



ที่ วว 0804/ 13308

สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม
ซอยพญาสัตนะ 7 ถนนพระรามที่ 6
กรุงเทพฯ 10400

18 กันยายน 2541

เรื่อง ผลการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3

เรียน ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

- อ้างถึง 1) หนังสือ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ มท 5505/6674 ลงวันที่ 29 ตุลาคม 2540
2) หนังสือ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ มท 5505/1464 ลงวันที่ 16 เมษายน 2541

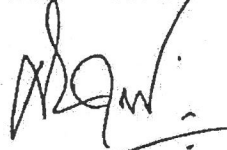
- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่นๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ ต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 ในการประชุมครั้งที่ 6/2541 เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2541
2. รายงานการประชุมคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ครั้งที่ 6/2541 เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2541
3. รายงานการประชุมคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ครั้งที่ 7/2541 เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2541

ตามหนังสือที่อ้างถึง 1 และ 2 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ส่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 ให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมพิจารณา และขอความร่วมมือสำนักงานฯ นำเสนอผลการพิจารณาตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ต่อไป ความละเอียดแจ้งแล้วนั้น

สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม ได้สรุปความเห็นเบื้องต้นสำหรับรายงานดังกล่าวเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการก่อสร้างพื้นฐานและโครงการอื่น ๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ ในการประชุมครั้งที่ 6/2541 เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2541 คณะกรรมการฯ มีมติ เห็นชอบในหลักการ และให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยส่งข้อมูลในส่วนที่ต้องชี้แจงเพิ่มเติมให้สำนักงานฯ พิจารณาตรวจสอบและสรุปความเห็นให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ทราบ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไป ซึ่งมีประเด็นข้อมูลเพิ่มเติมดังปรากฏรายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1 ทั้งนี้ สำนักงานฯ ได้แนบเอกสารรายงานการประชุม ครั้งที่ 6/2541 และการรับรองรายงานการประชุมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 ในการประชุมครั้งที่ 7/2541 เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2541 เพื่อทราบและใช้ประกอบการนำเสนอข้อมูลเพิ่มเติม ดังปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2 และ 3 ตามลำดับ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายศักดิ์สิทธิ์ ตรีเดช)

เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม

กองวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โทร. 2792792

โทรสาร 2785469

มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่นๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ ต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 ในการประชุม ครั้งที่ 6/2541 เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2541

มติคณะกรรมการ

เห็นควรเห็นชอบในหลักการ และให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยส่งข้อมูลในส่วนที่จะต้องชี้แจงเพิ่มเติมให้ สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมพิจารณาตรวจสอบและสรุปความเห็นให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯทราบ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไป ซึ่งมีประเด็นการเสนอข้อมูลเพิ่มเติม มีดังนี้

1. ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยลำดับความสำคัญของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือและสายใต้ ประกอบกับสภาพการลงทุนในสภาพเศรษฐกิจปัจจุบัน โดยเฉพาะการลงทุนโดยการทางพิเศษฯและรัฐร่วมสนับสนุน และการแสดงค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมรวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบ เพื่อแสดงถึงเหตุผลความจำเป็นของโครงการกับผลกระทบที่เกิดขึ้นกับค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการดังกล่าว

ซึ่งที่ประชุมมีความเห็นว่า ข้อมูลด้านเศรษฐกิจการลงทุน จะเป็นองค์ประกอบในการตัดสินใจในคณะรัฐมนตรีต่อไป

2. การที่โครงการมีสายทางผ่านหมู่บ้านและชุมชนหลายแห่ง ควรที่จะมีมาตรการเฉพาะสำหรับผลกระทบในแต่ละประเด็น สำหรับพื้นที่แต่ละแห่งให้ชัดเจน เนื่องจากสถานที่บางแห่งได้กำหนดมาตรการที่ได้รับผลกระทบหลักเท่านั้น แต่ไม่มีมาตรการสำหรับผลกระทบด้านอื่น ซึ่งพื้นที่ที่ไวต่อการได้รับผลกระทบหลักย่อมได้รับผลจากกิจกรรมโครงการด้านอื่นด้วย เช่น โรงเรียนอนุบาลชินวร มีมาตรการด้านติดตั้งกำแพงกันเสียงไว้เพียงประการเดียว ในขณะที่โรงเรียนดังกล่าวอยู่ใกล้กับจุดก่อสร้างและจุดขึ้นลงโครงการ เป็นต้น

จากประเด็นดังกล่าว ให้การทางพิเศษฯระบุรายละเอียดของแผนปฏิบัติการเพิ่มเติมให้ชัดเจนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับมาตรการในการลดผลกระทบด้านต่างๆ ที่เสนอไว้ในรายงานฯ เช่น ระยะเวลา ชนิด ขนาดหรือระยะทางที่จะดำเนินการมาตรการที่กำหนดไว้ จำนวนของอุปกรณ์ที่จะนำมาใช้สำหรับมาตรการลด

ผลกระทบด้านต่างๆ ซึ่งการทางพิเศษฯ ได้ให้ข้อมูลเพิ่มเติมในที่ประชุมและจะเสนอรายละเอียดเพิ่มเติมให้
สำนักงานพิจารณาต่อไป

3. ตามที่การทางพิเศษฯ ได้แสดงขั้นตอนและแผนภูมิการจ่ายค่าชดเชย และนำเสนอที่ประชุม
ได้ระบุเพียงว่าจะต้องเป็นธรรมและรวดเร็ว รวมทั้งเสนอมาตรการลดผลกระทบสำหรับผู้ที่กำลังอยู่ใน
สถานภาพการผ่อนชำระที่หักอาศัย นั้น อย่างไรก็ตาม ควรที่จะเสนอช่วงเวลาโดยประมาณที่ประชาชนจะ
ได้รับค่าชดเชยดังกล่าวในแต่ละขั้นตอนที่เสนอมาด้วย

อนึ่ง คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ได้ตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับดอกเบี้ยที่ประชาชนเสียไประหว่าง
การผ่อนชำระค่าที่ดินและบ้านไว้วันที่ประชุมด้วย ซึ่งการทางพิเศษฯ ได้ขอรับข้อสังเกตดังกล่าวไปพิจารณา
ต่อไป

4. ให้เสนอความเพียงพอของระบบระบายน้ำที่จะมารองรับกับปริมาณน้ำผิวดิน ที่เกิดจาก
โครงการ โดยเฉพาะในประเด็นของการอุดตันของทางระบายข้างเคียงโครงการ อันเนื่องมาจากการ
ก่อสร้างทางและทางด่วน เพื่อเป็นมาตรการเสริมระบบระบายน้ำของพื้นที่ข้างเคียงโครงการ เพราะ
การตอบแบบสอบถามประชาชนทราบว่ามีความวิตกเกี่ยวกับการระบายน้ำที่มีอยู่เดิม และตามที่เสนอใน
รายงานเป็นเพียงความสามารถในการระบายน้ำออกจากโครงการ

5. ให้การทางพิเศษฯ เพิ่มเติมข้อมูลด้านเสียง ดังนี้

5.1 ให้เพิ่มเติมข้อมูลระดับเสียงที่ขาดไปสำหรับการประเมินด้านเสียง อันได้แก่ บริเวณ
บ้านพักอาศัยสำนักงานปลัดกระทรวงกลาโหม ศูนย์ศึกษาและสาธิตอาชีวอนามัย และ ทางแยกกลางซาล ซึ่งบท
กล่าวถึงสภาพปัจจุบันกล่าวไว้ และเป็นบริเวณที่มีระดับเสียงสูงมาก

5.2 ให้ชี้แจงถึงความเป็นไปได้ในการก่อสร้างในเวลากลางคืน โดยจะต้องกำหนดมาตร
การให้ชดเชยในการเลือกและระบุกิจกรรมสำหรับสถานที่ที่ไวต่อการได้รับผลกระทบ การเลือกมาตรฐาน
ของเสียงเพื่อใช้คุ้มครองประชาชนที่จะมีในลักษณะของเสียงรบกวน พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการอื่นๆที่มี
เป็นไปได้อีก

ตารางรายการผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแผนแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และตรวจผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ		มาตรการป้องกันและแผนแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	
		ทิศทาง	ระดับ			
ทรัพยากรทางอากาศ	ช่วงเตรียมการก่อสร้าง / ระยะก่อสร้าง	ลบ	ปานกลาง	<p>การพึ่งกระจ่ายของฝุ่น ก๊าซจากท่อไอเสียพาหนะที่ใช้ในทางขนส่ง โดยเฉพาะในเขตและแนวสายทางดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • N1B, N3B, S1, S2B : TSP, NO_x, CO และ HC เพิ่มขึ้นเล็กน้อยแต่ก็ขึ้นอยู่กับระดับมาตรฐาน จึงมีผลกระทบต่อในระดับต่ำ • N2 : TSP มีผลกระทบต่อในระดับปานกลาง เนื่องจากสภาพเดิมมีปริมาณ TSP ที่เกินมาตรฐานอยู่แล้วในแนวสายทาง N2 เท่านั้น ส่วน NO_x, HC, CO ยังอยู่ในระดับมาตรฐานทุกแนวสายทาง 	<p>ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากคณะกรรมการจัดระบบจราจรทางบก และตามมาตรการลดผลกระทบระยะปฏิบัติการต่าง ๆ ตามมติคณะกรรมการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศในกรุงเทพมหานครและชุมชนในประเภทที่ขอมีรายละเอียดดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • การก่อสร้างเกี่ยวกับภาคการศึกษาที่อื่น รื้อถอนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ก่อสร้าง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะตั้งกระที่ภายในรั้วสูง อย่างน้อย 1 เมตร ทั้งหมด • ถัดมาที่พื้นที่ที่ถูกปิดอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง ภายในรั้วที่ รวมทั้งติดตั้งที่กึ่งกลางที่จะเกิดฝุ่นและละอองและติดตั้งปกคลุมกองวัสดุที่จะก่อให้เกิดฝุ่นและของเหลวที่กึ่งกลางในบริเวณพื้นที่โครงการ • กำจัดดิน พยายาม โคลน ที่ตกเต็มอยู่ที่รอบนอกบริเวณโดยรอบ นำมาถมทิ้งไว้ที่การดูดฝุ่น ตกค้างบริเวณกวาดเก็บเปียก • ตั้งเครื่องต้นแบบฝุ่นและระดมเครื่องมือ ก๊าซในรั้วที่ก่อนออกพื้นที่ 	<p>หากริเตอร์:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้ประกอบการ (TSP) - ผู้เกินกว่า 10 ไมครอน (PM10) - ทิศทางลมและความเร็วลม <p>สถานที่:</p> <ul style="list-style-type: none"> - โรงเรียนวัดทองสุพรรณ (N1B) - มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ (N1B) - โรงเรียนอนุบาลกัลยาวิทย์ (N2) - โรงเรียนคลองก้างจืด (N2) - โรงเรียนจิเวร (N3B) - โรงเรียนโสภณานุสรณ์ (N3B) - โรงเรียนหัวหมาก (N3B) - โรงเรียนพูนสิน (S1) - โรงเรียนรุ่งเรืองวิทยา (S2B) - โรงพยาบาลจุฬาราชวิทยาลัย (S2B) <p>การตรวจวัด : เฉพาะช่วงเวลาที่มีการก่อสร้าง 1 ครั้ง</p> <p>โดยวิธี</p> <ul style="list-style-type: none"> - High Volume Air Sampler สำหรับ TSP และ PM10 <p>ค่าใช้จ่าย : 130,000 บาท/การตรวจวัด</p>

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่างๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ		มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ รายละเอียด	
ทรัพยากรกายภาพ คุณภาพอากาศ (ต่อ)	ช่วงเตรียมการ ก่อสร้าง / ระยะก่อสร้าง (ต่อ)	ลบ	ปานกลาง	<p>มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> การเปิดฝักฝักถนนหรือรั้วโครงการ ให้ถึงขนาดเสร็จ แล้วต้องปิดผิวหน้าด้วยวัสดุขออนุมัติของกรมโยธา ไม่ควรรื้อให้แห้งแก่ลมพัดไปไหน ซึ่งการกระทำ ดังกล่าวอาจจะมีเสียงรบกวน 5.00 น. เพื่อป้องกัน กันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง เนื่องจาก รถยนต์ที่วิ่งผ่านไปมา การก่อสร้างถนนถนนจะต้องทำการล้างถนน ตลอดช่วงที่ทำการก่อสร้างในเวลากลางคืน อย่างบ่อยครั้งได้แก่ 4 วัน จัดอุปกรณ์กันฝุ่น (Mist) ในถนน รถบรรทุกที่ขนส่งอุปกรณ์ก่อสร้างและบรรทุก ดินทราย จะต้องมีการคลุมรถบรรทุกอย่างดี เมื่อได้รับการร้องเรียนผลกระทบจากการ ก่อสร้าง จะต้องเร่งดำเนินการแก้ไขทันที ทำการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองตามที่ตั้ง ไว้ในรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม จัดให้มีสิ่งรองรับวัสดุ ซึ่งอาจตกดินจากการ ดำเนินการก่อสร้างที่ระดับเหนือพื้นดิน หากมีการเปิดหน้าผิวดินเดิมให้ทำงานช่วง เท่าที่จำเป็น พื้นที่ผิวบริเวณที่ 1-2 ออก ก่อสร้างด้วย วัสดุขาว เช่น ขนแอสฟัลต์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ		มาตรการป้องกันและแผนแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	
ทรัพยากรทางคุณภาพอากาศ (ต่อ)	ช่วงเตรียมการก่อสร้าง / ระยะก่อสร้าง (ต่อ)	ลบ	ปานกลาง	<p>แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> ให้มีการประชาสัมพันธ์หรือส่งวัสดุออกจากรูที่โครงการ อย่างน้อยทุก 2 วัน ในระหว่างงานขุดเจาะจัดสิ่งปกคลุมของวัสดุหรือชะล้างด้วยน้ำที่มีชีวิต เพื่อป้องกันมิให้มีการฟุ้งกระจายของฝุ่น ปรับผิวถนนด้วยวัสดุที่แข็งแรง เช่น ทรายหรือซีเมนต์ หรือใช้ผ้าคลุมรถบรรทุก เช่น ยางแอสฟัลต์ หรือใช้ผ้าคลุมรถบรรทุกเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นในพื้นที่ที่มีการจราจร ใช้ผ้าคลุมบนเสาเข็มทุกต้นและบนเสาเข็มที่วางวางไว้ให้แห้ง จะมีความชื้นบนเสาเข็มโดยรอบเสาเข็ม และจะแห้งก่อนที่จะมีการตอกเสาเข็ม ในการเคลื่อนย้ายสิ่งของที่ตกลงมา ให้รีบเก็บกวาดในเวลารวดเร็ว ในการที่มีข้อขัดแย้งในการพิจารณาว่าปัญหาฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นในบริเวณการก่อสร้างมาจากการก่อสร้างหรือไม่ ให้ดำเนินการตรวจวัดด้วยเครื่องตรวจวัดฝุ่นละอองเป็นระยะครั้งต่อครั้ง ไม่เกิน 2 ชม. นาที (4 ชั่วโมง 50 นาที) และไม่เกินกว่า 3 ชม. นาที (5 ชั่วโมง 10 นาที) ในช่วงเวลาที่มีการก่อสร้าง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ		มาตรการป้องกันและแผนแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
		ทิศทาง	ระดับ			
ทรัพยากรอากาศ (ต่อ)	ระยะดำเนินการ	ลบ	ปานกลาง	<p>ความเข้มข้น CO</p> <p>สาเหตุ : ระดับค่า CO เฉลี่ยสูงสุด ปี พ.ศ. 2544 อยู่ในสาย N1B = 9 มก./ลบ.ม. ที่ระยะ 20 ม. จากแนวถึงกลางทางด้าน ระดับค่า CO เฉลี่ยสูงสุดปี พ.ศ. 2559 อยู่ในสาย N1B = 32 มก./ลบ.ม. ที่ระยะ 20 ม. จากแนวถึงกลางทางด้าน สาเหตุ : ระดับค่า CO เฉลี่ยสูงสุด ปี พ.ศ. 2544 อยู่ในสาย S1, S2B = 5 มก./ลบ.ม. ที่ระยะ 20 ม. จากแนวถึงกลางทางด้าน ระดับค่า CO เฉลี่ยสูงสุดปี พ.ศ. 2559 อยู่ในสาย S1, S2B = 9 มก./ลบ.ม. ที่ระยะ 20 ม. จากแนวถึงกลางทางด้าน สาเหตุ : ระดับค่า CO เฉลี่ยสูงสุดปี พ.ศ. 2544 อยู่ในสาย NO₂ สาเหตุ : ค่าเฉลี่ย 1 ชม. สูงสุดพบที่ N1B ในปี พ.ศ. 2544 = 353 มก./ลบ.ม. ที่ระยะ 20 ม. จากแนวถึงกลางทางด้าน ค่าเฉลี่ย 1 ชม. สูงสุดพบที่ N1B ในปี พ.ศ. 2559 = 1,070 มก./ลบ.ม. ที่ระยะ 20 ม. จากแนวถึงกลางทางด้าน</p>	<p>พหุมาตรการ : - High Volume Air Sampler สำหรับ TSP และ PM10</p> <p>- Gas Sample สำหรับ NO₂</p> <p>- Air Bag สำหรับ CO</p> <p>ค่าใช้จ่าย : 200,000 บาท/การตรวจวัด</p>	<p>พหุมาตรการ :</p> <ul style="list-style-type: none"> - TSP - PM10 - NO₂ - CO - ความเร็ว/ทิศทางลม <p>สาเหตุ : เมื่อก่อสร้างในฤดูฝนหรือฤดูหนาว</p> <p>ความถี่ : ปีละ 1 ครั้ง ในฤดูฝนหรือฤดูหนาว</p> <p>เหนือ (พ.ช.-ม.ค.) โดยแต่ละสถานีกำหนดตรวจวัดอย่างต่อเนื่อง 5 วัน รวมวันที่ตรวจ และวันหยุดเป็นระยะเวลา 3 ปี หากไม่พบการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญให้หยุดทำการตรวจวัดและเริ่มตรวจวัดใหม่ตามความเหมาะสม</p> <p>วิธีการ : - High Volume Air Sampler สำหรับ TSP และ PM10</p> <p>- Gas Sample สำหรับ NO₂</p> <p>- Air Bag สำหรับ CO</p> <p>ค่าใช้จ่าย : 200,000 บาท/การตรวจวัด</p>

