



กระทรวงคมนาคม

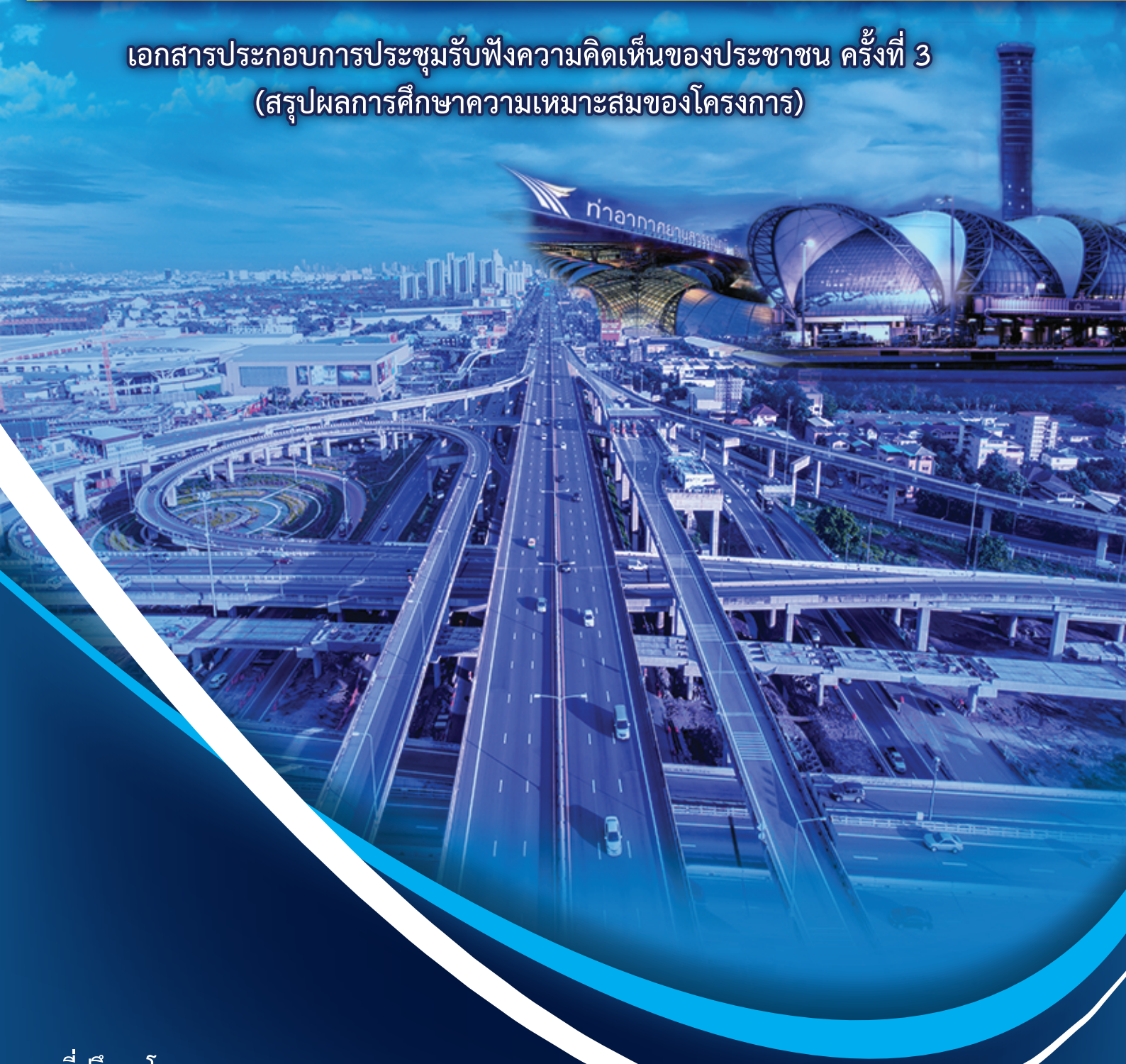


การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3
(สรุปผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ)



ที่ปรึกษาโครงการ



กันยายน 2567

เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3

(สรุปผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ)

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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. สรุปผลการศึกษาด้านวิศวกรรมของโครงการ	7
7.1 แนวเส้นทางโครงการ	7
7.2 รูปแบบทางขึ้น-ลง ของโครงการ	10
7.2.1 จุดเริ่มต้นโครงการ (ทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์)	10
7.2.2 ทางเชื่อมเข้า-ออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	10
7.2.3 จุดสิ้นสุดโครงการ (ตำแหน่งทางขึ้น-ลงลาดกระบัง)	11
7.3 รูปแบบโครงสร้างทางพิเศษ	12
7.4 การออกแบบระบบระบายน้ำ	13
7.4.1 การออกแบบระบบระบายน้ำระดับพื้น	13

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
7.4.2 การออกแบบระบบการระบายน้ำบนโครงสร้างทางยกระดับ	14
7.5 ตำแหน่งและรูปแบบด้านเก็บค่าผ่านทาง	15
7.6 งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	16
8. งานศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ การเงิน และการลงทุน	16
8.1 งานประมาณราคาค่าลงทุนของโครงการ	16
8.2 ผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ	17
9. งานศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการ ตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐ และเอกชน พ.ศ. 2562 รวมถึงการประเมินความสนใจของภาคเอกชน (Market Sounding)	17
10. การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	18
10.1 ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม	21
10.2 ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม	22
10.3 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	24
10.4 ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	29
11. งานประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน	76
11.1 การประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการ	76
11.2 การมีส่วนร่วมของประชาชน	76
12. แผนการดำเนินงานโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	81
13. ติดต่อบริษัทข้อมูล	82
13.1 หน่วยงานเจ้าของโครงการ	82
13.2 บริษัทที่ปรึกษา	82
14. ติดตามโครงการและดาวน์โหลดเอกสารประกอบการประชุม	83

สารบัญรูป

รูปที่	หน้า
6-1	ขอบเขตการศึกษาและการดำเนินงานโครงการ
7.1-1	แนวเส้นทางโครงการ
7.1-2	ตำแหน่งทางยกระดับของโครงการ
7.2.1-1	รูปแบบทางขึ้น-ลงจุดเริ่มต้นโครงการ (ทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์)
7.2.2-1	รูปแบบทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
7.2.3-1	รูปแบบทางขึ้น-ลง จุดสิ้นสุดโครงการ (ตำแหน่งทางขึ้น-ลงลาดกระบัง)
7.3-1	รูปแบบโครงสร้างทางพิเศษแบบคานารูปกล่องชนิดหล่อสำเร็จแบบกล่องคู่ (Double Segmental Box Girder)
7.4.1-1	ภาพรวมการระบายน้ำในพื้นที่โครงการ
7.4.1-2	ระบบระบายน้ำระดับพื้น
7.4.2-1	ระบบระบายน้ำบนทางยกระดับของโครงการ
7.5-1	ตำแหน่งและรูปแบบด่านเก็บค่าผ่านทางบริเวณทางแยกต่างระดับร่มเกล้า
7.5-2	ภาพจำลองด่านเก็บค่าผ่านทางบริเวณทางแยกต่างระดับร่มเกล้า
10-1	พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม
10-2	ขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ
10.3-1	พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม
11.2-1	แผนการมีส่วนร่วมของประชาชน
11.2-2	เข้าพบหารือรับฟังความคิดเห็นกับหน่วยงานราชการในพื้นที่
12-1	แผนการดำเนินงานโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
4-1 ขอบเขตการปกครองบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	3
7.5-1 รูปแบบและจำนวนช่องระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง	15
8.2-1 ตัวชี้วัดความคุ้มค่าของโครงการ	17
10-1 ขอบเขตการปกครองบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการในระยะ 500 เมตร	18
10.2-1 โบราณสถานในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	22
10.2-2 การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม	22
10.3-1 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	24
10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	30

เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3

(สรุปผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ)

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 ต่อเนื่องจากบริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ถึงบริเวณทางเชื่อมเข้า-ออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจนกระทั่งถึงบริเวณพื้นที่ลาดกระบัง 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.

เป็นประธานในที่ประชุม ซึ่งขอเขตความร่วมมือตามบันทึกข้อตกลงฯ ได้ระบุไว้ว่า ข้อที่ 1.15) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายทางยกระดับศรีนครินทร์ - 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 มีจุดเริ่มต้นโครงการตรงจุดปลายของทางพิเศษศรีรัช (ส่วน D) บริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกซ้อนทับไปตามแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ตัดข้ามกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก ผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และมีจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณพื้นที่ลาดกระบัง โดยพื้นที่ศึกษาครอบคลุม 1 จังหวัด 5 เขต 8 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
1 จังหวัด	5 เขต	8 แขวง

5. ระยะเวลาการศึกษา

ระยะเวลาในการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะเวลา 567 วัน เริ่มตั้งแต่วันที่ 13 มิถุนายน 2566 สิ้นสุดวันที่ 30 ธันวาคม 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

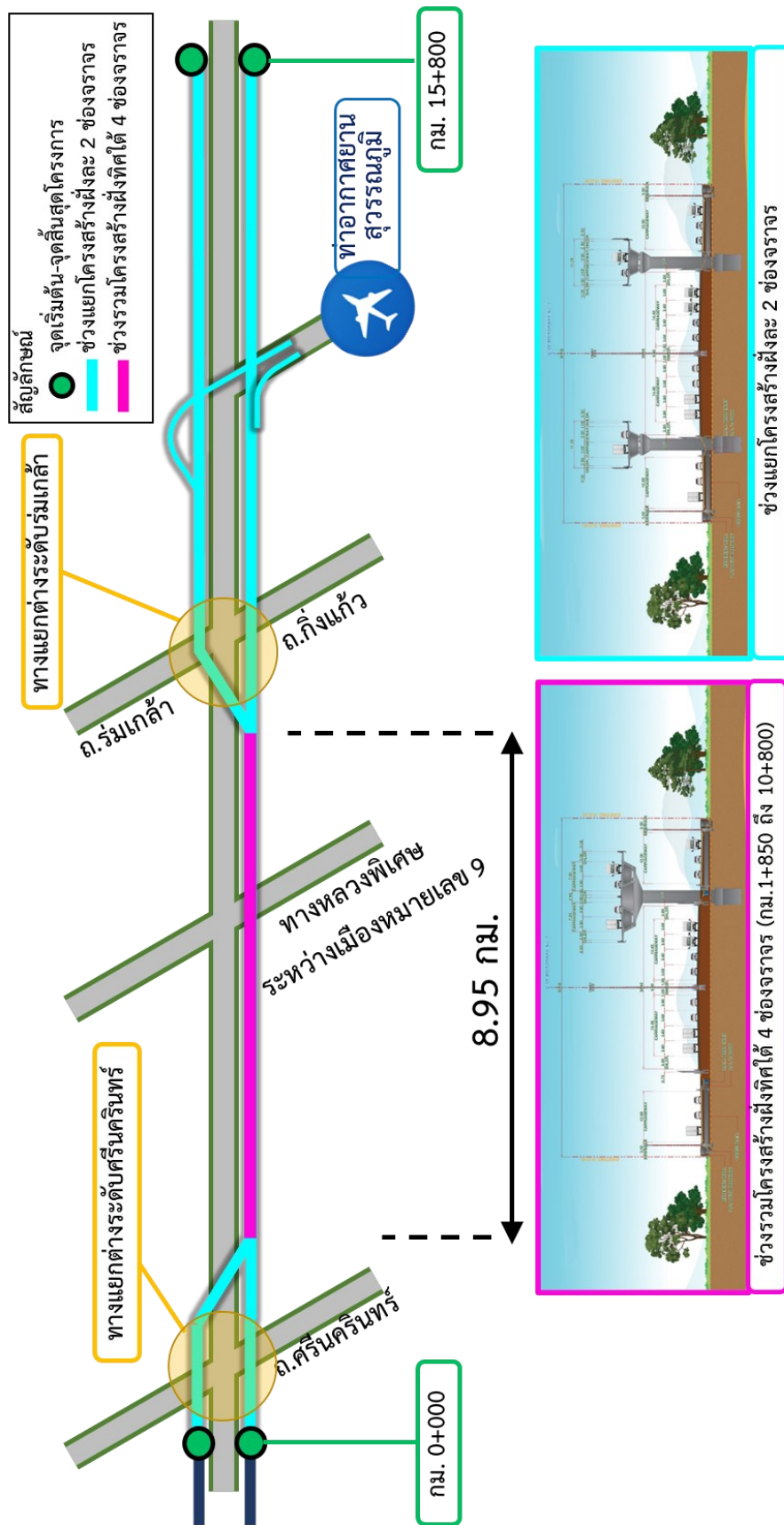
7. สรุปผลการศึกษาด้านวิศวกรรมของโครงการ

7.1 แนวเส้นทางโครงการ

แนวเส้นทางโครงการเป็นรูปแบบทางยกระดับตามแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 โดยมีจุดเริ่มต้นบริเวณจุดปลายของทางพิเศษศรีรัช ส่วน D ในปัจจุบัน เป็นทางยกระดับ 2 ฝั่ง แบ่งทิศทาง (ไป-กลับ) ทิศทางละ 2 ช่องจราจร ตั้งอยู่บริเวณเกาะกลางระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางบริการ ทั้ง 2 ฝั่ง (ทิศเหนือ-ทิศใต้) มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกผ่านทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ จากนั้นทางยกระดับด้านทิศเหนือจะเบี่ยงลงมารวมกับทางยกระดับด้านทิศใต้เป็นโครงสร้างทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร เป็นระยะทางประมาณ 8.95 กิโลเมตร ผ่านทางแยกต่างระดับทับช้าง ก่อนจะแยกโครงสร้างเป็น 2 ฝั่งของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณทางแยกต่างระดับถนนร่มเกล้า จากนั้นจะแยกออกจากทางหลักขนาด 2 ช่องจราจร เลี้ยวขวาเข้าเชื่อมทางเข้า-ออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่ทางแยกต่างระดับสุวรรณภูมิและทางหลักจะมุ่งหน้าผ่านทางแยกต่างระดับสุวรรณภูมิ จากนั้นลดระดับลงบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณหน้าสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) รวมระยะทางประมาณ 15.8 กิโลเมตร แสดงดังรูปที่ 7.1-1 และรูปที่ 7.1-2 โดยมีรายละเอียดการออกแบบด้านเรขาคณิตของแนวเส้นทางดังนี้

- ความเร็วที่ใช้ในการออกแบบ	100-120	กม./ชม.
- ความกว้างช่องจราจร	3.6	ม.
- ความกว้างของไหล่ทางด้านซ้ายทาง	2.0	ม.
- ความกว้างของไหล่ทางด้านขวาทาง	1.0	ม.
- อัตราการยกโค้งสูงสุด	4.0	%
- ความลาดชันสูงสุด	4.0	%





รูปที่ 7.1-2 ตำแหน่งทางยกระดับของโครงการ

7.2 รูปแบบทางขึ้น-ลง ของโครงการ

ในโครงการจะมีการกำหนดจุดเข้า-ออกทางพิเศษโครงการทั้งหมด 3 จุด โดยมีรูปแบบดังนี้

7.2.1 จุดเริ่มต้นโครงการ (ทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์)

รูปแบบทางขึ้น-ลง ประกอบด้วย 4 ทิศทาง ได้แก่ (1) ทางลง Loop Ramp สำหรับรถที่มาจากลาดกระบังมุ่งหน้าไปรามคำแหง เพื่อเข้าเชื่อมถนนศรีนครินทร์ (2) ทางขึ้น Loop Ramp สำหรับรถที่มาจากพัฒนาการมุ่งหน้าไปลาดกระบัง เลี้ยวขวาเข้าเชื่อมทางพิเศษของโครงการในทิศขาออกเมือง (3) ทางลง Directional Ramp สำหรับรถที่มาจากลาดกระบังมุ่งหน้าไปพัฒนาการ เพื่อเข้าเชื่อมถนนศรีนครินทร์ (4) ทางขึ้น Directional Ramp สำหรับรถที่มาจากรามคำแหงมุ่งหน้าไปลาดกระบัง เลี้ยวซ้ายเข้าเชื่อมทางพิเศษของโครงการ ในทิศขาออกเมือง แสดงดังรูปที่ 7.2.1-1



รูปที่ 7.2.1-1 รูปแบบทางขึ้น-ลงจุดเริ่มต้นโครงการ (ทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์)

7.2.2 ทางเชื่อมเข้า-ออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

โครงสร้างจะแยกออกจากเส้นทางหลัก โดยมีทางเลี้ยวรูปแบบ Semi Directional Ramp ลอดผ่านเส้นทางหลักของโครงการในทิศทางเลี้ยวขวาเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนทิศทางออกจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเลี้ยวซ้ายเข้าสู่โครงการไปทางพระราม 9 เป็นทางเลี้ยวรูปแบบ Directional Ramp ซึ่งในบริเวณนี้จะมีการเวนคืนพื้นที่ทั้ง 2 ข้างทางเพื่อก่อสร้าง ทางเชื่อมเข้า-ออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แสดงดังรูปที่ 7.2.2-1



รูปที่ 7.2.2-1 รูปแบบทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

7.2.3 จุดสิ้นสุดโครงการ (ตำแหน่งทางขึ้น-ลงลาดกระบัง)

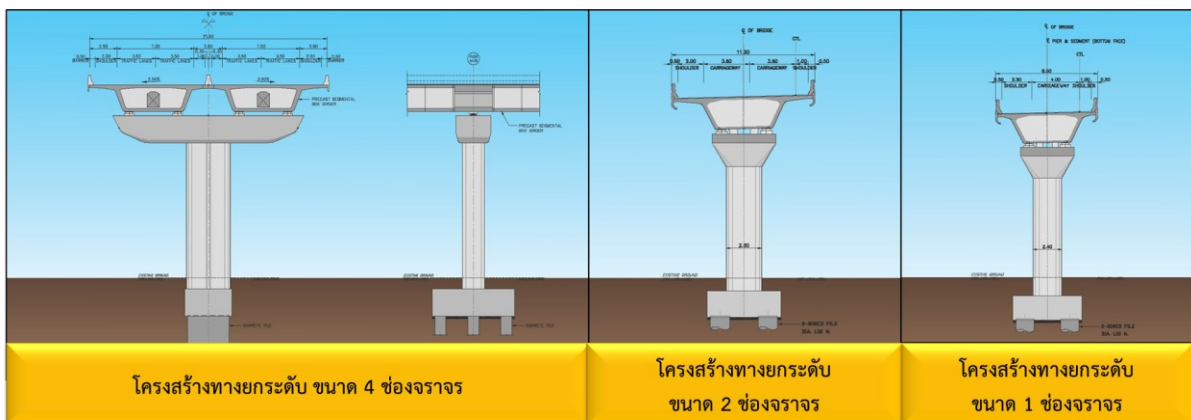
เมื่อผ่านทางเข้า-ออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้ว แนวเส้นทางจะข้ามทางเข้า-ออก ICD ลาดกระบัง ก่อนจะกดระดับลงพื้น และผ่านด้านข้างของสะพานกลับรถเดิมก่อนจะเข้าเชื่อมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และมีการเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติม เพื่อปรับทางบริการเดิมให้ขนานกับทางขึ้น-ลงของโครงการ รวมถึงออกแบบทางแยกในการเชื่อมต่อระหว่างทางขึ้น-ลงของโครงการ และทางบริการให้ผู้ใช้ทาง และประชาชนโดยรอบ สจล. และถนนฉลองกรุง สามารถเข้า-ออกโครงการได้ แสดงดังรูปที่ 7.2.3-1



รูปที่ 7.2.3-1 รูปแบบทางขึ้น-ลง จุดสิ้นสุดโครงการ (ตำแหน่งทางขึ้น-ลงลาดกระบัง)

7.3 รูปแบบโครงสร้างทางพิเศษ

รูปแบบโครงสร้างทางพิเศษจะเป็นโครงสร้างสะพานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องคู่ชนิดหล่อสำเร็จ โดยต่อม่อส่วนใหญ่เป็นเสาเดี่ยววางอยู่บริเวณเกาะกลางระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางบริการ ฐานรากโครงสร้างออกแบบเป็น Barrette Pile เพื่อลดขนาดของฐานรากให้อยู่ในบริเวณความกว้างของเกาะกลาง โดยรูปแบบโครงสร้างทางพิเศษแสดงดังรูปที่ 7.3-1



รูปที่ 7.3-1 รูปแบบโครงสร้างทางพิเศษแบบคานรูปกล่องชนิดหล่อสำเร็จแบบกล่องคู่ (Double Segmental Box Girder)

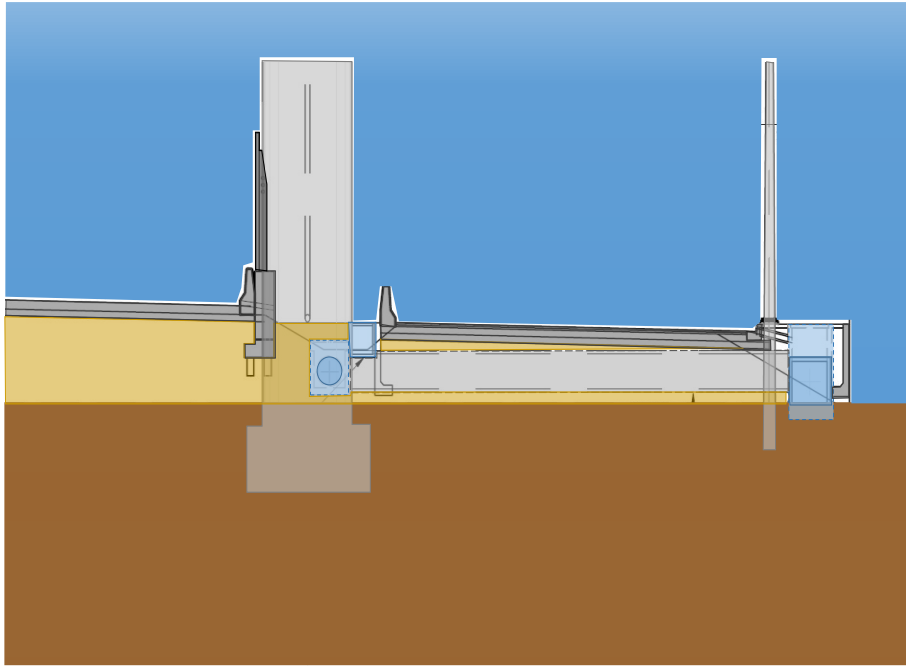
7.4 การออกแบบระบบระบายน้ำ

7.4.1 การออกแบบระบบระบายน้ำระดับพื้น

แนวเส้นทางโครงการมีลำน้ำสาธารณะที่ไหลผ่านทั้งหมด 11 แห่ง ที่ปรึกษาได้คำนวณและออกแบบระบบระบายน้ำให้สามารถระบายน้ำลงสู่ลำน้ำสาธารณะที่อยู่ใกล้เคียงที่สุด โดยการระบายน้ำระดับดินจากแนวร่องน้ำเดิมที่มีการวางเสาของโครงการแทนที่นั้น พิจารณาใช้รางระบายน้ำตัวขวางบริเวณด้านข้างของเสาพร้อมทั้งปรับปรุงร่องระบายน้ำเดิมให้สามารถระบายน้ำได้ และใช้ท่อลอดพร้อมบ่อพักโดยจะระบายออกตามความเหมาะสมของพื้นที่โครงการ มาลงบ่อพักระบายน้ำเดิมที่อยู่ใต้ทางเท้าหรือที่ติดตั้งใหม่ เพื่อระบายน้ำออกไปยังด้านข้าง และระบายไปยังลำน้ำสาธารณะต่อไป ภาพรวมการระบายน้ำในพื้นที่โครงการ ดังแสดงในรูปที่ 7.4.1-1 และระบบระบายน้ำระดับพื้นแสดงดังรูปที่ 7.4.1-2



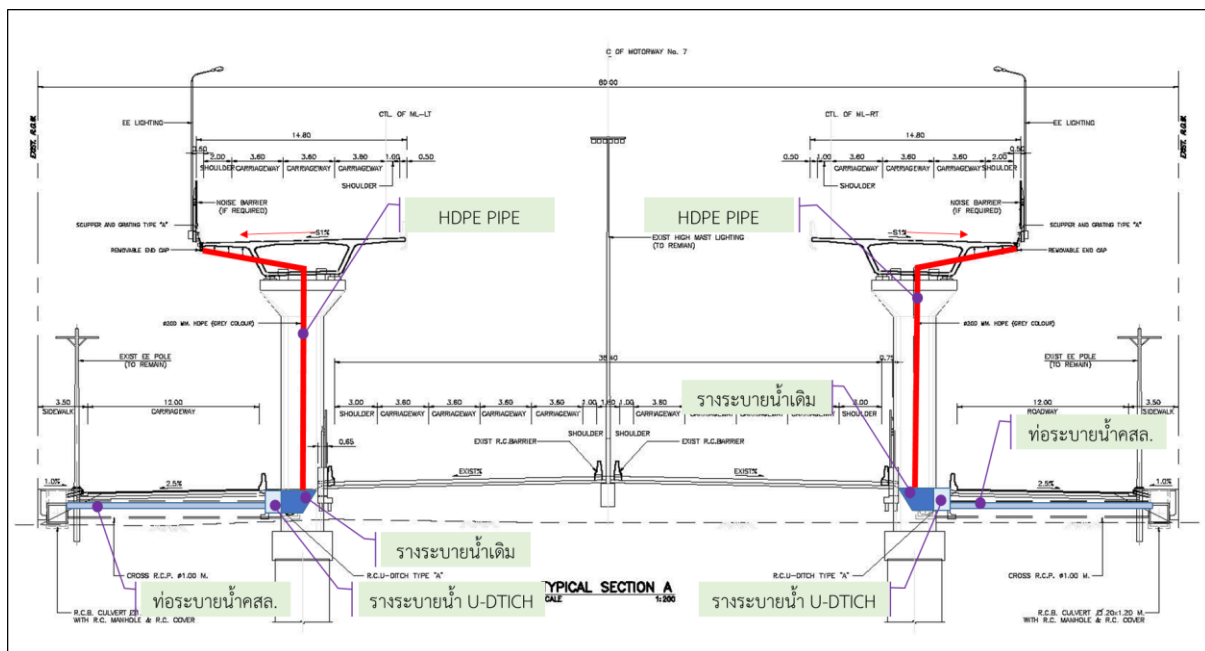
รูปที่ 7.4.1-1 ภาพรวมการระบายน้ำในพื้นที่โครงการ



