



ภาคผนวก



## ภาคผนวก



- ภาคผนวก 1 หนังสือเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- ภาคผนวก 2 เอกสารประกอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ
- ภาคผนวก 3 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม



## ภาคผนวกที่ 1

---

หนังสือเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม



## ภาคผนวก 1-1

---

มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม (กกวล.)  
ที่ ทส (กกวล) 1008/8635 ลงวันที่ 13 พฤศจิกายน 2551



การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคแห่งประเทศไทย  
เลขที่รับ 6356 วันที่ 14/5/2551



ที่ ทส (การท)1008 / 8635

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ  
สำนักงานนโยบายและแผน  
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม  
604 ซอยพิบูลย์วัฒนา 7 ถนนพหลโยธิน  
กรุงเทพฯ 10400

13 พฤศจิกายน 2551

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 3/2551

เรียน ผู้ว่าการการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคแห่งประเทศไทย

ถึงที่ส่งมาด้วย รายงานการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 3/2551

สืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 3/2551 เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2551

ได้พิจารณาเรื่องที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานของท่าน จำนวน 2 เรื่อง ดังนี้

1. ความเห็นต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการผลิตไฟฟ้าสายส่งนำเงินช่วงบางซื่อ - ท่าพระ ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคแห่งประเทศไทย (รฟม.)
2. รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการผลิตไฟฟ้าสายส่งนำเงินช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง) ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคแห่งประเทศไทย (รฟม.)

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จึงขอแจ้งมติการประชุมดังกล่าว โดยมีรายละเอียดตามรายงานการประชุม ดังต่อไปนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

นายศักดิ์สิทธิ์ จรัสเดช

(นายศักดิ์สิทธิ์ จรัสเดช)

ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรรมการและเลขานุการ

สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

โทรศัพท์ 0 2265 6609 0 2265 6500 ต่อ 6778 - 81

โทรสาร 0 2265 6602

ถึงที่ส่งมาด้วย

รายงานการประชุม

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 3/2551

วันที่ 24 กรกฎาคม พ.ศ. 2551 เวลา 9.30 น.

ณ ห้องประชุม 501 ตึกบัญชาการ ทำเนียบรัฐบาล

กรรมการผู้ประชุม

1. นายอรรถพร เทพสุทิน

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

รองประธานกรรมการ คนที่ 2

ปฏิบัติหน้าที่ประธานกรรมการ

2. พลตรีทรงพล หินพจน์

ผู้ทรงคุณวุฒิกองทัพบก

แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม

3. นายอภิรักษ์ โกษะโยธิน

อธิบดีกรมการปกครอง

นักปกครอง 40

แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

4. นายสมชัย ชัยนาม

เลขาธิการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและสหกรณ์

แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

5. นางสาวสุภา ปิยะจิตติ

รองปลัดกระทรวงการคลัง

แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

6. นายศุภกิตต์ แสนสมบัติ

ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการคลัง

แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

7. นายพรเทพ ศิริวนะธรรม์

ผู้อำนวยการกระทรวงสาธารณสุข

แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข

8. นางสาวดวงใจ คำภา

ผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

แทนเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

9. นางสาวอริยฉัตร พันธ์นันทชัย

ที่ปรึกษาด้านการลงทุน

แทนเลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

10. นางสาวนุช หงสประภาส  
ที่ปรึกษาสำนักงบประมาณ  
แผนผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ
  11. นายพนัส ทัดียนานนท์  
ผู้ทรงคุณวุฒิ
  12. นางวดี สัมพันธ์รักษ์  
ผู้ทรงคุณวุฒิ
  13. นายประสงค์ เอี่ยมอนันต์  
ผู้ทรงคุณวุฒิ
  14. นางปราณี พันธสินชัย  
ผู้ทรงคุณวุฒิ
  15. นายสุทิน อยู่สุข  
ผู้ทรงคุณวุฒิ
  16. นายวิเชียร กิจดิ้งกาล  
ผู้ทรงคุณวุฒิ
  17. นายจรัสกร ผลประเสริฐ  
ผู้ทรงคุณวุฒิ
  18. นายศักดิ์สิทธิ์ ศรีเดช  
ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- กรรมการผู้ลปประชุม**
1. นายอดิสร ปันดีกุล  
รองนายกรัฐมนตรี
  2. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ
  3. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม
  4. นายสนธิ์ อักษรแก้ว  
ผู้ทรงคุณวุฒิ
- ผู้เข้าร่วมประชุม**
1. นางปวีณา งามวิจิตร  
ที่ปรึกษาด้านพลังงาน
  2. นางสาววิภากรัตนา นาทองบ่อจรัส  
กระทรวงพลังงาน
  3. นางอรพินท์ วงศ์ภูมิพิศ  
รองโฆษกประจำสำนักนายกรัฐมนตรี
  4. นายเกษมสันต์ จิณณวาโส  
แทน โฆษกรัฐบาล
  5. นายชนินทร์ ทองธรรมชาติ  
หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม  
เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม  
รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

6. นางนิงขวัญ วิษยรังสฤษดิ์  
รองอธิบดีกรมควบคุมพิษ
  7. นายจุฑพร บุญพันธ์  
รองอธิบดีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม
  8. นายอดิสรศักดิ์ อดุลวรรณ  
แทน อธิบดีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม
  9. นายชัยพร ศิริพรไพฑูริย์  
เจ้าหน้าที่บริหารงานป่าไม้ 8
  10. นายสุรินทร์ อดุลแพรัตน์  
แทน รองปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม  
(นายไพศาล กุศลย์รัตน์)
  11. นายเจษฎาพร ศิริพรไพฑูริย์  
ผู้อำนวยการสำนักจัดการและควบคุมป่าไม้
  12. นายเจษฎาพร ศิริพรไพฑูริย์  
แทน อธิบดีกรมทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
  13. นางสาวสุจิตา มหวิหทานนท์  
ผู้อำนวยการสำนักจัดการทรัพยากรทางทะเล
  14. นายไพรัช ธรรมหาญ  
แทน อธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
  15. นางสาวสุจิตา มหวิหทานนท์  
ผู้อำนวยการสำนักจัดการและควบคุมป่าไม้
  16. นายไพรัช ธรรมหาญ  
แทน อธิบดีกรมทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
  17. นางสาวสุจิตา มหวิหทานนท์  
ผู้อำนวยการสำนักจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
  18. นายไพรัช ธรรมหาญ  
แทน อธิบดีกรมทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
  19. นางสาวสุจิตา มหวิหทานนท์  
ผู้อำนวยการสำนักจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
  20. นายไพรัช ธรรมหาญ  
แทน อธิบดีกรมทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
  21. นางสาวสุจิตา มหวิหทานนท์  
ผู้อำนวยการสำนักจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
  22. นายไพรัช ธรรมหาญ  
แทน อธิบดีกรมทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
  23. นางสาวสุจิตา มหวิหทานนท์  
ผู้อำนวยการสำนักจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
  24. นายไพรัช ธรรมหาญ  
แทน อธิบดีกรมทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
  25. นางสาวสุจิตา มหวิหทานนท์  
ผู้อำนวยการสำนักจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
- ผู้ชี้แจง**
1. นายประภัสร์ จงสงวน  
รองอธิบดีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม
  2. นายจิตรพงษ์ กวีวงศ์สถิตย์  
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
  3. นายโชติช ปันสุวรรณ  
ผู้อำนวยการโครงการฝึกอบรมเกษตรกร  
กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม

เริ่มประชุมเวลา 9.45 น.

#### วาระที่ 1 เรื่องที่ประธานฯ แจ้งต่อที่ประชุม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รองประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติคนที่ 2 ปฏิบัติหน้าที่ประธานการประชุม แจ้งต่อที่ประชุมว่า เนื่องจาก รองนายกรัฐมนตรี นายสุชาติ บำรุงสุข ประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้ภารกิจเดินทางไปประชุมอาเซียนที่ประเทศ ลีดโปร์ จึงได้มอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่ที่ประธานฯ ในครั้งนี้แทน และแจ้งต่อที่ประชุมทราบว่า ได้หารือ ในเบื้องต้นกับประธานกรรมการฯ แล้ว เห็นควรให้มีการประชุมอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง และหากมีวาระเร่งด่วน ให้ฝ่ายเลขานุการฯ เสนอขอจัดประชุมเพิ่มเติมได้ เนื่องจากปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นเรื่องที่ต้องให้ความสนใจอย่างยิ่ง ทั้งนี้ หากประธานฯ ตัดภารกิจจะให้ออมทนายคนเป็นประธานฯ แทน

กรรมการและเลขานุการฯ ได้รับมอบหมายให้รายงานต่อที่ประชุมเพื่อทราบว่า เนื่องจากได้มีการปรับเปลี่ยนวาระการประชุม ดังนั้น จึงขอให้ที่ประชุมฯ ลำดับการพิจารณาเอกสารตามระเบียบวาระที่แจ้งในที่ประชุม

#### วาระที่ 2 รับรองรายงานการประชุมครั้งที่ 2/2551 เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2551

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้เสนอรายงานการประชุมฯ ครั้งที่ 2/2551 เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2551 เวียนคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่งคณะกรรมการฯ พิจารณาให้การรับรองรายงานฯ ในเบื้องต้น เมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2551

ทั้งนี้ มีผู้ขอแก้ไขรายงานฯ ดังนี้

1. นายประสงค์ เอี่ยมอนันต์ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการฯ ขอแก้ไข ดังนี้

1.1 วาระที่ 3.1 เรื่อง แนวทางการดำเนินโครงการหรือกิจการที่ต้องอยู่ในพื้นที่อนุรักษ์ที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

แก้ไขความเห็นที่ประชุม หน้า 8 บรรทัดที่ 8 บรรทัดที่ 16 คำว่า "สิ่งแวดล้อมและศิลปกรรม" แก้เป็น "สิ่งแวดล้อมธรรมชาติและศิลปกรรม"

และ หน้า 8 บรรทัดที่ 18 คำว่า "พื้นที่ย่านชุมชนหรือชุมชนท้องถิ่นดั้งเดิม" แก้เป็น "พื้นที่ย่าน ชุมชน ชุมชนท้องถิ่น หรือชุมชนท้องถิ่นดั้งเดิม"

#### 1.2 วาระที่ 3.9 ร่างรายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550

ขอแก้ไขความเห็นที่ประชุม หน้า 20 บรรทัดที่ 30 คำว่า "สิ่งแวดล้อมที่มีมนุษย์สร้างขึ้น" แก้เป็น "สิ่งแวดล้อมที่มีมนุษย์ได้ทำขึ้น"

2. นางปรางค์ พันธุสินชัย กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการฯ ขอแก้ไข ดังนี้

#### 2.1 วาระที่ 2 รับรองรายงานการประชุม ครั้งที่ 1/2551 วันที่ 1 เมษายน 2551

ขอแก้ไข หน้า 5 มติที่ประชุมจาก "ที่ประชุมเห็นควรให้เป็นไปตามมติเดิม" เป็น "เห็นชอบตามที่ทางปราชญ์ พันธุสินชัย ขอแก้ไข"

#### 2.2 วาระที่ 3.3 โครงการก่อสร้างระบบกำจัดขยะมูลฝอยขององค์การบริหารส่วนจังหวัดนนทบุรีในพื้นที่ส่วนขยายที่ 2

ขอแก้ไขมติประชุม หน้า 11 ความเห็นที่ประชุม จาก "เห็นควรเห็นชอบ" เป็น "เห็นชอบ" และตัดคำว่าเห็นในบรรทัดที่ 2 ออก และขอแก้ไขมติที่ประชุม บรรทัดสุดท้ายโดยให้เพิ่มเติม "และเร่งแก้ไขปัญหาการปนเปื้อนน้ำใต้ดิน ภายใต้งบประมาณที่ได้รับ"

#### 2.3 วาระที่ 3.4 รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศึกษาและสำรวจออกแบบสำหรับก่อสร้างท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 ตั้งอยู่ที่จังหวัดเชียงราย ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

ขอแก้ไข หน้า 13 มติที่ประชุม โดยเพิ่ม "เห็นชอบ...โดยนำเสนอและการเพิ่มความถี่ในการตรวจวัดค่าต่าง ๆ ไปประกอบในรายงานฉบับสมบูรณ์"

และ นายประสงค์ เอี่ยมอนันต์ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ได้แจ้งต่อที่ประชุมขอแก้ไขเพิ่มเติมในวาระที่ 3.1 แนวทางการดำเนินโครงการหรือกิจการที่ต้องอยู่ในพื้นที่อนุรักษ์ที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม หน้า 8 ความเห็นที่ประชุม ข้อ 1 จาก ".... หรือหน่วยงาน/คณะกรรมการที่เกี่ยวข้องกับการให้ความเห็น" แก้ไขเป็น ".... หรือหน่วยงาน คณะกรรมการ และคณะกรรมการอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการให้ความเห็น"

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณาให้การรับรอง และให้ฝ่ายเลขานุการฯ เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบต่อไป

#### มติที่ประชุม

รับรองรายงานการประชุมฯ ครั้งที่ 2/2551 เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2551 ตามที่ได้ปรับแก้ไขตามความเห็นของกรรมการฯ และให้นำเสนอรายงานการประชุมฉบับที่ปรับแก้ไขสมบูรณ์แล้ว ในการประชุมครั้งหน้า

#### วาระที่ 3 เรื่องเพื่อพิจารณา

#### 3.1 ความเห็นต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

กรรมการและเลขานุการฯ รายงานต่อที่ประชุมว่า คณะกรรมการพิจารณาการพัฒนาสิ่งแวดล้อมระบบรางใน (ตจว.) ได้มีมติเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2547 เห็นชอบแผนการพัฒนาการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในภาพรวม จำนวน 7 สาย และคณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบแผนการพัฒนาการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบรางในการประชุมเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2547 และวันที่ 7 กันยายน 2547 โดยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้รับมอบหมายให้ดำเนินโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคลเส้นทางเดิมที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเส้นทางใหม่ ดังต่อไปนี้

นายประวัตร์ จงสวณ ผู้ว่าการการรถไฟฯ แห่งประเทศไทย ได้ชี้แจงต่อที่ประชุมในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

1. มาตราการที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดให้ รฟม. ประสานกับโรงเรียนพระวชิรเกล้าเทคโนโลยีนั้น รฟม. ได้ไปปรึกษากับผู้อำนวยการโรงเรียนแล้ว แต่ยังจากทางโรงเรียน

ได้ก่อสร้างอาคารเพิ่มเติมเข้ามาในบริเวณที่จะทำการก่อสร้างโครงการไฟฟ้า ประมาณ 1 เมกะวัตต์ ในการปฏิบัติ บทนี้ จะหลีกเลี่ยงไม่ถูกอาคารเรียนทั้งหมด แต่จะขุดบริเวณห้อยพักครูส่วนที่ยื่นเท่านั้น และบริเวณนี้จะเปิดทางเข้าออกตามแนวตั้งทั้งหมดตามที่โรงเรียนต้องการ ทั้งนี้จะไม่ทำให้เกิดข้อถกเถียงที่วุ่นวายนัก

2. โครงการการไฟฟ้าฯ ได้ออกแบบโครงสร้างรองรับและสะพานเชื่อมจากอาคารเกิดแผ่นดินไหว ตามมาตรฐานเดียวกับอาคารก่อสร้างทางด่วน ซึ่งสูงกว่าที่กำหนดไว้ตามกฎกระทรวง กำหนดการรับน้ำหนัก ความต้านทาน ความคงทนของอาคารและฐานดินที่ต้องรับอาคาร เพื่อรองรับอาคาร

แรงและเนื้อของแผ่นดินไหว พ.ศ. 2550 ซึ่งออกตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร

3. โครงการการไฟฟ้าสายลี้เงิน ช่างบางซื่อ - ท่าพระ มีทั้งโครงสร้างที่ยกระดับและอยู่ใต้ดิน โดยช่วงที่อยู่ใต้ดินแบ่งจากหัวลำโพง - ท่าพระ ซึ่ง รฟม. ได้ออกแบบโครงสร้างที่สามารถรองรับน้ำหนักได้สูง 2.50 เมตร

ความเห็นที่ประชุม

1. เห็นชอบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการไฟฟ้าสายลี้เงินช่วงบางซื่อ - ท่าพระ ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคแห่งประเทศไทย (รฟม.) ตามความเห็นของคณะกรรมการชำนาญการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างระบบการปฏิรูปที่ดิน และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม ในการประชุมครั้งที่ 5/2551 เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2551

2. การการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคแห่งประเทศไทย ควรออกแบบโครงสร้างโครงการไฟฟ้าให้สามารถป้องกันภัยพิบัติให้หนักอ้นขึ้นเนื่องจากภาวะโลกร้อน และศึกษาแนวทางการปรับตัวเพื่อรองรับ

3. ควรให้ การรถไฟฯ ให้ความช่วยเหลือขนส่งแห่งประเทศไทย นำบันทึกข้อตกลงที่ได้ทำร่วมกับ บริษัทแพคเกจจิงทศโคไทย จำกัด ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กับเป็นหลักฐาน เพื่อป้องกันปัญหาการฟ้องร้องในภายหลัง
4. การรถไฟฯ ให้ความช่วยเหลือขนส่งแห่งประเทศไทย ควรตรวจสอบความถูกต้องและครบถ้วนของ เอกสารรายงานงานการบริการขนส่งระยะสั้นและระยะยาว ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรี
5. เห็นควาให้ รฟม. ดำเนินการตามที่ยื่นเรื่องต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
6. เห็นควาให้ การรถไฟฯ ให้ความช่วยเหลือขนส่งแห่งประเทศไทย นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อบริหารจัดการแผนของคณะรัฐมนตรี ต่อไป

ถึง 100 ปี

### มติที่ประชุม

1. เห็นชอบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการไฟฟ้าสายส่งใต้ดิน ช่วงบางซื่อ – ท่าพระ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ตามความเห็นของ คณะกรรมการผู้ชำนาญการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการของสำนักงานพลังงาน และการกำกับดูแลพลังงานแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 5/2551 เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2551 ซึ่งกำหนดเงื่อนไขและมาตรการให้ รฟท. ดำเนินการอย่างเคร่งครัด ดังนี้

1.1 มีมาตรการด้านความปลอดภัย เช่น ติดตั้งไฟบริเวณใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา หรือบริเวณเดมอ เพื่อให้สามารถเห็นได้อย่างชัดเจนในช่วงกลางคืนและฝนตกหนัก เพื่อป้องกัน อุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้

