

ภาคผนวก

สารบัญภาคผนวก

	หน้า
ภาคผนวกที่ 1	จดหมายมติคณะรัฐมนตรีเห็นชอบรายงาน
ภาคผนวกที่ 2	รายงานผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 3/2565
ภาคผนวกที่ 3	รายงานผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 4/2565
ภาคผนวกที่ 4	เอกสารหนังสืออนุญาตห้องปฏิบัติการเอกชน
ภาคผนวกที่ 5	เอกสารผลการสอบเทียบเครื่องมือตรวจวัด

ภาคผนวกที่ 1

จดหมายมติคณะรัฐมนตรีเห็นชอบรายงาน

ภาคผนวกที่ 1-1

มติคณะรัฐมนตรี เรื่องรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ช่วงต่อขยาย)

17/07/95 15:25 CABINET RESOLUTION

ส่วน [REDACTED]

17 กรกฎาคม 2538

เรื่อง มติคณะรัฐมนตรี เรื่องรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร (ช่วงต่อขยาย)

เรียน [REDACTED]

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ [REDACTED] ลงวันที่ 4 กรกฎาคม 2538

ด้วยสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีแจ้งให้ทราบว่าคณะรัฐมนตรีได้มีมติในการประชุมเมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2538 ในเรื่องที่จะทบทวนวิทยศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม เสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ช่วงต่อขยาย) ดังนี้

1. เห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร (ช่วงต่อขยาย) และมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอ
2. สำหรับการดำเนินการก่อสร้างรถไฟฟ้าบีทีเอสที่ผ่านอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ให้ยังคงเป็นไปตามสัญญาสัมปทานเดิม โดยสร้างรถไฟฟ้ายกระดับ
3. อนุมัติให้แต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อพิจารณาผลกระทบต่อนโยบายบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ การออกแบบและปรับปรุงรูปแบบสถาปัตยกรรมของโครงสร้าง ให้มีลักษณะสถาปัตยกรรมที่กลมกลืนกับอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ โดยมอบให้กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม รับไปพิจารณาองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการต่อไป รายละเอียดปรากฏตามเอกสารที่ส่งมาพร้อมนี้

จึงเรียนมาเพื่อทราบ และประกอบการพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

[REDACTED]

[REDACTED]

17/01/20
15:05
002

บริษัท ทรานซิทและสิ่งแวดล้อม จำกัด (มหาชน) สาขา...

เลขที่ 5714

วันที่ 6 ก.ค. 2538

คนที่ 1

เลขที่ 880

วันที่ 4 ก.ค. 2538

นาย...

๓ กรกฎาคม 2538

เรื่อง รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ช่วงต่อขยาย)

เรียน ...

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ ... ลงวันที่ 28 กรกฎาคม 2537

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ด่วนที่สุด ที่ ... ลงวันที่ 15 มิถุนายน 2538

ตามที่ได้นับยื่นมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับเรื่อง การร้องเรียนการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ชานาย) เพื่อให้ได้ข้อยุติในประเด็นข้อกฎหมายเสียก่อนว่า การที่โครงการดังกล่าวได้มีการลงนามในสัญญาไปแล้วก่อนที่กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมจะมีผลบังคับใช้ หากต่อมาได้มีการปรับขยายเส้นทางภายหลังกฎหมายบังคับใช้ มาเพื่อทราบ นั้น

กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ได้เสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ช่วงต่อขยาย) มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาความละเอียดรอบคอบตามสำเนาหนังสือที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2538 ลงมติว่า

- เห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ช่วงต่อขยาย) และมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอ
- สำหรับการดำเนินการก่อสร้างรถไฟฟ้าบริเวณที่ผ่านอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ให้ยังคงเป็นแบบตามสัญญาฉบับงาน ฯ เดิม โดยสร้างรถไฟฟ้ายกระดับ

วันที่ 12.11

วันที่ 1 ก.ค. 38

นาย...

เลขที่ 6 ก.ค. 2538

เลขที่ 58561

17/07/95

15:06

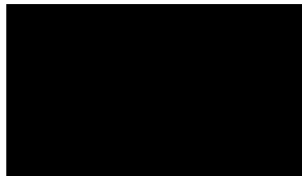
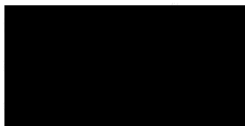
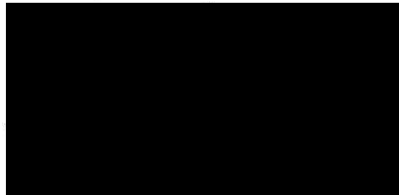
003

- 2 -

3. อนุมัติให้แต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อพิจารณาผลกระทบต่อนิคมภาพบริเวณ
อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ การออกแบบและปรับปรุงรูปแบบสถาปัตยกรรมของโครงสร้าง ให้มีลักษณะสถาปัตยกรรม
ที่กลมกลืนกับอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ โดยมอบให้กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม รับไป
พิจารณาองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการต่อไป

จึงเรียนย้ันมา

ขอแสดงความนับถือ



๑๔๓๐.๘๕



๑.๐๐
๑.๐๐

ผ่านที่สด

ที่ ว 0804/ 8986



15 มิถุนายน 2538

เรื่อง รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร
(ช่วงต่อขยาย)

เรียน



สิ่งส่งมาด้วย มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 6/2538 เมื่อวันที่
14 มิถุนายน 2538 เรื่องรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ช่วงต่อขยาย)

ตามที่กรุงเทพมหานครได้จัดส่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการ
ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ช่วงต่อขยาย) รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ซึ่งจัดทำรายงานฯ
โดย โครงการสหบัณฑิตศึกษา สาขาวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ให้กระทรวง
วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม โดยสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมพิจารณา เมื่อ
วันที่ 23 มีนาคม 2538 ทั้งนี้เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษา
คุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 นั้น

กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ได้นำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ช่วงต่อขยาย) พิจารณาในการประชุมคณะ
กรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2538 เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2538 ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม
แห่งชาติ มีความเห็นดังนี้

1. เห็นชอบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชน
กรุงเทพมหานคร (ช่วงต่อขยาย) และมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบ
คุณภาพสิ่งแวดล้อม ในแนวเส้นทาง
- 1.1 แยกถนนล้อมตัดถนนสุรศักดิ์พร้อมแนวทางด่วนขั้นที่ 2 ถึง เขิงสะพานตากสิน
ฝั่งกรุงเทพมหานคร

2/ 1.2

-2-

1.2 ถนนสุขุมวิท จากซอย 71 ถึง สุขุมวิทซอย 81

1.3 ถนนพหลโยธินจากสถานีรถไฟฟ้าที่สี่กั๊กจันทน์ซอย 5 ถึง สถานีขนส่งสายเหนือ (ตลาดหมอชิต) ยกเว้นบริเวณสี่แยกสะพานควาย เห็นสมควรให้ปรับปรุงรูปแบบของการก่อสร้างเพื่อไม่ให้พื้นที่ผิวจราจรต้องลดน้อยลงกว่าในปัจจุบัน

2. ในการดำเนินการก่อสร้างรถไฟฟ้าบริเวณที่ผ่านอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ซึ่งมีความสำคัญเนื่องจากเป็นอนุสรณ์ที่คนไทยเกิดความรู้สึกดีของลูกหลานที่สละชีพเพื่อชาติ ในเหตุการณ์กรณีพิพาทอินโดจีนกับฝรั่งเศส ซึ่งอนุสรณ์หลังควรจดจำไว้ สามารถดำเนินการได้ 2 แนวทาง

2.1 สร้างรถไฟฟ้ายกระดับ

2.1.1 เกิดผลกระทบต่อทัศนียภาพบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิในระดับที่รุนแรง จึงควรออกแบบโครงสร้างให้ผ่านอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิให้มากที่สุด

2.1.2 มีการปรับปรุงรูปแบบสถาปัตยกรรมของโครงสร้าง ให้มีลักษณะสถาปัตยกรรมที่กลมกลืนกับอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เพื่อลดผลกระทบทางด้านทัศนียภาพและออกแบบสภาพภูมิทัศน์ของโครงการ เพื่อลดความแออัดของตัวโครงสร้างด้วย

ซึ่งการดำเนินการตามข้อ 2.1.1 และ 2.1.2 ควรมีการตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจขึ้นมาพิจารณาเรื่องนี้เป็นการเฉพาะ

2.2 สร้างรถไฟฟ้าใต้ดิน

การก่อสร้างรถไฟฟ้าใต้ดินบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิมีผลดีคือสามารถแก้ปัญหาผลกระทบด้านทัศนียภาพได้แต่จะทำให้เกิดผลต่อการดำเนินงานของโครงการ ดังนี้

- การก่อสร้างโดยใช้เทคนิคการขุดอุโมงค์จะต้องเปลี่ยนจากยกระดับเพื่อลงใต้ดินทำให้สูญเสียผิวจราจรในช่วงใต้ระดับอย่างถาวร 3 ช่องจราจร เป็นระยะทางประมาณ 1,000 เมตร (บริเวณถนนพญาไท และถนนพหลโยธิน)

- จำนวนสถานีรับ - ส่งผู้โดยสารต้องลดลง 1 สถานี
- ระยะเวลาการก่อสร้างต้องใช้เวลาเพิ่มขึ้น
- ค่าก่อสร้างรถไฟฟ้าใต้ดินจะต้องเพิ่มขึ้นประมาณ [REDACTED]
- ค่าจัดหาที่ดินเพื่อทดแทนผิวจราจรที่สูญเสียไปประมาณ [REDACTED]

3/ ซึ่งรัฐบาล.....

-3-

ซึ่งรัฐบาลจะต้องดำเนินการดังนี้

2.2.1 รัฐบาลต้องแก้ไขสัญญาสัมปทาน (เดิม) โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร บริเวณสถานีรัชโยธิน

2.2.2 จัดหาที่ดินใกล้เคียงบริเวณถนนพญาไท และถนนพหลโยธินเพื่อ มาให้เกิดผลกระทบต่อการจราจรที่ต้องสูญเสียไป

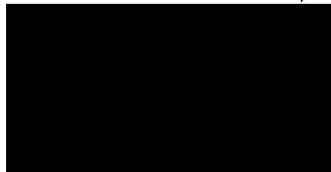
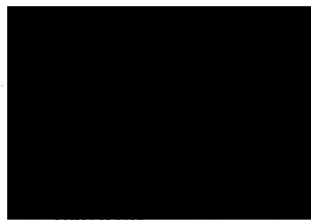
2.2.3 รัฐบาลต้องรับภาระในการจ่ายเงินชดเชยแก่บริษัท ระบบขนส่ง มวลชนกรุงเทพ จำกัด สำหรับค่าก่อสร้างที่ต้องเพิ่มขึ้น ในช่วงที่ต้องสร้างลงใต้ดิน

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาเห็นว่า การแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร บริเวณสถานีรัชโยธิน สัมปทานโครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ซึ่งในเรื่องนี้ เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาแนวทางเลือก ในการสร้างรถไฟฟ้ายกระดับหรือรถไฟฟ้าใต้ดินบริเวณสถานีรัชโยธิน

ดังนั้น กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม จึงขอเสนอความเห็น คณะ กรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบในเรื่องของรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ช่วงต่อขยาย) ตามข้อ 1 และพิจารณาแนวทาง เลือกกรณีที่ต้องสร้างรถไฟฟ้ายกระดับหรือรถไฟฟ้าใต้ดินบริเวณสถานีรัชโยธินต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ



ตำแหน่งรองอธิบดี



97-07-01 02:57 PM DTU-OF ENV-IMPACT # 2

ด่วนมาก

ที่ [REDACTED]

30 มิถุนายน 2540

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อพิจารณาผลกระทบต่อนักกีฬาบริเวณสวนสาธารณะของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ครั้งที่ 2)

เรียน [REDACTED]

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. รายงานการประชุมคณะกรรมการเฉพาะกิจ
2. มติที่ประชุมคณะกรรมการเฉพาะกิจ

ตามที่คณะรัฐมนตรี ได้มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อพิจารณาผลกระทบต่อนักกีฬาบริเวณสวนสาธารณะของโครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร และได้มีการประชุมคณะกรรมการเฉพาะกิจ ครั้งที่ 1/2540 เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2540 ณ สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม นั้น

ฝ่ายเลขานุการฯ กรรณเจียงผลการประชุมคณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อพิจารณาผลกระทบต่อนักกีฬาบริเวณสวนสาธารณะของโครงการฯ ได้มีมติที่ประชุมเพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติให้ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด ปรับปรุงขึ้นแจ้งตั้งรายละเอียดในสิ่งที่

ภาค 1 และ 2 เพื่อนำเสนอต่อที่ประชุมต่อไป ฝ่ายเลขานุการฯ กรรณเจียงผลประชุมฯ ขอแจ้งให้กรุงเทพมหานคร ประสานกับบริษัทฯ เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

PMO	Date	2/7/97
BISC No.	0104.0203.0229	
Act	Inf	Act Inf
COO	PMC	
PD	PMD	
CPM	P&C	

หน้า 3

02 JUL 1997

PMO

87-07-01 02:58 PM

ENVIRONMENTAL IMPACT

หน้า 3

ถึงที่ส่งมาด้วย 1

รายงานการประชุม

คณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อพิจารณาผลกระทบต่อนิคมอุตสาหกรรมบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

ของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร

ครั้งที่ 1/2540

วันที่ 18 มีนาคม 2540 เวลา 9.30 น.

ณ ห้องประชุม 1 ชั้น 6 ตึกใหม่ สำนักงานโยธาและแผนสิ่งแวดล้อม

กรรมการที่เข้าประชุม

1. [REDACTED] ประธานกรรมการ
2. [REDACTED] กรรมการ
- ผู้จัดการโครงการ สำนักงานโยธา กรุงเทพมหานคร
- ผู้แทนผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร
3. [REDACTED] กรรมการ
4. [REDACTED] กรรมการ
- ผู้แทนประธานสถาบันสิ่งแวดล้อมไทย
5. [REDACTED] กรรมการ
- นายกสมาคมธุรกิจสตรีไทย
6. [REDACTED] กรรมการ
- ผู้อำนวยการกองอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมธรรมชาติและศิลปกรรม
7. [REDACTED] กรรมการและเลขานุการ
- เจ้าหน้าที่สำนักงานโยธาและแผนสิ่งแวดล้อม
8. [REDACTED] กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
- เจ้าหน้าที่สำนักงานโยธาและแผนสิ่งแวดล้อม

กรรมการที่ไม่เข้าร่วมประชุมเนื่องจากติดภารกิจ

1. [REDACTED]
รองเจ้ากรมยุทธโยธาทหารบก ผู้แทนผู้บัญชาการทหารบก
2. [REDACTED]
ผู้อำนวยการกองแผนงาน กรมศิลปากร

27-07-01 02:58 PM

D:\V-OF ENV-IMPACT

2

3. [REDACTED]
ผู้แทนคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
4. [REDACTED]
ผู้อำนวยการกองวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

คณะผู้สังเกต

- | | |
|---------------|------------------------------------|
| 1. [REDACTED] | บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด |
| 2. [REDACTED] | บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด |
| 3. [REDACTED] | บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด |
| 4. [REDACTED] | บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด |
| 5. [REDACTED] | บริษัท อิตาเลียนไทย จำกัด |
| 6. [REDACTED] | บริษัท อิตาเลียนไทย จำกัด |
| 7. [REDACTED] | มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ |
| 8. [REDACTED] | มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ |
| 9. [REDACTED] | มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ |

เริ่มประชุมเวลา 9.30 น.

วาระที่ 1 เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

ไม่มี

วาระที่ 2 รับรองรายงานการประชุมครั้งที่ 2/2539

ที่ประชุมรับรองรายงานการประชุมครั้งที่ 2/2539 โดยให้แก้ไขส่วนที่พิมพ์ผิด

วาระที่ 3 เรื่องเพื่อพิจารณาการออกแบบโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร บริเวณ
อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

ฝ่ายเลขานุการได้สรุปให้ที่ประชุมทราบว่า ในการประชุมครั้งที่ 2/2539 เมื่อวันที่
19 พฤศจิกายน 2539 คณะกรรมการเฉพาะกิจฯ ได้มีมติให้บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด

PL-97 15:15

P.01

3

ปรับปรุงชี้แจงรายละเอียดในประเด็นต่าง ๆ เกี่ยวกับการแสดงภาพจำลองมุมมองภาพรวมของโครงการด้วยการจำลองภาพต่อเนื่อง (Simulation) การประยุกต์ใช้วัสดุจากบริเวณนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ มาใช้บริเวณโครงสร้างเพิ่มเติม การปรับลดขนาดโครงสร้างทางเดิน การพิจารณาใช้กำแพงกันเสียงชนิดใส เพื่อลดความหนาของโครงสร้าง การลดตำแหน่งบันไดขึ้น-ลง ให้เหมาะสมแก่การใช้งาน การจัดพื้นที่พักผ่อนบริเวณทางเดิน (Walk Way) ตามความจำเป็น และการจัดพื้นที่สีเขียวเพิ่มเติม พร้อมปลูกต้นไม้ในส่วนต่าง ๆ รวม 7 ประเด็น โดยให้บริษัทฯ ชี้แจงข้อมูลต่างๆ ตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ นอกจากนี้ยังมีข้อสังเกตให้กรุงเทพมหานครพิจารณาความพอเพียงของห้องน้ำสาธารณะบริเวณนั้นด้วย