รูปที่ 7.4.1-2 ระบบระบายน้ำระดับพื้น

7.4.2 การออกแบบระบบการระบายน้ำบนโครงสร้างทางยกระดับ

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



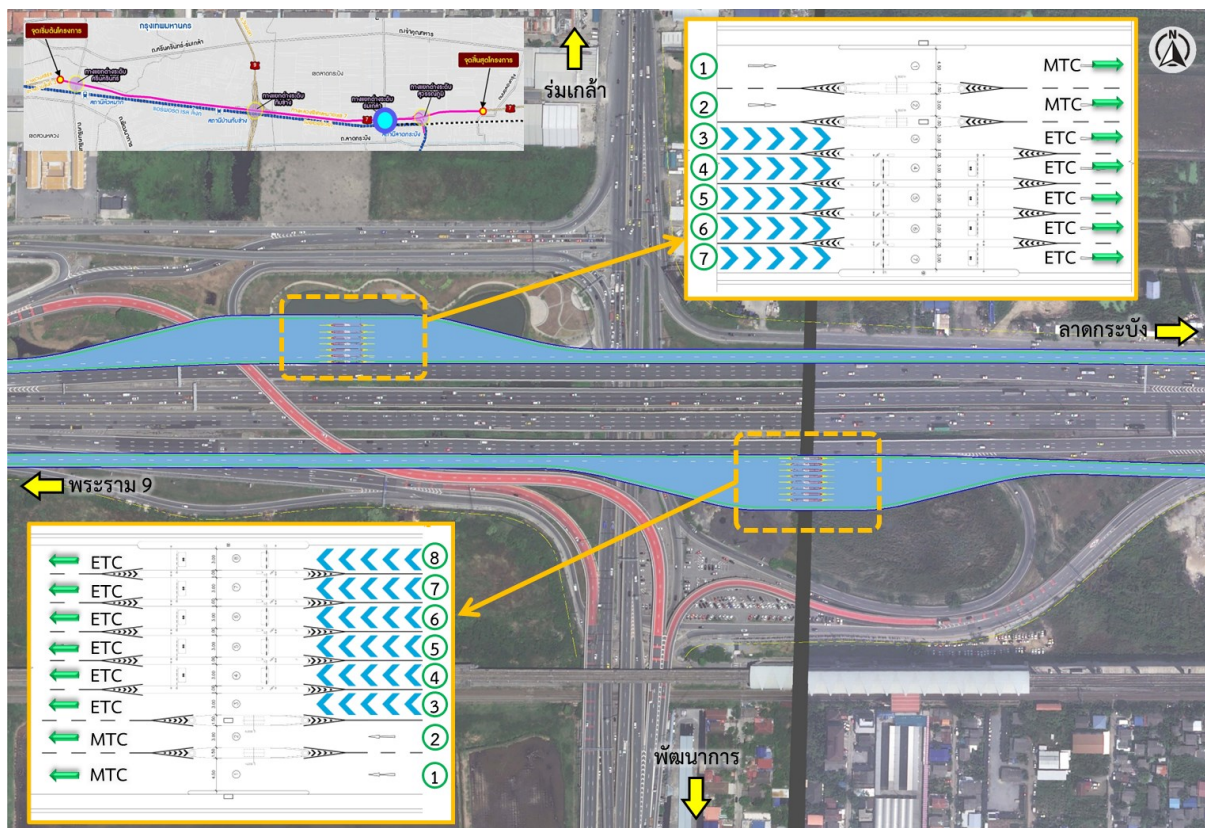
รูปที่ 7.4.2-1 ระบบระบายน้ำบนทางยกระดับของโครงการ

7.5 ตำแหน่งและรูปแบบด่านเก็บค่าผ่านทาง

รูปแบบของระบบจัดเก็บค่าผ่านทางเป็นระบบเปิด โดยใช้เทคโนโลยีจัดเก็บค่าผ่านทางแบบใช้พนักงาน (Manual Toll Collector System : MTC) และแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Toll Collection System : ETC) โดยตำแหน่งด่านเก็บค่าผ่านทางตั้งอยู่บนโครงสร้างทางยกระดับบริเวณทางแยกต่างระดับร่มเกล้า ประกอบด้วยฝั่งขาเข้าเมือง (มุ่งหน้าไปพระราม 9) จำนวน 8 ช่องจราจร และฝั่งขาออกเมือง (มุ่งหน้าไปลาดกระบัง) จำนวน 7 ช่องจราจร โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 7.5-1 และรูปที่ 7.5-1 ถึงรูปที่ 7.5-2

ตารางที่ 7.5-1 รูปแบบและจำนวนช่องระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง

ลำดับ	ด่านเก็บค่าผ่านทาง	จำนวน Toll Booth (ช่อง)		
		MTC	ETC	รวม
1	ฝั่งขาเข้าเมือง (มุ่งหน้าไปพระราม 9)	2	6	8
2	ฝั่งขาออกเมือง (มุ่งหน้าไปท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ - ลาดกระบัง)	2	5	7



รูปที่ 7.5-1 ตำแหน่งและรูปแบบด่านเก็บค่าผ่านทางบริเวณทางแยกต่างระดับร่มเกล้า



รูปที่ 7.5-2 ภาพจำลองด่านเก็บค่าผ่านทางบริเวณทางแยกต่างระดับร่มเกล้า

7.6 งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

การประมาณราคาค่าทดแทนที่ดิน ใช้หลักเกณฑ์การพิจารณาค่าทดแทนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืน และการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 ซึ่งในที่นี้อ้างอิงตามราคาที่ดินที่มีการซื้อขายกันในท้องตลาดในพื้นที่โครงการฯ เป็นหลัก และใช้ราคาส่วนอื่น ๆ ประกอบการพิจารณา โดยจะมีคณะกรรมการกำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นและจำนวนเงินค่าทดแทน เป็นผู้กำหนดราคาที่ดิน ราคาทดแทนสิ่งปลูกสร้าง รวมถึงราคาค่าชดเชยอื่น ๆ โดยมีจำนวนผู้ได้รับผลกระทบประมาณ 76 ราย แปลงที่ดินที่ได้รับผลกระทบประมาณ 111 แปลง รวมเนื้อที่ดินที่ได้รับผลกระทบประมาณ 43,743 ตารางเมตร และสิ่งปลูกสร้างที่ได้รับผลกระทบประมาณ 47 หลัง

8. งานศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ การเงิน และการลงทุน

8.1 งานประมาณราคาลงทุนของโครงการ

สำหรับมูลค่าการลงทุนของโครงการ ประกอบด้วย ราคาก่อสร้าง ค่าจัดกรรมสิทธิ์ ค่าออกแบบ ค่าควบคุมงาน และค่าใช้จ่ายด้านสิ่งแวดล้อมระหว่างก่อสร้าง รวมทั้งหมดประมาณ 20,710 ล้านบาท

8.2 ผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ

เมื่อพิจารณาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการ พบว่า มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ 6,169.75 ล้านบาท อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับร้อยละ 14.35 อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อทุน (B/C) เท่ากับ 1.52 ดังนั้นโครงการมีความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีอัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR) ที่สูงมากกว่าร้อยละ 12 แสดงดังตารางที่ 8.2-1

ตารางที่ 8.2-1 ตัวชี้วัดความคุ้มค่าของโครงการ

	NPV (ล้านบาท)	EIRR (ร้อยละ)	B/C Ratio (เท่า)
อัตราค่าผ่านทาง 60 บาท	6,169.75	14.35	1.52

หมายเหตุ : อัตราคิดลด (Discount Rate) เท่ากับร้อยละ 12

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

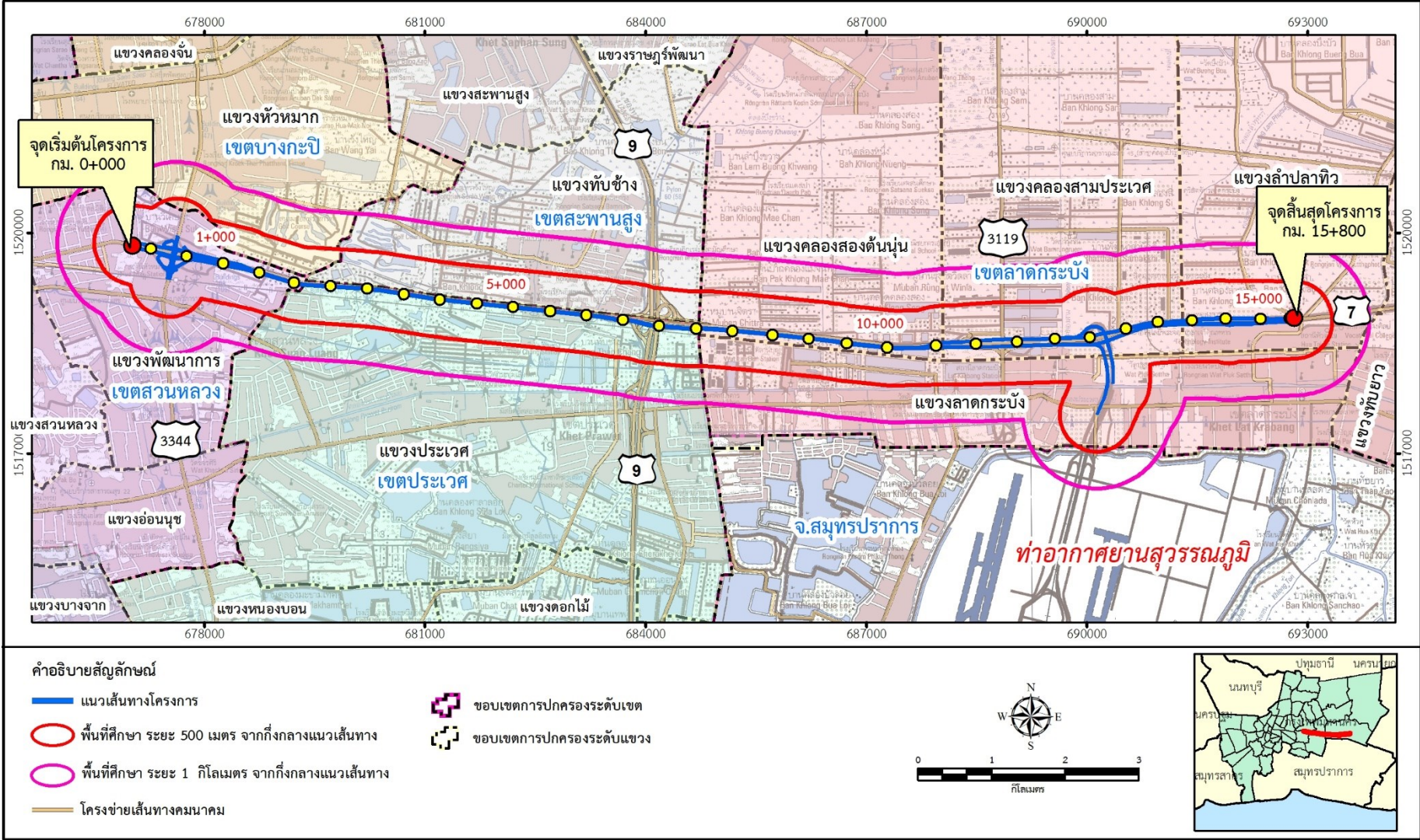
โครงการจะดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการ โดยจะจำแนกขอบเขตและพื้นที่ความรับผิดชอบระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน คาดการณ์ต้นทุนค่าใช้จ่ายทั้งหมดของโครงการสำหรับการให้เอกชนร่วมลงทุน ศึกษาและกำหนดแนวทางเลือกของการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการในรูปแบบต่าง ๆ รวมถึงประเมินความสนใจของภาคเอกชน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

10. การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในการศึกษาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการจะศึกษาปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมครอบคลุมองค์ประกอบ 4 ด้านหลัก ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต โดยดำเนินการให้ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ สำหรับประเด็นการศึกษาประเมินผลกระทบด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดี จะดำเนินการครอบคลุมพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครอบคลุมพื้นที่ 5 เขต 8 แขวง แสดงดังตารางที่ 10-1 และรูปที่ 10-1 โดยจะดำเนินการตามรูปแบบและแนวทางที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กำหนด แสดงดังรูปที่ 10-2

ตารางที่ 10-1 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
1 จังหวัด	5 เขต	8 แขวง

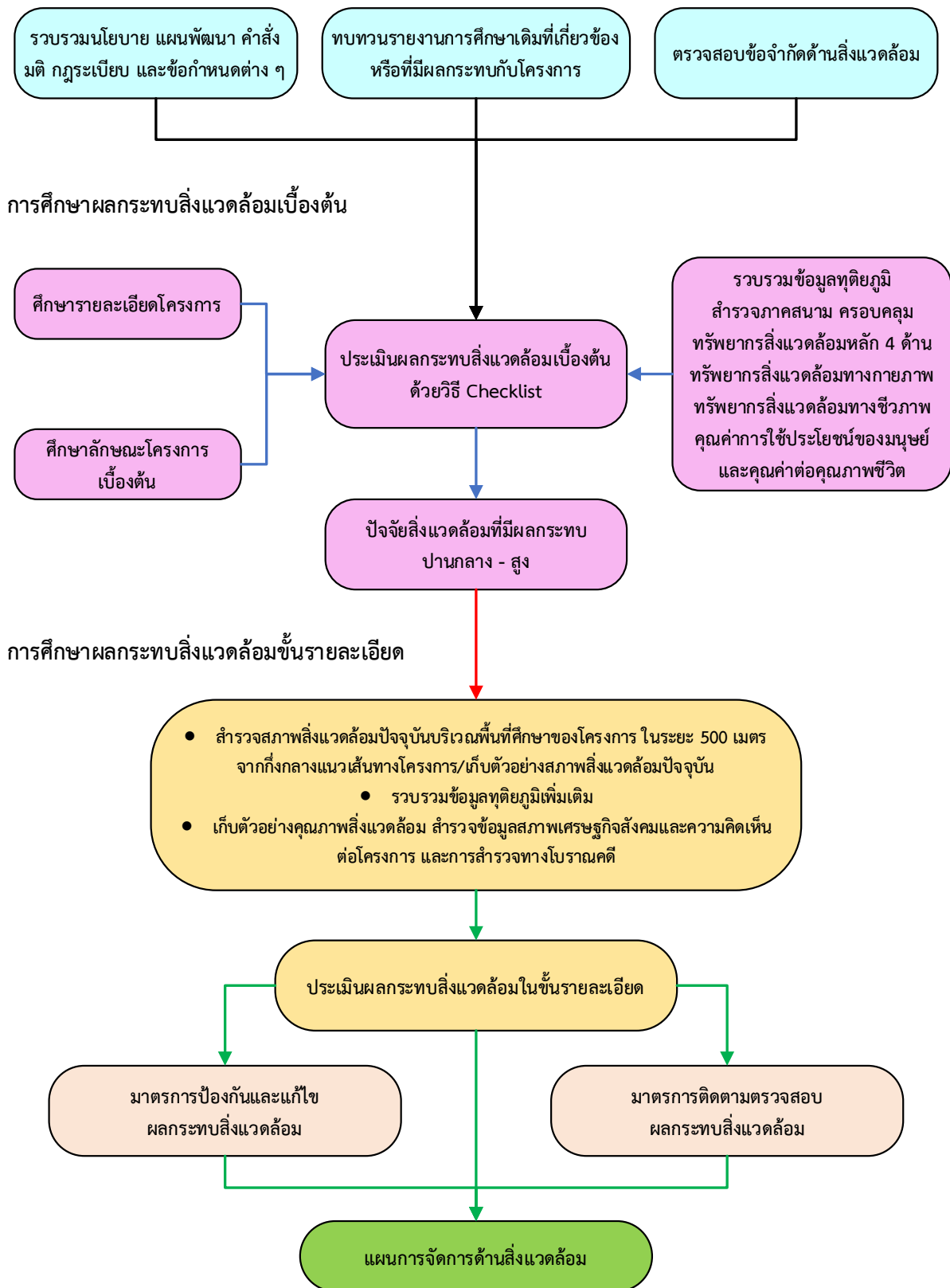


รูปที่ 10-1 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การทบทวนรายงานเดิม และตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 10-2 ขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

10.1 ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การศึกษาและสำรวจสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันในพื้นที่โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีวัตถุประสงค์ของการศึกษาเพื่อให้ทราบถึงสภาพปัจจุบันของสิ่งแวดล้อมในรอบ ๆ บริเวณพื้นที่ศึกษา ก่อนการพัฒนาโครงการ และเป็นข้อมูลพื้นฐานในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ ในกระบวนการศึกษาได้รวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ และทุติยภูมิเพื่อใช้ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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. ความสั่นสะเทือน
5. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน และคุณภาพน้ำผิวดิน

2) ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ

1. นิเวศวิทยาทางน้ำ

3) คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

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

4) คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

1. เศรษฐกิจสังคม
2. การขุดเขยที่ดินและทรัพย์สิน
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 พบว่า ในบริเวณระยะ 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

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

ตารางที่ 10.2-2 การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม	แหล่งข้อมูล	สรุปผลการตรวจสอบแนวเส้นทางโครงการ
เขตห้ามล่าสัตว์ป่า และเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	พระราชกฤษฎีกาและประกาศในราชกิจจานุเบกษาให้เป็นพื้นที่คุ้มครองตามพรบ. สงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	ไม่อยู่ในพื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่า และเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า
พื้นที่ชุ่มน้ำ	ทะเบียนรายนามพื้นที่ชุ่มน้ำของประเทศไทย ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 3 พ.ย. 2552 และมติ ครม. เมื่อวันที่ 12 พ.ค. 2538 รวบรวมโดย สผ.	ไม่อยู่ในพื้นที่ชุ่มน้ำ
ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ	แผนที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 21 ก.พ. 2535 รวบรวมโดย สผ.	พื้นที่แนวเส้นทางโครงการทั้งหมดอยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5
แหล่งน้ำผิวดิน	แผนที่ภูมิประเทศ มาตราส่วน 1:50,000 ของกรมแผนที่ทหาร แผนที่ ภาพถ่ายทางอากาศ และการสำรวจภาคสนามเบื้องต้น	พบแหล่งน้ำผิวดินที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านทั้งหมด 12 แห่ง ได้แก่ 1) คลองหัวหมาก (กม.1+000) 2) คลองบึงบ้านม้า (กม.1+797) 3) คลองบ้านม้าล่าง (กม.2+516) 4) คลองบ้านม้าบน (กม.3+546) 5) คลองทับช้างล่าง (กม.4+961) 6) คลองทับช้างบน (กม.5+795) 7) คลองแม่จันทร์ (กม.7+850) 8) คลองหนึ่ง (กม.8+908) 9) คลองสองต้นนุ่น (กม.10+520) 10) คลองสาม (กม.12+230) 11) คลองประเวศบุรีรมย์ (กม.12+870) 12) คลองสี่ (กม.13+827)

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. โรงเรียนชาวาคะหิวิทยา	5+800	ซ้ายทาง	460	
12. โรงเรียนวัดสังฆราชา	11+060	ขวาทาง	290	
13. โรงเรียนวัดลาดกระบัง (ศิวาภิรตอุปถัมภ์)	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. มัสยิดยามีอันนิตฮาด (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. มัสยิดดารุลมุณีร์	4+300	ซ้ายทาง	70	บริเวณแนวเส้นทาง
7. มัสยิดเนี้ยะมาตุลอิสลาม	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 ดิสนะเถรวาส ลาดกระบัง	12+920	ขวาทาง	80	
13. คริสตจักรแอ่งลิงกันลาดกระบัง	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 บลูเอวาร์ด 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. หมู่บ้านโกเต็นทาวน์2 (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 โฮม2	13+300	ขวาทาง	200	
58. หมู่บ้านโฮมช้อยซ์	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

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 พบชุดดินทั้งสิ้น 2 ชุดดิน ได้แก่ ชุดดินบางกอก (Bk) และชุดดินบางน้ำเปรี้ยว (Bp) โดยจัดอยู่ในกลุ่มชุดดินที่มีคุณสมบัติต่างกัน โดยชุดดินบางน้ำเปรี้ยว จัดอยู่ในกลุ่มชุดดินที่ 2 มีลักษณะเป็นดินร่วนที่มีเนื้อดินเป็นพวกดินเหนียว ดินเป็นกรดจัด ดินล่างพบดินเลนสีเทาปนเขียว ที่ความลึกประมาณ 150 ซม. ลงไปและชุดดินบางกอกจัดอยู่ในกลุ่มชุดดินที่ 3 มีลักษณะเป็นดินสีมาก ดินบนเป็นดินเหนียว สีดำ มักพบจุดประสีน้ำตาล ปฏิกริยาดินเป็นกรดปานกลางถึงเป็นกรดเล็กน้อย ดินล่างตอนล่างในระดับความลึก 1-1.5 เมตร จะพบดินเลนสีน้ำตาลเงินที่มีปริมาณกำมะถันต่ำ มีเปลือกหอยปะปนตลอด ผลการทบทวนการเจาะสำรวจดินฐานรากพบชั้นดินเหนียวอ่อนถึงอ่อนและดินทรายปนดินเหนียว	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ● ผลกระทบด้านการสูญเสียหรือเคลื่อนย้ายดิน กิจกรรมการก่อสร้างฐานรากและตอม่อของโครงการจะมีการขุดเจาะเสาเข็ม ทำให้เกิดการสูญเสียและเคลื่อนย้ายดินค่อนข้างมาก ● ผลกระทบด้านการชะล้างพังทลายของดิน กิจกรรมการรื้อย้าย งานเตรียมพื้นที่ก่อสร้าง งานดิน งานก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับและทางแยกต่างระดับ และงานก่อสร้างถนนระดับดินเพื่อต่อเชื่อมทางขึ้น-ลง จะมีการเปิดหน้าดิน ผลการประเมินอัตราการชะล้างพังทลายของดินจากการใช้สมการสูญเสียดินสากล (USLE) พบว่าบริเวณแนวเส้นทางโครงการ ทางขึ้น-ลง บริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ ทางเชื่อม บริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และทางขึ้น-ลง บริเวณลาดกระบัง มีอัตราการชะล้างพังทลายของดินเท่ากันคือ มีค่าเท่ากับ 7 ตัน/ไร่/ปี เมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์การจัดชั้นความรุนแรงของการชะล้างพังทลายของดินพบว่า มีระดับความรุนแรงของการชะล้างพังทลายของดินอยู่ในเกณฑ์ปานกลาง (5-15 ตัน/ไร่/ปี) ● ผลกระทบด้านการทรุดตัวของดิน บริเวณทางขึ้น-ลงลาดกระบัง (บริเวณ กม.15+800) จะมีการก่อสร้างถนนระดับดินบนชั้นดินเหนียวอ่อน ซึ่งหากไม่มีการปรับปรุงดินได้คั่นทางอาจทำให้ดินเกิดการทรุดตัวได้	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ดำเนินการเปิดพื้นที่ก่อสร้างเป็นช่วง ๆ ตามความเหมาะสม เพื่อป้องกันการเปิดหน้าดินโดยไม่จำเป็น และป้องกันการชะล้างพังทลายของดิน - ห้ามเก็บกองเศษมวลดินที่ได้จากการก่อสร้างโครงการในพื้นที่ก่อสร้าง - ผู้รับจ้างก่อสร้าง จัดให้มีรถบรรทุกที่มีการปูผ้าในกระบะรถบรรทุกมารับเศษมวลดินในขณะขุดเจาะฐานราก และลำเลียงออกจากพื้นที่ก่อสร้างนำไปกองเก็บในพื้นที่กำหนดไว้ - การเจาะเสาเข็มกำหนดให้ใช้สารละลายโพลีเมอร์ในการรักษาเสถียรภาพของหลุมเจาะ เพื่อป้องกันการปนเปื้อนและการตกค้างของสารเคมีในดิน - จัดให้มีเจ้าหน้าที่เก็บกวาดและทำความสะอาดเศษดินที่ตกหล่นบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำทุกวัน	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง -

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 รวมถึงกิจกรรมการเจาะเสาเข็มในงานก่อสร้างฐานรากตอม่อทางพิเศษ และทางขึ้น-ลงทางพิเศษ อาจก่อให้เกิดการปนเปื้อนของสารเคมีที่ใช้ในการเจาะเสาเข็มลงสู่ดินได้ แต่การดำเนินการดังกล่าวดำเนินการในพื้นที่เฉพาะ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ) <u>มาตรการเฉพาะพื้นที่</u> - ติดตั้งรั้วดักตะกอนชั่วคราว บริเวณริมตลิ่งทั้งสองฝั่งของแหล่งน้ำผิวดินตามแนวเส้นทางและทางขึ้น-ลงทางยกระดับ จำนวน 12 แห่ง โดยให้ความยาวของแนวรั้วดักตะกอนครอบคลุมพื้นที่หน้างานและยาวออกไปอีกด้านละ 5 เมตร จากจุดตัดลำน้ำ เพื่อป้องกันตะกอนดินที่ชะล้างจากหน้างานตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ	
	ระยะดำเนินการ โครงการมีการออกแบบโครงสร้างป้องกันการทรุดตัวไว้แล้ว อย่างไรก็ตาม หากรถบรรทุกที่ใช้เส้นทางมีน้ำหนักบรรทุกเกินเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดอาจส่งผลกระทบต่อทรุดตัวของถนนได้ ส่วนผลกระทบด้านการสูญเสียดิน/การชะล้างพังทลายของดิน/การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างดินและการปนเปื้อนของดิน พบว่า กิจกรรมในระยะนี้เป็นการดำเนินการอยู่บนผิวจราจรของทางพิเศษ ไม่มีการขุดหรือเปิดหน้าดิน ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ให้มีการประสานงานกับตำรวจทางหลวงในการควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะที่เข้ามาใช้เส้นทางโครงการให้อยู่ในเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดเพื่อป้องกันการทรุดตัวและการชำรุดของถนน	ระยะดำเนินการ -