1.2 ออกแบบโครงสร้างเสาและท่อน้ำที่มีความมั่นคงแข็งแรงและปลอดภัย โดยคำนึงถึง ความเรียบง่ายและความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมบริเวณใกล้เคียงโครงการ รวมทั้งการออกแบบ รายละเอียดโครงสร้างระบบรางและอาคารสถานี ต้องแข็งแรงไม่โยกกว่าตามกฎกระทรวง กำหนดการ รับน้ำหนัก ความต้านทาน ความคงทนของอาคารและพื้นดินที่รองรับอาคาร ในการต้านทาน แรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว พ.ศ. 2550

1.3 ประสานกับการนิคมอุตสาหกรรม (สำหรับบริเวณที่มีโบราณสถานอยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทาง) รวมทั้งโรงเรียนพระราชาคณะชั้นราชให้ ก่อนดำเนินการก่อสร้าง โดยคำนึงถึงข้อจำกัดที่ รฟท. ได้หารือ ร่วมกับโรงเรียน เสนอให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณา

1.4 จัดทำแผนการจัดการจราจรและมาตรการป้องกันและลดผลกระทบของการก่อสร้าง ต่อการจราจรให้สอดคล้องกับสภาพปัญหาและพื้นที่ ณ ช่วงเวลาการดำเนินการก่อสร้าง และ ประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้าง ระยะเวลาก่อสร้างดำเนินการ แจ้งจัดการจราจรให้ประชาชนรับทราบ

1.5 ควบคุมและกำกับกับการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการดำเนินการโครงการไฟฟ้าสายส่งใต้ดิน ช่วง บางซื่อ – ท่าพระ ให้เป็นไปตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ และนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างให้ ผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการโดยเฉพาะพื้นที่ซึ่งเป็นสถานีร่วมกับโครงการอื่นต้องระบุ แผนดำเนินงานหรือความรับผิดชอบต่อเนื่องให้เห็นอย่างชัดเจน

1.6 แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อทำหน้าที่กำหนดค่าเงินโดยมีผู้แทนหน่วยงานเจ้าของ โครงการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น รวมถึงผู้แทนประชาชนในสภาท้องถิ่นเข้าร่วมเป็นกรรมการด้วย

1.7 แต่งตั้งคณะกรรมการควบคุม กำกับ และดูแลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและ ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการดำเนินการก่อสร้าง ประกอบด้วย ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย และผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรุงเทพมหานคร สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรมควบคุมมลพิษ กรมอุทกศาสตร์ กรมทรัพยากรธรณี องค์การพัฒนาเอกชน สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค และหน่วยงานราชการเจ้าของพื้นที่ที่โครงการตั้งอยู่ เป็นต้น เพื่อกำกับดูแลและติดตามตรวจสอบการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันด้านสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ

### 1.8 การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

(1) จัดทำชุดบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งในร่างก่อสร้างและดำเนินการ ตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ

(2) จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานฯ ให้สำนักงานนโยบาย และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ

1.9 หากมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และหรือมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้ เสนอไว้ในรายงานฯ ที่มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ หน่วยงานเจ้าของโครงการหรือ ผู้ดำเนินการ จะต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาให้ความ เห็นชอบก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง

1.10 การก่อสร้างและดำเนินการ หากพบว่าโครงการทำให้ผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือข้อร้องเรียน หน่วยงานเจ้าของโครงการหรือผู้ดำเนินการและหรือบริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง บริษัทผู้ดำเนินการโครงการจะต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน พร้อมแจ้งสำนักงานนโยบาย และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อดำเนินการในส่วนที่ เกี่ยวข้อง

### 2. มอบหมายให้กรมรถไฟฯ ดำเนินการเพิ่มเติม ดังนี้

2.1 ให้ออกแบบโครงสร้างรถไฟฟ้าทั้งที่อยู่ใต้ดิน จากฟูลโพทอะ ให้สามารถรองรับน้ำหนัก สูง 250 เมตร ตันที่ 7000 กิโลกรัม รวมถึงมีข้อคิดเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่องการก่อสร้าง ที่อาจมีผลกระทบต่อการจราจร ซึ่งควรพิจารณาการออกแบบโครงสร้าง เพื่อเตรียมการในการรองรับการ ปรับตัวต่อผลกระทบดังกล่าว นอกจากนี้ให้เพิ่มความถี่ในการติดตามตรวจสอบผู้ดูแลและลดผลกระทบ จากที่ในระยะการก่อสร้างและช่วงเปิดการเดินรถแล้ว

2.2 ตรวจสอบความถูกต้องและครบถ้วนของเอกสารรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม โดยประสานกับสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ก่อนนำเสนอ คณะรัฐมนตรี

2.3 ให้นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อ ประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ต่อไป

3.2 รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายใต้ดิน ช่วง บางซื่อ – บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

กรมการขนส่งและคมนาคมฯ รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการรถไฟฟ้าสายใต้ดิน ช่วง หัวลำโพง-บางแค ได้รับความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 17 มกราคม พ.ศ. 2545 แต่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ จึง ต้องเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อพิจารณาเห็นชอบอีกครั้ง โดยแต่เดิมการใช้ประโยชน์

ที่ดินช่วงสถานีบางหว้า - สถานีภาษีเจริญ เป็นชุมชนที่มีความหนาแน่นอยู่ริมคลองลาดพร้าว ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามหานคร จึงวางตำแหน่งสถานีบางหว้า และสถานีภาษีเจริญอยู่ห่างกันประมาณ 2.2 กิโลเมตร ต่อมากรมการก่อสร้างถนนราชพฤกษ์ได้ผ่านถนนเพชรเกษมใกล้สถานีบางหว้า ปรัชญาย เสนอทางรถไฟฟ้ามหานครให้สายสีเขียวเข้ม จากถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ไปตามแนวถนนราชพฤกษ์ มาสิ้นสุดเส้นทางที่จุดตัดถนนเพชรเกษมใกล้สถานีบางหว้า โครงการจึงต้องขยับตำแหน่งสถานีบางหว้าตามแนวเส้นทางเดิมไปทางทิศตะวันออกประมาณ 230 เมตร เพื่อให้ผู้ใช้โดยสารสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับ รถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้มส่วนต่อขยายในอนาคตได้สะดวก และเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 ซึ่งมีระยะห่างระหว่างสถานี ประมาณ 1.2 กิโลเมตร

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาการพิจารณาการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการของ สภาวชนาการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม ได้พิจารณา 4 ครั้ง และครั้งที่ 11/2551 เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2551 คณะกรรมการผู้ชำนาญการ มีมติเห็นชอบรายงานการเปลี่ยนแปลงและให้ข้อเสนอแนะโครงการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อพิจารณาต่อไป โดยมีความเห็นรวม 8 ข้อ ทั้งนี้หากมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ ที่มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ หน่วยงานเจ้าของโครงการและผู้ดำเนินโครงการ จะต้องเสนอรายละเอียดและประเมินผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนการ ดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง จึงเรียนเสนอข้อที่ประชุมเพื่อพิจารณา

ที่ประชุมร่วมพิจารณาแล้วมีข้อห่วงใยเกี่ยวกับปัญหาเรื่องฝุ่นละออง มลพิษทางอากาศ ตลอดจนการป้องกันและให้ความปลอดภัยจากการก่อการร้ายโดยก๊วนพิษ ซึ่งนายประจักษ์ จงสงวน ผู้ว่าการการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย ได้ชี้แจงข้อที่ประชุมในประเด็นต่างๆ ดังนี้

1. กรณีที่มีปัญหาฝุ่นละอองปริมาณมากบริเวณใต้สถานี เนื่องจากกาการสัญจรของรถยนต์ จะมีการใช้พัดลมดูดอากาศเพื่อแก้ปัญหาในลักษณะเดียวกับบริเวณสะพานควายที่ได้ดำเนินการอยู่ และถ้ามีเทคโนโลยีด้านสิ่งแวดล้อมใหม่ๆ ยินดีรับมาปรับใช้ในการแก้ปัญหาในส่วนที่เกี่ยวข้องทุกเรื่อง

2. สำหรับระบบตรวจจับว่ามีสารพิษหรือไม่ ขณะนี้ประเทศไทยหรืออเมริกายังอยู่ระหว่างการพัฒนา ยังไม่เปิดเผยเทคโนโลยี ซึ่งทาง รฟม. จะคอยติดตามเทคโนโลยีดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง และในเรื่องการป้องกัน มีการประสานข้อมูลในเรื่องข่าวกรอง และฝึกซ้อม ร่วมกับ BMCL ตำรวจ ทหาร และศูนย์กู้ชีพ "นเรนทร์" โดยใช้ระบบพัดลมดูดอากาศฟุ้งออก - จดอากาศดีเข้ามา แล้วอพยพคนออกให้เร็วที่สุด

3. บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงอยู่เหนือคลอง จะมีการปรับปรุงคลองโดยการขุดลอกแม่น้ำ ซึ่ง เป็นไปตามที่กรุงเทพมหานครต้องการ เพราะทำให้น้ำไหลได้ดีขึ้น ลดการหมักหมม มีการรักษาความปลอดภัยบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง บริเวณช่องเปิดคลองกวีมีช่องว่างให้แสงสว่างและลมผ่านได้ รวมทั้งจะมีการติดตั้งกังหันน้ำชัยพัฒนาด้วย

#### ความเห็นที่ประชุม

1. เห็นชอบกับรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียวเข้ม ช่วง หัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง) ของการรถไฟฟ้ามหานคร

แห่งประเทศไทย (รฟม.) ตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม ในการประชุมครั้งที่ 11/2551 เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2551

2. ในการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองทุก 6 เดือน ควรเริ่มในเดือนเมษายน และ พฤศจิกายน เนื่องจากหากทำการตรวจในช่วงฤดูฝน ปริมาณฝุ่นละอองจะมีค่าต่ำอยู่แล้ว และ รฟม. ควรนำเสนอเทคโนโลยีอื่นๆ ที่มีประสิทธิภาพในการป้องกันแก้ไขปัญหฝุ่นละอองด้วย

3. ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศในช่วงระยะก่อสร้าง จะกระทบต่อผู้ทำงานก่อสร้างเป็นหลัก โดยเฉพาะช่วงที่อยู่ในพื้นที่ ดังนั้นในการติดตามตรวจสอบ อาจใช้วิธีการเก็บตัวอย่างแบบ personal sample ซึ่งสามารถทำได้ยากว่า สามารถเก็บตัวอย่างได้ดีขึ้น และปลอดภัยต่อคนทำงานมากกว่า

4. เห็นควรให้การรถไฟฟ้ามหานครร่วมกับหน่วยงานแห่งประทศไทย รับผิดชอบเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ประเด็นการเพิ่มความเสี่ยงมลพิษจากการจราจรของฝุ่นละอองและมลพิษทางอากาศ รวมทั้งเพิ่มเติมมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ให้ตรวจสอบความถูกต้องและครบถ้วนของเอกสารรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ก่อนนำเสนอคณะกรรมการ

5. เห็นควรให้การรถไฟฟ้ามหานครร่วมกับหน่วยงานแห่งประทศไทย นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอคณะกรรมการเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

#### มติที่ประชุม

1. เห็นชอบกับรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียวเข้ม ช่วง หัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง) ของการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) ตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม ในการประชุมครั้งที่ 11/2551 เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2551 ซึ่งกำหนดเงื่อนไขและมาตรการให้ รฟม. ดำเนินการอย่างเคร่งครัด ดังนี้

##### 1.1 มาตรการป้องกันและผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นการออกแบบ

(1) การออกแบบพื้นที่โครงสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงให้มีโครงสร้างที่ปิดทับคลองรางบัว และคลองลาดสูง เพื่อให้แสงส่องผ่านได้และป้องกันผลกระทบต่อดูคนภาพน้ำ ปริมาณน้ำในลำคลอง และการสัญจรทางน้ำของประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งให้มีช่องเปิดคนสวนศูนย์ซ่อมบำรุงที่สามารถทำการขุดลอกคลองในอนาคต โดยต้องก่อสร้างแนวรางรถไฟและสะพาน (สำหรับรถยนต์ข้าม) ครอบคลุมทั้งสองเท่านั้น

(2) ควรใช้เสาเข็มสกรูสร้างฐานรากของคลองที่จะปรับปรุงเพื่อป้องกันกาการกัดตัวค่าระดับและเกิดการแตกร้าวของคลองในอนาคต

(3) การออกแบบโครงสร้างเสาและคานให้คำนึงถึงความปลอดภัย ความเรียบง่ายและความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมบริเวณใกล้เคียงโครงการ รวมทั้งการออกแบบรายละเอียดโครงสร้างระบบรางและอาคารสถานี อย่างน้อยให้เป็นไปตามกฎกระทรวง กำหนดการรับน้ำหนัก ความต้านทาน ความคงทนของอาคารและพื้นดินที่รองรับอาคาร ในการต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว พ.ศ. 2550

(4) การออกแบบโครงสร้างต้องไม่ขัดกับพระราชบัญญัติรักษาคลองลัดคลองโกลันท์  
121 พร้อมด้วยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติม

1.2 ประธานแผนการดำเนินงานก่อสร้างปรับปรุงคลองระบายน้ำกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักการระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร และกรมศิลปากรก่อนเข้าดำเนินการในขั้นนี้

1.3 จัดทำแผนการจัดการจราจรและมาตรการป้องกันและลดผลกระทบของการก่อสร้างต่อการจราจรให้สอดคล้องกับสภาพปัญหาและพื้นที่ ณ ช่วงเวลาการดำเนินการก่อสร้าง และประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้าง ระยะเวลาการดำเนินการ แผนจัดการจราจรให้ประชาชนรับทราบ

1.4 ปฏิบัติ ควบคุมและกำกับให้เป็นไปตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงหัวลำโพง - บางแค ให้เป็นไปตามรายละเอียดที่ได้ปรับปรุงให้มีความทันสมัยกว่าฉบับเดิมที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีมติเห็นชอบรายงานฯ ในการประชุมครั้งที่ 1/2545 เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2545 ทั้งนี้ การก่อสร้างอุโมงค์ใต้ดินในบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์ จากแบบขุดเปิดให้ดินพื้น (Open cut) ให้เป็นแบบขุดเปิดหน้าดินเฉพาะทางขึ้นลง และดำเนินการก่อสร้างจากชั้นใต้ดินขึ้นมา ตามมติดการก่อสร้างสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมดังกล่าว) ตามที่เสนอไว้รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงหัวลำโพง-บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง) และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม อย่างเคร่งครัด และนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างให้ผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการโดยเฉพาะพื้นที่ซึ่งเป็นที่ตั้งเป็นสถานีร่วมกับโครงการอื่นต้องระบุแผนดำเนินงานหรือความรับผิดชอบต่อเนื่องให้ได้อย่างชัดเจน

1.5 แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อทำหน้าที่กำหนดค่าเงินคืนโดยมีผู้แทนหน่วยงานเจ้าของโครงการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น รวมถึงผู้แทนประชาชนในสภาท้องถิ่นเข้าร่วมประชุมหรือด้วยโครงการ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนคณะกรรมการควบคุม กำกับ และดูแลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนคณะกรรมการก่อสร้าง ประกอบด้วยผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เป็นประธาน และผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรุงเทพมหานคร สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรมควบคุมมลพิษ กรมทรัพยากรธรณี กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี องค์การพัฒนาเอกชน สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค เป็นต้น เพื่อกำกับดูแลและติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันด้านสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ

1.7 การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

(1) ต้องจัดทบทวนครั้งที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งในช่วงก่อสร้างและดำเนินการ ตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ

(2) ต้องรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ทำหน้าที่ในรายงานฯ ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ

1.8 หากมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ ที่มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ หน่วยงานเจ้าของโครงการและผู้ดำเนินการ จะต้อง

เสนอรายละเอียดและประเมินผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง

1.9 การก่อสร้างและดำเนินการ หากพบว่าโครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมีข้อร้องเรียน หน่วยงานเจ้าของโครงการและผู้ดำเนินการหรือผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้างจะต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน พร้อมแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

2. มอบหมายให้กรมไฟฟ้าพลังแสงมวลชนแห่งประเทศไทย รับผิดชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ประเด็นการเพิ่มความถี่ในการติดตามตรวจสอบผู้ละเมิดและละเมิดพิษทางอากาศซึ่งในระยะการก่อสร้างและช่วงเปิดการเดินรถแล้ว รวมทั้งเพิ่มเติมมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว ทั้งนี้ให้ตรวจสอบความถูกต้องและครบถ้วนของเอกสารรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยประสานกับสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรี

3. มอบหมายให้กรมไฟฟ้าพลังแสงมวลชนแห่งประเทศไทย นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

3.3 ความเห็นต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน กรุงเทพมหานคร ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี

กรรมการและเลขานุการฯ รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน กรุงเทพมหานคร เป็นโครงการที่ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2547 ซึ่งกำหนดให้บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ดำเนินการจัดหาพลังงานประเภทก๊าซธรรมชาติป้อนให้กับโรงไฟฟ้าของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย และต่อมาสำนักงานคณะกรรมการพลังงานแห่งชาติ มีมติเห็นชอบแผนแม่บท ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง) ซึ่ง ปตท. ได้เพิ่มการลงทุนระบบท่อเชื่อมใหม่และเพิ่มเติมโครงการท่อแมก เมื่อวันที่ 4 มิถุนายน 2550 โดยคณะรัฐมนตรีเห็นชอบเมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2550 งบประมาณรวม 165,077 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ได้เสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการดังกล่าวให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาโครงการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจและโครงการร่วมกับเอกชน พิจารณา รวม 3 ครั้ง โดยครั้งแรกในการประชุมครั้งที่ 3/2550 เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2550 และคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ในการประชุมครั้งที่ 1/2551 เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2551 มีมติเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างก๊าซธรรมชาติไปยังโรงไฟฟ้าพระนครเหนือ และให้บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) รวบรวมข้อมูลในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและข้อมูลที่ได้ชี้แจงเพิ่มเติมทั้งหมด จัดทำเป็นรายงานฉบับสมบูรณ์เสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม นำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โดยมีเงื่อนไขและมาตรการให้บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ปฏิบัติ รวม 10 ข้อ และ หากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ประสงค์จะเปลี่ยนแปลง

รายละเอียดโครงการ และ/หรือแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม จะต้องเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อพิจารณา