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ส่งถึง		มาตรการป้องกันและแผนแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ระยะสั้น	ระยะยาว	
ทรัพยากรภาษา คุณภาพอากาศ (ต่อ)	ระยะดำเนินการ	ลบ	ปานกลาง สายได้ : ค่าเฉลี่ย 1 ชม. สูงสุดในปี พ.ศ. 2544 = 190 มคก./ลบ.ม. ที่ระยะ 20 ม. จากแนววิ่งกลางทางด่วน (ทั้ง S1 และ S2B) ค่าเฉลี่ย 1 ชม. สูงสุดในปี พ.ศ. 2559 = 430 มคก./ลบ.ม. ที่ระยะ 20 ม. จากแนววิ่งกลางทางด่วน (ทั้ง S1 และ S2B) โดยมาตรฐานเท่ากับ 330 มคก./ลบ.ม.	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
เสียง	ระยะก่อสร้าง	ลบ	ปานกลาง - แหล่งกำเนิดเสียงที่มักมีในระยะก่อสร้าง ได้แก่ อุปกรณ์หรือเครื่องจักรต่าง ๆ ที่ใช้และแรงจากรถอื่นที่เข้ามาจอดรอก่อสร้าง (รถบรรทุก ฯลฯ) - การก่อสร้างอาจมีขึ้นหลาย ๆ ชั้นทำในเวลาเดียวกันใช้อุปกรณ์หรือเครื่องจักรหลายอย่างพร้อมกัน ซึ่งบางบริเวณอาจมีผู้รับเสียงที่ไวต่อผลกระทบอยู่ใกล้เคียง อาจมีลักษณะเป็นระดับเสียงสูง และการกระแทกเสียงดังตามลักษณะงาน โดยจะมีคนเข้ามาชมชั่วคราว และอาจมีผลกระทบทางต่อผู้ที่มีความรู้สึกไวต่อเสียง ทำให้เกิดความรำคาญ ผลกระทบของเสียงในแหล่งแนวมีผลกระทบดังนี้ • N1B : มีผลกระทบต่อพื้นที่ชุมชน • N2 : มีผลกระทบต่อพื้นที่อยู่อาศัย	<p>การติดตามผลกระทบเสียง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปฏิบัติตาม พรก.กรมแผนการกรมเสียงเสียง และกฎกระทรวง มาตรการจราจร เสร็จตามที่ได้ - การจะ การขอพร เข้ม ภาฯพหวิคิน การออก การแยก หรือจะ ภาฯในรั้วที่ก่อสร้างให้ทำในช่วงเวลากลางวัน - ตรวจสอบสภาพเครื่องของรถขุด เครื่องจักร อุปกรณ์ ไม่ให้ก่อให้เกิดเสียงดังเกินมาตรฐาน - ไม่ควรมานำต้นไม้เล็กมาวางบนผิวถนน ในกรณีที่มีต้นไม้ต้นเล็กที่มีควมยากจนเป็นพิเศษ และมีขางรองที่ป้องกันเสียง - ทำการติดตามตรวจสอบระดับเสียงจากการก่อสร้าง - กำหนดระยะเวลาสำเนาโครงการที่ก่อให้เกิดเสียงดังอยู่ในช่วง 06.00-22.00 น. - กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังเกินกว่าจะยอมรับได้ จะต้องประกาศให้สาธารณชนทราบ โดยทั่วถึง

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่างๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ		มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
		ทิศทาง	ระดับ			
เสียง (ต่อ)	ระยะก่อสร้าง	ลบ	ปานกลาง	<ul style="list-style-type: none"> • N3B : ผลกระทบก่อกวนชุมชนที่กระจายตามแนวเขตชายทาง และสถานีเก็บน้ำ เช่น โรงเรียนอนุบาลนครราชสีมา ซึ่งจะได้วิมลผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้าง • S1 : มีผลกระทบต่อผู้รับเสียงในบริเวณชุมชนที่มีอยู่อย่างหนาแน่น • S2B : สถานที่หลักที่ได้รับผลกระทบทางด้านเสียง จากการก่อสร้างได้แก่ โรงเรียนรุ่งเรืองวิทยา โรงเรียนที่เห็นเพิ่มอนุสรณ์ และโรงพยาบาลจุฬารัตนประสาทไวย ไชยภูมิ ซึ่งอยู่ใกล้กับพื้นที่ก่อสร้างทางขึ้น-ลงทางด่วนและจุดสิ้นสุดทางด่วน 	<p>ควรมีมาตรการเพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียงต่อผู้ที่อยู่ในบริเวณก่อสร้างและในบริเวณใกล้เคียง เช่น ควรมีกำแพงกันเสียงแบบชั่วคราว สำหรับคนงานที่จำเป็นต้องทำงานอยู่บริเวณดังกล่าวมาเกิน 8 ชม. จะต้องใส่เครื่องป้องกันเสียง</p> <p>ระดับเสียงภายนอกอาคารบริเวณใกล้เคียงจะต้องมีการป้องกันมิให้ระดับเสียงในระหว่างการทำงานก่อสร้างห่างเกิน 70 เดซิเบล เอ</p> <p>ผลกระทบทางด้านเสียงและสภาวะแวดล้อมโดยทั่วไปจะทวีขึ้นเมื่อเชื่อมตอก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนเพื่ออยู่ในมาตรฐานของสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมกำหนด</p> <p>กิจกรรมการชะงะ การตอก การขุด การกระแทก ไม่ควรทำในเวลากลางคืน เพราะจะเกิดการรบกวนต่อประชาชน</p>	<p>ความถี่ : โดยทำการตรวจวัด 3 วัน อย่างต้นเบ่ง</p> <p>เมื่อมีการก่อสร้างผ่านสถานีที่กำหนด จำนวน 1 ครั้ง ทุก 12 เดือน</p> <p>วิธีการ : ตัวชี้วัดของ ISO 1996</p> <p>ค่าใช้จ่าย : 90,000 บาท/การตรวจวัด</p>