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

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 โรงเรียนนวมวิทย์วิทยา โรงเรียนอิสลามศาสนพันธ์ โรงเรียนสุเหร่าบ้านม้า โรงเรียนอิตายาตุลอิสลาม โรงเรียนอิสลามทัชชังวิทยา โรงเรียนสุเหร่าทัชชัง โรงเรียนชาอตะหวิทยา โรงเรียนวัดสังฆราชา โรงเรียนวัดลาดกระบัง (ศิลาภิรติอุปถัมภ์) โรงเรียนวัดปลุกศรีธา โรงเรียนสาธิตนานาชาติ สจล. และสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง - ศาสนสถาน จำนวน 13 แห่ง ได้แก่ มัสยิดดาริสลาม มัสยิดยามีอุณฮิดฮาด สุสานบ้านม้าล่าง มัสยิดอัลฮาลวี สุสานบ้านม้าเกาะบน มัสยิดดารุลมุณีร์ มัสยิดเนียะมาตุลอิสลาม สุสานบ้านทัชชัง วัดคุณแม่จันทร์ วัดลาดกระบัง ที่พักสงฆ์ตีสถาถาวรสวดครบั้ง คริสตจักรแอ่งลึกกันลาดกระบัง และวัดสังฆราชา - สถานพยาบาล จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลศิริราช ศูนย์สุขภาพชุมชนร่มเกล้า และโรงพยาบาลพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร - ชุมชน/หมู่บ้าน จำนวน 61 แห่ง ได้แก่ หมู่บ้านเสรี 8 ชุมชนวิเศษสุข ชุมชนหลังสถานีรถไฟหัวหมาก ชุมชนริมคลองหัวหมากใหญ่ ชุมชนหัวหมากเกาะกลาง (2) ชุมชน	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ผลการประเมินด้านคุณภาพอากาศโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ AERMOD จากกิจกรรมการก่อสร้างที่เกิดจากอุปกรณ์การก่อสร้าง การขนส่ง การจราจร และจากรถไฟดีเซล สรุปได้ดังนี้ - กิจกรรมการเตรียมพื้นที่ ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 2,126.98-2,430.27 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 6.35-147.96 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 49.49-239.25 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร และความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็ก 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 53.51-116.74 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร พบว่าคุณภาพอากาศมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกจุดสังเกต ดังนั้นจึงมีผลกระทบทางลบอยู่ในระดับต่ำถึงระดับปานกลาง - กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 2,123.83-2,434.53 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 7.01-128.59 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 48.54-211.70 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร และความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็ก 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 52.85-114.66 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร พบว่าคุณภาพอากาศมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกจุด	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ปฏิบัติตามระเบียบและข้อปฏิบัติในการควบคุมฝุ่นละอองจากการก่อสร้างของคณะกรรมการป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM2.5) ในกรุงเทพมหานคร - จัดให้มีเจ้าหน้าที่ฉีดพรมน้ำและ/หรือจัดอุปกรณ์ป้องกันฝุ่นละอองกระจายบริเวณที่มีการก่อสร้าง - จัดให้มีการปกคลุมกองวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างทั้งหมดที่จะก่อให้เกิดฝุ่นละอองตลอดระยะเวลาในการจัดเก็บวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ในพื้นที่ก่อสร้างเท่าที่จำเป็น - ดำเนินการเปิดพื้นที่ก่อสร้างเป็นช่วง ๆ ตามความเหมาะสม เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากพื้นที่ก่อสร้าง - ปิดคลุมท้ายรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้มิดชิด เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและเศษวัสดุตกหล่นบนผิวทาง - ควบคุมน้ำหนักและความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด และมีความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง - ทำความสะอาดผิวจราจรตลอดแนวพื้นที่การก่อสร้างวันละ 1 ครั้ง ในช่วงเวลากลางวัน - จัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดตัวรถและล้อรถก่อนนำรถออกสู่ภายนอกโครงการ และเศษดินโคลน หิน และทราย ที่ตกหล่นอยู่บริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบนผิวจราจรโดยรอบ บริเวณพื้นที่ที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง <u>ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ :</u> จำนวน 7 ดัชนี ได้แก่ ฝุ่นละอองรวม (TSP), ฝุ่นละอองขนาดเล็ก 10 ไมครอน (PM10), ฝุ่นละอองขนาดเล็ก 2.5 ไมครอน (PM2.5), ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO), ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO₂), ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂), ความเร็วและทิศทางลม <u>พื้นที่ติดตามตรวจสอบ :</u> จำนวน 7 สถานี ได้แก่ 1. มัสยิดยามีอุณฮิดฮาด (กม.1+025 ขวาทง) 2. มัสยิดอัลฮาลวี (กม.3+260 ขวาทง) 3. โรงเรียนอิตายาตุลอิสลาม (กม.4+230 ข้ายาทง) 4. โรงเรียนสุเหร่าทัชชัง (กม.5+740 ขวาทง) 5. วัดคุณแม่จันทร์ (กม.7+830 ขวาทง) 6. ชุมชนศิลาภิรติอุปถัมภ์ (1) (กม. 12+565 ข้ายาทง) 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
หัวหมากเกาะกลาง (1) ชุมชนลำสาละ หมู่บ้านเมืองทอง 2 โครงการ 3 หมู่บ้านเมืองทอง 2 โครงการ 2 หมู่บ้านเดอะมอลล์ พระราม 9 ชุมชนบ้านม้า ชุมชนบ้านม้าเกาะล่าง หมู่บ้านเพอร์เฟก มาสเตอร์พีช หมู่บ้านเมืองทองการ์เดน โซน 3 หมู่บ้านแบงค็อก บลู เลอวาร์ด พระราม 9 - ศรีนครินทร์ ชุมชนบ้านม้าเกาะบน หมู่บ้านโกลเด้นนครา ชุมชนคลองทับช้างล่าง หมู่บ้านจัดสรร-เนอวานา พระราม 9 ชุมชนทับช้างล่างฝั่งธน ชุมชนหมู่บ้านนักกีฬาแหลมทอง หมู่บ้านบ้านใหม่พระราม 9 หมู่บ้านกัสสพรสทิจ อ่อนนุช หมู่บ้านลิลลิกรีนวิลล์ หมู่บ้านเศรษฐสิริ อ่อนนุช - ศรีนครินทร์ หมู่บ้านอนุศาศิริ พระราม 9 หมู่บ้านมณฑนา พระราม 9 - วงแหวน หมู่บ้านสุธาทิพย์ หมู่บ้านบ้านกลางเมือง พระราม 9 - อ่อนนุช The connect วงแหวน - พระราม 9 หมู่บ้านนันทวันพระราม 9 ชุมชนจิตรา หมู่บ้านศุภาลัย - สุวรรณภูมิ The Centro หมู่บ้านบ้านกลางเมือง (อ่อนนุช - วงแหวน) ชุมชนหลังวัดลานบุญ ชุมชนรักสามัคคี ชุมชนบ้านลานบุญ ชุมชนหมู่บ้านสมนึก ชุมชนคลองหนึ่ง หมู่บ้านโกเต็นทาวน์ 2 (อ่อนนุช - ลาดกระบัง) เดอะ ฮาม ปีกิน เดอะ ฮาม ไอโคนิค ชุมชนวัดสังฆราชา ชุมชนร่มเกล้า 1 (1) ชุมชนร่มเกล้า 1 (2) ชุมชนคลองสองร่วมใจพัฒนา หมู่บ้านรุ่งกิจวิลล่า 9 หมู่บ้านรุ่งกิจวิลล่า 5 หมู่บ้านร่วมสุขวิลเลจ 4 ชุมชนประชาร่วมใจ ชุมชนศิลาภิรัตน์อุปถัมภ์ 1 ชุมชนศิลาภิรัตน์อุปถัมภ์ 2 หมู่บ้านพัฒนาชั้นนอก หมู่บ้านแสนสุข ชุมชนร่วมใจพัฒนา หมู่บ้านการ์เดนส์	สังเกต ดังนั้นจึงมีผลกระทบทางลบอยู่ในระดับต่ำถึงระดับปานกลาง - กิจกรรมงานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับส่วนล่าง ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 2,131.07-2,431.69 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ส่วนความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 7.26-187.14 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 48.55-211.88 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร และความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็ก 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 52.88-114.65 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร พบว่าคุณภาพอากาศมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกจุดสังเกต ดังนั้นจึงมีผลกระทบทางลบอยู่ในระดับต่ำถึงระดับปานกลาง - กิจกรรมงานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับส่วนบน ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 2,134.35-2,433.14 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ส่วนความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 8.45-244.87 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 48.56-211.96 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร และความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็ก 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 52.90-114.66 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร พบว่าคุณภาพอากาศมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกจุดสังเกต ดังนั้นจึงมีผลกระทบทางลบอยู่ในระดับต่ำถึงระดับปานกลาง	รวมทั้งทางเข้า-ออกของรถยนต์/รถบรรทุก เป็นประจำ ตลอดช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง - ตรวจสอบและซ่อมบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์และยานพาหนะที่ใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์และให้ดับเครื่องเมื่อไม่ใช้งาน	

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โหม2 หมู่บ้านโหมชัยชัย ชุมชนมิตรปลูกศรธา ชุมชนสองฝั่งคลอง และหมู่บ้านเอมมงคล - พื้นที่อื่น ๆ จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ พิพิธภัณฑ์ปราสาท - ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศตามแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 2 ครั้ง ครอบคลุมทั้ง 2 ฤดูกาล จำนวน 7 สถานี ได้แก่ 1. สถานีที่ 1 (AN1) มัสยิดยามีอันฮิดฮาด 2. สถานีที่ 2 (AN2) มัสยิดอัลฮาลวี 3. สถานีที่ 3 (AN3) โรงเรียนฮิดายัตุลอิสลาม 4. สถานีที่ 4 (AN4) โรงเรียนสุเหร่าทับช้าง 5. สถานีที่ 5 (AN5) วัดคุณแม่จันทร์ 6. สถานีที่ 6 (AN6) ชุมชนศิลาภิรัตนอุปถัมภ์ (1) 7. สถานีที่ 7 (AN7) สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง จากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศทั้งในฤดูแล้งและฤดูฝนของสถานีตรวจวัดทั้ง 7 สถานี สามารถสรุปภาพรวมได้ดังนี้ - ฝุ่นละอองรวม (TSP) มีค่าอยู่ในช่วง 0.021-0.197 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร (มาตรฐานกำหนดไว้ไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร) - ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM10) มีค่าอยู่ในช่วง 0.010-0.114 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร (มาตรฐานกำหนดไว้ไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร) - ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM2.5) มีค่าอยู่ในช่วง 4.7-34.2 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร (มาตรฐานกำหนดไว้ไม่เกิน 37.5 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร)	ระยะดำเนินการ ผลการประเมินผลกระทบต่อคุณภาพอากาศในระยะดำเนินการในปี พ.ศ. 2574 - พ.ศ. 2604 พิจารณาผลกระทบจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงของยานพาหนะบนทางยกระดับของโครงการร่วมกับผลกระทบจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงของยานพาหนะบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และการเผาไหม้เชื้อเพลิงของหัวรถจักรดีเซล โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ CALINE 4.0 สรุปดังนี้ - ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 2,126.98-2,430.27 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ส่วนความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 5.15-211.17 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 48.58-240.03 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร และความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 53.05-115.99 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร พบว่าคุณภาพอากาศมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกจุดสังเกต ดังนั้นจึงมีผลกระทบทางลบอยู่ในระดับต่ำถึงระดับปานกลาง	ระยะดำเนินการ - จัดระบบจราจรให้มีความคล่องตัว โดยติดตั้งป้ายบอกทางป้ายสัญญาณจราจร และสัญลักษณ์ต่าง ๆ - กำหนดประเภทและความเร็วของยานพาหนะและจัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกกรณีเกิดเหตุจราจรติดขัด	ระยะดำเนินการ <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. โรงเรียนฮิดายัตุลอิสลาม (กม.4+230 ขวาทง) 4. โรงเรียนสุเหร่าทับช้าง (กม.5+740 ขวาทง) 5. วัดคุณแม่จันทร์ (กม.7+830 ขวาทง) 6. ชุมชนศิลาภิรัตนอุปถัมภ์ (1) (กม. 12+565 ขวาทง) 7. สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (กม.14+940 ขวาทง) <u>ระยะเวลาติดตามตรวจสอบ</u> : 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
- 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			
1.3 เสียง ผลการตรวจวัดระดับเสียงตามแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 7 สถานี ได้แก่ 1. สถานีที่ 1 (AN1) มัสยิดยามีอุณฮิดฮาด 2. สถานีที่ 2 (AN2) มัสยิดอัลฮาลวี 3. สถานีที่ 3 (AN3) โรงเรียนอิตายาตุลอิสลาม 4. สถานีที่ 4 (AN4) โรงเรียนสุเหร่าทับช้าง 5. สถานีที่ 5 (AN5) วัดคุณแม่จันทร์ 6. สถานีที่ 6 (AN6) ชุมชนศิลาภิรติอุปถัมภ์ (1)	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง จากการคาดการณ์ผลกระทบระดับเสียงจากเครื่องจักรกลที่ใช้ในการก่อสร้าง จากการขนส่งและจากการจราจร ที่เกิดจากกิจกรรมเตรียมพื้นที่ กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง กิจกรรมงานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับส่วนล่าง กิจกรรมงานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับส่วนบนจากการขนส่ง และจากการจราจร มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมงอยู่ในช่วง 62.9-78.6, 62.7-76.7, 63.2-82.6 และ 62.9-79.3 เดซิเบล เอ ตามลำดับ ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหว เมื่อเทียบ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - กำหนดการใช้เสาเข็มแบบเจาะ เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง - การก่อสร้างและการขนย้ายวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดัง ต้องหลีกเลี่ยงในช่วงกลางคืน โดยให้ดำเนินการในช่วงกลางวันเท่านั้น (8.00-17.00 น.) ทั้งนี้ หากมีความจำเป็นต้องดำเนินการนอกช่วงเวลาดังกล่าว ให้ประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้างให้ประชาชนได้รับทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง 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. มัสยิดยามีอุณฮิดฮาด (กม.1+025 ขวาทง) 2. มัสยิดอัลฮาลวี (กม.3+260 ขวาทง)

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7. สถานีที่ 7 (AN7) สถานีเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง <u>จากผลการตรวจวัดระดับเสียง ทั้งในฤดูแล้งและฤดูฝนของสถานีตรวจวัดทั้ง 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)	กับค่ามาตรฐาน (70 เดซิเบล เอ) พบว่าพื้นที่อ่อนไหวมีค่าระดับเสียงเกินมาตรฐานทั้งหมด 34 แห่ง ประกอบด้วย หมู่บ้านเสรี 8 ชุมชนวิเศษสุข ชุมชนหลังสถานีรถไฟหัวหมาก ชุมชนริมคลองหัวหมากใหญ่ โรงเรียนหัวหมาก โรงเรียนมัสยิดดาริสลาม มัสยิดดาริสลาม มัสยิดยามีอันฮิดฮาด (หัวหมากใหญ่) ชุมชนหัวหมากเกาะกลาง (2) ชุมชนหัวหมากเกาะกลาง (1) ชุมชนลำสาละ พิพิธภัณฑสถาน โรงพยาบาลศิริราช หมู่บ้านเมืองทอง 2 โครงการ 3 โรงเรียนภาพยนตร์กรุงเทพ สุสานบ้านม้าล่าง มัสยิดอัลฮาลวี (บ้านม้าล่าง) โรงเรียนอิสลามศาสนพันธ์, โรงเรียนสุเหร่าบ้านม้า มัสยิดดารุลมุณีร์ (บ้านม้าบน) โรงเรียนอิสลามหับช้างวิทยา ชุมชนคลองหับช้างล่าง สุสานบ้านหับช้าง โรงเรียนสุเหร่าหับช้าง ชุมชนหับช้างล่าง ผังธน คลองประเวศบุรีรมย์ เดอะฮาม บีกิน ชุมชนวัดสังฆราชา ชุมชนร่มเกล้า 1 (1) ชุมชนร่มเกล้า 1 (2) ชุมชนศิลาภิรติอุปถัมภ์ 1 ชุมชนศิลาภิรติอุปถัมภ์ 2 ที่พักสงฆ์ตีสระเถราวาส ลาดกระบัง และชุมชนสองฝั่งคลอง	และหากมีกิจกรรมการเจาะเสาเข็มต้องแจ้งล่วงหน้าให้ชุมชนทราบก่อนดำเนินการอย่างน้อย 2-3 วัน ทั้งแผนการทำงานและลักษณะงานที่จะดำเนินการ - ตรวจสอบและซ่อมบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ ยานพาหนะ อย่างน้อย 1 ครั้ง/สัปดาห์ - พื้นถนนชั่วคราวกำหนดให้ใช้พื้นยางรองแผ่นเหล็ก และใช้พื้นแผ่นเหล็กเมื่อจำเป็นเท่านั้นเพื่อลดเสียงดัง - ควบคุมน้ำหนักและความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้างโครงการให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด และมีความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง <u>มาตรการเฉพาะพื้นที่</u> - ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวแบบเมทัลชีท ความสูง 2.5-3.0 เมตร บริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่ใกล้พื้นที่อ่อนไหวที่คาดว่าจะได้รับค่าระดับเสียงเกินมาตรฐาน ทั้งนี้ โดยติดตั้งให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มงานก่อสร้าง	3. โรงเรียนอิตายาตุสอิสลาม (กม.4+230 ซ้ายทาง) 4. โรงเรียนสุเหร่าหับช้าง (กม.5+740 ขวาทาง) 5. วัดคุณแม่จันทร์ (กม.7+830 ขวาทาง) 6. ชุมชนศิลาภิรติอุปถัมภ์ (1) (กม. 12+565 ซ้ายทาง) 7. สถานีเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (กม.14+940 ขวาทาง) <u>ระยะเวลาติดตามตรวจสอบ :</u> 1. ระยะเตรียมการก่อสร้าง จำนวน 1 ครั้ง/ปี เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด 2. ระยะก่อสร้าง ติดตามตรวจสอบ ทุก ๆ 1 เดือน ตลอดระยะเวลาที่มีการก่อสร้างผ่านสถานีตรวจวัดที่กำหนดไว้
	<u>ระยะดำเนินการ</u> ค่าระดับเสียงในเวลา 24 ชั่วโมง ในปี พ.ศ. 2574-2604 จากการจราจรบนทางยกระดับของโครงการและจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และเมื่อนำค่าระดับเสียงจากการจราจรรวมกับค่าระดับเสียงจากโครงการข้างเคียง (รถไฟใต้ดินและรถไฟฟ้า Airport Rail Link) และค่าระดับเสียงพื้นฐาน ทำให้ค่าระดับเสียงในระยะดำเนินการ ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวมีค่าระดับเสียงอยู่ในช่วง 61.8-76.9 เดซิเบลเอ เมื่อเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานระดับเสียง	<u>ระยะดำเนินการ</u> - จำกัดความเร็วของยานพาหนะบนทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (พื้นราบ) ไม่ให้เกินเกณฑ์ที่กำหนด โดยติดตั้งป้ายกำหนดความเร็วของยานพาหนะบนทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (พื้นราบ) ตลอดจนติดกล้องตรวจจับความเร็วในบริเวณต่าง ๆ ตามความเหมาะสม พร้อมทั้งมีบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืน	<u>ระยะดำเนินการ</u> <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 ขวาทาง) 2. มัสยิดอัลฮาลวี (กม.3+260 ขวาทาง)

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	โดยทั่วไปที่กำหนดให้ค่าระดับเสียงต้องไม่เกิน 70.0 เดซิเบลเอ พบว่า ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวมีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐาน ทั้งสิ้น 28 แห่ง ประกอบด้วย 1) หมู่บ้านเสรี 8, 2) ชุมชนวิเศษสุข, 3) ชุมชนหลังสถานีรถไฟหัวหมาก, 4) ชุมชนริมคลองหัวหมากใหญ่, 5) โรงเรียนหัวหมาก, 6) โรงเรียนมัธยมดาริสสลาม, 7) มัสยิดดาริสสลาม, 8) มัสยิดยามีอันฮิดฮาด (หัวหมากใหญ่), 9) ชุมชนหัวหมากเกาะกลาง (2), 10) ชุมชนหัวหมากเกาะกลาง (1), 11) ชุมชนลำสาสี, 12) พิพิธภัณฑ์ปราสาท, 13) โรงพยาบาลศิริน, 14) หมู่บ้านเมืองทอง 2 โครงการ 3, 15) โรงเรียนภาพยนตร์กรุงเทพ, 16) โรงเรียนอิสลามทัชชังวิทยา, 17) ชุมชนคลองทัชชังล่าง, 18) สุสานบ้านทัชชัง, 19) ชุมชนทัชชังล่างฝั่งธน, 20) คลองประเวศบุรีรมย์, 21) เดอะ ฮาม บีกิน, 22) ชุมชนวัดสังฆราชา, 23) ชุมชนร่มเกล้า 1 (1), 24) ชุมชนร่มเกล้า 1 (2), 25) ชุมชนศิลาภิรัตน์อุปถัมภ์ 1, 26) ชุมชนศิลาภิรัตน์อุปถัมภ์ 2, 27) ที่พักสงฆ์ตีสระเรवास ลาดกระบัง และ 28) ชุมชนสองฝั่งคลอง ดังนั้นจึงมีผลกระทบอยู่ในระดับสูง	- ตรวจสอบและดูแลรักษาผิวจราจรให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ <u>มาตรการเฉพาะพื้นที่</u> - ติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบถาวร ชนิดอะคริลิกใส ความสูง 3.0 เมตร บนทางพิเศษ ใกล้บริเวณพื้นที่อ่อนไหวที่ได้รับระดับเสียงเกินมาตรฐานที่กำหนด	3. โรงเรียนธิดายาศูอิสลาม (กม.4+230 ซ้ายทาง) 4. โรงเรียนสุเหร่าทัชชัง (กม.5+740 ขวาทาง) 5. วัดคุณแม่จันทร์ (กม.7+830 ขวาทาง) 6. ชุมชนศิลาภิรัตน์อุปถัมภ์ (1) (กม. 12+565 ซ้ายทาง) 7. สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (กม.14+940 ขวาทาง) <u>ระยะเวลาติดตามตรวจสอบ :</u> ติดตามตรวจสอบคุณภาพเสียง จำนวน 7 สถานี จำนวน 1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาดำเนินการ เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด
1.4 ความสั่นสะเทือน ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนตามแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 7 สถานี 1. สถานีที่ 1 (AN1) มัสยิดยามีอันฮิดฮาด 2. สถานีที่ 2 (AN2) มัสยิดอัลฮาลวี 3. สถานีที่ 3 (AN3) โรงเรียนธิดายาศูอิสลาม 4. สถานีที่ 4 (AN4) โรงเรียนสุเหร่าทัชชัง 5. สถานีที่ 5 (AN5) วัดคุณแม่จันทร์ 6. สถานีที่ 6 (AN6) ชุมชนศิลาภิรัตน์อุปถัมภ์ (1)	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ เช่น กิจกรรมเตรียมพื้นที่ กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง กิจกรรมงานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับส่วนล่าง และกิจกรรมงานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับส่วนบน อาจก่อให้เกิดผลกระทบในด้านความสั่นสะเทือนต่อประชาชนและพื้นที่อ่อนไหว รวมถึงสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ใกล้เคียงได้ ทั้งนี้ ในการประเมินผลกระทบคาดการณ์ระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดจากกิจกรรมต่าง ๆ ดังนี้	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - กำหนดการใช้เสาเข็มแบบเจาะ เพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน - การก่อสร้างและการขนย้ายวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนต้องหลีกเลี่ยงในช่วงกลางคืนให้ดำเนินการในช่วงกลางวันเท่านั้น ตั้งแต่เวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น ทั้งนี้ หากมีความจำเป็นต้องดำเนินการนอกช่วงเวลาดังกล่าว ให้ประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้างให้ประชาชนได้รับทราบ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง <u>ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ :</u> จำนวน 2 ดัชนี ได้แก่ ความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) และความถี่ <u>พื้นที่ติดตามตรวจสอบ :</u> จำนวน 7 สถานี บริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างของโครงการ ได้แก่ - มัสยิดยามีอันฮิดฮาด (กม.1+020 ขวาทาง) - มัสยิดอัลฮาลวี (กม.3+210 ขวาทาง) - โรงเรียนธิดายาศูอิสลาม (กม.4+220 ซ้ายทาง)

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7. สถานีที่ 7 (AN7) สถานีเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง <u>จากผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนทั้งในฤดูแล้งและฤดูฝนของสถานีตรวจวัดทั้ง 7 สถานี สามารถสรุปภาพรวมได้ดังนี้</u> มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) อยู่ระหว่าง < 0.127-7.243 มิลลิเมตร/วินาที ซึ่งอยู่ในระดับที่ไม่มีผลกระทบต่อโครงสร้างอาคาร ส่วนผลกระทบด้านความเดือดร้อนรำคาญต่อประชาชน พบว่า อยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ถึงถ้าความสั่นสะเทือนเป็นไปอย่างต่อเนื่องจะสร้างความรู้สึกรำคาญ	- กิจกรรมการเตรียมพื้นที่ พบว่ามีค่าระดับความสั่นสะเทือนมีค่าอยู่ในช่วง 0.001-0.454 มิลลิเมตร/วินาที - กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง พบว่ามีค่าระดับความสั่นสะเทือนมีค่าอยู่ในช่วง 0.0001-0.1552 มิลลิเมตร/วินาที - กิจกรรมงานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับส่วนล่าง พบว่ามีค่าระดับความสั่นสะเทือนมีค่าอยู่ในช่วง 0.001-1.015 มิลลิเมตร/วินาที - กิจกรรมงานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับส่วนบน พบว่ามีค่าระดับความสั่นสะเทือนมีค่าอยู่ในช่วง 0.0003-0.4540 มิลลิเมตร/วินาที เมื่อพิจารณาระดับผลกระทบตาม Richter และ Meiser และตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร พบว่า ทุกกิจกรรมมีระดับความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้าง ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวอยู่ในระดับ “ไม่สามารถรับรู้ได้ ถึง รู้สึกได้เพียงเล็กน้อย” โดยระดับความสั่นสะเทือนข้างต้นอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกประเภทอาคาร จึงมีผลกระทบในระดับต่ำ	ล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน และหากมีกิจกรรมการเจาะเสาเข็มต้องแจ้งล่วงหน้าให้ชุมชนทราบก่อนดำเนินการอย่างน้อย 2-3 วัน ทั้งแผนการทำงานและลักษณะงานที่จะดำเนินการ - หากได้รับเรื่องร้องเรียนผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนรบกวนอันเนื่องมาจากการดำเนินการของโครงการให้ทำการตรวจสอบและแก้ไขผลกระทบที่เกิดขึ้นทันที - ทำการสำรวจและถ่ายภาพอาคารสิ่งปลูกสร้างบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างก่อนดำเนินการก่อสร้าง หลังตอกเจาะเสาเข็ม และก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อเก็บไว้เป็นหลักฐาน หากมีข้อร้องเรียนว่าอาคารได้รับความเสียหายจากการก่อสร้าง - ควบคุมน้ำหนักและความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนดและมีความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง - หากผิวจราจรของถนนชำรุดจากการขนส่งของโครงการต้องปรับปรุงแก้ไขผิวจราจรให้ใช้งานได้ดีโดยเร็ว - ตรวจสอบและซ่อมบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ยานพาหนะ อย่างน้อย 1 ครั้ง/สัปดาห์ - ปรับลดพลังงานการเจาะเสาเข็มในแต่ละครั้งลง โดยใช้การเพิ่มจำนวนครั้งของการเจาะแทนเพื่อลดระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น	- โรงเรียนสุเหร่าทับช้าง (กม.5+700 ขวาทง) - วัดคุณแม่จันทร์ (กม.7+830 ขวาทง) - ชุมชนศิลาภีรัตนอุปถัมภ์ (กม.12+700 ซ้ายทาง) - สถานีเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (กม.15+400 ขวาทง) <u>ระยะเวลาติดตามตรวจสอบ :</u> ติดตามตรวจสอบสถานีละ 1 ครั้ง ในช่วงที่มีการเจาะเสาเข็ม ใกล้กับสถานีตรวจวัด
	<u>ระยะดำเนินการ</u> ในระยะดำเนินการ การจราจรบนถนนของโครงการจะพิจารณาจากรถบรรทุกที่วิ่งเนื่องจากทำให้เกิดความสั่นสะเทือนสูงสุดบนถนนแนวเส้นทางโครงการ คือ	<u>ระยะดำเนินการ</u> - จำกัดความเร็วของยานพาหนะบนทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (พื้นราบ) ไม่ให้เกินเกณฑ์ที่กำหนด โดยติดตั้งป้ายกำหนด	<u>ระยะดำเนินการ</u> -