ทั้งนี้ กรรมการฯ มีประเด็นซักถามเกี่ยวกับการป้องกันเหตุแผ่นดินไหวในพื้นที่บริเวณที่วางท่อก๊าซ และการวางแผนเชื่อมโยงโครงการจ่ายก๊าซธรรมชาติ จากท่อส่งก๊าซธรรมชาติ ไปยังสถานีจ่ายก๊าซในภาค ซึ่งนายจิตพร กวีวงศ์สุตดิษฐ์ รองกรรมการผู้จัดการบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ได้ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า หากเกิดแผ่นดินไหวจะไม่ส่งผลกระทบต่อระบบท่อ เนื่องจากเป็นการก่อสร้างในแนวราบ และได้ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยบริเวณจุดเชื่อมต่อ ทั้งนี้การขยายโครงข่ายการจ่ายก๊าซจากระบบท่อก๊าซ เพื่อเพิ่มสถานีจ่ายก๊าซ บริษัทฯ ได้มีการวางแผนที่จะดำเนินการในภาคต่อไป

#### ความเห็นที่ประชุม

เห็นควรเห็นชอบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการท่อส่งก๊าซธรรมชาติไปยังโรงไฟฟ้าพระนครเหนือ ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตคลังขั้นกรุงเทพมหานคร และอำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี ทั้งนี้ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) จะต้องปฏิบัติตามมติของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชน ในการประชุม ครั้งที่ 1/2551 เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2551

#### มติที่ประชุม

1. เห็นชอบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการท่อส่งก๊าซธรรมชาติไปยังโรงไฟฟ้าพระนครเหนือ ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตคลังขั้น กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี โดยกำหนดเงื่อนไขและมาตรการที่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ต้องยึดถือปฏิบัติตามมติของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชน ในการประชุมครั้งที่ 1/2551 เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2551 ดังนี้

- 1.1 ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในรูปแบบแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการท่อส่งก๊าซธรรมชาติไปยังโรงไฟฟ้าพระนครเหนืออย่างเคร่งครัด และให้เป็นแนวทางในการกำกับ ความคุม ติดตามตรวจสอบของหน่วยงาน ประชาชนและองค์กรที่เกี่ยวข้อง ออกแบบ สัญญาณก่อสร้าง สัญญาณการเงินและใช้ในการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาพื้นที่บริเวณที่ตั้งโครงการอย่างละเอียดจัดเจน เพื่อให้ได้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลในทางปฏิบัติ
- 1.3 ประสานงานกับหน่วยงานด้านการจราจรและหน่วยงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ในการปฏิบัติการตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด

ปฏิบัติการตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด

1.4 ดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน และแผนการจัดทำอรัญเรียน และการจัดทำกรมการติดตามโครงการตั้งแต่ระยะก่อนก่อสร้างโครงการและดำเนินการอย่างต่อเนื่องในระยะก่อสร้าง และตลอดระยะเวลาดำเนินการเพื่อให้ชุมชนเกิดความเข้าใจและเข้ามามีส่วนร่วมในทุกขั้นตอนของการพัฒนาโครงการ

1.5 จัดทำแบบแปลนแสดงตำแหน่งแนวท่อของโครงการท่อส่งก๊าซธรรมชาติไปยังโรงไฟฟ้าพระนครเหนือ ตามระบบสายการผูกมัดที่วางในเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย และการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณใกล้เคียงที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการรบกวน การกีดกันที่ดิน และการรบกวนร่วมกัน จากการดำเนินการโครงการ และจัดส่งให้หน่วยงานเจ้าของพื้นที่ที่เกี่ยวข้องหน่วยงาน หน่วยงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในพื้นที่ และหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติการตามแผนฉุกเฉิน ก่อนเปิดดำเนินการก่อสร้างทั้งนี้ แบบแปลนแสดงตำแหน่งแนวท่อ ด้านระบบสายการผูกมัด และการใช้ประโยชน์ที่ดินดังกล่าวต้องทำการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องตามสภาพความเป็นจริง เพื่อความพร้อมในการประกอบกรวางแผนพัฒนาพื้นที่ในอนาคต และประกอบการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฉุกเฉินเพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุด้านแนวท่อส่งก๊าซ และนำเสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยผนวกในรายงานผลการปฏิบัติการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

1.6 จัดทำข้อมูลความปลอดภัยโครงการท่อส่งก๊าซธรรมชาติไปยังโรงไฟฟ้าพระนครเหนือ และประชาสัมพันธ์ข้อมูลความปลอดภัย เพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับการดำเนินการเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินต่อชุมชน ประชาชนที่สัญจรผ่านพื้นที่ดังกล่าว ผู้ประกอบการ หน่วยงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในพื้นที่ หน่วยงานด้านการจราจรและหน่วยงานต่าง ๆ ในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง

1.7 ตรวจสอบความพร้อมของการดำเนินงานตามแผนฉุกเฉินอย่างสม่ำเสมอ และสื่อสารแผนฉุกเฉินกับผู้ชุมชน ผู้ประกอบการ หน่วยงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในพื้นที่ หน่วยงานด้านการจราจร และหน่วยงานต่าง ๆ ในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง เพื่อเตรียมความพร้อมทั้งด้านแผนงาน การบังคับบัญชา การประสานงาน และความพร้อมของอุปกรณ์ เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน

1.8 หากเกิดความเสียหายอันเนื่องมาจากการดำเนินการโครงการ ให้บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ดำเนินการจ่ายค่าชดเชยเร่งด่วนให้แก่ผู้ใช้ได้รับผลกระทบ เพื่อเป็นการบรรเทาทุกข์ฉุกเฉินเบื้องต้น

1.9 รายงานผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมให้ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พิจารณา ตามระยะเวลาที่กำหนดในแผนปฏิบัติการโดยให้เป็นไปตามแนวทางการนำเสนอผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของสำนักงาน

1.10 หากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม แสดงให้เห็นแนวโน้มปัญหาสิ่งแวดล้อม บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขปัญหานั้นโดยเร็ว และหากเกิดเหตุการณ์ใดๆ ที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ ต้องแจ้งให้กรุงเทพมหานคร จังหวัด นนทบุรี และสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทราบโดยเร็ว เพื่อจะได้ประสานให้ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

1.11 หากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) มีความประสงค์จะเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และ/หรือแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งแตกต่างจากที่นำเสนอในรายงานการวิเคราะห์



ผลกระทบสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ จะต้องเสนอรายงานแสดงรายละเอียดการเปลี่ยนแปลง ผลการศึกษา และประเมินผลกระทบในรายละเอียดที่ขอเปลี่ยนแปลง เปรียบเทียบกับข้อมูลเดิม ให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาความเหมาะสมการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง

2. เห็นควรให้บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

3.4 การกำหนดมาตรฐานค่าความเข้มข้นของอากาศเสียที่ปล่อยทิ้งจากแหล่งกำเนิดมลพิษ

กรรมการและเลขาธิการฯ มอบหมายให้ นางนันทิยา วิษยรังษณ์ รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ รายงานให้ที่ประชุมทราบว่า ปัญหาหลักหนึ่งที่เป็นปัญหาที่ได้รับการร้องเรียนมากที่สุด แต่กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกลิ่น ได้แก่ กฎกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง กำหนดมาตรฐานและวิธีการตรวจสอบกลิ่นในอากาศจากโรงงาน พ.ศ. 2548 ซึ่งใช้เฉพาะกรณีที่มีการไม่รายงานข้อมูลและวิธีการร้องเรียนจากผู้ได้รับผลกระทบจากกลิ่นในอากาศจากโรงงาน หรือกรมโรงงานอุตสาหกรรมได้รับเรื่องร้องเรียนที่ระบายอากาศที่มีกลิ่นเกินมาตรฐาน ตามที่กำหนดมาตรฐานกลิ่นในอากาศจากโรงงาน 23 รายการ

กรมควบคุมมลพิษ จึงได้ศึกษาบทบาทของกฎกระทรวงอุตสาหกรรม และยกย่องประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าความเข้มข้นของอากาศเสียที่ปล่อยทิ้งจากแหล่งกำเนิดมลพิษ และร่างประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดให้โรงงานอุตสาหกรรมบางประเภทและบางชนิดเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษที่จะต้องปฏิบัติตามค่าความเข้มข้นกลิ่นจากอากาศเสียที่ปล่อยทิ้งออกสู่บรรยากาศ ตลอดจนร่างประกาศคณะกรรมการควบคุมมลพิษ เรื่อง การตรวจวัดกลิ่นและวิธีการวัดกลิ่นของอากาศเสียจากแหล่งกำเนิดมลพิษ เพื่อใช้เป็นแนวทางปฏิบัติสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการประสานการจัดจาล้างสิ่งแวดล้อมและอุตสาหกรรม และคณะกรรมการควบคุมมลพิษ เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2550 และเมื่อวันที่ 29 มกราคม 2551 ตามลำดับ โดยให้เพิ่มเติมโรงงานรายการที่ 20 ลำดับที่ 29 และรายการที่ 21 ลำดับที่ 30 เป็นแหล่งกำเนิดมลพิษในร่างประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้สอดคล้องกับกฎกระทรวงอุตสาหกรรม จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อพิจารณา

#### ความเห็นที่ประชุม

1. ร่างประกาศฯ ที่เกี่ยวข้องเป็นเรื่องกำหนดมาตรฐานค่าความเข้มข้นกลิ่นของอากาศเสียที่ปล่อยทิ้งจากแหล่งกำเนิดมลพิษ ซึ่งเกณฑ์เดียวกันกับประกาศของกรมโรงงาน แต่ต่างกันที่วัตถุประสงค์ในการนำไปใช้ โดยประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ร่างขึ้นเพื่อให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษในการแก้ไขปัญหาหรือร้องเรียน ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติสิ่งแวดล้อมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535

2. เห็นควรเห็นชอบกับการกำหนดมาตรฐานค่าความเข้มข้นของอากาศเสียที่ปล่อยทิ้งจากแหล่งกำเนิดมลพิษ เนื่องจากคำนึงการตามวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติสิ่งแวดล้อมและรักษาคุณภาพ

สิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 ในการแก้ไขปัญหามลพิษ โดยมีเจ้าพนักงานควบคุมมลพิษเป็นผู้มีอำนาจตามพระราชบัญญัติ

#### มติที่ประชุม

1. เห็นชอบร่างประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามมาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติสิ่งแวดล้อมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง การกำหนดมาตรฐานค่าความเข้มข้นของอากาศเสียที่ปล่อยทิ้งจากแหล่งกำเนิดมลพิษ ตามความเห็นของคณะกรรมการควบคุมมลพิษ โดยให้มีผลบังคับใช้เมื่อพ้นกำหนดระยะเวลา 180 วัน นับตั้งแต่วันที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

2. เห็นชอบร่างประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติสิ่งแวดล้อมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดให้โรงงานอุตสาหกรรมบางประเภท และบางชนิดเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษที่จะต้องปฏิบัติตามค่าความเข้มข้นจากอากาศเสียที่ปล่อยทิ้งออกสู่บรรยากาศ

3.5 การขยายระยะเวลาการบังคับใช้ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในบริเวณพื้นที่จังหวัดกระบี่ จังหวัดภูเก็ต และเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2546 และประกาศกระทรวงฯ จังหวัดกระบี่ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2550

กรรมการและเลขาธิการฯ มอบหมายให้ เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานให้ที่ประชุมทราบว่า ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่จังหวัดกระบี่ จังหวัดภูเก็ต และเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2546 รวม 3 ฉบับ มีผลบังคับใช้ 5 ปี ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2546 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2551 และประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในบริเวณพื้นที่จังหวัดกระบี่ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2550 ซึ่งเป็นกรณีแก้ไข ข้อ 4 (1) ของประกาศกระทรวงฯ จังหวัดกระบี่ พ.ศ. 2546 ที่มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 13 พฤศจิกายน 2550 จะสิ้นสุดการบังคับใช้พร้อมประกาศกระทรวงฯ จังหวัดกระบี่ พ.ศ. 2546

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จึงได้ดำเนินการปรับปรุงประกาศกระทรวงฯ พ.ศ.2546 ทั้ง 3 ฉบับ โดยได้การจัดประชุมรับฟังความเห็นและข้อเสนอแนะจากภาคส่วนต่างๆ ต่อการปรับปรุงแก้ไขประกาศกระทรวงฯ ในพื้นที่จังหวัดกระบี่ จังหวัดภูเก็ต และเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี และนำประเด็นจากการประชุมรับฟังความเห็นและร่างเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม เสนอคณะอนุกรรมการพิจารณาการจัดการจัดการสิ่งแวดล้อมในเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม ซึ่งคณะอนุกรรมการฯ ได้ให้ความเห็นชอบในหลักการ ต่อร่างประกาศกระทรวงฯ ทั้ง 3 พื้นที่ และมอบให้สำนักงานฯ รับไปประสานงานเพิ่มเติม แต่เนื่องจาก กระบวนการในการยกย่องประกาศกระทรวงฯ ฉบับใหม่ เพื่อให้มีผลบังคับใช้จะต้องใช้ระยะเวลา ซึ่งคาดว่าจะไม่สามารถดำเนินการได้ทันภายในวันที่ 30 กันยายน 2551

คณะอนุกรรมการฯ ในการประชุมครั้งที่ ๒2551 เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2551 มีมติเห็นชอบให้ ขยายการบังคับใช้ประกาศกระทรวงฯ ทั้ง 4 ฉบับ ออกไปอีก 1 ปี นับจากวันที่ 1 ตุลาคม 2551 และให้นำเสนอ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติต่อไป ซึ่งเป็นการทำงานตามความมาตรา 45 แห่งพระราชบัญญัติ ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อพิจารณา

#### ความเห็นที่ประชุม

ที่ประชุมเห็นด้วยกับการขยายการบังคับใช้ประกาศกระทรวงฯ ทั้ง 4 ฉบับ ออกไปอีก 1 ปี นับจากวันที่ 1 ตุลาคม 2551 และมีข้อสังเกตว่าการขยายเวลาเพียง 1 ปี อาจไม่เพียงพอ แต่ในทาง ปฏิบัติส่วนใหญ่จะขยายคราวละ 1 ปี เนื่องจากท้ายขยายเวลาเกินไป จะทำให้ผู้ประกอบการเร่ง ดำเนินการกิจการ/โครงการ ดังๆ ก่อนที่ประกาศกระทรวงฯ ฉบับใหม่ มีผลบังคับใช้เนื่องจากอาจจะมีการกำหนดมาตรการเข้มงวดกว่าที่มีอยู่เดิม

#### มติที่ประชุม

1. เห็นชอบการขยายระยะเวลาการบังคับใช้ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม 4 ฉบับ ออกไปอีก 1 ปี นับจากวันที่ 1 ตุลาคม 2551 ดังนี้

1.1 ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และ มาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่จังหวัดกระบี่ พ.ศ. 2546

1.2 ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และ มาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่จังหวัดภูเก็ต พ.ศ. 2546

1.3 ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และ มาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2546

1.4 ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และ มาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่จังหวัดกระบี่ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2550

2. มอบหมายให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยสำนักงานนโยบายและ แผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอ คณะรัฐมนตรี ต่อไป

3.6 แต่งตั้งคณะอนุกรรมการยุทธศาสตร์การมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรรมการและเลขานุการฯ รายงานต่อที่ประชุมว่า กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม ได้มีคำสั่งที่ 116/2550 ลงวันที่ 24 เมษายน 2550 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินการจัด สัมมนาประเมินความคิดเห็นระหว่างภาคีรัฐบาลกับภาคประชาชน เพื่อพัฒนายุทธศาสตร์การมีส่วนร่วมของ ประชาชนในการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยมีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม และ สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การมหาชน) เป็นฝ่ายเลขานุการ โดยเมื่อวันที่ 23-24 พฤษภาคม 2550 กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ร่วมกับสถาบันพัฒนา องค์กรชุมชน (องค์การมหาชน) กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ ได้ดำเนินการ

จัดการสัมมนาระดมความคิดเห็น ระหว่างภาคีรัฐบาลประชาชนในหัวข้อ "รัฐทุน - เสริมราษฎร์ เพื่อ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมยั่งยืน" เพื่อพัฒนายุทธศาสตร์การมีส่วนร่วมของประชาชนในการ จัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ณ อิมแพคเมืองทองธานี จังหวัดนนทบุรี ซึ่งที่ประชุมได้มีมติ เห็นชอบต่อกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ให้จัดตั้ง "คณะอนุกรรมการยุทธศาสตร์การมี ส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม" ภายใต้คณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อร่วมกันกำหนดทิศทาง และสนับสนุนการปฏิบัติในพื้นที่นี้ทั้งเรื่อง รวมถึงติดตาม ผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง โดยมีรองนายกรัฐมนตรีที่ได้รับมอบหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวง ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ เป็นที่ปรึกษา มีปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นประธาน มีองค์ประกอบของ คณะอนุกรรมการฯ ที่มีสัดส่วนเหมาะสมระหว่างภาครัฐ ภาคประชาชน ภาควิชาการ และองค์กรพัฒนา เอกชน กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม และสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การมหาชน) ร่วมเป็นกรรมการ และเลขานุการ รวม 34 ท่าน

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เห็นว่าควรมีกลไกระหว่างหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องกับเครือข่ายองค์กรชุมชน เพื่อสนับสนุนการมีส่วนร่วมในการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมที่ชัดเจน ประกอบกับอำนาจและหน้าที่ของคณะอนุกรรมการฯ ตามข้อเสนอจากการประชุม ดังกล่าว มีความสอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการกำหนด มาตรการเพื่อเสริมสร้างความร่วมมือและประสานงานระหว่างส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และเอกชนใน เรื่องที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม จึงเห็นความเร่งด่วนของการประชุมยุทธศาสตร์ การมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ภายใต้คณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์และประสานการดำเนินงานตามข้อเสนอดังกล่าว

#### ความเห็นที่ประชุม

1. เห็นชอบกับการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการยุทธศาสตร์การมีส่วนร่วมของประชาชนในการ จัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ภายใต้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

2. เห็นควรให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จัดทำสำเนาเสนอประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อลงนามในคำสั่งต่อไป

#### มติที่ประชุม

1. เห็นชอบกับการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการยุทธศาสตร์การมีส่วนร่วมของประชาชนในการ จัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ภายใต้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ตามองค์ประกอบ และอำนาจหน้าที่ที่เสนอ

2. มอบหมายให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จัดทำสำเนาเสนอประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อลงนามใน คำสั่งต่อไป

