีนาวบุตร</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวา ที่ กม. 11+525 ถึง กม. 11+600 • <u>โรงเรียนบ้านคลองหลวง</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวา ที่ กม. 11+675 ถึง กม. 11+775	ตำแหน่งจุดตรวจวัดระดับเสียงแสดงดังรูปที่ 1

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. เสียง (ต่อ)		• ประแจที่ 1 ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 0+818 to 0+895 • ประแจที่ 2 ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 1+707 to 1+780 • ประแจที่ 3 ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 2+063 to 2+136 • ประแจที่ 4 ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 2+646 to 2+723 • ประแจที่ 5 ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 4+559 to 4+636 • ประแจที่ 6 ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 6+425 to 6+502 (ช่วง กม. 6+475 ถึง 6+502 มีการติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวาด้านวัดมหาวงศ์) • ประแจที่ 7 ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 7+047 to 7+124	

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. เสียง (ต่อ)		• ประแจที่ 8 ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 11+190 to 11+267 • ประแจที่ 9 ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 11+512 to 11+589 (ช่วง กม. 11+525 ถึง 11+589 มีการติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวาด้านโรงเรียนปราณีเนาวบุตร) • ประแจที่ 10 ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อทั้ง 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) ตรวจสอบความแข็งแรงของวัสดุดูดซับเสียงใต้สถานีทุก 1 เดือน (ค) ตรวจสอบยางรองหมุดยึดรางและยางบริเวณดุมล้อให้มีสภาพสมบูรณ์ โดยตรวจสอบอย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง	

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. เสียง (ต่อ)		(ง) กำหนดความเร็วรถไฟฟ้าช่วงที่ผ่านทางโค้งไม่เกิน 30 กม./ชม. เพื่อความปลอดภัยและลดการเสียดสีของรางกับล้ออันอาจก่อให้เกิดเสียงดัง (จ) ปลูกต้นไม้บริเวณสถานีเพื่อช่วยลดการสะท้อนของเสียงบริเวณใต้สถานี (ฉ) บำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดี และป้องกันเสียงดังจากการเสียดทานของรถกับรางรถไฟฟ้า (ช) บำรุงรักษา และปลูกต้นไม้ทดแทนที่ตายไปในบริเวณสถานี ศูนย์ซ่อมบำรุง และลานจอดรถที่มีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่เอกชน/ประชาชน/หน่วยงานราชการ (ซ) ตรวจสอบวัสดุซับเสียงให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ และเปลี่ยน/ซ่อมแซมเมื่อพบว่ามีความชำรุดเสียหาย เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการซับเสียงอย่างเหมาะสมตลอดเวลา (ฌ) การเดินรถไฟฟ้าผ่านอาคารบ้านเรือนที่มีความสูง 3 ชั้นขึ้นไปควรตรวจระดับเสียงอีกครั้งถ้าเกินค่ามาตรฐานต้องติดตั้งกำแพงกันเสียง	

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7. ความสั่นสะเทือน	<u>ระยะก่อสร้าง</u> • ระยะห่างของพื้นที่ไวต่อผลกระทบกับเสาตอม่อของสถานี มีค่าอยู่ในช่วง 15-32 ม. ดังนั้นประชาชนจะได้รับผลกระทบจากความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมก่อสร้างในช่วงที่มีการเจาะเสาเข็มสูงสุดไม่เกิน 0.11 มม./วินาที ซึ่งเป็นระดับความสั่นสะเทือนที่ไม่รู้สึกได้ • ระยะห่างของอาคารจอดรถกับแนวเขตพื้นที่ศึกษาเท่ากับ 31 ม. ดังนั้นพื้นที่ที่อยู่ติดเขตที่ดินบริเวณที่ก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทางจะได้รับผลกระทบจากความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมก่อสร้างในช่วงที่มีการเจาะเสาเข็มเพื่อก่อสร้างอาคารมีค่าสูงสุด 0.4 มม./วินาที ซึ่งเป็นระดับความสั่นสะเทือนที่ไม่รู้สึกได้ ไม่มีผลต่ออาคารตามมาตรฐาน DIN • ระยะห่างของศูนย์ซ่อมบำรุงกับแนวเขตพื้นที่หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์เท่ากับ 12 ม. ดังนั้นประชาชนจะได้รับผลกระทบจากความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมก่อสร้าง	<u>ระยะก่อสร้าง</u> (ก) ออกแบบการก่อสร้างโดยให้มีรอยต่อระหว่างรางรถไฟฟ้าน้อยที่สุดเพื่อลดความสั่นสะเทือน (ข) กำหนดให้ใช้เข็มเจาะเพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน (ค) หลีกเลี่ยงการเปลี่ยนระดับของรางรถไฟฟ้าอย่างรวดเร็ว โดยจัดให้อยู่ในแนวระดับมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ โดยการค่อยๆ เปลี่ยนระดับให้มีความลาดชันไม่เกินร้อยละ 3.5 ตามที่กำหนดไว้ในแบบเบื้องต้น (ง) การเจาะ การขุดผิวหน้าดิน การกระแทก ในรั้วพื้นที่ก่อสร้างให้ทำในช่วงเวลากลางวัน (จ) หากจำเป็นต้องมีกิจกรรมการก่อสร้างใกล้บริเวณที่ไวต่อการได้รับผลกระทบ เช่น โรงเรียน ควรลดพลังงานในการเจาะเสาเข็มแต่ละครั้งถึงแม้ว่าต้องเพิ่มจำนวนครั้งก็ตาม ทั้งนี้เพื่อลดความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น	-

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7. ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	ในช่วงที่มีการเจาะเสาเข็มสูงสุด 2 มม./วินาที ซึ่งเป็นระดับความสั่นสะเทือนที่สามารถรับรู้ได้โดยง่าย	(ฉ) รถบรรทุกที่ใช้ในการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุก่อสร้างจะต้องใช้ความเร็วต่ำและใช้ถนนที่ปรับผิวจราจรเรียบอย่างสม่ำเสมอ (ช) ในการก่อสร้างถ้าจำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนารองถนนชั่วคราวจะต้องมีแผ่นยางปูทับก่อนเพื่อป้องกันความสั่นสะเทือนที่อาจจะเกิดขึ้น (ซ) ในกรณีที่ความสั่นสะเทือนค่อนข้างสูง จะต้องมีการขุดร่องสำหรับเป็นตัวตัดคลื่นที่เกิดจากแหล่งกำเนิดสู่จุดรับ ซึ่งสามารถช่วยลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ (ฌ) เลือกใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ หรือเครื่องจักรที่เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุด เช่น ใช้เข็มเจาะแทนเข็มตอก เพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น และต้องมีวิศวกรควบคุมการทำงานอย่างใกล้ชิด เพื่อตรวจสอบความสั่นสะเทือนที่อาจเกิดอันตรายได้ (ญ) กิจกรรมการก่อสร้าง เช่น การเจาะ การขุดผิวหน้าดิน	

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7. ความสั่นสะเทือน (ต่อ)		การกระแทก การตอก หรือกิจกรรมอื่นๆ ที่ทำให้เกิดความสั่นสะเทือน ให้ทำในช่วงเวลากลางวัน หรือตั้งแต่เวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น เพื่อหลีกเลี่ยงการรบกวนต่อการพักผ่อนของประชาชนที่อาศัยตามแนวเส้นทางโครงการ (ฎ) กรณีที่คาดว่ามีความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจากการดำเนินการ ต้องจัดผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางแก้ไขโดยด่วน (ฏ) ในระหว่างการก่อสร้างต้องมีการกำหนดข้อปฏิบัติเพื่อให้ผู้รับเหมาใช้มาตรการที่เหมาะสมเพื่อป้องกันความเสียหายที่จะเกิดต่ออาคารและสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ใกล้เคียง	

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7. ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	<u>ระยะดำเนินการ</u> จากข้อมูลการตรวจวัดจากโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสในปัจจุบัน สามารถนำมาเทียบเคียงกับการดำเนินการโครงการส่วนขยายได้ว่าเมื่อเปิดใช้เส้นทางแล้วจะมีระดับความสั่นสะเทือนเกิดขึ้นใกล้เคียงกัน ทั้งนี้เนื่องจากลักษณะสมบัติของรถไฟฟ้าและระบบรางใกล้เคียงกัน ดังนั้นเมื่อมีการดำเนินโครงการส่วนต่อขยาย ประชาชนที่อยู่อาศัยบริเวณที่ห่างจากเสาตอม่อตั้งแต่ 10 ม. ขึ้นไป จะรู้สึกสั่นสะเทือนเพียงเล็กน้อยจนถึงมีความรู้สึกรำคาญ และไม่มีผลกระทบต่อโครงสร้างของสิ่งก่อสร้างใกล้เคียง ซึ่งเกิดจากการสัญจรของยานพาหนะบนท้องถนน ไม่ได้เกิดจากรถไฟฟ้าแต่อย่างใด	<u>ระยะดำเนินการ</u> (ก) ตรวจสอบยางรองหมุดยึดรางและยางบริเวณคุมล้อให้มีสภาพสมบูรณ์ โดยตรวจสอบอย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง (ข) กรณีที่ได้รับร้องเรียนเรื่องความสั่นสะเทือนทางหน่วยงานหรือผู้เดินรถต้องจัดผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางแก้ไขโดยด่วน	-

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
8. นิเวศวิทยาบนบก	<u>ระยะก่อสร้าง</u> การก่อสร้างโครงการไม่ก่อให้เกิดผลกระทบใดๆ ต่อสภาพนิเวศวิทยาบนบกในบริเวณพื้นที่ศึกษาที่มีลักษณะเป็นระบบนิเวศสังคมเมือง (Urban Ecology) พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นชุมชนบ้านพักอาศัย อาคารพาณิชย์ สถานประกอบการ โรงงานอุตสาหกรรม และสถานที่ราชการ เป็นต้น โดยไม่มีพื้นที่ป่าอนุรักษ์ และไม่พบสัตว์ที่หายาก ทั้งนี้ สำหรับพื้นที่บริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง ปัจจุบันเป็นที่ว่างรอการใช้ประโยชน์ โดยไม่มีต้นไม้และสัตว์ที่ควรอนุรักษ์แต่อย่างใด โดยผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นต่อระบบนิเวศทางบกในระยะก่อสร้าง ได้แก่ การรื้อไม้พุ่มและไม้ประดับที่ปลูกตามเกาะกลางถนนเพื่อสร้างโครงสร้างของระบบรางตลอดแนวเส้นทาง ซึ่งอาจส่งผลต่อสัตว์ที่อาศัยอยู่ในบริเวณดังกล่าว แต่เนื่องจากระบบนิเวศดังกล่าวเป็นระบบนิเวศเมืองที่พื้นที่สีเขียวเป็นผืนเล็กๆ จึงจัดเป็นระบบนิเวศ ที่ไม่สมบูรณ์	<u>ระยะก่อสร้าง</u> (ก) ขุดล้อมไม้ยืนต้นและดำเนินการย้ายไม้ดอก ไม้ประดับบริเวณเกาะกลางถนน และทางเดินเท้าที่จำเป็นต้องใช้พื้นที่ในการก่อสร้างด้วยความระมัดระวังให้แล้วเสร็จก่อนการก่อสร้าง ก่อนนำไปปลูกในพื้นที่อื่น เช่น สวนสาธารณะของเทศบาลนครสมุทรปราการ เป็นต้น หรือนำกลับมาปลูกเมื่อดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ (ข) จดบันทึกปริมาณ ชนิด และจำนวนของต้นไม้ที่ทำการย้ายทั้งหมด (ค) การเคลื่อนย้ายเครื่องจักรกลต่างๆ ต้องระมัดระวังมิให้เกิดความเสียหายแก่ต้นไม้ที่อยู่บริเวณใกล้เคียง (ง) ปลูกต้นไม้ทดแทนใต้แนวเส้นทางโครงการและทางเดินเท้าภายหลังการก่อสร้างโครงสร้างของสถานีรถไฟฟ้าแล้วเสร็จ (จ) ต้องทำการดูแลต้นไม้ที่ปลูกซดเชยให้เจริญงอกงามตลอดระยะเวลา 5 ปี หลังจากที่เริ่มทำการปลูก และ	-

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
8. นิเวศวิทยาบนบก (ต่อ)	ไม่มีความหลากหลายทางชีวภาพ สัตว์ที่จะได้รับผลกระทบเป็นสัตว์ที่สามารถปรับตัวและดำรงชีพอยู่ได้ในเมือง จึงไม่ส่งผลกระทบรุนแรงและหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จจะทำการปลูกต้นไม้และจัดสภาพภูมิทัศน์พื้นที่สีเขียวบริเวณแนวเส้นทางโดยเฉพาะบริเวณสถานีเพื่อความสวยงามและลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และทัศนียภาพที่อาจเกิดขึ้นในบางบริเวณ ทำให้เกิดสภาพของระบบนิเวศในเมืองได้ใหม่	ให้ทำการปลูกชดเชยในกรณีที่มีต้นไม้ตาย (ฉ) ทำการจดบันทึกปริมาณ ชนิด ความสูง จำนวนและตำแหน่งของต้นไม้ที่ทำการปลูกชดเชย	
	<u>ระยะดำเนินการ</u> การดำเนินโครงการไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพนิเวศวิทยาบนบก เนื่องจากโครงสร้างสถานีและทางวิ่งยกระดับของโครงการตั้งอยู่บนเกาะกลางถนนสุขุมวิท ซึ่งไม่มีสภาพนิเวศวิทยาบนบกที่สำคัญ ส่วนจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุงเดิมเป็นพื้นที่ว่างรอการใช้ประโยชน์ ไม่มีพันธุ์พืชหรือสัตว์ที่ควรอนุรักษ์ รวมทั้งพื้นที่บริเวณใกล้เคียงโดยรอบส่วนใหญ่เป็นชุมชนบ้านพักอาศัย	<u>ระยะดำเนินการ</u> (ก) ปลูกต้นไม้ชดเชยบริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้าหรือพื้นที่ใกล้เคียงโดยพันธุ์ไม้ที่นำมาปลูกควรเป็นไม้ประเภทไม้ใบและไม้ดอกทรงพุ่มสูง (ข) บำรุงดูแลรักษาและปลูกซ่อมแซมต้นไม้ให้เจริญงอกงามอย่างต่อเนื่องเป็นระยะเวลาอย่างน้อย 5 ปี ก่อนส่งมอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดูแลต่อไป	-

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
8. นิเวศวิทยาบนบก (ต่อ)	และโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งไม่มีสภาพนิเวศวิทยาบนบกที่สำคัญ ดังนั้น การดำเนินโครงการ จึงไม่ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรชีวภาพบนบกที่สำคัญ		
9. นิเวศวิทยาในน้ำ	<u>ระยะก่อสร้าง</u> • พื้นที่ก่อสร้างสถานี E15 (สำโรง) อยู่ใกล้คลองสำโรง ซึ่งอาจมีการชะล้างตะกอนจากการเปิดหน้าดินลงสู่คลองได้บ้าง ทำให้น้ำในคลองมีความขุ่นเพิ่มมากขึ้น ซึ่งความขุ่นที่เพิ่มขึ้นนี้มีผลรบกวนสิ่งมีชีวิตในน้ำ โดยไปลดการลอดผ่านของแสงและมีผลในการลดการสังเคราะห์แสงและการดำรงชีวิตของแพลงก์ตอนพืช อย่างไรก็ตาม เนื่องจากบริเวณที่จะเปิดหน้าดินเพื่อก่อสร้างสถานีมีขนาดไม่ใหญ่มากนัก (ความกว้างของการเปิดหน้าดินช่วงการทำเสาเข็มและฐานรากสูงสุด ประมาณ 8 เมตร) และกิจกรรมในการก่อสร้างส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมที่ใช้น้ำน้อยมาก เนื่องจากใช้ระบบคานคอนกรีตรูปกล่องหล่อสำเร็จจากโรงงาน (Segmental Box Girder)	<u>ระยะก่อสร้าง</u> (ก) ห้ามมีตอม่อลงในคลองหรือทางน้ำสาธารณะตลอดแนวเส้นทาง (ข) ดำเนินการก่อสร้างฐานรากและตอม่อที่อยู่ห่างจากริมคลอง 50 ม. ภายในฤดูแล้ง และให้แล้วเสร็จโดยเร็ว (ค) การขนย้ายและเก็บกองวัสดุต้องกระทำด้วยความระมัดระวังมิให้มีการร่วงหล่นลงในคลอง (ง) ต้องจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียแบบติดกับที่จากที่พักคนงานก่อสร้างชนิดถังเกรอะ—กรองไร้อากาศเพื่อบำบัดน้ำเสีย	-

