



กระทรวงคมนาคม



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2



ที่ปรึกษาโครงการ



กรกฎาคม 2567

เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2
งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

สารบัญ

	หน้า
สารบัญ	ก
สารบัญรูป	ค
สารบัญตาราง	ง
1. ความเป็นมา เหตุผลและความจำเป็นของโครงการ	1
2. วัตถุประสงค์ของการดำเนินโครงการ	2
3. ประโยชน์ของการดำเนินโครงการ	3
4. พื้นที่ศึกษาของโครงการ	3
5. ระยะเวลาการศึกษา	4
6. ขอบเขตการศึกษาและการดำเนินงานโครงการ	4
7. องค์ประกอบของโครงการ	7
7.1 รูปแบบแนวเส้นทางโครงการ	7
7.2 รูปแบบทางขึ้น-ลง จุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดโครงการ	8
7.2.1 รูปแบบจุดเริ่มต้นโครงการ (ทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์)	8
7.2.2 รูปแบบทางเข้า - ออกบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ	9
7.2.3 รูปแบบจุดสิ้นสุดโครงการ (ตำแหน่งทางขึ้น-ลงลาดกระบัง)	10
7.3 รูปแบบโครงสร้างทางพิเศษ	10
7.4 การออกแบบระบบระบายน้ำ	11
7.4.1 การออกแบบระบบระบายน้ำระดับพื้น	11
7.4.2 การออกแบบระบบการระบายน้ำบนโครงสร้างทางยกระดับ	12

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
7.5 รูปแบบและตำแหน่งระบบเก็บค่าผ่านทางและเทคโนโลยีที่เหมาะสม	13
7.6 งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	14
8. งานศึกษาด้านเศรษฐกิจ การเงิน และการลงทุน	14
9. งานศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 รวมถึงการประเมินความสนใจของภาคเอกชน (Market Sounding)	15
10. การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	15
10.1 ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม	16
10.2 ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม	17
10.3 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	19
10.4 ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	24
11. งานประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน	62
11.1 การประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการ	62
11.2 การมีส่วนร่วมของประชาชน	62
12. แผนการดำเนินงานโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	66
13. ติดต่อบริษัทข้อมูล	67
13.1 หน่วยงานเจ้าของโครงการ	67
13.2 บริษัทที่ปรึกษา	67
14. ติดตามโครงการและดาวน์โหลดเอกสารประกอบการประชุม	68

สารบัญรูป

รูปที่	หน้า
6-1 ขอบเขตการศึกษาและการดำเนินงานโครงการ	6
7.1-1 แนวเส้นทางโครงการ	7
7.1-2 ตำแหน่งทางยกระดับของโครงการ	8
7.2-1 ทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์	9
7.2-2 ทางเข้า-ออกบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ	9
7.2-3 ทางขึ้น-ลง ลาดกระบัง	10
7.3-1 รูปแบบโครงสร้างทางพิเศษที่เหมาะสมเป็นคานรูปกล่องชนิดหล่อสำเร็จแบบกล่องคู่ (Double Segmental Box Grider)	11
7.4.1-1 แผนผังการระบายน้ำระดับดินของพื้นที่โครงการ	12
7.4.2-1 ระบบระบายน้ำบนทางยกระดับของโครงการ	13
7.5-1 ตำแหน่งและรูปแบบระบบเก็บค่าผ่านทาง	14
10-1 ขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ	16
10.3-1 พื้นที่อ่อนไหวในการได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อม	23
11.2-1 แผนการมีส่วนร่วมของประชาชน	64
11.2-2 เข้าพบหารือรับฟังความคิดเห็นกับหน่วยงานราชการในพื้นที่	65
12-1 แผนการดำเนินงานโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	66

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
4-1 ขอบเขตการปกครองบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	3
10.2-1 โบราณสถานในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	17
10.2-2 การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม	18
10.3-1 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	19
10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	25

เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1. ความเป็นมา เหตุผลและความจำเป็นของโครงการ

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (กรุงเทพฯ-ชลบุรี สายใหม่) ของกรมทางหลวง (ทล.) เป็นเส้นทางสายหลักที่ให้บริการประชาชนเพื่อเดินทางเชื่อมต่อไปยังภาคตะวันออก ทั้งจังหวัดชลบุรี ระยอง และจันทบุรี ผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศไทยรองรับการใช้บริการของสายการบินจำนวนมาก ให้บริการขนส่งเชิงพาณิชย์ทั้งผู้โดยสารและสินค้าต่าง ๆ จึงเป็นแหล่งที่ทำให้เกิดการเดินทาง ซึ่งมีปริมาณการเดินทางเติบโตสูงขึ้นเรื่อย ๆ โดยในช่วงก่อนเกิดการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 (ปี พ.ศ. 2562) มีจำนวนผู้โดยสารใช้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสูงถึง 65 ล้านคน และมีปริมาณขนส่งสินค้า 1.35 ล้านตัน ส่งผลให้ปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างมาก รวมทั้งการขยายตัวทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมอย่างรวดเร็วของบริเวณพื้นที่ด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ทั้งบริเวณสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง (ICD ลาดกระบัง) ส่งผลให้ถนนโดยรอบพื้นที่เกิดปัญหาการจราจร โดยเฉพาะทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เกิดปัญหาการจราจรติดขัดเป็นช่วง ๆ ต่อเนื่องจากบริเวณทางแยกศรีนครินทร์ถึงบริเวณทางเชื่อมเข้า-ออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจนกระทั่งถึงบริเวณพื้นที่ลาดกระบัง โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน ดังนั้น หากมีการดำเนินการโครงการทางพิเศษยกระดับบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ก็จะสามารถช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดที่เกิดขึ้นได้ สามารถเชื่อมต่อการเดินทางเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และสามารถรองรับปริมาณการเดินทางคมนาคมและขนส่งที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต โดย ทล. ได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายทางยกระดับศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (M7) ในปี พ.ศ. 2559 และได้ทำการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ แล้วเสร็จ ตาม พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนฯ พ.ศ. 2562 ในปี พ.ศ. 2564

ต่อมากระทรวงคมนาคม ได้มีนโยบายให้ ทล. กรมทางหลวงชนบท (ทช.) และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) บูรณาการการดำเนินงานร่วมกัน เพื่อให้การพัฒนาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โครงการทางหลวงชนบท และโครงการทางพิเศษในอนาคตเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์ในภาพรวมต่อประเทศ และประชาชนผู้ใช้ทางได้รับความสะดวก ปลอดภัย ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางได้มากยิ่งขึ้น รวมทั้งเพื่อให้การบูรณาการการพัฒนานวัตกรรม การบริหารจัดการแบบ Single Command การเชื่อมโยงข้อมูล และการแก้ไขปัญหาการจราจรโครงข่ายทางถนนดังกล่าวเป็นไปด้วยความรอบคอบและมีประสิทธิภาพ นำไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม และเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2565 ได้มีการจัดพิธีลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือเพื่อการบูรณาการการพัฒนานวัตกรรมและโครงข่ายทางถนนร่วมกันระหว่าง ทล. ทช. และ กทพ. โดยมี รวค. เป็นประธานในพิธี ซึ่งขอบเขตความร่วมมือตามบันทึกข้อตกลงฯ ได้ระบุไว้ว่า ข้อที่ 1.15) โครงการทางหลวงพิเศษ

ระหว่างเมืองสายทางยกระดับศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (M7) ของ ทล. ทั้งสองฝ่ายตกลงให้ กทพ. เป็นผู้ดำเนิน โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายทางยกระดับศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (M7) โดยให้ปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

กทพ. จึงว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินงานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อเป็นอีกหนึ่งทางเลือกในการเดินทางที่จะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 รวมทั้งเป็นการเพิ่มศักยภาพด้านการคมนาคมและแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยต่อผู้เดินทางยิ่งขึ้น

2. วัตถุประสงค์ของการดำเนินโครงการ

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

- 1) เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และการเงินของโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- 2) เพื่อสำรวจและออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) และออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design) ของโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- 3) เพื่อศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ของโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยให้มีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามรายละเอียดที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กำหนด
- 4) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ใน มาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562
- 5) เพื่อจัดทำการศึกษาทดสอบความสนใจของนักลงทุน (Market Sounding) ของโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- 6) เพื่อจัดทำกรอบสาระสำคัญของประกาศเชิญชวน เอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน ร่างสัญญาร่วมลงทุน และเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

3. ประโยชน์ของการดำเนินโครงการ

- 1) ช่วยแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดช่วงจุดตัดศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน
- 2) ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 รวมทั้งเป็นการเพิ่มศักยภาพด้านการคมนาคมในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยต่อผู้เดินทางยิ่งขึ้น
- 3) เพิ่มทางเลือกในการเดินทางและลดระยะเวลาในการเดินทาง

4. พื้นที่ศึกษาของโครงการ

การดำเนินงานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีจุดเริ่มต้นโครงการต่อเชื่อมจากทางพิเศษศรีรัช (ส่วน D) บริเวณถนนศรีนครินทร์ มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกซ้อนทับไปตามแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 7 ตัดข้ามกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก ผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และมีจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณพื้นที่ลาดกระบัง โดยพื้นที่ศึกษาครอบคลุม 1 จังหวัด 5 เขต 9 แขวง มีระยะทางประมาณ 15.8 กิโลเมตร ดังตารางที่ 4-1

ตารางที่ 4-1 ขอบเขตการปกครองบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการในระยะ 500 เมตร
จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

จังหวัด	เขต	แขวง
กรุงเทพมหานคร	1. เขตบางกะปิ	1. แขวงหัวหมาก
	2. เขตสวนหลวง	2. แขวงพัฒนาการ
	3. เขตสะพานสูง	3. แขวงทับช้าง
	4. เขตประเวศ	4. แขวงประเวศ
	5. เขตลาดกระบัง	5. แขวงคลองสองต้นนุ่น
		6. แขวงคลองสามประเวศ
		7. แขวงลาดกระบัง
		8. แขวงลำปลาทิว
		9. แขวงทับยาว
1 จังหวัด	5 เขต	9 แขวง

5. ระยะเวลาการศึกษา

ระยะเวลาในการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะเวลา 450 วัน เริ่มตั้งแต่วันที่ 13 มิถุนายน 2566 สิ้นสุดวันที่ 4 กันยายน 2567

6. ขอบเขตการศึกษาและการดำเนินงานโครงการ

ในการดำเนินงานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้แบ่งงานออกเป็น 5 ส่วน ดังรูปที่ 6-1 รายละเอียดดังนี้

งานส่วนที่ 1 : งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1. งานศึกษาความสอดคล้องของโครงการต่อแผนยุทธศาสตร์และนโยบายที่เกี่ยวข้อง
2. งานศึกษาด้านเศรษฐกิจและสังคม
3. งานศึกษาด้านวิศวกรรมจราจรและขนส่ง
4. งานศึกษาด้านวิศวกรรม
5. งานศึกษาวิเคราะห์ด้านเศรษฐกิจ
6. งานศึกษาวิเคราะห์ด้านการเงิน
7. งานศึกษาวิเคราะห์รูปแบบการลงทุนและการบริหารโครงการ
8. งานศึกษาด้านการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ของโครงการ
9. งานจัดทำหุ่นจำลอง (Model) ของโครงการ
10. งานศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA)

งานส่วนที่ 2 : งานสำรวจและออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design)

1. งานสำรวจสภาพภูมิประเทศ (Topographic Survey)
2. งานสำรวจวิเคราะห์สภาพธรณีวิทยา
3. งานสำรวจและจัดทำข้อมูลการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
4. งานออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design)
5. งานออกแบบกรอบรายละเอียดโครงสร้างอาคาร
6. งานออกแบบกรอบรายละเอียดงานระบบของทางพิเศษ
7. งานดำเนินการทางด้านสาธารณูปโภค
8. งานประมาณการวงเงินลงทุนโครงการ
9. งานประมาณการต้นทุนและค่าใช้จ่ายการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operate & Maintenance : O&M)

10. งานจัดทำแบบมาตรฐาน (Standard Drawings) และรายการประกอบแบบทั้งหมด
11. งานจัดทำแบบรูป (Drawings)
12. การจัดทำรายงานการออกแบบกรอบรายละเอียดและรายการคำนวณที่เกี่ยวข้อง
13. การจัดทำเอกสารที่ใช้ในการประกอบข้อเสนอเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุน

งานส่วนที่ 3 : งานประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน

จัดให้มีการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร รายละเอียดของโครงการ และผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการให้ประชาชนทราบและดำเนินการจัดประชุมหรือสัมมนา เพื่อเผยแพร่ข้อมูลของโครงการ และรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ ตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนใน ประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชน ในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 และแนวทางหรือระเบียบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

1. งานเผยแพร่ข้อมูลของโครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน
2. งานประชาสัมพันธ์โครงการ

งานส่วนที่ 4 : งานศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการ ตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 รวมถึงการประเมินความสนใจของภาคเอกชน (Market Sounding)

งานส่วนที่ 5 : งานจัดทำกรอบสาระสำคัญของประกาศเชิญชวน เอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน ร่างสัญญาร่วมลงทุนและเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง



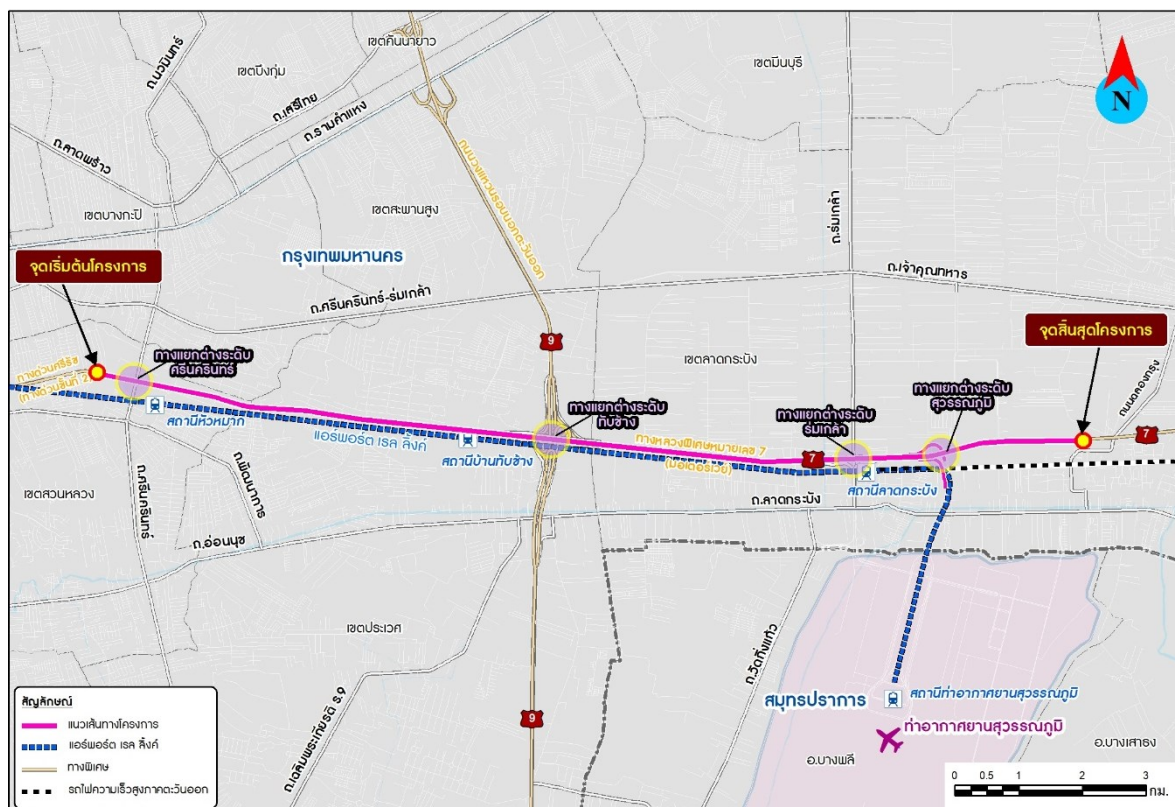
รูปที่ 6-1 ขอบเขตการศึกษาและการดำเนินงานโครงการ

7. องค์ประกอบของโครงการ

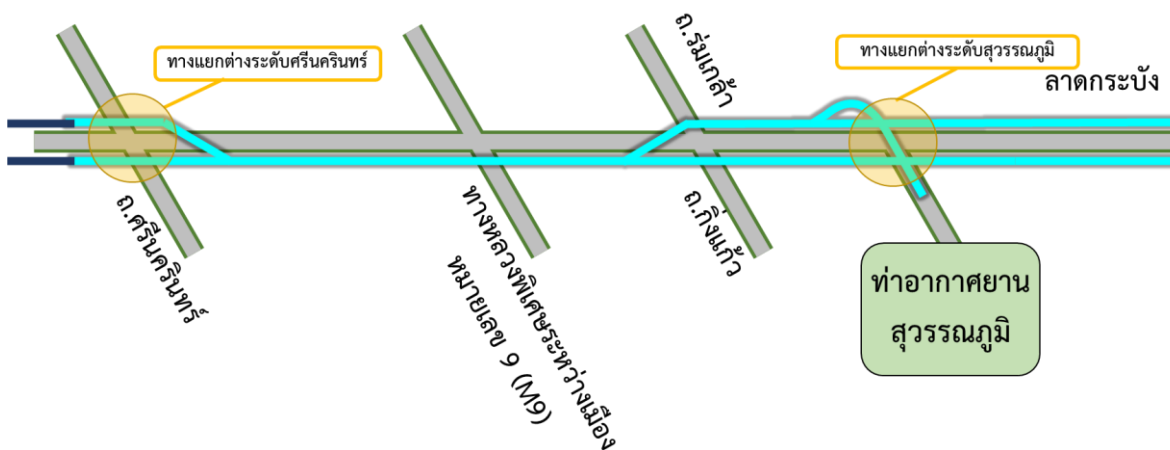
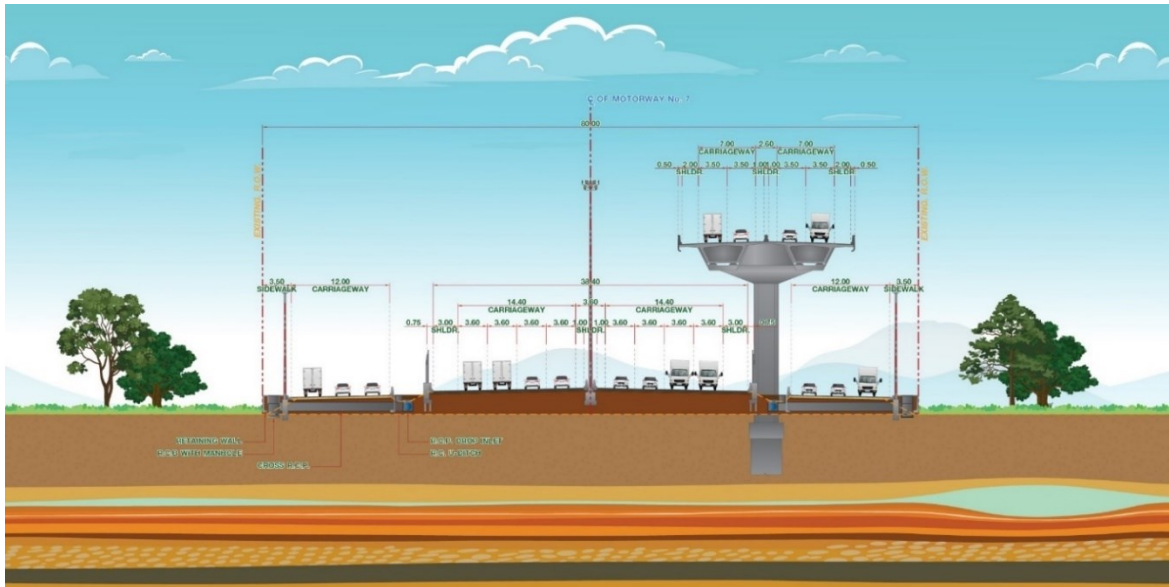
7.1 รูปแบบแนวเส้นทางโครงการ

แนวเส้นทางโครงการเป็นทางยกระดับตามแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 แสดงดังรูปที่ 7.1-1 เริ่มต้น กม. 0+000 ที่บริเวณปลายทางพิเศษศรีรัช ส่วน D ใกล้กับทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ ในพื้นที่เขตสวนหลวง กรุงเทพมหานคร โดยเชื่อมต่อจากโครงสร้างเดิมของทางพิเศษศรีรัช เป็นทางยกระดับ 2 ช่องจราจร ความกว้างช่องละ 3.6 เมตร ไหล่ทางด้านใน 1 เมตร ไหล่ทางด้านนอก 2 เมตร ขนานอยู่ทั้ง 2 ฝั่งของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ก่อนจะผ่านถนนศรีนครินทร์ บริเวณ กม. 0+600 เชื่อมต่อเป็นทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ ก่อนจะรวมเป็นโครงสร้างทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องละ 3.6 เมตร ไหล่ทางด้านใน 1 เมตร ไหล่ทางด้านนอก 2 เมตร วางตัวบริเวณเกาะกั้นระหว่างทางหลักและทางคู่ขนานของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 รูปแบบแสดงดังรูปที่ 7.1-2

จากนั้นแนวเส้นทางจะยกระดับต่อเนื่องผ่านทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 ก่อนจะแยกโครงสร้างเป็น 2 ฝั่งของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณจุดตัดถนนร่มเกล้า เข้าเชื่อมทางเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นทางเข้า-ออกสนามบินสุวรรณภูมิ และยกระดับลงเข้าเชื่อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ในลักษณะทางขึ้นลงลาดกระบัง แล้วจึงสิ้นสุดโครงการบริเวณ กม.15+800 รวมระยะทางประมาณ 15.8 กิโลเมตร



รูปที่ 7.1-1 แนวเส้นทางโครงการ



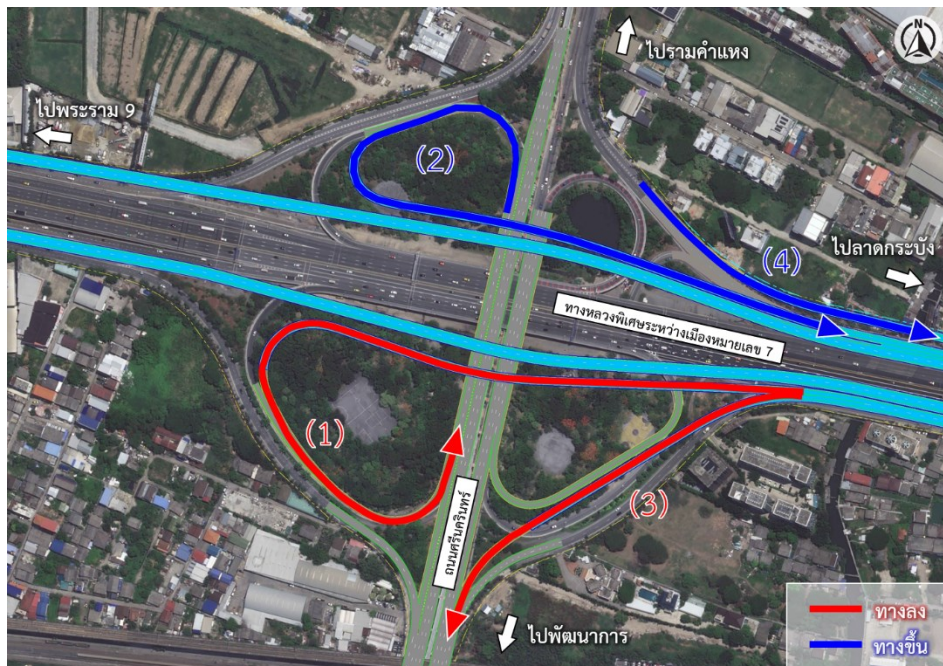
รูปที่ 7.1-2 ตำแหน่งทางยกระดับของโครงการ

7.2 รูปแบบทางขึ้น-ลง จุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดโครงการ

ในโครงการจะมีการกำหนดจุดเข้า-ออก โครงการทั้งหมด 3 จุด ดังนี้

7.2.1 รูปแบบจุดเริ่มต้นโครงการ (ทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์)

รูปแบบตามการออกแบบรายละเอียดเดิม มีรูปแบบทางขึ้น-ลง ประกอบด้วย 4 ทิศทาง ได้แก่ (1) ทางลง Loop Ramp สำหรับรถที่มาจากลาดกระบังมุ่งหน้าไปรามคำแหง เพื่อเข้าเชื่อมถนนศรีนครินทร์ (2) ทางขึ้น Loop Ramp สำหรับรถที่มาจากพัฒนาการมุ่งหน้าไปลาดกระบัง เลี้ยวขวาเข้าเชื่อมทางพิเศษของโครงการในทิศขาออกเมือง (3) ทางลง Directional Ramp สำหรับรถที่มาจากลาดกระบัง เลี้ยวซ้ายเข้าเชื่อมถนนศรีนครินทร์ (4) ทางขึ้น Directional Ramp สำหรับรถที่มาจากรามคำแหงมุ่งหน้าไปลาดกระบัง เลี้ยวซ้ายเข้าเชื่อมทางพิเศษของโครงการ ในทิศขาออกเมือง แสดงดังรูปที่ 7.2-1