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่างๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ		มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ		
เสียง (ต่อ)	ระยะดำเนินการ	กับ	ต่ำ	<p>ผลกระทบด้านเสียง ในช่วงดำเนินการ ที่สำคัญบางกายนพท.เนวินการเคอีน ที่ ความเร็วแตกต่างกัน และระยะของ การเคลื่อนที่ที่สำคัญของทางด่วน ซึ่ง การได้รับผลกระทบจากเสียงในแต่ละ แนวสายทางนั้นมีดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • N1B : ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากเสียง รบกวนมากที่สุด คือ บริเวณ โรงเรียนชุมชนรวมทรัพย์ (64.2-65.5 dB(A)) • N2 : ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากเสียง รบกวนมากที่สุด คือ บริเวณ มัธยมวิไลอินท (59.2- 61.9 dB(A)) • N3B : ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากเสียง รบกวนมากที่สุด คือ บริเวณ โรงเรียนจิตรลดา (67.7-71.0 dB(A)) • S1 : โรงเรียนบางจากได้รับเสียง รบกวนมากที่สุด (58.3- 63.0 dB(A)) • S2B : โรงเรียนเรืองวิทย์วิทยาได้รับ รบกวนมากที่สุด (61.3- 65.4 dB(A)) 	<p>กำหนดเสียงสำหรับทางด่วน</p> <ul style="list-style-type: none"> • กำหนดเสียง ความถี่ของเสียงที่เกิดขึ้น ข้างบน (ultra-sonic) ทำด้วยวัสดุ Glass Reinforced Cement (GRC) หรือวัสดุอื่นที่มี คุณสมบัติเทียบเท่าหรือดีกว่า • บริเวณที่ควรจัดตั้งแนวกันเสียงมีดังนี้ สาย N3B : - โรงเรียนอนุบาลศรีอยุธยา (N3B) - โรงเรียนจิตรลดา (N3B) - โรงเรียนสวนสุนันทา (S1) ฯ - โรงเรียนเรืองวิทย์วิทยา (S2B) - โรงเรียนพินอินท (S2B) - โรงเรียนบางจากประสาทวิไลอินท (S2B) <p>ความถี่ :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัดอย่างต่อเนื่อง 72 ชั่วโมง ทุก ๆ 12 เดือน เป็นระยะเวลา 3 ปีแรก หากพบว่าผลการตรวจวัด ไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ ให้หยุดตรวจ วัดและพิจารณาตรวจวัดใหม่ตามความเหมาะสม วิธีการ : ด้วยวิธีของ ISO 1996 ค่าใช้จ่าย : 90,000 บาท/การตรวจวัด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ		มาตรการป้องกันและแผนแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
		ทิศทาง	ระดับ			
ความั่นสะเทือน	ระยะก่อสร้าง	ตาม	ต่ำ	<p>ความั่นสะเทือนที่เกิดจากกิจกรรมและอุปกรณ์ก่อสร้าง โดยส่วนใหญ่ตามแต่ระยะแนวสายทางดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - N1B : ได้ผลกระทบบ้าง เนื่องจากเดิมเป็นชุมชนค่อนข้างหนาแน่น และเป็นถนนหลักที่มีรถบรรทุกขนาดใหญ่ผ่าน - N2 : ความั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง อาจจะมีผลกระทบต่อประชาชนที่มีความรู้สึกไว โดยเฉพาะบริเวณกรมยุทธศาสตร์ทหารบก และหมู่บ้านเทพนครนิเวศน์ - N3B : มีผลกระทบต่อโรงเรียนอนุบาลศรีอโศก - S1 : ไม่มีผลกระทบเพิ่มขึ้นจากเดิมมากนัก - S2B : มีผลต่อกิจกรรมบางอย่างที่ไวต่อการสั่นสะเทือน 	<p>มาตรการป้องกันและแผนแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมจาก กจร. ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - การก่อสร้างบนผิวถนนไม่ควรมีแผ่นเหล็กมาวางแทนผิวถนน แต่เป็นการตีทับขึ้นต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาเท่าที่เสถียร และมีร่องเพื่อกันเสียงและความสั่นสะเทือน - วางแผนการลดผลกระทบด้านความั่นสะเทือนให้อยู่ในแบบตรรกะ - ทำการติดตามตรวจสอบความั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง - กำหนดระยะห่างระหว่างจุดกำเนิดความั่นสะเทือนกับผู้รับความั่นสะเทือนที่ไม่ก่อให้เกิดความเสียหาย - ศึกษาวิธีการและอุปกรณ์ที่เหมาะสม - กิจกรรมใดที่ก่อให้เกิดความั่นสะเทือนให้ค่าเงินในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น - บำรุงผิวการจราจรให้อยู่ในสภาพดีตลอดเวลา - ให้บรรเทาแรงที่ขึ้นกับกับความั่นสะเทือนของถนน สำหรับรถบรรทุกที่มีน้ำหนักมากจะต้องควบคุมความเร็ว - วางแผนการลดความั่นสะเทือน โดยให้เพิ่มเติมหรือเชื่อมต่อที่ก่อให้เกิดความั่นสะเทือนอยู่ในมาตรฐานที่ สศ. กำหนด 	<p>พหุมีเตอร์ :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Frequency of Transducer A and B - Peak Mode of Transducer A and B <p>สถานี :</p> <ul style="list-style-type: none"> - โรงเรียนอนุบาลศรีอโศก (N3B) - ศูนย์ฝึกและสถานีวิทยุวิทยุ (S2B) - โรงพศกทอญวประสาธาไฟฟโซอุปถัมภ์ (S2B) <p>ความถี่ : ตรวจวัด 3 วันอย่างต่อเนื่อง ในระยะก่อสร้าง</p> <p>ที่บันทึกผลรวมต่อค่าเฉลี่ย ในครั้งเดียววิธี Frequency and Peak Mode for each Transducer (A and B) by SINC(V)</p> <p>ค่าใช้จ่าย : 30,000 บาท/การตรวจวัด</p>

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมต่างๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ		มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
		ทิศทาง	ระดับ			
ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	ระยะดำเนินการ	ลบ	ต่ำ	<p>ความสั่นสะเทือนของเครื่องจักรที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่ของขุดเจาะ โดยขบวนการที่สั่นสะเทือนจากเครื่องจักรจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ใกล้เคียงใกล้เคียงกับพื้นที่ขุดเจาะ</p> <p>การสั่นสะเทือนของเครื่องจักรจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ใกล้เคียงใกล้เคียงกับพื้นที่ขุดเจาะ</p> <p>การสั่นสะเทือนของเครื่องจักรจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ใกล้เคียงใกล้เคียงกับพื้นที่ขุดเจาะ</p> <p>การสั่นสะเทือนของเครื่องจักรจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ใกล้เคียงใกล้เคียงกับพื้นที่ขุดเจาะ</p>	<p>การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากผลกระทบจากการจัดกิจกรรมต่างๆ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ภายในบริเวณขุดเจาะ ต้องมีร่องน้ำ และเอาใบพัดขนาดเล็กเพื่อรองรับน้ำจากกิจกรรมต่างๆ การก่อสร้างบนทางเดินเท้าในฤดูฝนจะต้องป้องกันไม่ให้ดินทรุดตัวและถมดินเพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วม <p>กำหนดให้พื้นที่ขุดเจาะก่อสร้างที่ใกล้ลำน้ำในช่วงฤดูฝน เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการพังทลายของดินในช่วงฤดูฝน</p> <p>จัดสร้างทางระบายน้ำชั่วคราวในเขตก่อสร้าง และติดตั้งเพื่อป้องกันปัญหาการพังทลายของดิน</p> <p>ห้ามมิให้คนงานทิ้งขยะมูลฝอยในลำน้ำหรือทิ้งสิ่งปฏิกูลในลำน้ำ</p>	<p>การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากผลกระทบจากการจัดกิจกรรมต่างๆ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ภายในบริเวณขุดเจาะ ต้องมีร่องน้ำ และเอาใบพัดขนาดเล็กเพื่อรองรับน้ำจากกิจกรรมต่างๆ การก่อสร้างบนทางเดินเท้าในฤดูฝนจะต้องป้องกันไม่ให้ดินทรุดตัวและถมดินเพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วม <p>กำหนดให้พื้นที่ขุดเจาะก่อสร้างที่ใกล้ลำน้ำในช่วงฤดูฝน เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการพังทลายของดินในช่วงฤดูฝน</p> <p>จัดสร้างทางระบายน้ำชั่วคราวในเขตก่อสร้าง และติดตั้งเพื่อป้องกันปัญหาการพังทลายของดิน</p> <p>ห้ามมิให้คนงานทิ้งขยะมูลฝอยในลำน้ำหรือทิ้งสิ่งปฏิกูลในลำน้ำ</p>
อุทกวิทยาที่ผิวดิน	ระยะก่อสร้าง	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	<p>ค่าใช้จ่าย : 60,000 บาท/การตรวจวัด</p>	

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่างๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ		มาตรการป้องกันและลดผลกระทบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
		ทิศทาง	ระดับ			
คุณภาพน้ำผิวดิน (ค่อ)	ระยะดำเนินการ	ไม่มี	ไม่มี	<ul style="list-style-type: none"> ไม่มีผลกระทบ ก่อมลพิษในโครงสร้างของโครงการ เช่น ก่อเขื่อนกั้นตลิ่ง (Pierps) จะมีการติดตั้งท่อระบายน้ำ (PVC) เพื่อระบายน้ำจากผิวการจราจรสู่ระบบระบายน้ำด้านล่างของชุมชนทางความและเชื่อมต่อกับระบบระบายน้ำของ กทม. ต่อไป การเพิ่มขึ้นของตะกอนจากการก่อสร้าง การลดลงของ DO อันเนื่องมาจากน้ำเสีย 		
คุณภาพน้ำ	ระยะก่อสร้าง	ลบ	ต่ำ	<ul style="list-style-type: none"> ในการก่อสร้างโครงการที่ใกล้กันแหล่งน้ำควร ดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง ไม่ควรให้มีการปลูกสร้างในรัศมี 1 เมตร จากแหล่งน้ำ ห้ามรับคลองไปตรวจวัดหาค่าขุ่นมาซึ่งกัน ใช้ทางด่วน ไม่ควรทำความสะอาดเครื่องมือต่าง ๆ ในแหล่งน้ำ ห้ามทิ้งขยะลงในแหล่งน้ำ ควรตรวจเครื่องมือและอุปกรณ์ทุก ๆ สัปดาห์ ควรมีแผนป้องกันการปล่อยน้ำ/กรดลงไปในแหล่งน้ำ แหล่งเก็บวัสดุต้องสร้างหรืออยู่ห่างจากแหล่งน้ำ อย่างน้อย 10 เมตร จัดสรรพื้นที่ให้เพียงพอและห่างจากแหล่งน้ำ อย่างน้อย 50 เมตร 	<p>พารามิเตอร์ :</p> <ul style="list-style-type: none"> ความลึก อุณหภูมิ ความเป็นกรด-ด่าง ความนำไฟฟ้า ออกซิเจนละลายน้ำ (DO) ของแข็งแขวนลอย (SS) น้ำมัน / ไขมัน <p>สถานที่ : (พ.ม. เหนือและท้ายน้ำจากจุดที่ขุ่นขึ้น)</p> <ul style="list-style-type: none"> คลองประปา คลองลาดพร้าว คลองแสนแสบ คลองลำโพง <p>ความถี่ : 1 ครั้ง ระหว่างการก่อสร้าง</p> <p>ข้ามคลอง และ 1 ครั้ง หลังการก่อสร้างข้ามคลอง</p> <ul style="list-style-type: none"> Thermometer สำหรับวัด อุณหภูมิ 	