### 3.7 การปรับปรุงคณะกรรมการความร่วมมือภาคเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม

กรรมการและเลขานุการฯ รายงานต่อที่ประชุมว่า คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีคำสั่งที่ 3/2539 ลงวันที่ 15 สิงหาคม 2539 ได้แต่งตั้งคณะกรรมการความร่วมมือด้านสิ่งแวดล้อม และคำสั่งที่ 15/2547 ลงวันที่ 24 มิถุนายน 2547 ได้ปรับปรุงองค์ประกอบคณะกรรมการ โดยมีหน้าที่กำหนดนโยบาย แนวทางให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนภาคเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม ที่จากราชการจะระเบียบเป็นองค์การเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ รวมทั้งพิจารณาเสนอชื่อผู้แทนองค์กรเอกชนเป็นผู้แทนภาคเอกชน เพื่อให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฯ ร่วมกันพิจารณาผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โดยผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้หมดวาระการดำรงตำแหน่งลง เมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน 2550 กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการฯ พิจารณาแล้วเห็นว่า เพื่อให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับการดำเนินงานของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จึงเห็นควรปรับปรุงองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่คณะกรรมการฯ โดยมอบหมายให้นายวีระชัย วีระเมธีกุล เป็นประธาน อธิบดีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม เป็นรองประธาน รวมทั้งเพิ่มเติมองค์ประกอบให้มีผู้แทนจากเครือข่ายด้านสิ่งแวดล้อมในภาคอื่น จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อพิจารณา

#### ความเห็นที่ประชุม

1. เห็นชอบต่อการปรับปรุงคณะกรรมการความร่วมมือภาคเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม และเห็นชอบให้ยกเลิกคำสั่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ 15/2547 ลงวันที่ 24 มิถุนายน 2547
2. เห็นควรให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จัดทำคำสั่งเสนอประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อลงนามในคำสั่งต่อไป
3. มอบหมายให้กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม นำข้อมูลประวัตินายวีระชัย วีระเมธีกุล ที่แสดงให้เห็นว่ามีประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับองค์การด้านสิ่งแวดล้อม หรือมีความเชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อมในประเด็นใดบ้าง ส่งให้นายวิเชียร กิจคินิจาก กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ เพิ่มเติมด้วย

#### มติที่ประชุม

1. เห็นชอบให้ยกเลิกคำสั่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ 15/2547 ลงวันที่ 24 มิถุนายน 2547 และเห็นชอบต่อการปรับปรุงคณะกรรมการความร่วมมือภาคเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม ตามที่ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการความร่วมมือภาคเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม เสนอ
2. มอบหมายให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จัดทำคำสั่งเสนอประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อลงนามในคำสั่งต่อไป

### 3.8 แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาแนวทางที่เหมาะสมในการเทียบเคียงคำอธิบายมลพิษของโครงการ กรณีที่โครงการไม่มีแหล่งกำเนิดมลพิษที่สามารถเปรียบเทียบได้

กรรมการและเลขานุการฯ รายงานต่อที่ประชุมว่า คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีมติในการประชุมครั้งที่ 1/2551 เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2551 ให้แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาแนวทางที่เหมาะสมในการเทียบเคียงคำอธิบายมลพิษของโครงการ กรณีที่โครงการไม่มีแหล่งกำเนิดมลพิษที่สามารถเทียบเคียงได้ เพื่อพิจารณาแนวทางที่เหมาะสมในการเทียบเคียงคำอธิบายของโครงการที่ไม่มีแหล่งกำเนิดมลพิษที่สามารถเทียบเคียงกัน หรือสามารถพิสูจน์ได้ว่าค่าการเปรียบเทียบได้ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้ทรงคุณวุฒิด้านการจัดการมลพิษทางอากาศแล้ว เห็นควรเสนอองค์ประกอบคณะกรรมการ โดยมี นายสุทิน อยู่สุข เป็นประธาน อนุกรรมการประกอบด้วย ผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมควบคุมมลพิษ กรมโรงงานอุตสาหกรรม การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นฝ่ายเลขานุการอนุกรรมการ ทั้งนี้ เพื่อเสนอพิจารณาแนวทางที่เหมาะสมในการเทียบเคียงคำอธิบายการขยายของโครงการที่ไม่มีแหล่งกำเนิดมลพิษที่สามารถเทียบเคียงกัน หรือสามารถพิสูจน์ได้ว่าค่าการเปรียบเทียบได้

#### ความเห็นที่ประชุม

1. เห็นชอบกับการแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาแนวทางที่เหมาะสมในการเทียบเคียงคำอธิบายมลพิษของโครงการ กรณีที่โครงการไม่มีแหล่งกำเนิดมลพิษที่สามารถเทียบเคียงได้ ตามที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสนอ โดยให้เพิ่มผู้แทนจากกระทรวงสาธารณสุข และกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น ด้วย
2. เห็นควรให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จัดทำคำสั่งเสนอประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อลงนามในคำสั่งต่อไป

#### มติที่ประชุม

1. เห็นชอบกับการแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาแนวทางที่เหมาะสมในการเทียบเคียงคำอธิบายมลพิษของโครงการ กรณีที่โครงการไม่มีแหล่งกำเนิดมลพิษที่สามารถเทียบเคียงได้ ตามองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ ที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสนอ โดยให้เพิ่มผู้แทนจากกระทรวงสาธารณสุข และกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น ในองค์ประกอบของคณะกรรมการฯ ด้วย
2. มอบหมายให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จัดทำคำสั่งเสนอประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อลงนามในคำสั่งต่อไป

### 3.9 การแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการควบคุมมลพิษ

กรรมการและเลขานุการ รายงานต่อที่ประชุมว่า คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 2/2549 เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2549 มีมติให้แต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการควบคุมมลพิษ จำนวน 5 คน โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 52 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และกำหนดให้วาระอยู่ในตำแหน่งคราวละ 3 ปี แต่อาจได้รับแต่งตั้งใหม่ได้เป็นระยะเวลาติดต่อกันไม่เกินอีก 1 วาระ ซึ่งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการควบคุมมลพิษชุดปัจจุบันจะหมดวาระลงในวันที่ 13 กันยายน 2551

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยกรมควบคุมมลพิษในฐานะฝ่ายเลขานุการ คณะกรรมการควบคุมมลพิษ จึงขอแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการควบคุมมลพิษ โดยแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิใหม่ จำนวน 3 คน ได้แก่ 1) นางสาว นุตดาภะ เป็นผู้เชี่ยวชาญด้านมลพิษทางน้ำ 2) นายวงพันธ์ ลิ้มปิ่นชัย เป็นผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมสิ่งแวดล้อม และมลพิษอากาศ และ 3) นางนันทวรรณ วิจิตรวาทการ เป็นผู้เชี่ยวชาญด้านสุขภาพอนามัยและสิ่งแวดล้อม และแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิในชุดเดิมต่ออีกหนึ่งวาระ จำนวน 2 คน ได้แก่ 1) นายศรีราชา เจริญพาณิชย์ ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายสิ่งแวดล้อม และ 2) นายจารุพงศ์ บุญ-หลง ผู้เชี่ยวชาญด้านมลพิษและสารอันตราย จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อพิจารณา

#### ความเห็นที่ประชุม

1. เห็นชอบกับการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการควบคุมมลพิษ ตามที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสนอ
2. เห็นควรให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จัดทำคำสั่งเสนอประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อลงนามในคำสั่งต่อไป

#### มติที่ประชุม

1. เห็นชอบกับการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการควบคุมมลพิษ ตามที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสนอ ดังนี้
  - 1.1 นางสาว นุตดาภะ กรรมการ
  - 1.2 นายศรีราชา เจริญพาณิชย์ กรรมการ
  - 1.3 นายจารุพงศ์ บุญ - หลง กรรมการ
  - 1.4 นายวงพันธ์ ลิ้มปิ่นชัย กรรมการ
  - 1.5 นางนันทวรรณ วิจิตรวาทการ กรรมการ
- ผู้เชี่ยวชาญด้านสุขภาพอนามัยและสิ่งแวดล้อม

2. มอบหมายให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จัดทำคำสั่งเสนอประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อลงนามในคำสั่งต่อไป

#### วาระที่ 4 เรื่องเพื่อทราบ

### 4.1 ผลการดำเนินงานของคณะกรรมการผู้ชำนาญการและคณะอนุกรรมการภายใต้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ปี 2550

กรรมการและเลขานุการ มอบหมายให้เลขานุการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานต่อที่ประชุมว่า คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการผู้ชำนาญการ (คชก.) คณะอนุกรรมการ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ รวม 50 คณะ ประกอบด้วย คชก. 18 คณะ และคณะอนุกรรมการ 32 คณะ โดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้ประสานฝ่ายเลขานุการของ คชก. และคณะอนุกรรมการ เพื่อรายงานผลการดำเนินงานในปี 2550 ซึ่งสรุปได้ว่า มี คชก. และคณะอนุกรรมการ ที่มีการดำเนินงาน/การประชุม จำนวน 43 คณะ และที่ไม่มีการดำเนินงานการประชุม จำนวน 7 คณะ

ทั้งนี้ พิจารณาแล้วเห็นว่าในกรณีที่มีผลการดำเนินงาน แต่ฝ่ายเลขานุการของ คชก. และคณะอนุกรรมการ มีความประสงค์จะออกคำสั่งแต่งตั้ง คชก.และคณะอนุกรรมการ ดังๆ ไว้ก่อน มีจำนวน 3 คณะ และขอให้ยกเลิกคำสั่งแต่งตั้ง คชก.และคณะอนุกรรมการ ดังๆ เนื่องจากได้ดำเนินการกิจตามอำนาจหน้าที่แล้วเสร็จ มีการแต่งตั้งคณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการชุดใหม่ขึ้นดำเนินการแทน หรือยังไม่มีความก้าวหน้าในการดำเนินงานที่ชัดเจน จำนวน 7 คณะ

#### มติที่ประชุม

1. รับทราบผลการดำเนินงานของคณะกรรมการผู้ชำนาญการและคณะอนุกรรมการ ภายใต้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ปี 2550
2. เห็นชอบการทวงไขยกเลิก ของคณะกรรมการผู้ชำนาญการและคณะอนุกรรมการ ดังนี้
  - 2.1 คณะอนุกรรมการที่ลงไว้ กรณีที่ไม่มีผลการดำเนินงาน/การประชุม จำนวน 3 คณะ ได้แก่ 1) คณะอนุกรรมการประสานงานด้านพลังงานด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 2) คณะอนุกรรมการประสานงานและจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศสิ่งแวดล้อมระดับชาติ 3) คณะอนุกรรมการพิจารณาจัดทำรายละเอียดการดำเนินโครงการ Environment Office House และ Ecoody ในประเทศไทย
  - 2.2 ยกเลิกคณะกรรมการผู้ชำนาญการและคณะอนุกรรมการ จำนวน 7 คณะ ได้แก่ 1) คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการก่อสร้างเครื่องปรับอากาศปริมาณน้อย 2) คณะอนุกรรมการเฉพาะกิจเพื่อการบริหารจัดการมลพิษทางอากาศบริเวณพื้นที่ย่านตลาดพลู ย่านเอกเมือง จังหวัดระยอง 3) คณะอนุกรรมการยอนัศูนย์สุขภาพพลศึกษาด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ 4) คณะอนุกรรมการกลั่นกรองโครงการก่อสร้างอาคารพาณิชย์ด้วยเทคโนโลยีพลังงานสะอาด 5) คณะอนุกรรมการจัดทำแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม 6) คณะอนุกรรมการพิจารณาปรับปรุงกฎหมายด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และ 7) คณะอนุกรรมการจัดการกากของเสีย

#### 4.2 สรุปผลการประชุมใหญ่ภาคีอนุสัญญาบาเซล สมัยที่ 9

- กรรมการและเลขานุการฯ มอบหมายให้ นางมิ่งขวัญ วิษยรังสรรค์ รองอธิบดีกรมควบคุมพิษ รายงานต่อที่ประชุมว่า สืบเนื่องจากกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยกรมควบคุมพิษ ได้รับแจ้งประสานจากสำนักเลขาธิการอนุสัญญาบาเซล ขอเชิญรัฐบาลไทยจัดส่งคณะผู้แทนไทยเข้าร่วมการประชุมใหญ่ภาคีอนุสัญญาบาเซล สมัยที่ 9 (The Conference of the Parties to the Basel Convention) ในระหว่างวันที่ 23-27 มิถุนายน 2551 ณ กรุงบาห์ลี สาธารณรัฐอิหร่าน ซึ่งเป็นการประชุมเพื่อพิจารณาข้อคิดเห็นที่ตนใจและประเด็นสำคัญที่เป็นพื้นฐานในการอนุวัติการตามอนุสัญญาบาเซล และในปี 2551 รัฐบาลไทยได้ประชุมใหญ่ภาคีอนุสัญญาบาเซล สมัยที่ 9 กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จึงได้พิจารณาจัดเตรียมองค์ประกอบคณะผู้แทนรัฐบาลไทยเข้าร่วมการประชุมดังกล่าว โดยมีวัตถุประสงค์ให้ภาคีอนุสัญญาบาเซลและสิ่งแวดล้อม เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนไทยหรือร่วมด้วยคณะผู้แทนจากหน่วยงานต่างๆ และได้จัดให้มีการประชุมเตรียมการเพื่อพิจารณากำหนดหน้าที่ของประเทศไทยและองค์ประกอบของหัวหน้าคณะผู้แทนไทยในการเข้าร่วมประชุมดังกล่าว เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2551 โดยหัวข้อสำคัญของการประชุมเน้นเรื่อง "Waste Management for Human Health and Livelihood" (การจัดการของเสียเพื่อสุขภาพอนามัยและความปลอดภัยของมนุษย์) ซึ่งที่ประชุมได้มีมติรับรอง "Bali Declaration on Waste Management for Human Health and Livelihood" (ปฏิญญาบาห์ลีว่าด้วยการจัดการของเสียเพื่อสุขภาพอนามัยและความปลอดภัยของมนุษย์) เพื่อนำมาใช้ในการคุ้มครองสุขภาพอนามัยและความปลอดภัยของมนุษย์ แสดงความยินดีในหลักการการของอนุสัญญาบาเซลในการจัดการของเสียอันตรายที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ความร่วมมือกับอนุสัญญาของเคอร์รี่มัย และอนุสัญญาสตอกโฮล์มฯ และการปฏิบัติตามแผนกลยุทธ์ว่าด้วยการสนับสนุนเทคโนโลยีและการเสริมสร้างขีดความสามารถ รวมทั้งการสนับสนุนการพัฒนาอย่างยั่งยืนตามเป้าหมายการพัฒนาแห่งสหัสวรรษ (Millennium Development Goals) และที่ประชุมได้มีมติจัดตั้งได้สำคัญเรื่องต่างๆ ดังนี้
1. แต่งตั้งกรรมการในคณะกรรมการบริหารการปฏิบัติการตามอนุสัญญาบาเซล แทนคนที่กำลังหมดวาระ และเห็นชอบกับแผนงานของคณะกรรมการฯ ระหว่างปี 2552-2553
  2. เห็นชอบให้ดำเนินการทบทวนการดำเนินงานตามแผนกลยุทธ์ฯ ที่ต้องการปฏิบัติตามอนุสัญญาบาเซล จนถึงปี 2553 และจัดทำกรอบแผนกลยุทธ์ฯ ภายหลังปี 2553
  3. เห็นชอบให้ทบวงทบการของศูนย์ภูมิภาคอนุสัญญาบาเซล
  4. เห็นชอบกับการริเริ่มขั้นตอนการประเมินประสิทธิภาพของอนุสัญญาบาเซล ตามข้อ 15 วรรค 7 ของอนุสัญญาบาเซล
  5. เห็นชอบกับแผนงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการตามปฏิญญาบาห์ลีเกี่ยวกับการจัดการซากผลิตภัณฑ์เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งรวมถึงการสนับสนุนโครงการจัดการขยะอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในประเทศไทย ภายใต้แผนงานหุ้นส่วนความร่วมมือในการจัดการขยะอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สำหรับภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก
  6. เห็นชอบกับแผนงานและกรอบงบประมาณสำหรับปี 2552-2554
  7. เห็นชอบกับข้อเสนอและความร่วมมือระหว่างอนุสัญญาบาเซล รอตเตอร์ดัมฯ และสโตกโฮล์มฯ และความร่วมมือกับองค์การระหว่างประเทศอื่น

8. เห็นชอบกับการดำเนินการด้านเงินงานในการจัดทำและแก้ไขแนวทางด้านวิชาการว่าด้วยการจัดการของเสียอันตรายที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม 4 เรื่อง ได้แก่ 1) การจัดการยางขึ้นแล้ว 2) การจัดการของเสียปรอท 3) การจัดการของเสียประเภทสารมลพิษอินทรีย์ที่ตกค้างยาวนาน และ 4) การบำบัดปนเปื้อนทางด้านการวิชาการอื่นๆ ที่ควรดำเนินการแก้ไขและปรับปรุงให้เป็นปัจจุบันตามมติข้อตัดสินใจที่ VIII/17

9. เห็นชอบกับการดำเนินการด้านเงินงานขึ้นต่อไปในการติดตามข้อ 17 วรรค 5 ของอนุสัญญาบาเซล และการผลักดันของที่ประชุมที่จะให้ข้อสังเกตข้อเสนอแนะต่ออนุสัญญาบาเซลว่าด้วยการห้ามส่งออกของเสียอันตราย (Ban Amendment) มีผลบังคับใช้เพื่อเสนอให้ที่ประชุมใหญ่ภาคีอนุสัญญาบาเซล สมัยที่ 11 ที่วางแผนไว้รับรอง โดยขอให้ภาคีพิจารณาเร่งรัดการให้สัตยาบันต่อข้อแก้ไขดังกล่าว

10. เห็นชอบกับการเตรียมการการประชุมใหญ่ภาคีอนุสัญญาบาเซล สมัยที่ 10 และ สมัยที่ 11 เนื่องจากอนุสัญญาบาเซลจะครบรอบ 20 ปี ในปี พ.ศ. 2552

ทั้งนี้ หัวหน้าคณะผู้แทนไทยได้กล่าวถ้อยแถลงท่าทีของประเทศไทยในที่ประชุมระดับสูง และคณะผู้แทนไทยได้เข้าร่วมแสดงข้อคิดเห็นในที่ประชุมเต็มคณะ ที่ประชุม Committee of Whole และที่ประชุมของคณะทำงานกลุ่มย่อยต่าง ๆ ซึ่งขอรายงานให้ทราบสรุปผลการประชุมใหญ่ภาคีอนุสัญญาบาเซล สมัยที่ 9 ตามที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยกรมควบคุมพิษเสนอ ซึ่งกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจะได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

#### มติที่ประชุม

รับทราบสรุปผลการประชุมใหญ่ภาคีอนุสัญญาบาเซล สมัยที่ 9 ตามที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยกรมควบคุมพิษเสนอ ซึ่งกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจะได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