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

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

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
9. นิเวศวิทยาในน้ำ (ต่อ)	• บริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง อยู่ห่างจากคลองชลประทานประมาณ 25 ม. ทั้งนี้ การก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง ไม่มีการระบายน้ำทิ้งลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ โดยน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วจะระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะบนถนนสุขุมวิท ดังนั้น กิจกรรมการก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพนิเวศวิทยาในน้ำของคลองชลประทาน		
	<u>ระยะดำเนินการ</u> แหล่งน้ำผิวดินในพื้นที่ศึกษาที่แนวเส้นทางตัดผ่าน คือ คลองสำโรง ซึ่งในช่วงฤดูฝนอาจมีน้ำชะล้างผิวรางรถไฟฟ้าที่มีการปนเปื้อนฝุ่นละอองลงสู่คลองสำโรงได้ แต่เนื่องจากปริมาณฝุ่นละอองที่จะปนเปื้อนลงสู่คลองสำโรงมีปริมาณน้อย และถูกเจือจางโดยน้ำฝน ดังนั้น น้ำฝนที่ชะล้างผิวรางรถไฟฟ้าจึงอาจส่งผลต่อสภาพนิเวศวิทยาในน้ำของคลองสำโรงเพียงเล็กน้อย ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาองค์ประกอบชนิดของ		

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
9. นิเวศวิทยาในน้ำ (ต่อ)	แพลงก์ตอนสัตว์และแพลงก์ตอนพืชที่อยู่ในคลองสำโรง ซึ่งเป็นกลุ่มที่ชอบอาศัยในแหล่งน้ำที่มีอินทรีย์สารสูง ซึ่งบ่งบอกได้ว่าแหล่งน้ำดังกล่าวมีคุณภาพต่ำอยู่ในสภาพเสื่อมโทรมไม่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของสิ่งมีชีวิตในน้ำ ดังนั้น ผลกระทบของโครงการต่อระบบนิเวศในน้ำจึงอยู่ในระดับต่ำ		
10. การใช้ที่ดิน	<u>ระยะก่อสร้าง</u> • การก่อสร้างดำเนินการบนพื้นที่เกาะกลางถนนเป็นส่วนใหญ่และพื้นที่บาทวิถีบางส่วนบริเวณสถานีมีเพียงช่วงเดียวเท่านั้นที่ดำเนินการนอกแนวถนนออกไป เนื่องจากต้องยกข้ามโครงการถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้ (กาญจนาภิเษก) ซึ่งปัจจุบันเป็นพื้นที่ว่างเปล่า ดังนั้น จึงมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเฉพาะบริเวณเกาะกลางถนนสุขุมวิทที่แนวเส้นทางผ่านและพื้นที่ว่างเปล่าดังกล่าว • การก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ใช้พื้นที่ก่อสร้าง	<u>ระยะก่อสร้าง</u> (ก) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนทราบถึงบริเวณที่จะทำการก่อสร้างพร้อมทั้งเส้นทางที่ใช้หลบเลี่ยงได้ (ข) กำหนดเขตการก่อสร้างเป็นระยะ ๆ ละ 500 ม. เมื่อก่อสร้างในระยะนั้นเสร็จแล้วต้องรีบฟื้นฟูพื้นที่โดยทันที (ค) การก่อสร้างต้องใช้ระยะเวลาอย่างรวดเร็วและเป็นไปตามกำหนดเวลาที่ระบุไว้ (ง) ห้ามวางเสาหรือฐานรากใดๆ บริเวณทางแยกทุกแห่งเด็ดขาด	

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10. การใช้ที่ดิน (ต่อ)	ประมาณ 18 ไร่ โดยใช้พื้นบริเวณที่ว่างริมถนนสุขุมวิท โดยในช่วงก่อสร้างจำเป็นต้องมีการขนย้ายวัสดุอุปกรณ์เข้ามาในพื้นที่ จึงอาจส่งผลกระทบต่อการจราจรบริเวณด้านหน้าโครงการบ้าง แต่ก็เป็นผลกระทบเพียงเล็กน้อยเท่านั้น เนื่องจากจะไม่มีการขนส่งในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ประกอบกับพื้นที่โดยรอบส่วนใหญ่เป็นโรงงานอุตสาหกรรมและคลังสินค้า ไม่ได้เป็นพื้นที่ชุมชนหนาแน่นที่มีการค้าขายบริเวณบนบาทวิถี ดังนั้นจึงเกิดผลกระทบในระดับต่ำที่ประชาชนสามารถจะปรับตัวได้เช่นเดียวกัน • ผลกระทบการใช้ที่ดินบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง คือหากมีการก่อสร้างโครงการ แนวโน้มผลกระทบจากการก่อสร้างหรือเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจะเปลี่ยนไปเฉพาะบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงเท่านั้น โดยใช้พื้นที่ก่อสร้างประมาณ 122 ไร่ ปัจจุบันบริเวณดังกล่าวเป็นที่โล่งว่างเปล่า ในขณะที่พื้นที่อื่นในรัศมีศึกษายังคงมี		

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10. การใช้ที่ดิน (ต่อ)	สภาพการใช้ที่ดินเป็นที่อยู่อาศัยและโรงงานอุตสาหกรรม (ฟอกหนัง) เช่นเดิม เนื่องจากกิจกรรมต่างๆ ในการก่อสร้างไม่ได้กระทบต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน		
	<u>ระยะดำเนินการ</u> • เมื่อมีการดำเนินโครงการแล้ว จะส่งผลให้เกิดการขยายตัวของเมืองตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าออกไปยังชานเมืองสมุทรปราการ ซึ่งปัจจุบันบริเวณสองข้างทางส่วนใหญ่เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมอยู่แล้ว แต่อาจมีการเปลี่ยนแปลงในลักษณะที่เป็นการเพิ่มความหนาแน่นมากขึ้น รูปแบบการใช้ที่ดินจากบ้านเรือนหรืออาคารพาณิชย์บางส่วนอาจเปลี่ยนมาเป็นห้างสรรพสินค้า หรืออาคารสำนักงานขนาดใหญ่และทำให้ราคาที่ดินสูงขึ้นได้ ซึ่งการพัฒนาและการขยายตัวของชุมชนนี้มีการควบคุมด้วยผังเมืองรวมสมุทรปราการ โดยพื้นที่ส่วนใหญ่กำหนดเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมอยู่แล้ว จึงคุ้มค่าในการดำเนินการพัฒนาโครงการ สำหรับพื้นที่นอกเหนือ	<u>ระยะดำเนินการ</u> หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องควบคุมการขยายตัวของชุมชนเมืองและย่านธุรกิจการค้าให้เป็นไปอย่างมีระเบียบตามกฎหมายผังเมืองรวมจังหวัดสมุทรปราการ	

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10. การใช้ที่ดิน (ต่อ)	พื้นที่พาณิชยกรรมส่วนใหญ่เป็นชุมชนที่อยู่อาศัย และพื้นที่อุตสาหกรรม การเปลี่ยนแปลงจะไม่ต่างไปจากเดิม โดยการควบคุมด้วยผังเมืองรวมสมุทรปราการเช่นกัน ทั้งนี้ ในบางบริเวณที่โครงสร้างระบบรางมีระยะประชิดกับอาคารพาณิชย์ตามแนวริมถนน อาจส่งผลต่อการประกอบอาชีพได้บ้าง เพราะอาจบดบังหน้าสถานประกอบธุรกิจซึ่งอาจเหนี่ยวนำให้เกิดการซื้อขาย โอนย้าย เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่ไปบ้าง โดยเฉพาะบริเวณห้างสรรพสินค้าอิมพีเรียลเวิลด์สำโรง ดังนั้น จึงมีผลกระทบด้านการใช้ที่ดินเนื่องจากโครงการตามแนวเส้นทางน้อย • พื้นที่ศึกษาจุดเชื่อมต่อการเดินทาง รัศมีศึกษา 500 ม. หรือคิดเป็นพื้นที่ศึกษาประมาณ 491 ไร่ ปัจจุบันการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณดังกล่าวส่วนใหญ่เป็นเขตโรงงานอุตสาหกรรมและคลังสินค้า และที่ยังไม่มีการพัฒนา (ที่ว่างเปล่า) ซึ่งในระยะดำเนินการ แนวโน้ม		

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10. การใช้ที่ดิน (ต่อ)	การพัฒนาหรือเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจะเปลี่ยนไปเฉพาะบริเวณพื้นที่ก่อสร้างลานจอดรเท่านั้น ในขณะที่พื้นที่อื่นในรัศมีศึกษา ก็ยังคงมีสภาพการใช้ที่ดินเช่นเดิม เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นเขตโรงงานอุตสาหกรรม แต่อาจมีการเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้ที่ดินบ้างตามความต้องการขยายธุรกิจอุตสาหกรรม ประกอบกับมีแรงจูงใจจากการที่จะได้ใช้บริการรถไฟฟ้าได้อย่างสะดวก จึงอาจทำให้บริเวณนี้ปรับเปลี่ยนไปเป็นเขตอุตสาหกรรมมากขึ้นและมีพื้นที่พาณิชยกรรมเกิดขึ้นด้วย • บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงเป็นพื้นที่ว่างสลับกับชุมชนพักอาศัย หมู่บ้านจัดสรร และโรงงานอุตสาหกรรมที่มีแนวโน้มการขยายตัวไม่มากนัก เนื่องจากตั้งอยู่นอกเขตเทศบาลนครสมุทรปราการและห่างจากบริเวณนิคมอุตสาหกรรมบางปูที่เป็นชุมชนใหญ่ การเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้ที่ดินจะขยายตามจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นและความต้องการขยายพื้นที่อุตสาหกรรม ซึ่งไม่ใช่		

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10. การใช้ที่ดิน (ต่อ)	ผลกระทบจากการก่อสร้างอาคารศูนย์ซ่อมบำรุง เนื่องจากลักษณะการใช้ประโยชน์หรือได้รับประโยชน์จากโครงการไม่มีผลโดยตรงเหมือนกับบริเวณที่เป็นสถานีรถไฟฟ้า ซึ่งประชาชนบริเวณนั้นได้รับประโยชน์โดยตรง ประกอบกับเป็นพื้นที่ที่อยู่ลึกเข้าไปจากแนวถนน จึงไม่ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของเมืองชัดเจน ทั้งนี้การพัฒนาและการขยายตัวของพื้นที่นี้ มีการควบคุมด้วยกฎหมายและผังเมืองรวมจังหวัดสมุทรปราการอยู่แล้ว		
11. การคมนาคมและการขนส่ง	<u>ระยะก่อสร้าง</u> • การวิเคราะห์ผลกระทบบนช่วงถนน พบว่าผลกระทบบริเวณช่วงที่ 1 (ถนนแพรกษา-เคหะสมุทรปราการ) ทิศทางออกเมือง ในระหว่างการก่อสร้างทั้งเสาเข็มฐานรากและการติดตั้ง Segment มีระดับผลกระทบมาก โดยมีค่า V/C Ratio เท่ากับ 0.83 ถึงมากกว่า 1 ในขณะที่ในทิศทางเข้าเมืองและการก่อสร้างบริเวณช่วงที่ 2 (ศาลากลาง-ปู่เจ้าสมิงพราย) มีค่า V/C Ratio เท่ากับ	<u>ระยะก่อสร้าง</u> (ก) ประชาสัมพันธ์และปิดประกาศให้ประชาชนหรือผู้สัญจรไปมาทราบล่วงหน้าถึงตำแหน่งที่ก่อสร้าง ระยะเวลาก่อสร้าง และระยะเวลาที่จะคืนผิวจราจร โดยประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อมวลชนแขนงต่าง ๆ เช่น โทรทัศน์ วิทยุ อินเตอร์เน็ต หรือแจกใบปลิว (ข) ประสานงานกับ สภ.สำโรงเหนือ และ สภ.อ.สมุทรปราการ เกี่ยวกับมาตรการจัดการด้านจราจรและกำหนดการ	-

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
11. การคมนาคมและการขนส่ง (ต่อ)	0.33-0.68 ซึ่งจัดว่ามีระดับผลกระทบน้อยถึงปานกลาง • การวิเคราะห์ผลกระทบบนทางแยก พบว่าในระหว่างการก่อสร้างทั้งเสาเข็มฐานรากและการติดตั้ง Segment จะส่งผลกระทบต่อการจราจรทุกทางแยก โดยมีผลกระทบในระดับมาก • การก่อสร้างทางวิ่งบริเวณทางแยกเทพารักษ์และปู่เจ้าสมิงพราย ขั้นตอนการก่อสร้างจะมีรูปแบบเหมือนกับการก่อสร้างในช่วงทั่วไป แต่พื้นผิวจราจรช่วงสะพานข้ามคลองสำโรงจะมีความกว้างเหลือเพียง 4.5 เมตร ไม่เพียงพอสำหรับการเดินรถ 2 ช่องจราจร จึงจำเป็นต้องมีการขยายทางขึ้นและลงสะพานอีกข้างละ 1 ช่องจราจร โดยเมื่อขยายสะพานแล้วเสร็จ จึงดำเนินการรื้อราวสะพานด้านนอกและพื้นสะพาน ให้มีพื้นที่ก่อสร้างกว้างประมาณ 8 เมตร ซึ่งในบริเวณนี้จะใช้เวลานานกว่าช่วงทางวิ่งทั่วไปโดยจะรื้อเปิดสะพานจนถึงการก่อสร้างช่วงเสาพร้อมทั้ง Pier Segment แล้วเสร็จ ใช้เวลาโดยรวมประมาณ 60 วัน	จัดระบบจราจรในพื้นที่โดยรอบ (ค) ทดสอบระบบจราจรก่อนการก่อสร้างจริง เพื่อทดสอบระบบจราจรที่กำหนดไว้ (ง) แจ้งหน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลจัดการด้านจราจรที่มีผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง (จ) จัดเวลาเข้า-ออกของรถบรรทุกที่เข้าไปในพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งการสำเลียงเครื่องจักรและวัสดุอุปกรณ์ขนาดใหญ่ต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและต้องหลีกเลี่ยงการขนส่งในช่วงเวลาเร่งด่วนควรทำการขนส่งในช่วงหลัง 23.00 น. และหยุดการขนส่งก่อน 05.00 น. (ฉ) ควบคุมให้พนักงานขับรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด (ช) ห้ามจอดยานพาหนะชนิดต่าง ๆ โดยเฉพาะรถบรรทุกขนาดใหญ่ริมถนนช่วงที่มีการก่อสร้าง (ซ) กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่คอยควบคุมดูแลการเข้า-ออก	

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
11. การคมนาคมและการขนส่ง (ต่อ)	หลังจากนั้น จะทำการซ่อมแซมสะพานให้ใช้ได้ตามปกติ ส่วนในขั้นตอนการติดตั้ง Segmental Box Girder จะทำได้โดยปิดการจราจรเพียงด้านเดียวเพื่อทำการยก Segment เหมือนกับการก่อสร้างในช่วงทางวิ่งปกติ แต่อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการก่อสร้างโครงการได้เลือกใช้วิธีที่ส่งผลกระทบต่อการคมนาคมน้อยที่สุด คือ ใช้คานคอนกรีตรูปกล่องหล่อสำเร็จจากโรงงาน (Segmental Box Girder) เคลื่อนที่ไปตามแนวเส้นทาง ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินการก่อสร้างในแต่ละช่วงเป็นไปด้วยความรวดเร็วมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ โดยมีระยะทางที่ต้องปิดการจราจรสูงสุดประมาณ 250 เมตร และการก่อสร้างที่จำเป็นต้องปิดการจราจร 2 ช่องในแต่ละทิศทางจะดำเนินการเฉพาะในช่วงเวลากลางคืน ตั้งแต่เวลา 24.00-5.00 น. เท่านั้น ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงจัดอยู่ในระดับปานกลางซึ่งเมื่อโครงการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบที่กำหนดไว้ โดยเฉพาะด้าน	ของรถบรรทุกที่เข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง (ฌ) กำหนดให้มีป้ายเตือน แผงกั้น กรวย ป้ายจราจร แสงสว่าง ไฟกระพริบ สัญญาณจราจรต่างๆ ที่จำเป็น ตั้งแต่ก่อนเข้าเขตก่อสร้าง ซึ่งเป็นหน้าที่ของผู้รับเหมาที่ต้องทำให้ถูกต้องตามมาตรฐานของ รฟม. เพื่อใช้ในการเตือนและเบี่ยงช่องจราจร (ญ) ต้องรีบคืนผิวจราจรภายหลังจากเสร็จสิ้นงานฐานรากของแต่ละพื้นที่ และต้องดำเนินการปรับปรุงผิวจราจรดังกล่าวให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ (ฏ) กำหนดให้ติดตั้งไฟกระพริบบริเวณริมรั้วรอบเขตก่อสร้าง รวมทั้งติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าที่ทำการก่อสร้างทั้งด้านบนและด้านข้าง โดยกำหนดให้โคมไฟแต่ละหลอดมีความสว่างไม่น้อยกว่า 21 ลักซ์ และต้องมีความสว่างใกล้เคียงกับแสงสว่างตามธรรมชาติมากที่สุด (ฐ) รณรงค์ให้ประชาชนมาใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ	