รูปที่ 7.2-1 ทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์

7.2.2 รูปแบบทางเข้า - ออกบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ

ทางออกจากโครงการเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิในทิศทางออกเมือง (สีแดง) มีลักษณะเป็นทางแยกต่างระดับรูปแบบ Semi Directional Ramp ในทิศทางเลี้ยวขวาจากเส้นทางหลัก ส่วนทางเข้าสู่โครงการจากสนามบินสุวรรณภูมิในทิศทางเข้าเมือง (สีน้ำเงิน) มีลักษณะเป็นทางแยกต่างระดับรูปแบบ Directional Ramp เลี้ยวซ้ายไปทางพระราม 9 ซึ่งในบริเวณนี้จะมีการเวนคืนพื้นที่ทั้ง 2 ข้างทางเพื่อก่อสร้าง ทางเข้า-ออก รูปแบบแสดงดังรูปที่ 7.2-2



รูปที่ 7.2-2 ทางเข้า-ออกบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ

7.2.3 รูปแบบจุดสิ้นสุดโครงการ (ตำแหน่งทางขึ้น-ลงลาดกระบัง)

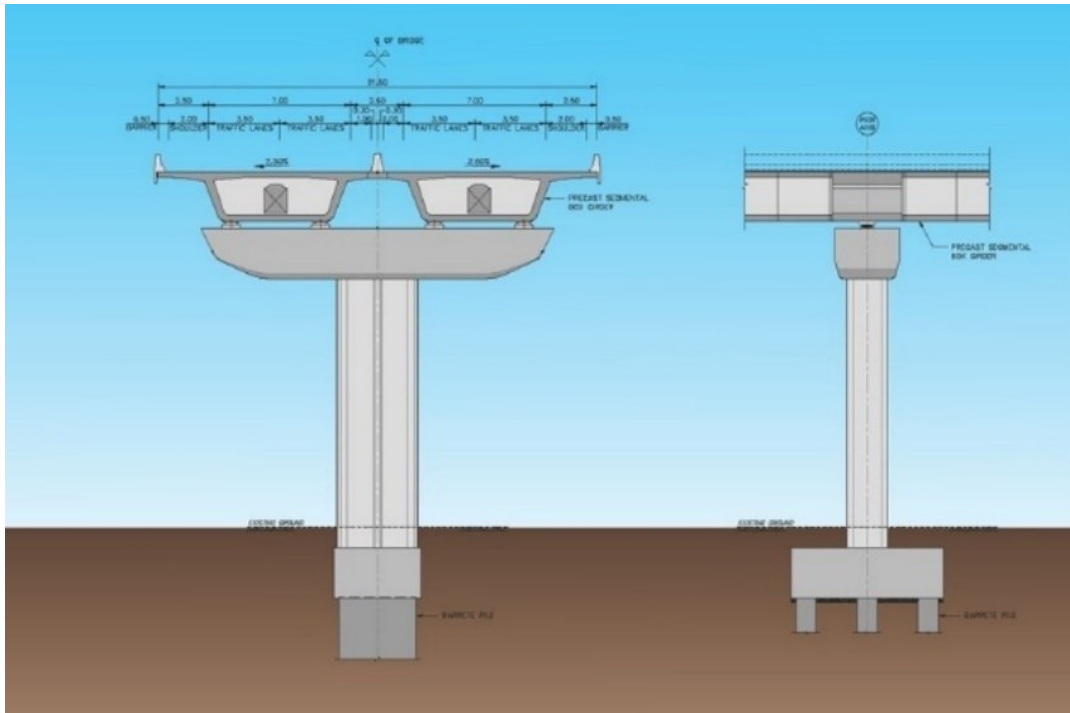
เมื่อผ่านทางเข้า-ออกสุวรรณภูมิแล้ว แนวเส้นทางจะข้ามทางเข้า-ออก ICD ลาดกระบัง ก่อนจะกดระดับลงพื้น และผ่านด้านข้างของสะพานกลับรถเดิมก่อนจะเข้าเชื่อมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 7 และมีการเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติม เพื่อปรับทางบริการเดิมให้ขนานกับทางขึ้น-ลงของโครงการ รวมถึงออกแบบทางแยกในการเชื่อมต่อระหว่างทางขึ้น-ลง และทางบริการ ให้ผู้ใช้ทางและประชาชนโดยรอบสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง และถนนฉลองกรุง สามารถเข้า-ออก โครงการทางพิเศษได้ แสดงดังรูปที่ 7.2-3



รูปที่ 7.2-3 ทางขึ้น-ลง ลาดกระบัง

7.3 รูปแบบโครงสร้างทางพิเศษ

รูปแบบโครงสร้างทางพิเศษจะเป็นโครงสร้างสะพานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องคูชนิดหล่อสำเร็จ โดยต่อม่อส่วนใหญ่เป็นเสาเดี่ยววางอยู่บริเวณร่องน้ำระหว่างทางขนานและทางพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ฐานรากโครงสร้างออกแบบเป็น Barrette Pile เพื่อลดขนาดของฐานรากให้อยู่ในบริเวณความกว้างของร่องน้ำ โดยรูปแบบโครงสร้างทางพิเศษแสดงดังรูปที่ 7.3-1



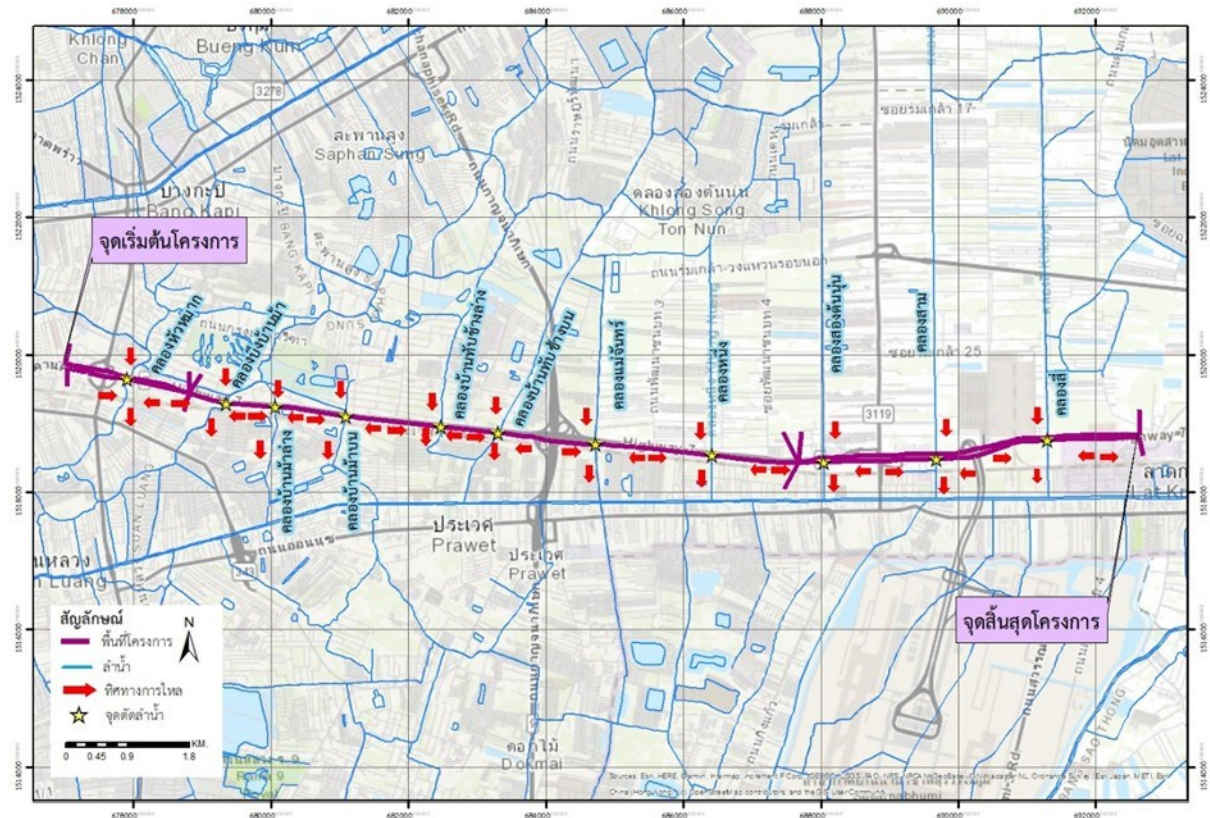
รูปที่ 7.3-1 รูปแบบโครงสร้างทางพิเศษที่เหมาะสมเป็นคานรูปกล่องชนิดหล่อสำเร็จแบบกล่องคู่ (Double Segmental Box Grider)

7.4 การออกแบบระบบระบายน้ำ

การออกแบบระบบระบายน้ำเบื้องต้นได้ทำการศึกษาวิเคราะห์ถึงลักษณะทางอุทกวิทยา สภาพภูมิประเทศ พื้นที่รับน้ำ ปริมาณน้ำ ข้อมูลน้ำท่วมและสภาพการระบายน้ำที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการออกแบบทางชลศาสตร์ สำหรับกำหนดขนาด ตำแหน่งของอาคารระบายน้ำให้เพียงพอและเหมาะสมตามมาตรฐานการออกแบบ โดยมีรายละเอียดในการดำเนินงานดังนี้

7.4.1 การออกแบบระบบระบายน้ำระดับพื้น

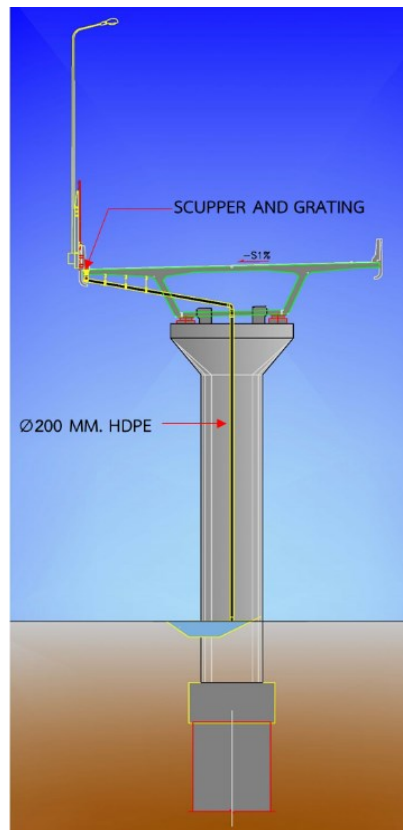
แนวเส้นทางโครงการมีลำน้ำสาธารณะที่ไหลผ่านทั้งหมด 11 แห่ง ที่ปรึกษาได้คำนวณและออกแบบระบบระบายน้ำให้สามารถระบายน้ำลงสู่ลำน้ำสาธารณะที่อยู่ใกล้เคียงที่สุด โดยการระบายน้ำระดับดินจากแนวร่องน้ำเดิมที่มีการวางเสาของโครงการแทนที่นั้น พิจารณาใช้รางระบายน้ำตัวยูวางบริเวณด้านข้างของเสาพร้อมทั้งปรับปรุงร่องระบายน้ำเดิมให้สามารถระบายน้ำได้ และใช้ท่อลอดพร้อมบ่อพักโดยจะระบายออกตามความเหมาะสมของพื้นที่โครงการ มาลงบ่อพักระบายน้ำเดิมที่อยู่ใต้ทางเท้าหรือที่ติดตั้งใหม่ เพื่อระบายน้ำออกไปยังด้านข้าง และระบายไปยังลำน้ำสาธารณะต่อไป ภาพรวมการระบายน้ำในพื้นที่โครงการแสดงในรูปที่ 7.4.1-1



รูปที่ 7.4.1-1 แผนผังการระบายน้ำระดับดินของพื้นที่โครงการ

7.4.2 การออกแบบระบบการระบายน้ำบนโครงสร้างทางยกระดับ

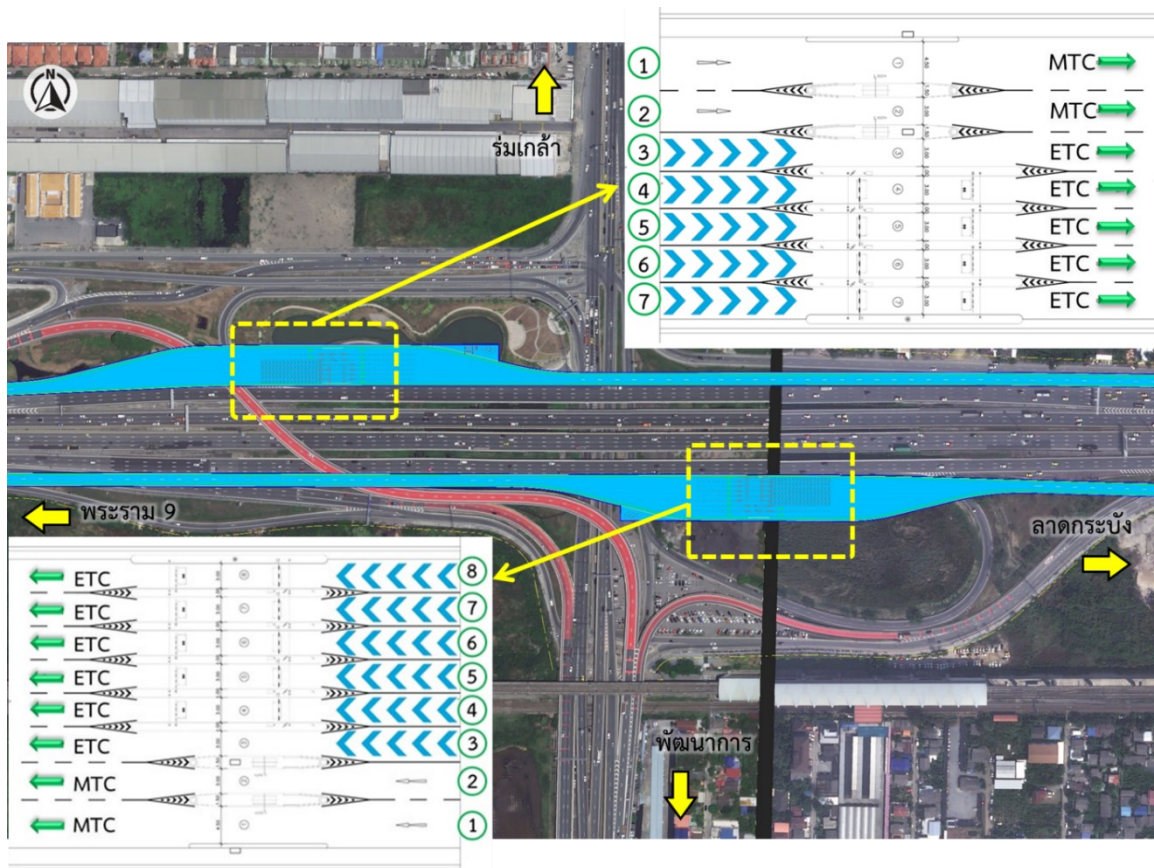
ตามแนวเส้นทางโครงการออกแบบเป็นโครงสร้างทางยกระดับ การระบายน้ำบนทางยกระดับ ออกแบบให้มีช่องรับน้ำ ซึ่งที่ปรึกษาได้ออกแบบระยะห่างของช่องสะพานและขนาดช่องเปิดที่ออกแบบ มีขนาดเพียงพอต่อการรับน้ำ มีท่อ HDPE รับน้ำจากช่องเปิดมารวมกันของแต่ละช่วงเสาตอม่อ แล้วระบายน้ำลงรางระบายน้ำหรือบ่อพักระดับดินเพื่อรวมน้ำระบายลงสู่ลำน้ำสาธารณะ ดังแสดงในรูปที่ 7.4.2-1



รูปที่ 7.4.2-1 ระบบระบายน้ำบนทางยกระดับของโครงการ

7.5 รูปแบบและตำแหน่งระบบเก็บค่าผ่านทางและเทคโนโลยีที่เหมาะสม

ผลการศึกษาและออกแบบเบื้องต้นรูปแบบของระบบจัดเก็บค่าผ่านทางต้องเป็นแบบระบบเปิด เนื่องจากการคาดการณ์ปริมาณจราจรอยู่ที่ระดับสูงดังนั้นจึงเลือกการใช้เทคโนโลยีจัดเก็บค่าผ่านทางแบบใช้พนักงาน (Manual Toll Collector System) : MTC และแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Toll Collection System) : ETC เป็นระบบความเหมาะสม โดยเป็นโครงสร้างทางยกระดับอยู่บริเวณทางแยกต่างระดับร่มเกล้า ประกอบด้วยฝั่งขาเข้า (มุ่งหน้าไปพระราม 9) จำนวน 8 ช่องจราจร และฝั่งขาออก (มุ่งหน้าไปท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ - ลากระบัง) จำนวน 7 ช่องจราจร ดังรูปที่ 7.5-1



รูปที่ 7.5-1 ตำแหน่งและรูปแบบระบบเก็บค่าผ่านทาง

7.6 งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

การประมาณราคาค่าทดแทนที่ดิน ใช้หลักเกณฑ์การพิจารณาค่าทดแทนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืน และการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 ซึ่งในที่นี้อ้างอิงตามราคาที่ดินที่มีการซื้อขายกันในตลาดในพื้นที่ โครงการฯ เป็นหลัก และใช้ราคาส่วนอื่น ๆ ประกอบการพิจารณา โดยจะมีคณะกรรมการกำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์ เบื้องต้นและจำนวนเงินค่าทดแทน เป็นผู้กำหนดราคาที่ดิน ราคาทดแทนสิ่งปลูกสร้าง รวมถึงราคาค่าชดเชยอื่น ๆ โดยมี จำนวนผู้ได้รับผลกระทบประมาณ 99 ราย แปลงที่ดินที่ได้รับผลกระทบประมาณ 143 แปลง รวมเนื้อที่ดินที่ได้รับผลกระทบ ประมาณ 47,148 ตารางเมตร และสิ่งปลูกสร้างที่ได้รับผลกระทบประมาณ 63 หลัง

8. งานศึกษาด้านเศรษฐกิจ การเงิน และการลงทุน

งานด้านเศรษฐกิจ การเงิน และการลงทุน ประกอบด้วย การศึกษา วิเคราะห์ ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ และการเงินของโครงการ โดยวิเคราะห์ผลประโยชน์ต่อสังคม เช่น การลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งหรือต้นทุนโลจิสติกส์ การลดเวลาที่ใช้ในการเดินทาง การลดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม การลดอุบัติเหตุ หรือการพัฒนาเศรษฐกิจ และความเป็นอยู่ของประชาชน และวิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงินที่เกิดขึ้นจากการมีโครงการในบริเวณพื้นที่ศึกษา รวมทั้งวิเคราะห์รูปแบบการลงทุนของโครงการเพื่อจัดทำแผนการลงทุนในแต่ละช่วงเวลา เพื่อให้แผนดังกล่าวสอดคล้อง กับสถานะทางการเงิน แผนธุรกิจของ กทพ. และโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

9. งานศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการ ตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 รวมถึงการประเมินความสนใจของภาคเอกชน (Market Sounding)

โครงการจะดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการ โดยจะจำแนกขอบเขตและพื้นที่ความรับผิดชอบระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน คาดการณ์ต้นทุนค่าใช้จ่ายทั้งหมดของโครงการสำหรับการให้เอกชนร่วมลงทุน ศึกษาและกำหนดแนวทางเลือกของการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการในรูปแบบต่าง ๆ รวมถึงประเมินความสนใจของภาคเอกชน (Market Sounding) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ รวมทั้งข้อมูลที่จำเป็นอย่างครบถ้วน เพื่อนำไปใช้เป็นข้อมูลประกอบการศึกษาโครงการในทุกส่วนที่เกี่ยวข้องให้มีความเหมาะสมและเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ ประเมินความคุ้มค่าทางการเงิน วิเคราะห์เปรียบเทียบทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ รวมถึงการเสนอแนะรูปแบบการลงทุนให้เอกชนร่วมลงทุนที่เหมาะสมการจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามรายละเอียดที่คณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน รวมถึงการจัดเตรียมร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน ร่างสัญญาร่วมลงทุนและเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ให้มีความครบถ้วน รวมถึงข้อกำหนดและระเบียบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

10. การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในการศึกษาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการจะศึกษาปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมครอบคลุมองค์ประกอบ 4 ด้านหลัก ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต โดยดำเนินการให้ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ สำหรับประเด็นการศึกษาประเมินผลกระทบด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดี จะดำเนินการครอบคลุมพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยจะดำเนินการตามรูปแบบและแนวทางที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กำหนด แสดงดังรูปที่ 10-1



รูปที่ 10-1 ขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

10.1 ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การศึกษาและสำรวจสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันในพื้นที่โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีวัตถุประสงค์ของการศึกษาเพื่อให้ทราบถึงสภาพปัจจุบันของสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่ศึกษา ก่อนการพัฒนาโครงการ และเป็นข้อมูลพื้นฐานในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ ในกระบวนการศึกษาได้รวบรวมข้อมูลปฐภูมิ และภูมิประเทศเพื่อใช้ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยดำเนินการตามรูปแบบและแนวทางที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมกำหนด ประกอบไปด้วยทรัพยากรสิ่งแวดล้อม 4 ด้านหลัก ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต มีปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญที่จำเป็นต้องนำมาศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment: EIA) จำนวน 19 ปัจจัย มีรายละเอียดดังนี้

1) ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ

1. ทรัพยากรดิน และการชะล้างพังทลายของดิน
2. ภูมิอากาศ คุณภาพอากาศ
3. เสียง
4. สั่นสะเทือน
5. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน และคุณภาพน้ำผิวดิน

2) ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ

1. นิเวศวิทยาทางน้ำ

3) คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

1. การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม
2. การใช้ประโยชน์ที่ดิน
3. การคมนาคมขนส่งและจราจร
4. การจัดการน้ำเสีย สิ่งปฏิกูล และขยะมูลฝอย
5. สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

4) คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

1. เศรษฐกิจสังคม
2. การชดเชยที่ดินและทรัพย์สิน
3. สาธารณสุขและสุขภาพ
4. อาชีวอนามัย : พนักงาน/คนงานก่อสร้าง
5. อุบัติเหตุ และความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง
6. ผู้ใช้ทาง
7. โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม
8. สุนทรียภาพ ทัศนียภาพ และการท่องเที่ยว

10.2 ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

เป็นการกลั่นกรองเพื่อทราบข้อจำกัดและเงื่อนไขทางด้านสิ่งแวดล้อมในการพัฒนาโครงการ ซึ่งประกอบด้วย การตรวจสอบข้อจำกัดทางด้านกฎหมาย และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างหรือขยายถนนในพื้นที่อนุรักษ์ต่าง ๆ เช่น พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ เขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าชายเลน อุทยานแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่า แหล่งโบราณสถานที่ขึ้นทะเบียน เป็นต้น โดยรวบรวมข้อมูลจาก 2 แหล่ง คือ จากฐานข้อมูลสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (GIS) และข้อมูลหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

โดยจากการตรวจสอบระบบภูมิสารสนเทศแหล่งมรดกทางศิลปวัฒนธรรม กรมศิลปากร พบว่าในบริเวณระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการพบแหล่งโบราณสถานที่ยังไม่ขึ้นทะเบียนตามพระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ 1) วัดสังฆราชา และ 2) คลองประเวศบุรีรมย์ (ตารางที่ 10.2-1) จากการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมสามารถสรุปรายละเอียดได้ดังตารางที่ 10.2-2

ตารางที่ 10.2-1 โบราณสถานในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

โบราณสถาน	ที่ตั้ง		สถานะ	กม. ที่	ระยะห่าง
	แขวง	เขต			
1. วัดสังฆราชา	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	11+000	432
2. คลองประเวศบุรีรมย์	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	13+400	ตัดผ่าน

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.2-2 การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม	แหล่งข้อมูล	สรุปผลการตรวจสอบแนวเส้นทางโครงการ
แหล่งโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุหรือ หลักฐานทางโบราณคดี	ระบบภูมิสารสนเทศแหล่งมรดกทาง ศิลปวัฒนธรรม กรมศิลปากร	พบแหล่งโบราณสถานที่ยังไม่ขึ้นทะเบียน ตามพระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนว เส้นทางโครงการ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ 1) วัดสังฆราชา 2) คลองประเวศบุรีรมย์
ป่าสงวนแห่งชาติ	พรบ.ป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507 กรมป่าไม้	ไม่อยู่ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ
อุทยาน วนอุทยาน สวนพฤกษศาสตร์ และสวนรุกขชาติ	พรบ.อุทยานแห่งชาติ พ.ศ. 2562 กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	ไม่อยู่ในพื้นที่อุทยาน วนอุทยาน สวนพฤกษศาสตร์ และสวนรุกขชาติ
เขตห้ามล่าสัตว์ป่า และเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	พระราชกฤษฎีกาและประกาศในราช กิจจานุเบกษาให้เป็นพื้นที่คุ้มครองตาม พรบ. สงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	ไม่อยู่ในพื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่า และเขตรักษา พันธุ์สัตว์ป่า
พื้นที่ชุ่มน้ำ	ทะเบียนรายนามพื้นที่ชุ่มน้ำของประเทศไทย ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 3 พ.ย. 2552 และมติ ครม. เมื่อวันที่ 12 พ.ค. 2538 รวบรวมโดย สผ.	ไม่อยู่ในพื้นที่ชุ่มน้ำ
ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ	แผนที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำตามมติ ครม.เมื่อ วันที่ 21 ก.พ. 2535 รวบรวมโดย สผ.	พื้นที่แนวเส้นทางโครงการทั้งหมดอยู่ในพื้นที่ชั้น คุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5
แหล่งน้ำผิวดิน	แผนที่ภูมิประเทศ มาตราส่วน 1:50,000 ของกรมแผนที่ทหาร แผนที่ ภาพถ่ายทาง อากาศ และการสำรวจภาคสนามเบื้องต้น	พบแหล่งน้ำผิวดินที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ทั้งหมด 12 แห่ง ได้แก่ 1) คลองหัวหมาก (กม.1+000) 2) คลองบึงบ้านม้า (กม.2+450) 3) คลองบ้านม้าล่าง (กม.3+150) 4) คลองบ้านม้าบน (กม.4+200) 5) คลองทับช้างล่าง (กม.5+600) 6) คลองทับช้างบน (กม.6+450) 7) คลองแม่จันทร์ (กม.7+850) 8) คลองหนึ่ง (กม.9+550) 9) คลองสองต้นนุ่น (กม.11+200) 10) คลองสาม (กม.12+850) 11) คลองประเวศบุรีรมย์ (กม.13+400) 12) คลองสี่ (กม.14+450)