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมต่างๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ		มาตรการป้องกันและแผนแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	
คุณภาพน้ำ (ต่อ)	ระยะก่อสร้าง	ลบ	ต่ำ	<ul style="list-style-type: none"> - ติดสร้างเขากั้นร่องรับน้ำจากที่พิทลงงาน - จัดหรั้ เหน้ที่น้ำตกนี้ เสียอย่างง่าย - ภายใ้เร็วที่ที่ ไ้ตรงยบบริวบทก่องสร้าง ต้องจัดให้ไว้ร่องน้ำและช่องขน ดเล็ก เพื่อรองรับน้ำที่เกิดจาก การราดน้ำและส้างร่องรคชนค้ชนเส่งวิทุด เมื่อปริ- มานน้ำมากเพียงพอสั่งุดไปก้าจัดซื้อข้อมต่อไป การก่อสร้างบนทางดินทำใ้ดินยุ่นจะต้องป้อง กั้นไม่ให้ดินตะกอนบนทางดินเ็นทำใ้ไปอุดช่อง ระบบน้ำ และเมื่อฝนหยุดกจะต้องเร่งระบบน้ำ บนทางดินเ็นทำ และบนถนนข้างเคียงใ้ให้เบคโดย เร็ว และกวาดเอา ดินตะกอนบนถนนออกทันที - ตรวจเช็คระบบน้ำที่เ็นเสียเบื้องต้นอย่างหม้เสมอ - ตรวจตราการจัดที่เพะอย่างมีประสิทธิภาพ
ระยะดำเนินการ	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากลักษณะของโครงการ จะมีผลกระทบที่เพียงแต่จะ เกิดฝุ่นแะเกะกั้ชจากกวาดรจร ซึ่งก็ถูกชะล้าง แะจะใ้ให้จึง เ็นใ้กับน้ำในข้างฤดูฝน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมต่างๆ	ระยะเวลา	ทิศทาง	ระดับ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ รายละเอียด	มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
การใช้ที่ดิน	ระยะก่อสร้าง	กบ	ปานกลาง	<p>ผลกระทบโดยตรง</p> <ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่ที่โครงการประกอบกิจกรรมต่างๆ ที่อยู่ในแนวเขตทางและ ะได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการด้วย ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่ที่มีบ้านจัดสรร ทางด้านพาดผ่าน - พื้นที่ 25 บ้าน - พื้นที่ชุมชนบ้านถนน ทางด้านพาดผ่าน - พื้นที่ถนน 15 ซอย - พื้นที่ตลาด - พื้นที่ของหน่วยงานราชการ/สถานศึกษา - ต่างๆ - พื้นที่โรงงานอุตสาหกรรม ส่วนใหญ่อยู่ในช่วง S2B - พื้นที่อื่น ๆ เช่น พื้นที่สนามกอล์ฟ และลานจอดรถ <p>ผลกระทบโดยอ้อม</p> <p>เปลี่ยนแปลงประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินจากพื้นที่ว่างเปล่าเป็นพื้นที่พัฒนาเพื่อการอยู่อาศัย โดยแยกหาบริเวณที่สามารถเข้าออกทางร่วมได้โดยสะดวก บริเวณที่พัฒนาจะมีศักยภาพในการพัฒนา ได้แก่ บริเวณวังหิน ของมหาวิทยาลัยฯ ฯลฯ</p>	<p>ผลกระทบโดยตรง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ประสานงานกับสำนักผังเมืองในการดำเนินการ - แผนการใช้ที่ดิน พื้นที่รอบ ๆ โครงการเพื่อให้เกิดความสอดคล้องกันระหว่างสภาพแวดล้อม เพื่อป้องกันความสูญเปล่าที่ดินว่างเปล่า - จนสามารถพัฒนาพื้นที่ - จึงจำเป็นต้องกำหนดมาตรการต่าง ๆ ที่จะควบคุมผลกระทบนี้ ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ เพื่อป้องกันผลกระทบจากฝุ่น เสียง และ - ความสั่นสะเทือน 	

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ		มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนจัดการตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
		ทิศทาง	ระดับ รายละเอียด			
การใช้ที่ดิน (ต่อ)	ระยะดำเนินการ	บวก	ปานกลาง	ผลกระทบด้านลบ การใช้ที่ดินในระยะดำเนินการ การเป็นผลกระทบที่ต่อเนื่อง ตั้งแต่การ ระบกก่อสร้าง คือ มีการพัฒนาที่ดิน เพื่อการ อยู่อาศัยมากขึ้น สำหรับการใช้ประโยชน์ ที่ดินที่อยู่ติดกับเขตทางด่วน อาจมีการ เปลี่ยนแปลง ไม่มากแต่ เว้นแต่จะมีโครงการ พัฒนาระบบโครงสร้างถนนที่เชื่อมโยงเข้าสู่ พื้นที่ดังกล่าว ได้โดยสะดวก		
การคมนาคม	ระยะก่อสร้าง	ลบ	ต่ำ	<ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมการก่อสร้างที่ต้องผ่านเส้นทาง เดิม อาจมีความจำเป็นต้องเปิดเส้นทาง การจราจรนั้นในบางส่วน - เกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น - การเข้ายึดครองมือ เครื่องจักร และ วัสดุก่อสร้าง โดยรถบรรทุกเป็นสาเหตุ ที่ทำให้ถนนชำรุด 	<ul style="list-style-type: none"> - ควรทำการขนส่งวัสดุก่อสร้าง และเครื่องจักร ใน ช่วงกลางวัน เวลา 23.00 น. และหยุดขนส่งก่อนเวลา 06.00 น. - การก่อสร้างทางขึ้น-ลงของโครงการบริเวณที่ต้อง เชื่อมกับถนนที่มีอยู่เดิมควรดำเนินการในเวลา กลางวัน - ควรนำเทคนิคการก่อสร้างที่เหมาะสมมาปฏิบัติใช้ ตามวิธีโครงการ - ควรแจ้งให้ประชาชนทราบเกี่ยวกับกำหนดการ ดำเนินการก่อสร้างและควรแนะนำเส้นทางเลือก อื่น ๆ สำหรับผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะ - มีการประสานงานกับ กทม. กรมทางหลวง และ องค์การจราจรของฝั่งอีกซึ่งจัดเพื่อทำการกำหนด ทางระดมเอาเรโซลต์ใช้รถใช้ถนนให้เหมาะสมบริเวณ จุดที่ก่อสร้าง 	

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่างๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ		มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ รายละเอียด		
การคมนาคม (ต่อ)	ระยะก่อสร้าง	ลบ	ต่ำ	<ul style="list-style-type: none"> - มีการควบคุมทั้งด้านการใช้กฎจราจรจำกัดความเร็ว - มาตรการของโครงการอย่างเคร่งครัด - ควรมีการสำรวจสิ่งแวดล้อมเพื่อทำการก่อสร้าง - ควรติดตั้งสัญญาณเตือนภัย สัญญาณ ไฟ และป้ายเตือนให้ระวัง - ซ่อมแซมถนนที่ชำรุดแก่การก่อหรือเร่งแล้วเสร็จ - การขนส่งวัสดุก่อสร้าง และเครื่อง เครื่องจักร อุปกรณ์หนักต่าง ๆ ควรใช้ความเร็วต่ำ 	
	ระยะดำเนินการ	บวก	ปานกลาง	<ul style="list-style-type: none"> - ติดตั้งไฟแสงจันทร์บนแนวทางด่วนรวมทั้งแนวถนนที่เป็นแนวทางด่วนคร่อมกันและติดตั้งไฟสปอร์ตไลท์บริเวณจุดขึ้น-ลง - ประสานงานกับ กทม. กรมทางหลวง และกองตำรวจจราจร เพื่อกำหนดนโยบายในการควบคุมการจราจรบริเวณจุดขึ้น-ลง และถนนที่เชื่อมกับจุดขึ้น-ลง - จัดสรรบุคลากร เช่น ตำรวจจราจรและอุปการณและเครื่องมือต่าง ๆ ได้แก่ มอเตอร์ไซค์ - โทรศัพท์มือถือ ทั้งนี้เพื่อทำการลาดตระเวนตรวจสอบบนแนวทางด่วน - บริเวณที่วางระวางจุดขึ้น-ลงทางด่วน ควรปรับปรุงความปลอดภัยสิ่งอำนวยความสะดวกผู้ใช้ - ไร่ 	
				<ul style="list-style-type: none"> - ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณเส้นทางที่เป็นจุดเชื่อมกับทางขึ้น-ลงทางด่วน - เส้นทางที่อาจได้รับผลกระทบจนก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ได้แก่ ถนนพหลโยธิน สุขุมวิท 2 และสุขุมวิท 3 ปัญหาการจราจรติดขัดอย่างรุนแรงในบริเวณทางเชื่อมระหว่างทางด่วนขั้นที่ 2 และ 3 - เป็นทางเลือกสำหรับการเดินที่เร็วขึ้น - แบ่งก้าบริเวณแนวระวางจากทางระดับที่เดิม - เป็นเส้นทางที่นำยานยนต์หลายต่าง ๆ ให้ข้ามไปใช้โครงการทางด่วนอื่น ๆ - เห็นสมควรวางจุดปัญหาการจราจร 	