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวมีค่าอยู่ในช่วง 0.011-0.093 มิลลิเมตร/วินาที เมื่อพิจารณาในระดับผลกระทบตาม Richter และ Meiser และประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารพบว่า ระดับความสั่นสะเทือนจากรถบรรทุกอยู่ในระดับ “ไม่สามารถรับรู้ได้” ทั้งนี้ระดับความสั่นสะเทือนในทุกกรณีไม่มีผลกระทบใด ๆ ต่ออาคาร โดยความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นบนทางยกระดับจะกระจายลงสู่โครงสร้างตอม่อและลงสู่พื้นดินผ่านทางเสาเข็มซึ่งมีความลึกมาก จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ จึงมีผลกระทบในระดับต่ำ	ความเร็วของยานพาหนะบนทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (พื้นราบ) ตลอดจนติดกล้องตรวจจับความเร็วในบริเวณต่าง ๆ ตามความเหมาะสม พร้อมทั้งมีบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืน - ตรวจสอบและดูแลรักษาผิวจราจรให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ	
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)	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ● ผลกระทบต่ออุทกวิทยาน้ำผิวดิน การก่อสร้างทางยกระดับและทางขึ้น-ลงทางยกระดับของโครงการไม่มีเสาตอม่อลงลำน้ำที่ตัดผ่านทั้ง 12 แห่ง ได้แก่ คลองหัวหมาก คลองบึงบ้านม้า คลองบ้านม้าล่าง คลองบ้านม้าบน คลองทับช้างล่าง คลองทับช้างบน คลองแม่จันทร์ คลองหนึ่ง คลองสองต้นนุ่น คลองสาม คลองสี่ และคลองประเวศบุรีรมย์ จึงไม่ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทิศทางการไหลของน้ำ แต่อาจมีเศษวัสดุจากงานรื้อย้าย งานแผ้วถาง/ปรับพื้นที่ งานดิน และงานโครงสร้างทางยกระดับและทางแยกต่างระดับในช่วงที่ผ่านลำน้ำ ตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ และส่งผลต่อการไหลของน้ำและการระบายน้ำของลำน้ำดังกล่าวได้ แต่ผลกระทบจะอยู่ในบริเวณทางยกระดับข้ามลำน้ำและพื้นที่ก่อสร้าง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ● ผลกระทบต่ออุทกวิทยาน้ำผิวดิน - ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านทรัพยากรดินอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดินซึ่งจะส่งผลให้ลำน้ำตื้นเขินและเปลี่ยนแปลงสภาพการไหลของน้ำในลำน้ำได้ - ออกแบบโครงสร้างทางยกระดับข้ามลำน้ำ ไม่ให้มีตอม่อลงไปในลำน้ำ <u>มาตรการเฉพาะพื้นที่</u> - ติดตั้งตาข่ายป้องกันฝุ่นและเศษวัสดุตกหล่นบริเวณใต้โครงสร้างทางยกระดับตลอดความยาวของสะพาน และตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง ช่วงที่ผ่านลำน้ำจำนวน 12 แห่ง ได้แก่ คลองหัวหมาก คลองบึงบ้านม้า คลองบ้านม้าล่าง คลองบ้านม้าบน คลองทับช้างล่าง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง <u>ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ :</u> จำนวน 15 ดัชนี ได้แก่ ความลึกอัตราการไหล อุณหภูมิ ความโปร่งใส ความเค็ม ความนำไฟฟ้า ความเป็นกรด-ด่าง ปริมาณออกซิเจนละลายในน้ำ ความสกปรกในรูปสารอินทรีย์ ของแข็งแขวนลอย น้ำมันและไขมันไนโตรเจน-ไนโตรเจนแอมโมเนีย-ไนโตรเจนแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม <u>พื้นที่ติดตามตรวจสอบ :</u> 1. แหล่งน้ำผิวดิน จำนวน 5 สถานี ได้แก่ - คลองบึงบ้านม้า ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการก่อสร้างทางยกระดับข้ามลำน้ำ - คลองทับช้างบน ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการก่อสร้างทางยกระดับข้ามลำน้ำ

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
คือเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถใช้ประโยชน์เพื่อการคมนาคม	ที่อยู่บริเวณริมตลิ่งเท่านั้นและเกิดขึ้นในช่วงเวลาสั้น ๆ ดังนั้น คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดินในระดับปานกลาง ● ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน โดยในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง คุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินที่แนวเส้นทางโครงการและทางขึ้น-ลงทางยกระดับของโครงการพาดผ่าน อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการใน 3 ประเด็นหลัก ได้แก่ การเพิ่มขึ้นของความขุ่น หรือสารแขวนลอยในน้ำ เนื่องจากการชะล้างพังทลายของดิน จากพื้นที่ก่อสร้างลงสู่แหล่งน้ำ และจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ และทางขึ้น-ลงทางยกระดับข้ามลำน้ำ การปนเปื้อนของสารอินทรีย์จากน้ำเสียและมูลฝอยลงสู่แหล่งน้ำผิวดินจากที่พักคนงาน และการปนเปื้อนของไขมันและน้ำมัน จากการรั่วไหลหรือการทิ้งน้ำมันของเสียจากยานพาหนะ เครื่องจักรกลและโรงซ่อมบำรุงลงสู่แหล่งน้ำ โดยรายละเอียดของผลกระทบดังกล่าวข้างต้นมีดังนี้ - ผลกระทบด้านความขุ่นของน้ำจากกิจกรรมการก่อสร้าง ในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง คุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินบริเวณใกล้เคียงโครงการ อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการทำให้น้ำในแหล่งน้ำมีความขุ่นเพิ่มขึ้นอันเนื่องจากน้ำฝนชะล้างตะกอนดินจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างลงสู่แหล่งน้ำ 1. แนวเส้นทางโครงการ ตัดผ่านลำน้ำ 12 แห่ง ซึ่งพบว่า มีลำน้ำจำนวน 7 แห่ง ได้แก่ คลองหัวหมาก คลองบึงบ้านม้า คลองบ้านม้าง่า คลองบ้านม้าบน	คลองทับช้างบน คลองแม่จันทร์ คลองหนึ่ง คลองสองต้นนุ่น คลองสาม คลองสี่ และคลองประเวศบุรีรมย์ เพื่อป้องกันการพังกระเจายของฝู่นละอองและเศษวัสดุจากการก่อสร้างและน้ำมันจากอุปกรณ์เครื่องจักรกลตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ ● ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน - ในบริเวณที่พักคนงานและสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง จัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วมให้เพียงพอต่อจำนวนคนงานก่อสร้าง และติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปเพื่อบำบัดน้ำเสียก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำ โดยให้มีขนาดสามารถรองรับปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นได้อย่างเพียงพอ และควบคุมดูแลระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพที่อยู่เสมอ - จัดให้มีภาชนะรองรับขยะมูลฝอยอย่างเพียงพอและติดต่อสำนักงานเขตลาดกระบังเพื่อนำไปกำจัดให้ถูกต้อง - เทพื้นคอนกรีตที่ยกขอบโดยรอบบริเวณที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมัน หรือสารอันตราย อื่น ๆ เพื่อกันไม่ให้สิ่งที่รั่วไหลกระเจายลงพื้นที่รอบข้างและแหล่งน้ำใกล้เคียง และทำรางระบายต่อเชื่อมลงสู่บ่อดักแล้วรวบรวมใส่ภาชนะที่เหมาะสมนำส่งให้หน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมเก็บขนไปกำจัดต่อไป	- คลองสองต้นนุ่น ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการก่อสร้างทางยกระดับข้ามลำน้ำ - คลองสาม ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการก่อสร้างทางยกระดับข้ามลำน้ำ - คลองประเวศบุรีรมย์ ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการก่อสร้างทางเชื่อมเข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นบริเวณที่มีการก่อสร้างทางยกระดับข้ามลำน้ำ 2. น้ำทิ้งจากที่พักคนงาน - บริเวณจุดปล่อยน้ำทิ้งจากที่พักคนงาน 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
	คลองทับช้างล่าง คลองทับช้างบน และคลองแม่จันทร์ มีการใช้ประโยชน์ในการระบายน้ำเป็นหลักและมีคุณภาพน้ำค่อนข้างเสื่อมโทรม โดยคุณภาพน้ำจัดอยู่ในมาตรฐานแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ดังนั้นผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินจึงอยู่ในระดับต่ำ ส่วนคลองหนึ่ง คลองสองต้นนุ่น คลองสาม คลองประเวศบุรีรมย์ และคลองสี่ มีการใช้ประโยชน์เพื่อการอุปโภค การจับสัตว์น้ำ เกษตรกรรมและการคมนาคม ดังนั้นผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินจึงอยู่ในระดับปานกลาง 2. ทางขึ้น-ลง บริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ ตัดผ่านคลองห้วยหมาก ซึ่งมีการใช้ประโยชน์ในการระบายน้ำเป็นหลัก และมีคุณภาพน้ำค่อนข้างเสื่อมโทรม โดยคุณภาพน้ำจัดอยู่ในมาตรฐานแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ดังนั้นผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินคาดว่าจะอยู่ในระดับต่ำ - ทางเชื่อมบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กม.13+350) ตัดผ่านคลองประเวศบุรีรมย์ มีคุณภาพน้ำค่อนข้างเสื่อมโทรม โดยคุณภาพน้ำจัดอยู่ในมาตรฐานแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 แต่มีการใช้ประโยชน์หลาย ๆ ด้าน ได้แก่ การอุปโภค การจับสัตว์น้ำ การเกษตร การท่องเที่ยว และการคมนาคม ดังนั้นผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินคาดว่าจะอยู่ในระดับปานกลาง - ทางขึ้น-ลง บริเวณลาดกระบัง ไม่ตัดผ่านแหล่งน้ำผิวดิน ● ผลกระทบจากการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับข้ามลำน้ำ โครงสร้างทางยกระดับและทางขึ้น-ลง	- จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันการรั่วไหลและภาชนะรองรับน้ำมันและสารเคมีต่าง ๆ พร้อมทั้งวัสดุดูดซับ หรือพื้นที่รองรับการเก็บกักน้ำมันและสารเคมี เช่น ถาดเก็บและบ่อรองรับน้ำมันเพื่อรวบรวมและนำส่งให้หน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรม เก็บขนไปกำจัดต่อไป - ซ่อมบำรุงเครื่องจักรและยานพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอ และต้องดำเนินการภายในสถานที่สำหรับซ่อมบำรุง ซึ่งได้ออกแบบป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันไว้แล้ว เพื่อป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันลงสู่แหล่งน้ำ	

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ทางยกระดับในช่วงที่ข้ามลำน้ำเป็นอีกกิจกรรมหนึ่งที่มีผลต่อคุณภาพน้ำโดยตรงหากมีการก่อสร้างตอม่อในลำน้ำ ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวจะทำให้ตะกอนท้องน้ำฟุ้งกระจาย ขึ้นมานอกจากนี้การรบกวนของวัสดุก่อสร้างจากทางยกระดับเป็นปัจจัยสำคัญต่อการเพิ่มขึ้นของความขุ่น และการทำให้แหล่งน้ำตื้นเขิน แต่เนื่องจากการก่อสร้างทางยกระดับและทางขึ้น-ลง ทางยกระดับของโครงการบริเวณที่ผ่านแหล่งน้ำต่าง ๆ ได้พิจารณาออกแบบให้ตำแหน่งตอม่อของทางยกระดับ มีช่วงความยาวระหว่างเสาตอม่อประมาณ 40-60 เมตร ดังนั้นการก่อสร้างทางยกระดับของโครงการและทางขึ้น-ลงทางยกระดับ จะข้ามแหล่งน้ำทั้งหมดโดยไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างตอม่อลงในแหล่งน้ำ จึงไม่มีการรบกวนพื้นท้องน้ำจากการก่อสร้างเสาตอม่อ จึงไม่มีผลกระทบด้านการเพิ่มขึ้นของความขุ่นของแหล่งน้ำจากกิจกรรมการก่อสร้างตอม่อของโครงการ แต่อาจมีการตกหล่นของเศษวัสดุก่อสร้างต่าง ๆ จากพื้นที่ก่อสร้างฐานรากและตอม่อ และจากโครงสร้างทางยกระดับลงสู่แหล่งน้ำ โดยแหล่งน้ำที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบดังกล่าว ได้แก่ ลำน้ำที่ทางยกระดับและทางขึ้น-ลงทางยกระดับของโครงการพาดผ่าน รวมจำนวน 12 แห่ง เมื่อพิจารณาการใช้ประโยชน์จากแหล่งน้ำ พบว่าลำน้ำจำนวน 8 แห่ง ได้แก่ คลองห้วยหมาก คลองบึงบ้านม้า คลองบ้านม้า คลองบ้านม้าบน คลองทับช้างล่าง คลองทับช้างบน และคลองแม่จันทร์ มีการใช้ประโยชน์เพื่อการระบายน้ำเป็นหลัก ประกอบกับเมื่อพิจารณาผลการตรวจวัด		

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	คุณภาพน้ำผิวดินของลำน้ำน้ำตามแนวเส้นทางโครงการ พบว่ามีคุณภาพน้ำค่อนข้างเสื่อมโทรม โดยคุณภาพน้ำจัดอยู่ในมาตรฐานแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ดังนั้น ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินคาดว่าจะอยู่ในระดับต่ำ ส่วนลำน้ำอีกจำนวน 5 แห่ง ได้แก่ คลองหนึ่ง คลองสองต้นนุ่น คลองสาม คลองสี่ และคลองประเวศบุรีรมย์ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินของลำน้ำตามแนวเส้นทางโครงการ พบว่า มีคุณภาพน้ำค่อนข้างเสื่อมโทรม โดยคุณภาพน้ำจัดอยู่ในมาตรฐานแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 แต่เนื่องจากคลองต่าง ๆ ดังกล่าวยังคงมีการใช้ประโยชน์เพื่อการอุปโภค ได้แก่ การซักล้าง รดน้ำ ต้นไม้ การจับสัตว์น้ำ การเกษตรกรรม การท่องเที่ยว และการคมนาคม ดังนั้น ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินคาดว่าจะอยู่ในระดับปานกลาง ● ผลกระทบจากน้ำเสียและขยะมูลฝอยจากคนงาน บริเวณที่พักคนงานของโครงการ โดยคาดว่าจะจำนวนคนงานสูงสุด 100 คน/วัน จะก่อให้เกิดปริมาณน้ำเสียประมาณ 16 ลูกบาศก์เมตร/วัน และคาดว่าจะมีขยะมูลฝอยเกิดขึ้นประมาณ 270 ลิตร/วัน ซึ่งหากทิ้งน้ำเสียและขยะลงสู่แหล่งน้ำโดยตรงโดยไม่ผ่านการบำบัด อาจปนเปื้อนแหล่งน้ำ และทำให้คุณภาพน้ำเสื่อมโทรมลง โดยแหล่งน้ำที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการซึ่งมีการใช้ประโยชน์เพื่อการระบายน้ำเป็นหลัก และมีคุณภาพน้ำค่อนข้างเสื่อมโทรม ดังนั้น ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินคาดว่าจะอยู่ในระดับต่ำ		

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	● ผลกระทบจากไขมันและน้ำมันจากโรงซ่อมบำรุงเครื่องจักร โรงซ่อมบำรุงเครื่องจักร มีกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันหล่อลื่น การถอดแยกชิ้นส่วน การล้างทำความสะอาด ซึ่งอาจเกิดการรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำผิวดินใกล้เคียง อย่างไรก็ตามคลองดังกล่าวมีการใช้ประโยชน์เพื่อการระบายน้ำเป็นหลัก และมีคุณภาพน้ำค่อนข้างเสื่อมโทรม ดังนั้น ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินคาดว่าจะอยู่ในระดับต่ำ		
	ระยะดำเนินการ ● ผลกระทบต่ออุทกวิทยาน้ำผิวดิน กิจกรรมดำเนินการอยู่บนผิวจราจรของทางยกระดับ ไม่มีกิจกรรมที่กีดขวางการไหลของน้ำ จึงไม่มีผลกระทบ ● ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน - ผลกระทบด้านน้ำเสียและขยะมูลฝอยจากอาคารบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางร่มเกล้า หากไม่มีการจัดการที่เหมาะสม หรือหากมีการทิ้งขยะมูลฝอยจากการกิจกรรมการดำเนินงานบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางลงสู่แหล่งน้ำโดยตรงหรือไม่มีการจัดการที่ีอาจมีมูลฝอยบางส่วนตกลงไปในแหล่งน้ำหรือในกรณีที่ฝนตกอาจมีน้ำชะจากขยะไหลลงสู่แหล่งน้ำทำให้แหล่งน้ำได้รับการปนเปื้อนจากสิ่งสกปรก สารเคมี และเชื้อโรคที่ปนมา และส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในแหล่งรองรับเสื่อมโทรมอาจมีการปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำ และส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในคลองใกล้เคียงเพิ่มขึ้นได้ โดยในปัจจุบันคุณภาพน้ำค่อนข้างเสื่อมโทรม คุณภาพน้ำจัดอยู่ในมาตรฐานแหล่ง	ระยะดำเนินการ - บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางร่มเกล้า ขาเข้าและขาออก ต้องจัดเตรียมห้องน้ำ-ห้องส้วมพร้อมติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังเกรอะกรองไร้อากาศหรือเทียบเท่าเพื่อบำบัดน้ำเสียที่เกิดขึ้นก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำ - จัดเตรียมถังรองรับขยะมูลฝอยที่บริเวณอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางให้มีปริมาณเพียงพอและประสานงานให้สำนักงานเขตลาดกระบัง เข้ามาดำเนินการจัดเก็บขยะมูลฝอยอย่างสม่ำเสมอ - ดูแลและบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสียให้ทำงานอย่างมีประสิทธิภาพอยู่เสมอ และมีแผนงานตรวจสอบระบบท่อและการทำงานของอุปกรณ์เป็นระยะ ๆ หากพบการชำรุดจะต้องดำเนินการแก้ไขซ่อมแซมทันที	ระยะดำเนินการ -

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	น้ำผิวดินประเภทที่ 5 ดังนั้น ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินคาดว่าจะอยู่ในระดับปานกลาง - ผลกระทบจากน้ำชะล้างผิวจราจร น้ำฝนที่ชะล้างผิวจราจรบนทางยกระดับอาจมีการปนเปื้อนมลสารต่าง ๆ แต่มีความเข้มข้นต่ำมากและถูกเจือจางด้วยน้ำฝนที่มีปริมาณมาก อีกทั้งบางส่วนจะซึมลงไปในดินหรือระบายน้ำก่อนไหลลงสู่แหล่งน้ำ จึงไม่ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำ		
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ			
2.1 นิเวศวิทยาทางน้ำ จากผลการเก็บตัวอย่างทางนิเวศวิทยาทางน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 5 สถานี ได้แก่ 1. คลองบึงบ้านม้า 2. คลองทับช้างบน 3. คลองสองต้นนุ่น 4. คลองสาม 5. คลองประเวศบุรีรมย์ จากผลการวิเคราะห์นิเวศวิทยาทางน้ำ ทั้งในฤดูแล้งและฤดูฝน ของสถานีตรวจวัดทั้ง 5 สถานี พบว่า มีความอุดมสมบูรณ์ของแหล่งกักตุนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ สัตว์หน้าดินปลา และพรรณไม้ น้ำพบว่าส่วนใหญ่มีความหลากหลายต่ำถึงปานกลาง บ่งชี้ว่าเป็นแหล่งน้ำที่ไม่เหมาะสมสำหรับการอยู่อาศัยของสิ่งมีชีวิต	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการคาดว่าจะเกิดการชะล้างหน้าดินและน้ำเสียที่เกิดจากพนักงานและคนงานก่อสร้าง อาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน แต่อยู่ในระดับต่ำ ซึ่งหากเกิดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินก็อาจส่งผลกระทบต่อเนื้อที่ระบบนิเวศวิทยาทางน้ำ สำหรับการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในน้ำได้ แต่จะอยู่ในระดับต่ำ ระยะดำเนินการ กิจกรรมในระยะดำเนินการ ได้แก่ การคมนาคมบนถนนโครงการ และ งานบำรุงรักษาในระยะต่าง ๆ ได้แก่ งานบำรุงรักษาปกติ งานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา และงานบำรุงรักษาพิเศษ งานบูรณะและงานฉุกเฉิน รวมถึงรูปแบบ/โครงสร้างเมื่อแล้วเสร็จ เนื่องจากเป็นกิจกรรมที่ดำเนินการอยู่บนผิวจราจรทั้งหมด และไม่มีกิจกรรมใดที่ปล่อยน้ำเสียลงสู่แหล่งน้ำ ดังนั้น คาดว่าจะไม่ส่งผลกระทบใด ๆ ต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำ จึงไม่ส่งผลกระทบต่อการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในน้ำ ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบต่อนิเวศวิทยาทางน้ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินอย่างเคร่งครัด ระยะดำเนินการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินอย่างเคร่งครัด	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ระยะดำเนินการ -