10.3 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

จากการสำรวจและรวบรวมข้อมูลพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจได้รับผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนจากการพัฒนาโครงการ ประกอบด้วย สถานศึกษา ศาสนสถาน สถานพยาบาล และชุมชน/หมู่บ้าน ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมรวมทั้งสิ้น 94 แห่ง ประกอบด้วย สถานศึกษา 16 แห่ง ศาสนสถาน 13 แห่ง สถานพยาบาล 3 แห่ง ชุมชน/หมู่บ้าน 61 แห่ง และอื่น ๆ 1 แห่ง รายละเอียดในตารางที่ 10.3-1 และรูปที่ 10.3-1

ตารางที่ 10.3-1 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	กม. ที่		ระยะห่างจาก กึ่งกลางแนว เส้นทาง (เมตร)	ตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหว
ประเภทสถานศึกษา				
1. โรงเรียนหัวหมาก	0+900	ขวาทาง	360	ทางขึ้น-ลง บริเวณ ทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์
2. โรงเรียนมัธยมวัดดาริสสลาม	0+900	ขวาทาง	430	
3. โรงเรียนภาพยนตร์กรุงเทพ	2+380	ขวาทาง	64	บริเวณแนวเส้นทาง
4. มหาวิทยาลัยนานาชาติแสดมฟอร์ด	2+790	ขวาทาง	200	
5. โรงเรียนนุรุลฮิดายะห์	3+070	ขวาทาง	490	
6. โรงเรียนอิสลามศาสนพันธ์	3+380	ขวาทาง	55	
7. โรงเรียนสุเหร่าบ้านม้า	3+820	ขวาทาง	50	
8. โรงเรียนฮิดายาตุลอิสลาม	4+220	ซ้ายทาง	90	
9. โรงเรียนอิสลามทับข้างวิทยา	5+560	ซ้ายทาง	130	
10. โรงเรียนสุเหร่าทับข้าง	5+740	ขวาทาง	50	
11. โรงเรียนชาวาตะหิวิทยา	5+800	ซ้ายทาง	460	
12. โรงเรียนวัดสังฆราชา	11+060	ขวาทาง	290	
13. โรงเรียนวัดลาดกระบัง (ศิวะภิริตอุปถัมภ์)	12+700	ขวาทาง	250	ทางเชื่อมบริเวณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
14. โรงเรียนวัดปลูกศรัทธา	14+370	ขวาทาง	479	บริเวณแนวเส้นทาง
15. โรงเรียนสาธิตนานาชาติ สจล.	15+250	ขวาทาง	60	ทางขึ้น-ลง บริเวณ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า เจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.)
16. สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณ ทหารลาดกระบัง (สจล.)	15+480	ขวาทาง	200	
ประเภทศาสนสถาน				
1. มัสยิดดาริสสลาม	0+900	ขวาทาง	420	ทางขึ้น-ลง บริเวณ ทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์
2. มัสยิดยามีอุณฮิตฮาด (หัวหมากใหญ่)	1+030	ขวาทาง	40	
3. สุสานบ้านม้าล่าง	3+210	ขวาทาง	20	บริเวณแนวเส้นทาง
4. มัสยิดอัลอัสลาวี (บ้านม้าล่าง)	3+250	ขวาทาง	40	
5. สุสานบ้านม้าเกาะบน	4+280	ซ้ายทาง	100	

ตารางที่ 10.3-1 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	กม. ที่		ระยะห่างจาก กึ่งกลางแนว เส้นทาง (เมตร)	ตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหว
ประเภทศาสนสถาน (ต่อ)				
6. มัสยิดดารุลมุนิร	4+300	ซ้ายทาง	70	บริเวณแนวเส้นทาง
7. มัสยิดเนาะมาตุลอิสลาม	5+630	ซ้ายทาง	134	
8. สุสานบ้านทับช้าง	5+700	ซ้ายทาง	50	
9. วัดคุณแม่จันทร์	7+920	ขวาทาง	220	
10. วัดสังฆราชา	11+000	ขวาทาง	432	
11. วัดลาดกระบัง	12+660	ขวาทาง	425	
12. ที่พักสงฆ์ ติสสะเถรวาส ลาดกระบัง	12+920	ขวาทาง	80	
13. คริสตจักรแอ่งลึกกันลาดกระบัง	13+750	ขวาทาง	370	
ประเภทสถานพยาบาล				
1. โรงพยาบาลศิริน	1+850	ซ้ายทาง	170	บริเวณแนวเส้นทาง
2. ศูนย์สุขภาพชุมชน ร่มเกล้า	13+080	ขวาทาง	240	
3. โรงพยาบาลพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร	15+400	ขวาทาง	60	ทางขึ้น-ลง บริเวณ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า เจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.)
ประเภทชุมชน/หมู่บ้าน				
1. หมู่บ้านเสรี 8	0+000	ซ้ายทาง	481	ทางขึ้น-ลง บริเวณ ทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์
2. ชุมชนวิเศษสุข	0+050	ซ้ายทาง	195	
3. ชุมชนหลังสถานีรถไฟหัวหมาก	0+400	ขวาทาง	300	
4. ชุมชนริมคลองหัวหมากใหญ่	0+850	ขวาทาง	386	
5. ชุมชนหัวหมากเกาะกลาง (2)	1+120	ซ้ายทาง	20	
6. ชุมชนหัวหมากเกาะกลาง (1)	1+120	ขวาทาง	40	
7. ชุมชนลำสาละ	1+330	ซ้ายทาง	190	บริเวณแนวเส้นทาง
8. หมู่บ้านเมืองทอง 2 โครงการ 3	1+850	ขวาทาง	360	
9. หมู่บ้านเมืองทอง 2 โครงการ 2	2+500	ขวาทาง	307	
10. หมู่บ้านเดอะเมโทร พระราม 9	2+950	ขวาทาง	200	
11. ชุมชนบ้านม้า	3+130	ขวาทาง	180	
12. ชุมชนบ้านม้าเกาะล่าง	3+260	ซ้ายทาง	157	
13. หมู่บ้านเพอร์เฟค มาสเตอร์พีช	3+480	ขวาทาง	450	
14. หมู่บ้านเมืองทองการ์เด็น โซน 3	4+000	ขวาทาง	240	
15. หมู่บ้านแบงคอก บลูเอวอร์ด พระราม 9 - ศรีนครินทร์	4+050	ซ้ายทาง	420	
16. ชุมชนบ้านม้าเกาะบน	4+150	ซ้ายทาง	110	
17. หมู่บ้านโกลเด้นนครา	5+200	ขวาทาง	390	

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

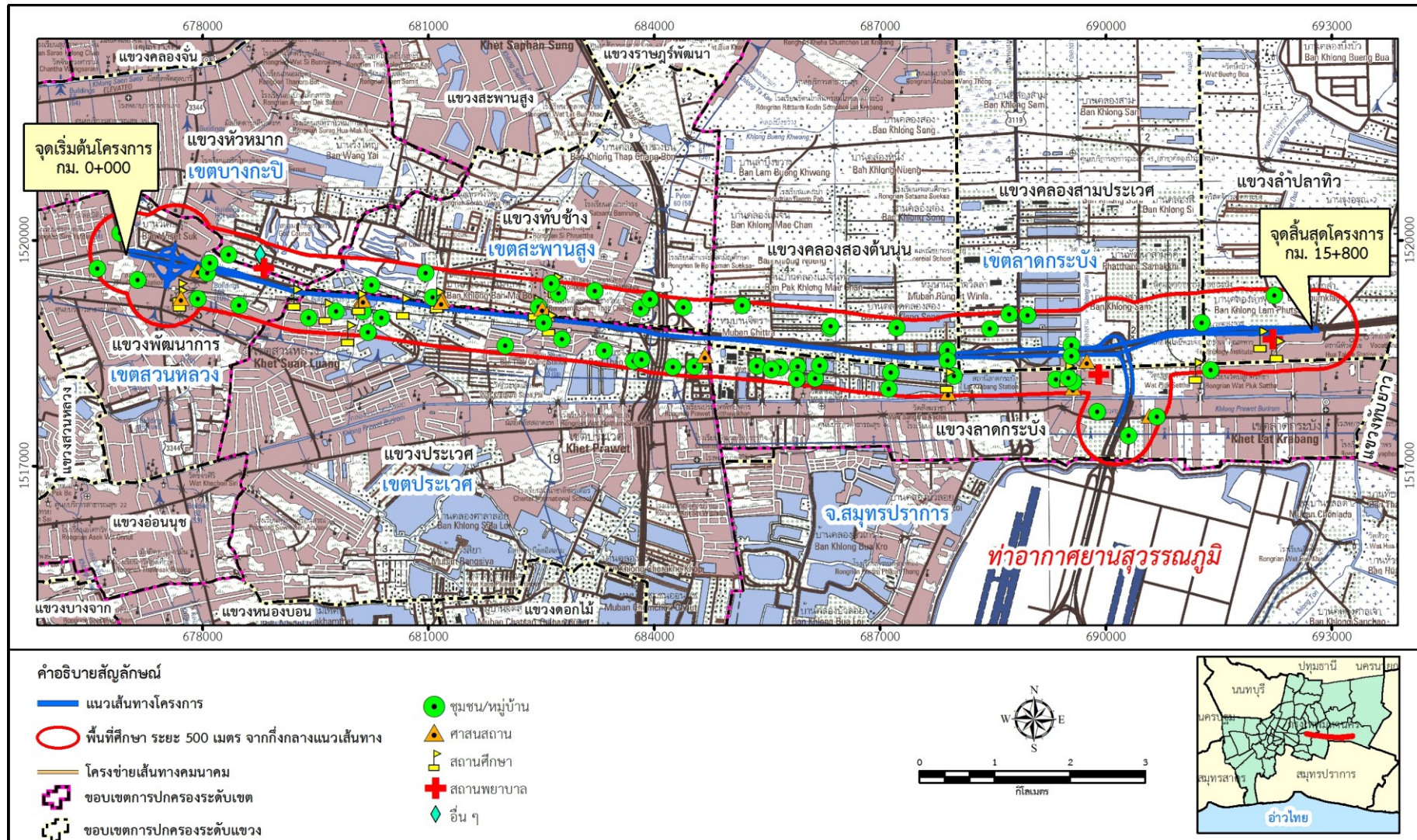
โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.3-1 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	กม. ที่		ระยะห่างจาก กึ่งกลางแนว เส้นทาง (เมตร)	ตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหว
ประเภทชุมชน/หมู่บ้าน (ต่อ)				
18. ชุมชนคลองทับช้างล่าง	5+580	ซ้ายทาง	150	บริเวณแนวเส้นทาง
19. หมู่บ้านจัดสรร - เนอวานา พระราม 9	5+900	ซ้ายทาง	350	
20. ชุมชนทับช้างล่างฝั่งธน	6+000	ขวาทาง	50	
21. ชุมชนหมู่บ้านนักกีฬาแหลมทอง	6+350	ซ้ายทาง	470	
22. หมู่บ้านบ้านใหม่พระราม 9	6+450	ซ้ายทาง	430	
23. หมู่บ้านภัสสรเพรสทิจ อ่อนนุช	6+460	ขวาทาง	320	
24. หมู่บ้านลิลลี่ กรีนวิลล์	6+600	ขวาทาง	230	
25. หมู่บ้านเศรษฐสิริ อ่อนนุช-ศรีนครินทร์	6+860	ขวาทาง	400	
26. หมู่บ้านณศาศิริ พระราม 9	6+930	ซ้ายทาง	270	
27. หมู่บ้านมณีนทนา พระราม 9 - วงแหวน	6+930	ซ้ายทาง	420	
28. หมู่บ้านสุราทิพย์	6+950	ขวาทาง	375	
29. หมู่บ้านบ้านกลางเมือง พระราม 9 - อ่อนนุช	7+420	ขวาทาง	400	
30. The connect วงแหวน - พระราม 9	7+540	ซ้ายทาง	395	
31. หมู่บ้านนันทวันพระราม 9	7+650	ขวาทาง	368	
32. ชุมชนจิตรา	8+350	ซ้ายทาง	450	
33. หมู่บ้านศุภาลัย - สุวรรณภูมิ	8+480	ขวาทาง	300	
34. The Centro	8+720	ขวาทาง	340	
35. หมู่บ้านบ้านกลางเมือง (อ่อนนุช - วงแหวน)	8+820	ขวาทาง	300	
36. ชุมชนหลังวัดลานบุญ	9+070	ขวาทาง	265	
37. ชุมชนรักสามัคคี	9+100	ซ้ายทาง	270	
38. ชุมชนบ้านลานบุญ	9+100	ขวาทาง	398	
39. ชุมชนหมู่บ้านสมนึก	9+400	ขวาทาง	370	
40. ชุมชนคลองหนึ่ง	9+500	ซ้ายทาง	295	
41. หมู่บ้านโกเดินทาว์น2 (อ่อนนุช - ลาดกระบัง)	9+800	ขวาทาง	212	
42. เดอะ ธารม บีกิน	10+900	ขวาทาง	200	
43. เดอะ ธารม ไอโคนิก	10+900	ขวาทาง	420	
44. ชุมชนวัดสังฆราชา	11+000	ขวาทาง	244	
45. ชุมชนร่มเกล้า 1 (1)	11+000	ซ้ายทาง	30	
46. ชุมชนร่มเกล้า 1 (2)	11+000	ขวาทาง	20	
47. ชุมชนคลองสองร่วมใจพัฒนา	11+000	ซ้ายทาง	375	
48. หมู่บ้านรุ่งกิจวิลล่า 9	11+570	ซ้ายทาง	290	
49. หมู่บ้านรุ่งกิจวิลล่า 5	11+770	ซ้ายทาง	460	

ตารางที่ 10.3-1 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	กม. ที่		ระยะห่างจาก กึ่งกลางแนว เส้นทาง (เมตร)	ตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหว
ประเภทชุมชน/หมู่บ้าน (ต่อ)				
50. หมู่บ้านร่มสุวิไลเลข 4	12+450	ซ้ายทาง	440	ทางเชื่อมบริเวณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
51. ชุมชนประชาร่วมใจ	12+520	ขวาทาง	310	
52. ชุมชนศิลาภิรัตน์อุปถัมภ์ 1	12+700	ซ้ายทาง	20	
53. ชุมชนศิลาภิรัตน์อุปถัมภ์ 2	12+700	ขวาทาง	20	
54. หมู่บ้านพัฒนาชั้นนอก	12+740	ขวาทาง	355	
55. หมู่บ้านแสนสุข	13+000	ขวาทาง	320	
56. ชุมชนร่วมใจพัฒนา	13+050	ขวาทาง	290	
57. หมู่บ้านการ์เด็นท์ โยม2	13+300	ขวาทาง	200	
58. หมู่บ้านโสมซอยซ้	13+840	ขวาทาง	490	
59. ชุมชนมิตรปลูกศรัทธา	13+900	ขวาทาง	478	
60. ชุมชนสองฝั่งคลอง	14+370	ซ้ายทาง	100	บริเวณแนวเส้นทาง
61. หมู่บ้านเอกมงคล	15+460	ซ้ายทาง	420	ทางขึ้น-ลง บริเวณ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า เจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.)
อื่น ๆ				
1. พิพิธภัณฑ์ปราสาท	1+790	ซ้ายทาง	325	บริเวณแนวเส้นทาง



รูปที่ 10.3-1 พื้นที่อ่อนไหวในการได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อม

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

10.4 ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) พบว่า ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญและนำมาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียด (EIA) ทั้งหมด 19 ปัจจัย ซึ่งสามารถสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 10.4-1

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ			
1.1 ทรัพยากรดิน และการชะล้างพังทลายของดิน บริเวณแนวเส้นทางและทางขึ้น-ลง ทางยกระดับของโครงการ พบขุดดินทั้งสิ้น 2 ขุดดิน ได้แก่ ขุดดินบางกอก (Bk) และขุดดินบางน้ำเปรี้ยว (Bp) โดยจัดอยู่ในกลุ่มขุดดินที่มีคุณสมบัติต่างกัน โดยขุดดินบางน้ำเปรี้ยว จัดอยู่ในกลุ่มขุดดินที่ 2 มีลักษณะเป็นดินร่วนที่มีเนื้อดินเป็นพวกดินเหนียวละเอียดและพบชั้นดินที่เป็นกรดรุนแรงมากหรือชั้นดินกรดก้ำะกันในช่วงความลึก 100-150 เซนติเมตร และขุดดินบางกอก จัดอยู่ในกลุ่มขุดดินที่ 3 มีลักษณะเป็นดินสีเทา ดินบนเป็นดินเหนียว สีดำ มักพบจุดประสีน้ำตาล ปฏิกริยาดินเป็นกรดปานกลางถึงเป็นกรดเล็กน้อย ดินล่างตอนล่างในระดับความลึก 1-1.5 เมตร จะพบดินเลนสีน้ำเงินที่มีปริมาณก้ำะกันต่ำ มีเปลือกหอยปะปนตลอด ผลการทบทวนการเจาะสำรวจดินฐานรากพบชั้นดินเหนียวอ่อนถึงอ่อนมาก ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการทรุดตัวของดินจากการก่อสร้างโครงการได้	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง การก่อสร้างทางยกระดับและทางขึ้น-ลงทางยกระดับของโครงการจะส่งผลกระทบต่อทรัพยากรดิน ดังนี้ ● ผลกระทบด้านการสูญเสียหรือเคลื่อนย้ายดิน กิจกรรมการก่อสร้างฐานรากและตอม่อของโครงการจะมีการขุดเจาะเสาเข็ม ทำให้เกิดการสูญเสียและเคลื่อนย้ายดินค่อนข้างมาก แต่เนื่องจากดินที่ขุดมีความอุดมสมบูรณ์ปานกลางถึงต่ำและบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเป็นพื้นที่ที่เป็นถนนเดิมอยู่แล้วไม่ได้มีการใช้ประโยชน์เพื่อการเกษตร ● ผลกระทบด้านการชะล้างพังทลายของดิน กิจกรรมการรื้อย้ายงานเตรียมพื้นที่ก่อสร้าง งานดิน งานก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับและทางแยกต่างระดับและงานก่อสร้างถนนระดับดินเพื่อต่อเชื่อมทางขึ้น-ลง จะมีการเปิดหน้าดิน ทำให้ไม่มีสิ่งปกคลุมดินและทำให้ดินชะล้างพังทลายสูงแหล่งน้ำที่แนวเส้นทางและทางขึ้น-ลงทางพิเศษของโครงการพาดผ่านจำนวน 12 แห่ง ได้แก่ คลองหัวหมาก คลองบึงบ้านม้า คลองบ้านม้าล่าง คลองบ้านม้าบน คลองทับช้างล่าง คลองทับช้างบน คลองแม่จันทน์ คลองหนึ่ง คลองสองต้นนุ่น คลองสาม คลองสี่ และคลองประเวศบุรีรมย์ โดยผลกระทบเกิดขึ้นเฉพาะพื้นที่บริเวณริมตลิ่งทั้งสองฝั่งของลำน้ำเท่านั้น ● ผลกระทบด้านการทรุดตัวของดิน บริเวณทางขึ้น-ลงลาดกระบัง (บริเวณ กม.15+800) จะมีการก่อสร้างถนนระดับดินบนชั้นดินเหนียวอ่อน ซึ่งหากไม่มีการปรับปรุงดินได้คั่นทางอาจทำให้ดินเกิดการทรุดตัวได้	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ดำเนินการเปิดพื้นที่ก่อสร้างเป็นช่วง ๆ ตามความเหมาะสม เพื่อป้องกันการเปิดหน้าดินโดยไม่จำเป็น และป้องกันการชะล้างพังทลายของดิน - ห้ามเก็บกองเศษมวลดินที่ได้จากการก่อสร้างโครงการในพื้นที่ก่อสร้าง - ผู้รับจ้างก่อสร้าง จัดให้มีรถบรรทุกที่มีการปูผ้าในกระบะรถบรรทุกมารับเศษมวลดินในขณะขุดเจาะฐานราก และลำเลียงออกจากพื้นที่ก่อสร้างนำไปกองเก็บในพื้นที่กำหนดไว้ - การเจาะเสาเข็มกำหนดให้ใช้สารละลายโพลีเมอร์ในการรักษาเสถียรภาพของหลุมเจาะ เพื่อป้องกันการปนเปื้อนและการตกค้างของสารเคมีในดิน - จัดให้มีเจ้าหน้าที่เก็บกวาดและทำความสะอาดเศษดินที่ตกหล่นบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำทุกวัน	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง -

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.1 ทรัพยากรดิน และการชะล้างพังทลายของดิน (ต่อ)	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ) ผลกระทบด้านการปนเปื้อนของดิน กิจกรรมในโรงซ่อมเครื่องจักรซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่พักคนงาน มีการใช้สารเคมีหรือสารอันตราย เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันเครื่อง สารหล่อลื่น เป็นต้น ส่วนขยะมูลฝอยจากคนงานและจากกิจกรรมการก่อสร้าง อาจเกิดการตกค้างหรือปนเปื้อนในดิน รวมถึงกิจกรรมการเจาะเสาเข็มในงานก่อสร้างฐานรากต่อม่อทางยกระดับ อาจก่อให้เกิดการปนเปื้อนของสารเคมีที่ใช้ในการเจาะเสาเข็มลงสู่ดินได้ แต่การดำเนินการดังกล่าวดำเนินการในพื้นที่เฉพาะ		
	ระยะดำเนินการ โครงการมีการออกแบบโครงสร้างป้องกันการทรุดตัวไว้แล้ว อย่างไรก็ตาม หากรถบรรทุกที่ใช้เส้นทางมีน้ำหนักบรรทุกเกินเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดอาจส่งผลกระทบต่อทรุดตัวของถนนได้ ส่วนผลกระทบด้านการสูญเสียดิน/การชะล้างพังทลายของดิน/การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างดินและการปนเปื้อนของดิน พบว่า กิจกรรมในระยะนี้เป็นการดำเนินการอยู่บนผิวจราจรของทางพิเศษ ไม่มีการขุดหรือเปิดหน้าดิน ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ผู้รับจ้างก่อสร้างประสานงานกับตำรวจทางหลวงในการควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะที่เข้ามาใช้เส้นทางโครงการให้อยู่ในเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดเพื่อป้องกันการทรุดตัวและการชำรุดของถนน	ระยะดำเนินการ -

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.2 ภูมิอากาศ คุณภาพอากาศ พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่โครงการในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง รวมทั้งหมด 94 แห่ง ประกอบด้วย - สถานศึกษา จำนวน 16 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนหัวหมาก โรงเรียนมัธยมวัดธาตุทอง โรงเรียนเทพศิรินทร์กรุงเทพ มหาวิทยาลัยนานาชาติแสตมฟอร์ด โรงเรียนบูรณวิจิตร โรงเรียนอิสลาม ศาสนพันธ์ โรงเรียนสุเหร่าบ้านม้า โรงเรียนอิตายาตุลอิสลาม โรงเรียนอิสลามหับช้างวิทยา โรงเรียนสุเหร่าหับช้าง โรงเรียนชาอตะหวิทยา โรงเรียนวัดสังฆราชา โรงเรียนลาดกระบัง (ศิวะภิมิธิอุปถัมภ์) โรงเรียนวัดปลุกศรีธา โรงเรียนสาธิตนานาชาติ (สจล.) สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง - ศาสนสถาน จำนวน 13 แห่ง ได้แก่ มัสยิดดาริสลาม มัสยิดยามีอันฮิดฮาด สุสานบ้านม้าล่าง มัสยิดอัลฮาลวี ดารุลมุณีร์ สุสานบ้านม้าเกาะบน มัสยิดดาร์ลุมนีร์ มัสยิดเนียะมาตุลอิสลาม สุสานบ้านหับช้าง วัดคุณแม่จันทร์ วัดลาดกระบัง ที่พักระเบียงติสสะเดราส ลาดกระบัง คริสตจักรแอ่งลึก ลาดกระบัง และวัดสังฆราชา - สถานพยาบาล จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลศิริราช ศูนย์สุขภาพชุมชนร่มเกล้า และโรงพยาบาลพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง กิจกรรมในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้างทางยกระดับและทางขึ้น-ลง ทางยกระดับของโครงการ ได้แก่ การเปิดหน้าดิน การก่อสร้างฐานราก และการขนส่ง/ขนย้ายวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างจะก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และมลพิษทางอากาศจากยานพาหนะในการขนส่ง และการใช้เครื่องจักรในงานก่อสร้าง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ปฏิบัติตามระเบียบและข้อปฏิบัติในการควบคุมฝุ่นละอองจากการก่อสร้างของคณะกรรมการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศ (PM2.5) ในกรุงเทพมหานคร - จัดให้มีเจ้าหน้าที่ฉีดพรมน้ำและ/หรือจัดอุปกรณ์ป้องกันฝุ่นละอองกระจายบริเวณที่มีการก่อสร้าง - จัดให้มีการปกคลุมกองวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างทั้งหมดที่จะก่อให้เกิดฝุ่นละอองตลอดระยะเวลาในการจัดเก็บวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ในพื้นที่ก่อสร้างเท่าที่จำเป็น - ดำเนินการเปิดพื้นที่ก่อสร้างเป็นช่วง ๆ ตามความเหมาะสม เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากพื้นที่ก่อสร้าง - ปิดคลุมท้ายรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้มิดชิด เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและเศษวัสดุตกหล่นบนผิวทาง - ควบคุมน้ำหนักและความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด และมีความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง - ทำความสะอาดผิวจราจรตลอดแนวพื้นที่การก่อสร้างวันละ 1 ครั้ง ในช่วงเวลากลางวัน	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง <u>ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ :</u> จำนวน 7 ดัชนี ได้แก่ ฝุ่นละอองรวม (TSP), ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM10), ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM2.5), ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO), ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO₂), ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂), ความเร็วและทิศทางลม <u>พื้นที่ติดตามตรวจสอบ :</u> จำนวน 7 สถานี ได้แก่ 1. มัสยิดยามีอันฮิดฮาด (กม.1+025 ขวาทง) 2. มัสยิดอัลฮาลวี (กม.3+260 ขวาทง) 3. โรงเรียนอิตายาตุลอิสลาม (กม.4+230 ข้างทาง) 4. โรงเรียนสุเหร่าหับช้าง (กม.5+740 ขวาทง) 5. วัดคุณแม่จันทร์ (กม.7+830 ขวาทง) 6. ชุมชนศิลาภิรัตนอุปถัมภ์ (1) (กม. 12+565 ข้างทาง) 7. สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (กม.14+940 ขวาทง) <u>ระยะเวลาติดตามตรวจสอบ :</u> 1. ระยะเตรียมการก่อสร้าง ติดตามตรวจสอบ 1 ครั้ง/ปี เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด 2. ระยะก่อสร้าง ติดตามตรวจสอบ ทุก ๆ 1 เดือน ตลอดระยะเวลาที่มีการก่อสร้างผ่านสถานีตรวจวัดที่กำหนด