ในการนี้ประธานกรรมการฯ ได้ให้ผู้แทนบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด เข้าร่วมชี้แจงข้อมูลและตอบประเด็นต่าง ๆ ต่อคณะกรรมการฯ ด้วย ซึ่งบริษัทฯ ได้นำเสนอภาพจำลองต่อเนื่อง (Simulation) และเอกสารชี้แจงข้อมูลต่อคณะกรรมการเฉพาะกิจฯ เพื่อพิจารณาต่อไป โดยเสนอทางเลือกการวางแนวเส้นทางบริเวณที่ได้วางเสาตอม่อขึงจระจก รูปแบบการใช้วัสดุภายในโครงสร้าง รูปแบบทางเดิน (Walk Way) ที่ลดขนาดลง การใช้วัสดุ Poly carbonate เป็นกำแพงกันเสียงชนิดใส พร้อมเสนอกำแพงกันเสียงแบบ GRC (Glassfibre Reinforced Concrete) เป็นทางเลือกเพื่อปิดบังระบบไฟฟ้าที่วิ่ง การลดจำนวนบันไดขึ้น-ลง เหลือเพียง 9 จุด การทำหลังคาหลบฝนบนทางเดินจำนวน 2 จุด ความยาวจุดละ 12 เมตร และการจัดพื้นที่สีเขียวเพิ่มเติมด้วยการจัดแนวปลูกต้นไม้ใหญ่ เช่น ต้นเสลาตามแนวทางเท้าขนานทางรถไฟรอบนอก

ผู้แทนกรุงเทพมหานคร จำนวนห้องน้ำที่ กรุงเทพมหานคร ได้จัดไว้ในบริเวณนั้นมีความเพียงพอแล้ว ในเรื่องของแบบที่บริษัทฯ ปรับเสนอมาเห็นว่าพื้นที่สีเขียวเพิ่มขึ้น แต่ในเรื่องของโครงสร้างที่ยังมีปัญหาทางต้องพิจารณาร่วมกันต่อไป

ประธานฯ ขอให้บันทึกไว้ในรายงานการประชุมว่า คณะกรรมการฯ ให้ดำเนินการ

1. มีความต้องการเพิ่มพื้นที่สีเขียวในบริเวณนุสาวรีย์ฯ
2. ต้องแจ้ง ตร. ขอให้ดำเนินการขออนุญาตความคับคั่งของบริการรถประจำทางในบริเวณนี้

บริษัทฯ ได้ปรับแบบให้ดีขึ้น แต่อาจจะเพิ่มสีเขียวได้มากกว่านี้ โดย
อาจจะพิจารณาต้นไม้บังเสา

000-97 15:16

P-02

4

ประมาณ ได้เสริมว่าการใช้ต้นไม้ยืนต้นในเขตคลองคูในกรณีนี้ ในส่วนส่วนใหญ่ให้เพิ่มไม้พุ่มโดย เฉพาะรอบๆ เสา การใช้ไม้เลื้อยยังไม่แนใจผลดีผลเสีย ตามแบบที่บริษัทฯ ประเมินมาโดยรวม คีชีน คงมีปัญหาเรื่องเสาซึ่งต้องพิจารณาต่อไป วัสดุกันเสียงที่บริษัทฯ เสนอแบบ GRC (Glassfibre Reinforced Concrete) แทนแบบกำแพงกันเสียงแบบสไลด์อย่างว่าใช้บังคับโครงข่ายนั้น บริษัทฯ คำนึงถึงระบบเดินโครงข่ายสายไฟให้เรียบร้อยเพื่อให้ เหมาะสำหรับการใช้วัสดุกันเสียงแบบสไลด์ พร้อมทั้งคอยรักษาความสะอาดและปรับเปลี่ยนอะไหล่ให้อยู่ในสภาพดีตลอดเวลา สำหรับการ ประยุกต์ใช้วัสดุคอกีชีน ฐาน (Kiosk) และที่รับเสาไฟใช้คอนกรีตแท่งยาวก็พอ ไม่จำเป็นต้องเป็นผนังที่ กันเป็นช่องขึ้นมา (Masonry) ที่นี้ยังเป็นแบบเรียบจะสามารถใช้น้ำได้มากกว่า

ข้อเท็จจริง ส่วนของกระดางกันไม้เลื้อยที่ยื่นออกมา (Overhang) หาก ไปหลังจากมีการปรับแบบสไลด์หลายกระดาง (Overhang) คงกล่าวจะต้องมีระบบท่อระบายน้ำพร้อม และต้องการทราบความสูงของต้นไม้

ประมาณ เห็นควรให้คงกระดางไม้เลื้อย (Overhang) ไว้และให้ดูแลให้อยู่ในสภาพดีสวยงาม

ทางเลือกการวางแนวเสาบริเวณที่ได้วางเสาเดิมกลางช่องจราจรนั้น แบบ ตัว บุคว่า จะดีกว่าในแง่ทัศนียภาพ (Aesthetic) เพราะเป็นลักษณะ เช่นเดียวกับประตูซุ้ม (Arch Portal Frame) ซึ่งต้องใช้งบประมาณมากขึ้น แต่ไม่แน่ใจว่าจะกระทบกับทางเข้าออกโรงพยาบาลราชวิถี อย่างไร การใช้ต้นไม้อาจเลือกตะแบกและอินทนิล

ผู้แทนมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ได้เสนอคั่นถนนเพื่อพิจารณา