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์			
3.1 การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม สภาพพื้นที่โครงการเป็นที่ราบลุ่มและการระบายน้ำบริเวณพื้นที่โครงการมีทิศทางการไหลของน้ำในแนวเหนือ-ใต้ ส่วนระบบระบายน้ำตามแนวเส้นทาง ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และถนนคูขนานระบายน้ำด้วยร่องระบายน้ำคอนกรีตตามยาวบนทางคูขนาน รวมทั้งระบบท่อระบายน้ำคอนกรีตใต้ทางเท้าทั้งสองฝั่ง แล้วระบายลงสู่คลองใกล้เคียงที่ตัดผ่านแนวเส้นทางโครงการ เช่น คลองห้วยหมาก คลองทับช้างล่าง คลองทับช้างบน คลองสองต้นนุ่น คลองสาม เป็นต้น	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ● ผลกระทบต่อการกีดขวางการไหลของน้ำหรือลดประสิทธิภาพการระบายน้ำตามธรรมชาติ กิจกรรมการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง งานเตรียมพื้นที่ งานโครงสร้างทางยกระดับ และทางขึ้น-ลงทางยกระดับ งานก่อสร้างถนนระดับดินต่อเชื่อมทางขึ้น-ลงงานผิวทาง/ชั้นทาง งานก่อสร้างระบบระบายน้ำ ซึ่งต้องมีการกันพื้นที่บริเวณร่องระบายน้ำของทางคูขนานเพื่อเป็นพื้นที่ ก่อสร้าง อาจส่งผลกระทบต่อการกีดขวางการระบายน้ำผ่านทางร่องระบายน้ำดังกล่าว ส่วนการวางแนวรั้วทึบเพื่อเป็นแนวขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง การวางกองวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง/เศษวัสดุก่อสร้าง อาจกีดขวางการไหลของน้ำฝนที่ตกลงสู่พื้นผิวจราจรก่อนไหลลงสู่ระบบระบายน้ำตามแนวสองข้างทาง ส่งผลให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณพื้นที่ก่อสร้างได้ นอกจากนี้ในระหว่างก่อสร้างอาจมีเศษวัสดุ เศษดิน หิน ตกหล่นลงไปบนแหล่งน้ำหรืออาจไปทับถมหรืออุดตันทางระบายน้ำ ทำให้เกิดการกีดขวางทางน้ำและกีดขวางการระบายน้ำของลำน้ำที่แนวเส้นทางและทางขึ้น-ลงทางยกระดับของโครงการตัดผ่านทั้ง 12 แห่ง ได้แก่ คลองห้วยหมาก คลองบึงบ้านม้า คลองบ้านม้าล่าง คลองบ้านม้าบน คลองทับช้างล่าง คลองทับช้างบน คลองแม่จันทร์ คลองหนึ่ง คลองสองต้นนุ่น คลองสาม คลองสี่ และคลองประเวศบุรีรมย์ ซึ่งพื้นที่โครงการจัดอยู่ในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงภัยน้ำท่วมปานกลางถึงมีความเสี่ยงมาก ดังนั้น ในช่วงฤดูฝนอาจส่งผลกระทบให้มีปัญหาการระบายน้ำได้มากขึ้น	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - จัดทำร่างระบายน้ำ และบ่อดักตะกอน บริเวณพื้นที่ก่อสร้างในแต่ละช่วง เพื่อรองรับน้ำและดักตะกอนจากพื้นที่ก่อสร้างไม่ให้อุดตันระบบระบายน้ำตามแนวเส้นทาง - จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลทำความสะอาด เก็บกวาดเศษดินที่ตกหล่นในบริเวณพื้นที่ ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันการชะล้างเศษมวลดินลงสู่ระบบระบายน้ำ - ประสานหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ เพื่อทำการลอกตะกอนในระบบระบายน้ำหลักบริเวณทางคูขนานของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้างโครงการ - จัดเตรียมเครื่องสูบน้ำสำรองไว้ให้เพียงพอ เพื่อใช้ในการควบคุมการระบายน้ำโดยเฉพาะในช่วงที่มีฝนตก หากมีน้ำท่วมขังในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องระบายน้ำออกโดยเร่งด่วน - ติดตั้งตาข่ายป้องกันฝุ่นและเศษวัสดุตกหล่นบริเวณใต้โครงสร้างทางยกระดับตลอดความยาวของสะพานและตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง ช่วงที่ผ่านลำน้ำจำนวน 12 แห่ง ได้แก่ คลองห้วยหมาก 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
	อย่างไรก็ตามการก่อสร้างจะดำเนินการเป็นช่วง ๆ และผลกระทบจะอยู่ในบางบริเวณที่ใกล้แหล่งน้ำเท่านั้น	- จัดวางวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ เท่าที่จำเป็น และหลีกเลี่ยงการวางกองวัสดุอุปกรณ์ในพื้นที่ที่จะกีดขวางการไหลของน้ำ	
	ระยะดำเนินการ ● ผลกระทบด้านความสามารถในการระบายน้ำตามการออกแบบของโครงการ โครงการได้ออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการ โดยมีปริมาณการไหลผ่านสูงสุดเท่ากับ 0.02 ลูกบาศก์เมตร/วินาที และในการออกแบบระบบระบายน้ำบนทางยกระดับกำหนด การวาง SCUPPER & GRATTING ที่ 8.00 เมตร ซึ่งจะมี ความสามารถในการระบายน้ำที่เพียงพอโดยมีค่า FACTOR SAFETY = 1.95 จากการวิเคราะห์ประสิทธิภาพระบบระบายน้ำเดิมบนทางหลวงพิเศษฯ ในกรณีที่มีโครงการทางพิเศษเกิดขึ้น การวิเคราะห์ปริมาณน้ำสูงสุด โดยที่ร่องระบายน้ำเดิมยังคงความสามารถในการระบายน้ำได้ โดยค่า Factor Safety มีค่าสูงกว่า 1 แสดงให้เห็นว่ามีประสิทธิภาพในการระบายน้ำที่เกิดขึ้นในพื้นที่โครงการได้อย่างเพียงพอ จึงสรุปได้ว่าโครงสร้างอาคารระบายน้ำที่ออกแบบไว้มีประสิทธิภาพในการระบายน้ำได้เป็นอย่างดี ดังนั้นในระยะเปิดดำเนินการ จึงไม่มีผลกระทบด้านการระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วมแต่อย่างใด ● ผลกระทบด้านการระบายน้ำและตะกอนจากทางยกระดับยานพาหนะที่เข้ามาใช้ทางยกระดับของโครงการอาจมีตะกอนดินที่ติดมา รวมถึงฝุ่นละอองที่สะสมในผิวทางยกระดับอาจถูกน้ำฝนพัดพาลงมาตามระบบระบายน้ำของโครงการ และก่อให้เกิดการสะสม	ระยะดำเนินการ - ตรวจสอบดูแลระบบระบายน้ำของโครงการให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และถ้าพบการชำรุดต้องดำเนินการแก้ไขทันที - ตรวจสอบการสะสมของตะกอนดิน วัชพืช และเศษขยะบริเวณบ่อพักน้ำและท่อระบายน้ำของโครงการเป็นประจำ เพื่อป้องกันปัญหาการอุดตันของระบบระบายน้ำ	ระยะดำเนินการ -

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ของตะกอนดินในระบบระบายน้ำ หากไม่มีการจัดการหรือดูแลและขุดลอกตะกอนจากระบบระบายน้ำจะทำให้ปริมาณดินตะกอนสะสมในระบบระบายน้ำ ทำให้ท่อระบายน้ำอุดตันหรือมีประสิทธิภาพการระบายน้ำลดลง รวมถึงเศษตะกอนดินอาจถูกพัดพาไปสู่แหล่งน้ำใกล้เคียงและทำให้ลำน้ำตื้นเขินได้ อย่างไรก็ตาม ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีบ่อบำบัดน้ำทิ้งกระจายเป็นระยะจึงสามารถรองรับปริมาณตะกอนดินที่สะสมได้ในระดับหนึ่ง		
3.2 การใช้ประโยชน์ที่ดิน - ผลการตรวจสอบการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทางโครงการ และได้จำแนกลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ (กึ่งกลาง 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ) ซึ่งจากสภาพพื้นที่บริเวณโดยรอบแนวเส้นทางในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ รวมพื้นที่ทั้งหมด 60,661 ไร่ พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 56,848 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 93.71 รองลงมาเป็นพื้นที่เบ็ดเตล็ด 2,495 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 4.11 และพื้นที่อื่น ๆ 1,318 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 2.17 - เมื่อพิจารณาข้อกำหนดการใช้ที่ดินในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ซึ่งการพัฒนาโครงการไม่ขัดต่อข้อกำหนดการใช้ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ● ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน - แนวเส้นทางโครงการ มีพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบทางตรงเป็นพื้นที่ที่อยู่อาศัยและสิ่งปลูกสร้าง พื้นที่เกษตรกรรม และพื้นที่โล่ง พื้นที่ดังกล่าวจะมีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างถาวรเพื่อใช้พื้นที่ดังกล่าวในการเตรียมพื้นที่ก่อสร้าง และระยะก่อสร้างกิจกรรมต่าง ๆ ได้แก่ งานเปิดหน้าดิน และงานเตรียมพื้นที่กิจกรรมดังกล่าวดำเนินการอยู่ในพื้นที่ภายในเขตทางและเปิดพื้นที่ใหม่ พื้นที่ดังกล่าวจะมีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างถาวรโดยรูปแบบของการใช้ที่ดินจะเปลี่ยนไปเป็นถนนและเขตไหล่ทางของโครงการ แต่การเปลี่ยนแปลงไม่มาก ยังจำกัดอยู่เฉพาะในพื้นที่ใกล้เขตทางเท่านั้น ดังนั้นผลกระทบด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน คาดว่า จะอยู่ในระดับปานกลาง ● ผลกระทบต่อการกำหนดการใช้ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 - การใช้ประโยชน์ที่ดินของแนวเส้นทางโครงการตรวจสอบกับกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ออกตามความในพระราชบัญญัติผังเมือง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจำกัดการใช้พื้นที่ก่อสร้างภายในเขตทางเท่าที่จำเป็น เพื่อลดการสูญเสียพื้นที่ให้น้อยที่สุด	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง -

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	พ.ศ. 2518 พบว่า แนวพื้นที่โครงการซึ่งตั้งอยู่ใน 5 เขต ประกอบด้วย เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตสะพานสูง เขตประเวศ และเขตลาดกระบัง อยู่ในพื้นที่ 6 เขต ได้แก่ 1) เขตสีเหลือง หมายเลข ย. 3-43 ย. 3-44 ย. 3-45 ย. 3-46 ย. 3-48 เป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย 2) พื้นที่เขตสีส้ม ย. 5-19 ย. 5-21 ย. 5-22 เป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง 3) พื้นที่เขตสีแดง พ. 2-4 พ. 3-24 เป็นที่ดินประเภทพาณิชยกรรม 4) พื้นที่เขตสีเม็ดมะปราง อ. 3 เป็นที่ดินประเภทคลังสินค้า 5) พื้นที่เขตสีขาวยังมีกรอบและเส้นทแยงสีเขียว ก. 1-14 ก. 1-15 ก. 1-16 เป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม และ 6) พื้นที่เขตสีน้ำเงิน ส. 51 เป็นที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ซึ่งการพัฒนาโครงการไม่ขัดต่อข้อกำหนดการใช้ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบแต่อย่างใด		
	ระยะดำเนินการ คาดว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงที่ดินโดยรอบแนวเส้นทางโครงการให้มีมูลค่าสูงขึ้น เนื่องจากการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน ทำให้การเดินทางสะดวกสบายยิ่งขึ้น โดยสามารถพิจารณารูปแบบผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน จากการขยายตัวของชุมชนและย่านธุรกิจการค้า คาดว่าจะมีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินค่อนข้างน้อย เนื่องจากแนวโครงการเป็นจุดเชื่อมต่อของทางพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และ ทางพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 ซึ่งเป็นเป็นเส้นทางคมนาคมเดิมอยู่แล้ว	ระยะดำเนินการ -	ระยะดำเนินการ -

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	และแนวโครงข่ายส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นตามแนวของถนนเดิม คือ ถนนคูขนานทางพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ถนนร่มเกล้า และถนนลาดกระบัง ซึ่งเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินในลักษณะเดิม แต่เนื่องด้วยโครงการเป็นจุดเชื่อมต่อของทางพิเศษ จึงทำให้การคมนาคมจะสะดวกขึ้นทำให้บริเวณใกล้เคียงเกิดการขยายตัวของชุมชนและย่านธุรกิจการค้ามากยิ่งขึ้น		
3.3 การคมนาคมขนส่งและจราจร โครงข่ายคมนาคมบริเวณพื้นที่โครงการ ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ทางพิเศษศรีรัช ถนนศรีนครินทร์ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 ทางหลวงหมายเลข 3119 (ถนนร่มเกล้า) ถนนเทพรัตน ถนนพัฒนาการ ถนนฉลองกรุง เป็นต้น สภาพการจราจรปัจจุบันบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณ กม.17+000 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยอยู่ในช่วง 213,672-223,663 คัน/วัน ปริมาณจราจรจะหนาแน่นบนช่วงถนนระหว่างทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ถึงทางแยกต่างระดับสุวรรณภูมิ ในทั้งสองทิศทาง ทั้งในวันธรรมดาและวันหยุด ส่วนระดับของการให้บริการ (Level of Services: LOS) พบว่า ปริมาณจราจรในแต่ละช่วงบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สำหรับในทั้ง 3 ช่วงเวลา (เร่งด่วนเช้า กลางวัน และเร่งด่วนเย็น) พบว่าการจราจรมีความหนาแน่นทั้งใน ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า กลางวัน และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น บนช่วงถนนระหว่างทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ถึงทางแยกต่าง ระดับ สุวรรณภูมิ โดยที่ระดับของการให้บริการต่ำสุดในช่วงเวลา	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง 1. ผลกระทบจากการเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรในการขนส่งของโครงการ กิจกรรมการขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้างของโครงการ จะส่งผลให้มีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นบนเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งวัสดุ ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 มีค่า V/C Ratio เท่ากับ 0.93 มีระดับการให้บริการระดับหนาแน่นมาก และในอนาคตปริมาณจราจรบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 จะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งและจราจร จากการเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรในการขนส่งของโครงการ จึงอยู่ในระดับต่ำ 2. ผลกระทบด้านกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการสัญจร/การจราจร ของผู้ใช้ทาง กิจกรรมการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง เป็นกิจกรรมที่จะมีสิ่งกีดขวางที่รื้อย้ายออกมาบางส่วนวางกองบนผิวจราจรหรืออาจอยู่ใกล้เส้นทางสัญจรไป-มาของประชาชน นอกจากนี้งานเตรียมพื้นที่ ก่อสร้าง งานเตรียมวัสดุก่อสร้าง/งานขนย้ายงานถนนระดับดิน งานโครงสร้างทางยกระดับ/ทางแยก	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง ต้องดำเนินการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ เช่น สื่อออนไลน์ และจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ โดยระบุ ชื่อโครงการ ขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง ระยะเวลาการก่อสร้าง ที่อยู่ เบอร์โทรศัพท์ ของผู้รับจ้างก่อสร้างและเจ้าของโครงการ ติดตั้งให้ทราบล่วงหน้าก่อนการก่อสร้าง 1 เดือน จำนวน 2 แห่ง ที่บริเวณจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดการก่อสร้างของโครงการ เพื่อให้ประชาชนและผู้สัญจรทราบเกี่ยวกับการก่อสร้าง และหลีกเลี่ยงเส้นทางดังกล่าวหรือใช้เส้นทางอย่างระมัดระวัง - ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดเตรียมแผนการจัดการจราจรและเส้นทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ และประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อลดผลกระทบด้านการจราจร - ผู้รับจ้างก่อสร้างวางแผนการก่อสร้าง และหลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการในเวลาเร่งด่วนช่วงเช้า เวลา 06.00-09.00 น. และช่วงเย็นเวลา	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ : ได้แก่ 1. ปริมาณจราจร 2. สำรวจความเสียหายของผิวจราจร 3. ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ พื้นที่ติดตามตรวจสอบ : ● ปริมาณจราจร : บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางคูขนาน และทางสายหลักที่เชื่อมโยงบริเวณแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ ทางพิเศษศรีรัช ทางหลวงหมายเลข 3344 (ถนนศรีนครินทร์) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 (ถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออก) และทางหลวงหมายเลข 3119 (ถนนร่มเกล้า) ● ความเสียหายของผิวจราจร : บนแนวเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่โครงการ ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางคูขนาน ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 ทางหลวงหมายเลข 3119 (ถนนร่มเกล้า) และทางหลวงหมายเลข 3344 (ถนนศรีนครินทร์)

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ดังกล่าวจะอยู่ที่ “ระดับการให้บริการ F หรือ LOS F” คือ ระดับนี้เป็นสภาพที่เกิดขึ้นเมื่อการจราจรเป็นกลุ่มจนเกินปริมาณที่สามารถไหลได้โดยที่รถเรียงตัวกันในรูปของแถว และเคลื่อนที่เป็นช่วง ๆ คล้ายกับคลื่นซึ่งจะทำให้ติดขัดมาก	ต่างระดับ ต้องมีการกั้นแนวเขตการก่อสร้างโดยจะใช้พื้นที่ก่อสร้างประมาณ 8-10 เมตร ทำให้สูญเสียช่องทางการจราจรหรือลดความกว้างของช่องทางการจราจรของถนนที่มีการก่อสร้าง กิจกรรมการขนส่ง/ขนย้ายเครื่องจักร อุปกรณ์การก่อสร้างเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งต้องใช้เส้นทางสัญจรร่วมกับผู้ใช้เส้นทาง ซึ่งจะมีการปิดกั้นการจราจรเป็นระยะเพื่อการเข้า-ออกของรถบรรทุกกับพื้นที่ก่อสร้าง ดังนั้นผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งและจราจร จากการเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรในการขนส่งของโครงการ ส่งผลต่อการกีดขวางน้อยมาก ผลกระทบต่อการกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการสัญจร/การจราจรจะมีระดับต่ำ 3. ผลกระทบต่อการชำรุดเสียหายของผิวจราจร กิจกรรมในการก่อสร้างโครงการ จะมีการใช้เส้นทางคมนาคมสายต่าง ๆ เป็นเส้นทางในการขนส่งอุปกรณ์เครื่องจักรและวัสดุต่าง ๆ เช่น ดิน หิน และทราย มายังพื้นที่ก่อสร้าง โดยปริมาณรถบรรทุกที่ใช้เส้นทางขนส่งในปัจจุบัน ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 มีปริมาณรถบรรทุก 32,205 คัน/วัน, ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 มีปริมาณ 9,254 คัน/วัน, ทางหลวงหมายเลข 34 มีปริมาณ 2,888 คัน/วัน, ทางหลวงหมายเลข 304 มีปริมาณ 8,103 คัน/วัน และทางหลวงหมายเลข 3119 (ถนนร่มเกล้า) มีปริมาณ 6,520 คัน/วัน และทางหลวงหมายเลข 3344 (ถนนศรีนครินทร์) มีปริมาณ 3,052 คัน/วัน ซึ่งผลกระทบต่ออายุการใช้งานของเส้นทางเกิดจากปัจจัยต่าง ๆ ได้แก่ ปริมาณรถบรรทุก	16.00-19.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัดและ เป็นอุปสรรคต่อการสัญจรไป-มาของผู้ใช้ทาง - ผู้รับจ้างก่อสร้างติดตั้งตาข่ายป้องกันฝุ่นและเศษวัสดุ ตกหล่นบริเวณใต้โครงสร้างทางยกระดับ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทาง - ควบคุมน้ำหนักและความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้างโครงการให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด และมีความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง - ในกรณีที่มีการปิดเส้นทางชั่วคราว เพื่อกิจกรรมการดำเนินการก่อสร้างของโครงการ ต้องจัดทำทางเบี่ยง และจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกด้านการจราจรแก่ยานพาหนะที่สัญจรไปมาบนแนวเส้นทางช่วงที่มีการก่อสร้าง - จัดเก็บวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้เป็นระเบียบและ อยู่เฉพาะในเขตพื้นที่ก่อสร้าง ไม่ให้เกิดขวางการจราจร - ติดตั้งเครื่องหมายจราจรและป้ายสัญลักษณ์ต่าง ๆ ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้เห็นเด่นชัดทั้งกลางวันและ กลางคืน - ดำเนินการคืนสภาพผิวจราจรทันทีเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ	● สถิติอุบัติเหตุ : ตลอดแนวเส้นทางโครงการโดยเฉพาะ บริเวณจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ บริเวณ จุดตัดถนนสายหลักและทางแยกเข้า-ออกถนนท้องถิ่น <u>ระยะเวลาติดตามตรวจสอบ</u> : รวบรวมข้อมูลราย 6 เดือน จำนวน 2 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ที่เข้ามาใช้เส้นทาง น้ำหนักของรถบรรทุก ความเร็วของรถ รวมถึงโครงสร้างชั้นพื้นทางเดิม การเพิ่มขึ้นของปริมาณรถบรรทุกหนักที่ใช้ในกิจกรรมการขนส่งของโครงการ จำนวน 100 คัน/วัน มีปริมาณไม่มากเมื่อเทียบกับปริมาณรถบรรทุกที่จราจรในปัจจุบันของเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งดังกล่าว ผลกระทบจากรถบรรทุกขนส่งของโครงการต่อการชำรุดเสียหายของผิวจราจรจะมีผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ		
	ระยะดำเนินการ - ในปี พ.ศ. 2574 (ปีที่จะเปิดให้บริการ), พ.ศ. 2578, พ.ศ. 2583 พ.ศ. 2588, พ.ศ. 2593, พ.ศ. 2598 และ พ.ศ. 2603 พบว่า ช่วงถนนศรีนครินทร์ - สุวรรณภูมิ มีปริมาณจราจรเท่ากับ 4,857 6,092 6,224 6,303 และ 6,334 PCU/hr ตามลำดับ เมื่อพิจารณาความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรของถนนซึ่งประเมินได้จากค่า V/C Ratio พบว่า มีค่าเท่ากับ 0.58 0.73 0.74 0.75 0.75 0.75 และ 0.75ตามลำดับ ส่วนช่วงถนนสุวรรณภูมิ - ลาตกระบัง มีปริมาณจราจรเท่ากับ 4,811 5,908 6,130 6,208 6,218 6,228 และ 6,238 PCU/hr ตามลำดับ เมื่อพิจารณาความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรของถนนซึ่งประเมินได้จากค่า V/C Ratio พบว่า มีค่าเท่ากับ 0.57 0.70 0.73 0.74 0.74 0.74 และ 0.74 ตามลำดับ - เมื่อเปรียบเทียบปริมาณจราจรบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 กรณีไม่มีโครงการกับกรณีมีโครงการพบว่า กรณีมีโครงการจะทำให้ปริมาณจราจรลดลงคิดเป็นร้อยละ 11.74-40.48 เมื่อพิจารณาค่าปริมาณจราจรต่อ	ระยะดำเนินการ - ติดตั้งป้ายบอกทาง ป้ายสัญญาณจราจร และสัญลักษณ์ต่าง ๆ ให้เพียงพอ และติดตั้งในตำแหน่งที่เหมาะสม และเห็นได้ชัดเจน โดยเฉพาะจุดที่สำคัญ เช่น ทางขึ้น-ลง ด่านเก็บค่าผ่านทาง และทางแยก - ตรวจสอบและบำรุงรักษาสภาพผิวจราจร ไฟส่องสว่าง ป้ายบอกทาง และป้ายเตือนให้อยู่ในสภาพใช้การได้ดีอยู่เสมอ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ - ควบคุมความเร็วและน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะที่เข้ามาใช้เส้นทางโครงการให้อยู่ในเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด - การปรับปรุง ซ่อมแซมเส้นทาง ต้องติดตั้งป้ายสัญญาณเตือนล่วงหน้าก่อนถึงพื้นที่ดำเนินการอย่างน้อย 200 เมตร เพื่อป้องกันปัญหาด้านการจราจรและอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น	ระยะดำเนินการ ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ : ได้แก่ ปริมาณจราจร สำนวน ความเสียหายของผิวจราจร และรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุบนเส้นทางโครงการ พื้นที่ติดตามตรวจสอบ : ● ปริมาณจราจร : บนทางยกระดับโครงการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (พื้นราบ) ● ความเสียหายของผิวจราจรและสถิติอุบัติเหตุ : ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ระยะเวลาติดตามตรวจสอบ : 1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะดำเนินการโครงการ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ความจุ (v/c) ซึ่งเป็นดัชนีด้านจราจรที่อธิบายถึงสภาพการจราจรบนโครงข่ายนั้น ๆ พบว่า ค่า v/c Ratio จะเพิ่มขึ้น การจราจรในพื้นที่ราบบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 จะมีความคล่องตัวขึ้น แสดงให้เห็นว่าจากเดิมที่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (พื้นราบ) มีปริมาณความต้องการมากกว่าความจุในปี พ.ศ. 2574 กรณีถ้ามีโครงการทางพิเศษของโครงการจะทำให้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (พื้นราบ) สามารถรองรับปริมาณจราจรได้ถึงปี พ.ศ. 2603 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าทางพิเศษของโครงการช่วยแบ่งเบาปัญหาจราจรบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (พื้นราบ) ได้อย่างมาก ดังนั้นจึงมีผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งและการจราจรทางบกในระดับสูง		
3.4 การจัดการน้ำเสีย สิ่งปฏิกูล และขยะมูลฝอย การจัดการขยะมูลฝอยในพื้นที่โครงการดำเนินการโดยสำนักงานเขต 5 แห่ง ได้แก่ สำนักงานเขตบางกะปิ สำนักงานเขตเขตสวนหลวง สำนักงานเขตเขตประเวศ สำนักงานเขตเขตสะพานสูง และสำนักงานเขตลาดกระบัง ซึ่งสามารถให้บริการครอบคลุมพื้นที่ในแต่ละเขตทั้งหมด และสามารถจัดเก็บขยะมูลฝอยได้ทั้งหมด การจัดการน้ำเสีย พบว่าพื้นที่ส่วนใหญ่ยังไม่อยู่ในพื้นที่บริการบำบัดน้ำเสียของโรงบำบัดน้ำเสียของกรุงเทพมหานคร เนื่องจากการรวบรวมน้ำเสียเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียยังไม่เพียงพอ ครุเรือส่วนใหญ่มีการจัดการของเสียจากห้องน้ำห้องส้วม โดยใช้ระบบบ่อเกรอะบ่อซึม ส่วนหมู่บ้านจัดสรรขนาดใหญ่และอาคารจะมีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียเพื่อบำบัดน้ำเสียก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ● ผลกระทบต่อปัญหาจัดการขยะมูลฝอยและน้ำเสีย - ขยะมูลฝอย: กิจกรรมในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้างจะก่อให้เกิดขยะจากการก่อสร้างเศษหิน เศษปูน และเศษไม้ เศษเหล็ก รวมถึงขยะมูลฝอยที่เกิดจากกิจวัตรประจำวันของแรงงานที่มาทำงานในพื้นที่ก่อสร้าง และบริเวณบ้านพักคนงาน เช่น เศษอาหาร กระดาษ กล่องโฟม พลาสติก เป็นต้น โดยคาดว่าจำนวนคนงานสูงสุด 100 คน/วัน โดยขยะที่ขึ้นจากกิจวัตรประจำวันของคนงานซึ่งมาทำงานแบบเช้ามา-เย็นกลับ จำนวน 100 คน จึงคาดว่าจะมีขยะเกิดขึ้นประมาณ 150 ลิตร/วัน และขยะมูลฝอยจากบ้านพักคนงาน จะก่อให้เกิดปริมาณขยะมูลฝอย 270 ลิตร/วัน ซึ่งมีปริมาณไม่มากและยังไม่เกินศักยภาพในการจัดเก็บของหน่วยงานที่รับผิดชอบ อย่างไรก็ตาม หาก	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ในบริเวณที่พักคนงานและสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง จัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วมให้เพียงพอต่อจำนวนคนงานก่อสร้าง และติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปเพื่อบำบัดน้ำเสียก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำ โดยให้มีขนาดสามารถรองรับปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้น ได้อย่างเพียงพอ และควบคุมดูแลระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพดีอยู่เสมอ - จัดให้มีภาชนะรองรับขยะมูลฝอยอย่างเพียงพอและติดต่อสำนักงานเขตลาดกระบังเพื่อนำไปกำจัดให้ถูกต้อง - เทพื้นคอนกรีตที่ยกขอบโดยรอบบริเวณที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมัน หรือสารอันตราย อื่น ๆ เพื่อกันไม่ให้สิ่งที่รั่วไหลกระจายลงพื้นที่รอบข้างและแหล่งน้ำใกล้เคียง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง -

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ไม่มีการจัดหาถังรองรับมูลฝอยอย่างเพียงพอระหว่างรอการจัดเก็บ จะส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทำให้เกิดกลิ่นเหม็นและเป็นแหล่งเพาะพันธุ์ของแมลงและพาหะของโรค - น้ำเสีย : กิจวัตรประจำวันของคนงานบริเวณบ้านพัก คนงานคาดว่าจะก่อให้เกิดปริมาณน้ำเสียประมาณ 16 ลูกบาศก์เมตร/วัน นอกจากนี้ยังมีน้ำเสียที่เกิดขึ้นจาก กิจวัตรประจำวันของคนงาน ซึ่งมาทำงานในพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งมาทำงานแบบเข้ามา-เย็นกลับ คิดเป็นร้อยละ 50 ของพนักงาน จำนวน 100 คน จะเกิดน้ำเสียประมาณ 8 ลูกบาศก์เมตร/วัน หากไม่มีระบบการจัดการที่ดีจะส่งผลกระทบต่อสุขภาพในพื้นที่จะเกิดการแพร่ระบาดของเชื้อโรค	และทำารางระบายต่อเชื่อมลงสู่บ่อดัก แล้วรวบรวมใส่ภาชนะที่เหมาะสมนำส่งให้หน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมเก็บขนไปกำจัดต่อไป - จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันการรั่วไหลและภาชนะรองรับน้ำมันและสารเคมีต่าง ๆ พร้อมทั้งวัสดุดูดซับ หรือพื้นที่รองรับการเก็บกักน้ำมันและสารเคมี เช่น ถาดเก็บและบ่อรองรับน้ำมันเพื่อรวบรวมและนำส่งให้หน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมเก็บขนไปกำจัดต่อไป - ซ่อมบำรุงเครื่องจักรและยานพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอ และต้องดำเนินการภายในสถานที่สำหรับซ่อมบำรุง ซึ่งได้ออกแบบป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันไว้แล้ว เพื่อป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันลงสู่แหล่งน้ำ	
	ระยะดำเนินการ ● ผลกระทบด้านน้ำเสียและขยะมูลฝอยจากอาคารบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง - น้ำเสีย : จากการประเมินปริมาณน้ำเสีย พบว่า ด้านเก็บค่าผ่านทางร่มเกล้าจะมีปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นประมาณ 0.90 ลูกบาศก์เมตร/วัน และอาคารศูนย์ควบคุม อาคารศูนย์กู้ภัย จะมีปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นประมาณ 1.9 ลูกบาศก์เมตร/วันหากไม่มีการจัดการที่เหมาะสมอาจมีการปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำใกล้เคียง คือ คลองประเวศบุรีรมย์ส่งผลกระทบต่อคุณภาพเสื่อมโทรมลง อย่างไรก็ตาม ปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นนี้จะเกิดตลอดช่วงของการเปิด	ระยะดำเนินการ - บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางร่มเกล้า ขาเข้าและขาออกต้องจัดเตรียมห้องน้ำ-ห้องส้วมพร้อมติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังเกราะกรองไร้อากาศหรือเทียบเท่าเพื่อบำบัดน้ำเสียที่เกิดขึ้นก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำ - จัดเตรียมถังรองรับขยะมูลฝอยที่บริเวณอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางให้มีปริมาณเพียงพอและประสานงานให้สำนักงานเขตลาดกระบัง เข้ามาดำเนินการจัดเก็บขยะมูลฝอยอย่างสม่ำเสมอ - ดูแลและบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสียให้ทำงานอย่างมีประสิทธิภาพอยู่เสมอ และมีแผนงานตรวจสอบระบบท่อ	ระยะดำเนินการ -

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ดำเนินการโครงการ ดังนั้นจึงคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับปานกลาง - ขยะมูลฝอย : จากการประเมินปริมาณขยะมูลฝอย พบว่าบริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางร่มเกล้าจะมีปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นประมาณ 42 ลิตร/วัน และอาคารศูนย์ควบคุมการจราจร อาคารศูนย์กู้ภัย รวมเป็นปริมาณขยะมูลฝอยทั้งสิ้น 90 ลิตร/วัน หรือคิดรวมทั้งหมดเป็น 132 ลิตร/วัน หากมีการทิ้งขยะมูลฝอยจากการกิจกรรมการดำเนินงานบริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางลงสู่แหล่งน้ำโดยตรงหรือไม่มีการจัดการที่ีอาจมีมูลฝอยบางส่วนตกลงไปในแหล่งน้ำหรือในกรณีที่ฝนตกอาจมีน้ำชะจากขยะไหลลงสู่แหล่งน้ำทำให้แหล่งน้ำได้รับการปนเปื้อนจากสิ่งสกปรก สารเคมี และเชื้อโรคที่ปนมา และส่งผลกระทบทำให้คุณภาพน้ำในแหล่งรองรับเสื่อมโทรมลง ดังนั้นจึงคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับปานกลาง ● ผลกระทบจากน้ำชะล้างผิวจราจร - ผลกระทบจากการเปิดใช้เส้นทางที่มีต่อคุณภาพน้ำผิวดินอาจเกิดขึ้นเนื่องจากการชะล้างผิวถนนจากน้ำฝนอาจมีการปนเปื้อนของมลสารต่าง ๆ ได้แก่ ฝุ่นละออง ตะกอนดิน น้ำมัน เป็นต้น ลงสู่แหล่งน้ำที่ทางยกระดับของโครงการพาดผ่าน อย่างไรก็ตาม น้ำฝนที่ชะล้างผิวจราจรบนทางยกระดับจะถูกรวบรวมและระบายผ่านท่อที่ติดตั้งตามเสาของโครงสร้างทางยกระดับต่อเชื่อมลงสู่บ่อพักน้ำ (Catch Basin) เพื่อลงสู่ระบบระบายน้ำของถนนสายหลักหรือแหล่งน้ำธรรมชาติใกล้เคียงต่อไป ซึ่งมลสารต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจะมีความเข้มข้นต่ำมากเนื่องจากถูกเจือจางจากน้ำฝนปริมาณ	และการทำงานของอุปกรณ์เป็นระยะ ๆ หากพบการชำรุดจะต้องดำเนินการแก้ไขซ่อมแซมทันที	

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	มากที่ตกลงมาในช่วงฤดูฝน อีกทั้งน้ำชะล้างผิวจราจรบางส่วนจะซึมลงไปในดินหรือระบายน้ำข้างถนนก่อนไหลลงสู่แหล่งน้ำ ดังนั้นจึงเป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นจากน้ำชะล้างผิวจราจรที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำจึงอยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ		
3.5 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ - การไฟฟ้า บริเวณพื้นที่โครงการอยู่ในความรับผิดชอบของการไฟฟ้านครหลวงเขตบางกะปิ การไฟฟ้านครหลวงเขตลาดกระบัง การไฟฟ้านครหลวงเขตประเวศ และการไฟฟ้านครหลวงเขตบางพลี - การประปา บริเวณพื้นที่โครงการอยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานประปาสาขาสุวรรณภูมิ - โทรศัพท์และอินเทอร์เน็ต ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีผู้ให้บริการโทรศัพท์และอินเทอร์เน็ต จำนวน 4 ราย ดังนี้ - แนวสายโทรศัพท์ที่มีการติดตั้งร่วมกับเสาไฟฟ้าทั้ง 2 ฝั่งตลอดแนวเส้นทางโครงการและทางขึ้น-ลงทางพิเศษของโครงการบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ตั้งแต่ กม.0+060 ถึง กม.15+800 ซึ่งต้องรื้อย้ายพร้อมเสาไฟฟ้า โดยอยู่ในความรับผิดชอบของ บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) - แนวสายใยแก้วนำแสงตามแนวเส้นทางโครงการและทางขึ้น-ลง ทางยกระดับของโครงการ ที่มีการติดตั้งร่วมกับเสาไฟฟ้าทั้งสองด้าน ของผู้ให้บริการอินเทอร์เน็ต ตลอดแนวสองข้างทางของถนนคู่ขนานของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ตั้งแต่ กม.0+600 ถึง กม.15+800 โดยอยู่ในความรับผิดชอบของ บริษัท ทู คอร์	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ผลกระทบจากการรื้อย้ายสาธารณูปโภค การเตรียมพื้นที่ก่อสร้างของโครงการจะต้องมีการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคที่อยู่ในแนวเขตทาง โดยสาธารณูปโภคที่ได้รับผลกระทบประกอบด้วย - เสาไฟฟ้า ประกอบด้วย สายไฟฟ้าแรงต่ำและสายไฟฟ้าแรงสูงขนาด 24 kV ของ การไฟฟ้านครหลวง ทั้งสองฝั่งของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วง กม.0+600 ถึง กม.17+100 รวมประมาณ 211 ต้น - ระบบไฟฟ้าแสงสว่างกึ่งเดี่ยวคู่ 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 (ขาทาง) และกม.1+600 ถึง กม.2+500 (ขาทาง) ระยะทาง 900 เมตร ในช่วงก่อสร้างของโครงการมีการโยกย้ายหรือระงับการใช้ชั่วคราว ซึ่งจะทยอยดำเนินการเป็นช่วง ๆ และใช้ระยะเวลาไม่นาน	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจัดทำแผนการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและประสานงานกับหน่วยงานเจ้าของระบบสาธารณูปโภค เช่น กรมทางหลวง การไฟฟ้านครหลวงเขตบางกะปิ การไฟฟ้านครหลวงเขตลาดกระบัง การไฟฟ้านครหลวงเขตประเวศ และการไฟฟ้านครหลวงเขตบางพลี บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) บริษัท ทู คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) บริษัท ทริบิเอลลีโปรดแบนด์ จำกัด (มหาชน) และบริษัท แอดวานซ์ อินโฟร์ เซอร์วิส จำกัด (มหาชน) บริษัท ท่อส่งปิโตรเลียมไทย สำนักงานประปาสาขาสุวรรณภูมิ เป็นต้น เพื่อชี้แจงรูปแบบการก่อสร้างในรายละเอียด และระบบสาธารณูปโภคที่ต้องรื้อย้ายพร้อมช่วงเวลาของการรื้อย้าย เพื่อให้หน่วยงานนั้นเตรียมแผนการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคไปพร้อมกับการรื้อย้ายสาธารณูปโภคของโครงการ เพื่อให้ระยะเวลาการเกิดผลกระทบสั้นที่สุด - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดส่งเจ้าหน้าที่ลงตรวจสอบพื้นที่บริเวณที่จะดำเนินการก่อสร้างของโครงการ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง -

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) บริษัท ทริปปิเลท บรอดแบนด์ จำกัด (มหาชน) และบริษัท แอดวานซ์ อินโฟร์ เซอร์วิส จำกัด (มหาชน) - ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ของกรมทางหลวง		- ก่อนการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ก่อสร้างโครงการทุกครั้ง ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องประชาสัมพันธ์แผนการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคให้ประชาชนในพื้นที่ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน - หากพบว่ามีเรื่องร้องเรียนจากประชาชนเกี่ยวกับงานรื้อย้ายสาธารณูปโภคของโครงการ ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาอย่างเร่งด่วน - หากพบว่ามิระบบสาธารณูปโภคได้รับความเสียหายจากกิจกรรมของโครงการให้ผู้รับจ้างก่อสร้างเร่งดำเนินการแก้ไขหรือประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว - เมื่อทำการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ก่อสร้างเสร็จสิ้นจะต้องดำเนินการเก็บกวาดเศษวัสดุก่อสร้างต่าง ๆ ให้เรียบร้อย	
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต			
4.1 เศรษฐกิจสังคม พื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการอยู่ในเขตการปกครองของ 5 เขต 8 แขวงของกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย แขวงหัวหมาก เขตบางกะปิ แขวงพัฒนาการ เขตสวนหลวง แขวงทับช้าง เขตสะพานสูง แขวงประเวศ เขตประเวศ แขวงคลองสองต้นนุ่น แขวงลาดกระบัง แขวงคลองสามประเวศ และแขวงลำปลาตี เขตลาดกระบัง โดยมีจำนวนครัวเรือนรวมทั้งสิ้น 9,419 ครัวเรือน ลักษณะของชุมชน ประกอบด้วย ชุมชนเมือง และชุมชนชานเมือง โดยชุมชนส่วนใหญ่เป็นชุมชนมุสลิม	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง 1. ผลกระทบด้านเศรษฐกิจของชุมชน - ผลกระทบด้านการจ้างงานและเศรษฐกิจของท้องถิ่น ในการก่อสร้างโครงการจะมีการจ้างคนงานประมาณ 100 คน เป็นระยะเวลา 3 ปี จะทำให้มีเงินหมุนเวียนของคนงานก่อสร้างที่จะเข้ามาซื้อสินค้าอุปโภค-บริโภค หรือมีการจ้างงานคนในท้องถิ่น และส่งผลดีต่อการประกอบอาชีพและรายได้ของคนในท้องถิ่น แต่ยอดเงินหมุนเวียนมีปริมาณไม่มากนักและเกิดขึ้นเฉพาะในช่วงก่อสร้าง ทำให้เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้นเล็กน้อย	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ต้องดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการในด้านต่าง ๆ อย่างเคร่งครัด - ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง ต้องดำเนินการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ เช่น สื่อออนไลน์ และจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ โดยระบุ ชื่อโครงการ ขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง ระยะเวลาการก่อสร้าง ที่อยู่ เบอร์โทรศัพท์ ของผู้รับจ้างก่อสร้างและเจ้าของโครงการ ติดตั้งให้ทราบล่วงหน้าก่อนการก่อสร้าง 1 เดือน จำนวน 2 แห่ง ที่บริเวณจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุด	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ : ได้แก่ - ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ - สภาพเศรษฐกิจ-สังคมของครัวเรือน - ข้อมูลสุขภาพของครัวเรือน - การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ - ผลกระทบที่ได้รับในระหว่างการก่อสร้างโครงการ - ความพึงพอใจต่อมาตรการจัดการผลกระทบของโครงการ - ความคิดเห็นต่อโครงการ - ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ลักษณะการตั้งบ้านเรือนเป็นกลุ่มเครือญาติที่มีการพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกันอย่างเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ ส่วนบางชุมชนจะเป็นชุมชนที่คนในชุมชนย้ายมาจากหลากหลายพื้นที่ ลักษณะการอยู่อาศัยในชุมชนเป็นแบบดั้งเดิมผสมกับชุมชนที่เริ่มเปลี่ยนเป็นสังคมเมือง ซึ่งลักษณะความสัมพันธ์ของชุมชนมีการช่วยเหลือเกื้อกูลกัน	- ผลกระทบด้านการประกอบอาชีพ กิจกรรมการรื้อย้ายสาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างงานโครงสร้างทางยกระดับ/ทางแยกต่างระดับ อาจส่งผลกระทบต่อความไม่สะดวกในการค้าขายของร้านค้า/สถานประกอบการที่ตั้งอยู่ริมถนนที่มีการก่อสร้างได้ อย่างไรก็ตามผลกระทบเกิดขึ้นเฉพาะในช่วงก่อสร้าง และยังคงสามารถประกอบอาชีพได้ 2. ผลกระทบด้านโครงสร้างความสัมพันธ์ของชุมชน - ผลกระทบด้านความเดือดร้อนรำคาญจากกิจกรรมก่อสร้าง การเตรียมพื้นที่ก่อสร้าง งานดิน งานก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ/ทางแยกต่างระดับ และงานทางรวมทั้งการขนส่งวัสดุอุปกรณ์/เครื่องจักร จะส่งผลกระทบด้านฝุ่นละออง เสียงดังรบกวน และกีดขวางทางสัญจรเป็นต้น ทำให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่โครงการตลอดจนผู้ใช้เส้นทางได้รับความเดือดร้อนรำคาญต่อการดำรงชีวิตแม้ว่าเป็นผลกระทบชั่วคราวแต่ประชาชนมีความห่วงกังวล - ผลกระทบด้านความสัมพันธ์ของชุมชน เนื่องจากในสภาพปัจจุบันพื้นที่ชุมชนถูกแบ่งแยกด้วยทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 อยู่แล้ว ดังนั้นกิจกรรมการขนส่งเครื่องจักรและวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างและงานก่อสร้างของโครงการจะทำให้เกิดความไม่สะดวกในการสัญจร แต่จะไม่ส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ของคนในชุมชน ประชาชนยังเดินทางไปมาหาสู่กันได้	การก่อสร้างของโครงการ เพื่อให้ประชาชนและผู้สัญจรทราบเกี่ยวกับการก่อสร้าง และหลีกเลี่ยงเส้นทางดังกล่าวหรือใช้เส้นทางอย่างระมัดระวัง - ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดเตรียมแผนการจัดการจราจรและเส้นทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ และประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อลดผลกระทบด้านการจราจร - ผู้รับจ้างก่อสร้างวางแผนการก่อสร้าง และหลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการในเวลาเร่งด่วน ช่วงเช้า เวลา 06.00-09.00 น. และช่วงเย็นเวลา 16.00-19.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัดและเป็นอุปสรรคต่อการสัญจรไป-มาของผู้ใช้ทาง - ในกรณีที่มีการปิดเส้นทางชั่วคราว เพื่อกิจกรรมการดำเนินการก่อสร้างของโครงการ ต้องจัดทำทางเบี่ยงและจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกด้านการจราจรแก่ยานพาหนะที่สัญจรไปมาบนแนวเส้นทางช่วงที่มีการก่อสร้าง - ส่งเสริมเศรษฐกิจของชุมชน โดยการว่าจ้างคนท้องถิ่นให้มากที่สุด - จัดเก็บวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้เป็นระเบียบและอยู่เฉพาะในเขตพื้นที่ก่อสร้าง ไม่ให้กีดขวางการจราจร - จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนที่สำนักงานโครงการ เพื่อรวบรวมข้อมูลปัญหาและการร้องเรียนที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการ หากได้รับเรื่องร้องเรียนถึงผลกระทบจากการก่อสร้างของโครงการ จะต้องดำเนินการตรวจสอบและเร่งแก้ไข ติดตามผลการดำเนินการ รวมทั้งตอบกลับข้อร้องเรียนให้ผู้ได้รับผลกระทบรับทราบโดยเร็ว	<u>พื้นที่ดำเนินการ :</u> ทุกชุมชน/หมู่บ้าน และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ <u>กลุ่มเป้าหมายระยะเตรียมการก่อสร้าง :</u> - กลุ่มผู้นำชุมชน - กลุ่มครัวเรือน - กลุ่มครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบทางตรงจากการโยกย้ายเวนคืน - กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ สถานศึกษา ศาสนสถาน และสถานบริการสาธารณสุข <u>กลุ่มเป้าหมายระยะก่อสร้าง :</u> - กลุ่มผู้นำชุมชน - กลุ่มครัวเรือน - กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ สถานศึกษา ศาสนสถาน และสถานบริการสาธารณสุข <u>ระยะเวลาติดตามตรวจสอบ :</u> 1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	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
4.2 การขุดเซยที่ดินและทรัพย์สิน มีการเวนคืนที่ดินในบริเวณต่าง ๆ ได้แก่ ทางขึ้นทางยกระดับ (ถนนศรีนครินทร์) บริเวณจุดกลับรถถนนกรุงเทพกรีฑา บริเวณจุดกลับรถถนนร่มเกล้า ทางเชื่อมเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ดังนี้ - เวนคืนที่ดินจำนวน 111 แปลง คิดเป็นพื้นที่ 43,743.2 ตารางเมตร - สิ่งปลูกสร้างจำนวน 47 หลัง คิดเป็นพื้นที่ 4,395 ตารางเมตร	ระยะเตรียมการก่อสร้าง การพัฒนาทางยกระดับของโครงการจะต้องมีการเวนคืนที่ดินในบริเวณต่าง ๆ ได้แก่ ทางขึ้นทางยกระดับ (ถนนศรีนครินทร์) บริเวณจุดกลับรถถนนกรุงเทพกรีฑา บริเวณจุดกลับรถถนนร่มเกล้า ทางเชื่อมเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ทำให้เกิดผลกระทบต่อการสูญเสียที่ดิน/ทรัพย์สิน อย่างไรก็ตามในการดำเนินการจริงจะต้องมีการสำรวจตรวจสอบทรัพย์สินภายในพื้นที่โครงการอีกครั้ง เพื่อให้ข้อมูลที่ดิน ทรัพย์สินและผู้ถือครองที่เป็นสภาพปัจจุบันก่อนดำเนินการ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง - ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและขุดเซยทรัพย์สินตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม (พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562)	ระยะเตรียมการก่อสร้าง -
4.3 สาธารณสุขและสุขภาพ สถานบริการทางการแพทย์และสาธารณสุขที่มีพื้นที่รับผิดชอบในพื้นที่ศึกษาของโครงการมีจำนวน 8 แห่ง ประกอบด้วย โรงพยาบาลสังกัดสำนักงานแพทย์ 2 แห่ง คือ โรงพยาบาลสิรินธร และโรงพยาบาลนครภิบาล และมีศูนย์บริการสาธารณสุข 6 แห่ง ได้แก่ ศูนย์บริการ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ● ผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน : กิจกรรมการก่อสร้างทางยกระดับและทางขึ้น-ลง ทั้ง 3 แห่งเป็นงานที่ต้องใช้เครื่องจักรขนาดใหญ่ในการดำเนินงาน ซึ่งจะก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ และเสียงดังรบกวนส่งผลต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนที่อยู่ใกล้เคียง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การคมนาคมขนส่ง สุขาภิบาล อาชีวอนามัย อุบัติเหตุและความปลอดภัย อย่างเคร่งครัด เพื่อลดผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ : - สอบถามข้อมูลสุขภาพของครัวเรือนในชุมชนที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ ปัญหาสุขภาพอนามัยหรือผลกระทบด้านสุขภาพอนามัยที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการ

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
สาธารณสุข 22 วัดปากบ่อ ศูนย์บริการสาธารณสุข 35 หัวหมาก ศูนย์บริการสาธารณสุข 37 ประสงค์สุทธาคร ศูนย์บริการสาธารณสุข 45 ร่มเกล้าลาดกระบัง ศูนย์บริการสาธารณสุข 46 กันตารัตนุทิศ และศูนย์บริการสาธารณสุข 68 สะพานสูง	แนวเส้นทางทำให้เกิดการเจ็บป่วย เช่น โรคระบบทางเดินหายใจจากการได้รับฝุ่นละออง โรคระบบการได้ยินจากการได้รับเสียงดัง โดยผลกระทบดังกล่าวมีขอบเขตอยู่ในพื้นที่ที่จำกัด และผลกระทบจะเกิดขึ้นในช่วงก่อสร้างโครงการเท่านั้น ดังนั้นคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ● ผลกระทบด้านอนามัยสิ่งแวดล้อมและการแพร่ระบาดของโรค : กิจกรรมภายในสำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงาน จะก่อให้เกิดขยะมูลฝอยและน้ำเสียจากกิจกรรมประจำวันของคนงาน หากมีการจัดการด้านสุขาภิบาลไม่เพียงพอ อาจทำให้เกิดแหล่งเพาะพันธุ์ของหนู แมลงวัน และยุง เป็นต้น ซึ่งเป็นพาหะนำโรคติดต่อได้นอกจากนี้การเข้ามาพักอาศัยของคนงาน อาจก่อให้เกิดการระบาดของโรคต่างถิ่นที่มาจากชุมชนแรงงาน เช่น วัณโรค โรคติดต่อทางเพศสัมพันธ์ รวมถึงปัญหาเสพติด เป็นต้น แต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงก่อสร้าง	- ปฏิบัติตามคำแนะนำด้านสาธารณสุขของกระทรวงสาธารณสุขเพื่อป้องกันการแพร่ระบาด - ในบริเวณที่พักคนงานและสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง จัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วมให้เพียงพอต่อจำนวนคนงานก่อสร้าง และติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปเพื่อบำบัดน้ำเสียก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำ โดยให้มีขนาดสามารถรองรับปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นได้อย่างเพียงพอ และควบคุมดูแลระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพดียิ่งอยู่เสมอ - จัดให้มีภาชนะรองรับขยะมูลฝอยอย่างเพียงพอและติดต่อสำนักงานเขตลาดกระบังเพื่อนำไปกำจัดให้ถูกต้อง - เทพื้นคอนกรีตที่ขบขอบโดยรอบบริเวณที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมัน หรือสารอันตรายอื่น ๆ เพื่อกันไม่ให้สิ่งที่มีไฮโดรคาร์บอนที่ระเหยและแหล่งน้ำใกล้เคียงและทำรางระบายต่อเชื่อมลงสู่บ่อดัก แล้วรวบรวมใส่ภาชนะที่เหมาะสมนำส่งให้หน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมเก็บขนไปกำจัดต่อไป - จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันการรั่วไหลและภาชนะรองรับน้ำมันและสารเคมีต่าง ๆ พร้อมทั้งวัสดุดูดซับ หรือพื้นที่รองรับการเก็บกักน้ำมันและสารเคมี เช่น ถาดเก็บและบ่อรองรับน้ำมันเพื่อรวบรวมและนำส่งให้หน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมเก็บขนไปกำจัดต่อไป	พื้นที่ติดตามตรวจสอบ : ชุมชน/หมู่บ้าน ที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ระยะเวลาติดตามตรวจสอบ : ดำเนินการพร้อมการสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคม

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ระยะดำเนินการ ● ผลกระทบต่อการปฏิบัติงานของพนักงานโครงการด้านมลพิษอากาศ ผลกระทบต่อสุขภาพทางกาย พนักงานประจำด่านเก็บค่าผ่านทางจะได้รับอันตรายจากฝุ่น คาร์บอน ไอเสีย จากยานพาหนะบริเวณด่านค่าผ่านทาง ดังนี้ - ไอเสียจากเครื่องยนต์และไอหมื่นที่ระเหยออกมาจากน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นแหล่งกำเนิดหลักของการสัมผัสสารอินทรีย์ระเหย (Volatile Organic Compound; VOCs) โดยเฉพาะสารบีเทค (BTEX) ซึ่งประกอบด้วย เบนซีน โทลูอีน เอทิลเบนซีน และไซลีน ซึ่งมักตรวจพบสารกลุ่มนี้ในบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่น การรับสัมผัสสารบีเทคในปริมาณมากก่อให้เกิดการระคายเคือง มีผลต่อระบบประสาทส่วนกลาง และระบบทางเดินหายใจ หากสัมผัสติดต่อกันเป็นเวลานาน จะสะสมในร่างกาย ส่งผลกระทบต่อระบบต่างๆ ของร่างกาย เช่น เลือดหัวใจ ปอดและระบบประสาท เป็นต้น - เบนซีนจัดเป็นสารก่อมะเร็งกลุ่ม1 (IARC) ส่วนเอทิลเบนซีนจัดเป็นสารก่อมะเร็งกลุ่ม2B (ทำให้เกิดมะเร็งในสัตว์ทดลอง) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์จากการเผาไหม้ที่ไม่สมบูรณ์ของเครื่องยนต์ หากได้รับปริมาณที่มากพอจะก่อให้เกิดอาการมึนงง วิงเวียนได้ คิดเป็นโอกาสเสี่ยงระดับปานกลาง	ระยะดำเนินการ - ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ เสี่ยง ความสั่นสะเทือน สุขาภิบาล การคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุและความปลอดภัย ในระยะดำเนินการอย่างเคร่งครัด - จัดให้มีการตรวจสอบสุขภาพประจำปีของพนักงานประจำด่านเก็บค่าผ่านทางอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง	ระยะดำเนินการ -