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
11. การคมนาคมและการขนส่ง (ต่อ)	การจัดการจราจร ซึ่งจะช่วยลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งจากกิจกรรมก่อสร้างให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้	มากขึ้น และกำหนดมาตรการห้ามรถที่ไม่มีผู้โดยสารวิ่งเข้าถนนสุขุมวิทช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการในชั่วโมงเร่งด่วน (ฐ) จัดตั้งศูนย์ประชาสัมพันธ์และประสานงานตำรวจจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกในพื้นที่ก่อสร้างรวมถึงประชาสัมพันธ์ทางลัดทางเลี่ยง และต้องจัดให้มีหัวหน้าศูนย์ที่สามารถตัดสินใจ และสั่งการได้อยู่ในพื้นที่และมีเจ้าหน้าที่อำนวยการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและทางเลี่ยงต่าง ๆตลอดเวลา ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำแผนงานก่อสร้าง เพื่อแสดงการจัดการจราจรบริเวณสถานที่ก่อสร้างเสนอ รฟม. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินงานไม่น้อยกว่า 30 วัน ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องมีการนัดประชุมเพื่อขอคำปรึกษากับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจจราจร	

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
11. การคมนาคมและการขนส่ง (ต่อ)	<u>ระยะดำเนินการ</u> โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ เป็นนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการส่งเสริมการจัดระบบขนส่งมวลชนให้เชื่อมโยงเป็นโครงข่ายอย่างมีประสิทธิภาพ และพัฒนาคุณภาพการให้บริการของระบบขนส่งมวลชน รวมถึงเพื่อเป็นการประสานการก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานให้สอดคล้องอย่างเป็นระบบกับทิศทางการพัฒนาเมือง และการผังเมืองเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชน ทั้งนี้ จากสภาพการคมนาคมและการบริการที่เกี่ยวข้องในปัจจุบันบนถนนสุขุมวิทซึ่งเป็นทางหลวงสายหลัก ซึ่งมีปัญหาการจราจรติดขัดค่อนข้างมากและมีแนวโน้มรุนแรงขึ้นในอนาคต การมีโครงการซึ่งจัดเป็นระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่สามารถขนส่งผู้โดยสารได้คราวละมาก ๆ จึงสามารถแก้ไขปัญหาด้านการเดินทางในเมืองได้เป็นอย่างดี โดยเป็นทางเลือกในการเดินทางเพิ่มจากรถประจำทางและรถแท็กซี่ อีกทั้งเป็นการช่วยบรรเทาสภาพการจราจร	<u>ระยะดำเนินการ</u> (ก) แจ้งหน่วยงานผู้รับผิดชอบตีเส้นขอบเขตทางเดินรถให้ชัดเจน (ข) ติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณใต้สถานีและด้านข้างริมทางเดินเท้า เพื่อส่องสว่างมายังผิวจราจรโดยกำหนดให้โคมไฟแต่ละหลอดมีความสว่างไม่น้อยกว่า 21.5 ลักซ์ และต้องมีความสว่างใกล้เคียงกับแสงสว่างตามธรรมชาติมากที่สุด (ค) ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนให้มากขึ้นเพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลให้น้อยลง (ง) ประสานหรือเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่นเพื่อให้สามารถขนถ่ายผู้โดยสารเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ (จ) จัดระบบจราจรบริเวณถนนสายต่างๆ ที่แนวเส้นทางผ่านให้มีความสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชน (ฉ) หากบริเวณใต้สถานีใดมีค่าคุณภาพอากาศและเสียง	-

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
11. การคมนาคมและการขนส่ง (ต่อ)	ที่ติดขัดบนถนน ช่วยลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ทำให้สภาพแวดล้อมดีขึ้นเนื่องจากรถไฟฟ้าไม่มีการปล่อยสารมลพิษออกสู่บรรยากาศ และเสียงจากการวิ่งของรถไฟฟ้ามีระดับความดังน้อยกว่าเสียงจากรถยนต์บนถนนที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น ตลอดจนช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนนจากการใช้รถในปัจจุบันได้มาก รวมถึงส่งผลให้สภาพเศรษฐกิจ-สังคมในพื้นที่ดีขึ้นเนื่องจากเป็นการนำความเจริญมาสู่พื้นที่ โดยประชาชนที่อยู่ในจังหวัดสมุทรปราการสามารถใช้บริการรถไฟฟ้าเพื่อเดินทางเข้าสู่กรุงเทพฯ ได้โดยสะดวก ทั้งนี้ บริเวณสถานี E23 เคหะสมุทรปราการ ซึ่งเป็นสถานีสุดท้ายของโครงการ ได้กำหนดให้มีจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ซึ่งประกอบด้วยอาคารจอดรถ ลานจอดรถเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนถ่ายการเดินทางในรูปแบบต่าง ๆ เช่น รถยนต์ส่วนตัว รถโดยสารแท็กซี่ รถโดยสารประจำทาง หรือรถจักรยานยนต์ มาสู่การเดินทางโดยรถไฟฟ้าได้อย่างสะดวก ดังนั้น ดำเนินการโครงการจึงส่งผลดีต่อการคมนาคมขนส่ง	เกินมาตรฐานให้ใช้มาตรการห้ามรถยนต์ที่ไม่มีผู้โดยสารผ่านในช่วงเวลาเร่งด่วน (ช) จัดระบบการจราจรของถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุงให้สอดคล้องกับทิศทางการเดินรถของถนนสุขุมวิทซึ่งเป็นถนนสายหลักที่ประชาชนใช้ประโยชน์ (ซ) ติดตั้งไฟส่องสว่างเพื่อส่องมายังผิวถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุงเพื่อช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้ถนน (ฌ) ต้องดูแลรักษาผิวจราจรของถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุงให้อยู่ในสภาพดีเสมอ (ญ) จัดให้มีการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรให้เดินรถทางเดียวบริเวณถนนรอบพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง เพื่อให้ผู้ใช้ถนนสามารถปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง	

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงเบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
11. การคมนาคมและการขนส่ง (ต่อ)	ในพื้นที่โครงการ สำหรับการมีถนนโดยรอบพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงเป็นการเพิ่มความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชนที่อยู่ใกล้เคียง โดยไม่เป็นการกีดขวางการขึ้น-ลงของน้ำทะเลแต่อย่างใด รวมทั้งไม่มีการเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติมเนื่องจากใช้พื้นที่ภายในของศูนย์ซ่อมบำรุงตามที่กำหนดไว้เดิมอยู่แล้ว ดังนั้น การเพิ่มเติมให้บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงมีถนนโดยรอบจึงไม่ส่งผลกระทบด้านลบเพิ่มเติมต่อประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงแต่อย่างใด		
12. ระบบสาธารณูปโภค	<u>ระยะก่อสร้าง</u> การรื้อย้ายสาธารณูปโภคจะดำเนินการเป็นช่วง ๆ ตามแผนงานที่วางไว้ ซึ่งแต่ละช่วงจะใช้เวลาไม่นานนัก โดยก่อนที่จะดำเนินการรื้อย้ายจะมีการแจ้งให้ประชาชนที่จะได้รับผลกระทบได้ทราบถึงกำหนดการรื้อย้ายสาธารณูปโภคต่าง ๆ พร้อมทั้งจัดให้มีระบบทดแทนสาธารณูปโภคชั่วคราวเพื่อทดแทนระบบเดิมที่รื้อย้ายออกไป ดังนั้น ผลกระทบที่	<u>ระยะก่อสร้าง</u> (ก) ประสานงานกับหน่วยงานในพื้นที่ที่รับผิดชอบระบบสาธารณูปโภคที่ต้องมีการรื้อย้าย และหน่วยงานดังกล่าวต้องแจ้งให้ประชาชนทราบล่วงหน้าและกำหนดระยะเวลารื้อย้ายให้ชัดเจน (ข) จัดทำแบบรายละเอียดที่แสดงตำแหน่งและชนิดของสาธารณูปโภคเพื่อนำมากำหนดแผนงานที่ชัดเจน	-

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. ระบบสาธารณูปโภค (ต่อ)	เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับที่ไม่รุนแรง	(ค) จัดทางเท้าและทางเข้าชั่วคราวในกรณีที่ทางเข้าหรือทางเท้าได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายาธารณูปโภค (ง) การกำหนดตำแหน่งของสาธารณูปการต่าง ๆ (เช่น ป้ายรถเมล์ หรือตู้โปรษณีย์) ภายหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จต้องติดตั้งในจุดที่เหมาะสมให้พ้นจากวิถีทางเดินบริเวณทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้าเพื่อกระจายความคับคั่ง (จ) ติดตั้งหรือปรับปรุงไฟสัญญานเตือน ป้ายต่าง ๆ ที่เป็นสิ่งบริการเมืองให้มีสภาพสมบูรณ์และเป็นประโยชน์มากที่สุด (ฉ) ปิดกั้นขอบเขตบริเวณที่ทำการรื้อย้ายที่ชัดเจน รวมทั้งติดป้ายเตือน (ช) จัดให้มีทางเดินเท้าที่มีหลังคาบริเวณที่มีการก่อสร้างบันไดขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้า โดยต้องติดตั้งก่อนเริ่มกิจกรรมการก่อสร้าง	

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. ระบบสาธารณูปโภค (ต่อ)		(ช) หากมีการร้องเรียนจากประชาชนว่าการก่อสร้างโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อระบบสาธารณูปโภคในชุมชนจะต้องรีบดำเนินการแก้ไขในทันที (ฌ) จัดให้มีระบบระบายน้ำ รางระบายน้ำ (Gutter) และบ่อดักตะกอนขนาดเพียงพอที่จะรองรับน้ำฝนในพื้นที่ในบริเวณที่ก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทาง และศูนย์ซ่อมบำรุง ก่อนระบายออกสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ พร้อมทั้งดูแลบำรุงรักษาและขุดลอกตะกอนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลา	
	<u>ระยะดำเนินการ</u> เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้ประชาชนใช้บริการ จะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ของชุมชน รวมทั้งในช่วงก่อสร้างโครงการได้มีการรื้อย้ายและติดตั้งสาธารณูปโภคใหม่ทดแทนของเก่าที่รื้อย้ายออกไป ซึ่งทำให้เกิดการปรับปรุง	<u>ระยะดำเนินการ</u> ต้องไม่ระบายน้ำจากโครงสร้างโครงการลงในผิวจราจรด้านล่างโดยตรง	

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. ระบบสาธารณูปโภค (ต่อ)	ระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาระบบสาธารณูปโภคของหน่วยงานต่าง ๆ ที่รับผิดชอบเป็นผลทำให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้งานระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ มากขึ้นด้วย		
13. เศรษฐกิจ-สังคม	<u>ระยะก่อสร้าง</u> ในการก่อสร้างโครงสร้างระบบรางและสถานีนั้น ถึงแม้ว่าจะเลือกใช้วิธีการก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อการจราจรน้อยที่สุดแล้วก็ตาม แต่ในบางบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่นในช่วงเร่งด่วนอาจทำให้รถเกิดการชะลอตัว ทำให้เกิดการจราจรติดขัดได้บ้าง ตลอดจนอาจเป็นอุปสรรคต่อการใช้บาทวิถีในการสัญจร ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสภาวะเศรษฐกิจ-สังคมของประชาชนหรือชุมชนในจังหวัดสมุทรปราการได้บ้าง แต่จัดว่าเป็นผลกระทบในช่วงสั้น ๆ ที่ประชาชนยอมรับได้ เพราะหลังจากการเปิดดำเนินการโครงการจะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้การก่อสร้างโครงการอาจช่วยส่งเสริมให้แรงงาน	<u>ระยะก่อสร้าง</u> (ก) กำหนดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนตั้งอยู่บริเวณใกล้แนวเส้นทางมากที่สุด พร้อมมีป้ายและหมายเลขโทรศัพท์ติดไว้และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำตลอด 24 ชม. โดยเมื่อมีการร้องทุกข์ให้ดำเนินการจัดการแก้ไขปัญหาในทันที แล้วรวบรวมผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาอย่างน้อยเดือนละ1 ครั้ง เพื่อเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในช่วงดำเนินการก่อสร้างทุกครั้งและแจ้งผู้ร้องเรียนให้รับทราบความคืบหน้าและผลการดำเนินการทุกครั้งภายหลังจากที่ได้ดำเนินการแก้ไขหรือเยียวยาเรื่อง	<u>ระยะก่อสร้าง</u> สำรวจข้อมูลในสนามโดยการสัมภาษณ์ประชาชนบริเวณพื้นที่โครงการ, สถานประกอบการ, ศาสนสถาน, สถานศึกษาที่อยู่ใกล้เคียง, หน่วยงานราชการที่อยู่ใกล้เคียง, ผู้นำชุมชน และผู้ใช้บริการ ปีละ 1 ครั้ง ทุกปีในช่วงก่อสร้าง 4 ปีแรก จำนวน 500 ชุด/ปี

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	ท้องถิ่นมีงานทำ ทำให้สภาพเศรษฐกิจ-สังคมของชุมชนดีขึ้นในภาพรวม	ร้องเรียนดังกล่าวแล้วเสร็จเป็นกรณีๆ ไป (ข) กำหนดให้ดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด (ค) รับฟังข้อเสนอแนะการแก้ไขปัญหาจากสาธารณชน เพื่อนำไปเป็นข้อมูลป้องกันอุบัติเหตุจากการก่อสร้าง (ง) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนที่จะผ่านพื้นที่ก่อสร้างไปใช้เส้นทางอื่น เพื่อลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ (จ) ประชาสัมพันธ์เผยแพร่เกี่ยวกับแผนงานก่อสร้างแก่ประชาชนที่อาศัยใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการผ่านสื่อต่าง ๆ เป็นระยะ ๆ โดยใช้สื่อที่ประชาชนเข้าถึงได้ง่าย (ฉ) ติดตั้งเครื่องป้องกันหรือตาข่ายกั้นบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยเฉพาะบริเวณก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้า (ช) ประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อดำเนินการที่สอดคล้องและแก้ไขปัญหาร่วมกันในระหว่างการก่อสร้าง	

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		(ช) เผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนเข้าใจในลักษณะและขั้นตอนในระยะก่อสร้าง โดยเฉพาะระบบป้องกันภัยและลักษณะป้าย/สัญญาณเตือนต่างๆ ตลอดจนเส้นทางเบี่ยง/ทางสำรองในพื้นที่ เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบ พร้อมทั้งจัดเจ้าหน้าที่โครงการดูแลและอำนวยความสะดวกด้านการจราจรระหว่างที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง (ฌ) พยายามหลีกเลี่ยงการกีดขวางหรือรบกวนพื้นที่ใกล้เคียง แต่หากไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ จะต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า และหาวิธีแก้ไขหรือทดแทนและอำนวยความสะดวกให้ (ญ) ต้องอบรมและควบคุมดูแลพฤติกรรมของคนงานอย่างใกล้ชิดเพื่อให้ทราบและปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับอย่างเคร่งครัด เพื่อมิให้ก่อความเดือดร้อนรำคาญหรือเกิดปัญหาขัดแย้งแก่ประชาชนในพื้นที่	

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		(ฎ) สำรวจทัศนคติ ข้อเสนอแนะ และข้อคิดเห็นของประชาชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการ เพื่อนำมาพิจารณาประกอบในการพัฒนาการปฏิบัติงานและปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน และมีประสิทธิภาพมากขึ้น (ฏ) ตั้งหน่วยรับเรื่องราวร้องทุกข์ที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการที่สำนักงานเขตเพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบต่างๆ เพื่อเร่งแก้ไขและอำนวยความสะดวกให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ (ฐ) ประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อแจ้งวัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน โดยดำเนินการก่อนการปฏิบัติการใด ๆ ในพื้นที่อย่างน้อย 1 เดือน และหารือร่วมกันเป็นระยะเพื่อดำเนินการที่สอดคล้องและแก้ไขปัญหาร่วมกันในระหว่างการก่อสร้าง	

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และดุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		(ฑ) จัดตั้งหน่วยมวลชนสัมพันธ์เพื่อสร้างความเข้าใจอันดีซึ่งกันและกันระหว่างโครงการและประชาชน เพื่อเผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนเข้าใจในลักษณะโครงการ โดยจัดให้มีการประชุมรับทราบข้อมูล และรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเพื่อนำมาประกอบการกำหนดแผนงานที่ชัดเจน ให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้อย่างแท้จริง (ฒ) ในระหว่างการก่อสร้างประชาชนบางส่วนมีความกังวลเรื่องความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ผู้รับเหมาควรจัดให้มีเวรยามบริเวณพื้นที่โครงการเพื่อสอดส่องดูแลในด้านความปลอดภัยตลอดเวลา (ณ) ร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ของชุมชน เช่น การบริจาคทุนการศึกษา การให้ทุนการแข่งขันกีฬา เป็นต้น (ด) กรณีมีการร้องเรียนเกิดขึ้นต้องให้ความสำคัญในการแก้ปัญหาอย่างจริงจังและโดยเร็ว	