#### 4.3 รายงานผลการติดตามการดำเนินการตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมษายน-ธันวาคม 2550

กรรมการและเลขานุการฯ มอบหมายให้เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานต่อที่ประชุมว่า คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้พิจารณา เรื่องโครงการ และรับทราบผลการดำเนินงานระหว่าง เมษายน-ธันวาคม 2550 รวม 60 เรื่อง แบ่งเป็นเรื่องเพื่อทราบ 22 เรื่อง และเรื่องเพื่อพิจารณา 38 เรื่อง โดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้ดำเนินการจัดทำรายงานผลการดำเนินการตามมติ กก.วล. ระหว่างช่วงเวลาดังกล่าว ซึ่งมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

1. ด้านนโยบาย และกลไกการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มีการพิจารณา จำนวน 30 เรื่อง
2. ด้านการแต่งตั้งและปรับปรุงคณะกรรมการผู้ชำนาญการและคณะอนุกรรมการ จำนวน 8 ชุด เป็นการปรับปรุงองค์ประกอบ จำนวน 7 ชุด และการแต่งตั้งกรรมการภายใต้คณะกรรมการฯ จำนวน 1 ชุด

ซึ่งสามารถสรุปผลการติดตาม ได้ว่ามีเรื่องที่ทำเนียบการครบถ้วนแล้ว คิดเป็นร้อยละ 76.19 และดำเนินการแล้วแต่ยังไม่ครบถ้วน คิดเป็นร้อยละ 19.05 และยังไม่ได้ดำเนินการ คิดเป็นร้อยละ 4.76 โดยปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เกิดเป็นร้อยละ 4.76 เกิดจากปัญหาด้านเทคนิค ขาดคำแนะนำหรือการยอมรับและการสร้างความเข้าใจกับชุมชน ปัญหาด้านงบประมาณ และปัญหาด้านข้อบัญญัติด้านความพร้อมของท้องถิ่น ปัญหาด้านการประสานระหว่างหน่วยงาน และปัญหาข้อจำกัดของกฎหมาย ดังนั้น ฝ่ายเลขานุการฯ จึงขอรายงานให้ทราบผลการดำเนินงานดังกล่าว และขอเสนอให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาอนุมัติให้ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และขอเสนอให้ติดตามตรวจสอบการดำเนินงานตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และเก็บรวบรวมข้อมูลระดับพื้นที่ต่อไป

**มติที่ประชุม**

1. รับทราบรายงานผลการดำเนินการตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ระหว่างเดือน เมษายน-ธันวาคม 2550

2. มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ติดตามตรวจสอบการดำเนินงานตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติอย่างต่อเนื่อง และเก็บรวบรวมข้อมูลระดับพื้นที่ต่อไป

**4.4 ผลการหรือคณะกรรมการกฤษฎีกา เรื่อง การฟ้องคดีต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ไม่ประกาศเขตควบคุมมลพิษบริเวณพื้นที่บางปะเทศ**

กรมการและเลขานุการฯ มอบหมายให้เลขานุการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานต่อที่ประชุมว่าจากผลการหรือคณะกรรมการกฤษฎีกา เรื่องการฟ้องคดีต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ไม่ประกาศเขตควบคุมมลพิษบริเวณพื้นที่บางปะเทศนั้น ศาลปกครองยังได้ส่งคำสั่ง คดีหมายเลขดำที่ 1922/2550 ซึ่งมีนายเจริญ เดชคุ้ม กับพวก รวม 27 คน ผู้ฟ้องคดี และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เป็นผู้ถูกฟ้องคดี กรณีที่ไม่ได้ปฏิบัติตาม พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 69 คือไม่ได้ประกาศพื้นที่บางปะเทศ เขตเทศบาลเมืองบางปะเทศ และพื้นที่ใกล้เคียงที่มีปัญหามลพิษร้ายแรงถึงขนาดที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพและอนามัยของประชาชนหรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม เป็นเขตควบคุมมลพิษ ซึ่ง คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 12/2550 เมื่อ 24 ตุลาคม 2550 ได้พิจารณาชอบอำนาจให้กรมควบคุมมลพิษ เป็นผู้ดำเนินการแทน เกี่ยวกับคดี และมีมติให้นำงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมร่างหนังสือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เพื่อขอชี้ว่าคำสั่งศาลปกครองจะบังคับกับการบริหาร เป็นรายบุคคลหรือไม่ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการกฤษฎีกา ถือเป็นผู้ที่รู้และจะได้รับการคุ้มครองด้วยหรือไม่ ซึ่ง ทั้ง 2 หน่วยงาน ได้ไปชี้แจงข้อเท็จจริงต่อที่ประชุมคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2551 ณ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และจากการพิจารณาได้แจ้งความเห็น เรื่อง สถานทางกฎหมายของคณะกรรมการกฤษฎีกา ตามพระราชบัญญัติความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ครุได้ตั้ง

1. การฟ้องศาลปกครองในคดีดังกล่าว เป็นการฟ้องคดีพิพาทเกี่ยวกับการที่หน่วยงานทางการปกครองหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐ ละเลยต่อหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติหรือปฏิบัติ

หน้าที่ดังกล่าวเข้ากันสมควรความมาตรา 9(2) แห่ง พ.ร.บ.จัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 ซึ่งหากศาลปกครองพิพากษาให้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติประกาศเขตควบคุมมลพิษย้อนหลังย้อนหลังที่ประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติซึ่งเป็นการพิจารณาร่วมกันเป็นใหญ่คณะในรูปคณะบุคคล คำพิพากษาของศาลปกครองจึงมีผลบังคับ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในฐานะคณะบุคคล มิได้มีผลบังคับกับการเป็นรายบุคคล

2. คดีดังกล่าวมิได้มีสาเหตุให้ศาลปกครองพิพากษาให้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติรับผิดชอบใช้คำเสียหาย กรณีนี้ ไม่มีการฟ้องคดีพิพาทเกี่ยวกับการละเมิดหรือความรับผิดอย่างอื่นของหน่วยงานทางปกครองหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐ ศาลปกครองจึงไม่อาจบังคับให้หน่วยงานทางปกครองหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวกับข้อเท็จจริงคำเสียหายที่เกิดจากการละเลยต่อหน้าที่หรือปฏิบัติหน้าที่ที่ล่าช้าเกินสมควรได้

3. คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เป็นเจ้าหน้าที่ตาม พ.ร.บ.การบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมของเจ้าหน้าที่ กรรมการในคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ไม่ว่าจะเป็นกรรมการโดยตำแหน่งหรือกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ย่อมได้รับการคุ้มครองตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดใน พ.ร.บ.ดังกล่าว

**มติที่ประชุม**

รับทราบผลการหรือคณะกรรมการกฤษฎีกาเรื่องการฟ้องคดีต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ไม่ประกาศเขตควบคุมมลพิษบริเวณพื้นที่บางปะเทศ

เลิกประชุมเวลา 12.10 น.

นางสาวอังศานา เพชรกรณ์  
นางสาวนาวิรัตน์ วิเศษนา  
ผู้ตรวจงานการประชุม

นายศักดิ์สิทธิ์ ศรีเดช  
นายเกษมสันต์ จินตนาวิไล  
ผู้ตรวจงานการประชุม



## ภาคผนวก 1-2

หนังสือพระราชทานพระบรมราชานุญาตใช้ชื่อ “เฉลิมรัชมงคล”  
เป็นชื่อเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน) ส่วนต่อขยาย  
ที่ นร 1508/ท7381 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2562



## บันทึก

### การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

#### คำวนที่ผิด

ที่ สผว.ว.2125 วันที่ 6 ธันวาคม 2562

เรื่อง พระราชทานพระบรมราชานุญาตใช้ชื่อ “เฉลิมรัชมงคล” เป็นชื่อเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน) ส่วนต่อขยาย

เรียน รผก. รผบ. รผป. รผว. รผก.(นายสโรจน์) ผอ.ฟกท. ผอ.ฟกม. ผอ.ฟจบ. ผอ.ฟชง. ผอ.ฟทท. ผอ.ฟทบ. ผอ.ฟนย. ผอ.ฟปก.1 ผอ.ฟปก.2 ผอ.ฟปก. ผอ.ฟพค. ผอ.ฟพธ. ผอ.ฟพพ. ผอ.ฟรฟ. ผอ.ฟรภ. ผอ.ฟวส. ผอ.สคส. ผอ.สธด. ผอ.สธร. ผอ.สปอ. ผอ.กกส. ผอ.กสอ. ผอ.กกก. ผอ.กอก. ทน.ขอ.4

ด้วยสำนักเลขาธิการคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคได้แจ้งว่าตามที่ได้ให้ความกราบบังคมทูลและกรุณา พุดตึกถาย 2562 ถึงกระทรวงคมนาคมแจ้งว่าตามที่ได้ให้ความกราบบังคมทูลและกรุณา ทรงพรพาฝ่าละอองธุลีพระบาทขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตใช้ชื่อ “เฉลิมรัชมงคล” เป็นชื่อเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน) ส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง – บางแค นั้น กองกิจการในพระองค์ 904 สำนักงานราชเลขาธิการในพระองค์ฯ ได้นำความกราบบังคมทูล พระกรุณาทรงพรพาฝ่าละอองธุลีพระบาทแล้ว พระราชทานพระบรมราชานุญาตตามข้อ พระมณฑกรรณา (เอกสารแนบ)

ในการนี้ปลัดกระทรวงคมนาคมได้สั่งการท้ายหนังสือดังกล่าวให้ รพม. เพื่อทราบและดำเนินการต่อไปด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ แจ้งพนักงานในสังกัดทราบ และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

mm  
(นางสาวสิริธิดา ธรรมกุล)  
ผอ.สผว. 4/12/62

สำเนาเรียน ผวก.

เลขที่ 24009  
วันที่ 15 ธ.ค. 62  
เวลา 14:42- ๑๔

เลขที่ 9806  
วันที่ 17-12-62  
เวลา 17:19- 18



ที่ นร ๐๕๐๘/ท ๗๗๑๑

เลขที่ 5535 / ๗๕๙๖๖ ๖2 / ๗๙๖  
สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี  
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐  
จก ๖820/๖๕ ๗๕ ๖2 / 17.10  
๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๒

เรื่อง พระราชทานพระบรมราชานุญาตใช้ชื่อ “เฉลิมรัชมงคล” เป็นชื่อเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน) ส่วนต่อขยาย

๕) เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๑/๘๖๓๑ ลงวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๒

ตามที่ขอให้ความกราบบังคมทูลพระกรุณาทรงพรพาฝ่าละอองธุลีพระบาท ขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตใช้ชื่อ “เฉลิมรัชมงคล” เป็นชื่อเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน) ส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค และบางซื่อ-ท่าพระ เพื่อให้เส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน) มีชื่อพระราชทานชื่อเดียวกันตลอดทั้งสาย ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ขอให้ราชเลขาธิการในพระองค์ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวดำเนินการต่อไปแล้ว และบัดนี้ กองกิจการในพระองค์ ๙๐๔ สำนักงานราชเลขาธิการในพระองค์ฯ แจ้งว่า ได้นำความกราบบังคมทูลพระกรุณาทรงพรพาฝ่าละอองธุลีพระบาทแล้ว พระราชทานพระบรมราชานุญาตตามข้อพระมณฑกรรณา

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและพิจารณาต่อไป

๕) สำนักถูกต้อง ๖ ๖ ๖ ๖  
ขอแสดงความนับถือ

๖๖๖

(นายปัญญาพล ศรีสว่าง)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขที่การคณะรัฐมนตรี

๕) เรียน

ผวก. ๗๗๑. และ ผคท. (สผว.)

- เพื่อทราบและแจ้งให้ทราบ

๖๖๖๖๖

๖๖๖๖๖

กองยาลักขณ์และเครื่องราชอิสริยาภรณ์  
โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๑๘๒๓ (สคคท)  
โทรสาร ๐ ๒๒๘๒ ๘๒๒๔  
www.soc.go.th

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ rsrd@soc.go.th

(นายชัยวัฒน์ เจริญกุล)  
ปลัดกระทรวงคมนาคม  
๑๗ พ.ค. ๖๒

๑/๑๑/๖๒  
(นายชัยวัฒน์ เจริญกุล)  
ปลัดกระทรวงคมนาคม





## ภาคผนวก 1-3

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล  
(สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค)  
(การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48)

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>1. คุณภาพอากาศ</b> <b>1.1 ผลการศึกษาใน ปี พ.ศ. 2545</b> คุณภาพอากาศมีการตรวจวัดระหว่างวันที่ 24 ถึง 29 พฤศจิกายน 2539 จำนวน 2 สถานี คือ โรงเรียนทวีธาภิเศกและโรงเรียนไตรมิตรวิทยา โดยตรวจวัดเป็นเวลา 3 วัน ติดต่อกัน สรุปได้ดังนี้ (1) ความเข้มข้นของฝุ่นรวม (TSP) เฉลี่ยมีค่าอยู่ระหว่าง 0.101 - 0.145 มก./ลบ.ม. (2) ปริมาณความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10) เฉลี่ยมีค่าอยู่ระหว่าง 0.073 - 0.098 มก./ลบ.ม. (3) ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ตรวจวัดได้อยู่ระหว่าง 2.05-2.08 ppm (4) ความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>2</sub> ) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ตรวจวัดได้อยู่ระหว่าง 0.016-0.020 มก./ลบ.ม. (5) ความเข้มข้นของก๊าซไฮโดรคาร์บอน (HC) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ตรวจวัดได้อยู่ระหว่าง 3.28 - 3.46 มก./ลบ.ม. สรุปได้ว่าดัชนีชี้วัดทั้ง 2 สถานีมีค่าต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ซึ่งเป็นเกณฑ์มาตรฐานที่	<b>ระยะก่อสร้าง</b> การรบกวนจากการรื้อถอนอาคารและปรับสภาพพื้นดิน ไอเสียที่ปล่อยออกมาจากเครื่องจักรและฝุ่นละอองที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างซึ่งมีขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10) และสามารถถูกลมพัดพาไปได้โดยง่าย คาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำ	(1) กิจกรรมการก่อสร้างจากการเปิดหน้าดิน การรื้อถอนอาคารที่เป็นแหล่งกำเนิด PM-10 ให้ใช้หลักควบคุมอากาศของ USEPA AP- 42 รวมทั้งข้อบัญญัติ กทม. และแนวทางควบคุมฝุ่นจากการก่อสร้างของกรมควบคุมมลพิษ (2) จัดให้มีสิ่งรองรับวัสดุ ซึ่งอาจตกหล่นจากการดำเนินการก่อสร้างที่ระดับเหนือพื้นดินเพื่อป้องกัน การฟุ้งกระจายของวัสดุดังกล่าว (3) จัดให้มีการล้างล้อรถบรรทุกก่อนออกนอกพื้นที่ก่อสร้าง (4) ควบคุมให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด (5) กำหนดให้รถบรรทุกที่วิ่งในพื้นที่ก่อสร้าง โครงการฯ ต้องมีการคลุมผ้าใบให้มิดชิดในขณะปฏิบัติงาน (6) พนักงานเมื่อปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีโอกาสสัมผัสกับฝุ่นละอองให้ใส่น้ำยากกกรองฝุ่นเพื่อลดผลกระทบต่อสุขภาพที่จะเกิดขึ้น (7) กิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ การเปิดหน้าดิน การรื้อถอนอาคาร การกองวัสดุ การขุดเจาะและการผสมคอนกรีต จะต้องกระทำภายในพื้นที่ที่มีรั้วที่มสูงอย่างน้อย 2 เมตร กันโดยรอบ (8) ต้องทำความสะอาด เคชดิน ทราฟ ที่ตกหล่น	<b>(1) ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด :</b> ประกอบด้วย TSP และ PM-10 สถานีละ 5 วันอย่างต่อเนื่องครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด เป็นประจำทุกๆ 1 เดือน ตลอดระยะก่อสร้างโดยเริ่มตรวจวัดเมื่อเริ่มการก่อสร้างบริเวณสถานีที่กำหนดให้ตรวจวัด เมื่อสถานีใดสร้างแล้วเสร็จให้ยกเลิกการตรวจวัด <b>(2) สถานี :</b> ทำการตรวจวัดคุณภาพอากาศจำนวน 6 สถานี ประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"> <li>■ สถานีที่ 1 : วัดมังกรกมลาวาส</li> <li>■ สถานีที่ 2 : โรงเรียนวัดราชบพิธ</li> <li>■ สถานีที่ 3 : โรงพยาบาลบางไผ่</li> <li>■ สถานีที่ 4 : มหาวิทยาลัยสยาม</li> <li>■ สถานีที่ 5 : บ้านพักคนชราบางแค</li> <li>■ สถานีที่ 6 : สถานีเพชรเกษม 48</li> </ul> <b>(3) หน่วยงานรับผิดชอบ :</b> บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของ การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย(รฟม.) <b>(4) งบประมาณ :</b> สถานีละประมาณ 25,000 บาท หรือ รวมเป็นเงิน 150,000 บาท/ครั้ง

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

4  
Rev.0\_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ใช้ในขณะมีการศึกษาและมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) ยกเว้นค่า HC ยังไม่มีการกำหนดมาตรฐาน	<b>ระยะดำเนินการ</b> บริเวณสถานีที่ดินและช่วงสถานียกระดับบนถนนเพชรเกษมคาดว่าจะไม่มีผลกระทบเนื่องจากมีเขตทางกว้างอาจมีผลกระทบจากการจราจรที่ติดขัดเป็นบางเวลาแต่ผลกระทบดังกล่าวคาดว่าจะอยู่ในระดับที่ยอมรับได้	อยู่ภายนอกรั้ว โดยสม่ำเสมอโดยอาจใช้รถล้างกวาดและดูดฝุ่นช่วยในการทำความสะอาด (9) หากมีการเปิดผิวถนนนอกพื้นที่ก่อสร้างต้องทำการซ่อมแซมด้วยคอนกรีต หรือแอสฟัลท์ให้แล้วเสร็จก่อนเวลา 05.00 น. ของวันรุ่งขึ้น เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นจากยานพาหนะที่ผ่านไประมา (10) ต้องขนย้ายขยะหรือเศษวัสดุจากการก่อสร้างออกจากพื้นที่อย่างน้อยทุก 2 วัน	<b>(1) ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด :</b> ประกอบด้วย TSP, PM-10, CO และ NO <sub>2</sub> ดำเนินการติดตามตรวจสอบเป็นประจำทุกๆ 3 เดือน สถานีละ 5 วัน อย่างต่อเนื่องครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด ตลอดระยะดำเนินการ <b>(2) สถานี :</b> ทำการตรวจสอบคุณภาพอากาศ จำนวน 5 สถานี คือ <ul style="list-style-type: none"> <li>■ สถานีที่ 1 : วัดมังกรกมลาวาส</li> <li>■ สถานีที่ 2 : โรงเรียนวัดราชบพิธ</li> <li>■ สถานีที่ 3 : โรงพยาบาลบางไผ่</li> <li>■ สถานีที่ 4 : มหาวิทยาลัยสยาม</li> <li>■ สถานีที่ 5 : สถานีเพชรเกษม 48</li> </ul> <b>(3) หน่วยงานรับผิดชอบ :</b> การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย(รฟม.) หรือผู้เดินรถ