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	● ผลกระทบต่อการปฏิบัติงานของพนักงานโครงการด้านเสียง ผลกระทบต่อสุขภาพทางกายเสียงที่ดังเกิน 85 เดซิเบล (เอ) เป็นระดับเสียงที่เป็นอันตรายต่อระบบการได้ยิน นอกจากนี้ยังส่งผลกระทบต่อสุขภาพ เช่น หัวใจเต้นแรง อัตราการหายใจเปลี่ยน ความดันโลหิตสูง นอนไม่หลับ ประสาทหูเสื่อม หูอื้อ สูญเสียการได้ยินชั่วคราวหรือถาวร คิดเป็นโอกาสเสี่ยง ระดับปานกลาง		
4.4 อาชีวอนามัย : พนักงาน/คนงานก่อสร้าง ปัญหาด้านอาชีวอนามัย ประกอบด้วย อุบัติเหตุและอันตรายจากการก่อสร้าง และโรคที่เกิดจากการทำงาน โดยอุบัติเหตุและอันตรายจากการก่อสร้างถนนและสะพาน มีสาเหตุที่ทำให้เกิดอันตรายแบ่งออกเป็น 2 ประการ คือ อันตรายที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายนอก และอันตรายที่เกิดจากการกระทำของคน ซึ่งอันตรายหรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นประมาณร้อยละ 85 เกิดจากตัวบุคคลอันเนื่องมาจากขาดความรู้ ขาดความเอาใจใส่ ประมาท/เลินเล่อ/ละเลย หรือขาดประสบการณ์ และร้อยละ 15 เกิดจากเครื่องจักรอันมีสาเหตุ จากการใช้เครื่องจักรไม่ถูกต้องตามลักษณะการใช้งาน หรือเครื่องจักรขาดการซ่อมบำรุงและดูแลรักษา อุบัติเหตุและอันตรายที่เกิดจากการก่อสร้างถนนและสะพาน เช่น เสียงดัง ฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือน และแสงสว่างที่ไม่เพียงพอ เครื่องมือเครื่องจักรที่ชำรุด อุบัติเหตุจากเครื่องมือ เครื่องจักร เช่น หินตกใส่ศีรษะ เศษดินเศษหิน ฝุ่นละอองปลิวเข้าตา หายใจเข้าปอด	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ผลกระทบต่อสุขภาพและอนามัยเนื่องจากอุบัติเหตุจากการทำงานของคนงาน ทุกกิจกรรมในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้างมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุในระหว่างปฏิบัติงาน ได้แก่ อุบัติเหตุจากการใช้งานเครื่องจักร รวมถึงสภาพแวดล้อมของการทำงานที่ไม่เหมาะสม เช่น แสงสว่างที่ไม่เพียงพอ เครื่องมือเครื่องจักรที่ชำรุด การวางเศษวัสดุและอุปกรณ์โดยไม่จัดเก็บให้เป็นระเบียบเรียบร้อย รวมถึงการก่อสร้างโครงสร้างสะพานยกระดับซึ่งต้องมีการทำงานอยู่บนที่สูง ต้องใช้ความชำนาญและความระมัดระวังสูง หากผู้ปฏิบัติงานขาดความระมัดระวัง ประมาทจะเป็นผลให้เกิดการบาดเจ็บหรือเกิดอุบัติเหตุได้	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานอย่างเคร่งครัด และตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง ความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับภาวะแวดล้อม - จัดอบรมพนักงานและคนงานก่อสร้างให้รู้จักวิธีการใช้ และดูแลบำรุงรักษาเครื่องมือเครื่องจักรต่าง ๆ อย่างถูกต้องและเหมาะสมกับประเภทของงาน - จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้เพียงพอและกำชับให้ผู้ปฏิบัติงานสวมใส่ทุกครั้ง - ระหว่างปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้าง เช่น หมวกแก้ง ถุงมือ รองเท้าบูท เป็นต้น - จำกัดเวลาการทำงานของคนงานก่อสร้างในกิจกรรมที่มีเสียงดัง และมีความสั่นสะเทือนสูง - จัดเก็บวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้เป็นระเบียบ และอยู่เฉพาะในเขตพื้นที่ก่อสร้าง ไม่ให้กีดขวางการจราจร เพื่อลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง -

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตกจากที่สูง นั่งร้านพัง เสียงตั้งและสันสะพานจากเครื่องจักร การไม่สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล และการเก็บกองวัสดุก่อสร้างและเครื่องจักรไม่เป็นระเบียบซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัย/การบาดเจ็บเนื่องจากอุบัติเหตุจากการทำงานของพนักงานและคนงานก่อสร้าง เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะส่งผลกระทบต่อสุขภาพโดยอาจทำให้เกิดการบาดเจ็บเล็กน้อยถึงมาก เช่น แผลถลอก ขีดข่วน แขน ขาหัก เป็นต้น การสูญเสียอวัยวะหรือพิการ และอาจมีความรุนแรงถึงขั้นเสียชีวิต หรือเกิดโรคจากการทำงาน เช่น โรคประสาทหูเสื่อม โรคระบบหายใจ โรคระบบกล้ามเนื้อ เป็นต้น	ระยะดำเนินการ ผลกระทบต่อสุขภาพและอนามัยเนื่องจากอุบัติเหตุจากการทำงานของคนงาน กิจกรรมการบำรุงรักษาทางอาจก่อให้เกิดการบาดเจ็บเนื่องจากอุบัติเหตุจากการทำงานของคนงาน อย่างไรก็ตามความเสี่ยงจะเกิดขึ้นในช่วงเวลาดำเนินการเท่านั้น และกิจกรรมดังกล่าวเกิดขึ้นในระยะเวลาดำเนินการเท่านั้น และกิจกรรมดังกล่าวเกิดขึ้นในระยะเวลาดำเนินการเท่านั้น ส่วนพนักงานเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง ผลกระทบอาจเกิดจากได้รับสัมผัสกับเสียงดัง รวมถึงมลสารทางอากาศ	ระยะดำเนินการ - จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นภายในพื้นที่อาคารสำนักงานก่อสร้างหรือบ้านพักคนงาน โดยจะต้องมีเจ้าหน้าที่ที่ผ่านการอบรมด้านการปฐมพยาบาลประจำอย่างน้อย 1 คน รวมทั้งจัดเตรียมรถพยาบาลที่พร้อมจะนำผู้ป่วยไปยังโรงพยาบาลใกล้เคียง ได้แก่ โรงพยาบาลสมิติเวชศรีนครินทร์ โรงพยาบาลวิภาวดี โรงพยาบาลสิรินธร และโรงพยาบาลลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร เป็นต้น	ระยะดำเนินการ ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ : - ตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของพนักงานประจำด่านเก็บค่าผ่านทาง พื้นที่ติดตามตรวจสอบ : บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง ระยะเวลาติดตามตรวจสอบ : - สุขภาพของพนักงานประจำด่านเก็บค่าผ่านทาง 1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะดำเนินการ
4.5 อุบัติเหตุ และความปลอดภัยต่อประชาชนหรือผู้ใช้งาน จากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ปี พ.ศ. 2562-2566 พบว่าประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ รองลงมา คือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และรถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) โดยในพื้นที่เขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง 1. ผลกระทบจากกิจกรรมการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง : กิจกรรมการขนส่งเครื่องจักรวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่โครงการจะส่งผลกระทบต่อการกีดขวางการจราจรและเพิ่มโอกาสการเกิดอุบัติเหตุได้ โดยเฉพาะจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบริเวณแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ ทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ ทางแยกต่างระดับทับช้าง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด - ติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่น (Construction Safety Net) บริเวณใต้โครงสร้างทางยกระดับของโครงการตลอดแนวเส้นทางโครงการ และบริเวณทางขึ้น-ลงทางยกระดับโครงการ ได้แก่ ทางขึ้น-ลง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง -

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
นครบาลประเวศ มีผู้ประสบอุบัติเหตุมากที่สุดเฉลี่ย 7,978 ครั้ง/ปี รองลงมา คือพื้นที่เขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลประเวศ และสถานีตำรวจนครบาลคลองตัน มีผู้ประสบอุบัติเหตุ 1,654 และ 1170 ครั้ง/ปี ตามลำดับ แนวเส้นทางโครงการมีจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ บริเวณแนวเส้นทางโครงการและทางขึ้น-ลง ทางยกระดับของโครงการ จำนวน 25 แห่ง ได้แก่ จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 มีจำนวนทั้งหมด 25 ตำแหน่ง ประกอบด้วย จุดตัดกับถนนสายหลัก จำนวน 7 ตำแหน่ง ได้แก่ ทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์(ถนนศรีนครินทร์และถนนพระราม 9) (กม.0+000) ทางแยกต่างระดับทับช้าง (ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9) (กม.6+225) ทางแยกต่างระดับร่มเกล้า (กม.10+435) ทางแยกต่างระดับสุวรรณภูมิ (กม.12+460) ถนนลาดกระบัง (กม.12+460) ทางเข้า-ออก ICD ลาดกระบัง (กม.12+947) และถนนฉลองกรุง (กม.15+472) และตามแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 18 แห่ง ได้แก่ ขอยกรุงเทพกรีธา 8 (กม.1+290 ซ้ายทาง) ขอยพัฒนาการ 53 (กม.1+291 ขวาทาง) ขอยเข้าหมู่บ้านเดอะเมโทร และมหาวิทยาลัยนานาชาติแอสแตมฟอร์ด (กม.2+103 ขวาทาง) ขอยเข้าโรงเรียนอิสลามศาสนพันธ์/มัสยิดอัลฮาลาวี (กม.2+440 ขวาทาง) ทางเข้าโรงเรียนสุเหร่าบ้านม้า (กม.3+150 ขวาทาง) ขอยอ่อนนุช 65 (กม.3+875 ขวาทาง) ขอยกรุงเทพกรีธา 20 (กม.4+309 ซ้ายทาง) ทางเข้าโรงเรียนสุเหร่าทับช้าง (กม.5+110 ขวาทาง) ขอยกรุงเทพกรีธา 32 (กม.5+434 ซ้ายทาง) ถนนกรุงเทพกรีธา (กม.6+225 ซ้ายทาง) ถนนพัฒนาชนบท 3 (กม.8+088 ซ้ายทาง) ถนนพัฒนาชนบท 2 (กม.8+122 8+500 และ 8+761 ซ้ายทาง)	ทางแยกต่างระดับร่มเกล้า ทางแยกต่างระดับสุวรรณภูมิ ถนนลาดกระบัง ทางเข้า-ออก ICD ลาดกระบัง และถนนฉลองกรุง รวมทั้งทางแยกเข้า-ออกถนนสายรองของชุมชนตามแนวเส้นทางโครงการ อย่างไรก็ตามเนื่องจากปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นจากกิจกรรมการขนส่งของโครงการมีปริมาณไม่มาก และผลกระทบจะเกิดขึ้นเฉพาะช่วงที่มีการขนส่งเครื่องจักรและวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างเท่านั้น ผลกระทบดังกล่าวจะเกิดขึ้นเฉพาะช่วงที่มีการขนส่งเครื่องจักรและวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างเท่านั้น ซึ่งในการก่อสร้างไม่ได้ดำเนินการขนส่งทั้งวัน ดังนั้นจึงคาดว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับปานกลาง 2. ผลกระทบจากกิจกรรมบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง : การก่อสร้างทางยกระดับและทางขึ้น-ลง ทางยกระดับของโครงการจะดำเนินการในเขตทางของถนนเดิมและจำเป็นต้องกันแนวเขตการก่อสร้าง ส่งผลให้ช่องทางจราจรแคบลงและเป็นอุปสรรคต่อการสัญจรและเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้รถใช้ถนนได้ นอกจากนี้อาจมีการรบกวนของเศษวัสดุจากโครงสร้างทางยกระดับและก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนและคนเดินเท้าที่สัญจรผ่านอาจได้รับอันตรายโดยเฉพาะบริเวณจุดตัดถนนสายหลักเป็นบริเวณที่มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงและมีปริมาณการจราจรค่อนข้างหนาแน่น ดังนั้นคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับสูง ส่วนทางแยกเข้า-ออกถนนท้องถิ่นตามแนวเส้นทางโครงการ ไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างบนถนนดังกล่าวโดยตรง และมีปริมาณจราจรน้อยกว่าถนนสายหลัก	บริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ ทางเชื่อมเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และทางขึ้น-ลง ลาดกระบัง เพื่อป้องกันการตกหล่นของเศษวัสดุก่อสร้างลงสู่ถนนด้านล่าง	

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ขอยอมอเตอร์เวย์ 4 (กม.10+370 ขวาทง) ขอยอมอเตอร์เวย์ 6 (กม.10+436 ขวาทง) ขอย่อจันท์แสงสุก (กม.12+830 ซ้ายทาง) ทางเข้าสถาบันเทคโนโลยีลาดกระบัง (กม.14+465 ขวาทง) ขอย่อเข้าบ. มนต์ ทรานสปอร์ต (กม.14+600 ซ้ายทาง) ถนนคุ้มเกล้า (กม.15+400 ซ้ายทาง) รวมทั้งจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่เป็นทางแยกเข้า-ออกถนนสายรองของชุมชนตามแนวเส้นทางโครงการ	ระยะดำเนินการ ทางยกระดับของโครงการจะส่งผลให้ผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทาง อย่างไรก็ตาม หากใช้ความเร็วในการขับที่สูงจะเพิ่มความเสี่ยงและความรุนแรงของอุบัติเหตุได้ นอกจากนี้เมื่อมีการใช้ถนนโครงการมากขึ้นย่อมเกิดปัญหา เช่น การชำรุดของผิวจราจรของโครงการ การชำรุดเสียหายไปตามระยะเวลาการใช้งานของเส้นทางเส้นจราจร ป้ายบอกทาง สัญลักษณ์ต่าง ๆ เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้ อย่างไรก็ตามโครงการมีกำหนดระยะเวลาในการบำรุงรักษาทาง ดังนั้นผลกระทบคาดว่าจะอยู่ในระดับต่ำ ส่วนงานบำรุงรักษาทางในระยะต่าง ๆ เป็นการดูแลและบำรุงรักษาถนนให้สามารถใช้งานได้ ซึ่งมีการปิดพื้นที่ซ่อมแซม แต่เป็นระยะเวลานั้น ๆ และไม่ได้เกิดขึ้นบ่อยครั้ง ดังนั้นคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ - ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด - จัดให้มีหน่วยงานกู้ภัยเพื่อให้ความช่วยเหลือผู้ใช้เส้นทางกรณีเกิดอุบัติเหตุ หรือกรณีรถเกิดขัดข้อง โดยมีศูนย์ควบคุมกลาง (Central Control Building: CCB) ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการประสานงาน เพื่อคอยให้บริการแก่ผู้ใช้ทางตลอด 24 ชั่วโมงและมีกล้องวงจรปิด (CCTV) ตรวจสอบสภาพจราจรและเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นบนทางยกระดับ และโทรศัพท์ฉุกเฉิน ติดตั้งทุก ๆ 1 กิโลเมตร เพื่อเป็นช่องทางติดต่อสื่อสารกับศูนย์ควบคุมฯ ตลอดแนวเส้นทาง	ระยะดำเนินการ -
4.6 ผู้ใช้ทาง สัดส่วนยานพาหนะบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณพื้นที่โครงการ ส่วนใหญ่เป็นรถยนต์นั่งน้อยกว่า 7 คน (ร้อยละ 87.53) รองลงมาเป็นรถบรรทุก 6-10 ล้อ (ร้อยละ 9.10) และรถยนต์นั่งมากกว่า 10 ล้อ (ร้อยละ 3.37) โดยการเดินทางส่วนใหญ่เป็นการเดินทางเพื่อไป-กลับ ที่ทำงาน คิดเป็นร้อยละ 43.39 รองลงมา คือ การเดินทางเพื่อไป-กลับ ท่องเที่ยว/พักผ่อน คิดเป็นร้อยละ 30.55 การเดินทางเพื่อไป-กลับ กิจกรรมส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 22.32 การเดินทางเพื่อขนส่งสินค้า จำนวนคิดเป็นร้อยละ 3.62 และการเดินทางเพื่อไป-กลับสถานศึกษา คิดเป็นร้อยละ 0.12) การเดินทางบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 มีความเร็วเฉลี่ยอยู่	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ผลกระทบต่อระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง กิจกรรมการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สิ่งกีดขวาง และการขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้าง กิจกรรมงานก่อสร้างทางชั่วคราว/ทางเบี่ยงชั่วคราว การก่อสร้างทางระบายน้ำชั่วคราว งานแผ้วถาง/ปรับพื้นที่ งานดินถมคันทาง งานขนย้ายวัสดุต่าง ๆ งานต่อความยาว/ก่อสร้างท่อระบายน้ำ งานก่อสร้างทางยกระดับ งานก่อสร้างโครงสร้างชั้นทาง งานลาดยางผิวทาง และงานก่อสร้างสัญญาณไฟจราจรและระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการใช้เวลาเดินทาง โดยส่วนมากก่อให้เกิดผลกระทบกีดขวางการเดินทางของผู้สัญจรไปมาส่งผลให้ผู้ใช้ทางต้องชะลอความเร็ว	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งและอุบัติเหตุและความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง -

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ในช่วง 30-60 กิโลเมตร/ชั่วโมง โดยเข้าเมืองมีความเร็วเฉลี่ยน้อยกว่าชานนอกเมือง	เพื่อความปลอดภัย และใช้เวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะการขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้างของโครงการจะใช้เส้นทางจราจรเดียวกับผู้ใช้ทางทั่วไป ทำให้ผู้ใช้ทางต้องชะลอความเร็วในการขับขี่เพื่อความปลอดภัย ทำให้ต้องใช้เวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้น กิจกรรมต่างๆ ดังกล่าวจะใช้ระยะเวลาในการดำเนินกิจกรรมค่อนข้างนาน กิจกรรมเกิดขึ้นเป็นช่วง ๆ ตลอดแนวเส้นทาง ดังนั้น ผลกระทบต่อผู้ใช้ทางจะอยู่ในระดับปานกลาง		
	ระยะดำเนินการ ● ผลกระทบต่อระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ผลกระทบที่เกิดขึ้นในระยะนี้จะเป็นผลกระทบในด้านบวก เนื่องจากรูปแบบ/โครงสร้างถนนเมื่อสร้างแล้วเสร็จถูกต้องตามมาตรฐานและมีความปลอดภัย ทำให้การคมนาคมบนถนนโครงการสะดวกรวดเร็วขึ้น ประหยัดเวลาในการเดินทาง ประหยัดน้ำมันและประหยัดค่าใช้จ่ายมากขึ้น จึงกำหนดให้ผลกระทบเป็นด้านบวกในระดับสูง	ระยะดำเนินการ - ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งและอุบัติเหตุและความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด	ระยะดำเนินการ -
4.7 โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม พื้นที่ศึกษาในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบโบราณสถานและสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ จำนวน 20 แห่ง ดังนี้ 1. ประเภทแหล่งโบราณสถาน/แหล่งโบราณคดี จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ วัดสังฆราชา และคลองประเวศบุรีรมย์ 2. ประเภทวัด วัดร้าง ศาสนสถาน จำนวน 12 แห่ง ได้แก่ มัสยิดยามีอุ้นฮิดฮาด (หัวหมากใหญ่) มัสยิดอัลฮาลวี	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง กิจกรรมในระยะนี้ ได้แก่ งานเตรียมพื้นที่ การรื้อย้ายสิ่งกีดขวาง งานขนส่ง/ขนย้ายเครื่องจักรและวัสดุ งานก่อสร้างทางยกระดับ/ทางแยกต่างระดับ/ถนนระดับดิน โดยใช้เครื่องจักรและอุปกรณ์ขนาดใหญ่จะก่อให้เกิดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนมีรายละเอียดดังนี้ 1. คุณภาพอากาศ สำหรับการประเมินคุณภาพอากาศในเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง บริษัทที่ปรึกษาได้	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ในระหว่างก่อสร้าง หากพบหลักฐานทางโบราณคดีเพิ่มเติมไม่ว่าจะเป็นชิ้นส่วนโบราณวัตถุหรือศิลปวัตถุใด ๆ ผู้ปฏิบัติงานจะต้องหยุดดำเนินการทันทีและแจ้งให้กรมทางหลวงและกรมศิลปากรให้ทราบโดยเร่งด่วน เพื่อที่จะได้พิจารณาหาแนวทางในการดำเนินการต่อไป โดยไม่ให้เกิดความเสียหายต่อฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งทั้งด้านการอนุรักษ์และพัฒนา	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง -

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(บ้านม้าล่าง) มัสยิดดารุลมุณีร์ (บ้านม้าบน) มัสยิดเนี้ยะมาตุลอิสลาม มัสยิดดารุนนาอิม (ทับช้างล่าง) มัสยิดกมาลุลอิมาน (ปากคลองทับช้าง) วัดคุณแม่จันทร์ วัดลานบุญ วัดลาดกระบัง วัดปลูกศรโพธิ์ วัดแม่พระประจักษ์เมืองสุรต และวัดสุทธาโกชน 3. ประเภทพิพิธภัณฑ์ สถาปัตยกรรม พระราชวัง จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ พิพิธภัณฑ์ปราสาท และพิพิธภัณฑ์ท้องถิ่นกรุงเทพมหานคร เขตลาดกระบัง (วัดสุทธาโกชน) 4. ประเภทอนุสาวรีย์ อนุสรณ์สถาน หลักเมือง จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ พระบรมราชานุสาวรีย์รัชกาลที่ 4 (สจล.) อนุสาวรีย์เจ้าคุณทหาร และอนุสาวรีย์หลวงพรต-ท่านเลี่ยม 5. ประเภทย่านชุมชนเก่า จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ ชุมชนหลวงพรต-ท่านเลี่ยม (ตลาดหัวตะเข้)	ใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ (Mathematical Model) CALINE 4 เพื่อคาดการณ์ค่าความเข้มข้นของสารมลพิษในบรรยากาศที่ถูกระบายจากอุปกรณ์เครื่องจักรและการเปิดหน้าดิน โดยแบบจำลองนี้ทางสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ แนะนำสำหรับโครงการประเภทการก่อสร้างทางหลวงหรือทางพิเศษ ซึ่งมีสมมติฐานในการประเมินให้มีการระบายมลสารทางอากาศด้วยค่าคงที่ (Emission Factor) ทุกดัชนีมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำ 2. เสี่ยง การประเมินผลกระทบในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง จะใช้แบบจำลองประกอบการประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้น รายละเอียดองค์ประกอบที่ต้องนำมาพิจารณาในการประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้น ได้แก่ ระดับเสียงพื้นฐาน ระดับเสียงจากอุปกรณ์และเครื่องจักรกลที่ใช้ในการก่อสร้าง และระดับเสียงจากการจราจร โดยแยกประเมินเป็นรายกิจกรรม พบว่าค่าระดับเสียงในเวลา 24 ชั่วโมง ที่เกิดขึ้น ณ บริเวณโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรมที่สำรวจพบในพื้นที่ทั้งหมด 16 แห่ง มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดผลกระทบด้านเสียงจึงอยู่ในระดับต่ำ และพบว่ามี 4 แห่ง ได้แก่ มัสยิดยามีอันฮิดฮาด (หัวหมากใหญ่) ,พิพิธภัณฑ์ปราสาท ,มัสยิดอัลอ้าววี (บ้านม้าล่าง) และคลองประเวศบุรีรมย์ ที่มีค่าเกิน 70 เดซิเบลเอ ผลกระทบด้านเสียงจึงอยู่ในระดับปานกลาง	- หากพบว่าเกิดความเสียหายต่อโบราณสถานและสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์อันเนื่องมาจากกิจกรรมของโครงการ ทางโครงการจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบความเสียหายนั้น รวมทั้งจะต้องแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พร้อมกับจัดหาผู้เชี่ยวชาญเข้ามาตรวจสอบ และหาแนวทางการแก้ไขและป้องกันผลกระทบที่เกิดขึ้นในระยะยาวต่อไป - กำหนดให้มีการฉีดพรมน้ำในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเป็นระยะเพื่อเป็นการป้องกันฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง ซึ่งอาจส่งผลให้โบราณสถานเสื่อมคุณค่า <u>มาตรการเฉพาะพื้นที่</u> - ให้หลีกเลี่ยงการก่อสร้างฐานราก ตอม่อ หรือสิ่งก่อสร้างใด ๆ ลงในส่วนหนึ่งส่วนใดของคลองประเวศบุรีรมย์ - ฐานรากหรือตอม่อที่อยู่ใกล้กับคลองประเวศบุรีรมย์มากที่สุดควรมีระยะห่างจากขอบฐานรากไปถึงตลิ่งคลองไม่น้อยกว่า 5 เมตร	

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	3. ความสั่นสะเทือน การประเมินผลกระทบจะเป็นการคาดการณ์ระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างเนื่องจากเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง ณ บริเวณแหล่งโบราณคดี-โบราณสถาน โดยการคำนวณระดับความสั่นสะเทือนได้อ้างอิงจาก “Transit Noise and Vibration Impact Assessment, US.EPA (1995)” และเนื่องจากความสั่นสะเทือนเป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นเฉพาะช่วงที่เกิดเหตุการณ์และไม่มีผลกระทบของผลกระทบในระยะยาว จึงแยกประเมินผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจากการตอกเสาเข็มแยกจากอุปกรณ์การก่อสร้างอื่น ๆ ผลกระทบต่อความเสียหายจึงไม่มีผลกระทบ สำหรับผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจากรถบรรทุกขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างที่วิ่งผ่านบนถนนในแนวเส้นทางโครงการ เมื่อเปรียบเทียบกับประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร พบว่า ระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกประเภทอาคาร ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นด้านความสั่นสะเทือนคาดว่าจะอยู่ในระดับต่ำมาก		
	ระยะดำเนินการ 1. คุณภาพอากาศ การประเมินผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ จะพิจารณาผลกระทบจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงของยานพาหนะบนทางยกระดับของโครงการ ร่วมกับผลกระทบจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงของยานพาหนะบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และการเผาไหม้เชื้อเพลิงของ	ระยะดำเนินการ -	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา -

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ห้วงรถจักรดีเซล โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ CALINE 4.0 ผลการประเมินสารมลพิษหลักที่เกิดจากยานพาหนะ ได้แก่ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ฝุ่นละอองรวม และฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) ณ บริเวณโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรมที่สำรวจพบในพื้นที่ทั้งหมด 20 แห่ง พบว่า ค่าความเข้มข้นของทุกมลสารในทุกช่วงปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2574-2604 มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน 2. เสี่ยง ค่าระดับเสียงในเวลา 24 ชั่วโมง ในปี พ.ศ. 2574 - 2604 จากการจราจรบนทางยกระดับของโครงการและจากทางพิเศษหมายเลข รวมกับค่าระดับเสียงจากโครงการข้างเคียง (รถไฟดีเซลและรถไฟฟ้า Airport Rail Link) และค่าระดับเสียงพื้นฐาน ทำให้ค่าระดับเสียงในระยะดำเนินการ เมื่อเปรียบเทียบกับผลการประเมินกับประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปที่กำหนดให้ค่าระดับเสียงต้องไม่เกิน 70.0 เดซิเบลเอ พบว่า ค่าระดับเสียงในเวลา 24 ชั่วโมง ณ บริเวณโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม มีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐานทั้งสิ้น 3 แห่ง ได้แก่ มัสยิดยามีอันฮัดฮาด (หัวหมากใหญ่) พิพิธภัณฑ์ปราสาท และคลองประเวศบุรีรมย์ ดังนั้นจึงมีผลกระทบอยู่ในระดับสูง ทั้งนี้ผลกระทบหลักในพื้นที่โครงการมาจากการจราจรบนทางพิเศษหมายเลข 7 โดยเมื่อพิจารณาเฉพาะค่าระดับ		

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	เสี่ยงจากการจราจรบนทางยกระดับของโครงการ พบว่า ล้วนมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกจุดสังเกต 3. ความสั่นสะเทือน เมื่อพิจารณาระดับผลกระทบตาม Richter และ Meiser และประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร พบว่า ระดับความสั่นสะเทือนจากรถบรรทุกอยู่ในระดับ “ไม่สามารถรับรู้ได้” ทั้งนี้ระดับความสั่นสะเทือนในทุกกรณีไม่มีผลกระทบใด ๆ ต่ออาคาร สำหรับความสั่นสะเทือนบนทางยกระดับของโครงการ ความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นบนทางยกระดับจะกระจายลงสู่โครงสร้างตอม่อและลงสู่พื้นดินผ่านทางเสาเข็มซึ่งมีความลึกมาก จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ		
4.8 สุนทรียภาพ ทัศนียภาพ และการท่องเที่ยว สภาพภูมิทัศน์ปัจจุบันของพื้นที่บริเวณแนวเส้นทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ทั้งสองฝั่งทางพบว่า เป็นพื้นที่อยู่อาศัย ได้แก่ ชุมชน หมู่บ้านจัดสรร ตลอดจนสถานศึกษา ศาสนสถาน สถานประกอบการ อุตสาหกรรมและคลังสินค้า และพื้นที่ว่างที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ จากการสำรวจพบสถานที่ที่ควรระมัดระวังผลกระทบด้านทัศนียภาพ ซึ่งเป็นอาคารที่มีความสวยงามและมีความสำคัญต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ มัสยิดยามีอันฮิดฮาด (ขวาทาง) มัสยิดอัลฮาลาวี (บ้านม้า) (ขวาทาง) มัสยิดดารุลมุณีร์ (ซ้ายทาง) และพระบรมราชานุสาวรีย์พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดชฯ พระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 ในบริเวณ	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> - <u>แนวเส้นทางโครงการ (กม.0+000-15+800)</u> กิจกรรมที่คาดว่าจะสร้างผลกระทบต่อทัศนียภาพ ได้แก่ การรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง กิจกรรมการแผ้วถาง/ปรับพื้นที่การตัดฟันต้นไม้ การถมดิน การขุดเจาะฐานราก งานเตรียมพื้นที่ในพื้นที่เขตทางที่จะก่อสร้างตามแนวเกาะกลางระหว่างถนนคู่ขนานและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 จะทำให้พื้นที่ดำเนินการดังกล่าวมีสภาพเป็นพื้นที่เปิดโล่งและสิ่งปลูกสร้าง/สิ่งกีดขวางที่ถูกรื้อย้าย หากถูกเก็บกองไว้อย่างไม่เป็นระเบียบบริเวณพื้นที่ก่อสร้างหรือริมเขตทางจะก่อให้เกิดทัศนียภาพที่ไม่สวยงาม การดำเนินการในระยะนี้จะมีการนำเครื่องมือเครื่องจักรต่าง ๆ เข้าไปในพื้นที่	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> - ติดตั้งรั้วกันเขตพื้นที่ก่อสร้างทางยกระดับ และทางขึ้น-ลงทางยกระดับ และมีผ้าใบที่บดามบนบริเวณพื้นที่ก่อสร้างสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร - บริเวณพื้นที่เก็บกองวัสดุก่อสร้างของโครงการ และวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง จะต้องรักษาความสะอาด จัดเก็บให้เป็นระเบียบเรียบร้อยและมีผ้าใบปกคลุมให้มิดชิด - หลังการก่อสร้างแล้วเสร็จต้องขนย้ายอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง รวมทั้งเศษวัสดุก่อสร้างออกจากพื้นที่ให้หมด และปรับสภาพพื้นที่ที่ก่อสร้างและบริเวณที่กองวัสดุก่อสร้างให้สะอาดเรียบร้อย ไม่ให้มีเศษวัสดุก่อสร้างเหลือทิ้งไว้ตามแนวเส้นทางโดยเด็ดขาด	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> -

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
พื้นที่ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง	มีการกองวัสดุสำหรับงานก่อสร้าง รวมทั้งกิจกรรมต่าง ๆ จะก่อให้เกิดเศษวัสดุเหลือทิ้งจากการก่อสร้างตลอดแนวเส้นทางโครงการในช่วง กม.0+000 ถึง กม.15+800 อย่างไรก็ตามผลกระทบจะเกิดขึ้นเฉพาะตามแนวพื้นที่ก่อสร้างซึ่งใช้พื้นที่ดำเนินการไม่มาก และมีระยะเวลาการเกิดผลกระทบในช่วงระยะเวลาสั้น ๆ ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ - ทางขึ้น-ลง บริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ และทางเชื่อมบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ งานก่อสร้างฐานรากและตอม่อของทางแยกต่างระดับงานก่อสร้างและติดตั้งชิ้นส่วนคานและพื้น จะก่อให้เกิดโครงสร้างที่สูงจากพื้นที่ดิน ทำให้มีการเปลี่ยนแปลงมุมมองเกิดขึ้นในบริเวณที่มีการก่อสร้าง โดยกิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ ทางเชื่อมเข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และทางขึ้น-ลงลาดกระบัง จะส่งผลให้ภูมิทัศน์บริเวณดังกล่าวเปลี่ยนแปลงจากสภาพพื้นที่เดิมไปเป็นพื้นที่ก่อสร้างทางพิเศษ เมื่อพิจารณาสภาพพื้นที่โดยรอบทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ (กม.0+600) พบว่าเป็นพื้นที่ว่าง อาคารบ้านเรือน ร้านค้าและสถานประกอบการ ไม่มีอาคารที่เป็นสถานที่สำคัญที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์หรือสถานที่ที่มีภูมิทัศน์โดดเด่น และบริเวณริมถนนและทางเท้าตลอดแนวถนนที่ล้อมรอบพื้นที่ทางแยกต่างระดับมีการปลูกไม้ยืนต้นเพื่อเป็นแนวบังสายตาอยู่เดิม ประกอบกับเขตของการได้รับผลกระทบเกิดขึ้นเฉพาะบริเวณพื้นที่ก่อสร้างทางขึ้น-ลง ซึ่งใช้พื้นที่ดำเนินการไม่มาก และมี		

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ระยะเวลาการเกิดผลกระทบในช่วงที่มีกิจกรรมเท่านั้น ส่วนการก่อสร้างทางพิเศษของโครงการช่วงที่เข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กม.13+400) จะใช้พื้นที่ว่างบริเวณทางแยกต่างระดับสุวรรณภูมิเดิมซึ่งอยู่ในเขตทางของกรมทางหลวง ซึ่งการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง งานเตรียมพื้นที่เขตทางที่จะก่อสร้าง จะมีการตัดหรือย้ายต้นไม้ออก ทำให้สภาพภูมิทัศน์บริเวณดังกล่าวเปลี่ยนแปลงไปเป็นพื้นที่เปิดโล่ง จะก่อให้เกิดทัศนียภาพที่ไม่สวยงามโดยรอบบริเวณทางแยกต่างระดับสุวรรณภูมิ และบริเวณทางขึ้น-ลงบริเวณลาดกระบัง (กม.15+800) บริเวณนี้จะใช้พื้นที่เกาะกลางระหว่างทางคู่ขนานและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เช่นเดียวกับโครงสร้างทางพิเศษ ซึ่งการกองวัสดุสำหรับงานก่อสร้าง รวมทั้งเศษวัสดุเหลือทิ้งจากการก่อสร้าง หากถูกเก็บกองไว้อย่างไม่เป็นระเบียบบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จะก่อให้เกิดทัศนียภาพที่ไม่สวยงามต่อพื้นที่โดยรอบบริเวณสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง และรวมถึงผู้ใช้ทางที่ผ่านไปมาบริเวณ อย่างไรก็ตามในบริเวณนี้ทางพิเศษจะลดระดับลงจนเป็นถนนระดับดินในช่องจราจรที่เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สภาพพื้นที่โดยรอบเกือบทั้งหมดเป็นพื้นที่ว่าง และไม่พบกลุ่มชุมชนขนาดใหญ่ ดังนั้น จึงคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อสภาพภูมิทัศน์ในระดับปานกลาง		

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ระยะดำเนินการ • แนวเส้นทางโครงการ ทางพิเศษของโครงการบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการจะมีการต่อเชื่อมเส้นทางกับทางพิเศษศรีรัช โดยมีจุดขึ้นลงบริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ (กม.0+600) ซึ่งสภาพภูมิทัศน์เดิมบริเวณดังกล่าว เป็นสะพานและทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ ความสูงประมาณ 9 เมตร โครงสร้างทางพิเศษจะข้ามผ่านทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ อาจก่อให้เกิดการบดบังมุมมองของผู้ใช้ทางที่ผ่านไปมาบริเวณถนนศรีนครินทร์ แต่เนื่องจากสภาพพื้นที่บริเวณทางแยกต่างระดับเดิมมีสภาพเป็นโครงสร้างเสาและคานคอนกรีตของทางพิเศษศรีรัชและทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ ดังนั้นจึงคาดว่าโครงสร้างทางพิเศษของโครงการในบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการถึงทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์จะส่งผลกระทบต่อสภาพภูมิทัศน์ในระดับปานกลาง • สำหรับผลกระทบทางด้านทัศนียภาพในแง่ของการบดบังและลดคุณค่าทางสุนทรียภาพของสิ่งปลูกสร้างทางสถาปัตยกรรมที่อยู่ใกล้เคียงในแนวเส้นทางจำนวน 4 แห่ง สามารถประเมินเบื้องต้นได้ ดังนี้ 1. มัสยิดยามีอันฮิดฮาด (กม.1+020) ตั้งอยู่ทางด้านขวาห่างจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ประมาณ 20 เมตร มีความสูงของตัวอาคาร ประมาณ 20 เมตร โครงสร้างทางพิเศษจะตั้งอยู่ระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และถนนคูขนาน มีความสูง 20 เมตร ซึ่งโครงสร้างทางยกระดับจะตั้ง	ระยะดำเนินการ - ดูแลและบำรุงรักษาด้านไม้บริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ และทางเชื่อมเข้าสนามบินสุวรรณภูมิ ให้มีสภาพสมบูรณ์อยู่เสมอ หากพบว่ามีต้นไม้ตายต้องดำเนินการปลูกซ่อมหรือปลูกเสริมโดยเร็ว	ระยะดำเนินการ -

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ชนากับมลพิษสิ่งแวดล้อมให้ทำให้อาคารมลพิษซึ่งเป็นอาคารที่มีความสูง 20 เมตร และตั้งเป็นจุดเด่นในบริเวณดังกล่าวทางถูกลดทอนความโดดเด่นจากการที่มีโครงสร้างทางยกระดับตั้งอยู่ใกล้เคียง แต่อย่างไรก็ตามโครงสร้างทางยกระดับของโครงการไม่ได้บดบังมลพิษและปัจจุบันด้านหน้ามลพิษ มีการปลูกไม้ยืนต้นและไม้พุ่มริมทางเท้าเพื่อเป็นแนวบังสายตาและสามารถบดบังอาคารได้บางส่วน ดังนั้น จึงคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง 2. มลพิษอัลตราไว (บ้านม้า) (กม.3+210) ตั้งอยู่ทางด้านขวาห่างจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ประมาณ 35 เมตร มีความสูงของตัวอาคาร ประมาณ 18 เมตร โครงสร้างทางยกระดับจะตั้งอยู่ระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และถนนคู่ขนาน มีความสูง 20 เมตร ซึ่งโครงสร้างทางพิเศษจะตั้งขนานกับมลพิษสิ่งแวดล้อมให้อาคารมลพิษซึ่งเป็นอาคารที่มีความสูงถึง 18 เมตร และตั้งเป็นจุดเด่นในบริเวณดังกล่าวทางถูกลดทอนความโดดเด่นจากการที่มีโครงสร้างทางยกระดับตั้งอยู่ใกล้เคียง แต่อย่างไรก็ตามโครงสร้างทางพิเศษของโครงการไม่ได้บดบังมลพิษ และปัจจุบันด้านหน้ามลพิษมีการปลูกไม้ยืนต้นและไม้พุ่มริมทางเท้าเพื่อเป็นแนวบังสายตาและสามารถบดบังอาคารได้บางส่วน ดังนั้น จึงคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง 3. มลพิษดาร์ลุมนัร (กม.4+280) ตั้งอยู่ทางด้านซ้ายห่างจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ประมาณ		

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 10.4-1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	25 เมตร โครงสร้างทางยกระดับจะตั้งอยู่ระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และถนนคู่ขนาน มีความสูง 20 เมตร แต่เนื่องจากตัวอาคารของมัสยิดดารุลมุนิร์เป็นอาคาร 1 ชั้นที่มีความสูงของตัวอาคารไม่มาก (ประมาณ 5 เมตร) ประกอบกับด้านหน้ามัสยิดมีการปลูกไม้ยืนต้นและไม้พุ่มริมทางเท้าตลอดแนวรั้ว ซึ่งเป็นแนวบังสายตาและสามารถบดบังอาคารเป็นส่วนใหญ่อยู่แล้ว ดังนั้นจึงคาดว่าผลกระทบในระดับปานกลาง 4. พระบรมราชานุสาวรีย์พระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาอานันทมหิดล พระอัฐมรามาธิบดินทร (กม.15+500) ตั้งอยู่ด้านขวาห่างจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ประมาณ 75 เมตร มีความสูงประมาณ 5 เมตร โดยมีอาคารนวัตกรรมการศึกษาและหอพระราชประวัติพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาอานันทมหิดล พระอัฐมรามาธิบดินทร รัชกาลที่ 4 ตั้งล้อมรอบพระบรมราชานุสาวรีย์ โดยมีลักษณะเป็นอาคารเรือนไทยขนาด 2 ชั้น ความสูงตัวอาคารถึงหลังคาประมาณ 12 เมตร โครงสร้างทางพิเศษในบริเวณนี้จะตั้งอยู่ระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และถนนคู่ขนาน ซึ่งลดระดับลงมาเป็นระดับพื้นราบ บริเวณด้านหน้าประตู สจล. จึงคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง		

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

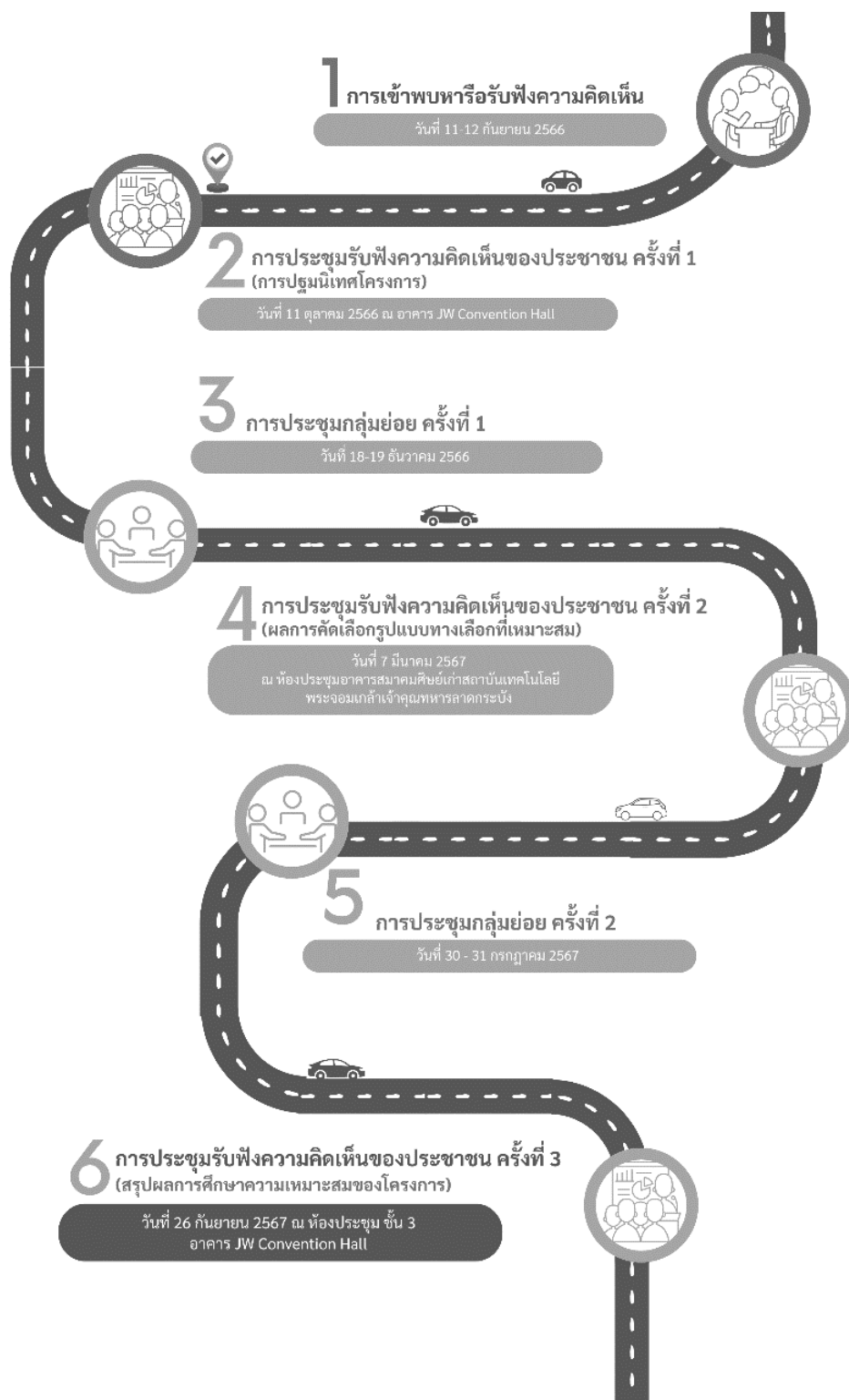
การดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วมในการเสนอความคิดเห็นข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะมาพิจารณาประกอบการศึกษาทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้เกิดการพัฒนาร่วมมือ ร่วมตัดสินใจโดยประชาชนในพื้นที่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

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

ทั้งนี้ ที่ผ่านมามีได้ดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน ดังนี้

- 1) เข้าพบหารือรับฟังความคิดเห็น เมื่อวันที่ 11 - 12 กันยายน 2566 กับหน่วยงานราชการในพื้นที่ ประกอบด้วย ผู้บริหารสำนักงานเขตบางกะปิ ผู้บริหารสำนักงานเขตสะพานสูง ผู้บริหารสำนักงานเขตสวนหลวง ผู้บริหารสำนักงานเขตลาดกระบัง และผู้บริหารสำนักงานเขตประเวศ โดยหน่วยงานราชการในพื้นที่พร้อมประชาสัมพันธ์โครงการให้กับประชาชน ทั้งนี้ ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าโครงการมีประโยชน์ต่อการบรรเทาปัญหาการถดถอยในพื้นที่และการพัฒนาโครงการควรส่งผลกระทบในการเวนคืนที่ดินของประชาชนน้อยที่สุด ดังรูปที่ 11.2-2
- 2) การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน 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 ผู้ว่าราชการพิเศษแห่งประเทศไทย 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)
- 3) การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 ตามพื้นที่กลุ่มเป้าหมาย เมื่อวันที่ 18 - 19 ธันวาคม พ.ศ. 2566 โดยได้รับเกียรติจาก นายเอนก โคตรพรมศรี ผู้อำนวยการกองจัดการสิ่งแวดล้อม การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วม ณ ห้องประชุมรวมทั้งสิ้น จำนวน 202 คน ประกอบด้วย ผู้แทนผู้ได้รับผลกระทบ ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ สถานประกอบการที่อาศัยอยู่สองข้างทางในระยะ 500 เมตร และประชาชน

- ทั่วไป โดยผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการ ดังข้อมูลใน QR code สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1
- 4) การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (ผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม) เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 7 มีนาคม พ.ศ. 2567 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมสมาคมศิษย์เก่าสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง 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 และสถานประกอบการที่อาศัยอยู่สองข้างทางในระยะ 500 เมตร และประชาชนทั่วไป โดยผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการ ดังข้อมูลใน QR code สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (ผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม)
- 5) การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 ตามพื้นที่กลุ่มเป้าหมาย เมื่อวันที่ 30 -31 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 โดยได้รับเกียรติจาก นายเอนก โคตรพรมศรี ผู้อำนวยการกองจัดการสิ่งแวดล้อม นายสุวิทย์สิทธิ์ ชมภูพันธ์ หัวหน้าแผนกประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กองจัดการสิ่งแวดล้อม และนายศิวักร ฉัตรชัยชูเกียรติ หัวหน้าแผนกพัฒนาโครงการทางพิเศษ 1 กองพัฒนาโครงการทางพิเศษ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วม ณ ห้องประชุมรวมทั้งสิ้น จำนวน 183 คน ประกอบด้วย ผู้แทนผู้ได้รับผลกระทบ ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ สถาบันการศึกษา และประชาชน สถานประกอบการที่อาศัยอยู่สองข้างทางในระยะ 500 เมตร และประชาชนทั่วไป โดยผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการ ดังข้อมูลใน QR code สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2



รูปที่ 11.2-1 แผนการมีส่วนร่วมของประชาชน



ผู้บริหารสำนักงานเขตบางกะปิ



ผู้บริหารสำนักงานเขตสะพานสูง



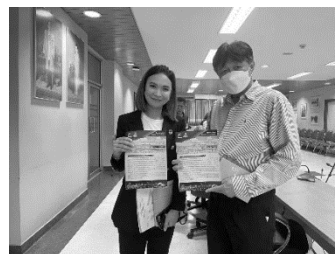
ผู้บริหารสำนักงานเขตสวนหลวง



ผู้บริหารสำนักงานเขตลาดกระบัง



ผู้บริหารสำนักงานเขตประเวศ



สมาชิกสภากรุงเทพมหานคร
เขตสะพานสูง

รูปที่ 11.2-2 เข้าพบหารือรับฟังความคิดเห็นกับหน่วยงานราชการในพื้นที่



QR code สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
ครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ)



QR code สรุปผลการประชุม
กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1



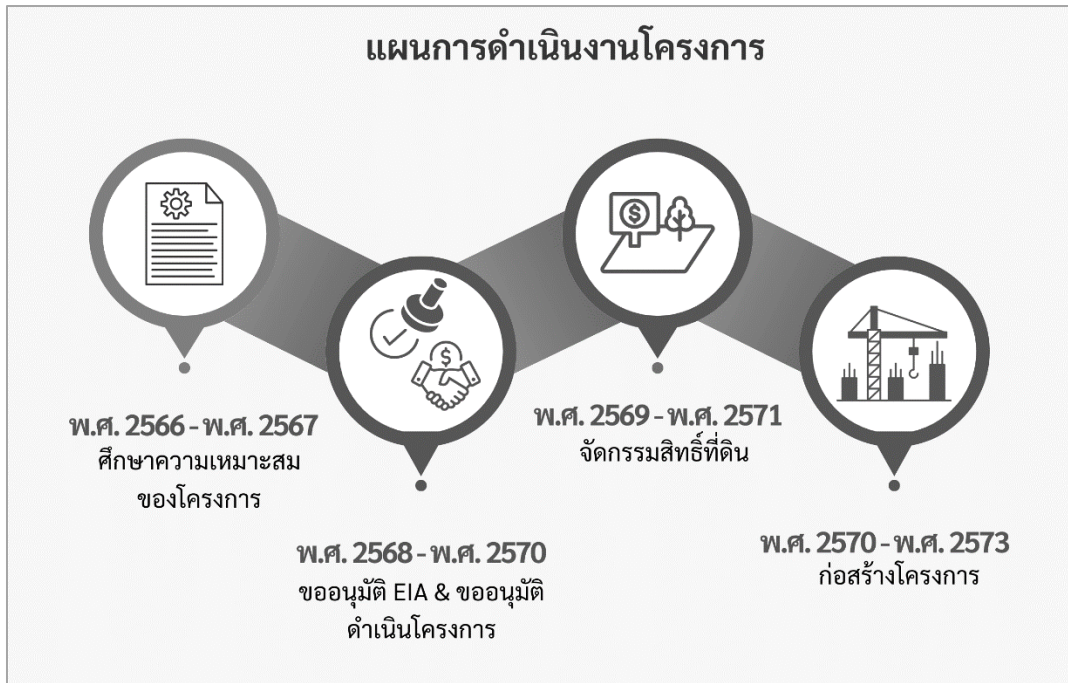
QR code สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
ครั้งที่ 2 (ผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม)



QR code สรุปผลการประชุม
กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

12. แผนการดำเนินงานโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การดำเนินโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีแผนการดำเนินงานตามขั้นตอนต่าง ๆ ทั้งการศึกษาความเหมาะสมและจัดทำรายงาน EIA การขออนุมัติ 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