[redacted]

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 ช่วยบรรเทาสภาพการจราจรและภาวะน้ำมันราคาแพงที่เข้าสู่ภาวะวิกฤตในปัจจุบัน ซึ่งจะเป็นผลดีต่อสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ-สังคม ตลอดจนสุขภาพกายและสุขภาพจิตของประชาชนในพื้นที่ นอกจากนั้นจากผลการสำรวจทัศนคติของผู้ได้รับผลกระทบบริเวณแนวเส้นทางทั้ง 4 กลุ่ม คือ ครัวเรือน สถานประกอบการ ผู้สัญจรไป-มา และผู้ใช้รถไฟฟ้าบีทีเอส ณ สถานีปลายทาง พบว่าส่วนใหญ่ยอมรับโครงการ โดยเห็นว่าจะทำให้การคมนาคมสะดวกรวดเร็วขึ้น ลดปัญหาการจราจร และประชาชน	<u>ระยะดำเนินการ</u> (ก) ต้องมีการตรวจสอบสภาพรถไฟฟ้า ระบบห้ามล้อให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ตลอดเวลา เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้โดยสาร (ข) การเปิดไฟหน้ารถไฟฟ้าในช่วงเวลากลางคืนต้องอยู่ในระดับที่ไม่ส่องเข้าไปยังอาคารข้างเคียง (ค) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารเข้าใจขั้นตอนการใช้บริการอย่างต่อเนื่อง (ง) จัดให้มีการรักษาความปลอดภัยบริเวณลานจอดรถรวมทั้งทางเดินเข้า-ออกอาคาร (จ) สำรวจความคิดเห็นของประชาชนเพื่อรับทราบปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ เพื่อ	<u>ระยะดำเนินการ</u> สำรวจข้อมูลในสนามโดยการสัมภาษณ์ประชาชนบริเวณพื้นที่โครงการ, สถานประกอบการ, ศาสนสถาน, สถานศึกษาที่อยู่ใกล้เคียง, หน่วยงานราชการที่อยู่ใกล้เคียง, ผู้นำชุมชนและผู้ใช้บริการ หลังจากเปิดใช้แนวเส้นทางให้ติดตามผลทุก 3 ปี จนถึงปีสุดท้าย (ปีที่ 30) รวม 10 ครั้ง

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	ได้รับประโยชน์ รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะว่าควรเปิดใช้บริการโดยเร็ว และควรขยายเส้นทางไปนอกเขตเมือง สำหรับผลกระทบอาจเกิดจากการที่สถานีบดบังหน้าอาคารประกอบธุรกิจการค้า ซึ่งในการออกแบบโดยลดขนาดความกว้างของสถานีจาก 22.5 ม. เหลือเพียง 21.15 ม. ในขณะที่ถนนสุขุมวิทช่วงที่อยู่ในตัวเมืองกว้าง 6 ช่องจราจร หรือประมาณ 20.5 ม. และมีเขตทางกว้าง 24.5 ม. ดังนั้น ทางขึ้น-ลงของสถานีรถไฟฟ้าจึงไม่บดบังด้านหน้าของร้านค้า โดยยังสามารถประกอบธุรกิจได้เช่นเดิมและเป็นผลดีต่อธุรกิจเนื่องจากมีผู้สัญจรโดยรถไฟฟ้าผ่านร้านค้ามากขึ้น ประกอบกับได้พยายามออกแบบให้โครงสร้างของสถานีโปร่งโล่งตา จึงไม่สร้างสภาวะหรือผลกระทบดังกล่าวต่อธุรกิจอาคารพาณิชย์บริเวณสถานี	นำมาดำเนินการและแก้ไขให้เหมาะสม (ฉ) ประชาสัมพันธ์การดำเนินโครงการในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งแผ่นพับ ป้ายประชาสัมพันธ์ และสื่อต่าง ๆ เช่น วิทยุหนังสือพิมพ์ เป็นต้น (ช) ร่วมกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน เช่น การให้ทุนการศึกษากับโรงเรียนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ การทอดผ้าป่าหรือกฐินในวัดที่อยู่ใกล้โครงการ เป็นต้น (ซ) จัดให้มีการดูงานหรือทัศนศึกษาในโครงการ เพื่อให้ทราบลักษณะการดำเนินงานของโครงการ โดยเน้นกลุ่มเป้าหมายผู้นำชุมชน เยาวชน นักเรียน เป็นต้น	

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
14. การโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สิน	<u>ระยะก่อสร้าง</u> • การก่อสร้างแนวเส้นทางจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินและทรัพย์สินของประชาชน ซึ่งต้องจ่ายค่าทดแทนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง เป็นที่ดิน 102 แปลง พื้นที่ 149 ไร่ 5.4 ตร.วา 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 บริเวณสำโรง แนวเส้นทางช่วงสามแยกการไฟฟ้า และแนวเขตทางบางส่วน โดยเมื่อพิจารณาในภาพรวมเป็นการช่วยลดผลกระทบต่อผู้ที่เคยถูกเวนคืนส่วนใหญ่ ทำให้มีผู้ได้รับ	<u>ระยะก่อสร้าง</u> (ก) ประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อแจ้งวัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน โดยดำเนินการก่อนการปฏิบัติการใดๆ ในพื้นที่อย่างน้อย 1 เดือน (ข) ประชาสัมพันธ์เผยแพร่การดำเนินโครงการผ่านสื่อต่างๆ เป็นระยะๆ (ค) สำรวจทัศนคติ ข้อเสนอแนะ และข้อคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ศึกษา เพื่อนำมากำหนดกรอบและแผนงานที่ชัดเจน ให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้อย่างแท้จริงและสามารถนำมาใช้ในการปฏิบัติงานในขั้นตอนต่างๆ โดยเฉพาะการจ่ายค่าทดแทนได้อย่างเป็นธรรม (ง) ให้ รฟม. ดำเนินกิจกรรมประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อสร้างความเข้าใจและแจ้งสิทธิที่ควร	

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
14. การโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สิน (ต่อ)	ผลกระทบด้านการโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สิน อันเนื่องมาจากการเวนคืนน้อยลง ทำให้ผู้ที่ไม่ถูกเวนคืนยังคงใช้ประโยชน์ในพื้นที่ได้เช่นเดิม แต่อย่างไรก็ตาม ประชาชนส่วนหนึ่งยังคงได้รับผลกระทบด้านการโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สิน ซึ่งอาจได้รับผลกระทบต่อความเป็นอยู่และการประกอบอาชีพ ดังนั้น ทางโครงการจึงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านการโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สินที่กำหนดไว้ เพื่อให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด	จะได้รับ ขั้นตอนการชดเชยที่ดินและทรัพย์สินให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ	
	<u>ระยะดำเนินการ</u> หลังการจ่ายค่าทดแทนที่เหมาะสม ยุติธรรม รวดเร็ว และดำเนินการโยกย้ายไปแล้วจนสามารถก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดใช้งาน จะไม่มีปัญหาการเวนคืนและการจ่ายค่าทดแทนอีกแล้ว แต่อาจมีปัญหาด้านการประกอบอาชีพอยู่บ้างหากที่อยู่หรือที่ดินใหม่ไม่สามารถทำรายได้ให้ได้เท่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งอาจเป็นปัญหาเนื่องมาจาก	-	-

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
14. การโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สิน (ต่อ)	ทำเลที่ตั้ง นอกจากนี้อาจมีปัญหาจากการเปลี่ยนแปลงสภาพสังคมของผู้ที่ถูกโยกย้ายไป ได้แก่ การถูกตัดขาดจากสังคม/ชุมชนเดิม การปรับตัวของที่อยู่อาศัยและที่ประกอบอาชีพตลอดจนสถานศึกษาใหม่ปัญหาความเดือดร้อนรำคาญและความเสียหายในเชิงความรู้สึกได้		
15. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	<u>ระยะก่อสร้าง</u> • ฝุ่นละออง ปริมาณฝุ่นละอองรวมที่จะเกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างทางวิ่งยกระดับบริเวณด้านหน้าพิพิธภัณฑ์ช้างเอราวัณจะมีค่าเฉลี่ยประมาณ 0.224 มก./ลบ.ม. ซึ่งยังไม่เกินค่ามาตรฐาน นอกจากนี้ ปริมาณฝุ่นละอองจะเกิดขึ้นไม่คงที่ตลอดทั้งวันในช่วงเวลาดำเนินการก่อสร้าง ประกอบกับลักษณะของดินชั้นบนในพื้นที่ศึกษาเป็นดินเหนียว เมื่อมีการขุดขึ้นมาการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจะค่อนข้างต่ำ เนื่องจากมีลักษณะอนุภาคที่เกาะติดกันแน่นและความชื้นอยู่สูง	<u>ระยะก่อสร้าง</u> (ก) ควบคุมการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองให้เป็นไปตามรายละเอียดของมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันการรบกวนต่อการประกอบภารกิจของพระสงฆ์ โดยเฉพาะการก่อสร้างช่วงที่อยู่ใกล้เคียงศาสนสถานต่าง ๆ ทุกแห่ง (ข) ควบคุมระดับความสั่นสะเทือนและเสียงให้เป็นไปตามรายละเอียดของมาตรการป้องกันและลด	-

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
15. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	ดังนั้น ผลกระทบจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองอันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการจึงจัดอยู่ในระดับต่ำ ส่วนบริเวณวัดอโศการาม พบว่าปริมาณฝุ่นละอองรวมที่จะเกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงบริเวณวัดอโศการาม จะมีค่าประมาณ 0.30 มก./ลบ.ม. ซึ่งยังคงไม่เกินค่ามาตรฐาน ดังนั้นในระยะก่อสร้างฝุ่นละอองรวมที่เกิดขึ้นจะส่งผลกระทบต่อวัดอโศการามในระดับต่ำ • เสียง พิพิธภัณฑ์ช้างเอราวัณ จะได้รับระดับเสียง (Leq) จากการเจาะเสาเข็มประมาณ 69.2 dB(A) ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐาน ซึ่งกิจกรรมการก่อสร้างโดยเฉพาะการเจาะเสาเข็มจะดำเนินการในช่วงกลางวันและไม่ได้เกิดขึ้นตลอด 24 ชั่วโมง โดยใช้เวลาก่อสร้างแต่ละแห่งประมาณ 2 สัปดาห์ นอกจากนี้ระดับเสียงสูงสุด (Peak) จะเกิดเป็นระยะสั้นๆ ไม่เกิน 1 นาที และไม่ต่อเนื่องดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงค่อนข้างต่ำ ส่วนวัดอโศการาม จะได้รับระดับเสียง (Leq) จากการเจาะเสาเข็มประมาณ 63.7 dB(A) ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐาน และการก่อสร้างฐานรากจะกระทำในระยะเวลาอันสั้น	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมด้านความสั่นสะเทือนและเสียงอย่างเคร่งครัดเพื่อป้องกันความเสียหายอันเกิดจากความสั่นสะเทือนและเสียง	

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
15. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	และไม่ต่อเนื่อง จึงไม่ส่งผลต่อกิจกรรมของวัดอโศการาม • **ความสั่นสะเทือน** ตามมาตรฐานของ German DIN 4150 ความสั่นสะเทือนจากการเจาะเสาเข็มจะมีผลต่อสิ่งปลูกสร้างหรือโครงสร้างอาคารที่สามารถรับแรงสั่นสะเทือนได้น้อย โดยเฉพาะอาคารเก่าแก่ กับอาคารที่อยู่ในระยะห่างจากพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 10 ม. ซึ่งพิพิธภัณฑ์อยู่ห่างจากแนวเส้นทางประมาณ 50 ม. ประกอบกับความเร็วอนุภาคสูงสุดจากเครื่องเจาะเสาเข็มมีค่าประมาณ 0.3มม./วินาที ซึ่งอยู่ในระดับต่ำ มนุษย์รู้สึกได้เพียงเล็กน้อย และไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งปลูกสร้าง จึงไม่ส่งผลกระทบต่อพิพิธภัณฑ์ช้างเอราวัณแต่อย่างใด ส่วนวัดอโศการามมีระยะห่างจากแนวเขตที่ดินของศูนย์ซ่อมบำรุงประมาณ 250 ม. ประกอบกับความเร็วอนุภาคสูงสุดจากเครื่องเจาะเสาเข็มมีค่าประมาณ0.2 มม./วินาที ซึ่งอยู่ในระดับต่ำ มนุษย์รู้สึกได้เพียงเล็กน้อย และไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งปลูกสร้า.จึงไม่ส่งผลกระทบต่อวัดอโศการามแต่อย่างใด		

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
15. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	<u>ระยะดำเนินการ</u> เมื่อโครงการเปิดดำเนินการพิพิธภัณฑ์ช้างเอราวัณและวัดอโศการาม จะไม่ได้รับผลกระทบทางลบใดๆ เนื่องจากอยู่ห่างจากแนวเส้นทางโครงการและศูนย์ซ่อมบำรุง ทั้งนี้ แนวเส้นทางจะก่อให้เกิดประโยชน์ในการอำนวยความสะดวกให้กับผู้เดินทางมาเยี่ยมชม โดยช่วยให้การเดินทางจากกรุงเทพมหานครมายังพื้นที่สถานที่ทั้ง 2 แห่ง ได้สะดวกรวดเร็วมากขึ้น ทำให้เกิดแรงจูงใจให้นักท่องเที่ยวจากพื้นที่อื่นๆ เข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดสมุทรปราการมากขึ้น ซึ่งเป็นผลดีต่อทั้งการส่งเสริมและอนุรักษ์สถานที่สำคัญการท่องเที่ยว รวมถึงเป็นการทำให้สภาพเศรษฐกิจของพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการดีขึ้นอีกด้วย	-	-

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
16. การท่องเที่ยวและทัศนียภาพ	<u>ระยะก่อสร้าง</u> ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ได้แก่ ในกรณีที่ถนนสุขุมวิทที่เป็นถนนที่นำไปสู่แหล่งท่องเที่ยวถูกใช้เป็นเส้นทางลำเลียงและขนส่งวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้าง และมีการก่อสร้างองค์ประกอบของโครงการ เช่น โครงสร้างระบบราง และสถานี เป็นต้น จะก่อให้เกิดความไม่สะดวกในการเดินทางไปแหล่งท่องเที่ยวทั้งในและนอกพื้นที่ศึกษา นอกจากนั้นสภาพพื้นที่ก่อสร้างซึ่งมีกิจกรรมและ เครื่องจักรกล เครื่องยนต์ขนาดใหญ่ กองหินดินทราย กิจกรรมการเปิดหน้าดิน มีการสร้างตอม่อ การสร้างฐานราก การเจาะเสาเข็ม และการสร้างโครงร่างนั่งร้านและเครนเพื่อหล่อเสาเข็มในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้ทัศนียภาพของพื้นที่ซึ่งเดิมบางส่วนเป็นพื้นที่โล่งเปลี่ยนไป ดูระเกะระกะมีโครงสร้างที่มีความสูงจากพื้นดิน อย่างไรก็ตาม การก่อสร้างในแต่ละแห่งจะใช้เวลาไม่นานนักรวมทั้งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะมีการปรับสภาพพื้นที่และจัดระเบียบพื้นที่ให้เรียบร้อยตามเดิม ดังนั้นจึงมีผลกระทบไม่รุนแรง	<u>ระยะก่อสร้าง</u> รักษาความสะอาดและจัดระเบียบพื้นที่ก่อสร้างดังนี้ คือ • กั้นรั้วสูงกว่าระดับสายตาของผู้สัญจรไป-มา • เก็บขยะมูลฝอยออกจากพื้นที่โดยสม่ำเสมอ กองวัสดุก่อสร้างให้เป็นสัดเป็นส่วน มีผ้าหรือพลาสติกคลุมให้มิดชิด	-

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
16. การท่องเที่ยวและทัศนียภาพ (ต่อ)	<u>ระยะดำเนินการ</u> • ผลกระทบต่อแหล่งท่องเที่ยว เมื่อมีโครงการจะช่วยส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยว โดยสร้างความสะดวกรวดเร็วให้กับนักท่องเที่ยวและผู้ที่ต้องการเดินทางมายังจังหวัดสมุทรปราการ รวมทั้งสามารถใช้เส้นทางรถไฟฟ้าจากกรุงเทพมหานครเชื่อมต่อมายังเส้นทางโครงการได้ด้วย ทั้งนี้ สำหรับสถานที่ที่ไม่ได้อยู่ติดกับแนวเส้นทาง เช่น ฟาร์มจระเข้และสวนสัตว์สมุทรปราการ เมืองโบราณ สถานตากอากาศบางปู สามารถเดินทางมาเพื่อที่จะเดินทางต่อโดยระบบขนส่งรูปแบบอื่น โดยสามารถช่วยลดระยะเวลาในการเดินทางลงไปได้ในระดับหนึ่ง อีกทั้งในอนาคตทางผู้ให้บริการรถไฟฟ้าหรือผู้ประกอบกิจการแหล่งท่องเที่ยวอาจเพิ่มการบริการรถรับ-ส่งระหว่างสถานีกับแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ดังนั้น การมีระบบขนส่งมวลชนโดยรถไฟฟ้าจะช่วยพัฒนาเมืองและรองรับการท่องเที่ยว ทำให้เกิดแรงจูงใจให้นักท่องเที่ยวมาเยี่ยมเยือนแหล่งท่องเที่ยวมากขึ้น ซึ่งเป็นผลดี	<u>ระยะดำเนินการ</u> (ก) ดำเนินการปลูกต้นไม้ตามผังภูมิทัศน์และผังการจัดสวนหย่อมที่กำหนดไว้สำหรับบริเวณต่าง ๆ (ข) ตรวจสอบ ดูแล และบำรุงรักษาต้นไม้และสวนเป็นประจำสม่ำเสมอและปลูกเสริมเมื่อพบว่ามีต้นใดตายลง	-