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.2 ภูมิอากาศ คุณภาพอากาศ (ต่อ) - ชุมชน/หมู่บ้าน จำนวน 61 แห่ง ได้แก่ หมู่บ้านเสรี 8 ชุมชนวิเศษสุข ชุมชนหลังสถานีรถไฟหัวหมาก ชุมชนริมคลองหัวหมากใหญ่ ชุมชนหัวหมากเกาะกลาง (2) ชุมชนหัวหมากเกาะกลาง (1) ชุมชนลำสาละ หมู่บ้านเมืองทอง 2 โครงการ 3 หมู่บ้านเมืองทอง 2 โครงการ 2 หมู่บ้านเดอะเมโทร พระราม 9 ชุมชนบ้านม้า ชุมชนบ้านม้าเกาะกลาง หมู่บ้านเพอร์เฟค มาสเตอร์พีช หมู่บ้านเมืองทองการ์เดน โซน 3 หมู่บ้านแบงค็อก บลู เลอวาร์ด พระราม 9 - ศรีนครินทร์ ชุมชนบ้านม้าเกาะบน หมู่บ้านโกลเด้นนครา ชุมชนคลองทับช้างล่าง หมู่บ้านจัดสรร-เนอวานา พระราม 9 ชุมชนทับช้างล่างฝั่งธน ชุมชนหมู่บ้านนักกีฬาแหลมทอง หมู่บ้านบ้านใหม่พระราม 9 หมู่บ้านภัสสรพรสทิธ อ่อนนุช หมู่บ้านลิลิกรินวิลล์ หมู่บ้านเศรษฐสิริ อ่อนนุช - ศรีนครินทร์ หมู่บ้านอนุศาสิริ พระราม 9 หมู่บ้านมณีนพนา พระราม 9 - วังแขวน หมู่บ้านสุธาพิทย หมู่บ้านบ้านกลางเมือง พระราม 9 - อ่อนนุช The connect วังแขวน - พระราม 9 หมู่บ้านนันทวันพระราม 9 ชุมชนจิตรา หมู่บ้านศุภาลัย - สุวรรณภูมิ The Centro หมู่บ้านบ้านกลางเมือง (อ่อนนุช - วังแขวน) ชุมชนหลังวัดลานบุญ ชุมชนรักสามัคคี ชุมชนบ้านลานบุญ ชุมชนหมู่บ้านสมนึก ชุมชนคลองหนึ่ง หมู่บ้านโกเต็นทาวน์2 (อ่อนนุช - ลาดกระบัง) เดอะ ธารม บีกิน เดอะ ธารม ไอโคนิค ชุมชนวัดสังฆราชา ชุมชนร่มเกล้า 1 (1) ชุมชนร่มเกล้า 1 (2) ชุมชนคลองสองร่วมใจพัฒนา หมู่บ้านรุ่งกิจวิลล่า 9	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ) - จัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดตัวรถและล้อรถก่อนนำรถออกสู่ภายนอกโครงการ และเศษดินโคลน หิน และทราย ที่ตกหล่นอยู่บริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบนผิวจราจรโดยรอบ บริเวณพื้นที่ที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง รวมทั้งทางเข้า-ออกของรถยนต์/รถบรรทุก เป็นประจำ ตลอดช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง - ตรวจสอบและซ่อมบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์และยานพาหนะที่ใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์และให้ดับเครื่องเมื่อไม่ใช้งาน	ระยะดำเนินการ - จัดระบบจราจรให้มีความคล่องตัว โดยติดตั้งป้ายบอกทางป้ายสัญญาณจราจร และสัญลักษณ์ต่าง ๆ - กำหนดประเภทและความเร็วของยานพาหนะและจัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกกรณีเกิดเหตุจราจรติดขัด	ระยะดำเนินการ ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ : จำนวน 7 ดัชนี ได้แก่ ฝุ่นละอองรวม (TSP), ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM10), ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM2.5), ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO), ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO ₂), ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂), ความเร็วและทิศทางลม พื้นที่ติดตามตรวจสอบ : จำนวน 7 สถานี ได้แก่ 1. มัสยิดยามีอันฮิดฮาด (กม.1+025 ขวาทง) 2. มัสยิดอัลฮาลวี (กม.3+260 ขวาทง) 3. โรงเรียนอิตายาตุลอิสลาม (กม.4+230 ซ้ายทาง) 4. โรงเรียนสุเหร่าทับช้าง (กม.5+740 ขวาทง) 5. วัดคุณแม่จันทร์ (กม.7+830 ขวาทง) 6. ชุมชนศิลาภิรตินอุปถัมภ์ (1) (กม. 12+565 ซ้ายทาง) 7. สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (กม.14+940 ขวาทง)
	ระยะดำเนินการ เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากการคมนาคมบนทางพิเศษของโครงการ และจากยานพาหนะที่เข้ามาใช้ทางพิเศษ อาจทำให้มีการเพิ่มขึ้นของมลพิษทางอากาศ		

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.2 ภูมิอากาศ คุณภาพอากาศ (ต่อ) หมู่บ้านรุ่งกิจวิลล่า 5 หมู่บ้านร่มสุขวิลเลจ 4 ชุมชน ประชาร่วมใจ ชุมชนศิลาภิรัตน์อุปถัมภ์ 1 ชุมชนศิลาภิรัตน์ อุปถัมภ์ 2 หมู่บ้านพัฒนาชั้นนอก หมู่บ้านแสนสุข ชุมชน ร่วมใจพัฒนา หมู่บ้านการเดินที่ โฮม2 หมู่บ้านโฮมช้อยซ์ ชุมชนมิตรปลูกศรัทธา ชุมชนสองฝั่งคลอง และหมู่บ้าน เอกมงคล - พื้นที่อื่น ๆ จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ พิพิธภัณฑ์ปราสาท - ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศตามแนวเส้นทาง โครงการ จำนวน 2 ครั้ง ครอบคลุมทั้ง 2 ฤดูกาล จำนวน 7 สถานี ได้แก่ 1. สถานีที่ 1 (AN1) มัสยิดยามีอันฮาด 2. สถานีที่ 2 (AN2) มัสยิดอัลฮาลาวิ 3. สถานีที่ 3 (AN3) โรงเรียนอิตายาตุลอิสลาม 4. สถานีที่ 4 (AN4) โรงเรียนสุเหร่าทับช้าง 5. สถานีที่ 5 (AN5) วัดคุณแม่จันทร์ 6. สถานีที่ 6 (AN6) ชุมชนศิลาภิรัตน์อุปถัมภ์ (1) 7. สถานีที่ 7 (AN7) สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า เจ้าคุณทหารลาดกระบัง จากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศทั้งในฤดูแล้งและ ฤดูฝนของสถานีตรวจวัดทั้ง 7 สถานี สามารถสรุป ภาพรวมได้ดังนี้ - ฝุ่นละอองรวม (TSP) มีค่าอยู่ในช่วง 0.021-0.197 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร (มาตรฐานกำหนดไว้ไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร)			ระยะดำเนินการ (ต่อ) ระยะเวลาติดตามตรวจสอบ : ติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ จำนวน 7 สถานี จำนวน 1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาดำเนินการ เป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.2 ภูมิอากาศ คุณภาพอากาศ (ต่อ) - ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM10) มีค่าอยู่ในช่วง 0.010-0.114 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร (มาตรฐานกำหนดไว้ไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร) - ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM2.5) มีค่าอยู่ในช่วง 4.7-34.2 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร (มาตรฐานกำหนดไว้ไม่เกิน 37.5 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร) - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 1.0415-1.7786 ส่วนในล้านส่วน (มาตรฐานกำหนดไว้ไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน) - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 1.6000-2.1000 ส่วนในล้านส่วน (มาตรฐานกำหนดไว้ไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน) - ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO₂) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.0021-0.0029 ส่วนในล้านส่วน (มาตรฐานกำหนดไว้ไม่เกิน 0.12 ส่วนในล้านส่วน) - ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.0035-0.0041 ส่วนในล้านส่วน (มาตรฐานกำหนดไว้ไม่เกิน 0.30 ส่วนในล้านส่วน) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.0059-0.0092 ส่วนในล้านส่วน (มาตรฐานกำหนดไว้ไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน) สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในปัจจุบันทุกดัชนีมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป			

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.3 เสียง ผลการตรวจวัดระดับเสียงตามแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 7 สถานี ได้แก่ 1. สถานีที่ 1 (AN1) มัสยิดยามีอันฮิดฮาด 2. สถานีที่ 2 (AN2) มัสยิดอัลฮาลวี 3. สถานีที่ 3 (AN3) โรงเรียนฮิดายาตุลอิสลาม 4. สถานีที่ 4 (AN4) โรงเรียนสุเหร่าทับช้าง 5. สถานีที่ 5 (AN5) วัดคุณแม่จันทร์ 6. สถานีที่ 6 (AN6) ชุมชนศิลาภิรัตนอุปถัมภ์ (1) 7. สถานีที่ 7 (AN7) สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง <u>จากผลการตรวจวัดระดับเสียง ทั้งในฤดูแล้งและฤดูฝน ของสถานีตรวจวัดทั้ง 7 สถานี สามารถสรุปภาพรวมได้ดังนี้</u> - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 50.7-75.1 เดซิเบลเอ (มาตรฐานกำหนดไว้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ) - ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ระหว่าง 72.4-107.1 เดซิเบลเอ (มาตรฐานกำหนดไว้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ) สรุปผลการตรวจวัดเสียงในปัจจุบันมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ยกเว้นบริเวณมัสยิดยามีอันฮิดฮาด ที่มีระดับเสียงเกินค่ามาตรฐาน โดยมีค่าเท่ากับ 73.8-75.1 เดซิเบลเอ (มาตรฐานกำหนดไว้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ)	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง จากการคาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมเตรียมพื้นที่ในการก่อสร้าง กิจกรรมงานฐานรากตอม่อ และกิจกรรมการก่อสร้างโครงสร้างของทางยกระดับ อาจส่งผลกระทบทางด้านเสียงเป็นช่วง ๆ ในจุดที่มีการก่อสร้าง โดยพื้นที่อ่อนไหวที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบทางด้านเสียงจะอยู่ในระยะห่างจากแนวก่อสร้างในช่วง 0-100 เมตร จากกึ่งกลางจุดการก่อสร้าง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - กำหนดการใช้เสาเข็มแบบเจาะ เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง - การก่อสร้างและการขนย้ายวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดัง ต้องหลีกเลี่ยงในช่วงกลางคืน โดยให้ดำเนินการในช่วงกลางวันเท่านั้น (8.00-17.00 น.) ทั้งนี้ หากมีความจำเป็นต้องดำเนินการนอกช่วงเวลาดังกล่าว ให้ประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้างให้ประชาชนได้รับทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน และหากมีกิจกรรมการเจาะเสาเข็มต้องแจ้งล่วงหน้าให้ชุมชนทราบก่อนดำเนินการอย่างน้อย 2-3 วัน ทั้งแผนการทำงานและลักษณะงานที่จะดำเนินการ - ตรวจสอบและซ่อมบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ยานพาหนะ อย่างน้อย 1 ครั้ง/สัปดาห์ - พักถนนชั่วคราวกำหนดให้ใช้พื้นที่รองแผ่นเหล็กและใช้พื้นแผ่นเหล็กเมื่อจำเป็นเท่านั้นเพื่อลดเสียงดัง - ควบคุมน้ำหนักและความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด และมีความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง <u>มาตรการเฉพาะพื้นที่</u> - ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวแบบเมทัลชีท ความสูง 2.5-3.0 เมตร บริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่ใกล้พื้นที่อ่อนไหวที่คาดว่าจะได้รับค่าระดับเสียงเกินมาตรฐาน ทั้งนี้ โดยติดตั้งให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มงานก่อสร้าง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง <u>ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ :</u> จำนวน 4 ชนิด ได้แก่ - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leg 24 hr) - ระดับเสียงสูงสุด (Lmax) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L90) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 (L10) <u>พื้นที่ติดตามตรวจสอบ :</u> จำนวน 7 สถานี ได้แก่ 1. มัสยิดยามีอันฮิดฮาด (กม.1+025 ขวาทง) 2. มัสยิดอัลฮาลวี (กม.3+260 ขวาทง) 3. โรงเรียนฮิดายาตุลอิสลาม (กม.4+230 ข้ายทาง) 4. โรงเรียนสุเหร่าทับช้าง (กม.5+740 ขวาทง) 5. วัดคุณแม่จันทร์ (กม.7+830 ขวาทง) 6. ชุมชนศิลาภิรัตนอุปถัมภ์ (1) (กม. 12+565 ข้ายทาง) 7. สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (กม.14+940 ขวาทง) <u>ระยะเวลาติดตามตรวจสอบ :</u> 1. ระยะเตรียมการก่อสร้าง จำนวน 1 ครั้ง/ปี เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด 2. ระยะก่อสร้าง ติดตามตรวจสอบ ทุก ๆ 1 เดือน ตลอดระยะเวลาที่มีการก่อสร้างผ่านสถานีตรวจวัดที่กำหนดไว้

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.3 เสียง (ต่อ)	ระยะดำเนินการ การคมนาคมบนถนนโครงการจะก่อให้เกิดเสียงจากยานพาหนะ โดยยานพาหนะที่เข้ามาใช้ทางพิเศษฯ จะทำให้ระดับเสียงเพิ่มขึ้น	ระยะดำเนินการ - จำกัดความเร็วของยานพาหนะบนทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (พื้นราบ) ไม่ให้เกินเกณฑ์ที่กำหนด โดยติดตั้งป้ายกำหนดความเร็วของยานพาหนะบนทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (พื้นราบ) ตลอดจนติดกล้องตรวจจับความเร็วในบริเวณต่าง ๆ ตามความเหมาะสม พร้อมทั้งมีบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืน - ตรวจสอบและดูแลรักษาผิวจราจรให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ มาตรการเฉพาะพื้นที่ - ติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบถาวร ชนิดอะคริลิกใส ความสูง 3.0 เมตร บนทางพิเศษ ใกล้บริเวณพื้นที่อ่อนไหวที่ได้รับระดับเสียงเกินมาตรฐานที่กำหนด	ระยะดำเนินการ ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ : จำนวน 4 ชนิด ได้แก่ - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leg 24 hr) - ระดับเสียงสูงสุด (Lmax) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L90) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 (L10) พื้นที่ติดตามตรวจสอบ : จำนวน 7 สถานี ได้แก่ 1. มัสยิดยามีอันฮิดฮาด (กม.1+025 ขวาทง) 2. มัสยิดอัลฮาลวี (กม.3+260 ขวาทง) 3. โรงเรียนอิตายาตุลอิสลาม (กม.4+230 ข้ายาง) 4. โรงเรียนสุเหร่าทับช้าง (กม.5+740 ขวาทง) 5. วัดคุณแม่จันทร์ (กม.7+830 ขวาทง) 6. ชุมชนศิลาภิรตินอุปถัมภ์ (1) (กม. 12+565 ข้ายาง) 7. สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (กม.14+940 ขวาทง) ระยะเวลาติดตามตรวจสอบ : ติดตามตรวจสอบคุณภาพเสียง จำนวน 7 สถานี จำนวน 1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาดำเนินการ เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.4 ความสั่นสะเทือน ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนตามแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 7 สถานี 1. สถานีที่ 1 (AN1) มัสยิดยามีอันฮิดฮาด 2. สถานีที่ 2 (AN2) มัสยิดอัลฮาลาวี 3. สถานีที่ 3 (AN3) โรงเรียนธิดายาตุลอิสลาม 4. สถานีที่ 4 (AN4) โรงเรียนสุเหร่าหับช้าง 5. สถานีที่ 5 (AN5) วัดคุณแม่จันทร์ 6. สถานีที่ 6 (AN6) ชุมชนศิลาภิรัตนอุปถัมภ์ (1) 7. สถานีที่ 7 (AN7) สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง <u>จากผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนทั้งในฤดูแล้งและฤดูฝนของสถานีตรวจวัดทั้ง 7 สถานี สามารถสรุปภาพรวมได้ดังนี้</u> มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) อยู่ระหว่าง < 0.127-7.243 มิลลิเมตร/วินาที ซึ่งอยู่ในระดับที่ไม่มีผลกระทบต่อโครงสร้างอาคาร ส่วนผลกระทบด้านความเดือดร้อนรำคาญต่อประชาชน พบว่า อยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ถึงถ้าความสั่นสะเทือนเป็นไปอย่างต่อเนื่องจะสร้างความรู้สึกรำคาญ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนมากที่สุด คือ การเจาะเสาเข็มเพื่อก่อสร้างฐานรากของตอม่อทางยกระดับ และจากกิจกรรมการสัญจรคมนาคมของรถยนต์ในบริเวณแนวเส้นทางโครงการ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - กำหนดการใช้เสาเข็มแบบเจาะ เพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน - การก่อสร้างและการขนย้ายวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน ต้องหลีกเลี่ยงในช่วงกลางวัน โดยให้ดำเนินการในช่วงกลางคืนเท่านั้น (8.00-17.00 น.) ทั้งนี้ หากมีความจำเป็นต้องดำเนินการนอกช่วงเวลาดังกล่าว ให้ประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้างให้ประชาชนได้รับทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน และหากมีกิจกรรมการเจาะเสาเข็มต้องแจ้งล่วงหน้าให้ชุมชนทราบก่อนดำเนินการอย่างน้อย 2-3 วัน ทั้งแผนการทำงานและลักษณะงานที่จะดำเนินการ - หากได้รับเรื่องร้องเรียนผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนรบกวนอันเนื่องมาจากการดำเนินการของโครงการ ให้ทำการตรวจสอบและแก้ไขผลกระทบที่เกิดขึ้นทันที - ทำการสำรวจและถ่ายภาพอาคารสิ่งปลูกสร้างบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างก่อนดำเนินการก่อสร้าง หลังตอกเสาเข็ม และก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อเก็บไว้เป็นหลักฐาน หากมีข้อร้องเรียนว่าอาคารได้รับความเสียหายจากการก่อสร้าง - ควบคุมน้ำหนักและความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด และมีความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง	ระยะเตรียมการก่อสร้าง <u>ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ</u> : จำนวน 2 ดัชนี ได้แก่ ความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) และความถี่ <u>พื้นที่ติดตามตรวจสอบ</u> : จำนวน 7 สถานี บริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างของโครงการ ได้แก่ - มัสยิดยามีอันฮิดฮาด (กม.1+020 ขวาทง) - มัสยิดอัลฮาลาวี (กม.3+210 ขวาทง) - โรงเรียนธิดายาตุลอิสลาม (กม.4+220 ซ้ายทาง) - โรงเรียนสุเหร่าหับช้าง (กม.5+700 ขวาทง) - วัดคุณแม่จันทร์ (กม.7+830 ขวาทง) - ชุมชนศิลาภิรัตนอุปถัมภ์ (กม.12+700 ซ้ายทาง) - สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (กม.15+400 ขวาทง) <u>ระยะเวลาติดตามตรวจสอบ</u> : ติดตามตรวจสอบสถานีละ 1 ครั้ง ในช่วงที่มีการเจาะเสาเข็ม ใกล้กับสถานีตรวจวัด

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.4 ความสั่นสะเทือน (ต่อ)		ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ) - หากผิวจราจรของถนนชำรุดจากการขนส่งของโครงการ ต้องปรับปรุงแก้ไขผิวจราจรให้ใช้งานได้โดยเร็ว - ตรวจสอบและซ่อมบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ ยานพาหนะ อย่างน้อย 1 ครั้ง/สัปดาห์ - ปรับลดพลังงานการเจาะเสาเข็มในแต่ละครั้งลง โดยใช้การเพิ่มจำนวนครั้งของการเจาะแทนเพื่อลดระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น	
	ระยะดำเนินการ ในระยะดำเนินการ ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนมาจากการจราจรตามแนวเส้นทางโครงการ อาจเกิดจากปัจจัยต่าง ๆ ได้แก่ น้ำหนักยานพาหนะความเร็วของยานพาหนะ และสภาพผิวจราจร	ระยะดำเนินการ - จำกัดความเร็วของยานพาหนะบนทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (พื้นราบ) ไม่ให้เกินเกณฑ์ที่กำหนด โดยติดตั้งป้ายกำหนดความเร็วของยานพาหนะบนทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (พื้นราบ) ตลอดจนติดกล้องตรวจจับความเร็วในบริเวณต่าง ๆ ตามความเหมาะสม พร้อมทั้งมีบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืน - ตรวจสอบและดูแลรักษาผิวจราจรให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ	ระยะดำเนินการ -

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.5 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน และคุณภาพน้ำผิวดิน จากผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 5 สถานี ได้แก่ 1. คลองบึงบ้านม้า 2. คลองทับช้างบน 3. คลองสองต้นนุ่น 4. คลองสาม 5. คลองประเวศบุรีรมย์ <u>จากผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน ทั้งในฤดูแล้งและฤดูฝนของสถานีตรวจวัดทั้ง 5 สถานี สามารถสรุปภาพรวมได้ดังนี้</u> พบว่าคุณภาพน้ำทั้ง 5 สถานีอยู่ในสภาพเสื่อมโทรม โดยจัดอยู่ในแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 (ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537) คือเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถใช้อุปโภคบริโภคเพื่อการคมนาคม	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ● ผลกระทบต่ออุทกวิทยาน้ำผิวดิน การก่อสร้างทางยกระดับและทางขึ้น-ลงทางยกระดับของโครงการไม่มีเสาคอมมอลงน้ำที่ตัดผ่านทั้ง 12 แห่ง ได้แก่ คลองหัวหมาก คลองบึงบ้านม้า คลองบ้านม้าล่าง คลองบ้านม้าบน คลองทับช้างล่าง คลองทับช้างบน คลองแม่จันทร์ คลองหนึ่ง คลองสองต้นนุ่น คลองสาม คลองสี่ และคลองประเวศบุรีรมย์ จึงไม่ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทิศทางการไหลของน้ำ แต่อาจมีเศษวัสดุจากงานรื้อย้าย งานแผ้วถาง/ปรับพื้นที่ งานดิน และงานโครงสร้างทางยกระดับและทางแยกต่างระดับในช่วงที่ผ่านลำน้ำ ตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ และส่งผลกระทบต่อการใช้ของน้ำและการระบายน้ำของลำน้ำดังกล่าวได้ แต่ผลกระทบจะอยู่ในบริเวณทางยกระดับข้ามลำน้ำและพื้นที่ก่อสร้างที่อยู่บริเวณริมตลิ่งเท่านั้นและเกิดขึ้นในช่วงเวลาสั้น ๆ ● ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน ผลกระทบด้านความขุ่นจากกิจกรรมการก่อสร้าง กิจกรรมการรื้อย้าย งานเตรียมพื้นที่ งานเตรียมวัสดุก่อสร้าง/งานขนย้าย งานถนนระดับดิน งานก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับและทางแยกต่างระดับ และงานก่อสร้างระบบระบายน้ำจะมีการเปิดหน้าดิน ซึ่งมีเมื่อฝนตก น้ำฝนอาจชะล้างตะกอนดินจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างลงสู่แหล่งน้ำผิวดิน นอกจากนี้ในการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับข้ามลำน้ำ อาจมีเศษวัสดุก่อสร้างต่าง ๆ ตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำและส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินได้ ดังนี้	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ● ผลกระทบต่ออุทกวิทยาน้ำผิวดิน - ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านทรัพยากรดินอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดินซึ่งจะส่งผลให้ลำน้ำตื้นเขินและเปลี่ยนแปลงสภาพการไหลของน้ำในลำน้ำได้ - ออกแบบโครงสร้างทางยกระดับข้ามลำน้ำ ไม่ให้มีคอมมอลงไปอยู่ในลำน้ำ <u>มาตรการเฉพาะพื้นที่</u> - ติดตั้งตาข่ายป้องกันฝุ่นและเศษวัสดุตกหล่นบริเวณใต้โครงสร้างทางยกระดับตลอดความยาวของสะพานและตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง ช่วงที่ผ่านลำน้ำจำนวน 12 แห่ง ได้แก่ คลองหัวหมาก คลองบึงบ้านม้า คลองบ้านม้าล่าง คลองบ้านม้าบน คลองทับช้างล่าง คลองทับช้างบน คลองแม่จันทร์ คลองหนึ่ง คลองสองต้นนุ่น คลองสาม คลองสี่ และคลองประเวศบุรีรมย์ เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและเศษวัสดุจากการก่อสร้างและน้ำมันจากอุปกรณ์เครื่องจักรกลตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ ● ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน - ในบริเวณที่พักคนงานและสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง จัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วมให้เพียงพอต่อจำนวนคนงานก่อสร้าง และติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปเพื่อบำบัดน้ำเสียก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำ โดยให้มี	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง <u>ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ :</u> จำนวน 15 ดัชนี ได้แก่ ความลึกอัตราการไหล อุณหภูมิ ความโปร่งใส ความเค็ม ความนำไฟฟ้า ความเป็นกรด-ด่าง ปริมาณออกซิเจนละลายในน้ำ ความสกปรกในรูปสารอินทรีย์ ของแข็งแขวนลอย น้ำมันและไขมันไนโตรเจน-ไนโตรเจนแอมโมเนีย-ไนโตรเจนแบบที่เรียกกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม <u>พื้นที่ติดตามตรวจสอบ :</u> 1. แหล่งน้ำผิวดิน จำนวน 5 สถานี ได้แก่ - คลองบึงบ้านม้า ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการก่อสร้างทางยกระดับข้ามลำน้ำ - คลองทับช้างบน ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการก่อสร้างทางยกระดับข้ามลำน้ำ - คลองสองต้นนุ่น ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการก่อสร้างทางยกระดับข้ามลำน้ำ - คลองสาม ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการก่อสร้างทางยกระดับข้ามลำน้ำ - คลองประเวศบุรีรมย์ ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการก่อสร้างทางเชื่อมเข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นบริเวณที่มีการก่อสร้างทางยกระดับข้ามลำน้ำ 2. น้ำทิ้งจากที่พักคนงาน - บริเวณจุดปล่อยน้ำทิ้งจากที่พักคนงาน