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

5  
Rev.0\_19/09/51



ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		(4) กรณีที่มีมลพิษทางอากาศได้สถานี มีค่าสูงกว่ามาตรฐานกำหนดให้ติดตั้งพัดลมฟันทันได้สถานี เพื่อให้ละอองน้ำจับมลพิษทางอากาศ และฝุ่นให้ตกลงมาที่พื้น หรือวิธีอื่นที่เหมาะสม (5) ประสานงานตำรวจท้องที่ให้มีการจัดการจราจรบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้ามหานคร และบนถนนเพชรเกษมให้มีความคล่องตัว (6) ปลูกต้นไม้ได้สถานีรถไฟฟ้ามหานคร การแพร่กระจายมลพิษได้สถานี	(4) งบประมาณ : สถานีละประมาณ 80,000 บาท หรือรวมเป็นเงิน 400,000 บาท/ครั้ง
1.2 ผลการศึกษาในปี พ.ศ. 2551 บริเวณสถานีเพชรเกษม 48 ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระหว่างวันที่ 18 ถึง วันที่ 23 มิถุนายน 2551 จำนวน 2 สถานี คือ เทพีแม่ธรณีและชุมชนบางหว้า หมู่ที่ 7 โดยตรวจวัดเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่องครบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดสรุปผลการตรวจวัดได้ดังนี้ - สถานีที่ 1 : เทพีแม่ธรณี (1) ฝุ่นรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 0.092-0.159 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (2) ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 0.051 -0.092 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (3) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 1.40 - 2.72 ส่วนในล้านส่วน	<b>ระยะก่อสร้าง</b> กิจกรรมต่าง ๆ ในระยะก่อสร้างตั้งแต่การเตรียมพื้นที่ เช่น การรื้อถอนสิ่งก่อสร้าง การขุดเปิดหน้าดิน การถมดินและทราย การบดอัด ซึ่งกิจกรรมต่าง ๆ ก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง นอกจากนั้นการใช้เครื่องจักรกล และยานพาหนะในการก่อสร้างอาจก่อให้เกิดเสียง เช่น ฝุ่นละออง ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และไอไฮโดรคาร์บอนขึ้นได้อย่างไรก็ตามภายในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างจะมีรั้วปิดล้อมรอบพื้นที่บริเวณก่อสร้าง ดังนั้นฝุ่นละอองที่เกิดจากกิจกรรมต่าง ๆ เหล่านี้จึงไม่แพร่กระจายไปยังชุมชน มลพิษทางอากาศที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมก่อสร้างค่อนข้างน้อยและถ้าหากมีมาตรการในการควบคุมป้องกันมลพิษในระหว่างก่อสร้างที่เหมาะสมแล้วผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ	ดำเนินการเช่นเดียวกับมาตรการลดผลกระทบคุณภาพอากาศของระยะก่อสร้างข้างต้น	ดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในการศึกษาติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของระยะก่อสร้างข้างต้น

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

6

Rev.0\_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(4) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>2</sub> ) เฉลี่ย 1 ชั่วโมงที่ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 20.8 - 69.6 ส่วนในล้านส่วน - สถานีที่ 2 : ชุมชนบางหว้า หมู่ที่ 7 (บริเวณทางเข้า - ออกศูนย์ซ่อมบำรุง) (1) ฝุ่นรวม(TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 0.046- 0.103 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (2) ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 0.041 - 0.067 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (3) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 0.98 - 1.30 ส่วนในล้านส่วน (4) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>2</sub> ) เฉลี่ย 1 ชั่วโมงที่ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 5.3 - 17.7 ส่วนในล้านส่วน สรุปผลของการตรวจวัดทั้ง 2 สถานีพบว่าคุณภาพอากาศ มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) ทุกด้าน	จะเกิดขึ้นน้อยมาก ดังนั้นผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับต่ำ <b>ระยะดำเนินการ</b> ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศที่เกิดจากโครงการขึ้นอยู่กับการออกแบบการทำงานของระบบการขนส่งโดยรถไฟฟ้ามหานครและโครงสร้างของสถานีและทางวิ่งทำให้ขีดความสามารถของระบบขนส่งอยู่ได้โครงสร้าง จากการประเมินผลกระทบโดยใช้แบบจำลอง CALINE 4 จำนวนหาค่าระดับความเข้มข้นของ มลสาร ของ TSP,CO และ NO <sub>2</sub> เปรียบเทียบกรณีเมื่อมีโครงการ และไม่มีโครงการ พบว่าทั้งสองกรณีมีระดับความเข้มข้นของมลสารอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยใช้นิยามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) และเมื่อเปรียบเทียบกรณีมีโครงการ กับกรณีไม่มีโครงการ พบว่า กรณีมีโครงการ จะมีมลสารสูงกว่ากรณีไม่มีโครงการ ในทุกด้าน แม้ว่าการดำเนินโครงการ จะทำให้ปริมาณมลพิษได้สถานีเพชรเกษม 48 สูงขึ้น แต่ปริมาณมลสารที่เพิ่มขึ้นก็ยังต่ำกว่าค่ามาตรฐานที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพมาก เนื่องจากลักษณะที่ตั้งสถานีเพชรเกษม 48 มีช่องว่างด้านข้างสถานีระหว่างสถานีกับอาคารริมถนนเพชรเกษม ไม่น้อยกว่า 5 เมตร ซึ่งจะช่วยให้มีการระบายมลพิษทางอากาศบริเวณสถานีได้ นอกจากนี้ในระยะยาวปริมาณรถบนถนนอาจลดลง เนื่องจากคนมีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมมาใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้นและใช้เชื้อเพลิงที่สะอาด เช่น ก๊าซ LPG หรือ NGV ที่มีราคาถูกกว่าน้ำมันดีเซลและน้ำมันเบนซิน	ดำเนินการเช่นเดียวกับมาตรการลดผลกระทบคุณภาพอากาศของระยะดำเนินการข้างต้น	ดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในการศึกษาติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของระยะดำเนินการข้างต้น

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

7

Rev.0\_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>2. เสียง</b> <b>2.1 ผลการศึกษาในปี พ.ศ. 2545</b> ระดับความดังของเสียงมีการตรวจวัดระหว่าง วันที่ 24-26 ตุลาคม 2539 บริเวณมหาวิทยาลัยสยาม พบว่า ระดับความดังของเสียง ( $L_{eq}$ 24 ชม.) เฉลี่ย 3 วันมีค่า 76.7 เดซิเบล(เอ) ซึ่งเป็นระดับที่เกินกว่าค่ามาตรฐานของเสียง(70 เดซิเบล(เอ)) โดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540	<b>ระยะก่อสร้าง</b> (1) เสียงรบกวนจากกิจกรรมการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าซึ่งมีผลกระทบต่อนักที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ คาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำ (2) พื้นที่ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบในระยะก่อสร้างได้แก่ บริเวณถนนเจริญกรุง ถนนอิสรภาพ และบางส่วนของถนนเพชรเกษม (โรงพยาบาลบางโหนดและมหาวิทยาลัยสยาม)	(1) กำหนดช่วงเวลาที่จะอนุญาตให้มีกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติเฉพาะช่วงเวลา 6.00 ถึง 22.00 น. และกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังเกินกว่าระดับที่ยอมรับได้จะต้องประกาศแจ้งให้สาธารณชนทราบล่วงหน้า (2) กำหนดมาตรการป้องกันผลกระทบด้านเสียงซึ่งจะเกิดแก่ชุมชนโดยรอบ เช่น การติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวรอบพื้นที่ก่อสร้าง และกำหนดให้คนงานผู้ซึ่งทำงานในพื้นที่เสียงดังเกินกว่า 90 เดซิเบล(เอ) สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันหูด้วย อาทิ Ear plugs หรือ Ear muffs (3) งานลงเสาเข็มใช้วิธีที่เกิดเสียงรบกวนน้อยที่สุดโดยใช้เข็มเจาะ (4) เลือกวัสดุที่มีคุณภาพสูง และมีการตรวจสอบและดูแลอุปกรณ์สม่ำเสมอ (5) กรณีที่มีเสียงดังมากจากการใช้มอเตอร์ และเครื่องจักร ควรมีการดำเนินการ ได้แก่ ติดตั้งตัวไซเลนเซอร์ (Silencer or muffler) (6) จัดประชาสัมพันธ์ เพื่อให้เกิดความเข้าใจถึงกิจกรรมการก่อสร้าง (7) ติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบ Upward-Reflected หรือ Absorption ความสูง 1 เมตร ติดตั้ง 2 ด้าน บริเวณที่ติดตั้งนี้ - โรงพยาบาลบางโหนด ตั้งแต่ กม.ที่ 7+275 ถึง กม.ที่ 7+475) ระยะทาง 200 เมตร	<b>(1) ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด :</b> ประกอบด้วย $L_{eq}$ 1 hr., $L_{eq}$ 24 hrs., $L_{max}$ , $L_{90}$ และ $L_{dn}$ สถานีละ 5 วันต่อเนื่องครบถ้วนครบตามและวันหยุด เป็นประจำทุก ๆ 2 เดือน ตลอดระยะก่อสร้าง และเมื่อสถานีใดสร้างแล้วเสร็จให้ยกเลิกการตรวจวัด โดยเริ่มวัดเมื่อมีการก่อสร้าง <b>(2) สถานี :</b> ทำการตรวจวัดระดับเสียง มีจำนวน 6 สถานี คือ <ul style="list-style-type: none"> <li>สถานีที่ 1 : วัดมิ่งกรมลาวาส</li> <li>สถานีที่ 2 : โรงเรียนวัดราชบพิธ</li> <li>สถานีที่ 3 : โรงพยาบาลบางโหนด</li> <li>สถานีที่ 4 : มหาวิทยาลัยสยาม</li> <li>สถานีที่ 5 : บ้านพักคนชราบางแค</li> <li>สถานีที่ 6 : สถานีเพชรเกษม 48</li> </ul> <b>(3) หน่วยงานรับผิดชอบ :</b> บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของ การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.)

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

Rev.0\_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		- มหาวิทยาลัยสยาม ตั้งแต่ กม.ที่ 8+700 ถึง กม.ที่ 8+850) ระยะทาง 150 เมตร (8) บริเวณที่ทำการเปิดหน้าดิน รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้าง กองวัสดุ อุปกรณ์ขุดเจาะ ผสมคอนกรีตต้องทำรั้วที่รอบบริเวณที่ก่อสร้าง ความสูงจากพื้นดินต้องไม่น้อยกว่า 2.0 เมตร (9) กิจกรรมใดๆ ที่ผิดปกติ/ไม่เป็นไปตามกำหนดการ ซึ่งอาจทำให้เกิดเสียงดังเกินกว่าระดับที่ยอมรับได้ จะต้องแจ้งเป็นระยะ ๆ ให้ชุมชนที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงรับทราบล่วงหน้า	<b>(4) งบประมาณ :</b> สถานีละประมาณ 10,000 บาท หรือรวมเป็นเงิน 60,000 บาท/ครั้ง
	<b>ระยะดำเนินการ</b> เสียงจากรถไฟฟ้าจะน้อยกว่าเสียงที่เกิดจากการจราจรบนถนนปัจจุบันผลกระทบคาดว่าจะอยู่ในระดับต่ำ	(1) ต้องทำการดูแลรักษาระบบรถไฟฟ้าให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ เพื่อป้องกันเสียงดังจากการเสียดทานของรถกับรางรถไฟ (2) ตรวจสอบซ่อมบำรุงรางรถไฟฟ้าย่างสม่ำเสมอ (3) รักษาระยะห่างของรางรถไฟให้มีระยะตามที่ออกแบบ	<b>(1) ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด :</b> ประกอบด้วย $L_{eq}$ 1 hr., $L_{eq}$ 24 hrs., $L_{max}$ , $L_{90}$ และ $L_{dn}$ ภายหลังจากเปิดดำเนินการโครงการฯ เป็นประจำทุก ๆ 6 เดือน สถานีละ 5 วันต่อเนื่องครบถ้วนครบตามและวันหยุด ตลอดระยะดำเนินการ <b>(2) สถานี :</b> ทำการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 5 สถานี คือ <ul style="list-style-type: none"> <li>สถานีที่ 1 : วัดมิ่งกรมลาวาส</li> <li>สถานีที่ 2 : โรงเรียนวัดราชบพิธ</li> <li>สถานีที่ 3 : โรงพยาบาลบางโหนด</li> <li>สถานีที่ 4 : มหาวิทยาลัยสยาม</li> <li>สถานีที่ 5 : สถานีเพชรเกษม 48</li> </ul>

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

Rev.0\_19/09/51



ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
			(3) หน่วยงานรับผิดชอบ : การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) หรือผู้เดินรถ (4) งบประมาณ : สถานีละประมาณ 10,000 บาท หรือรวมเป็นเงิน 50,000 บาท/ครั้ง
<p>2.2 ผลการศึกษาในปี พ.ศ. 2551</p> <p>บริเวณสถานีเพชรเกษม 48 ตรวจวัดระดับเสียงใน ปัจจุบันจำนวน 2 สถานี คือ เทพีแมนชั่น และ ชุมชนบางหัวหมู่ที่ 7 ตรวจวัดเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่องครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดตรวจวัด ระหว่างวันที่ 18 ถึง 23 มิถุนายน 2551</p> <p>(1) ผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย (<math>L_{eq}</math>) 24 hrs. ที่เทพี แมนชั่น มีค่าอยู่ระหว่าง 72.65 - 91.30 เดซิเบล (เอ) พบว่า มีค่าสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดให้ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไม่เกิน 70.0 เดซิเบล (เอ) ส่วนผลการตรวจวัดที่ชุมชนบางหัว หมู่ที่ 7 พบว่ามีระดับเสียงเฉลี่ย (<math>L_{eq}</math>) 24 hrs. มีค่าอยู่ระหว่าง 60.88 - 65.11 เดซิเบล (เอ) ซึ่งมีค่าต่ำกว่ามาตรฐานที่กำหนด</p> <p>(2) ผลการตรวจวัดค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (<math>L_{dn}</math>) พบว่าบริเวณเทพีแมนชั่นและชุมชนบางหัวหมู่ที่ 7 มีค่าอยู่ระหว่าง 78.25 - 92.85 และ 63.59 - 69.65 เดซิเบล (เอ) ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานของ US, EPA และ World Bank ที่ได้เสนอแนะ</p>	<p><b>ระยะก่อนการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>ผลการคาดการณ์ระดับเสียงรวมที่ระยะ 20 เมตร มีค่าระดับเสียง 101.7 เดซิเบล (เอ) ที่ระดับเสียงรวมที่ระยะ 200 เมตร มีค่าระดับเสียง 81.7 เดซิเบล (เอ) แสดงให้เห็นว่าระดับเสียงจะลดลงตามระยะทางที่เพิ่มขึ้นหาก เปรียบเทียบกับค่าระดับเสียงสูงสุดในบรรยากาศที่กำหนดไว้ไม่เกิน 115.0 เดซิเบล(เอ) พบค่าที่ประเมินได้ยังอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด อีกทั้งระดับเสียงจากการก่อสร้างเกิดขึ้นในระยะเวลาสั้นและผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับที่ยอมรับได้</p>	<p>ดำเนินการเช่นเดียวกับมาตรการลดผลกระทบด้านเสียงของระยะก่อสร้างข้างต้น</p>	<p>ดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของระยะก่อสร้างข้างต้น</p>

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

10  
Rev.0\_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>ระดับเสียงกลางวัน - กลางคืนที่จะไม่ก่อให้เกิดการรบกวนต่อประชาชนเท่ากับ 55.0 เดซิเบล (เอ) พบว่า ระดับเสียงที่ตรวจวัดได้มีค่าสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดทั้ง 2 สถานี</p> <p>(3) ผลการตรวจวัดระดับเสียงสูงสุด (<math>L_{max}</math>) พบว่าที่เทพีแมนชั่น มีค่าอยู่ระหว่าง 95.20 - 119.60 เดซิเบล (เอ) และที่ชุมชนบางหัว หมู่ที่ 7 มีค่าอยู่ระหว่าง 82.40 - 86.90 เดซิเบล (เอ) ซึ่งเมื่อนำผลการตรวจวัดเปรียบเทียบกับมาตรฐานระดับเสียงในบรรยากาศทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) ซึ่งกำหนดให้ค่าระดับเสียงสูงสุด (<math>L_{max}</math>) ไม่เกิน 115.0 เดซิเบล (เอ) พบว่า ระดับเสียงที่ตรวจวัดที่ เทพี แมนชั่น มีค่าสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐานส่วนผลการตรวจวัดที่บริเวณชุมชนบางหัว หมู่ที่ 7 พบว่า มีระดับเสียงสูงสุด (<math>L_{max}</math>) มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน</p>	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <p>(1) ระดับเสียงที่ระยะทาง 15 เมตร พบว่า มีระดับเสียง 62.22 เดซิเบล(เอ) โดยที่ระยะห่างออกไประดับเสียงจะลดลงตามระยะทาง แต่เมื่อเปรียบเทียบกับระดับเสียงจากรถไฟฟ้ามหานคร ระดับเสียงจากการจราจร พบว่าระดับเสียงจากรถไฟฟ้ามหานครไม่มีผลกระทบต่อชุมชน</p> <p>(2) ผลกระทบจากเสียงในแนวเส้นทางโครงการ เกิดจากการจราจรเป็นหลักนอกจากนี้บริเวณสถานีเมื่อรถไฟฟ้ามหานครจอดและออกตัว มีระดับเสียงสูงสุด 85 เดซิเบล (เอ) (โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน และ ระดับเสียงบริเวณสถานีจะเป็นเสียงจากการประกาศในสถานีซึ่งมีรถคนเพชรเกษมเป็นอาคารพาณิชย์ ระดับเสียงที่เกิดขึ้นเป็นระดับเสียงปกติที่เกิดขึ้นในแต่ละวันและมีเสียงดังจากการจราจร จึงไม่มีผลกระทบต่อชุมชนบริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานคร</p> <p>(3) เสียงใต้สถานีรถไฟฟ้ามหานครโดยทั่วไป สถานีที่โครงสร้างปิดที่บ่งชี้เสียงสะท้อนได้สถานี แต่เนื่องจากสถานีเพชรเกษม 48 มีช่องว่างระหว่างอาคารและตัวสถานีมากกว่า 5 เมตร ซึ่งจะทำให้มีระดับเสียงสูงกว่าปกติ 2 - 3 เดซิเบล (เอ) ดังผลการตรวจวัดเสียงที่สถานีหมอชิต โดยกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมพบว่าใต้สถานีมีระดับเสียงสูงกว่าข้างเคียง 2 - 3 เดซิเบล (เอ)</p>	<p>ดำเนินการเช่นเดียวกับมาตรการลดผลกระทบด้านเสียงของระยะดำเนินการข้างต้น</p>	<p>ดำเนินการที่กำหนดไว้ในการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของระยะดำเนินการข้างต้น</p>