ประมาณ เห็นว่าการใช้คั่นถนนมีปัญหาในเรื่องการวางหล่น

ได้เสนอว่าบริเวณที่เสาตงกลางถนน ควรแก้ไขโดยการ ทำเสาเบี่ยงแล้วขึ้นคานออกไปรับทางรถไฟ สะพานคนเดินข้ามถนนด้านขวาที่ซึ่งถูกเลื่อนไป ชิดสถานีรถไฟฟ้ามหานครขบวนคานที่อยู่ด้านนอกเข้ามาอยู่ด้านใน ส่วนสะพานคนเดินข้ามอีกด้าน ของอนุสาวรีย์ไม่ควรเลื่อนข้ามคลองเข้ามา น่าจะลดสะพานคนเดินข้ามลงได้อีก 1 แห่ง คือ บริเวณ ถนนราชวิถี ซึ่งเป็นรูปตัวเอช โดยใช้ทางเดินใต้ทางรถไฟที่แทน เรื่องกำแพงกันเสียงใช้ชนิดสไลด์ โดยจะต้องมีการออกแบบวางระบบเครื่องจักรกลต่าง ๆ (mechanical) ที่ไม่รุ้งรัง ไม้เรื่องต้นไม้ยัง สามารถปลูกไม้พุ่มต่ำพวกการเวกคั่นหลังที่นี้ผู้โดยสารได้โดยทำโครงไว้เพื่อให้ต้นไม้เกาะ

UL-97 15:17

P. 03

5

ประธาน ขอลให้บริษัทฯ พิจารณาการใช้บันไดเวียนจะได้ไม่ยาวและกะ ยันไคสะพานถนนเดินข้ามด้าน ถนนพญาไทควรหลบเข้าไปตามที ผอ.กองอนุรักษ์ฯ เสนอ การเลือกชนิดของต้นไม้ควรปรึกษาผู้เชี่ยวชาญ โดยกำหนดชนิดตามขนาดสูงกลางเตี้ย ส่วนกระดางไม้เลื้อย (Overhang) จะต้องมียู

ผู้แทนบริษัทฯ กระดางไม้เลื้อย (Overhang) หายไปเนื่องจากการตัดทางเดินลงที่หนึ่ง นอกจากนี้ เนื่องจากที่ประชุมได้พิจารณาว่าแนวต้นไม้ที่เกินไป ทำให้แดดไม่บังโปร่งโล่ง อย่างไรก็ตามดูจาก Section ต่าง ๆ จะเห็นว่ายังมีกระดางต้นไม้เลื้อย (Overhang) อยู่หลายแห่ง ขนาดของต้นไม้ใหญ่มี ลำต้นขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 4 นิ้ว สูง 4 เมตร

ประธาน เห็นว่าต้นไม้จะมีขนาดใหญ่กว่านี้

ผู้แทนบริษัทฯ ได้มีระบบร่นน้ำอัตโนมัติบริเวณทางเท้าระดับเป็นที่เรียบร้อย การทำบันได เวียนหน้าห้างโรบินสัน มีข้อจำกัดเรื่องเขตทางของ กรุงเทพมหานคร และระยะห่างเพื่อความปลอดภัย (clearance) ความสูง 5 เมตร สำหรับรถในถนน

ประธาน เสนอให้พิจารณารวมบันไดหมายเลข 2 และหมายเลข 3 ตามเอกสารแนบ (จ.) เข้าด้วยกัน แล้วขยับตำแหน่งโดยใช้พื้นที่สีเขียว (green area) ที่เยื้องเล็กน้อย ทำเป็นบันไดเวียนจนได้ระดับแล้ว จึงทำสะพานเชื่อมกับระเบียงทางเดิน บันไดหมายเลข 5 และหมายเลข 6 ก็ทำในทำนองเดียวกัน

เลขานุการฯ ขอทราบอายุการใช้งานของกำแพงกันเสียงแบบโลหะและการดูแลรักษา

ผู้แทนบริษัทฯ กำแพงกันเสียงแบบโพลิเอสเตอร์ใช้งานราว 6-10 ปี จะหมดความใสต้องเปลี่ยนใหม่แต่ บริษัทฯ จะรับผิดชอบในการดูแลรักษาตลอดอายุของการสัมปทานโครงการ (ระยะเวลา 30 ปี) สำหรับกรณีการฟาดคาน้ำขึ้น (cantilever) แทนบริเวณที่มีเสาถนน จะส่งผลถึงขนาดเสาที่ ใหญ่ขึ้นและแนวทางคนเดินซึ่งเบียดกับตึกแถวข้าง ๆ จะต้องลดลงจาก 3 เมตร เหลือ 2.50 เมตร ใน จุดที่เบียดกับตึก

ผอ. กองอนุรักษ์ฯ หากใช้ทางเลือกฟาดคาน้ำ การลดขนาดทางเดินเหลือ 2.50 เมตร ในจุดที่เบียด กับตึกแถวไม่เป็นปัญหา นอกจากนี้ยังสามารถเจรจาต่อรองกับเจ้าของตึกที่เบียดทางเดินได้ การทำ โครงสร้างแบบคาน้ำขึ้น น่าจะเป็นทางเลือกสุดท้าย การฟาดคาน้ำจะมีความกลมกลืนกับโครงสร้าง แนวเดิม และแก้ปัญหาจราจรได้ทั้งหมด

JUL-97 15:18

P. 04

6

เสนอทางเลือกการใช้เสาตามรูปตัวยูกว่า ซึ่งจะไม่กระทบในส่วนของการจราจร และยังเป็นการเชื่อมแบบเดียวกับประตูชัย ส่วนการใช้เสาแบบนี้ข้อจำกัดระยะยื่นได้ไม่เกิน 3 เมตร ซึ่งไม่สามารถรับแนวเส้นทาง (alignment) ของแนวรถไฟฟ้าได้ จะเกิดปัญหา แร่งคด (deflection) ซึ่งโครงการรถลอยฟ้าจะคำนึงถึงความมั่นคงปลอดภัยสูงเป็นหลัก อย่างไรก็ตามเสากลางถนนคันสุดท้ายก็เป็นเสาแบบนี้ที่ยื่นแขนเล็กน้อยอยู่แล้ว