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.5 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน และคุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ) - แนวเส้นทางโครงการ ตัดผ่านลำน้ำ 12 แห่ง ซึ่งคลองหัวหมาก คลองบึงบ้านม้า คลองบ้านม้าล่าง คลองบ้านม้าบน คลองทับช้างล่าง คลองทับช้างบน และคลองแม่จันทร์ มีการใช้ประโยชน์ในการระบายน้ำเป็นหลักและมีคุณภาพน้ำค่อนข้างเสื่อมโทรม โดยคุณภาพน้ำจัดอยู่ในมาตรฐานแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ส่วนคลองหนึ่ง คลองสองต้นนุ่น คลองสาม และคลองสี่ มีการใช้ประโยชน์เพื่อการอุปโภค การจับสัตว์น้ำ เกษตรกรรม และการคมนาคม - ทางขึ้น-ลง บริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ ตัดผ่านคลองหัวหมาก ซึ่งมีการใช้ประโยชน์ในการระบายน้ำเป็นหลัก และมีคุณภาพน้ำค่อนข้างเสื่อมโทรม โดยคุณภาพน้ำจัดอยู่ในมาตรฐานแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 - ทางเชื่อมบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กม. 15+800) ตัดผ่านคลองประเวศบุรีรมย์ มีคุณภาพน้ำค่อนข้างเสื่อมโทรม โดยคุณภาพน้ำจัดอยู่ในมาตรฐานแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 แต่มีการใช้ประโยชน์หลาย ๆ ด้าน ได้แก่ การอุปโภค การจับสัตว์น้ำ การเกษตร การท่องเที่ยว และการคมนาคม - ทางขึ้น-ลง บริเวณลาดกระบัง ไม่ตัดผ่านแหล่งน้ำผิวดิน	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ) - ขนาดสามารถรองรับปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นได้อย่างเพียงพอ และควบคุมดูแลระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพดีอยู่เสมอ - จัดให้มีภาชนะรองรับขยะมูลฝอยอย่างเพียงพอและติดต่อสำนักงานเขตลาดกระบังเพื่อนำไปกำจัดให้ถูกต้อง - เทพื้นคอนกรีตที่ยกขอบโดยรอบบริเวณที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมัน หรือสารอันตราย อื่น ๆ เพื่อกันไม่ให้สิ่งที่รั่วไหลกระจายลงพื้นที่รอบข้างและแหล่งน้ำใกล้เคียง และทำรางระบายต่อเชื่อมลงสู่บ่อดัก แล้วรวบรวมใส่ภาชนะที่เหมาะสมนำส่งให้หน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมเก็บขนไปกำจัดต่อไป - จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันการรั่วไหลและภาชนะรองรับน้ำมันและสารเคมีต่าง ๆ พร้อมทั้งวัสดุดูดซับ หรือพื้นที่รองรับการเก็บกักน้ำมันและสารเคมี เช่น ถาดเก็บและบ่อรองรับน้ำมันเพื่อรวบรวมและนำส่งให้หน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมเก็บขนไปกำจัดต่อไป - ซ่อมบำรุงเครื่องจักรและยานพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอ และต้องดำเนินการภายในสถานที่สำหรับซ่อมบำรุง ซึ่งได้ออกแบบป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันไว้แล้ว เพื่อป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันลงสู่แหล่งน้ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ) ระยะเวลาติดตามตรวจสอบ : - แหล่งน้ำผิวดิน จำนวน 2 ครั้ง/ปี ในช่วงฤดูแล้งและฤดูฝน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง - น้ำทิ้งจากที่พักคนงาน จำนวน 2 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.5 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน และคุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ) ผลกระทบจากน้ำเสียและขยะมูลฝอยจากคนงาน บริเวณที่พักคนงานของโครงการ โดยคาดว่าจำนวนคนงานสูงสุด 100 คน/วัน จะก่อให้เกิดปริมาณน้ำเสียประมาณ 16 ลูกบาศก์เมตร/วัน และคาดว่าจะมีขยะมูลฝอยเกิดขึ้นประมาณ 270 ลิตร/วัน ซึ่งหากทั้งน้ำเสียและขยะลงสู่แหล่งน้ำโดยตรงโดยไม่ผ่านการบำบัด อาจปนเปื้อนแหล่งน้ำและทำให้คุณภาพน้ำเสื่อมโทรมลง โดยแหล่งน้ำที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการซึ่งมีการใช้ประโยชน์เพื่อการระบายน้ำเป็นหลัก และมีคุณภาพน้ำค่อนข้างเสื่อมโทรม ผลกระทบจากไขมันและน้ำมันจากโรงซ่อมบำรุงเครื่องจักร โรงซ่อมบำรุงเครื่องจักร มีกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันหล่อลื่น การถอดแยกชิ้นส่วนการล้างทำความสะอาด ซึ่งอาจเกิดการรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำผิวดินใกล้เคียง อย่างไรก็ตามคลองดังกล่าวมีการใช้ประโยชน์เพื่อการระบายน้ำเป็นหลัก และมีคุณภาพน้ำค่อนข้างเสื่อมโทรม		
	ระยะดำเนินการ ผลกระทบต่ออุทกวิทยาน้ำผิวดิน กิจกรรมดำเนินการอยู่บนผิวจราจรของทางยกระดับ ไม่มีกิจกรรมที่เกิดขวางการไหลของน้ำ จึงไม่มีผลกระทบ ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน - ผลกระทบด้านน้ำเสียและขยะมูลฝอยจากอาคารบริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางสุวรรณภูมิและลาดกระบัง หากไม่มีการจัดการที่เหมาะสมอาจมีการปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำและส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในคลองใกล้เคียงเพิ่มขึ้นได้	ระยะดำเนินการ - บริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางสุวรรณภูมิ และด้านเก็บค่าผ่านทางลาดกระบัง ต้องจัดเตรียมห้องน้ำ-ห้องส้วมพร้อมติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังเกรอะกรองไร้อากาศหรือเทียบเท่าเพื่อบำบัดน้ำเสียที่เกิดขึ้นก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำ - จัดเตรียมถังรองรับขยะมูลฝอยที่บริเวณอาคารด้านเก็บค่าผ่านทางให้มีปริมาณเพียงพอและประสานงานให้สำนักงานเขตลาดกระบัง เข้ามาดำเนินการจัดเก็บขยะมูลฝอยอย่างสม่ำเสมอ	ระยะดำเนินการ <u>ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ</u> : จำนวน 15 ดัชนี ได้แก่ ความลึกอัตราการไหล อุณหภูมิ ความโปร่งใส ความเค็ม ความนำไฟฟ้า ความเป็นกรด-ด่าง ปริมาณออกซิเจนละลายในน้ำ ความสกปรกในรูปสารอินทรีย์ ของแข็งแขวนลอย น้ำมันและไขมันไนเตรต-ไนโตรเจน แอมโมเนีย-ไนโตรเจนแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด และแบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์ม

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.5 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน และคุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	ระยะดำเนินการ (ต่อ) โดยในปัจจุบันคุณภาพน้ำค่อนข้างเสื่อมโทรม คุณภาพน้ำจัดอยู่ในมาตรฐานแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 - ผลกระทบจากน้ำชะล้างผิวจราจร น้ำฝนที่ชะล้างผิวจราจรบนทางยกระดับอาจมีการปนเปื้อนมลสารต่าง ๆ แต่มีความเข้มข้นต่ำมากและถูกเจือจางด้วยน้ำฝนที่มีปริมาณมาก อีกทั้งบางส่วนจะซึมลงไปในดินหรือ Курบายน้ำก่อนไหลลงสู่แหล่งน้ำ จึงไม่ผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำ	ระยะดำเนินการ (ต่อ) - ดูแลและบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสียให้ทำงานอย่างมีประสิทธิภาพอยู่เสมอ และมีแผนงานตรวจสอบระบบท่อ และการทำงานของอุปกรณ์เป็นระยะ ๆ หากพบการชำรุดจะต้องดำเนินการแก้ไขซ่อมแซมทันที	ระยะดำเนินการ (ต่อ) พื้นที่ติดตามตรวจสอบ : 1. แหล่งน้ำผิวดิน จำนวน 5 สถานี ได้แก่ - คลองบึงบ้านม้า ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการก่อสร้างทางยกระดับข้ามลำน้ำ - คลองทับช้างบน ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการก่อสร้างทางยกระดับข้ามลำน้ำ - คลองสองต้นนุ่น ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการก่อสร้างทางยกระดับข้ามลำน้ำ - คลองสาม ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการก่อสร้างทางยกระดับข้ามลำน้ำ - คลองประเวศบุรีรมย์ ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการก่อสร้างทางเชื่อมเข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นบริเวณที่มีการก่อสร้างทางยกระดับข้ามลำน้ำ 2. น้ำทิ้งจากด่านเก็บค่าผ่านทาง จำนวน 2 สถานี ได้แก่ - จุดปล่อยน้ำทิ้งจากด่านเก็บค่าผ่านทางขาเข้า - จุดปล่อยน้ำทิ้งจากด่านเก็บค่าผ่านทางขาออก ระยะเวลาติดตามตรวจสอบ : - แหล่งน้ำผิวดิน จำนวน 2 ครั้ง/ปี ในช่วงฤดูแล้งและฤดูฝน ในช่วง 3 ปีแรก (ปีที่ 1-3) หลังจากนั้นติดตามตรวจสอบในปีที่ 5, 10, 15, 20, 25 และ 30 - น้ำทิ้งจากด่านเก็บค่าผ่านทาง จำนวน 2 ครั้ง/ปี ในช่วงฤดูแล้งและฤดูฝน ในช่วง 3 ปีแรก (ปีที่ 1-3) หลังจากนั้นติดตามตรวจสอบในปีที่ 5, 10, 15, 20, 25 และ 30

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ			
2.1 นิเวศวิทยาทางน้ำ	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการคาดว่าจะเกิดการชะล้างหน้าดินและน้ำเสียที่เกิดจากพนักงานและคนงานก่อสร้าง อาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน แต่อยู่ในระดับต่ำ ซึ่งหากเกิดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินก็อาจส่งผลกระทบต่อเนื่องต่อระบบนิเวศวิทยาทางน้ำ สำหรับการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในน้ำได้ แต่จะอยู่ในระดับต่ำ	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินอย่างเคร่งครัด	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> -
	<u>ระยะดำเนินการ</u> น้ำเสียจากบริเวณอาคารควบคุมประจำด่านเก็บเงิน และอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ จะถูกระบายสู่ระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่ติดตั้งอยู่บริเวณห้องน้ำ-ห้องส้วมไว้อย่างเพียงพอ เพื่อบำบัดให้คุณภาพน้ำทิ้งได้มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนดก่อนจะระบายลงสู่ระบบระบายน้ำสาธารณะ โดยไม่มีการระบายลงสู่แหล่งน้ำผิวดินโดยตรง ดังนั้นผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยาทางน้ำในแหล่งน้ำผิวดินจึงอยู่ในระดับต่ำ	<u>ระยะดำเนินการ</u> ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินอย่างเคร่งครัด	<u>ระยะดำเนินการ</u> -

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์			
3.1 การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม สภาพพื้นที่โครงการเป็นที่ราบลุ่มและการระบายน้ำบริเวณพื้นที่โครงการมีทิศทางการไหลของน้ำในแนวเหนือ-ใต้ ลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนระบบระบายน้ำตามแนวเส้นทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และถนนคู่ขนาน ระบายน้ำด้วยร่องระบายน้ำคอนกรีตตามยาวบนทางคู่ขนาน รวมทั้งระบบท่อระบายน้ำคอนกรีตใต้ทางเท้าทั้งสองฝั่ง แล้วระบายลงสู่คลองใกล้เคียงที่ตัดผ่านแนวเส้นทางโครงการ เช่น คลองหัวหมาก คลองทับช้างล่าง คลองทับช้างบน คลองสอง คลองสาม เป็นต้น	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ● ผลกระทบต่อการกีดขวางการไหลของน้ำหรือลดประสิทธิภาพการระบายน้ำตามธรรมชาติ กิจกรรมการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง งานเตรียมพื้นที่ งานโครงสร้างทางยกระดับ และทางขึ้น-ลงทางยกระดับ งานก่อสร้างถนนระดับดินต่อเชื่อมทางขึ้น-ลงงานผิวทาง/ชั้นทาง งานก่อสร้างระบบระบายน้ำ ซึ่งต้องมีการกันพื้นที่บริเวณร่องระบายน้ำของทางคู่ขนานเพื่อเป็นพื้นที่ก่อสร้าง อาจส่งผลกระทบต่อการกีดขวางการระบายน้ำผ่านทางร่องระบายน้ำดังกล่าว ส่วนการวางแนวรั้วทึบเพื่อเป็นแนวขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง การวางกองวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง/เศษวัสดุก่อสร้าง อาจกีดขวางการไหลของน้ำฝนที่ตกลงสู่พื้นผิวจราจรก่อนไหลสู่ระบบระบายน้ำตามแนวสองข้างทาง ส่งผลให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณพื้นที่ก่อสร้างได้ นอกจากนี้ในระหว่างก่อสร้างอาจมีเศษวัสดุ เศษดิน หิน ตกหล่นลงไปบนแหล่งน้ำหรืออาจไปทับถมหรืออุดตันทางระบายน้ำ ทำให้เกิดการกีดขวางทางน้ำและกีดขวางการระบายน้ำของลำน้ำที่แนวเส้นทางและทางขึ้น-ลงทางยกระดับของโครงการตัดผ่านทั้ง 12 แห่ง ได้แก่ คลองหัวหมาก (กม. 1+000), คลองบึงบ้านม้า (กม.2+450), คลองบ้านม้าล่าง (กม.3+150), คลองบ้านม้าบน (กม.4+200), คลองทับช้างล่าง (กม.5+600), คลองทับช้างบน (กม. 6+450), คลองแม่จันทร์ (กม. 7 +850), คลองหนึ่ง (กม.9+550), คลองสองต้นนุ่น (กม.11+200), คลองสาม (กม.12+850), คลองประเวศบุรีรมย์	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - จัดทำร่างระบายน้ำ และบ่อดักตะกอน บริเวณพื้นที่ก่อสร้างในแต่ละช่วง เพื่อรองรับน้ำและดักตะกอนจากพื้นที่ก่อสร้างไม่ให้อุดตันระบบระบายน้ำตามแนวเส้นทาง - จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลทำความสะอาด เก็บกวาดเศษดินที่ตกหล่นในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันการชะล้างเศษมวลดินลงสู่ระบบระบายน้ำ - ประสานหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ เพื่อทำการลอกตะกอนในระบบระบายน้ำหลักบริเวณทางคู่ขนานของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้างโครงการ - จัดเตรียมเครื่องสูบน้ำสำรองไว้ให้เพียงพอ เพื่อใช้ในการควบคุมการระบายน้ำโดยเฉพาะในช่วงที่มีฝนตก หากมีน้ำท่วมขังในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องระบายน้ำออกโดยเร่งด่วน - ติดตั้งตาข่ายป้องกันฝุ่นและเศษวัสดุตกหล่นบริเวณใต้โครงสร้างทางยกระดับตลอดความยาวของสะพานและตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง ช่วงที่ผ่านลำน้ำจำนวน 12 แห่ง ได้แก่ คลองหัวหมาก คลองบึงบ้านม้า คลองบ้านม้าล่าง คลองบ้านม้าบน คลองทับช้างล่าง คลองทับช้างบน คลองแม่จันทร์ คลองหนึ่ง คลองสองต้นนุ่น คลองสาม คลองสี่ และคลองประเวศบุรีรมย์ เพื่อป้องกันการพังกระจายของฝุ่นละอองและเศษวัสดุจากการก่อสร้าง และน้ำมันจากอุปกรณ์เครื่องจักรกลตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง -

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.1 การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม (ต่อ)	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u> (กม. 13+400) และคลองสี่ (กม. 14+450) ซึ่งพื้นที่โครงการจัดอยู่ในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงภัยน้ำท่วมปานกลางถึงมีความเสี่ยงมาก ดังนั้นในช่วงฤดูฝนอาจส่งผลกระทบให้มีปัญหาการระบายน้ำได้มากขึ้น อย่างไรก็ตามการก่อสร้างจะดำเนินการเป็นช่วง ๆ และผลกระทบจะอยู่ในบางบริเวณที่ใกล้แหล่งน้ำเท่านั้น	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u> - จัดวางวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ เท่าที่จำเป็น และหลีกเลี่ยงการวางกองวัสดุอุปกรณ์ในพื้นที่ที่จะกีดขวางการไหลของน้ำ	
	<u>ระยะดำเนินการ</u> ● ผลกระทบด้านความสามารถในการระบายน้ำตามการออกแบบของโครงการ โครงการได้ออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการให้เพียงพอต่อการระบายน้ำทั้งระบบระบายน้ำบนทางยกระดับและทางขึ้น-ลงทางยกระดับ และระบบระบายน้ำของถนนระดับดิน ● ผลกระทบด้านการระบายน้ำและตะกอนจากทางยกระดับยานพาหนะที่เข้ามาใช้ทางยกระดับของโครงการอาจมีตะกอนดินที่ติดตาม รวมถึงฝุ่นละอองที่สะสมในผิวทางยกระดับอาจถูกน้ำฝนพัดพาลงมาตามระบบระบายน้ำของโครงการ และก่อให้เกิดการสะสมของตะกอนดินในระบบระบายน้ำ หากไม่มีการจัดการหรือดูแลและขุดลอกตะกอนจากระบบระบายน้ำจะทำให้ปริมาณดินตะกอนสะสมในระบบระบายน้ำ ทำให้ท่อระบายน้ำอุดตันหรือมีประสิทธิภาพการระบายน้ำลดลง รวมถึงเศษตะกอนดินอาจถูกพัดพาไปสู่แหล่งน้ำใกล้เคียงและทำให้ลำน้ำตื้นเขินได้ อย่างไรก็ตาม ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีบ่อบำบัดน้ำกระจายเป็นระยะจึงสามารถรองรับปริมาณตะกอนดินที่สะสมได้ในระดับหนึ่ง	<u>ระยะดำเนินการ</u> - ตรวจสอบดูแลระบบระบายน้ำของโครงการให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และถ้าพบการชำรุดต้องดำเนินการแก้ไขทันที - ตรวจสอบการสะสมของตะกอนดิน วัชพืช และเศษขยะบริเวณบ่อบำบัดน้ำและท่อระบายน้ำของโครงการเป็นประจำเพื่อป้องกันปัญหาการอุดตันของระบบระบายน้ำ	<u>ระยะดำเนินการ</u> -

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.2 การใช้ประโยชน์ที่ดิน	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> - แนวเส้นทางโครงการ มีพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบทางตรงเป็นพื้นที่ที่อยู่อาศัยและสิ่งปลูกสร้าง พื้นที่เกษตรกรรม และพื้นที่โล่ง พื้นที่ดังกล่าวจะมีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างถาวรเพื่อใช้พื้นที่ดังกล่าวในการเตรียมพื้นที่ก่อสร้าง และระยะก่อสร้างกิจกรรมต่าง ๆ ได้แก่ งานเปิดหน้าดิน และงานเตรียมพื้นที่กิจกรรมดังกล่าวดำเนินการอยู่ในพื้นที่ภายในเขตทางและเปิดพื้นที่ใหม่ - สำหรับการให้ที่ดินบริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่อยู่อาศัยและสิ่งปลูกสร้าง และพื้นที่ว่าง ในระยะก่อสร้างคาดว่าจะยังคงไม่มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดิน เนื่องจากถนนยังไม่มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดิน เนื่องจากถนนยังไม่ก่อสร้างไม่เสร็จ การเข้าถึงพื้นที่ทำได้ไม่สะดวก	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจำกัดการใช้พื้นที่ก่อสร้างภายในเขตทางเท่าที่จำเป็น เพื่อลดการสูญเสียพื้นที่ให้น้อยที่สุด	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> -
	<u>ระยะดำเนินการ</u> ● ผลกระทบต่อการให้ที่ดินในพื้นที่ศึกษาในระยะ 0-100 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ผลกระทบจะเกิดขึ้นบริเวณแนวนอนโครงการที่มีชุมชนและสถานที่สำคัญต่าง ๆ ตั้งอยู่ใกล้เคียงเขตทาง โดยการมีถนนอาจไม่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากพื้นที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมไปเป็นพื้นที่ลักษณะอื่น ๆ เนื่องจากในปัจจุบันพื้นที่หนาแน่นไปด้วยสิ่งปลูกสร้างและพาณิชยกรรมตลอดแนวโครงการ แต่ในขณะที่เดียวกันการมีถนนตัดผ่านก็อาจทำให้ชุมชนที่โดนแนวนอนผ่านเดินทางสัญจรไปมาหาสู่หรือประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ลำบากขึ้น ถึงแม้จะมีการสร้างจุดกลับรถ	<u>ระยะดำเนินการ</u> -	<u>ระยะดำเนินการ</u> -

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.2 การใช้ประโยชน์ที่ดิน (ต่อ)	ระยะดำเนินการ (ต่อ) ไว้ไว้แล้วก็ตาม ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการเชื่อมต่อทางกายภาพ ส่งผลให้การใช้ที่ดินขาดความต่อเนื่อง ซึ่งในระยะยาวอาจเกิดการขยายตัวของการใช้ประโยชน์ที่ดินเพียงด้านใดด้านหนึ่งได้ นอกจากนี้ ปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น อาจทำให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถานบริการน้ำมันและร้านอาหารเพิ่มขึ้น ส่งผลให้เกิดการพัฒนาเมือง มูลค่าที่ดินเพิ่มขึ้น ● ผลกระทบต่อการใช้ที่ดินในพื้นที่ศึกษาในระยะมากกว่า 100-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ การมีถนนตัดผ่านเป็นการสร้างความเจริญในพื้นที่ อาจทำให้เกิดการขยายตัวของชุมชนอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินไปเป็นพื้นที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมมากขึ้น โดยเฉพาะบริเวณที่เป็นย่านชุมชนเดิม ● ผลกระทบต่อการใช้ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร เมื่อพิจารณาข้อกำหนดการใช้ที่ดินในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 พบว่าการพัฒนาโครงการไม่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน และสอดคล้องกับข้อกำหนดการใช้ที่ดิน		