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

11  
Rev.0\_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>3. ความสั่นสะเทือน</p> <p>3.1 ผลการศึกษาในปี พ.ศ. 2545</p> <p>ความสั่นสะเทือนมีการตรวจวัดเมื่อ วันที่ 29 ตุลาคม 2539 บริเวณถนนเจริญกรุง พบว่า ระดับความสั่นสะเทือนสูงสุดที่ตรวจวัดสำหรับ ทราบสวิตเซอร์ A และ B ตามลำดับ พบว่ามีค่า 6.874 และ 4.205 มม./วินาที</p> <p>สรุปได้ว่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่ 5 ซึ่งทำให้รู้สึกไม่สบายและรบกวนต่อคนที่อยู่อาศัยในอาคาร (มาตรฐานของ Richer and Meister กำหนดระดับความสั่นสะเทือนของคนต่ำกว่า 2.5 มิลลิเมตร/วินาที) และส่งผลกระทบต่อโครงสร้างจะเริ่มทำลายโครงสร้างของอาคารทางสถาปัตยกรรม (มาตรฐาน DIN 4150 ที่กำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่มีผลต่อโครงสร้างไม่เกิน 5 มิลลิเมตรต่อวินาที)</p>	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>ส่งผลกระทบระดับต่ำต่ออาคารสมัยใหม่และ อาคารที่ตั้งอยู่ใกล้แนวเส้นทางและไม่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชน เนื่องจากการก่อสร้างฐานรากและโครงสร้างใช้เข็มเจาะ ส่วนอุโมงค์ใช้เครื่องเจาะอุโมงค์ มีค่า Peak Particle Velocity 0.5 มม./วินาที ที่ระยะห่างจากจุดก่อสร้าง 10 เมตรและแนวอุโมงค์อยู่ในระดับความลึกมากกว่า 20 เมตร</p>	<p>(1) ต้องพิจารณาถึงผลกระทบที่มีต่อสุขภาพของ คนและต่ออาคารสิ่งปลูกสร้างโดยรอบและกำหนด ระยะทางที่ยอมรับได้ระหว่างแหล่งกำเนิดความ สั่นสะเทือนและพื้นที่รับผลกระทบและควรใช้ วิธีการลงเสาเข็มที่ก่อให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด ด้วยการใช้เข็มเจาะ (Bore Piling Method)</p> <p>(2) มีมาตรการป้องกันผลกระทบจากแรงสั่นสะเทือน อย่างเหมาะสม เพื่อป้องกันความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อ อาคารและสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ใกล้เคียง โดยเฉพาะบริเวณ หรือตำแหน่งที่อาจได้รับผลกระทบจากความสั่นสะเทือน ได้ง่าย เช่น โบราณสถาน วัด โรงพยาบาล และโรงเรียน</p> <p>(3) ในการก่อสร้างบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้อง ปฏิบัติตามขั้นตอนการการจัดการจราจรทางบก (จร.) ครั้งที่ 5/2539 เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม พ.ศ. 2539 เรื่อง "มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมจาก การก่อสร้างโครงการคมนาคมขนส่งทางบกบนถนน ปัจจุบันหรือผ่านชุมชน"</p> <p>(4) กิจกรรมการเจาะเสาเข็ม กัดฝังแผ่นกำแพงกัน ดิน เปิดผิวหน้าดินด้วยเครื่องจักรขนาดใหญ่ รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้างเดิม ต้องทำภายในรั้วกั้น</p>	<p>(1) <b>ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด :</b></p> <p>ประกอบด้วย ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) และความถี่ (Frequency) สถานีละ 5 วัน ต่อเนื่องครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด ทุก ๆ 2 เดือนตลอดระยะก่อสร้าง โดยตรวจวัดขณะทำการ ก่อสร้างใกล้กับสถานีดังกล่าวข้างต้น เมื่อบริเวณ สถานีใดก่อสร้างแล้วเสร็จให้ยกเลิกการตรวจวัด</p> <p>(2) <b>สถานี :</b> ทำการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน จำนวน 5 สถานี คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>สถานีที่ 1 : วัดมังกรกมลาวาส</li> <li>สถานีที่ 2 : โรงเรียนวัดราชพิพิธ</li> <li>สถานีที่ 3 : โรงพยาบาลบางไผ่</li> <li>สถานีที่ 4 : มหาวิทยาลัยสยาม</li> <li>สถานีที่ 5 : บ้านพักคนชราบางแค</li> </ul> <p>(3) <b>หน่วยงานรับผิดชอบ :</b></p> <p>บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของ การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย(รฟม.)</p>

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

12

Rev.0\_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>สูงอย่างน้อย 2 เมตร และห่างจากสิ่งปลูกสร้างหรือ อาคารไม่น้อยกว่า 15 เมตร สำหรับอาคารทั่วไป และไม่ควรน้อยกว่า 50 เมตร สำหรับโบราณสถาน หรือสิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่</p> <p>(5) การขนส่งวัสดุก่อสร้าง การเจาะ การตอก เสาเข็ม การขุดผิวดิน การตอก และการกระแทก หรือกิจกรรมที่สร้างความสั่นสะเทือนสูง ต้องทำใน ช่วงเวลากลางวันเท่า หรือตั้งแต่เวลา 06.00- 18.00 น. เพราะจะเกิดการรบกวนต่อประชาชน</p> <p>(6) รถบรรทุกและเครื่องจักรที่เคลื่อนที่ได้ที่ใช้ใน การก่อสร้างและการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ให้ใช้ เส้นทางที่มีระยะห่างจากสิ่งปลูกสร้างหรือแหล่ง ชุมชน และต้องใช้ความเร็วต่ำ</p> <p>(7) ในการก่อสร้างถ้าจำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาของถนนชั่วคราวจะต้องมีแผ่นยางปูทับ ก่อนเพื่อป้องกันความสั่นสะเทือนที่อาจจะเกิดขึ้นได้</p>	<p>(4) <b>งบประมาณ :</b></p> <p>สถานีละประมาณ 40,000 บาทหรือ รวมเป็นเงิน 200,000 บาท/ครั้ง</p>
	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <p>แนวสายทางพาดผ่านพื้นที่ที่กรุงรัตนโกสินทร์ เนื่องจาก ได้มีการออกแบบอุโมงค์ให้มีความลึกและคุณลักษณะ ดินเป็นดินเหนียว จึงไม่ส่งผลกระทบต่อผิวดิน ในส่วน ของสถานียกระดับ ผลกระทบความสั่นสะเทือนต่อ ระดับดินจะต่ำ เนื่องจากความสั่นสะเทือนจะพาดผ่าน แกนของโครงสร้างที่ยกระดับและส่งผ่านไปยังเสาเข็ม ที่ระดับลึกลงไป</p>	<p>กรณีที่มีความมีความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจาก การดำเนินการหรือได้รับร้องเรียนเรื่องความ สั่นสะเทือน ต้องจัดผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและ หาแนวทางแก้ไขโดยด่วน</p>	<p>(1) <b>ดัชนีและระยะเวลาที่ทำการตรวจวัด :</b></p> <p>ประกอบด้วย ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) และความถี่ (Frequency) ดำเนินการตรวจสอบภายหลังจากเปิดดำเนินการ เป็นประจำปีละ 2 ครั้ง (ทุก ๆ 6 เดือน) โดยทำการ ตรวจวัดสถานีละ 5 วันต่อเนื่องครอบคลุมวัน ธรรมดาและวันหยุด หากผลการตรวจวัดในช่วง</p>

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

13

Rev.0\_19/09/51



ตารางที่ 4.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
			3 ปีแรกไม่เกินมาตรฐาน DIN 4150 ให้ยกเลิกแผนงานการติดตามตรวจสอบด้านความสั่นสะเทือน (2) สถานี : ทำการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนจำนวน 4 สถานี คือ ■ สถานีที่ 1 : วัดมังกรกมลาวาส ■ สถานีที่ 2 : โรงเรียนวัดราชบพิธ ■ สถานีที่ 3 : โรงพยาบาลบางโพง ■ สถานีที่ 4 : มหาวิทยาลัยสยาม (3) หน่วยงานรับผิดชอบ : การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) หรือผู้เดินรถ (4) งบประมาณ : สถานีละประมาณ 40,000 บาท/หรือรวมเป็นเงิน 160,000 บาท/ครั้ง
3.2 ผลการศึกษาในปี พ.ศ. 2551 บริเวณสถานีเพชรเกษม 48	<b>ระยะก่อสร้าง</b> ความสั่นสะเทือนในระยะก่อสร้างสาเหตุหลักเกิดจากการก่อสร้างฐานรากโครงสร้างสถานีและทางยกระดับโดยใช้เสาเข็มเจาะ ซึ่งความสั่นสะเทือนที่เกิดจากเสาเข็มชนิดเจาะของ British Standard 5228 กรณีเข็มเจาะ พบว่าที่ระยะ 10 เมตร จากหลุมเจาะทำให้เกิดความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 1.1 มิลลิเมตรต่อวินาทีและที่ระยะ 20 เมตร จากหลุมเจาะพบว่าเกิดความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 0.55 มิลลิเมตรต่อวินาที ซึ่งลดลงครึ่งหนึ่งเมื่อระยะทางเพิ่มขึ้น 10 เมตร	ดำเนินการเช่นเดียวกับมาตรการลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนของระยะก่อสร้างข้างต้น	ดำเนินการที่กำหนดไว้ในการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของระยะก่อสร้างข้างต้น

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

14

Rev.0\_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ดังนั้น การก่อสร้างสถานีเพชรเกษม 48 ซึ่งมีชุมชนและอาคารข้างเคียงตั้งอยู่ห่างจากเกาะกลางของถนนเพชรเกษมมากกว่า 10 เมตร หากใช้เสาเข็มเจาะ ทำให้เกิดความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 1.1 มิลลิเมตรต่อวินาที ระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้างตามมาตรฐาน DIN 4150 เท่ากับ 5 มิลลิเมตรต่อวินาที		
	<b>ระยะดำเนินการ</b> เมื่อสถานีเพชรเกษม 48 เปิดดำเนินการผลกระทบความสั่นสะเทือนจากรถไฟฟ้าจะเกิดขึ้นต่ำ เนื่องจากความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นจะพาดผ่านแกนของโครงสร้างยกระดับและวิ่งผ่านไปยังเสาเข็มที่ระดับดินลึกลงไป	ดำเนินการเช่นเดียวกับมาตรการลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนของระยะดำเนินการข้างต้น	ดำเนินการที่กำหนดไว้ในการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของระยะดำเนินการข้างต้น
4. อุทกวิทยา	<b>ระยะก่อสร้าง</b> เนื่องจากไม่มีสิ่งก่อสร้างใดๆ ของโครงการที่จะสร้างในพื้นที่ที่พิกัดหรือพื้นที่เสี่ยงต่อน้ำท่วมและการก่อสร้างส่วนใหญ่จะอยู่ใต้ดิน ดังนั้นจึงไม่มีการเปลี่ยนแปลงความสามารถในการระบายน้ำของคลอง	(1) ดูแลทำความสะอาดพื้นที่ก่อสร้างโดยจัดเก็บวัสดุก่อสร้าง เครื่องจักรและขยะมูลฝอยอย่างเป็นระเบียบ และป้องกันไม่ให้ดินตะกอน และเศษวัสดุจากการก่อสร้างไปอุดช่องระบายน้ำ ท่อระบายน้ำ และปล่องเบี่ยงสู่คลองได้ (2) ดินที่ขุดออกจากฐานรากต้องจัดให้มีที่กองโดยเฉพาะและต้องปิดล้อมหรือปกคลุมหรือเก็บในพื้นที่ที่ปิดล้อมและจะต้องมีรถบรรทุกมารับนำไปทิ้งบริเวณที่จัดไว้โดยไม่ให้มีการกองหรือตักไว้เป็นเวลานาน	

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

15

Rev.0\_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		(3) กรณีที่ต้องมีการก่อสร้างบริเวณทางระบายน้ำหรือรางน้ำข้างถนน ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องแจ้งแผนการก่อสร้างให้เจ้าของผู้รับผิดชอบรับทราบก่อนอย่างน้อย 30 วัน (4) พื้นที่ก่อสร้างต้องจัดทำรั้วกั้น มีร่องน้ำและ บ่อพักน้ำภายในพื้นที่เพื่อรองรับน้ำจากกิจกรรมต่างๆ	
	<b>ระยะดำเนินการ</b> พื้นที่ที่ใช้เป็นเขตก่อสร้าง เก็บกองวัสดุจะฟื้นฟูให้กลับคืนสู่สภาพเดิม ดังนั้นจึงไม่ส่งผลกระทบต่ออุทกวิทยาน้ำผิวดิน	1) พื้นพื้นที่ก่อสร้างและใช้ที่ดิน อย่างเหมาะสม ดูแลรักษาพื้นที่ที่พังกาและระบบระบายน้ำที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ (2) ดูแลทำความสะอาดพื้นที่โดยรอบโครงการ	-
<b>5. คุณภาพน้ำผิวดิน</b> คุณภาพน้ำผิวดิน ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 1 ถึง 2 ตุลาคม 2539 โดยวิเคราะห์คุณภาพน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณท่าราชวรดิษฐ์และคลองบางกอกใหญ่ที่วัดถนนรัตนิต ผลการวิเคราะห์พบว่า ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) ความสกปรกในรูปของ BOD น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าค่อนข้างสูง จัดอยู่ในคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่ 4 และ 5 ตามมาตรฐานของกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นเกณฑ์มาตรฐานที่ใช้ขณะที่มีการศึกษา	<b>ระยะก่อสร้าง</b> (1) เส้นทางรถไฟฟ้ามหานครในช่วงที่เป็นการก่อสร้างได้ดินมีคลองธรรมชาติที่แนวสายทางตัดผ่านจะไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง (2) ส่วนระยะที่เหลืออีก 9 กิโลเมตร จะเป็นช่วงเหนือระดับผิวดิน โดยทำการก่อสร้างบริเวณช่วงกลางถนนเพชรเกษม ส่งผลกระทบทำให้มีการปนเปื้อนจากตะกอนแขวนลอยไหลลงสู่แหล่งน้ำใกล้เคียงในช่วงฤดูฝน แต่เป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นชั่วคราวในระยะก่อสร้างนี้จึงประเมินได้ว่าอยู่ในระดับต่ำ	(1) ติดตั้งบ่อหรือรางดักตะกอน เพื่อลดผลกระทบจากตะกอนแขวนลอย ก่อนที่จะปล่อยออกสู่แหล่งน้ำ โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้ามหานคร เช่น การรับสภาพพื้นที่และการขุดดิน เป็นต้น (2) ติดตั้งสุขาเคลื่อนที่ในบริเวณด้านข้างการก่อสร้างชั่วคราวและบ้านพักคนงาน (3) หันทิ้งขยะลงในแหล่งน้ำ (4) ต้องรวบรวมวัสดุอันตรายเป็นน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้วและภาชนะปนเปื้อน โดยมีการควบคุมด้วยวิธีที่เหมาะสมและนำไปกำจัดโดยวิธีที่ถูกหลักสุขาภิบาล	(1) <b>ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด :</b> ประกอบด้วย ความเป็นกรด-ด่าง, อุณหภูมิ, ปริมาณออกซิเจนที่ละลายน้ำ, ความสกปรกในรูปบีโอดี, ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด, น้ำมันและไขมัน, โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด, ในเครท, ฟอสเฟต, และของแข็งละลายน้ำทั้งหมด ทำการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ทุกๆ 2 เดือนตลอดระยะก่อสร้าง (2) <b>สถานีเก็บตัวอย่างน้ำ :</b> จำนวน 3 สถานี ประกอบด้วย ■ สถานีที่ 1 : ท่าราชวรดิษฐ์ ■ สถานีที่ 2 : คลองบางกอกใหญ่

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

16

Rev.0\_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
			■ สถานีที่ 3 : คลองบางหว้า (ช่วงที่ไหลผ่านใกล้สถานีเพชรเกษม 48) (3) <b>หน่วยงานรับผิดชอบ :</b> บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย(รฟม.) (4) <b>งบประมาณ :</b> สถานีละประมาณ 5,000 บาท รวมเป็นเงิน 15,000 บาท/ครั้ง
	<b>ระยะดำเนินการ</b> ห้องสุขาสำหรับผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ในสถานีรถไฟฟ้ามหานคร ได้รับการบำบัดของเสียอย่างเหมาะสม จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อแหล่งน้ำบริเวณใกล้เคียง สำหรับปริมาณน้ำที่รวบรวมจากบ่อพักน้ำในอุโมงค์จะมีผลกระทบในระดับต่ำ เนื่องจากน้ำเสียมีปริมาณเล็กน้อยซึ่งจะถูกรวบรวมไปยังระบบบำบัดน้ำเสียรวมก่อนจะปล่อยลงสู่แหล่งน้ำ	(1) จัดให้มีห้องสุขาที่ถูกสุขลักษณะที่สถานีรถไฟฟ้ามหานครทุกแห่ง (2) มีการบำบัดน้ำเสียประจำสถานีที่ถูกหลักสุขาภิบาลก่อนปล่อยลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะตลอดจนตรวจสอบและดูแลประสิทธิภาพการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียอย่างสม่ำเสมอ	(1) <b>ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด :</b> ประกอบด้วย ความเป็นกรด-ด่าง,อุณหภูมิ,ปริมาณออกซิเจนที่ละลายน้ำ,ความสกปรกในรูปบีโอดี, ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด,น้ำมันและไขมัน,โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด, ในเครท, ฟอสเฟต และของแข็งละลายน้ำทั้งหมด โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินหลังจากการเปิดดำเนินการ เป็นประจำปีละ 2 ครั้ง (ทุกๆ 6 เดือน) ตลอดระยะดำเนินการ (2) <b>สถานีเก็บตัวอย่างน้ำ :</b> จำนวน 2 สถานี ประกอบด้วย ■ สถานีที่ 1 : ท่าราชวรดิษฐ์ ■ สถานีที่ 2 : คลองบางกอกใหญ่