ผอ. กองอนุรักษ์: เสนอการขยับเสากลางถนนมาพาดกับทางเท้าริมถนนแล้วยื่นแขน (cantilever) คานออกไปรับทางรถไฟฟ้า

การผนวกทางเท้าในหัวโค้งจะทำให้แนวตั้งของรถยนต์ต้องถูกเบี่ยงเบนมีการ Weave กัน เพราะถนนขบวนจะต้องทำการหักพวงมาลัดกลับไปกลับมา (reverse curve)

ประธาน: โดยหลักการที่ประชุมให้ใช้เสาแบบกรอบตัวยูกว่า (Portal Frame) แต่ในทางสถาปัตยกรรม บริษัทฯ จะต้องไปปรับปรุงรายละเอียดการออกแบบ ให้มีความกลมกลืนกับอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิเพื่อให้ดูสวยงามมากขึ้น รวมทั้งขอให้ทบทวน ให้ความสำคัญต่อปัญหาทัศนียภาพของสายตาจากป้ายโฆษณาต่าง ๆ บริเวณอนุสาวรีย์ชัยฯ จึงขอให้พิจารณาเรื่องป้ายโดยรอบด้วย ส่วนในเรื่องรายละเอียดคันไม้ให้ทำการศึกษาด้วย

ผู้แทน กรุงเทพมหานคร: รับว่าจะคำนึงถึงผลกระทบนี้และรับไปดำเนินการ

เนื่องจากเร่งรัดโครงการ จึงขอดำเนินการส่งเสริมให้โครงสร้างทันที

ประธาน: คงจะเป็นการก่อสร้างแบบรวบรัด (Fast Track) แต่ก็ไม่มีข้อขัดข้อง

มติที่ประชุม: คณะกรรมการฯ เห็นควรให้บริษัทฯ ดำเนินการส่งเสริมให้โครงสร้างได้ และให้บริษัทฯ ดำเนินการในส่วนรายละเอียดในประเด็นดังต่อไปนี้

1. ให้บริษัทฯ จัดทำรายละเอียดรายละเอียดทางสถาปัตยกรรมให้กลมกลืนกับ อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เพื่อคณะกรรมการฯ พิจารณา
2. ให้บริษัทฯ พิจารณาคันไม้ที่จะนำมาใช้สำหรับโครงการบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิให้เหมาะสม
3. ให้บริษัทฯ ใช้กำแพงกันเสียงชนิดใสในบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ
4. ให้บริษัทฯ ปรับบันไดทางขึ้นสะพานลอยให้อยู่คนละด้านจากถนน

97-07-01 23:02 PM

DOU-OF ENV-IMPACT

9

7

5. ให้บริษัทฯ พิจารณาการทำบันไดเวียนขึ้นสะพานลอยทางเดินยกระดับข้ามถนน
6. ให้บริษัทฯ ใช้ระบบโครงสร้างแบบกรอบตัวคู่ (Portal Frame) ในจุดที่เกยท่า
เสากลางถนน โดยให้ทำรายละเอียดทางสถาปัตยกรรมให้มีรูปทรงสวยงามที่เหมาะสม
ตาม เพื่อคณะกรรมการฯ พิจารณา

ปิดประชุมเวลา 12.00 น.

[REDACTED]
ผู้บันทึกรายงานการประชุม

[REDACTED]
ผู้ตรวจรายงานการประชุม

TRANSLATION

EXTREMELY URGENT

Ref. 0215.6/2261

MOI

17 July 1995

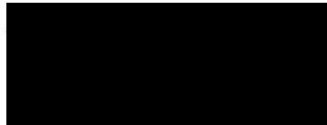
Subject : Cabinet's resolution on EIA Report for the extension of BTS
Attn. : City Clerk
Attachment : copy of Office of Secretary to the Cabinet's Extremely Urgent
letter ref. 0202/7209 dated 4 July 1995

Office of Secretary to the Cabinet informed the Cabinet's resolutions dated 27 June 1995 on the EIA Report for the extension of BTS Project as follows :

1. Agreed on the Report and environmental impact mitigation and monitoring measures proposed by NEB.
2. System to remain elevated at the Victory Monument following the previous concession contract.
3. Approved to set up an ad hoc committee considering visual impact at Victory Monument, design and adjustment of architectural aspect of structure to be in harmony with the Monument. Ministry of Sciences Technology and Environment to take care of the committee composition.

Details are being attached.

Yf,



มติที่ประชุมคณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อพิจารณาผลกระทบต่อนิคมอุตสาหกรรมบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ครั้งที่ 12540 วันที่ 18 มีนาคม 2560

มติที่ประชุม คณะกรรมการฯ เห็นควรให้บริษัทฯ ดำเนินการลงเสาเข็มโครงสร้างได้ และให้บริษัทฯ ดำเนินการในส่วนรายละเอียดในประเด็นดังต่อไปนี้

1. ให้บริษัทฯ จัดทำรายละเอียดความเสียหายทางสถาปัตยกรรมให้กลมกลืนกับ อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เพื่อคณะกรรมการฯ พิจารณา
2. ให้บริษัทฯ พิจารณาศึกษาต้นไม้ที่จะนำมาใช้สำหรับโครงการบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิให้เหมาะสม
3. ให้บริษัทฯ ใช้กำแพงกันเสียงชนิดใสในบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ
4. ให้บริษัทฯ ปรับบันไดทางขึ้นสะพานลอยให้อยู่คนละด้านจากถนน
5. ให้บริษัทฯ พิจารณาการห้ามบันไดเวียนขึ้นสะพานลอยทางเดินยกระดับข้ามถนน
6. ให้บริษัทฯ ใช้ระบบโครงสร้างแบบกรอบค้ำยัน (Portal Frame) ในจุดที่เสาทำเสากลางถนน โดยให้ทำรายละเอียดทางสถาปัตยกรรมให้มีรูปทรงที่สวยงามที่เหมาะสม เพื่อคณะกรรมการฯ พิจารณา