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
16. การท่องเที่ยวและทัศนียภาพ (ต่อ)	ต่อทั้งการท่องเที่ยวและภาวะเศรษฐกิจของพื้นที่จังหวัด • **ผลกระทบต่อทัศนียภาพและคุณค่าความงาม** การประเมินผลกระทบของโครงการต่อทัศนียภาพเมือง โดยใช้ภาพเชิงซ้อนของโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้าลงในทัศนียภาพปัจจุบัน บริเวณสถานที่สำคัญหรือชุมชนหนาแน่น โดยพิจารณาจากตัวแปรหลักที่ใช้ในการวิเคราะห์คุณค่าของทัศนียภาพและการรับรู้ของผู้คน พบว่าโครงสร้างของเสาและทางยกระดับของรถไฟฟ้า โดยทั่วไปมีผลกระทบต่อทัศนียภาพเมืองไม่มากนัก ส่วนใหญ่มีความสูงอยู่ในระดับ 15 ม. ซึ่งมีผลกระทบค่อนข้างน้อยถึงปานกลาง นอกจากบริเวณที่ผ่านวงแหวนกาญนาภิเษกที่ต้องยกระดับทางวิ่งของรถไฟฟ้าให้สูงขึ้นประมาณ 26 ม. จากพื้นดิน ดังนั้นโครงสร้างทางยกระดับจึงส่งผลต่อทัศนียภาพเมืองทางด้านความเปิดโล่งความเป็นระเบียบของเมือง และแสงสว่างตามธรรมชาติ สำหรับผลกระทบต่อแนวมองหรือการมองเห็น		

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
16. การท่องเที่ยวและทัศนียภาพ (ต่อ)	(Visibility) ของประชาชนที่สัญจรผ่าน โดยโครงสร้างของโครงการที่สูงจากพื้นดินเหล่านี้จะบดบังการมองเห็นและบางส่วนของมุมมองในระดับต่าง ๆ กัน ผลกระทบต่อภาพที่มองเห็นหรือทัศนียภาพ (Visual context) นี้เกิดขึ้นเมื่อผู้มองมองเข้าสู่โครงการทำให้โครงสร้างของโครงการเป็นส่วนหนึ่งในภาพที่มองเห็นหรือทัศนียภาพนั้นด้วย ทั้งนี้ ระดับของ ผลกระทบนี้ขึ้นอยู่กับขนาด ความสูง วัสดุสีผิวที่เลือกใช้ และระยะห่างจากจุดสังเกต (D) และความสูงของโครงสร้าง (H) ซึ่งทำให้เกิดมุมมองขึ้นเมื่อมองไปยังจุดสูงสุดของโครงสร้างส่วนที่บังสายตาอยู่ อย่างไรก็ตาม วัสดุสีผิวที่เลือกใช้สำหรับโครงสร้างจะใช้สีอ่อนทำให้เกิดความกลมกลืนกับทัศนียภาพเดิม รวมทั้งการออกแบบโครงสร้างใช้หลักการออกแบบเมือง (Urban Design) เน้นความโปร่งตาและเรียบง่าย ทำให้ผลกระทบด้านทัศนียภาพอยู่ในระดับต่ำ ในขณะที่บริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง ส่วนใหญ่มีผลกระทบน้อย เนื่องจาก		

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
16. การท่องเที่ยวและทัศนียภาพ (ต่อ)	เป็นพื้นที่ชานเมืองความหนาแน่นของชุมชนริมถนนจึงยังมีไม่มากนักส่วนโครงสร้างของสถานีมีผลกระทบมากกว่าทางยกระดับโดยเฉพาะต่อแนวมอง ความเปิดโล่ง และแสงสว่างตามธรรมชาติ เนื่องจากมีความกว้าง 21.15 ม. ในขณะที่ทางวิ่งมีความกว้าง 8.4 ม.		
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย	<u>ระยะก่อสร้าง</u> ปัญหาฝุ่นละอองที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง เช่น การขุดดิน การปรับพื้นที่ การขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ต่างๆ ทำให้เกิดปัญหาต่อสุขภาพโดยเฉพาะระบบหายใจและปัญหาของการมองเห็น ส่งผลกระทบต่อคนงานและประชาชนในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ใกล้เคียงตลอดแนวเส้นทาง อย่างไรก็ตาม จากการประเมินผลกระทบจากฝุ่นละอองบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง พบว่ามีค่าไม่เกินมาตรฐานคุณภาพอากาศ แต่เนื่องจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างทางวิ่งยกระดับ สถานีรถไฟฟ้า และจุดเชื่อมต่อการเดินทาง อยู่บริเวณถนนสุขุมวิทที่ในบางวันมีค่าปริมาณฝุ่นละอองเกินมาตรฐาน	<u>ระยะก่อสร้าง</u> (ก) แบ่งเขตบริเวณก่อสร้างเป็นเขตก่อสร้าง เขตจัดเก็บเครื่องมือและวัสดุอุปกรณ์ และเขตเก็บกองวัสดุที่ไม่ใช้แล้ว (ข) ติดป้ายสัญลักษณ์และป้ายเตือนภัยขนาดที่ชัดเจนในบริเวณที่อาจเกิดอันตราย (ค) จัดเวรยามรักษาความปลอดภัยตลอด 24 ชม. คอยตรวจตราและควบคุมการจราจรภายในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง (ง) จัดให้มีรั้วทึบสูงอย่างน้อย 2 เมตร กั้นตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมติดตั้งไฟกระพริบบริเวณริมรั้ว	<u>ระยะก่อสร้าง</u> • ตรวจสุขภาพทั่วไปของพนักงานก่อนก่อสร้างโครงการ 1 ครั้ง และตรวจเป็นประจำปีละ 1 ครั้ง • บันทึกและจัดทำรายงานประวัติสุขภาพของคนงาน • ตรวจสอบการเจ็บป่วยของคนงาน • ตรวจสอบบันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ (รง.504) จากสถานบริการสาธารณสุขใกล้เคียงปีละ 1 ครั้ง

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)	อันเนื่องมาจากยานพาหนะที่ในบางวันมีค่าเกินมาตรฐานอยู่แล้ว อันเนื่องมาจากยานพาหนะที่มีจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม เนื่องจากกิจกรรมในการก่อสร้างหลักที่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง คือกิจกรรมที่มีการเปิดหน้าดินเพื่อก่อสร้างฐานราก จะมีการดำเนินงานเพียงช่วงเวลาสั้นๆ รวมทั้งปริมาณฝุ่นละออง จากกิจกรรมการก่อสร้างจะเกิดขึ้นไม่คงที่ตลอดทั้งวัน ประกอบกับลักษณะของดินชั้นบนในพื้นที่ศึกษาเป็นดินเหนียว เมื่อมีการขุดขึ้นมา การฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจะค่อนข้างต่ำ ส่วนค่า ความเข้มข้นของสารมลพิษที่เจือปนอยู่ในอากาศ ส่วนใหญ่จัดว่ายังอยู่ในระดับต่ำและไม่เกินค่ามาตรฐาน คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปตามที่กฎหมาย กำหนด ดังนั้นผลกระทบจากสารมลพิษที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างทั้งหมด จึงจัดอยู่ในระดับปานกลางถึงต่ำ • ผู้อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง จะได้รับผลกระทบระดับเสียงสูงสุดจากการเจาะเสาเข็มเกินค่ามาตรฐาน Leq 24 ชั่วโมง (70 dB(A)) ปัญหาของ	รอบเขตก่อสร้าง (จ) จัดให้มีแสงสว่างในพื้นที่ก่อสร้างตลอดช่วงเวลากลางคืน พร้อมทั้งติดตั้งไฟส่องทางบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าภายหลังจากที่ก่อสร้างโครงการเสร็จสิ้น (ฉ) จัดให้มีถังเคมีดับเพลิงบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ในบริเวณที่เสี่ยงต่อการเกิดเพลิงไหม้ (ช) จัดอบรมพนักงานเกี่ยวกับการใช้เครื่องมือ เครื่องจักรต่างๆ ให้ถูกต้อง ซึ่งจะทำให้เกิดประสิทธิภาพที่ดีในการทำงาน และเกิดความปลอดภัยต่อปฏิบัติงานด้วย (ซ) จัดให้มีวิศวกรความปลอดภัยและเจ้าหน้าที่ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง (ฌ) พนักงานจะต้องปฏิบัติตามกฎความปลอดภัยสำหรับเครื่องมือเครื่องจักรที่มีการใช้ไฟฟ้าและเชื้อเพลิงอย่างเคร่งครัด	• บันทึกการบาดเจ็บ และอุบัติเหตุ พร้อมจัดทำรายงานอุบัติเหตุที่เกิดในพื้นที่ก่อสร้างและผู้อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างตลอดจนผู้ใช้เส้นทางและผู้ใช้ทางเท้า โดยดำเนินการก่อนคนงานเข้าปฏิบัติงานและปีละ 1 ครั้งระหว่างการก่อสร้างโครงการ

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)	เสียงนั้นมีผลต่อสภาพการได้ยิน และอาจทำให้เกิดโรคหูเสื่อมทำให้เกิดความพิการของหูได้ ซึ่งหากได้ยินในระยะเวลาสั้นๆ จะทำให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญ ซึ่งในความเป็นจริง กิจกรรมการก่อสร้างส่วนใหญ่จะดำเนินการในช่วงกลางวันและไม่ได้เกิดขึ้นตลอด 24 ชั่วโมง ผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่มีต่อชุมชนอยู่ในระดับปานกลางถึงระดับต่ำ ซึ่งเมื่อโครงการดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบจะทำให้ผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่มีต่อชุมชนอยู่ในระดับต่ำที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ • คนงานในพื้นที่เมื่อเกิดการเจ็บป่วยอาจก่อให้เกิดปัญหาด้านการให้บริการของสถานพยาบาลบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ดังนั้น ผู้รับเหมาต้องดำเนินการจัดเตรียมหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นในพื้นที่ก่อสร้างทั้งนี้ ผู้รับเหมาจะต้องประสานงานโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลใกล้เคียงไว้ด้วยเพื่อส่งต่อผู้ป่วยมา	(ญ) ก่อนและหลังใช้เครื่องมือเครื่องจักรทุกครั้ง ต้องมีการตรวจสอบหรือซ่อมแซมแก้ไขเพื่อให้การใช้งานเป็นไปอย่างปกติ (ฎ) ปฏิบัติตามกฎหมายด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด (ฏ) จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้เหมาะสมกับการทำงานแต่ละประเภท (ฐ) กำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับระเบียบข้อบังคับสำหรับการทำงานเพื่อความปลอดภัย (ฑ) จัดให้มีรถฉุกเฉินเตรียมพร้อมไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้างตลอดเวลา (ฒ) จัดให้มีการประกันอุบัติเหตุหมู่แก่คนงานและพนักงานทุกคน (ณ) ประกันภัยรถยนต์และเครื่องจักรกลที่ใช้ในการก่อสร้างและประกันความเสียหายจากกิจกรรมการก่อสร้างทุกขั้นตอน ซึ่งจะเกิดต่อทรัพย์สินหรือบุคคล	

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)	รับการรักษา โดยเฉพาะกรณีเกิดอุบัติเหตุที่เกินความสามารถของหน่วยปฐมพยาบาล • อุบัติเหตุและการบาดเจ็บของคนงานจากการทำงาน คาดว่าจะมาจากกิจกรรมจากการขนส่งและกิจกรรมก่อสร้างที่ขาดการระมัดระวัง โดยเฉพาะเมื่อใช้เครื่องจักรกลหรือเครื่องยนต์ ซึ่งผู้รับเหมาจะต้องดำเนินการป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้น หากดำเนินการตามที่กำหนดไว้ คาดว่าผลกระทบต่อสภาวะการณ์ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยจะอยู่ในระดับต่ำ • อุบัติเหตุที่อาจเกิดกับประชาชนคาดว่าอาจมาจากการสัญจรไป-มา ในเส้นทางคมนาคมใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง แล้วอาจมีสิ่งกีดขวาง หรือสภาพผิวจราจรไม่ดีเช่นเดิม โดยเฉพาะในเวลากลางคืนหรือเข้าไปในเขตพื้นที่ก่อสร้างโดยไม่รู้ตัว ดังนั้นผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องดำเนินการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบ	(๒) จัดตั้งหน่วยงานปฐมพยาบาลเบื้องต้นที่สำนักงานโครงการ และประสานงานกับโรงพยาบาลต่าง ๆ ส่วงหน้า ได้แก่ โรงพยาบาลสมุทรปราการ โรงพยาบาลปากน้ำ โรงพยาบาลเมืองสมุทร โรงพยาบาลปิยะมินทร์ โรงพยาบาลจุฬารัตน์ เป็นต้น เพื่อรับผู้ป่วยกรณีฉุกเฉินจากโครงการ (๓) จัดการด้านอนามัยสิ่งแวดล้อมบริเวณสถานที่ก่อสร้างและที่พักคนงานให้ถูกสุขลักษณะให้เป็นไปตามข้อเสนอแนะของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย (วสท.) และข้อกำหนดของกระทรวงสาธารณสุข โดยดำเนินการ ดังนี้ • จัดให้มีน้ำดื่มและน้ำใช้ที่สะอาดให้กับคนงานอย่างเพียงพอในพื้นที่ก่อสร้างโดยคิดปริมาณน้ำดื่มเฉลี่ย 5 ลิตร/คน/วัน สำหรับปริมาณน้ำใช้คิดเฉลี่ย 50 ลิตร/คน/วัน • จัดให้มีห้องน้ำห้องส้วมที่สำนักงานโครงการชั่วคราว	

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)	ให้เพียงพอเพื่อความปลอดภัยของผู้สัญจรไป-มา	และที่พักคนงานอย่างเพียงพอ ในอัตราส่วน คนงาน 15 คน/ 1 ห้อง • จัดให้มีรางระบายน้ำทิ้งและบ่อพักน้ำทิ้งจากที่พักคนงานก่อนระบายออกสู่ภายนอกพื้นที่ก่อสร้าง • จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยเพียงพอ ถูกสุขลักษณะ และมีการจัดการรวบรวมและกำจัดมูลฝอยให้เหมาะสม โดยประสานหน่วยงานท้องถิ่นมาจัดเก็บไปกำจัดไม่ให้มีการกองมูลฝอยหรือเผาในที่โล่ง • ห้ามกองวัสดุก่อสร้างบริเวณริมถนนหรือในพื้นที่สัญจรไปมาของประชาชน ต้องจัดอยู่ในพื้นที่ก่อสร้างและให้เป็นสัดเป็นส่วน (๓) ดำเนินการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ดังนี้ • ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ และยานพาหนะก่อนการปฏิบัติงานทุกครั้ง เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับคนงานและเพื่อควบคุม	

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)		ระดับเสียงให้อยู่ในระดับปกติของเครื่องจักรนั้น • จัดให้มีป้ายสัญลักษณ์ด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ในบริเวณพื้นที่โครงการ และปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด • จัดให้มีป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณจราจรบอกให้ทราบถึงตำแหน่งพื้นที่ก่อสร้าง • จัดให้มีแสงสว่างในเขตพื้นที่ก่อสร้างเพื่อความปลอดภัยในการสัญจรไปมาและจัดให้มีไฟกระพริบในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้เห็นชัดเจนในเวลากลางคืน • ควรหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดเงามืดจากรั้วกั้นบริเวณก่อสร้างทอดไปบนถนนในท้องถิ่น ดวงไฟให้แสงสว่างในพื้นที่ก่อสร้างควรติดตั้งให้ถูกตำแหน่ง ไม่ให้รบกวนอาคารและการใช้ที่ดินข้างเคียงหรือก่อความรำคาญ สับสนแก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ผ่านมาในบริเวณใกล้เคียง โดยเฉพาะอย่างยิ่งใน	