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.3 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ - การไฟฟ้า บริเวณพื้นที่โครงการอยู่ในความรับผิดชอบของการไฟฟ้านครหลวงเขตบางกะปิ การไฟฟ้านครหลวงเขตลาดกระบัง การไฟฟ้านครหลวงเขตประเวศ และการไฟฟ้านครหลวงเขตบางพลี - โทรศัพท์และอินเทอร์เน็ต ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีผู้ให้บริการโทรศัพท์และอินเทอร์เน็ตจำนวน 4 ราย ได้แก่ บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) บริษัท ทู คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) บริษัท ทริบิเลทโปรดักชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท แอดวานซ์ อินโฟร์ เซอร์วิส จำกัด (มหาชน) - ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ของกรมทางหลวง - ท่อส่งน้ำมัน ของบริษัท ท่อส่งปิโตรเลียมไทย จำกัด - ประปา บริเวณพื้นที่โครงการอยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานประปาสาขาสุวรรณภูมิ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง • ผลกระทบจากการรื้อย้ายสาธารณูปโภค การเตรียมพื้นที่ก่อสร้างของโครงการจะต้องมีการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคที่อยู่ในแนวเขตทาง โดยสาธารณูปโภคที่ได้รับผลกระทบ ประกอบด้วย - <u>เสาไฟฟ้า</u> ประกอบด้วย สายไฟฟ้าแรงต่ำและสายไฟฟ้าแรงสูงขนาด 24 kV ของ การไฟฟ้านครหลวง ทั้งสองฝั่งของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วง กม.0+600 ถึง กม.17+100 รวมประมาณ 211 ต้น - ระบบไฟฟ้าแสงสว่างกิ่งเดียวกิ่งคู่ สูง 9-12 เมตร จำนวน 66 ต้น ของกรมทางหลวง - แนวสายโทรศัพท์และแนวสายใยแก้วนำแสง ที่มีการติดตั้งร่วมกับเสาไฟฟ้าทั้ง 2 ฝั่งตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งต้องรื้อย้ายพร้อมเสาไฟฟ้า - ท่อส่งน้ำประปา ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.0 เมตร บริเวณ กม.0+800-กม.0+900 (ขวาทาง) และกม.1+600 ถึง กม.2+500 (ขวาทาง) ระยะทาง 900 เมตร ในช่วงก่อสร้างของโครงการมีการโยกย้ายหรือระงับการใช้ชั่วคราวซึ่งจะทยอยดำเนินการเป็นช่วง ๆ และใช้ระยะเวลาไม่นาน	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจัดทำแผนการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและประสานงานกับหน่วยงานเจ้าของระบบสาธารณูปโภค เช่น กรมทางหลวง การไฟฟ้านครหลวงเขตบางกะปิ การไฟฟ้านครหลวงเขตลาดกระบัง การไฟฟ้านครหลวงเขตประเวศ และการไฟฟ้านครหลวงเขตบางพลี บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) บริษัท ทู คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) บริษัท ทริบิเลทโปรดักชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท แอดวานซ์ อินโฟร์ เซอร์วิส จำกัด (มหาชน) บริษัท ท่อส่งปิโตรเลียมไทย สำนักงานประปาสาขาสุวรรณภูมิ เป็นต้น เพื่อชี้แจงรูปแบบการก่อสร้างในรายละเอียด และระบบสาธารณูปโภคที่ต้องรื้อย้ายพร้อมช่วงเวลาของการรื้อย้าย เพื่อให้หน่วยงานนั้นเตรียมแผนการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคไปพร้อมกับการรื้อย้ายสาธารณูปโภคของโครงการ เพื่อให้ระยะเวลาการเกิดผลกระทบสั้นที่สุด - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดส่งเจ้าหน้าที่ลงตรวจสอบพื้นที่บริเวณที่จะดำเนินการก่อสร้างของโครงการ - ก่อนการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ก่อสร้างโครงการทุกครั้ง ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องประชาสัมพันธ์แผนการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคให้ประชาชนในพื้นที่ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง -

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.3 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (ต่อ)		ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ) - หากพบว่ามีการร้องเรียนจากประชาชนเกี่ยวกับงานรื้อย้ายสาธารณูปโภคของโครงการ ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาอย่างเร่งด่วน - หากพบว่ามีการรื้อย้ายสาธารณูปโภคได้รับความเสียหายจากกิจกรรมของโครงการให้ผู้รับจ้างก่อสร้างเร่งดำเนินการแก้ไขหรือประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว - เมื่อทำการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ก่อสร้างเสร็จสิ้นจะต้องดำเนินการเก็บกวาดเศษวัสดุก่อสร้างต่าง ๆ ให้เรียบร้อย	
3.4 การคมนาคมขนส่งและจราจร โครงการขยับขนาดบริเวณพื้นที่โครงการ ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ทางพิเศษศรีรัช ถนนศรีนครินทร์ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 ทางหลวงหมายเลข 3119 (ถนนร่มเกล้า) ถนนเทพกรีธา ถนนพัฒนาการ ถนนฉลองกรุง เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีโครงการขยับขนาดอื่น ๆ คือ ทางรถไฟสายตะวันออกและรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สภาพการจราจรปัจจุบันบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณ กม.17+000 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยอยู่ในช่วง 201,157-212,172 คัน/วัน ปริมาณจราจรจะหนาแน่นบนช่วงถนนระหว่างทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ถึงทางแยกต่างระดับสุวรรณภูมิ ในทั้งสองทิศทาง ทั้งในวันธรรมดาและวันหยุด ซึ่งมีระดับของการให้บริการในช่วงเร่งด่วนเช้าและเร่งด่วนเย็น อยู่ในระดับหนาแน่นมาก	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง 1. ผลกระทบด้านการเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจร กิจกรรมการขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้างของโครงการ จะส่งผลให้มีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นบนเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งวัสดุ ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางคู่ขนาน ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 ทางหลวงหมายเลข 3119 (ถนนร่มเกล้า) และทางหลวงหมายเลข 3344 (ถนนศรีนครินทร์) แต่ปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นไม่ทำให้สภาพความคล่องตัวของจราจร (V/C ratio) เปลี่ยนแปลงไปจากปัจจุบัน 2. ผลกระทบต่อการจราจรและการสัญจรของผู้ใช้ทางบริเวณที่มีการก่อสร้าง - แนวเส้นทางโครงการ กิจกรรมการก่อสร้างทางยกระดับของโครงการจะดำเนินการบนเขตทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณทางคู่ขนาน โดย	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง ต้องดำเนินการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เช่น สื่อออนไลน์ และจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ โดยระบุ ชื่อโครงการ ขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง ระยะเวลาการก่อสร้าง ที่อยู่ เบอร์โทรศัพท์ ของผู้รับจ้างก่อสร้างและเจ้าของโครงการ ติดตั้งให้ทราบล่วงหน้าก่อนการก่อสร้าง 1 เดือน จำนวน 2 แห่ง ที่บริเวณจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดการก่อสร้างของโครงการ เพื่อให้ประชาชนและผู้สัญจรทราบเกี่ยวกับการก่อสร้าง และหลีกเลี่ยงเส้นทางดังกล่าวหรือใช้เส้นทางอย่างระมัดระวัง - ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดเตรียมแผนการจัดการจราจรและเส้นทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ และประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อลดผลกระทบด้านการจราจร	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ : ได้แก่ 1. ปริมาณจราจร 2. สำนวนความเสียหายของผิวจราจร 3. ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ พื้นที่ติดตามตรวจสอบ : ● ปริมาณจราจร : บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางคู่ขนาน และทางสายหลักที่เชื่อมโยงบริเวณแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ ทางพิเศษศรีรัช ทางหลวงหมายเลข 3344 (ถนนศรีนครินทร์) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 (ถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออก) และทางหลวงหมายเลข 3119 (ถนนร่มเกล้า)

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.4 การคมนาคมขนส่งและจราจร (ต่อ)	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ) ใช้พื้นที่ก่อสร้างประมาณ 8-10 เมตร ทำให้สูญเสียช่องทางจราจรในระหว่างก่อสร้างจำนวน 1-2 ช่องจราจร และก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดหรือเป็นอุปสรรคต่อการสัญจรของผู้ใช้ทาง รวมถึงเป็นการเพิ่มความเสี่ยงของอุบัติเหตุ ดังนั้นคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับสูง - ทางขึ้น-ลง บริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ จะใช้พื้นที่ว่างในบริเวณทางแยกต่างระดับในการก่อสร้าง จึงไม่มีการปิดช่องทางจราจร ดังนั้นผลกระทบคาดว่าจะอยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ - ทางเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช จะใช้พื้นที่เกาะกลางระหว่างทางหลักและทางคู่ขนานของถนนพระราม 9 โดยใช้พื้นที่ก่อสร้างประมาณ 8 เมตร และจำเป็นต้องมีการปิดการจราจรของทางคู่ขนานทั้งสองฝั่งด้านละ 1 ช่องจราจร อย่างไรก็ตามจะใช้พื้นที่ก่อสร้างเป็นระยะทางสั้น ๆ - ทางแยกต่างระดับสุวรรณภูมิ จะใช้พื้นที่ว่างในบริเวณทางแยกต่างระดับในการก่อสร้าง จึงไม่มีการปิดช่องทางจราจร ดังนั้นผลกระทบอยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ 3. ผลกระทบด้านการกีดขวางการสัญจรของประชาชนในท้องถิ่น กิจกรรมการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง อาจมีสิ่งกีดขวางที่รื้อย้ายออกมาบางส่วนวางกองบนผิวจราจร ส่วนงานเตรียมพื้นที่ก่อสร้าง งานเตรียมวัสดุก่อสร้าง/งานขนย้าย งานถนนระดับดิน งานโครงสร้างทางยกระดับ/ทางแยกต่างระดับ จะมีการขนส่ง/ขนย้ายเครื่องจักรอุปกรณ์การก่อสร้างเข้า-ออก	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ) - ผู้รับจ้างก่อสร้างวางแผนการก่อสร้าง และหลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการในเวลาเร่งด่วน ช่วงเช้า เวลา 06.00-09.00 น. และช่วงเย็นเวลา 16.00-19.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัดและเป็นอุปสรรคต่อการสัญจรไป-มาของผู้ใช้ทาง - ผู้รับจ้างก่อสร้างติดตั้งตาข่ายป้องกันฝุ่นและเศษวัสดุตกลงบริเวณใต้โครงสร้างทางยกระดับ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทาง - ควบคุมน้ำหนักและความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด และมีความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง - ในกรณีที่มีการปิดเส้นทางชั่วคราว เพื่อกิจกรรมการดำเนินการก่อสร้างของโครงการ ต้องจัดทำทางเบี่ยงและจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกด้านการจราจรแก่ยานพาหนะที่สัญจรไปมาบนแนวเส้นทางช่วงที่มีการก่อสร้าง - จัดเก็บวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้เป็นระเบียบและอยู่เฉพาะในเขตพื้นที่ก่อสร้าง ไม่ให้เกิดขวางการจราจร - ติดตั้งเครื่องหมายจราจรและป้ายสัญลักษณ์ต่าง ๆ ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้เห็นเด่นชัดทั้งกลางวันและกลางคืน - ดำเนินการคืนสภาพผิวจราจรทันทีเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ) ● ความเสียหายของผิวจราจร : บนแนวเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่โครงการ ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางคู่ขนาน ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 ทางหลวงหมายเลข 3119 (ถนนร่มเกล้า) และทางหลวงหมายเลข 3344 (ถนนศรีนครินทร์) ● สถิติอุบัติเหตุ : ตลอดแนวเส้นทางโครงการโดยเฉพาะบริเวณจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ บริเวณจุดตัดถนนสายหลักและทางแยกเข้า-ออกถนนท้องถิ่น ระยะเวลาติดตามตรวจสอบ : รวบรวมข้อมูลราย 6 เดือน จำนวน 2 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.4 การคมนาคมขนส่งและจราจร (ต่อ)	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ) พื้นที่ก่อสร้างและอาจมีการปิดกั้นการจราจรเป็นระยะเพื่อการเข้า-ออกของรถบรรทุกกับพื้นที่ก่อสร้าง และอาจกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการสัญจร แต่เป็นผลกระทบชั่วคราวและ จะเกิดขึ้นเฉพาะบริเวณ ดังนั้นจึงคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ 4. ผลกระทบต่อการชำรุดเสียหายของผิวจราจร กิจกรรมการขนส่งอุปกรณ์เครื่องจักรและวัสดุต่าง ๆ อาจส่งผลให้เกิดความเสียหายของผิวจราจรและอายุการใช้งานของเส้นทางลดที่ใช้ในการขนส่ง ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางคู่ขนาน ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 ทางหลวงหมายเลข 3119 (ถนนร่มเกล้า) และทางหลวงหมายเลข 3344 (ถนนศรีนครินทร์) อย่างไรก็ตาม ปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นจากกิจกรรมการขนส่งของโครงการมีปริมาณไม่มาก เมื่อเทียบกับปริมาณจราจรในปัจจุบันของเส้นทางดังกล่าว ดังนั้นจึงคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง		
	ระยะดำเนินการ ทางยกระดับของโครงการจะช่วยแบ่งเบาปริมาณการจราจรจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (พื้นราบ) ที่ประสบปัญหาการจราจรแออัดในปัจจุบันและที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ให้มาใช้ทางยกระดับของโครงการทำให้โครงข่ายถนนและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (พื้นราบ) สามารถรองรับปริมาณจราจรได้มากขึ้น และมีสภาพคล่องตัวขึ้น ซึ่งทางยกระดับของโครงการจะช่วยแบ่งเบา	ระยะดำเนินการ - ติดตั้งป้ายบอกทาง ป้ายสัญญาณจราจร และสัญลักษณ์ต่าง ๆ ให้เพียงพอ และติดตั้งในตำแหน่งที่เหมาะสม และเห็นได้ชัดเจน โดยเฉพาะจุดที่สำคัญ เช่น ทางขึ้น-ลง ด่านเก็บค่าผ่านทาง และทางแยก - ตรวจสอบและบำรุงรักษาสภาพผิวจราจร ไฟส่องสว่าง ป้ายบอกทาง และป้ายเตือนให้อยู่ในสภาพใช้การได้ดีอยู่เสมอ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ	ระยะดำเนินการ ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ : ได้แก่ ปริมาณจราจร สำนวนความเสียหายของผิวจราจร และรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุบนเส้นทางโครงการ พื้นที่ติดตามตรวจสอบ : ● ปริมาณจราจร : บนทางยกระดับโครงการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (พื้นราบ) และทางคู่ขนานและโครงข่ายถนนสายหลักที่เชื่อมโยงกับพื้นที่

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.4 การคมนาคมขนส่งและจราจร (ต่อ)	ระยะดำเนินการ (ต่อ) ปัญหาจราจรบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (พื้นราบ) ได้อย่างมาก อย่างไรก็ตาม เมื่อมีการใช้ถนนโครงการมากขึ้นอาจจะก่อให้เกิดการชำรุดของผิวจราจร รวมถึงการชำรุดเสียหายไปตามระยะเวลาการใช้งานของเส้นทาง เส้นทางจราจรป้ายบอกทาง และสัญลักษณ์ต่าง ๆ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากโครงการจะมีกำหนดระยะเวลาในการบำรุงรักษาทาง	ระยะดำเนินการ (ต่อ) - ควบคุมความเร็วและน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะที่เข้ามาใช้เส้นทางโครงการให้อยู่ในเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด - การปรับปรุง ซ่อมแซมเส้นทาง ต้องติดตั้งป้ายสัญญาณเตือนล่วงหน้าก่อนถึงพื้นที่ดำเนินการอย่างน้อย 200 เมตร เพื่อป้องกันปัญหาด้านการจราจรและอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น	ระยะดำเนินการ (ต่อ) โครงการ ได้แก่ ทางพิเศษศรีรัช ทางหลวงหมายเลข 3344 (ถนนศรีนครินทร์) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 (ถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออก) ทางหลวงหมายเลข 3119 (ถนนร่มเกล้า) ● ความเสียหายของผิวจราจรและสถิติอุบัติเหตุ : ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ระยะเวลาติดตามตรวจสอบ : 1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะดำเนินการโครงการ
3.5 การจัดการน้ำเสีย สิ่งปฏิกูล และขยะมูลฝอย การจัดการขยะมูลฝอยในพื้นที่โครงการดำเนินการโดยสำนักงานเขต 5 แห่ง ได้แก่ เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตประเวศ เขตสะพานสูง และเขตลาดกระบัง ซึ่งสามารถให้บริการครอบคลุมพื้นที่ในแต่ละเขตทั้งหมดและสามารถจัดเก็บขยะมูลฝอยได้ทั้งหมด การจัดการน้ำเสีย พบว่าพื้นที่ส่วนใหญ่ยังไม่อยู่ในพื้นที่บริการบำบัดน้ำเสียของโรงบำบัดน้ำเสียของกรุงเทพมหานคร เนื่องจากการรวบรวมน้ำเสียเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียยังไม่เพียงพอ คริวเรือนส่วนใหญ่มีการจัดการของเสียจากห้องน้ำห้องส้วม โดยใช้ระบบบ่อเกรอะบ่อซึม ส่วนหมู่บ้านจัดสรรขนาดใหญ่และอาคารจะมีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียเพื่อบำบัดน้ำเสียก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ● ผลกระทบต่อปัญหาจัดการขยะมูลฝอยและน้ำเสีย - ขยะมูลฝอย: กิจกรรมในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้างจะก่อให้เกิดขยะจากการก่อสร้างเศษหิน เศษปูน และเศษไม้ เศษเหล็ก รวมถึงขยะมูลฝอยที่เกิดจากกิจวัตรประจำวันของพนักงานที่มาทำงานในพื้นที่ก่อสร้าง และบริเวณบ้านพักคนงาน เช่น เศษอาหาร กระดาษ กล่องโฟม พลาสติก เป็นต้น โดยคาดว่าจำนวนคนงานสูงสุด 100 คน/วัน จะก่อให้เกิดปริมาณขยะมูลฝอยในพื้นที่ก่อสร้าง 0.045 ตัน/วัน ขยะมูลฝอยในบริเวณบ้านพักคนงาน 0.08 ตัน/วัน ซึ่งมีปริมาณไม่มากและยังไม่เกินศักยภาพในการจัดเก็บของหน่วยงานที่รับผิดชอบ อย่างไรก็ตาม หากไม่มีการจัดหาถังรองรับมูลฝอยอย่างเพียงพอระหว่างรอการจัดเก็บ จะส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทำให้เกิดกลิ่นเหม็นและเป็นแหล่งเพาะพันธุ์ของแมลงและพาหะของโรค	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ในบริเวณที่พักคนงานและสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง จัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วมให้เพียงพอต่อจำนวนคนงานก่อสร้าง และติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปเพื่อบำบัดน้ำเสียก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำ โดยให้มีขนาดสามารถรองรับปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นได้อย่างเพียงพอ และควบคุมดูแลระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพดีอยู่เสมอ - จัดให้มีภาชนะรองรับขยะมูลฝอยอย่างเพียงพอและติดต่อสำนักงานเขตลาดกระบังเพื่อนำไปกำจัดให้ถูกต้อง - เทพื้นคอนกรีตที่ยกขอบโดยรอบบริเวณที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมัน หรือสารอันตราย อื่น ๆ เพื่อกันไม่ให้สิ่งที่รั่วไหลกระจายลงพื้นที่รอบข้างและแหล่งน้ำใกล้เคียง และทำรางระบายต่อเชื่อมลงสู่บ่อดัก แล้วรวบรวมใส่ภาชนะที่เหมาะสมนำส่งให้หน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมเก็บขนไปกำจัดต่อไป	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง -

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.5 การจัดการน้ำเสีย สิ่งปฏิกูล และขยะมูลฝอย (ต่อ)	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ) - น้ำเสีย : กิจวัตรประจำวันของคนงานบริเวณบ้านพัก คนงานคาดว่าจะก่อให้เกิดปริมาณน้ำเสียประมาณ 16 ลูกบาศก์เมตร/วัน นอกจากนี้ยังมีน้ำเสียที่เกิดขึ้นจาก กิจวัตรประจำวันของคนงาน ซึ่งมาทำงานในพื้นที่ก่อสร้าง ประมาณ 8 ลูกบาศก์เมตร/วัน หากไม่มีระบบการจัดการ ที่ดีจะส่งผลกระทบต่อสุขภาพในพื้นที่จะเกิดการแพร่ระบาดของเชื้อโรค	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ) - จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันการรั่วไหลและภาชนะรองรับ น้ำมันและสารเคมีต่าง ๆ พร้อมทั้งวัสดุดูดซับ หรือ พื้นที่รองรับการเก็บกักน้ำมันและสารเคมี เช่น ถาดเก็บ และบ่อรองรับน้ำมันเพื่อรวบรวมและนำส่งให้ หน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรม เก็บขนไปกำจัดต่อไป - ซ่อมบำรุงเครื่องจักรและยานพาหนะของโครงการ อย่างสม่ำเสมอ และต้องดำเนินการภายในสถานที่ สำหรับซ่อมบำรุง ซึ่งได้ออกแบบป้องกันการรั่วไหลของ น้ำมันไว้แล้ว เพื่อป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันลงสู่ แหล่งน้ำ	
	ระยะดำเนินการ ● ผลกระทบต่อปัญหาจัดการขยะมูลฝอยและน้ำเสีย - ขยะมูลฝอย : บริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางสุวรรณภูมิและ ด้านเก็บค่าผ่านทางลาดกระบัง ขยะมูลฝอยที่เกิดจาก กิจวัตรประจำวัน หากไม่มีการจัดการที่เหมาะสมอาจมี การปนเปื้อนลงคลองใกล้เคียง คือ คลองประเวศบุรีรมย์ ส่งผลให้คุณภาพน้ำเสื่อมโทรมลง แต่ขยะที่เกิดขึ้นมีปริมาณ ไม่มากและสำนักงานเขตลาดกระบังยังมีศักยภาพในการ ให้บริการได้อย่างเพียงพอ ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ - น้ำเสีย : บริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางสุวรรณภูมิ และด้านเก็บ ค่าผ่านทางลาดกระบัง หากไม่มีการจัดการที่เหมาะสมอาจมี การปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำใกล้เคียง คือ คลองประเวศบุรีรมย์ ส่งผลกระทบให้คุณภาพเสื่อมโทรมลง แต่น้ำเสียที่เกิดขึ้นมี ปริมาณไม่มาก คาดว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ - บริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางสุวรรณภูมิ และด้านเก็บค่า ผ่านทางลาดกระบัง ต้องจัดเตรียมห้องน้ำ-ห้องส้วม พร้อมติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังเกรอะ กรองไร้อากาศหรือเทียบเท่าเพื่อบำบัดน้ำเสียที่เกิดขึ้น ก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำ - จัดเตรียมถังรองรับขยะมูลฝอยที่บริเวณอาคารด้านเก็บ ค่าผ่านทางให้มีปริมาณเพียงพอและประสานงานให้ สำนักงานเขตลาดกระบัง เข้ามาดำเนินการจัดเก็บขยะ มูลฝอยอย่างสม่ำเสมอ - ดูแลและบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสียให้ทำงานอย่างมี ประสิทธิภาพอยู่เสมอ และมีแผนงานตรวจสอบระบบท่อ และการทำงานของอุปกรณ์เป็นระยะ ๆ หากพบการ ขำรุดจะต้องดำเนินการแก้ไขซ่อมแซมทันที	ระยะดำเนินการ -

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต			
4.1 เศรษฐกิจสังคม พื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการอยู่ในเขตการปกครองของ 5 เขต 9 แขวงของกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย แขวงหัวหมาก เขตบางกะปิ แขวงพัฒนาการ เขตสวนหลวง แขวงทับช้าง เขตสะพานสูง แขวงประเวศ เขตประเวศ แขวงคลองสองต้นนุ่น แขวงลาดกระบัง แขวงคลองสามประเวศ แขวงลำปลาทิว และแขวงทับยาว เขตลาดกระบัง โดยมีจำนวนครัวเรือนรวมทั้งสิ้น 14,260 ครัวเรือน ลักษณะของชุมชนประกอบด้วย ชุมชนเมือง และชุมชนชานเมือง โดยชุมชนส่วนใหญ่เป็นชุมชนมุสลิม ลักษณะการตั้งบ้านเรือนเป็นกลุ่มเครือญาติที่มีการพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกันอย่างเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ ส่วนบางชุมชนจะเป็นชุมชนที่คนในชุมชนย้ายมาจากหลากหลายพื้นที่ ลักษณะการอยู่อาศัยในชุมชนเป็นแบบดั้งเดิมผสมกับชุมชนที่เริ่มเปลี่ยนเป็นสังคมเมือง ซึ่งลักษณะความสัมพันธ์ของชุมชนมีการช่วยเหลือเกื้อกูลกันพอสมควร	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง 1. ผลกระทบด้านเศรษฐกิจของชุมชน - ผลกระทบด้านการจ้างงานและเศรษฐกิจของท้องถิ่น ในการก่อสร้างโครงการจะมีการจ้างคนงานประมาณ 100 คน เป็นระยะเวลา 3 ปี จะทำให้มีเงินหมุนเวียนของคนงานก่อสร้างที่จะเข้ามาซื้อสินค้าอุปโภค-บริโภค หรือมีการจ้างงานคนในท้องถิ่น และส่งผลต่อการประกอบอาชีพและรายได้ของคนในท้องถิ่น แต่ยอดเงินหมุนเวียนมีปริมาณไม่มากนักและเกิดขึ้นเฉพาะในช่วงก่อสร้าง ทำให้เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้นเล็กน้อย - ผลกระทบด้านการประกอบอาชีพ กิจกรรมการรื้อย้ายสาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง งานโครงสร้างทางยกระดับ/ทางแยกต่างระดับ อาจส่งผลกระทบต่อความไม่สะดวกในการค้าขายของร้านค้า/สถานประกอบการที่ตั้งอยู่ริมถนนที่มีการก่อสร้างได้อย่างไรก็ตามผลกระทบเกิดขึ้นเฉพาะในช่วงก่อสร้าง และยังคงสามารถประกอบอาชีพได้ 2. ผลกระทบด้านโครงสร้างความสัมพันธ์ของชุมชน - ผลกระทบด้านความเดือดร้อนรำคาญจากกิจกรรมก่อสร้าง การเตรียมพื้นที่ก่อสร้าง งานดิน งานก่อสร้าง โครงสร้างทางยกระดับ/ทางแยกต่างระดับ และงานทาง รวมทั้งการขนส่งวัสดุอุปกรณ์/เครื่องจักร จะส่งผลกระทบด้านฝุ่นละออง เสียงดังรบกวน และกีดขวางทางสัญจรเป็นต้น ทำให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่โครงการ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ต้องดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการในด้านต่าง ๆ อย่างเคร่งครัด - ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง ต้องดำเนินการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ เช่น สื่อออนไลน์ และจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ โดยระบุ ชื่อโครงการ ขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง ระยะเวลาการก่อสร้าง ที่อยู่ เบอร์โทรศัพท์ ของผู้รับจ้างก่อสร้างและเจ้าของโครงการ ติดตั้งให้ทราบล่วงหน้าก่อนการก่อสร้าง 1 เดือน จำนวน 2 แห่ง ที่บริเวณจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุด การก่อสร้างของโครงการ เพื่อให้ประชาชนและผู้สัญจรทราบเกี่ยวกับการก่อสร้าง และหลีกเลี่ยงเส้นทางดังกล่าวหรือใช้เส้นทางอย่างระมัดระวัง - ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดเตรียมแผนการจัดการจราจรและเส้นทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ และประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อลดผลกระทบด้านการจราจร - ผู้รับจ้างก่อสร้างวางแผนการก่อสร้าง และหลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการในเวลาเร่งด่วน ช่วงเช้า เวลา 06.00-09.00 น. และช่วงเย็นเวลา 16.00-19.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัดและเป็นอุปสรรคต่อการสัญจรไป-มาของผู้ใช้ทาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ : ได้แก่ - ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ - สภาพเศรษฐกิจ-สังคมของครัวเรือน - ข้อมูลสุขภาพของครัวเรือน - การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ - ผลกระทบที่ได้รับในระหว่างการก่อสร้างโครงการ - ความพึงพอใจต่อมาตรการจัดการผลกระทบของโครงการ - ความคิดเห็นต่อโครงการ - ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พื้นที่ดำเนินการ : ทุกชุมชน/หมู่บ้าน และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ กลุ่มเป้าหมายระยะเตรียมการก่อสร้าง : - กลุ่มผู้นำชุมชน - กลุ่มครัวเรือน - กลุ่มครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบทางตรงจากการโยกย้ายเวนคืน - กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ สถานศึกษา ศาสนสถาน และสถานบริการสาธารณสุข กลุ่มเป้าหมายระยะก่อสร้าง : - กลุ่มผู้นำชุมชน - กลุ่มครัวเรือน