10:23

0682 3280484

2002



BTS.Ref.No.0104.0700.0059

ที่ รว 0802/ 6463

BTSC No.0104.0700.0059			
Date 2/5/97			
	Act.		Act
CEO		PMC	
COO		PME	
ED		P&C	✓
CEM		IHS	

30 เมษายน 2540

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ส่วนรองนนทบุรี - สีลม)

เรียน

อ้างถึง หนังสือกรุงเทพมหานคร ที่ ลงวันที่ 16 ตุลาคม 2539

ตามหนังสือที่อ้างถึง กรุงเทพมหานครได้แจ้งว่า บริษัทระบบขนส่งมวลชน
กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ส่งข้อมูลเพิ่มเติมของรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ส่วนรองนนทบุรี - สีลม) ให้
สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมพิจารณาพิจารณาความละเอียดถี่ถ้วนแล้ว นั้น

กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อมได้พิจารณาเสนอความเห็น
เห็นให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พิจารณาในการประชุมครั้งที่ 3/2540 เมื่อวันที่
24 มีนาคม 2540 ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้มีมติดังนี้

/บดี...

RECEIVED
02 MAY 1997

10:24

0682_3260484

ฉบับที่ 1

- 2 -

ผล เห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ส่วนป้องกัน - สาทร) โดยให้บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด และกรุงเทพมหานครต้องปฏิบัติ ดังนี้

1. ต้องปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบและมาตรการติดตามตรวจสอบที่เสนอไว้ในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด

2. ต้องปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดเพิ่มเติม รวม 7 ข้อ ดังนี้

2.1 ให้บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด ปฏิบัติตามคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2539 เรื่อง แนวทางลดปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการก่อสร้างโครงการคมนาคมขนส่งทางบก บนถนนปัจจุบันหรือผ่านชุมชน

2.2 ในการก่อสร้างให้บริษัทฯ สร้างรั้วกั้นติดพื้นสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร และให้ใช้ผลิตภัณฑ์ประเภท dust suppressant เพื่อลดปัญหาการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้าง

2.3 ในเรื่องของความสะดวกในการจราจรระหว่างการก่อสร้าง ให้บริษัทฯ และกรุงเทพมหานครประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จัดเตรียมงบประมาณและผู้รับผิดชอบในเรื่องของการปรับและบำรุงรักษาพื้นผิวถนนให้อยู่ในลักษณะเดิม ตลอดจนปฏิบัติตามข้อกำหนดของคณะกรรมการประสานสาขารูปโภคด้วย

2.4 เมื่อจะมีการก่อสร้างสถานีที่ 4 (ในอนาคต) ให้บริษัทฯ เสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม พิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของตำแหน่งสถานีก่อนดำเนินการก่อสร้างด้วย

2.5 ในการติดตามตรวจสอบทั้งในเชิงการก่อสร้างและช่วงดำเนินการ ควรให้หน่วยงานกลาง (Third party) ซึ่งได้รับการยอมรับจากหน่วยงานราชการเป็นผู้ดำเนินการ และเสนอแผนการติดตามตรวจสอบและรายงานผลให้กรุงเทพมหานคร และสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมทราบด้วย

/2.6...

2562 3260484

๒๐๐๔

- 3 -

2.6 ให้มีการประชาสัมพันธ์และให้ข้อมูลที่ชัดเจนในบริเวณตำแหน่งการ
สร้างสถานี เพื่อสร้างความเข้าใจของชุมชนที่อยู่บริเวณโครงการ

2.7 ให้หลีกเลี่ยงการสร้างสถานีในตำแหน่งที่ใกล้โรงเรียนและโรงพยาบาล

3. ให้กรุงเทพมหานครรับข้อสังเกตของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติไป
พิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย ดังนี้

3.1 คลองช่องนนทรี และคลองสาคร เป็นคลองที่จะต้องอนุรักษ์ตามม
ลพิษวัฒนธรรม เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2510 เพื่อให้เป็นทางระบายน้ำฝน และเพื่อความ
สวยงามของบ้านเมือง การดำเนินการก่อสร้างใด ๆ บนคลองดังกล่าวจะต้องได้รับความ
เห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีด้วย

3.2 ควรเพิ่มการติดตั้งบันไดเลื่อนขึ้น - ลง บริเวณสถานีรับ - ส่ง
ผู้โดยสารเพื่อการใช้สอยด้านสาธารณสุข พร้อมทั้งมาตรการอำนวยความสะดวก
ต่าง ๆ สำหรับคนพิการไว้ด้วย เพื่อเสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปพิจารณา

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในเรื่องดังกล่าว
และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ


ปลัดกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม

กรรมการและเลขานุการ

ภาคผนวกที่ 1-2

ผลการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ช่วงต่อขยาย)

28/04 '95 15:03 2467847	PLANNING DIV.PWD	001
28 APR-95 FRI, 11:21 OEPP	2794765	P.02



RECEIVED
28 APR 1995

ที่ [REDACTED]

27 เมษายน 2538

เรื่อง ผลการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร (ช่วงคลองเตย)

เรียน [REDACTED]

อ้างถึง หนังสือศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร ที่ [REDACTED] ลงวันที่ 23 มีนาคม 2538

สิ่งที่ส่งมาด้วย ผลการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร (ช่วงคลองเตย)

ตามที่หนังสืออ้างถึง กรุงเทพมหานครได้จัดส่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ช่วงคลองเตย) ให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมพิจารณา ความละเอียดเบื้องต้น

สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม ได้พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ช่วงคลองเตย) เข้าสู่การประชุมคณะกรรมการ ผู้อำนวยการพิจารณาการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐาน ครั้งที่ 4/2538 วันที่ 18 เมษายน 2538 ถึงคณะกรรมการฯ ได้มีมติให้กรุงเทพมหานครเสนอข้อมูลเพิ่มเติม โยนางประเด็น ดังเช่น ด้านเสียง, ทัศนียภาพ, การระบายอากาศ เป็นต้น รายละเอียดปรากฏดังสิ่งที่ส่งมาด้วย และสำนักงานโครงการให้กรุงเทพมหานครเสนอรายละเอียดเพิ่มเติมดังกล่าว และสำนักงานฯ จึงได้พิจารณาจนถึงกล่าวโดยเร็วต่อไป

@RE. REV. 2/5/85.