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ		มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
		ทิศทาง	ระดับ			
การลดมลพิษทาง อากาศ	ระยะก่อสร้าง/ ระยะดำเนินการ	ลบ	ปานกลาง	<p>ดำเนินการผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงต้อง อพยพโยกย้ายหรือย้ายทรัพย์สิน</p> <ul style="list-style-type: none"> • ศรีวิชัยอยู่อาศัยทั่วไป 2.5 ไร่ • ครัวเรือน • ศรีวิชัยอยู่อาศัยและประกอบการค้า 600 ครัวเรือน • กลุ่มผู้ค้า 1,982 ราย • ร้อยยัดทั้งหมด 76 แห่ง • ร้อยยัดบางส่วน 31 แห่ง 	<p>ก่อนเริ่มโครงการ ควร ได้มีการประชาสัมพันธ์ให้ ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบ ได้ทราบต่อ โครงการ ขบวนการฯ จี แวนเงินพิเศษ เพื่อลดความ กังวล</p> <p>รับทราบ ปัญหาของประชาชนที่ได้รับผลกระทบ และรัฐจะต้องเข้าไปช่วยเหลือ โดยเร็ว</p> <p>การจ้างเงินชดเชยควรเป็นจำนวนที่เหมาะสม และ ใช้เวลาให้สั้นที่สุดเท่าที่จะทำได้</p> <p>ควรมีการประชาสัมพันธ์แจ้งข่าวสารเกี่ยวกับ ข้อมูลบ้านและที่ดิน ตลอดจนหาโรงเรียน ซึ่งผู้ได้รับ ผลกระทบและบุตรหลานสามารถไปใช้ประโยชน์ได้</p> <p>คณะกรรมการชดเชยที่ดินควรประกอบด้วย นัก กฎหมาย เพื่อให้คำแนะนำแก่ผู้ได้รับผลกระทบ ในกรณีได้รับความไม่เป็นธรรม</p> <p>การชดเชยควรมีค่าชดเชย ค่าเช่าสิ่งของบ้านให้แก่ ผู้เช่าบ้าน ซึ่งไม่ได้รับเงินค่าชดเชยอื่น ๆ ทั่ว</p>	

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ		มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ		
เศรษฐกิจ-สังคม	ระยะเตรียมการ ก่อสร้าง	ลบ	ปานกลาง	<p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>การพิจารณาค่าเงินงานประชาสัมพันธ์เพื่อให้ผู้มีส่วน เกี่ยวข้องได้รับผลกระทบจากโครงการได้ทราบ ข้อมูลข่าวสาร โครงการที่ถูกต้องชัดเจนและเชื่อถือ ได้ และในกรณีที่มีปัญหาแล้วควรได้รับการชี้แจงโดย ทันที กลุ่มผู้สำรวจที่เข้ามาไปให้ความสาคัญในกา ดำเนินโครงการประชาสัมพันธ์ในขั้นตอนนี้ ประกอบ ด้วย วิทยากรและสถานประกอบการที่มีอาคาร/ บ้านเรือน อยู่ในแนวเขตของโครงการ รวมทั้ง เจ้าหน้าที่หรือผู้รับผิดชอบอาคารสถานที่สำคัญที่ อยู่ใกล้เคียงแนวเขตฯ ทาง ได้แก่ โรงเรียน โรงพ ยาบาล ศาสนสถาน และสถานที่ราชการต่าง ๆ สำหรับแนวเขตฯ ทางที่ผ่านชุมชนพื้นที่ที่สำรวจให้ ความสาคัญในการกำหนดงบประมาณประชาสัมพันธ์เป็น พิเศษมีดังนี้:-</p> <p>ช่วงลดน ที่ประชุม N1B - ชุมชนวัยประยูรพัฒนา - ชุมชนวัยลดชอประำพุด 1 และ 3 - ชุมชนวัยลดนมหาวิทยาลัยรังสิต และ รัชดาภิเษก - บริเวณท่ามเขตเกษตร N2 - ชุมชนวัยลดชอแนวลดนทร์ ถ.สุขาภิบาล 1 N3B - ชุมชนวัยลดนสนชกภิบาล 2 และ 3 S1 - S2B - ชุมชนบางนาโม - บุญกาศศรีศฤ - ชุมชนสำโรงกลาง - บุญกาศศรีศฤ-บางส่วน</p>	
			<p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>มาตรการที่อยูในแนวเขตทาง รวมทั้งผู้ที่ อยู่ใกล้เคียงทั้งหมดผู้มีสิทธิคัดค้าน เกี่ยวกับการตั้งเป็นงานของโครงการ โดยเฉพาะประเภทปัญหาเรื่องกฎหมาย ที่ดิน</p> <p>ในช่วงที่ยังไม่มีการเดินแนวเขตทางที่ แน่นอนส่งผลให้เกิดการระงัง ใน การจัดการพัฒนาการปรับปรุงที่อยู่ อาศัยที่ท่ากิมสถานประกอบการ เนื่องจากผู้เป็นเจ้าของไม่มั่นใจว่าจะจะถูก เวนคืนหรือไม่</p> <p>เมื่อมีการเวนคืนที่ดินแล้วจะส่งผล กระทบโดยตรงต่อผู้ที่อาศัยทั่วไป กลุ่มครัวเรือนอยู่อาศัยและประกอบ ธุรกิจการค้า กลุ่มผู้เช่า กลุ่มผู้ประกอบการ การ ในแนวเขตทางที่ได้รับผลกระทบ</p>		

สรุปกิจกรรม (ต่อ)	ระยะเตรียมการก่อสร้าง	ตบ	ปานกลาง	<p>ผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการ ควรมีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ รวมทั้งการให้รับข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ เกี่ยวกับโครงการ</p> <p>ดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และการอพยพโยกย้าย โดยเฉพาะกรณีชั่วคราวป้องกันปัญหาความขัดแย้งระหว่างเจ้าหน้าที่ของโครงการและราษฎรที่ได้รับผลกระทบโดยการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • กับการร้องเรียนที่ผู้ต้องทำทันทีเกี่ยวกับข้อสงสัย/คัดค้านประชาชนโดยตรง • ยอมรับเจ้าหน้าที่ของโครงการให้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับโครงการอย่างชัดเจนและมีทักษะในภาษาพื้นบ้าน/เข่าก หรือขอความร่วมมือจากราษฎร รวมทั้งมีคำถามสามารถในการแก้ไข ปัญหาเฉพาะทางได้เป็นอย่างดี • จัดให้มีหัวหน้าความคุมปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในสนาม
ระยะก่อสร้าง	ตบ	ปานกลาง	กิจกรรมการก่อสร้าง เช่น การขุดเจาะ การตอกเข็ม จะรวมความราษฎรที่เกี่ยวข้องในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	<p>ประชาสัมพันธ์ให้ราษฎรและเจ้าหน้าที่ผู้ดูแลสถานที่สำคัญ เช่น วัด โรงเรียน ที่อยู่ใกล้เคียง แนวสายทาง ได้รับทราบข้อมูลโครงการ รวมทั้งแผนการก่อสร้างของโครงการ</p> <p>ควบคุมดูแลมิให้กิจกรรมที่จะก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญหากเสี่ยงไม่ได้ กิจกรรมนั้นต้องแล้วเสร็จในเวลาที่กำหนดเร็ว</p> <p>เอาใจใส่ต่อการร้องเรียนของราษฎรอย่างจริงจัง พร้อมทั้งดำเนินการแก้ไขโดยเร่งด่วน</p>

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแผนแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ระดับ		
		ทิศทาง		
		รายละเอียด		

<p>เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)</p>		<p>ปานกลาง</p>	<p>เป็นผลกระทบด้านบวกที่ประชาชนจะ มีความสะดวกหลายมากขึ้นในการ เดินทาง</p>	<p>จัดให้มีรถโดยสารที่เพียงพอ และความสัมพันธ์ที่ ประสานงานกับสหประชาชาติ การ พิจารณาแนวทางการประชุมใน ถูกด้วยระยะเวลาทางด่วน จัดให้มีผู้ช่วยงานจราจรที่ชัดเจนในด้านงานที่ เหมาะสมเพื่อผลกระทบด้านลบที่คาด</p>
<p>ทัศนียภาพ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง/ ระยะดำเนินการ</p>	<p>ต่ำ</p>	<p>ทัศนียภาพในช่วง N15 เป็นชุมชนพัก อาศัย ไม่มีอาคารสำคัญใด ๆ นอกจาก อาคารชุมชนของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ บริเวณที่คิดว่าจะมีผลกระทบทางด้าน ทัศนียภาพ เนื่องจากเป็นจุดรวมของสิ่ง ปลูกสร้างที่มีความสูงและขนาดใหญ่ เช่น บริเวณใกล้แยกวงแหวน ในช่วง N35 จะตัดข้ามถนนสายหลัก 3 สาย ได้แก่ ถนนสุขุมวิท 2 และ 3 และถนนกรุงเทพมหานคร ผู้ขึ้นเขาคายาน พาและบนถนนดังกล่าว จะได้รับผล กระทบทางด้านทัศนียภาพ เมื่ออยู่ที่ ระยะทางจุดตัดประมาณ 17 เมตร</p>	<p>ควรจัดคนไปไว้ที่น้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ ยกเว้น ไปให้ตรงจะทำการขยับเขยื้อน "ไม่" ไปปลูกใหม่ใน บริเวณสองฟากทางด่วนเช่นที่ 3 บริเวณทางแยก ต่างระดับ ควรจะได้รับการพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียว ด้วยสนามหญ้า ต้นไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และดอกไม้ จำกัดพื้นที่ก่อสร้างเฉพาะบริเวณที่จัดเป็นรักษา ความสะอาด และความปลอดภัยบริเวณที่จัดเป็นรักษา ส่งเสริมให้เกิดความสะอาด และความเป็นระเบียบ ไม่แออัดยึดติดตลอดแนวพื้นที่โครงการ ลดความขัดแย้งเรื่อง เห็น วุฒิปราง ก็ คือพื้นที่ และ ขนาดระหว่างโครงการสร้างทางด่วนกับสิ่งแวดล้อม โดยรอบให้เกือบทันทีที่สุด เนื่องการปรับปรุงทางด่วนสำหรับบริเวณที่มีข้อจำกัด เรื่องแสงสว่างอยู่แล้ว ปฏิบัติตามข้อบังคับกฎหมายเกี่ยวกับเรื่องแสง สว่าง ทัศนียภาพ และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง</p>