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)		บริเวณที่จำเป็นต้องมีการก่อสร้างในเวลากลางคืน • จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น หมวกนิรภัย ปลั๊กลดเสียง (Ear Plugs) อุปกรณ์ครอบหูลดเสียง (Ear muffs) ถุงมือ และรองเท้านิรภัย เป็นต้น ให้เพียงพอแก่คนงานในการปฏิบัติงานในพื้นที่โครงการ และควบคุมให้มีการใช้อย่างเคร่งครัด • จัดให้มีแผนงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ • จัดเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถและเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง • การทำงานในพื้นที่ก่อสร้างทุกบริเวณต้องเป็นไปตามกฎหมายด้านอาชีวอนามัย และความปลอดภัย • กำหนดช่วงเวลาทำงาน 8.00-17.00 น. เพื่อไม่ให้รบกวนความเป็นอยู่และสุขภาพอนามัยของประชาชนรอบข้าง	

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)		• เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จต้องรีบปรับสภาพพื้นที่และผิวจราจรให้ดีดังเดิม (ท) โครงการต้องคำนึงถึงการป้องกันเพลิงไหม้อาคารบ้านเรือนบริเวณใกล้เคียงสถานี โดยต้องออกแบบสถานีให้ไม่เป็นอุปสรรคต่อการดับเพลิง	
	<u>ระยะดำเนินการ</u> • เนื่องจากรถไฟฟ้าไม่มีการระบายสารมลพิษทางอากาศ ดังนั้น ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศในระยะดำเนินการโครงการ จึงอาจเป็นผลกระทบทางอ้อมที่เกิดจากการระบายสารมลพิษจากท่อไอเสียของยานพาหนะจากการจราจรบนถนนสุขุมวิทบริเวณแนวเส้นทาง โดยสารมลพิษจากไอเสียของยานพาหนะที่สำคัญคือ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ซึ่งเป็นก๊าซไม่มีสี ไม่มีกลิ่นและรส เกิดจากการสันดาปไม่สมบูรณ์ของน้ำมัน	<u>ระยะดำเนินการ</u> (ก) จัดให้มีแผนปฏิบัติการฉุกเฉินในกรณีต่างๆ • อัคคีภัยบนสถานี • อัคคีภัยบนชั้นพื้นถนน • อัคคีภัยบนชั้นจำหน่ายตั๋ว • อัคคีภัยบนชั้นชานชาลา • การอพยพออกจากสถานี • การหยุดรถฉุกเฉิน • การช่วยเหลือระหว่างอพยพผู้โดยสาร	<u>ระยะดำเนินการ</u> • ตรวจสุขภาพทั่วไปของพนักงานเป็นประจำปีละ 1 ครั้ง • บันทึกและจัดทำรายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน ปีละ 1 ครั้ง • ตรวจสอบบันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (รง.504) จากสถานบริการสาธารณสุขใกล้เคียง ปีละ 1 ครั้ง

[redacted]

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)	เชื้อเพลิงก๊าซนี้มีผลต่อระบบประสาทรวมอย่างรวดเร็ว ดังนั้น ถึงแม้ร่างกายจะได้รับก๊าซในระดับต่ำ ก็อาจมีผลต่อสมรรถนะในการระมัดระวัง การจำแนก การทำงานที่ใช้ความประณีต และงานใช้กำลังได้ กลุ่มบุคคลที่จะได้รับอันตรายมากกว่าผู้อื่น ได้แก่ ผู้ป่วยด้วยโรคหัวใจ โรคหลอดโลหิตในสมองโรคโลหิตจาง โรคปอด ช็อค หลอดเลือดในหัวใจ โดยกลุ่มบุคคลที่จะได้รับอันตรายจากมลพิษนี้มากกว่าผู้อื่น คือ ทารกในครรภ์ ทารกแรกเกิด หญิงมีครรภ์ เด็ก และคนชรา ทั้งนี้ จากผลการวิเคราะห์โดยแบบจำลองบริเวณสถานีลำโรงและสถานีปู่เจ้าสมิงพราย พบว่าปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์จากยานพาหนะบนถนนใต้สถานีสูงสุดประมาณ 18.8 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐาน (ไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน) จึงไม่เกิดการสะสมของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ จนเกิดอันตรายต่อผู้สัญจรบนถนน บาทวิถีและผู้อยู่อาศัยในบริเวณ	• การช่วยเหลือผู้โดยสารกรณีเกิดอุบัติเหตุ • อัคคีภัยบริเวณตึกใกล้เคียง (ฆ) จัดให้มีแนวสีแสดงเขตห้ามล่วงล้ำขณะรถไฟฟ้าเข้าจอดที่สถานี พร้อมจัดทำพื้นสถานีบริเวณดังกล่าวให้มีผิวขรุขระ เพื่อให้ผู้โดยสารที่ล่วงล้ำเข้ามาสัมผัสได้ (ค) จัดทำประกันภัยสาธารณะต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารและบุคคลที่ 3 (ง) กำหนดให้มีการซ้อมแผนฉุกเฉินปีละ 2 ครั้ง (จ) ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ได้แก่ สถานีตำรวจ โรงพยาบาลในพื้นที่ และหน่วยบรรเทาสาธารณภัย เป็นต้น และจัดให้มีระบบการประสานงาน การสื่อสารที่มีความพร้อมอยู่เสมอ ดังนั้น หากเกิดอุบัติเหตุหรือมีเหตุฉุกเฉินขึ้น หน่วยงานที่สามารถให้ความช่วยเหลือได้ดังกล่าวข้างต้น ต้องสามารถเข้าถึงจุดเกิดเหตุได้อย่างรวดเร็ว	โดยดำเนินการตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ

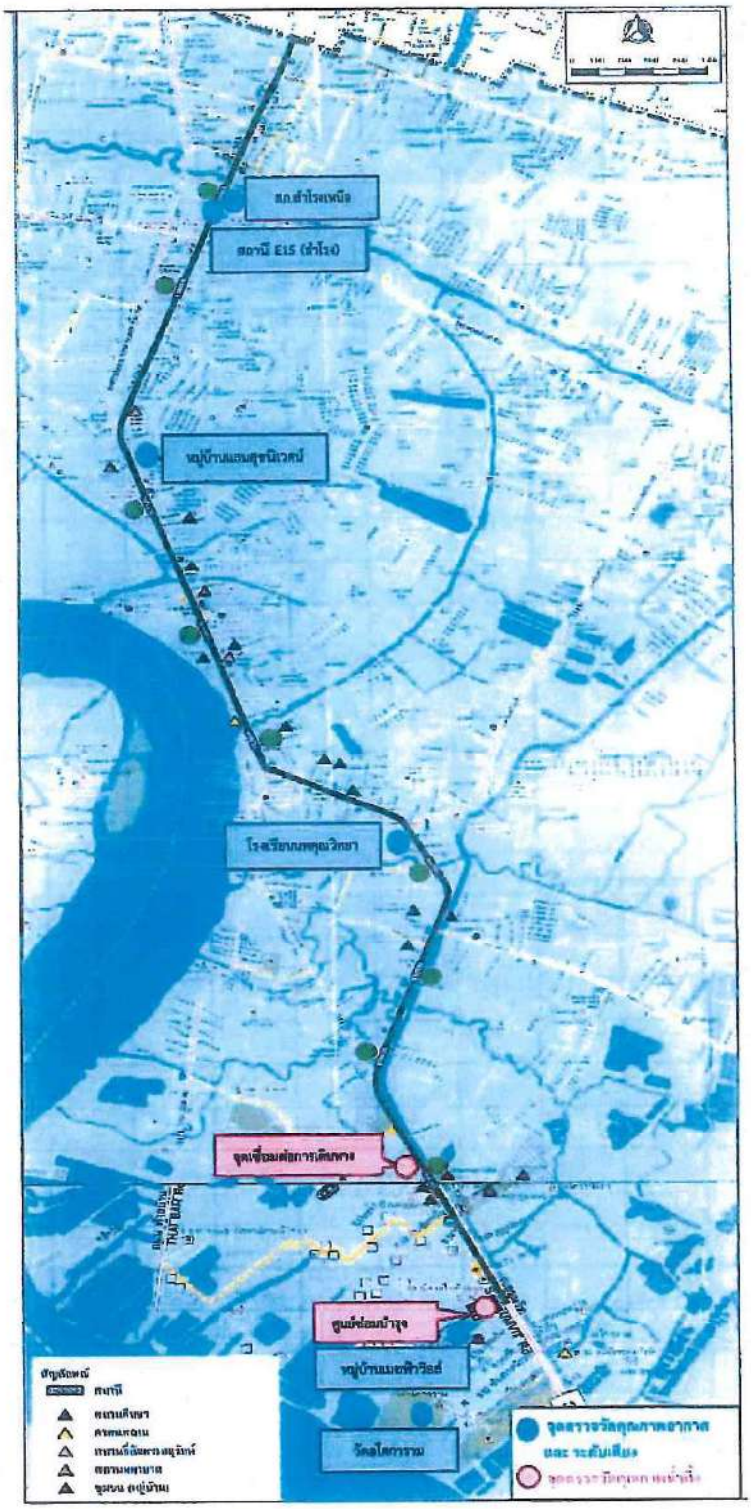
สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่างแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)	สองฝั่งถนน สำหรับผลกระทบด้านเสียง ถึงแม้ว่าอาคารที่อยู่ริมถนนสุขุมวิทไม่ได้อยู่ประชิดถนนตลอดแนวจนทำให้ข้างใต้สถานีมีสภาพเป็นจึงไม่เกิดอุโมงค์ เสียงจึงสามารถกระจายออกไปด้านข้างได้จึงไม่เกิดสภาวะการสะท้อนของเสียงบริเวณใต้สถานีอย่างเต็มรูปแบบ ดังนั้น ผลกระทบทางด้านมลพิษทางด้านอากาศและด้านเสียงจากการดำเนินโครงการต่อต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงจึงจัดอยู่ในระดับต่ำ อย่างไรก็ตามจะต้องมีมาตรการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศและด้านเสียง เพื่อให้ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและด้านเสียงอยู่ในระดับต่ำที่สุด • การมีถนนโดยรอบพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงเป็นการเพิ่มความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชนที่อยู่ใกล้เคียง โดยถนนดังกล่าว เป็นถนนที่ทั้งการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และประชาชน	(ฉ) ควบคุมดูแลการจัดการทางด้านสุขาภิบาลบริเวณสถานี ลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุงให้มีประสิทธิภาพ ได้แก่ การบำบัดน้ำเสีย การจัดการขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล เป็นต้น (ช) จัดให้มีเวรยามรักษาความปลอดภัยบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงตลอด 24 ชม. โดยเฉพาะบริเวณทางเข้า-ออก (ซ) ติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิดบริเวณพื้นที่ทางเข้า-ออก พื้นที่ลานจอดรถ	

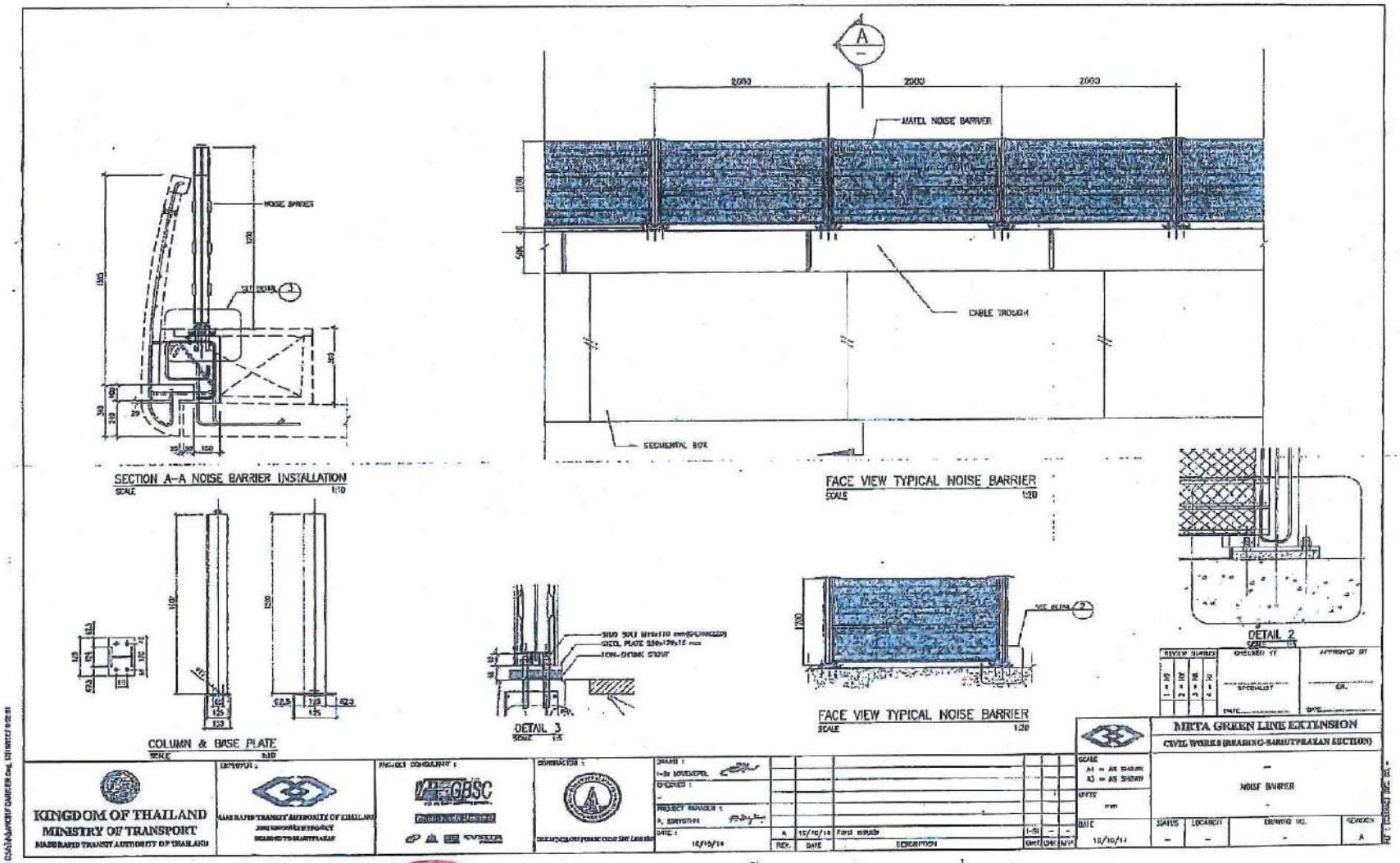
สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)	สามารถใช้เป็นเส้นทางสัญจรได้ร่วมกัน แต่เมื่อเจ้าหน้าที่ รฟม. จะเข้าอาคาร ต้องขับรถไต่ระดับขึ้นสะพานก่อน เพราะพื้นอาคารทั้งหมดในโรงจอดและซ่อมบำรุง สำหรับรถของประชาชนจะไม่ได้รับอนุญาตให้เข้าไปในพื้นที่ส่วนนี้		

[redacted]



รูปที่ 1 จุดตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้ง คุณภาพอากาศ และระดับเสียง ตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม


A
2000
2000
2000
METAL NOISE BARRIER
CABLE TROUGH
SECTIONAL BOX
NOISE BARRIER
SECTION A-A NOISE BARRIER INSTALLATION
SCALE 1:10
FACE VIEW TYPICAL NOISE BARRIER
SCALE 1:20
DETAIL 2
SCALE 1:5
COLUMN & BASE PLATE
SCALE 1:10
DETAIL 3
SCALE 1:5
FACE VIEW TYPICAL NOISE BARRIER
SCALE 1:20
KINGDOM OF THAILAND
MINISTRY OF TRANSPORT
MARS RAPID TRANSIT AUTHORITY OF THAILAND
GBSC
MRTA GREEN LINE EXTENSION
CIVIL WORKS (BANG-SAPHAN SECTION)
NOISE BARRIER
10/10/11
A

[redacted]

ภาคผนวก ฉ

บันทึกข้อตกลงระหว่าง รฟม. และ กทม. ว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สิน และโอนภาระทางการเงินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ของ รฟม. ให้ กทม. ลงวันที่ 3 ธันวาคม 2561

บันทึกข้อตกลง

ระหว่าง

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

และ

กรุงเทพมหานคร

ว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงิน

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ

และ

ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต

ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ให้

กรุงเทพมหานคร

๓ ธันวาคม ๒๕๖๑

บันทึกข้อตกลง
ว่าด้วย การจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงิน
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต
ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยให้กรุงเทพมหานคร

บันทึกข้อตกลงฉบับนี้ทำขึ้น ณ กระทรวงคมนาคม เลขที่ ๓๘ ถนนราชดำเนินนอก แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพมหานคร ๑๐๑๐๐ เมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๑

ระหว่าง

กรุงเทพมหานคร สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่เลขที่ ๑๗๓ ถนนดินสอ แขวงเสาชิงช้า เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร ๑๐๒๐๐ โดยนางศิลปสวย ระวีแสงสูรย์ ปลัดกรุงเทพมหานคร ซึ่งต่อไปในบันทึกข้อตกลงฯ ฉบับนี้ เรียกว่า "กทม." ฝ่ายหนึ่ง

กับ

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่เลขที่ ๑๗๕ ถนนพระราม ๙ แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร ๑๐๓๑๐ โดยนายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ซึ่งต่อไปในบันทึกข้อตกลงฯ ฉบับนี้ เรียกว่า "รฟม." อีกฝ่ายหนึ่ง

โดยที่คณะกรรมการกำกับดูแลและติดตามผลการดำเนินงาน ตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือระหว่าง กระทรวงคมนาคม การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยแนวทางการดำเนินงานตามมติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก เมื่อวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๘ เรื่อง การมอบหมายให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต และช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ซึ่งมีรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานและมีผู้แทนกระทรวงคมนาคมและกรุงเทพมหานครเป็นประธานกรรมการร่วม ในคราวประชุมครั้งที่ ๗/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๑ และครั้งที่ ๘/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ ที่ประชุมได้กำหนดแผนการดำเนินงานและขั้นตอนการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงิน ดังนี้

วันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ กทม. นำเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อให้ความเห็นชอบให้ กทม. กู้เงิน และ รฟม. นำเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อให้ความเห็นชอบให้ รฟม. จำหน่ายทรัพย์สินให้ กทม.

ภายในวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๑ กทม. และ รฟม. ลงนามในบันทึกข้อตกลง ว่าด้วย การจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงิน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยให้กรุงเทพมหานคร

วันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๑ กทม. เปิดให้บริการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ

เดือนธันวาคม ๒๕๖๑ ถึงเดือนมกราคม ๒๕๖๒ กทม. ประสานงานสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) เพื่อบรรจุวงเงินกู้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะปี ๒๕๖๒ และ รฟม. ประสานงาน กทม. เกี่ยวกับรายละเอียดทรัพย์สินที่จะมีการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนหนี้สินทั้งหมด

รฟม. และ กทม. ตกลงจะใช้ข้อมูลภาระทางการเงินของโครงการฯ ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการจัดทำบันทึกข้อตกลงนี้ และข้อมูล ณ วันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๒ เพื่อประกอบการจัดทำสัญญาให้กู้ยืมเงินต่อและสัญญาเงินยืมกับกระทรวงการคลัง

เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ ระหว่าง กระทรวงคมนาคม การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยแนวทางการดำเนินงานตามมติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก เมื่อวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๘ เรื่อง การมอบหมายให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต และช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ และสอดคล้องกับแผนการดำเนินงานและขั้นตอนการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนหนี้สิน รวมทั้งมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันจันทร์ที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ เห็นชอบ ให้ รฟม. ดำเนินการจำหน่ายอสังหาริมทรัพย์ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) ตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ มาตรา ๗๕ (๕) ซึ่งใช้ข้อมูลทางการเงินของโครงการฯ ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ และข้อมูลประมาณการทางการเงิน ณ วันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๒ เป็นข้อมูลอ้างอิง ตามที่ คค. เสนอ เพื่อให้กระทรวงมหาดไทย (กรุงเทพมหานคร) รับโอนกรรมสิทธิ์และการบริหารจัดการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยต่อไป และรับทราบร่างบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงิน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต ของ รฟม. ให้ กทม. ตามความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

กทม. และ รฟม. จึงตกลงทำบันทึกข้อตกลงร่วมกันให้ กทม. สามารถบริหารจัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ และ ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต ได้ในระหว่างที่กระบวนการการโอนกรรมสิทธิ์ยังอยู่ในระหว่างการดำเนินการ

กทม. และ รฟม. เข้าใจและยอมรับว่า จะปฏิบัติตามเงื่อนไขและหน้าที่ดังที่ระบุไว้ในบันทึกข้อตกลงฯ และเอกสารแนบท้ายบันทึกข้อตกลงฯ ดังนี้

เอกสารแนบท้ายหมายเลข ๑ รายการทรัพย์สินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ

เอกสารแนบท้ายหมายเลข ๒ รายการทรัพย์สินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต

เอกสารแนบท้ายหมายเลข ๓ รายการที่ดินที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ

เอกสารแนบท้ายหมายเลข ๔ รายการที่ดินที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต

เอกสารแนบท้ายหมายเลข ๕ รายการภาระทางการเงินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ

เอกสารแนบท้ายหมายเลข ๖ รายการภาระทางการเงินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต

เอกสารแนบท้ายหมายเลข ๗ รายการบัญชีคดีความของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ

เอกสารแนบท้ายหมายเลข ๘ รายการบัญชีคดีความของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต

เอกสารแนบท้ายหมายเลข ๙ รายการภาระทางการเงินของโครงการฯ

เอกสารแนบท้ายหมายเลข ๑๐ รายการภาระผูกพันกับหน่วยงานอื่น

เอกสารแนบท้ายบันทึกข้อตกลงฯ ข้างต้น ให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของบันทึกข้อตกลงฯ ฉบับนี้ ในกรณีที่ข้อความในเอกสารแนบท้ายบันทึกข้อตกลงฯ ขัดแย้งกันเอง ให้ รฟม. และ กทม. วินิจฉัยหาข้อยุติร่วมกัน

ทั้งนี้ กทม. และ รฟม. ตกลงและยอมรับว่าเอกสารแนบท้ายบันทึกข้อตกลงฯ ดังกล่าวจะมีความหมายดังนี้

เอกสารแนบท้ายหมายเลข ๑ “รายการทรัพย์สินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ” หมายถึง รายการทรัพย์สินของการก่อสร้างงานโยธา งานสถาปัตยกรรม งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลภายในสถานีรถไฟฟ้าและศูนย์ซ่อมบำรุง โครงสร้างทางวิ่งรถไฟฟ้า สถานีรถไฟฟ้า และศูนย์ซ่อมบำรุง และงานระบบราง ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ทั้งนี้ ไม่รวมพื้นที่จอดแล้วจร

[redacted]

เอกสารแนบท้ายหมายเลข ๒ "รายการทรัพย์สินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต" หมายถึง รายการทรัพย์สินของการก่อสร้างงานโยธา งานสถาปัตยกรรม งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลภายในสถานีรถไฟฟ้าและศูนย์ซ่อมบำรุง โครงสร้างทางวิ่งรถไฟฟ้า สถานีรถไฟฟ้า และศูนย์ซ่อมบำรุง และงานระบบราง ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต ทั้งนี้ ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร จำนวน ๒ แห่ง

เอกสารแนบท้ายหมายเลข ๓ "รายการที่ดินที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ" หมายถึง ที่ดินที่ รฟม. ได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้พื้นที่ หรือที่ดินเพื่อก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ทั้งนี้ หมายความรวมถึงทั้งพื้นที่ที่รังวัดเสร็จแล้วและพื้นที่ที่รังวัดยังไม่แล้วเสร็จ

เอกสารแนบท้ายหมายเลข ๔ "รายการที่ดินที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต" หมายถึง ที่ดินที่ รฟม. ได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้พื้นที่ หรือที่ดินเพื่อก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต ทั้งนี้ หมายความรวมถึงทั้งพื้นที่ที่รังวัดเสร็จแล้วและพื้นที่ที่รังวัดยังไม่แล้วเสร็จ

เอกสารแนบท้ายหมายเลข ๕ "รายการภาระทางการเงินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ" หมายถึง รายการค่าใช้จ่ายมูลค่าโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ที่ รฟม. เบิกจ่ายจริงเพื่อดำเนินการโครงการ เช่น ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ค่าสิทธิการใช้พื้นที่ก่อสร้างโครงการ ค่าจ้างสำรวจอสังหาริมทรัพย์ ค่าจ้างที่ปรึกษาวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ค่าจ้างที่ปรึกษาออกแบบ คัดเลือกผู้รับจ้างงานโยธาและระบบรถไฟฟ้า ค่าก่อสร้างงานโยธาและค่าจ้างที่ปรึกษางานโยธา ทั้งต้นเงินกู้ ค่าดอกเบี้ยเงินกู้ และค่าธรรมเนียมการกู้เงิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับภาษีบำรุงท้องที่ ค่าธรรมเนียมศาลและค่าใช้จ่ายด้านคดีความ และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ เป็นต้น

เอกสารแนบท้ายหมายเลข ๖ "รายการภาระทางการเงินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต" หมายถึง รายการค่าใช้จ่ายมูลค่าโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต ที่ รฟม. เบิกจ่ายจริงเพื่อดำเนินการโครงการ เช่น ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ค่าสิทธิการใช้พื้นที่ก่อสร้างโครงการ ค่าจ้างสำรวจอสังหาริมทรัพย์ ค่าจ้างที่ปรึกษาวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ค่าจ้างที่ปรึกษาออกแบบ คัดเลือกผู้รับจ้างงานโยธาและระบบรถไฟฟ้า ค่าก่อสร้างงานโยธาและค่าจ้างที่ปรึกษางานโยธา ทั้งต้นเงินกู้ ค่าดอกเบี้ยเงินกู้ และค่าธรรมเนียมการกู้เงิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับภาษีบำรุงท้องที่ ค่าธรรมเนียมศาลและค่าใช้จ่ายด้านคดีความ และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ เป็นต้น

[redacted]

เอกสารแนบท้ายหมายเลข ๗ "รายการบัญชีคดีความของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ" หมายถึง รายการคดีความที่เกี่ยวกับการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ

เอกสารแนบท้ายหมายเลข ๘ "รายการบัญชีคดีความของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต" หมายถึง รายการคดีความที่เกี่ยวกับการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต

เอกสารแนบท้ายหมายเลข ๙ "รายการภาระทางการเงินของโครงการฯ" หมายถึง ค่าใช้จ่ายในส่วนของค่างานโครงสร้างพื้นฐานของโครงการฯ ที่ รฟม. ได้ดำเนินการกู้เงินตามสัญญาให้กู้ยืมเงินต่อที่ทำไว้กับกระทรวงการคลัง ค่าใช้จ่ายชดใช้ค่าจัดกรรมสิทธิ์ เงินต้น ดอกเบี้ย และค่าธรรมเนียมเงินกู้ของค่างานโครงสร้างพื้นฐานของโครงการฯ ที่สำนักงบประมาณได้จัดสรรงบประมาณเพื่อชำระไปแล้ว และค่าใช้จ่ายในส่วนของค่าจ้างที่ปรึกษาและค่าภาษีบำรุงท้องที่ซึ่ง รฟม. ใช้รายได้ของ รฟม. ชำระไปแล้ว และให้หมายความรวมภาระค่าใช้จ่ายที่จะพึงเกิดขึ้นในอนาคตภายใต้โครงการฯ

เอกสารแนบท้ายหมายเลข ๑๐ "รายการภาระผูกพันกับหน่วยงานอื่น" หมายถึง ภาระผูกพันที่ รฟม. มีไว้กับหน่วยงานหรือบุคคลอื่น เช่น การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในบรรดารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ที่เกี่ยวข้อง ข้อกำหนด หรือเงื่อนไขของหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ การอนุญาตให้เอกชนใช้ที่ดินเพื่อเป็นทางเข้า - ออกสู่ถนนสาธารณะ เป็นต้น

ข้อ ๑. การโอนกรรมสิทธิ์

รฟม. ตกลงที่จะโอนกรรมสิทธิ์ และ กทม. ตกลงที่จะรับโอน (๑) กรรมสิทธิ์โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต (๒) กรรมสิทธิ์ที่ดินที่เกี่ยวเนื่องกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ - คูคต และ (๓) สิทธิ หน้าที่ และภาระผูกพันที่เกี่ยวข้องกับ (๑) และ (๒) ดังกล่าว ซึ่งต่อไปในบันทึกข้อตกลงฯ ฉบับนี้จะเรียกรวมกันว่า "โครงการฯ" เพื่อให้ กทม. สามารถบริหารจัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต ได้ในระหว่างที่กระบวนการการโอนกรรมสิทธิ์ยังอยู่ในระหว่างการดำเนินการ โดยมีรายละเอียดของโครงการฯ ปรากฏตามเอกสารแนบท้ายหมายเลข ๑ ถึง ๑๐

ทั้งนี้ รฟม. และ กทม. ตกลงว่าการโอนกรรมสิทธิ์ตามวรรคแรกนั้นต้องตกอยู่ภายใต้เงื่อนไขว่า กทม. ได้ทำการชำระบรรดาภาระทางการเงินของโครงการฯ จนครบถ้วนทั้งสิ้นแล้ว และหลังจากนั้นจึงจะไปดำเนินการทางทะเบียนที่เกี่ยวกับที่ดินของโครงการฯ ตามขั้นตอนของก[redacted]

ข้อ ๒. การรับโอนกรรมสิทธิ์ การรับภาระทางการเงินและภาษีอากรของโครงการฯ

ข้อ ๒.๑ กทม. จะดำเนินการรับโอนกรรมสิทธิ์โครงการฯ ตามเงื่อนไขในบันทึกข้อตกลงฯ ฉบับนี้ และตกลงรับภาระทางการเงินของโครงการฯ รายละเอียดปรากฏตามเอกสารแนบท้ายหมายเลข ๕ ๖ และ ๙ แทน รฟม. ตลอดจนค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการรับโอนกรรมสิทธิ์ของโครงการฯ ประกอบด้วย

(๑) ภาระทางการเงินในส่วนของค่างานโครงสร้างพื้นฐานของโครงการฯ ที่ รฟม. ได้ดำเนินการกู้เงินตามสัญญาให้กู้ยืมเงินต่อที่ทำไว้กับกระทรวงการคลัง

(๒) ภาระทางการเงินเพื่อชดใช้ค่าจัดกรรมสิทธิ์ เงินต้น ดอกเบี้ย และค่าธรรมเนียมเงินกู้ของค่างานโครงสร้างพื้นฐานของโครงการฯ ที่สำนักงบประมาณได้จัดสรรงบประมาณเพื่อชำระไปแล้ว

(๓) ภาระทางการเงินในส่วนของค่าจ้างที่ปรึกษาและค่าภาษีบำรุงท้องที่ซึ่ง รฟม. ใช้รายได้ของ รฟม. ชำระไปแล้ว

ภาระทางการเงินตาม (๑) กทม. ตกลงเป็นผู้ชำระคืนแทน รฟม. โดยการตั้งงบประมาณของ กทม. เพื่อชำระหนี้เงินต้นและดอกเบี้ยให้เพียงพอตามความจำเป็นในการชำระหนี้ในปีนั้น ๆ ทั้งนี้ ภายใต้เงื่อนไขและข้อผูกพันตามเอกสารแนบท้ายหมายเลข ๙ โดยจัดทำสัญญาให้กู้ยืมเงินต่อกับกระทรวงการคลังแทน รฟม.