28/04 '95 15:04 2794765
28-APR-95 FRI 11:22 DEPP

PLANNING DIV.PWD
2794765

0002
P. 05

สิ่งที่ส่งมาด้วย

ผลการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร
(ช่วงต่อขยาย)

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการ
โครงสร้างพื้นฐาน สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม ได้มีประชุมพิจารณารายงานการวิเคราะห์
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ช่วงต่อขยาย) เมื่อคราวประชุม
ครั้งที่ 4/2538 วันอังคารที่ 18 เมษายน 2538 เวลา 13.00 น. ณ ห้องประชุมสำนักงานนโยบาย
และแผนสิ่งแวดล้อม โดยมีมติดังนี้

1. ให้เสนอข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อเปรียบเทียบการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้า
ช่วงผ่านอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ซึ่งเป็นสถานที่ที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ ระหว่างระบบใต้ดินและระบบลอยฟ้า
ทั้งนี้ต้องเสนอประเด็นทางด้านเทคนิค, งบประมาณ, ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
รวมทั้งข้อมูลสนับสนุนที่ชัดเจน
2. ให้เสนอข้อมูลเพิ่มเติมที่ชัดเจนสำหรับการก่อสร้างโครงการบริเวณสะพานลอยข้าม
สี่แยกสะพานควาย โดยจะต้องคำนึงถึงผลกระทบต่อการจราจร และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโดยรอบ
รวมทั้งต้องส่งรูปแบบการก่อสร้างโครงการบริเวณดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมพิจารณา
3. ให้คิดค่ากำแพงกันเสียงชนิดดูดกลืนเสียง (Absorptive type of Noise Barriers) หรือชนิดสะท้อนเสียง (Reflective type of Noise Barriers) ที่เหมาะสมสำหรับ
มาตรการการลดเสียงของกำแพงกันเสียงที่เหมาะสมซึ่งต้องไม่น้อยกว่า 1.0 เมตร บนโครงสร้างของ
โครงการ ทั้งนี้จะต้องเสนอข้อมูลเพิ่มเติมให้ชัดเจนว่าช่วงบริเวณใดที่จะต้องติดตั้งกำแพงกันเสียงชนิด
ดังกล่าว รวมทั้งจะต้องดำเนินการวัดระดับเสียงบริเวณที่สถานีรับส่งผู้โดยสาร เพื่อป้องกันเสียงจาก
รถยนต์ที่วิ่งอยู่ด้านล่างสะท้อนส่งผลกระทบต่อชุมชนที่อยู่ข้างเคียง

นอกจากนี้จะต้องเสนอวิธีการบำรุงดูแลรักษาและการตรวจสอบสำหรับ synthetic rubber
บนรางที่ใช้เพื่อลดเสียงด้วย

4. ให้เสนอข้อมูลเพิ่มเติมสำหรับพัฒนาระบบอากาศ 4 ตัว บริเวณใต้สถานีรับ - ส่ง
ผู้โดยสาร. มติคณะนี้ว่า จะสามารถระบายอากาศได้เพียงพอหรือไม่ ใต้ถุน ถ้าตั้งของพัฒนาระบบ
อากาศ ปริมาณและทิศทางระบายออกสู่ภายนอก ตลอดจนประเมินปริมาณของมลพิษบริเวณใต้ถุน เมื่อ
ติดตั้งพัดลมดูดอากาศแล้ว รวมทั้งปริมาณแสงที่อาคารบ้านเรือนของประชาชนที่อยู่ติดถนนใต้ถุนนั้น
จะได้รับ อย่างไรก็ดี ความเห็นควรติดตั้งจอภาพ (Monitor) แสดงข้อมูลปริมาณมลพิษบริเวณใต้ถุน
บริเวณที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบสูงให้ประชาชนทราบด้วย

28/04 '95 15:05

2487947

PLANNING DIV. PWD

4003

28-APR-95 FRI 11:23 DEFP

2794765

P.04

- 2 -

5. ให้เสนอข้อมูลชี้แจงสำหรับการเพิ่มศักยภาพที่สภาพแวดล้อม โดยสมควรออกแบบให้ใช้ไม้ประดับหรือต้นไม้ที่เห็นสมควรเพื่อบ่งชี้หรือลดปัญหาคาใจความขัดแย้งทางสายตาระหว่างโครงสร้างของโครงการกับสภาพแวดล้อม (Visual Impact) โดยรอบสำหรับในส่วนโครงการที่ทำการก่อสร้างระบบย่อยฯ

6. จะต้องเสนอมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศและเสียง ตลอดจนพารามิเตอร์อื่น ๆ โดยจะต้องระบุสถานที่, วิธีการดำเนินการชี้แจง

7. สำหรับแผนงานด้านการคมนาคมขนส่งหรือการจราจรในขณะก่อสร้างจะต้องให้สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกเห็นชอบก่อนดำเนินการ

8. จะต้องเสนอข้อมูลเพิ่มเติมชี้แจงสำหรับการใช้ประโยชน์ภายในบริเวณโครงการ ตลอดจนประเมินปริมาณการเกิดขึ้นของของเสียต่าง ๆ และเสนอวิธีการกำจัดของเสีย ดังเช่น น้ำเสีย ขยะมูลฝอย เป็นต้น ทั้งภายในบริเวณโครงการและบริเวณสถานีรับ-ส่ง ผู้โดยสาร