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่างๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
โบราณสถาน	ระบะก่อสร้าง	ลบ	ต่ำ	- โบราณสถานโกสิดอง โคตหนองวัด บางนาโบ ซึ่งร้างจากจุดศูนย์กลางของ ทางด่วนขั้นที่ 3 ในระยะ 37 เมตร อาจ ได้รับผลกระทบหากผู้เฒ่าเองเด็กเฒ่า	- ใช้มาตรการทางด้านเทคนิคขยับ การออกแบบเสา โครงสร้างทางทะเลทำให้ดูกลมกลืน	
	ระบะดำเนินงาน	ลบ	ต่ำ	- วัดบางนาโบเป็นวัดที่ยู่ใกล้โครงการ ที่สุด แต่เนื่องจากปัจจุบันได้ถูกล้อมรอบ ด้วยอาคารพาณิชย์และบ้านอยู่แล้ว การผนวกโครงสร้างเข้าไปในภูมิทัศน์ อื่น ๆ สิ่งนี้จะไม่เกิดปัญหาได้	- ติดตั้งกำแพงกันเสียง เพื่อป้องกันการรบกวนต่อ การปฏิวัติศาสนา	



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
วันที่ 566 วันที่ 9 ส.พ. 2543 เวลา 6.64

ที่ ว 0802/ 9909

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม
ซอยพิบูลวัฒนา 7 ถนนพระรามที่ 6
กรุงเทพฯ 10400

A สิงหาคม 2543

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

เรียน ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

สิ่งที่ส่งมาด้วย มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 7/2543 วันที่ 21 พฤษภาคม 2543

ด้วยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้มีมติในการประชุมครั้งที่ 7/2543 เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2543 และได้รับรองรายงานการประชุม เรื่อง รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศึกษาความเหมาะสมของระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดเชียงใหม่ และเรื่อง รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 (สายเหนือและสายใต้) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย) ในการประชุมครั้งที่ 8/2543 เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2543

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในเรื่องดังกล่าว และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายเกรียงศักดิ์ ภัทราคม)

รองปลัดกระทรวง รักษาราชการแทน

ปลัดกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม

กรรมการและเลขานุการ

กองนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม

โทร. 2792793 , 2797180 - 9 ต่อ 269

โทรสาร 2986060 , 2713226

มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 7/2543 วันที่ 21 มิถุนายน 2543

1. เรื่อง รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศึกษาความเหมาะสมของระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดเชียงใหม่ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

มติ

1. เห็นชอบต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการศึกษาความเหมาะสมของระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดเชียงใหม่ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่นๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ โดยมีเงื่อนไข ดังนี้

1.1 ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย นำรายละเอียดโครงการ เช่น รูปแบบและเทคโนโลยีระบบรถไฟฟ้า วิธีการก่อสร้าง รูปแบบอาคารและการใช้พื้นที่บริเวณสถานีจอดและซ่อมบำรุงรักษา สถานีจอดแล้วจร สถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร และสถานีจอดรถรับ-ส่งผู้โดยสาร ที่นำเสนอในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในการรับดำเนินการออกแบบอย่างเคร่งครัด

1.2 การออกแบบรายละเอียดวิธีการก่อสร้างบริเวณถนนกสิวิทย์เนตร - ถนนวิลาชัย ในแนวเส้นทางสายที่ 2 ซึ่งเป็นโครงการสร้างใต้ดิน กำหนดให้ทำการก่อสร้างแบบขุดเจาะอุโมงค์ (Tunnel) ช่วงแนวเส้นทาง และก่อสร้างสถานีโดยใช้วิธีขุดเปิดหน้าดิน (Cut and Cover)

1.3 ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กำหนดเป็นเงื่อนไขในการออกแบบและควบคุมการใช้พื้นที่ดังต่อไปนี้

- บริเวณเชื่อมต่อระบบของแนวเส้นทางสายที่ 1 กับแนวเส้นทางสายที่ 3 จำนวน 22.5 ไร่ ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของแจ้งศรีภูมิ และพื้นที่จำนวน 5 ไร่ ทางทิศเหนือของแจ้งศรีภูมิ

- พื้นที่ 1 ไร่ บริเวณสถานีใต้ดิน (S1-9) ของแนวสายทางที่ 1

เพื่อพัฒนาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟฟ้า และปรับเป็นสวนสาธารณะหรือพื้นที่สีเขียวเท่านั้น ห้ามไม่ให้ใช้พื้นที่ดังกล่าวเพื่อจอดรถส่วนบุคคล รถรับ-ส่งสาธารณะ รวมทั้งไม่ให้ใช้พื้นที่เพื่อการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เนื่องจากอาจก่อให้เกิดทัศนอุจาด และส่งผลกระทบต่อทัศนียภาพบริเวณแจ้งศรีภูมิ คูเมืองเก่า และบริเวณวัดอุปคุต พุทธสถาน

1.4 การออกแบบรายละเอียดบริเวณเจดีย์วัดเชียงของในแนวเส้นทางสายที่ 2 ให้พิจารณาเลื่อนตำแหน่งการก่อสร้างสถานีใต้ดิน (S2-5) ให้อยู่ห่างจากฐานเจดีย์ไม่น้อยกว่า 10 เมตร หรือเพิ่มระดับความลึกของระบบรถไฟฟ้าและสถานีใต้ดินบริเวณดังกล่าว เพื่อลดผลกระทบจากแรงสั่นสะเทือนทั้งในระยะก่อสร้างและดำเนินการ

1.5 ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ประสานงานกับกรมศิลปากร ดำเนินการบูรณะเสริมความมั่นคงของเจดีย์วัดกุ้งเสือ และเจดีย์วัดเชียงของโดยเร่งด่วนก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ

1.6 ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยประสานกับกรมทางหลวง เพื่อออกแบบก่อสร้างถนนโชนาช่วงจุดตัดของระบบรถไฟฟ้าให้เป็นทางลอด (Underpass) เพื่อลดผลกระทบจากการตัดกระแสการจราจรเข้าเมืองเชียงใหม่อย่างถาวร

1.7 หากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย มีความประสงค์จะเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และ/หรือพบว่าการศึกษาสิ่งแวดล้อมเปลี่ยนแปลงไปจากที่นำเสนอในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงในรายละเอียด พร้อมทั้งประเมินผลกระทบ และกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวในรูปแบบปฏิบัติการ ให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมพิจารณาก่อนดำเนินการ

2. เห็นชอบมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในรูปแบบปฏิบัติการ จำนวน 14 แผน โดยให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ปฏิบัติตามเงื่อนไขอย่างเคร่งครัด ดังนี้

2.1 ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย นำรายละเอียดในแผนปฏิบัติการฯ ไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาการรับดำเนินการออกแบบ สัญญาการก่อสร้าง สัญญาการดำเนินการ และสัญญาสัมปทานอย่างละเอียดและชัดเจน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการควบคุมและปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม

2.2 ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย แต่งตั้งคณะกรรมการควบคุมฯ ดังรายละเอียดที่กำหนดในแผนปฏิบัติการจัดตั้งองค์กรควบคุม กำกับ ดูแลผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการก่อสร้างและดำเนินการโครงการ (เดินระบบรถไฟฟ้า) ให้เป็นไปตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศึกษาความเหมาะสมของระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดเชียงใหม่ ทั้งนี้ ต้องดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการควบคุมฯ ให้แล้วเสร็จไม่น้อยกว่า 6 เดือน ก่อนเตรียมการก่อสร้าง

ทั้งนี้ คณะกรรมการผู้ชำนาญการ มีข้อสังเกตว่าการให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย จัดสรรงบประมาณสนับสนุนการจัดหาวัสดุ อุปกรณ์ และยานพาหนะ แก่หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการต่าง ๆ เพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการดำเนินการโครงการในพื้นที่ รัฐมักจะไม่จัดสรรให้ตามแผนงานโครงการที่นำเสนอหรือได้รับความเห็นชอบ อาจเนื่องจากข้อจำกัดด้านงบประมาณ ซึ่งโครงการลงทุนขนาดใหญ่ต่าง ๆ รัฐและหน่วยงานของรัฐควรให้ความสำคัญเพื่อเป็นการป้องกันปัญหาและแก้ไขได้ทันทั่วถึง กรณีโครงการระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดเชียงใหม่จะมีรูปแบบเป็นทางระดับพื้นดิน อุโมงค์ใต้ดิน และอยู่ในเขตพื้นที่ชุมชนหนาแน่นของจังหวัดเชียงใหม่ ดังนั้นควรพิจารณาจัดสรรงบประมาณให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และหน่วยงานต่าง ๆ อย่างเพียงพอ โดยเฉพาะแผนป้องกันอุบัติเหตุ อุบัติภัย เป็นต้น

3. ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย จัดรับฟังความคิดเห็นสาธารณะตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะ โดยวิธีประชาพิจารณ์ พ.ศ. 2539 และประกาศคณะกรรมการที่ปรึกษาว่าด้วยการประชาพิจารณ์ เรื่องหลักเกณฑ์ และวิธีการในการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะโดยวิธีประชาพิจารณ์ พ.ศ. 2540 ดังรายละเอียดในแผนปฏิบัติการประชาพิจารณ์ เพื่อนำผลที่ได้จากการจัดประชาพิจารณ์เสนอคณะรัฐมนตรีก่อนการตัดสินใจเกี่ยวกับโครงการฯ

4. คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นและข้อสังเกตเพิ่มเติมให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย พิจารณาดำเนินการดังนี้

1) ทบทวนถึงเหตุผลความจำเป็นของการดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในลักษณะดังกล่าวในจังหวัดเชียงใหม่ เนื่องจากจังหวัดเชียงใหม่เป็นเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ มีแหล่งโบราณสถานแสดงถึงอารยธรรม วัฒนธรรม ประเพณีที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ การก่อสร้างระบบรถไฟฟ้ายาจส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมและความสวยงามของเมืองได้

2) ทบทวนถึงผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนของระบบรถไฟฟ้ายต่อโบราณสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ และสถานที่สำคัญอื่น ๆ ในระยะยาวด้วย

3) การออกแบบรายละเอียดแนวเส้นทางให้หลีกเลี่ยงการเวนคืนที่ดินให้มากที่สุด และพิจารณามาตรการแก้ไขผลกระทบด้านการเวนคืนและชดเชยทรัพย์สินของชุมชนในแนวเส้นทางอย่างรอบคอบ รวมทั้งการปลูกต้นไม้เพื่อทดแทนบริเวณที่ถูกตัด ให้คำนึงถึงต้นไม้ที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และเป็นพันธุ์ไม้ที่ขึ้นได้ตามธรรมชาติ

4) ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย จัดสรรงบประมาณสนับสนุนการจัดการวัสดุ อุปกรณ์และยานพาหนะแก่หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในจังหวัดเชียงใหม่ ในการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการต่างๆ เพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการฯ

5) ให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม พิจารณาการกำหนดหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกบุคคลที่สาม (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

2. เรื่อง รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 (สายเหนือ และสายใต้) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

มติ

1. เห็นชอบต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 (สายเหนือและสายใต้) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่น ๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ ยกเว้น เส้นทางของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 ช่วง N1B (จากสามแยกวงศ์สว่าง - สามแยกเกษตร) เนื่องจากคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้มีมติให้ทำการศึกษาความเหมาะสมใหม่เพื่อหลีกเลี่ยงเส้นทางตัดผ่านชุมชนที่มีความหนาแน่นในบริเวณดังกล่าว

2. ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ปฏิบัติตามเงื่อนไขและมาตรการป้องกันแก้ไขและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่น ๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ อย่างเคร่งครัดดังนี้

2.1 ให้ กทพ. ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ที่เสนอไว้ในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด และจะต้องผนวกมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ ไว้ในสัญญากับผู้รับเหมาก่อสร้าง รวมทั้งผู้รับสัมปทานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการฯ ด้วย

2.2 กทพ. จะต้องว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) หรือผู้ที่จะควบคุมดูแลตรวจสอบให้มีการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบที่เสนอไว้ในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด และให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ โดยจะต้องตั้งงบประมาณในการติดตามตรวจสอบให้เป็นงบประมาณส่วนหนึ่งของโครงการฯ ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการ ซึ่งประกอบด้วย กทพ. สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร จังหวัดสมุทรปราการ กรมควบคุมมลพิษ สถาบันการศึกษาหรือผู้แทนชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงโครงการฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นกรรมการ และจะต้องผนวกไว้ในสัญญาการรับเหมาก่อสร้างด้วย

2.3 หาก กทพ. มีความประสงค์จะขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ และเพิ่มเติมกิจกรรมต่อเนื้อที่เกี่ยวข้องกับโครงการ หรือเปลี่ยนแปลงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมภายใน กทพ. จะต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม ให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง

2.4 การดำเนินการโครงการฯ ในขั้นการออกแบบรายละเอียด ที่จะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของโครงการฯ หรือตรวจสอบพบว่า มีผลให้มลพิษเปลี่ยนแปลงไปจากการศึกษา และแบบจำลองที่คาดการณ์ไว้ กทพ. จะต้องเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยเร็ว พร้อมแจ้งให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อร่วมกันให้ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป

2.5 ให้ กทพ. จัดลำดับความสำคัญของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ และสายใต้ ประกอบกับสภาพการลงทุนในสภาพเศรษฐกิจปัจจุบัน โดยเฉพาะการลงทุน โดย กทพ. และรัฐร่วมสนับสนุน และการแสดงค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบ เพื่อแสดงถึงเหตุผลความจำเป็นของโครงการฯ กับผลกระทบที่เกิดขึ้นกับค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการดังกล่าว เพื่อทราบข้อมูลด้านเศรษฐกิจการลงทุน สำหรับเป็นองค์ประกอบในการตัดสินใจในคณะรัฐมนตรี ต่อไป

2.6 การที่โครงการฯ มีเส้นทางผ่านหมู่บ้านและชุมชนหลายแห่ง ควรที่จะมีมาตรการเฉพาะสำหรับลดผลกระทบในแต่ละประเด็นสำหรับพื้นที่แต่ละแห่งให้ชัดเจน เพื่อใช้ในการนำเสนอคณะกรรมการกำกับโครงการฯ ทราบ เนื่องจากสถานที่บางแห่งได้กำหนดมาตรการที่ได้รับผลกระทบไว้เฉพาะประเด็นหลักของแต่ละพื้นที่เท่านั้น แต่เมื่อออกแบบในรายละเอียดแล้ว ควรพิจารณาปรับเปลี่ยนมาตรการหรือรายละเอียดเพิ่มเติมสำหรับมาตรการสำหรับลดผลกระทบด้านอื่น ๆ ในลักษณะการเทียบเคียงมาใช้ หลังจากการออกแบบในรายละเอียดดังกล่าวด้วย

2.7 ตามที่ กทพ. จะดำเนินการจ่ายค่าชดเชยให้เป็นธรรมและรวดเร็วขึ้น จะต้องมีการคำนึงถึงการลดผลกระทบสำหรับผู้ที่กำลังอยู่ในสถานภาพการผ่อนชำระอาคารถูกพักอาศัยด้วย รวมทั้งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ได้ตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับดอกเบี้ยที่ประชาชนเสียไประหว่างการผ่อนชำระค่าที่ดินและบ้านไว้ในที่ประชุมด้วย

2.8 ให้เคร่งครัดเกี่ยวกับความเพียงพอของระบบระบายน้ำที่จะมารองรับกับปริมาณน้ำผิวดิน ที่เกิดจากโครงการฯ โดยเฉพาะในประเด็นของการอุดตันของทางระบายน้ำข้างเคียงโครงการฯ อันเนื่องมาจากการก่อสร้างทางและทางด่วนเพื่อเป็นมาตรการเสริมระบบระบายน้ำของพื้นที่ข้างเคียงโครงการฯ เพราะการออกแบบสอบถามประชาชนทราบว่ามีความวิตกเกี่ยวกับการระบายน้ำที่มีอยู่เดิม และตามที่เสนอในรายงานฯ เป็นเพียงความสามารถในการระบายน้ำออกจากโครงการฯ

2.9 ให้เคร่งครัดในประเด็นเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งควรอยู่ในสัญญาการก่อสร้างของผู้รับเหมาด้วย เช่น การประกันอุบัติเหตุ สิ่งอำนวยความสะดวกที่จะต้องจัดหาให้เพื่อการเดินสัญจร ความสว่าง ป้ายเตือนต่าง ๆ เป็นต้น

3. คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้ให้ข้อสังเกตว่าในการนำเสนอโครงการของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พิจารณาให้ความเห็นชอบในเบื้องต้นก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัตินั้น ควรให้มีการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ประกอบการพิจารณาด้วย และหาก

ข้อมูลประกอบการตัดสินใจไม่เพียงพอ จึงให้จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ดังนั้นจึงมอบหมายให้กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ดำเนินการศึกษาและจัดทำแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นสำหรับโครงการของรัฐ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน โดยทั้งนี้ให้ประสานกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและสำนักงานประมาณ แล้วนำเสนอคณะกรรมการฯ พิจารณาต่อไป