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.1 เศรษฐกิจสังคม (ต่อ)	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ) ตลอดจนผู้ใช้เส้นทางได้รับความเดือดร้อนรำคาญต่อการดำรงชีวิตแม้ว่าเป็นผลกระทบชั่วคราวแต่ประชาชนมีความห่วงกังวล - ผลกระทบด้านความสัมพันธ์ของชุมชน เนื่องจากในสภาพปัจจุบันพื้นที่ชุมชนถูกแบ่งแยกด้วยทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 อยู่แล้ว ดังนั้นกิจกรรมการขนส่งเครื่องจักรและวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างและงานก่อสร้างของโครงการจะทำให้เกิดความไม่สะดวกในการสัญจร แต่จะไม่ส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ของคนในชุมชน ประชาชนยังเดินทางไปมาหาสู่กันได้	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ) - ในกรณีที่มีการปิดเส้นทางชั่วคราว เพื่อกิจกรรมการดำเนินการก่อสร้างของโครงการ ต้องจัดทำทางเบี่ยงและจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกด้านการจราจรแก่ยานพาหนะที่สัญจรไปมาบนแนวเส้นทางช่วงที่มีการก่อสร้าง - ส่งเสริมเศรษฐกิจของชุมชน โดยการว่าจ้างคนท้องถิ่นให้มากที่สุด - จัดเก็บวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้เป็นระเบียบและอยู่เฉพาะในเขตพื้นที่ก่อสร้าง ไม่ให้เกิดขวางการจราจร - จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนที่สำนักงานโครงการ เพื่อรวบรวมข้อมูลปัญหาและการร้องเรียนที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการ หากได้รับเรื่องร้องเรียนถึงผลกระทบจากการก่อสร้างของโครงการ จะต้องดำเนินการตรวจสอบและเร่งแก้ไข ติดตามผลการดำเนินการ รวมทั้งตอบกลับข้อร้องเรียนให้ผู้ได้รับผลกระทบรับทราบโดยเร็ว	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ) - กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ สถานศึกษา ศาสนสถาน และสถานบริการสาธารณสุข ระยะเวลาติดตามตรวจสอบ : 1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง
	ระยะดำเนินการ - ผลกระทบด้านเศรษฐกิจของชุมชน : เมื่อมีการเปิดใช้ทางพิเศษของโครงการ จะส่งผลให้การคมนาคมระดับท้องถิ่นและระดับภูมิภาคสะดวกมากขึ้น ซึ่งช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจ การค้าและการท่องเที่ยว และก่อให้เกิดการจ้างงานและสร้างรายได้ให้กับประชาชน - ผลกระทบด้านความสัมพันธ์ของชุมชน : การพัฒนาโครงการไม่มีการปิดเส้นทางเข้า-ออกชุมชนหรือแบ่งแยกชุมชน และทำให้การจราจรในพื้นที่มีความสะดวก	ระยะดำเนินการ -	ระยะดำเนินการ พื้นที่ดำเนินการ : ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ระยะเวลาติดตามตรวจสอบ : รวบรวมและสรุปสถิติเรื่องร้องเรียนและการบริหารจัดการเรื่องร้องเรียน พร้อมการดำเนินการแก้ไขปัญหา 1 ครั้ง/ปี ในช่วง 3 ปีแรกของการเปิดใช้เส้นทาง (ปีที่ 1-3) หลังจากนั้นให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบในทุก 5 ปี ตลอดระยะเวลาดำเนินการ

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.2 การขุดเซยที่ดินและทรัพย์สิน มีการเวนคืนที่ดินในบริเวณต่าง ๆ ได้แก่ ทางขึ้นทางยกระดับ (ถนนศรีนครินทร์) บริเวณจุดกลับรถถนนกรุงเทพมหานคร บริเวณจุดกลับรถถนนร่มเกล้า บริเวณทางแยกต่างระดับ สุวรรณภูมิ บริเวณจุดกลับรถ ICD ลาดกระบัง และบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางลาดกระบัง ดังนี้ - เว้นคืนที่ดินจำนวน 143 แปลง คิดพื้นที่ 47,148 ตารางเมตร (29 ไร่ 1 งาน 87 ตารางวา) - สิ่งปลูกสร้างจำนวน 63 หลัง คิดเป็นพื้นที่ 5,301 ตารางเมตร	ระยะเตรียมการก่อสร้าง การพัฒนาทางยกระดับของโครงการจะต้องมีการเวนคืนที่ดินในบริเวณต่าง ๆ ได้แก่ ทางขึ้นทางยกระดับ (ถนนศรีนครินทร์) บริเวณจุดกลับรถถนนกรุงเทพมหานคร บริเวณจุดกลับรถถนนร่มเกล้า บริเวณทางแยกต่างระดับ สุวรรณภูมิ บริเวณจุดกลับรถ ICD ลาดกระบัง และบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางลาดกระบัง ทำให้เกิดผลกระทบต่อการสูญเสียที่ดิน/ทรัพย์สิน และส่งผลกระทบต่อเนื่องตามมา เช่น ผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ การศึกษาเล่าเรียนของบุตรหลาน การเดินทาง	ระยะเตรียมการก่อสร้าง - ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและขุดเซยทรัพย์สินตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม	ระยะเตรียมการก่อสร้าง -
	ระยะดำเนินการ -	ระยะดำเนินการ -	ระยะดำเนินการ -
4.3 สาธารณสุขและสุขภาพ สถานบริการทางการแพทย์และสาธารณสุขที่มีพื้นที่รับผิดชอบในพื้นที่ศึกษาของโครงการมีจำนวน 8 แห่ง ประกอบด้วย โรงพยาบาลสังกัดสำนักงานแพทย์ 2 แห่ง คือ โรงพยาบาลสิรินธร และโรงพยาบาลลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร และมีศูนย์บริการสาธารณสุข 6 แห่ง ได้แก่ ศูนย์บริการสาธารณสุข 22 วัดปากบ่อ ศูนย์บริการสาธารณสุข 35 หัวหมาก ศูนย์บริการสาธารณสุข 37 ประสงค์สุตสาร ศูนย์บริการสาธารณสุข 45 ร่มเกล้า ลาดกระบัง ศูนย์บริการสาธารณสุข 46 กันตาริอุทิศ และศูนย์บริการสาธารณสุข 68 สะพานสูง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ● ผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน : กิจกรรมการก่อสร้างทางยกระดับและทางขึ้น-ลง ทั้ง 3 แห่ง เป็นงานที่ต้องใช้เครื่องจักรขนาดใหญ่ในการดำเนินงาน ซึ่งจะทำให้เกิดมลพิษทางอากาศ และเสียงดังรบกวนส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทาง ทำให้เกิดการเจ็บป่วย เช่น โรคระบบทางเดินหายใจจากการได้รับฝุ่นละออง โรคระบบการได้ยินจากการได้รับเสียงดัง โดยผลกระทบดังกล่าวมีขอบเขตอยู่ในพื้นที่ที่จำกัด และผลกระทบเกิดขึ้นในช่วงก่อสร้างโครงการเท่านั้น ดังนั้นคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การคมนาคมขนส่ง สุขาภิบาล อาชีวอนามัย อุบัติเหตุและความปลอดภัย อย่างเคร่งครัด เพื่อลดผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน - ปฏิบัติตามคำแนะนำด้านสาธารณสุขของกระทรวงสาธารณสุขเพื่อป้องกันการแพร่ระบาด - ในบริเวณที่พักคนงานและสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง จัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วมให้เพียงพอต่อจำนวนคนงานก่อสร้าง และติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ : - สอบถามข้อมูลสุขภาพของครัวเรือนในชุมชนที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ ปัญหาสุขภาพอนามัยหรือผลกระทบด้านสุขภาพอนามัยที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการ พื้นที่ติดตามตรวจสอบ : ชุมชน/หมู่บ้าน ที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ระยะเวลาติดตามตรวจสอบ : ดำเนินการพร้อมการสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคม

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.3 สาธารณสุขและสุขภาพ (ต่อ) สาเหตุการป่วย 3 อันดับแรกจากโรงพยาบาล ได้แก่ โรคระบบหายใจ โรคเกี่ยวกับต่อมไทรอยด์ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม และโรคระบบไหลเวียนเลือด ส่วนสาเหตุการป่วย 3 อันดับแรกจากศูนย์บริการสาธารณสุข ได้แก่ โรคระบบไหลเวียนเลือด โรคเกี่ยวกับต่อมไทรอยด์ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม และโรคระบบหายใจ	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u> ผลกระทบด้านอนามัยสิ่งแวดล้อมและการแพร่ระบาดของโรค : กิจกรรมภายในสำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงาน จะก่อให้เกิดขยะมูลฝอยและน้ำเสียจากกิจกรรมประจำวันของคนงาน หากมีการจัดการด้านสุขาภิบาลไม่เพียงพอ อาจทำให้เกิดแหล่งเพาะพันธุ์ของหนู แมลงวัน และยุง เป็นต้น ซึ่งเป็นพาหะนำโรคติดต่อได้ นอกจากนี้การเข้ามาพักอาศัยของคนงาน อาจก่อให้เกิดการระบาดของโรคต่างถิ่นที่มาจากชุมชนแรงงาน เช่น วัณโรค โรคติดต่อทางเพศสัมพันธ์ รวมถึงปัญหายาเสพติด เป็นต้น แต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงก่อสร้าง	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u> เพื่อบำบัดน้ำเสียก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำ โดยให้มีขนาดสามารถรองรับปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นได้อย่างเพียงพอ และควบคุมดูแลระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพอยู่เสมอ - จัดให้มีภาชนะรองรับขยะมูลฝอยอย่างเพียงพอและติดต่อสำนักงานเขตลาดกระบังเพื่อนำไปกำจัดให้ถูกต้อง - เทพื้นคอนกรีตที่ยกขอบโดยรอบบริเวณที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมัน หรือสารอันตราย อื่น ๆ เพื่อกันไม่ให้สิ่งที่รั่วไหลกระจายลงพื้นที่รอบข้างและแหล่งน้ำใกล้เคียง และทำรางระบายต่อเชื่อมลงสู่บ่อดัก แล้วรวบรวมใส่ภาชนะที่เหมาะสมนำส่งให้หน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมเก็บขนไปกำจัดต่อไป - จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันการรั่วไหลและภาชนะรองรับน้ำมันและสารเคมีต่าง ๆ พร้อมทั้งวัสดุดูดซับ หรือพื้นที่รองรับการเก็บกักน้ำมันและสารเคมี เช่น ถาดเก็บและบ่อรองรับน้ำมันเพื่อรวบรวมและนำส่งให้หน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมเก็บขนไปกำจัดต่อไป	

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.3 สาธารณสุขและสุขภาพ (ต่อ)	ระยะดำเนินการ กิจกรรมการคมนาคมบนถนนโครงการ อาจก่อให้เกิดเสียงดัง เกิดความรำคาญแก่ประชาชนที่อาศัยอยู่ริมสายทาง รวมทั้งก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนได้ แต่เนื่องจากถนนโครงการเป็นพื้นที่เปิดโล่งมลพิษทางอากาศสามารถกระจายตัวเจือจางไปในบรรยากาศได้ ทำให้ความเข้มข้นของมลพิษลดลง ผลกระทบเกิดใกล้กับแนวสายทางเท่านั้น ผลกระทบถึงอยู่ในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ - ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน สุขาภิบาล การคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุและความปลอดภัย ในระยะดำเนินการอย่างเคร่งครัด - จัดให้มีการตรวจสอบสุขภาพประจำปีของพนักงานประจำด่านเก็บค่าผ่านทางอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง	ระยะดำเนินการ -
4.4 อาชีวอนามัย : พนักงาน/คนงานก่อสร้าง ปัญหาด้านอาชีวอนามัย ประกอบด้วย อุบัติเหตุและอันตรายจากการก่อสร้าง และโรคที่เกิดจากการทำงาน โดยอุบัติเหตุและอันตรายจากการก่อสร้างถนนและสะพาน มีสาเหตุที่ทำให้เกิดอันตรายแบ่งออกเป็น 2 ประการ คือ อันตรายที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายนอก และอันตรายที่เกิดจากการกระทำของคน ซึ่งอันตรายหรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นประมาณร้อยละ 85 เกิดจากตัวบุคคลอันเนื่องมาจากขาดความรู้ ขาดความเอาใจใส่ ประมาท/เลินเล่อ/ลະเล่ย หรือขาดประสบการณ์ และร้อยละ 15 เกิดจากเครื่องจักร อันมีสาเหตุ จากการใช้เครื่องจักรไม่ถูกต้องตามลักษณะการใช้งาน หรือเครื่องจักรขาดการซ่อมบำรุงและดูแลรักษา อุบัติเหตุและอันตรายที่เกิดจากการก่อสร้างถนนและสะพาน ได้แก่ บันจั่นตอกเสาเข็มหักหรือล้ม การใช้เครื่องจักรผิดประเภทของงาน รถเครนล้ม การตกน้ำหรือตกหลุมที่ขุดไว้อุบัติเหตุอันเนื่องมาจากไฟฟ้า อุบัติเหตุอันเนื่องมาจากความรู้เท่าไม่ถึงการณ์ และความประมาท	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ผลกระทบต่อสุขภาพและอนามัยเนื่องจากอุบัติเหตุจากการทำงานของคนงาน ทุกกิจกรรมในระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้างมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุในระหว่างปฏิบัติงาน ซึ่งการดำเนินงานที่ไม่เหมาะสม เช่น แสงสว่างที่ไม่เพียงพอ เครื่องมือเครื่องจักรที่ชำรุด การวางแผนวัสดุและอุปกรณ์โดยไม่จัดเก็บให้เป็นระเบียบเรียบร้อย รวมถึงการก่อสร้างโครงสร้างสะพานยกระดับซึ่งต้องมีคนงานทำงานอยู่บนที่สูง ต้องใช้ความชำนาญและความระมัดระวังสูง หากผู้ปฏิบัติงานขาดความระมัดระวัง ประมาทจะเป็นผลให้เกิดการบาดเจ็บหรือเกิดอุบัติเหตุได้	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน อย่างเคร่งครัด และตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง ความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับภาวะแวดล้อม - จัดอบรมพนักงานและคนงานก่อสร้างให้รู้จักวิธีการใช้ และดูแลบำรุงรักษาเครื่องมือเครื่องจักรต่าง ๆ อย่างถูกต้องและเหมาะสมกับประเภทของงาน - จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้เพียงพอและกำชับให้ผู้ปฏิบัติงานสวมใส่ทุกครั้ง ระหว่างปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้าง เช่น หมวกแก้ง ถุงมือ รองเท้าบูท เป็นต้น - จำกัดเวลาการทำงานของของคนงานก่อสร้างในกิจกรรมที่มีเสียงดัง และมีความสั่นสะเทือนสูง - จัดเก็บวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้เป็นระเบียบ และอยู่เฉพาะในเขตพื้นที่ก่อสร้าง ไม่ให้เกิดขวางการจราจร เพื่อลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง -

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.4 อาชีวอนามัย : พนักงาน/คนงานก่อสร้าง (ต่อ)		ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ) - จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นภายในพื้นที่อาคารสำนักงานก่อสร้างหรือบ้านพักคนงาน โดยจะต้องมีเจ้าหน้าที่ที่ผ่านการอบรมด้านการปฐมพยาบาลประจำอย่างน้อย 1 คน รวมทั้งจัดเตรียมรถพยาบาลที่พร้อมจะนำผู้ป่วยไปยังโรงพยาบาลใกล้เคียง ได้แก่ โรงพยาบาลสมิติเวชศรีนครินทร์ โรงพยาบาลวิภาวดี โรงพยาบาลสิรินธร และโรงพยาบาลลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร เป็นต้น	
	ระยะดำเนินการ ผลกระทบต่อสุขภาพและอนามัยเนื่องจากอุบัติเหตุจากการทำงานของคนงาน กิจกรรมการบำรุงรักษาทางอาจก่อให้เกิดการบาดเจ็บเนื่องจากอุบัติเหตุจากการทำงานของคนงาน อย่างไรก็ตามความเสี่ยงจะเกิดขึ้นในช่วงเวลาดำเนินการเท่านั้น และกิจกรรมดังกล่าวเกิดขึ้นในระยะเวลานั้น ๆ ส่วนพนักงานเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง ผลกระทบอาจเกิดจากได้รับสัมผัสกับเสียงดัง รวมถึงมลสารทางอากาศ	ระยะดำเนินการ - จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้เพียงพอและกำชับให้ผู้ปฏิบัติงานสวมหมวกกันน็อก รองเท้าบูท และเสื้อแขนยาวที่สวมใส่ได้ตลอดเวลาในขณะปฏิบัติงาน - จัดให้มีการระบายอากาศที่เพียงพอ โดยมีพัดลมดูดอากาศหรือระบายอากาศสำหรับพนักงานที่ทำงานอยู่ในตู้เก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง และจัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้พนักงานสวมใส่ เช่น ผ้าปิดจมูกที่สามารถป้องกันอนุภาคและไอระเหยน้ำมันได้	ระยะดำเนินการ ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ : - ตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของพนักงานประจำด่านเก็บค่าผ่านทาง พื้นที่ติดตามตรวจสอบ : บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง ระยะเวลาติดตามตรวจสอบ : - สุขภาพของพนักงานประจำด่านเก็บค่าผ่านทาง 1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะดำเนินการ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.5 อุบัติเหตุ และความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง จากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ปี พ.ศ. 2562-2566 พบว่าประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ รถยนต์นั่งรองลงมาเป็นรถจักรยานยนต์และรถปิคอัพ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากขับรถตัดหน้าระยะกระชั้นชิด ขับรถตามกระชั้นชิด ขับรถไม่ชำนาญ และขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด โดยเดือนที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งที่สุดคือเดือนพฤษภาคมและเมษายน ซึ่งเป็นช่วงเทศกาล แนวเส้นทางโครงการมีจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับถนนสายหลัก ได้แก่ ทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ (กม.0+000) ทางแยกต่างระดับทับช้าง (กม.6+225) ทางแยกต่างระดับร่มเกล้า (กม.10+435) ทางแยกต่างระดับสุวรรณภูมิ (กม.12+460) ถนนลาดกระบัง (กม.12+460) ทางเข้า-ออก ICD ลาดกระบัง (กม.12+950) และถนนฉลองกรุง (กม.15+472) นอกจากนี้ยังมีทางแยกเข้า-ออกถนนสายรองของชุมชนตามแนวเส้นทางโครงการฝั่งซ้ายและขวาทางรวม 18 แห่ง เช่น ซอยพัฒนาการ 53 ซอยกรุงเทพกรีฑา 8 ซอยกรุงเทพกรีฑา 20 ซอยกรุงเทพกรีฑา 32 ถนนพัฒนาชนบท 3 ทางเข้าสถาบันเทคโนโลยีฯ ลาดกระบัง เป็นต้น	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง 1. ผลกระทบจากกิจกรรมการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง : กิจกรรมการขนส่งเครื่องจักรวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่โครงการจะส่งผลกระทบต่อการกีดขวางการจราจรและเพิ่มโอกาสการเกิดอุบัติเหตุได้ โดยเฉพาะจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบริเวณแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ ทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ ทางแยกต่างระดับทับช้าง ทางแยกต่างระดับร่มเกล้า ทางแยกต่างระดับสุวรรณภูมิ ถนนลาดกระบัง ทางเข้า-ออก ICD ลาดกระบัง และถนนฉลองกรุง รวมทั้งทางแยกเข้า-ออกถนนสายรองของชุมชนตามแนวเส้นทางโครงการ อย่างไรก็ตามเนื่องจากปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นจากกิจกรรมการขนส่งของโครงการมีปริมาณไม่มาก และผลกระทบจะเกิดขึ้นเฉพาะช่วงที่มีการขนส่งเครื่องจักรและวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างเท่านั้น 2. ผลกระทบจากกิจกรรมบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง : การก่อสร้างทางยกระดับและทางขึ้น-ลง ทางยกระดับของโครงการจะดำเนินการในเขตทางของถนนเดิมและจำเป็นต้องกันแนวเขตการก่อสร้าง ส่งผลให้ช่องทางจราจรแคบลงและเป็นอุปสรรคต่อการสัญจรและเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้รถใช้ถนนได้นอกจากนี้อาจมีการรบกวนของเศษวัสดุจากโครงสร้างทางยกระดับและก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนและคนเดินเท้าที่สัญจรผ่านอาจได้รับอันตรายโดยเฉพาะบริเวณจุดตัดถนนสายหลักเป็นบริเวณที่มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงและมีปริมาณการจราจรค่อนข้างหนาแน่น ดังนั้นคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับสูง ส่วนทางแยกเข้า-ออกถนนท้องถิ่นตามแนวเส้นทางโครงการ ไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างบนถนนดังกล่าวโดยตรง และมีปริมาณจราจรน้อยกว่าถนนสายหลัก	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด - ติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่น (Construction Safety Net) บริเวณใต้โครงสร้างทางยกระดับของโครงการตลอดแนวเส้นทางโครงการ และบริเวณทางขึ้น-ลงทางยกระดับโครงการ ได้แก่ ทางขึ้น-ลง บริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ ทางเชื่อมเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และทางขึ้น-ลง ลาดกระบัง เพื่อป้องกันการตกหล่นของเศษวัสดุก่อสร้างลงสู่ถนนด้านล่าง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง -

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.5 อุบัติเหตุ และความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง	<u>ระยะดำเนินการ</u> ทางยกระดับของโครงการจะส่งผลให้ผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทาง อย่างไรก็ตาม หากใช้ความเร็วในการขับที่สูงจะเพิ่มความเสี่ยงและความรุนแรงของอุบัติเหตุได้ นอกจากนี้เมื่อมีการใช้ถนนโครงการมากขึ้นย่อมเกิดปัญหา เช่น การชำรุดของผิวจราจรของโครงการ การชำรุดเสียหายไปตามระยะเวลาการใช้งานของเส้นทางเส้นจราจร ป้ายบอกทาง สัญลักษณ์ต่าง ๆ เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้ อย่างไรก็ตามโครงการมีกำหนดระยะเวลาในการบำรุงรักษาทาง ดังนั้นผลกระทบคาดว่าจะอยู่ในระดับต่ำ ส่วนงานบำรุงรักษาทางในระยะต่าง ๆ เป็นการดูแลและบำรุงรักษาถนนให้สามารถใช้งานได้ ซึ่งมีการปิดพื้นที่ซ่อมแซม แต่เป็นระยะเวลาสั้น ๆ และไม่ได้เกิดขึ้นบ่อยครั้ง ดังนั้นคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ	<u>ระยะดำเนินการ</u> - ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด - จัดให้มีหน่วยงานกู้ภัยเพื่อให้ความช่วยเหลือผู้ใช้เส้นทางกรณีเกิดอุบัติเหตุ หรือกรณีรถเกิดขัดข้อง โดยมีศูนย์ควบคุมกลาง (Central Control Building: CCB) ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการประสานงาน เพื่อคอยให้บริการแก่ผู้ใช้ทางตลอด 24 ชั่วโมงและมีกล้องวงจรปิด (CCTV) ตรวจสอบสภาพจราจรและเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นบนทางยกระดับ และโทรศัพท์ฉุกเฉิน ติดตั้งทุก ๆ 1 กิโลเมตร เพื่อเป็นช่องทางการติดต่อสื่อสารกับศูนย์ควบคุมฯ ตลอดแนวเส้นทาง	<u>ระยะดำเนินการ</u> -
4.6 ผู้ใช้ทาง สัดส่วนยานพาหนะบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณพื้นที่โครงการ ส่วนใหญ่เป็นรถยนต์นั่งน้อยกว่า 7 คน (ร้อยละ 32.7) รองลงมาเป็นรถบรรทุก 4 ล้อ (ร้อยละ 21.7) และรถยนต์นั่งมากกว่า 7 คน (ร้อยละ 17.2) โดยผู้ใช้ทางที่เดินทางไปสนามบินสุวรรณภูมิ ส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์เพื่อทำธุระส่วนตัว (ร้อยละ 42) รองลงมาคือเพื่อไปทำงาน (ร้อยละ 35) และท่องเที่ยว (ร้อยละ 23) ส่วนใหญ่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว (ร้อยละ 30) รองลงมาได้แก่ รถแท็กซี่ (ร้อยละ 28) และอื่น ๆ ส่วนเส้นทางที่ใช้ในการเดินทาง พบว่าส่วนใหญ่ใช้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ร้อยละ 40) รองลงมาเป็น	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> ● ผลกระทบต่อระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง กิจกรรมการขนส่ง/ขนย้ายเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้าง และกิจกรรมการก่อสร้างทางยกระดับและทางขึ้นลงทั้ง 3 แห่ง เป็นกิจกรรมที่มีการนำเครื่องจักรขนาดใหญ่เข้ามายังพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้ปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นและการก่อสร้างดำเนินการในเขตทางของถนนเดิมทำให้มีทางเบี่ยงการจราจรบนถนนที่มีการก่อสร้าง ส่งผลให้รถยนต์ใช้ความเร็วได้ลดลงและผู้ใช้ทางใช้เวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้นจากเดิม แต่ปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นจากการก่อสร้างมีเพียงเล็กน้อยและไม่แตกต่างไปจากสภาพปัจจุบัน และเป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงก่อสร้าง	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> - ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งและอุบัติเหตุและความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> -