ภาระทางการเงินตาม (๒) กทม. ตกลงเป็นผู้ชำระคืนให้แก่กระทรวงการคลัง โดยการจัดทำสัญญาเงินยืม ทั้งนี้ เงื่อนไขและรายละเอียดในการชำระคืนเงินยืม ให้ กทม. ทำความตกลงกับกระทรวงการคลังต่อไป และ กทม. จะต้องจัดส่งงบการเงินประจำปีงบประมาณเพื่อประกอบการพิจารณาด้วย

ภาระทางการเงินตาม (๓) กทม. ตกลงจะชำระให้ รฟม. ภายใน ๓๐ วัน นับตั้งแต่วันลงนามในสัญญาร่วมลงทุนโครงการฯ

กทม. จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการชำระคืนเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าธรรมเนียมตั้งแต่วันที่ ๑ เมษายน ๒๕๖๒ เป็นต้นไป จนกว่าการชำระภาระทางการเงินของโครงการฯ เสร็จสิ้น ทั้งนี้ ค่าธรรมเนียมดังกล่าวรวมถึงค่าธรรมเนียมการให้กู้ต่อด้วย

เมื่อ กทม. ได้ดำเนินการชำระค่าใช้จ่ายครบถ้วนและถูกต้องตามรายการและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ข้างต้นแล้ว กระทรวงการคลังจะมีหนังสือแจ้งให้ รฟม. ดำเนินการจดทะเบียนโอนกรรมสิทธิ์ของโครงการฯ ให้แก่ กทม. และเมื่อได้ดำเนินการโอนกรรมสิทธิ์กันเสร็จสิ้นแล้ว ให้ รฟม. แจ้งให้กระทรวงการคลังทราบ

ข้อ ๒.๒ กทม. ตกลงเป็นผู้รับภาระทางการเงินของโครงการฯ ที่เกิดขึ้นภายหลังจากการลงนามในบันทึกข้อตกลงฯ ฉบับนี้ เช่น ค่าที่ดินจากผลการรังวัดเพิ่ม ค่าเงินทดแทนที่เพิ่มขึ้นจากการอุทธรณ์ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี และเงินที่ต้องชำระตามผลของคำพิพากษาที่ถึงที่สุด ภาระหนี้เงินกู้ที่เกิดจากสัญญาให้กู้ต่อและสัญญาเงินยืม รวมทั้งการจัดทำเอกสารเพิ่มเติมใด ๆ ที่จะเกิดขึ้นจริงภายหลังวันลงนามในบันทึกข้อตกลงฯ ฉบับนี้ นอกเหนือจากรายการที่ปรากฏตามเอกสารแนบท้ายหมายเลข ๑ ถึง ๑๐ โดย กทม. ยินยอมรับภาระทางการเงินตามเอกสารเพิ่มเติมใด ๆ ดังกล่าวทั้งสิ้น นับแต่วันที่ กทม. ได้รับแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรจาก รฟม. หรือกระทรวงการคลัง แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายหรือสัญญาดังกล่าว

[redacted]

ข้อ ๒.๓ แม้บันทึกข้อตกลงฯ ฉบับนี้ มีวัตถุประสงค์ให้มีการโอนกรรมสิทธิ์ภายใต้เงื่อนไขว่า กทม. ได้ทำการชำระบรรดาภาระทางการเงินของโครงการฯ จนครบถ้วนทั้งสิ้นแล้วก็ตาม กทม. และ รฟม. ตกลงเห็นชอบตรงกันว่า กทม. จะยินยอมรับภาระทางการเงินและค่าใช้จ่ายทั้งปวงตั้งแต่วันที่ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงฯ ฉบับนี้ เสมือนหนึ่งว่า กทม. ได้รับโอนกรรมสิทธิ์โครงการฯ ครบถ้วนสมบูรณ์ ณ วันที่มีการลงนามในบันทึกข้อตกลงฯ ดังกล่าว อาทิ เช่น

- ภาษีโรงเรือน ภาษีเกี่ยวกับทรัพย์สิน และ/หรือ ภาษีอื่นใดตามกฎหมายที่บังคับใช้ในภายหลังในลักษณะเดียวกัน
- ภาระผูกพันกับหน่วยงานหรือบุคคลอื่น
- ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินของ รฟม. หรือบุคคลอื่นใด
- การดูแลบำรุงรักษาโครงการฯ
- ฯลฯ

ข้อ ๒.๔ กทม. ตกลงเป็นผู้รับภาระชำระบรรดาภาษี อากร ตลอดจนค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ทั้งหมดที่เกิดจากการโอนโครงการฯ หรือที่เกี่ยวเนื่องมาจากการโอนโครงการฯ นับแต่วันที่ลงนามในบันทึกข้อตกลงฯ ฉบับนี้

กทม. ตกลงรับผิดชอบดำเนินการชำระบรรดาภาษีโรงเรือน ภาษีเกี่ยวกับทรัพย์สิน และ/หรือ ภาษีอื่นใดตามกฎหมายแทน รฟม. นับแต่วันที่ลงนามในบันทึกข้อตกลงฯ ฉบับนี้ และแจ้งผลการชำระภาษีที่ถูกต้องดังกล่าวให้ รฟม. ทราบ

ข้อ ๓. ภาระผูกพันกับหน่วยงานหรือบุคคลอื่น

กทม. รับทราบและตกลงดำเนินการตามภาระผูกพันที่ รฟม. ได้ตกลงไว้กับหน่วยงานหรือบุคคลอื่นในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ตามที่ปรากฏในเอกสารแนบท้ายหมายเลข ๑๐ ทั้งนี้ กทม. จะดำเนินการปฏิบัติตามข้อผูกพันทางกฎหมาย และข้อเรียกร้องอื่น (หากมี) อย่างเคร่งครัด และกทม. ตกลงดำเนินการตามภาระผูกพันที่ รฟม. ได้ตกลงไว้กับหน่วยงานหรือบุคคลอื่นสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ - คูคต ที่อาจมีขึ้นเพิ่มเติมในอนาคตด้วย

ข้อ ๔. การบริหารงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต

กทม. เข้าใจและตกลงให้ รฟม. ดำเนินการบริหารงานก่อสร้างงานโยธา โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินงานก่อสร้างได้ภายใต้เงื่อนไขตามสัญญาจ้างก่อสร้างงานโยธาของโครงการดังกล่าวต่อไปจนแล้วเสร็จทั้งหมด และในส่วนของงานระบบรถไฟฟ้าที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต ดังกล่าว รฟม. จะพิจารณาอนุญาตให้ กทม. เข้าติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้าได้ตามความเหมาะสม ทั้งนี้ กทม. จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขการอนุญาตให้ กทม. เข้าพื้นที่ของ รฟม. โดยเคร่งครัด และ กทม. จะเร่งรัดงานติดตั้งระบบรถไฟฟ้าเพื่อให้สามารถเปิดบริการเดินรถไฟฟ้าให้ประชาชนได้โดยเร็ว เช่น ภายในกลางปี ๒๕๖๒ จะเปิดให้บริการ ๑ สถานี ภายในกลางปี ๒๕๖๓ จะเปิดให้บริการเพิ่มอีก ๔ สถานี และภายในกลางปี ๒๕๖๔ จะเปิดให้บริการทั้งเส้นทาง เป็นต้น

ทั้งนี้ เมื่อการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต แล้วเสร็จ กทม. และ รฟม. ตกลงจะจัดทำบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมอีกฉบับ เพื่อปรับปรุงรายละเอียดของเอกสารแนบท้ายหมายเลข ๒ ๔ ๖ ๘ ๙ และ ๑๐ ของโครงการฯ อีกครั้งหนึ่ง เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณารายละเอียดทางด้านการเงินการคลัง ก่อนที่จะลงนามบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมดังกล่าวต่อไป โดยจะเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาล่วงหน้าก่อนที่การก่อสร้างงานโยธาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต จะแล้วเสร็จ ประมาณ ๖ เดือน

ข้อ ๕. การดูแลบำรุงรักษาโครงการฯ

กทม. ตกลงดูแลบำรุงรักษาโครงการฯ หรือ Care of Works ตามขอบเขตงานที่ระบุไว้ในเอกสารแนบท้ายหมายเลข ๒ ทั้งหมด นับแต่วันที่คู่สัญญาได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงฯ ฉบับนี้ ด้วยค่าใช้จ่ายของ กทม. เอง

ข้อ ๖. ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินของ รฟม. หรือบุคคลอื่นใด

ในกรณีที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายหรือมีความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินของ รฟม. หรือบุคคลอื่นใด เนื่องจากการดำเนินการใด ๆ ของ กทม. ไม่ว่าจะด้วยประการใด ๆ กทม. ต้องดำเนินการแก้ไขให้แล้วเสร็จโดยเร็ว โดย กทม. ต้องเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายและค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายนั้นทั้งหมด

ข้อ ๗. ค่าแรกเข้าระบบ และระบบตั๋วร่วม

กทม. รับทราบนโยบายของรัฐบาล เรื่องค่าแรกเข้าระบบ และระบบตั๋วร่วม โดย กทม. จะดำเนินการให้มีการยกเว้นค่าแรกเข้าระบบ หรือค่าธรรมเนียมในลักษณะเดียวกัน หากผู้โดยสารเปลี่ยนถ่ายจากรถไฟฟ้าสายอื่นของ รฟม. โดยระบบที่ผู้โดยสารขึ้นก่อนเป็นผู้ได้รับค่าแรกเข้าระบบ

กทม. ตกลงจะดำเนินการให้มีการจัดจำหน่ายตั๋วโดยสาร และรูปแบบอื่น ๆ ของการประสานความร่วมมือสำหรับการขนส่งผู้โดยสารร่วมกับระบบขนส่งอื่น ๆ และจะดำเนินการให้เกิดความร่วมมือกับผู้ประกอบกิจการระบบขนส่งอื่น โดยจะรับภาระร่วมกับผู้ประกอบกิจการระบบขนส่งอื่น สำหรับค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการจัดให้มีระบบจำหน่ายตั๋วร่วมกันดังกล่าว หรือแผนการขนส่งผู้โดยสารตามที่ประสานงานร่วมกัน และจะร่วมกับผู้ประกอบกิจการระบบขนส่งอื่น พิจารณากำหนดวิธีการแบ่งรายได้และค่าใช้จ่ายในระบบการขนส่งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ข้อ ๘. การแก้ไขเปลี่ยนแปลงบันทึกข้อตกลง

กทม. และ รฟม. อาจตกลงกันให้มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงบันทึกข้อตกลงฯ ฉบับนี้ ทั้งนี้ การแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษร

ข้อ ๙. ข้อสงวนสิทธิ

หาก กทม. ไม่สามารถจัดหาแหล่งเงิน หรือไม่ชำระภาระทางการเงินใดๆ ที่มีต่อ รฟม. ให้ครบถ้วนตามจำนวนและกำหนดเวลาที่ระบุไว้ในเอกสารแนบท้ายหมายเลข ๑ – ๙ รฟม. มีสิทธิยึดถือและกลับเข้าครอบครองโครงการฯ เพื่อเข้าดำเนินการเดินรถไฟฟ้า และเก็บค่าโดยสารได้เอง โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี

[redacted]

บันทึกข้อตกลงนี้ทำขึ้นสองฉบับมีข้อความถูกต้องตรงกัน ซึ่ง รฟม. และ กทม. ได้อ่านและเข้าใจข้อความโดยตลอดแล้ว จึงได้ลงลายมือชื่อไว้เป็นสำคัญต่อหน้าพยาน และเก็บไว้เป็นหลักฐานฝ่ายละฉบับ

กรุงเทพมหานคร

[redacted]

พยาน

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

[redacted]

พยาน

[redacted]

[redacted]

[redacted]

ภาคผนวก ช

หนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ที่ รฟม018(ขต)/ทป/9 ลงวันที่ 22 มีนาคม 2562

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
MASS RAPID TRANSIT AUTHORITY OF THAILAND
รัฐวิสาหกิจภายใต้กำกับของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
A STATE ENTERPRISE UNDER SUPERVISION OF MINISTER OF TRANSPORT

ที่ รฟม018(ขต)/ทป/ 9

22 มีนาคม 2562

เรื่อง การโอนกรรมสิทธิ์โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร)

เรียน เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

อ้างถึง หนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส (กกวล) 1008/ว 9065 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2552

สิ่งที่ส่งมาด้วย บันทึกข้อตกลงว่าด้วย การจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงิน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยให้กรุงเทพมหานคร

ตามหนังสือที่อ้างถึง คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในคราวประชุมครั้งที่ 4/2552 เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2552 ได้มีมติรับทราบการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81 – สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง – สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบัน การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นผู้ดำเนินการ) นั้น

คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2561 ได้มีมติ (1) เห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินการจำหน่ายอสังหาริมทรัพย์ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) เพื่อให้กระทรวงมหาดไทย (กรุงเทพมหานคร (กทม.)) รับโอนกรรมสิทธิ์และการบริหารจัดการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต ของ รฟม. ต่อไป และ (2) รับทราบร่างบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงิน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต ของ รฟม. ให้ กทม. ทั้งนี้ รฟม. และ กทม. ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงิน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต ของ รฟม. ให้ กทม. เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2561 เพื่อให้ กทม. สามารถบริหารจัดการเดินรถ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต ได้ในระหว่างที่กระบวนการการโอนกรรมสิทธิ์ยังอยู่ในระหว่างการดำเนินการ

/เนื่องจาก ...

175 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 โทรศัพท์ 0 2716 4000 โทรสาร 0 2716 4019
175 Rama IX Road, Huai Khwang, Bangkok 10310, Thailand, Tel. 66 2716 4000 Fax. 66 2716 4019 http://www.mrta.co.th

เนื่องจาก กทม. ได้เปิดให้บริการเดินรถ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ตั้งแต่วันที่ 6 ธันวาคม 2561 ซึ่งในบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงินฯ ดังกล่าวข้างต้น ได้กำหนดให้ กทม. ดำเนินการตามภาระผูกพันที่ รฟม. ได้ตกลงไว้กับหน่วยงานหรือบุคคลอื่นในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ซึ่งรวมถึงการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในบรรดารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น รฟม. จึงขอเรียนว่า กทม. จะเป็นผู้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ในระยะดำเนินการ (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ
โทร 0 2716 4000 ต่อ 1503, 1531
โทรสาร 0 2716 4022

ภาคผนวก ซ

หนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ที่ รฟม018(ขน)/ทป/31 ลงวันที่ 18 กรกฎาคม 2562

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
MASS RAPID TRANSIT AUTHORITY OF THAILAND
รัฐวิสาหกิจภายใต้กำกับของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
A STATE ENTERPRISE UNDER SUPERVISION OF MINISTER OF TRANSPORT

ที่ รฟม018(ขน)/ทป/31

19 กรกฎาคม 2562

เรื่อง การเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวฯ ระยะดำเนินการ (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร)

เรียน เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

อ้างถึง หนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยที่ รฟม018(ขต)/ทป/9 ลงวันที่ 22 มีนาคม 2562

ตามหนังสือที่อ้างถึง การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้แจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อทราบการโอนกรรมสิทธิ์โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) ตามบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงิน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ของ รฟม. ให้กรุงเทพมหานคร (กทม.) เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2561 ซึ่งได้กำหนดให้ กทม. ดำเนินการตามภาระผูกพันที่ รฟม. ได้ตกลงไว้กับหน่วยงานหรือบุคคลอื่นในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ซึ่งรวมถึงการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในบรรดารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ที่เกี่ยวข้อง โดย กทม. จะเป็นผู้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ในระยะดำเนินการ (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) ต่อไป นั้น

เนื่องจาก กทม. ได้รับโอนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) จาก รฟม. ตามมติคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2561 นับตั้งแต่วันที่ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงฯ ดังกล่าวแล้ว ดังนั้น กทม. จะต้องเป็นผู้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ในระยะดำเนินการ (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) รวมทั้งจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ในระยะดำเนินการ (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) เป็นเอกสาร พร้อมกับข้อมูลที่เป็นไฟล์อิเล็กทรอนิคส์ตามรูปแบบ ระยะเวลา และความถี่ที่ สผ. กำหนดตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ. 2561 ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

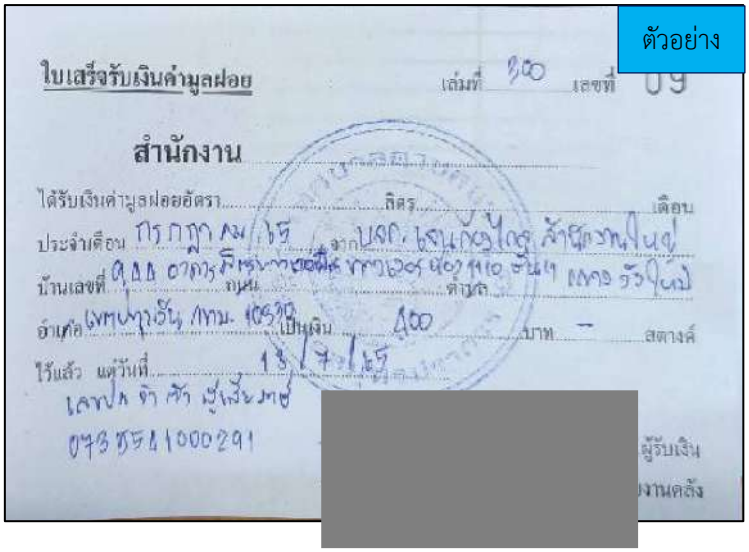
ขอแสดงความนับถือ

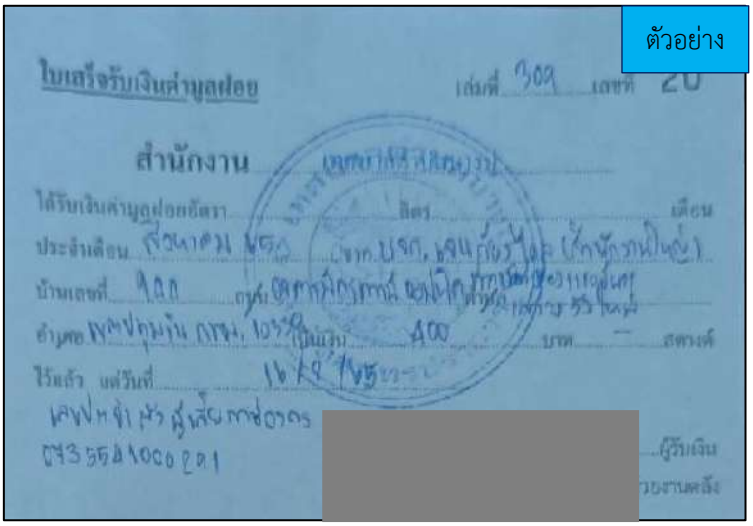
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวฯ
โทร 0 2716 4000 ต่อ 1503
โทรสาร 0 2716 4022
สำเนาเรียน : ผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

ภาคผนวก ฌ

เอกสารเกี่ยวกับการจัดการด้านสุขาภิบาล

เอกสารการเก็บขนขยะมูลฝอยไปกำจัด





ตัวอย่างใบเสร็จรับเงินค่ามูลฝอย