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.6 ผู้ใช้ทาง (ต่อ) รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรลลิงค์ (ร้อยละ 18) ความเร็วในการเดินทางบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 มีความเร็วเฉลี่ยอยู่ในช่วง 30-60 กิโลเมตร/ชั่วโมง โดยขาเข้าเมืองมีความเร็วเฉลี่ยน้อยกว่าขาออกนอกเมือง	ระยะดำเนินการ ผลกระทบต่อระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง เมื่อเปิดใช้ทางยกระดับของโครงการจะเป็นทางเลือกในการเดินทางของผู้ใช้ทางให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็วขึ้น นอกจากนี้ทางยกระดับของโครงการจะช่วยแบ่งเบาปริมาณจราจรบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (พื้นราบ) ทำให้การเดินทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (พื้นราบ) ใช้ความเร็วเฉลี่ยได้เพิ่มขึ้นและใช้ระยะเวลาในการเดินทางน้อยลง ดังนั้น คาดว่าพัฒนาโครงการจะส่งผลกระทบทางบวกต่อผู้ใช้ทางทำให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว ซึ่งผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นนี้ครอบคลุมผู้ใช้เส้นทางเป็นวงกว้าง	ระยะดำเนินการ - ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งและอุบัติเหตุและความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด	ระยะดำเนินการ -
4.7 โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม พื้นที่ศึกษาในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบโบราณสถานและสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ จำนวน 20 แห่ง ดังนี้ 1. ประเภทโบราณสถานที่ยังไม่ได้ขึ้นทะเบียน จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ วัดสังฆราชา (กม.11+000) และคลองประเวศบุรีรมย์ (กม.13+400) 2. ประเภทวัดที่มีประวัติการก่อสร้างเก่าแก่/สถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ จำนวน 12 แห่ง ได้แก่ มัสยิดยามีอุ้น อิดฮาด (หัวหมากใหญ่) มัสยิดอัลอาลาวี (บ้านม้าล่าง) มัสยิดดารุลมุณีร์ (บ้านม้าบน) มัสยิดเนียมะตุลอิสลาม มัสยิดดารุนนอิม (ทับช้างล่าง) มัสยิดกมาลุลอีมาน (ปากคลองทับช้าง) วัดคุณแม่จันทร์ วัดลานบุญ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง กิจกรรมในระยะนี้ ได้แก่ งานเตรียมพื้นที่ การรื้อย้ายสิ่งกีดขวาง งานขนส่ง/ขนย้ายเครื่องจักรและวัสดุ งานก่อสร้างทางยกระดับ/ทางแยกต่างระดับ/ถนนระดับดิน โดยใช้เครื่องจักรและอุปกรณ์ขนาดใหญ่จะก่อให้เกิดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ในระหว่างก่อสร้าง หากพบหลักฐานทางโบราณคดีเพิ่มเติมไม่ว่าจะเป็นชิ้นส่วนโบราณวัตถุหรือศิลปวัตถุใดๆ ผู้ปฏิบัติงานจะต้องหยุดดำเนินการทันทีและแจ้งให้กรมทางหลวงและกรมศิลปากร ให้ทราบโดยเร่งด่วน เพื่อที่จะได้พิจารณาหาแนวทางในการดำเนินการต่อไป โดยไม่ให้เกิดความเสียหายต่อฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งทั้งด้านการอนุรักษ์และพัฒนา - หากพบว่าเกิดความเสียหายต่อโบราณสถานและสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์อันเนื่องมาจากกิจกรรมของโครงการ ทางโครงการจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบความเสียหายนั้น รวมทั้งจะต้องแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พร้อมกับจัดหาผู้เชี่ยวชาญเข้ามาตรวจสอบ และหาแนวทางการแก้ไขและป้องกันผลกระทบที่เกิดขึ้นในระยะยาวต่อไป	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง -

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.7 โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม (ต่อ) วัดลาดกระบัง วัดปลูกศรีทธา วัดแม่พระประจักษ์เมืองลือรดี และวัดสุทธาโภชน์ 3. ประเภทพิพิธภัณฑสถาน จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ พิพิธภัณฑสถาน ปราสาท และพิพิธภัณฑสถานท้องถิ่นกรุงเทพมหานคร เขตลาดกระบัง (วัดสุทธาโภชน์) 4. ประเภทอนุสาวรีย์ อนุสรณ์สถาน หลักเมือง จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ พระบรมราชานุสาวรีย์รัชกาลที่ 4 (สกล.) อนุสาวรีย์เจ้าคุณทหาร และอนุสาวรีย์หลวงพรต-ท่านเลี่ยม 5. ประเภทย่านชุมชนเก่า จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ ชุมชน หลวงพรต-ท่านเลี่ยม (ตลาดหัวตะเข้)		<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u> - กำหนดให้มีการฉีดพรมน้ำในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเป็นระยะเพื่อเป็นการป้องกันฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง ซึ่งอาจส่งผลให้โบราณสถานเสื่อมคุณค่า <u>มาตรการเฉพาะพื้นที่</u> - ให้หลีกเลี่ยงการก่อสร้างฐานราก ตอม่อ หรือสิ่งก่อสร้างใด ๆ ลงในส่วนหนึ่งส่วนใดของคลองประเวศบุรีรมย์ - ฐานรากหรือตอม่อที่อยู่ใกล้กับคลองประเวศบุรีรมย์มากที่สุดควรมีระยะห่างจากขอบฐานรากไปถึงตลิ่งคลองไม่น้อยกว่า 5 เมตร	
	<u>ระยะดำเนินการ</u> -	<u>ระยะดำเนินการ</u> -	<u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> -

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.8 สุขภาพ ทัศนียภาพ และการท่องเที่ยว สภาพภูมิทัศน์ปัจจุบันของพื้นที่บริเวณแนวเส้นทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ทั้งสองฝั่งทางพบว่า ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่อยู่อาศัย พื้นที่ว่างที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ มีชุมชนตั้งอยู่หนาแน่นในหลายช่วง บางช่วงเป็นพื้นที่ว่างที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ โดยพบสถานที่ที่ควรระมัดระวังผลกระทบด้านทัศนียภาพ ซึ่งเป็นอาคารที่มีความสวยงามและเป็นสถานที่ที่มีความสำคัญต่อชุมชนที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ มัสยิดยามีอันฮิดฮาด มัสยิดอัลฮาลาบี (บ้านม้า) มัสยิดดารุลมุณีร์ และบริเวณสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - แนวเส้นทางโครงการ (กม.0+000-15+800) กิจกรรมย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สิ่งกีดขวาง งานปรับพื้นที่งานก่อสร้างฐานรากและตอม่อของทางยกระดับ งานก่อสร้างและติดตั้งชิ้นส่วนคานและพื้น ตามแนวเส้นทางโครงการ กิจกรรมเหล่านี้จะมีการนำเครื่องมือเครื่องจักรเข้าไปในพื้นที่ มีการกองวัสดุสำหรับงานก่อสร้าง และก่อให้เกิดเศษวัสดุเหลือทิ้งจากการก่อสร้าง ทำให้เกิดทัศนียภาพที่ไม่สวยงามต่อชุมชนโดยรอบและรวมถึงผู้ใช้งานที่ผ่านไปมา อย่างไรก็ตามผลกระทบจะเกิดขึ้นเฉพาะตามแนวพื้นที่ก่อสร้างซึ่งใช้พื้นที่ดำเนินการไม่มาก - ทางขึ้น-ลง บริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ และทางเชื่อมบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การก่อสร้างจะใช้พื้นที่ว่างบริเวณทางแยกต่างระดับเดิม ซึ่งการรื้อย้ายจะมีการตัดหรือย้ายต้นไม้ออก ทำให้สภาพภูมิทัศน์บริเวณดังกล่าวเปลี่ยนแปลงไป รวมทั้งเศษวัสดุเหลือทิ้งจากการก่อสร้าง หากถูกเก็บกองไว้อย่างไม่เป็นระเบียบ บริเวณพื้นที่ที่ก่อสร้าง จะก่อให้เกิดทัศนียภาพที่ไม่สวยงาม อย่างไรก็ตาม ไม่มีอาคารที่เป็นสถานที่สำคัญที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์หรือสถานที่ที่มีภูมิทัศน์โดดเด่น และผลกระทบจะเกิดขึ้นเฉพาะพื้นที่ก่อสร้างทางขึ้น-ลง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ติดตั้งรั้วกันเขตพื้นที่ก่อสร้างทางยกระดับ และทางขึ้น-ลงทางยกระดับ และมีผ้าใบที่ปิดด้านบนบริเวณพื้นที่ก่อสร้างสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร - บริเวณพื้นที่เก็บกองวัสดุก่อสร้างของโครงการ และวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง จะต้องรักษาความสะอาด จัดเก็บให้เป็นระเบียบเรียบร้อยและมีผ้าใบปกคลุมให้มิดชิด - หลังการก่อสร้างแล้วเสร็จต้องขนย้ายอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง รวมทั้งเศษวัสดุก่อสร้างออกจากพื้นที่ให้หมด และปรับสภาพพื้นที่ที่ก่อสร้างและบริเวณที่กองวัสดุก่อสร้างให้สะอาดเรียบร้อย ไม่ให้มีเศษวัสดุก่อสร้างเหลือทิ้งไว้ตามแนวเส้นทางโดยเด็ดขาด	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง -
	ระยะดำเนินการ • แนวเส้นทางโครงการ รูปแบบโครงการเป็นทางยกระดับความสูงประมาณ 16 เมตร จะเป็นมุมมองที่โดดเด่นของผู้ใช้ทางและชุมชนโดยรอบ จึงอาจเกิดความรู้สึก	ระยะดำเนินการ - ดูแลและบำรุงรักษาด้านไม้บริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ และทางเชื่อมเข้าสนามบินสุวรรณภูมิ ให้มีสภาพสมบูรณ์อยู่เสมอ หากพบว่าต้นไม้ตายต้องดำเนินการปลูกซ่อมหรือปลูกเสริมโดยเร็ว	ระยะดำเนินการ -

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.8 คุณภาพ ทัศนียภาพ และการท่องเที่ยว (ต่อ)	ระยะดำเนินการ (ต่อ) แปลตาและไม้คั่นหิน เนื่องจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 7 เดิมเป็นถนนระดับดินและอาจรู้สึกถึงความกระด้างของโครงสร้างที่เป็นคอนกรีตของทางยกระดับ นอกจากนี้ตามแนวเส้นทางมีสถานที่ที่ควรระมัดระวังผลกระทบด้านทัศนียภาพ ได้แก่ มัสยิดยามีอันฮิดฮาด มัสยิดอัลฮาลาวี มัสยิดดารุลมุญีร์ และบริเวณสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง จะถูกลดทอนความโดดเด่นจากการที่มีโครงสร้างทางยกระดับ ตั้งอยู่ใกล้เคียงแต่อย่างไรก็ตามได้ออกแบบโครงสร้างทางยกระดับให้มีความโปร่ง และภูมิทัศน์ไม่ถูกบดบังทั้งหมด ทางขึ้น-ลง บริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ และทางเชื่อมบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การก่อสร้างจะใช้พื้นที่ว่างบริเวณทางแยกต่างระดับเดิม จึงมีความกลมกลืนกับโครงสร้างคอนกรีตของทางแยกต่างระดับเดิม อย่างไรก็ตามเนื่องจากการใช้พื้นที่สวนหย่อมในการก่อสร้างซึ่งหากไม่มีการจัดภูมิทัศน์ด้วยการปลูกไม้ดอกไม้พุ่มและหญ้า กลับคืนภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะก่อให้เกิดทัศนียภาพที่ไม่สวยงามต่อชุมชนโดยรอบ และรวมถึงผู้ใช้ทางที่ผ่านไปมา ดังนั้นคาดว่าจะผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง		

11. งานประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน

งานประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นการดำเนินการเพื่อให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องได้รับทราบข้อมูลโครงการและแลกเปลี่ยนข้อมูลความคิดเห็น ประเด็นห่วงกังวล และข้อเสนอแนะต่อการศึกษาและพัฒนาโครงการ ประกอบการกำหนดแนวทางการศึกษา ขอบเขต การออกแบบเพื่อลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะดำเนินการตามแนวทางการดำเนินงานกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 รวมถึงแนวทาง หรือระเบียบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

11.1 การประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการ

การดำเนินงานประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการ มีวัตถุประสงค์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลรายละเอียดโครงการหรือข่าวสารของการพัฒนาโครงการไปยังประชาชนในพื้นที่ รวมถึงองค์กรและภาคส่วนต่าง ๆ ทำให้เกิดความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาโครงการ รวมทั้งแผนการดำเนินงานของโครงการ ซึ่งจะดำเนินการครอบคลุมตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ โดยจะให้ประชาชนมีส่วนร่วมตั้งแต่เริ่มแรกและในระหว่างการศึกษาเป็นระยะ ๆ อย่างต่อเนื่อง

การประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการผ่านช่องทางต่าง ๆ ดังนี้

- 1) เว็บไซต์โครงการ www.srinakarin-suvarnabhumi-expressway.com
- 2) เฟซบุ๊กโครงการ “โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ”
- 3) เว็บไซต์สำนักนายกรัฐมนตรี www.publicconsultation.opm.go.th
- 4) เว็บไซต์การทางพิเศษแห่งประเทศไทย www.exat.co.th
- 5) ป้ายประชาสัมพันธ์ในพื้นที่โครงการ
- 6) การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อมวลชน
- 7) สื่อประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็น เช่น เอกสารประกอบการประชุม แผ่นพับ บอร์ดนิทรรศการ และวีดิทัศน์ประกอบโครงการ

11.2 การมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วมในการเสนอความคิดเห็นข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะมาพิจารณาประกอบการศึกษาทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้เกิดการพัฒนาร่วมมือ ร่วมตัดสินใจโดยประชาชนในพื้นที่ โดยจะดำเนินกิจกรรมเป็นระยะ ๆ อย่างต่อเนื่อง นำผลความคิดเห็นมาออกแบบรายละเอียด

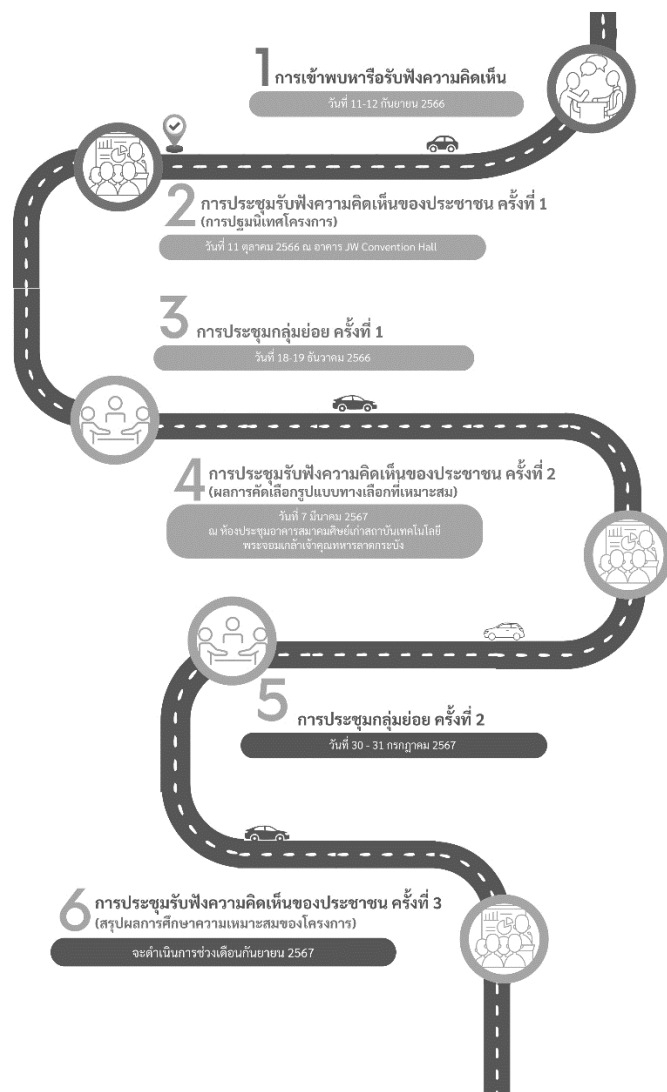
งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

โครงการให้เหมาะสม ทั้งในรูปแบบเข้าพบหารือรับฟังความคิดเห็น การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน และประชาสัมพันธ์โครงการ โดยมีแผนการดำเนินการดังรูปที่ 11.2-1 ซึ่งการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน มีกลุ่มเป้าหมาย ประกอบด้วย (1) ผู้ได้รับผลกระทบ ได้แก่ กลุ่มผู้เสียประโยชน์ และกลุ่มผู้ได้รับผลประโยชน์ (2) ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ เจ้าของโครงการ และผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย (3) ผู้ที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (4) หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ (5) องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ (6) สื่อมวลชน (7) ประชาชนทั่วไป

ที่ผ่านมาได้ดำเนินการเข้าพบหารือรับฟังความคิดเห็น เมื่อวันที่ 11 - 12 กันยายน 2566 กับหน่วยงานราชการในพื้นที่ ประกอบด้วย ผู้บริหารสำนักงานเขตบางกะปิ ผู้บริหารสำนักงานเขตสะพานสูง ผู้บริหารสำนักงานเขตสวนหลวง ผู้บริหารสำนักงานเขตลาดกระบัง และผู้บริหารสำนักงานเขตประเวศ โดยหน่วยงานราชการในพื้นที่ พร้อมประชาสัมพันธ์โครงการให้กับประชาชน ทั้งนี้ ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าโครงการมีประโยชน์ต่อการบรรเทาปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่และการพัฒนาโครงการควรส่งผลกระทบในการเวนคืนที่ดินของประชาชนน้อยที่สุด ดังรูปที่ 11.2-2 ดำเนินการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ) เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม พ.ศ. 2566 เวลา 13.00 - 16.30 น. ณ ห้องประชุม JW Convention Hall เขตสวนหลวง กรุงเทพมหานคร โดยได้รับเกียรติจาก นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วม ณ ห้องประชุมฯ จำนวน 175 คน และมีผู้เข้าร่วมประชุมผ่านระบบ Zoom cloud meeting จำนวน 66 คน รวมทั้งสิ้น 241 คน ประกอบด้วย ผู้แทนผู้ได้รับผลกระทบ ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ องค์กรเอกชน สถาบันการศึกษา นักวิชาการ สื่อมวลชน ประชาชน และสถานประกอบการที่อาศัยอยู่สองข้างทางในระยะ 500 เมตร และประชาชนทั่วไป โดยผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการ สามารถสรุปประเด็นต่าง ๆ โดยแบ่งเป็นประเด็นข้อเสนอแนะในห้องประชุม และประเด็นข้อเสนอแนะผ่านระบบ Zoom cloud meeting ข้อมูลดัง QR code สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ) ดำเนินการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 ตามพื้นที่กลุ่มเป้าหมาย เมื่อวันที่ 18 - 19 ธันวาคม พ.ศ. 2566 โดยได้รับเกียรติจาก นายเอก โคตรพรมศรี ผู้อำนวยการกองจัดการสิ่งแวดล้อม การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วม ณ ห้องประชุมรวมทั้งสิ้น จำนวน 202 คน ประกอบด้วย ผู้แทนผู้ได้รับผลกระทบ ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ สถานประกอบการที่อาศัยอยู่สองข้างทางในระยะ 500 เมตร และประชาชนทั่วไป โดยผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการ ดังข้อมูลใน QR code สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 และดำเนินการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (ผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม) เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 7 มีนาคม พ.ศ. 2567 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมสมาคมศิษย์เก่าสถาบันเทคโนโลยี

พระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร โดยได้รับเกียรติจากนายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วม ณ ห้องประชุมฯ จำนวน 232 คน และมีผู้เข้าร่วมประชุมผ่านระบบ Zoom cloud meeting จำนวน 123 คน รวมทั้งสิ้น 355 คน ประกอบด้วย ผู้แทนผู้ได้รับผลกระทบ ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ องค์กรเอกชน สถาบันการศึกษา นักวิชาการ สื่อมวลชน ประชาชน และสถานประกอบการที่อาศัยอยู่สองข้างทาง ในระยะ 500 เมตร และประชาชนทั่วไป โดยผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ อันจะเป็นประโยชน์ ต่อการดำเนินโครงการ สามารถสรุปประเด็นต่าง ๆ โดยแบ่งเป็นประเด็นข้อเสนอแนะในห้องประชุม และประเด็น ข้อเสนอแนะผ่านระบบ Zoom cloud meeting ดังข้อมูลใน QR code สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (ผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม)



รูปที่ 11.2-1 แผนการมีส่วนร่วมของประชาชน

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



ผู้บริหารสำนักงานเขตบางกะปิ



ผู้บริหารสำนักงานเขตสะพานสูง



ผู้บริหารสำนักงานเขตสวนหลวง



ผู้บริหารสำนักงานเขตลาดกระบัง



ผู้บริหารสำนักงานเขตประเวศ



สมาชิกสภากรุงเทพมหานคร
เขตสะพานสูง

รูปที่ 11.2-2 เข้าพบหารือรับฟังความคิดเห็นกับหน่วยงานราชการในพื้นที่



QR code สรุปผลการประชุมรับฟัง
ความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
(การปฐมนิเทศโครงการ)



QR code สรุปผลการประชุม
กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1



QR code สรุปผลการประชุมรับฟัง
ความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2
(ผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือก
ที่เหมาะสม)

12. แผนการดำเนินงานโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การดำเนินโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีแผนการดำเนินงานตามขั้นตอนต่าง ๆ ทั้งการศึกษาความเหมาะสมและจัดทำรายงาน EIA การขออนุมัติ การเสนอโครงการและการคัดเลือกเอกชน ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ตลอดจนงานจัดกรรมสิทธิ์ และมีแผนการดำเนินโครงการ ดังรูปที่ 12-1



รูปที่ 12-1 แผนการดำเนินงานโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

13. ติดต่อสอบถามข้อมูล

13.1 หน่วยงานเจ้าของโครงการ



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ที่อยู่ : อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.

เลขที่ 111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง

กรุงเทพมหานคร 10310

เบอร์โทรศัพท์ : 0 2558 9800 ต่อ 22743

13.2 บริษัทที่ปรึกษา



ด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมการบริหารโครงการและงานสังคม

บริษัท ดีเคดี คอนซัลแตนท์ จำกัด

ที่อยู่ : 1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 8 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท

เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400

ผู้ติดต่อ : นายธนีสร์ สมเจตนะพันธ์ เบอร์โทรศัพท์ : 02-619-9931

Email : dc@decade.co.th



ด้านงานงบประมาณการต้นทุนและค่าใช้จ่ายการดำเนินงานและการบำรุงรักษา

บริษัท อินฟราทรานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ที่อยู่ : 315/7 พรีเมียมเพลส 10 (เกษตร-นวมินทร์) ถนนสุขุมวิท

แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว กรุงเทพมหานคร 10230

ผู้ติดต่อ : นางสาวจิรนนท์ พันธุ์พักตร์ เบอร์โทรศัพท์ : 0-2029-9542

Email : infratrans2017@gmail.com



ด้านวิศวกรรม

บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ที่อยู่ : 221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น แขวงวงศ์สว่าง

เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร 10800

ผู้ติดต่อ : นายนันทพันธ์ ฤทธิทัยมัย เบอร์โทรศัพท์ : 0-2975-9300



ด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัท แมคโครคอนซัลแตนท์ จำกัด

ที่อยู่ : 20 ซ.รัชดาภิเษก 36 ถนนรัชดาภิเษก แขวงลาดยาว เขตจตุจักร

กรุงเทพมหานคร 10900

ผู้ติดต่อ : นายสมพงษ์ เฉลิมธีรโชติ เบอร์โทรศัพท์ : 0-2939-0511-5

Email : macro01@gmail.com

14. ติดตามโครงการและดาวน์โหลดเอกสารประกอบการประชุม



1) เว็บไซต์โครงการ

www.srinakarin-suvarnabhumi-expressway.com



2) เฟซบุ๊กโครงการ

“โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ”



3) ช่องทางดาวน์โหลดเอกสารประกอบการประชุม