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

17

Rev.0\_19/09/51



ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการไฟฟ้าสายน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
			(3) <b>หน่วยงานรับผิดชอบ :</b> การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย(รฟม.) หรือผู้เดินรถ (4) <b>งบประมาณ :</b> สถานีละประมาณ 5,000 บาท หรือคิดเป็นเงิน ประมาณ 10,000 บาท/ครั้ง
<b>6. นิเวศวิทยาทางน้ำ</b> การวิเคราะห์สิ่งมีชีวิตทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณท่าราชวรดิษฐ์และคลองบางกอกใหญ่ บริเวณวัดนวลนรดิศ ถนนเพชรเกษม ขอย 29 ระหว่างวันที่ 1-3 ตุลาคม 2539 พบแพลงก์ตอน พืช 5 ไฟลัม จำแนกได้เป็น 21 ชนิดและพบ แพลงก์ตอนสัตว์ 3 ไฟลัม จำแนกได้เป็น 13 ชนิด ทั้งนี้ <i>Oscillatoria</i> sp. เป็นชนิดที่พบมากที่สุด มี ความหนาแน่นเท่ากับ 333,600 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร ในแม่น้ำเจ้าพระยา และ 1,995,200 เซลล์/ ลูกบาศก์เมตร ในคลองบางกอกใหญ่ พบสัตว์ หนาดินในแม่น้ำเจ้าพระยาจำนวน 3 กลุ่ม จาก 2 ไฟลัม คือ ไฟลัม Annelida และ Arthropoda โดย มีปริมาณรวมทั้งหมดเท่ากับ 1,452 ตัว/ตาราง เมตร ส่วนในคลองบางกอกใหญ่พบสัตว์หนาดิน 2 กลุ่ม จากไฟลัม Annelida และ Mollusca โดยมี ปริมาณรวมทั้งหมด เท่ากับ 3,850 ตัว/ ตารางเมตร สำหรับพันธุ์ไม้น้ำพบเพียงชนิดเดียวในแม่น้ำ เจ้าพระยา คือ ผักตบชวา ส่วนในคลองบางกอกใหญ่	<b>ระยะก่อสร้าง</b> การก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าโดยเฉพาะช่วง โครงสร้างยกระดับส่งผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตทางน้ำ ในคลองบางหลวง, คลองวัดประดู่, คลองร่องขาว คลองบางหว้า, คลองบางกอกใหญ่, คลองราช มนตรี คลองยายเหี่ยวและ คลองยายธานี	(1) ต้องระมัดระวังกิจกรรมการก่อสร้างซึ่งอยู่ บริเวณเหนือคลองหรือแหล่งน้ำ (2) ป้องกันและควบคุมไม่ให้มีสิ่งที่เป็นต้นเหตุให้ เกิดความขุ่น และคราบน้ำมันไหลลงสู่แหล่งน้ำ	(1) <b>ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด :</b> ประกอบด้วย แพลงก์ตอน (Plankton) และสัตว์ หนาดิน (Benthos) โดยทำการตรวจวัดทุก ๆ 2 เดือนตลอดระยะก่อสร้าง (2) <b>สถานี :</b> ทำการติดตามตรวจสอบชนิด ปริมาณ และความชุกชุมของแพลงก์ตอนและสัตว์หนาดิน จำนวน 2 สถานี ประกอบด้วย ■ สถานีที่ 1 : ท่าราชวรดิษฐ์ ■ สถานีที่ 2 : คลองบางกอกใหญ่ (3) <b>หน่วยงานรับผิดชอบ :</b> บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย(รฟม.) (4) <b>งบประมาณ :</b> สถานีละประมาณ 10,000 บาท หรือคิดเป็นเงิน ประมาณ 20,000 บาท/ครั้ง

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

18  
Rev.0\_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการรถไฟฟ้าสายน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
พบพันธุ์ไม้น้ำจำนวน 5 ชนิด ได้แก่ พุทธรักษา ผักตบชวา จอก กก และผักนึ่ง	<b>ระยะดำเนินการ</b>		(1) <b>ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด :</b> ประกอบด้วย แพลงก์ตอน (Plankton) และสัตว์ หนาดิน (Benthos) ทำการตรวจวัดภายหลังจาก เปิดดำเนินการเป็นประจำ ปีละ 2 ครั้ง (ทุก ๆ 6 เดือน) ตลอดระยะดำเนินการ (2) <b>สถานี :</b> ทำการติดตามตรวจสอบชนิด ปริมาณและความ ชุกชุมของแพลงก์ตอนและสัตว์หนาดินจำนวน 2 สถานี คือ ■ สถานีที่ 1 : ท่าราชวรดิษฐ์ ■ สถานีที่ 2 : คลองบางกอกใหญ่ (3) <b>หน่วยงานรับผิดชอบ :</b> การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) หรือผู้เดินรถ (4) <b>งบประมาณ :</b> ประมาณ 10,000 บาท/สถานี หรือคิดเป็นเงิน ประมาณ 20,000 บาท/ครั้ง
<b>7. การใช้ประโยชน์ที่ดิน</b> สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินในระยะ 100 เมตรจาก ศูนย์กลางแนวสายทางทั้งสองฟากส่วนใหญ่เป็น การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมกึ่งที่อยู่อาศัย (59.8%) ที่อยู่อาศัย (14.2%) และสถาบันราชการ	<b>ระยะก่อสร้าง</b> (1) มีผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินในระดับ ต่ำเนื่องจากแนวเส้นทางส่วนใหญ่อยู่ใต้ดินและมี การขุดเปิดหน้าดินเฉพาะพื้นที่ก่อสร้างสถานี เท่านั้น ส่วนเส้นทางรถไฟฟ้ายกระดับจะใช้เฉพาะ	(1) ต้องทำการวางแผนดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้าง อย่างรอบคอบ และมีการติดตามตรวจสอบอย่างใกล้ชิด (2) การใช้ประโยชน์ที่ดินรายย่อยตามแนวนอน เพชรเกษม ซึ่งเป็นแนวสายทางของโครงการฯ เช่น	

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

19  
Rev.0\_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(5.2%) การใช้ที่ดินประเภทอื่นที่เหลือได้แก่ ถนน (6.1%) ที่ว่าง (5.2%) และอื่นๆ (7.9%) เป็นต้น	พื้นที่เกาะกลางถนน (2) ก่อให้เกิดผลกระทบทางอ้อมในด้านความเดือดร้อนรำคาญ ความไม่สะดวกในการเข้าถึงอาคารที่อยู่ติดถนน	เพิกขายของ ร้านค้าเล็กๆ ต้องได้รับการปฏิบัติอย่างเหมาะสม เช่น จัดการย้ายให้ชั่วคราวหรือจัดสร้างทางเข้าออกให้ด้วย (3) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้สัญจรใช้ถนนทราบถึงบริเวณที่จะมีการก่อสร้างพร้อมเส้นทางที่ใช้หลีกเลี่ยงได้	
	<b>ระยะดำเนินการ</b> โครงการจะทำหน้าที่เป็นแกนเชื่อมโยงระหว่างศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนกับชุมชนที่พิกัดท้าย และเป็นปัจจัยที่ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในรัศมี 500 เมตร โดยรอบสถานีอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น	ปรับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครและมีการบังคับใช้ผังเมืองรวมอย่างเคร่งครัด	
<b>8. การคมนาคม</b> (1) โครงข่ายถนน : สายนี้มีทั้งใต้ดินและยกระดับ ซึ่งผ่านถนน 29 สาย ทางหลวง 2 สาย และซอย 16 ซอย สำหรับถนนสายสำคัญ ประกอบด้วย ถนนพระราม 4 ถนนเจริญกรุง ถนนสนามไชยและถนนเพชรเกษม (2) ที่ตั้งของสถานี : มีทั้งหมด 11 สถานี ได้แก่ • สถานีวัดมังกรกมลาวาส เป็นสถานีใต้ดิน ที่ถนนเจริญกรุง • สถานีวังบูรพาเป็นสถานีใต้ดินที่ถนนเจริญกรุง • สถานีสนามไชย (สถานีพระบรมราชวัง) เป็นสถานีใต้ดิน ที่ถนนสนามไชย • สถานีอิสรภาพ (สถานีบางกอกใหญ่) เป็นสถานีใต้ดิน ที่ถนนอิสรภาพ	<b>ระยะก่อสร้าง</b> (1) เกาะกลางของถนนจะถูกใช้เป็นพื้นที่ก่อสร้าง ต้องมีการจัดการเกี่ยวกับช่องทางจราจรและจุดกลับรถ ย้ายป้ายรถเมล์ และลดความกว้างของบาทวิถี เช่น ถนนเจริญกรุง ถนนเจริญสุทิววงศ์ ถนนเพชรเกษม เป็นต้น (2) การก่อสร้างสถานีใต้ดินอาจมีผลกระทบต่อจราจรเนื่องจากต้องมีการปิดการจราจร	(1) ประสานงานกับกองกำกับการตำรวจจราจร และกำหนดการจัดการจราจรโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง (2) ความกว้างของทางเดินเท้าปัจจุบันรอบบริเวณพื้นที่ก่อสร้างจะต้องคงขนาดเดิมไว้ยกเว้นบริเวณที่มีทางเดินกว้างกว่า 2 เมตรเท่านั้นซึ่งสามารถลดความกว้างลงได้แต่ขนาดทางเท้าที่เหลือต้องมีความกว้างไม่ต่ำกว่า 2 เมตรตามที่มีการตกลงกันไว้ในกรมทางหลวงและกองบังคับการตำรวจจราจร สำหรับการจัดการจราจรบริเวณสถานีเพชรเกษม 48 สรุปได้ดังนี้	(1) <b>ดัชนีและความถี่ :</b> ประกอบด้วย ปริมาณการจราจรต่อวัน และอุบัติเหตุจากการจราจรของโครงการฯ โดยดำเนินการรวบรวมปริมาณจราจร รวมทั้งสถิติและสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่องอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้งตลอดระยะเวลาก่อสร้าง (2) <b>พื้นที่เป้าหมาย :</b> บริเวณถนนที่เส้นทางของโครงการฯ ตัดผ่าน หรือบริเวณที่ทำการขุดถนนใช้ผิวจราจร ได้แก่ ถนนเจริญกรุง ถนนสนามไชย ถนนเจริญสุทิววงศ์ และถนนเพชรเกษม

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

20  
Rev.0\_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
• สถานีท่าพระ เป็นสถานียกระดับ อยู่บนถนนเจริญสุทิววงศ์ใกล้แยกท่าพระ • สถานีบางไผ่ เป็นสถานียกระดับ อยู่บนถนนเพชรเกษม • สถานีบางหว้า เป็นสถานียกระดับ อยู่บนถนนเพชรเกษมสถานีเพชรเกษม 48 เป็นสถานียกระดับ อยู่บนถนนเพชรเกษม • สถานีภาษีเจริญ เป็นสถานียกระดับ อยู่บนถนนเพชรเกษม • สถานีบางแค เป็นสถานียกระดับ อยู่บนถนนเพชรเกษม • สถานีหลักสอง เป็นสถานียกระดับ อยู่บนถนนเพชรเกษม เดิมสถานีรถไฟฟ้ามหานคร 10 สถานีและได้มีการเพิ่มตำแหน่งสถานีจำนวน 1 สถานีได้แก่ สถานีเพชรเกษม 48 และเปลี่ยนชื่อสถานีจำนวน 2 สถานี คือสถานีพระบรมราชวังเป็นสถานีสนามไชย และสถานีบางกอกใหญ่เปลี่ยนเป็นสถานีอิสรภาพ (3) ปริมาณการจราจร : ในช่วงเวลาเร่งด่วนบนถนนอิสรภาพ พบว่ามีปริมาณ 1,702 คัน/วัน ส่วนปริมาณจราจรบนถนนเพชรเกษม มีปริมาณ 65,228 คัน (ที่ลาดบางแค)		(1) การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง: ก. ปิดถนนบริเวณที่ก่อสร้างที่มีพื้นที่ก่อสร้าง กว้างประมาณ 9 เมตร ลดความกว้างของช่องทางจราจรเพื่อคงจำนวนช่องทางจราจรที่ให้บริการเท่าเดิม คือ 6 ช่องจราจร ข. ปิดจุดกลับรถบริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อลดความคับคั่งบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และป้องกันอุบัติเหตุจากรถยนต์กับเครื่องจักร และคนงานในพื้นที่ก่อสร้าง ค. นำกำแพงคอนกรีตมาวางเพื่อกันพื้นที่ก่อสร้างออกจากเส้นทางการจราจร ง. จัดเตรียมและติดตั้งป้ายเตือนการก่อสร้างตามระยะที่ได้กำหนดไว้ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ (2) การจัดการจราจรและเบี่ยงการจราจรชั่วคราวในพื้นที่ก่อสร้าง ขั้นที่ 1 กันพื้นที่ก่อสร้างบริเวณเกาะกลางถนน กว้างประมาณ 9 เมตร ทำการติดตั้งป้ายจราจรต่างๆ ตามมาตรฐาน เพื่อเบี่ยงการจราจรออกจากพื้นที่ก่อสร้าง ทำการก่อสร้าง เข็มเจาะ และเสารองรับโครงสร้าง ขั้นที่ 2 ก่อสร้างคานขวางรองรับพื้นที่ชั้นฐานพักผู้โดยสาร และชั้นชานชาลา ดำเนินการปิดพื้นที่ก่อสร้างในช่วงต่อไป เพื่อทำการก่อสร้าง คอกเข็ม และโครงสร้างเสาใต้ไป	(3) <b>หน่วยงานรับผิดชอบ :</b> บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟม.) (4) <b>งบประมาณ :</b> ประมาณ 10,000 บาท/เดือน โดยงบประมาณจะรวมอยู่ในงบประมาณการก่อสร้างโครงการฯ

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

21  
Rev.0\_19/09/51



ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(4) ความเร็วในการเดินทาง : ได้แก่ • ถนนที่มีการจราจรคับคั่งมาก (ความเร็วในเวลาเร่งด่วน ไม่เกิน 13 กิโลเมตร/ชั่วโมง) ได้แก่ ถนนเจริญกรุง เท้ากับ 10.35 กม./ชม. และถนนพระราม 4 เท้ากับ 12.16 กม./ชม. • ถนนที่มีการจราจรคับคั่งปานกลาง (ความเร็วในเวลาเร่งด่วน ไม่เกิน 13-21 กิโลเมตร/ชั่วโมง) ได้แก่ ถนนอิสรภาพ เท้ากับ 15.15 กม./ชม. และถนนเจริญสินทวงศ์ เท้ากับ 17.58 กม./ชม. • ถนนที่มีการจราจรคับคั่งน้อย (ความเร็วในเวลาเร่งด่วนเกิน 21 กม./ชม.) ได้แก่ ถนนเพชรเกษม เท้ากับ 24.13 กม./ชม. และถนนวงแหวนรอบนอก เท้ากับ 53.45 กม./ชม.		ขั้นที่ 3 คัดพื้นที่จราจรใต้โครงสร้างอาคารสถานที่ และทำการก่อสร้างพื้นที่ขึ้นจากผู้โดยสาร และขึ้นจากอาคารต่อไป ถ้าหากมีความจำเป็นต้องกันพื้นที่ถนนชั่วคราวเพื่อนำวัสดุเข้า ให้ทำในเวลา กลางคืน (3) เมื่อก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว จะต้องปรับพื้นที่ผิวจราจรให้เรียบร้อยและคืนช่องจราจรดั้งเดิม หรือตามแต่ รฟม. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ต้องการ	
	<b>ระยะดำเนินการ</b> ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนมีผลกระทบด้านบวก ต่อการคมนาคมขนส่งในกรุงเทพมหานคร	(1) จัดทางข้ามจากฟากหนึ่งไปยังอีกฟากหนึ่งของ แนวรถไฟฟ้ายกระดับ (2) จัดให้มีที่กั้นรถและป้ายจราจรในจุดที่เหมาะสม	
<b>9. การจัดการมูลฝอย</b> กรุงเทพมหานครมีสถานที่กำจัดขยะ 3 แห่ง คือ สถานีที่กำจัดขยะอ่อนนุช สถานีที่กำจัดขยะหนองแขม และสถานีขนถ่ายขยะมูลฝอยท่าแร่ นอกจากนี้ยังมีพื้นที่ฝังกลบขยะมูลฝอยอีก 2 แห่ง ตั้งอยู่ที่ อำเภอกำแพงแสน จังหวัดนครปฐมและในเขตลาดกระบัง ปริมาณขยะมูลฝอยในกรุงเทพมหานคร ปี 2539 มีปริมาณ 7,000 ตันวัน	<b>ระยะก่อสร้าง</b> การเตรียมพื้นที่อาจก่อให้เกิดความไม่เป็นระเบียบดินและทรายที่เกิดจากการขุดเจาะอุโมงค์ใต้ดินทาง ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องขนส่งไปกำจัดในพื้นที่ที่ รฟม. ให้ความเห็นชอบเนื่องจากดินเหล่านี้เป็นที่ ต้องการของหน่วยงานอื่น ๆ มาก เพราะสามารถนำไปถมพื้นที่ได้ สำหรับเศษวัสดุหรือมูลฝอยทั่วไปจากบ้านพักคนงานต้องมีการจัดเตรียมภาชนะรองรับมูลฝอยไว้รองรับ ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับต่ำ	ขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นในช่วงของการก่อสร้างให้ ผู้รับเหมาย้ายออกจากพื้นที่ก่อสร้างไปทิ้งยังหลุมที่จัดไว้ โดยดำเนินการในช่วงเวลา	(1) <b>ดัชนีที่ทำการติดตามตรวจสอบ :</b> ประกอบด้วย 1.1) ทำการบันทึก ประเภท ปริมาณและน้ำหนักของขยะ รวมถึงปริมาณดินทรายจากการขุดเจาะอุโมงค์และของเสียอันตรายหรือวัสดุที่เกิดจากการก่อสร้างหรือย้ายสิ่งปลูกสร้าง 1.2) ประเมินประสิทธิภาพและปัญหาเกี่ยวกับการจัดการขยะ (2) <b>สถานที่ :</b> พื้นที่ก่อสร้าง และ ที่พักคนงาน

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

22

Rev.0\_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
			(3) <b>ความถี่ :</b> ดำเนินการติดตามตรวจสอบการจัดการมูลฝอย ทุก ๆ สัปดาห์จนกว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จ (4) <b>หน่วยงานรับผิดชอบ :</b> บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) (5) <b>งบประมาณ :</b> ประมาณ 10,000 บาท/เดือน รวมเป็นเงิน 120,000 บาท/ปี
	<b>ระยะดำเนินการ</b> ผลกระทบอยู่ในระดับต่ำเนื่องจากมีการจัดเตรียมภาชนะรองรับมูลฝอยจากผู้โดยสารและพนักงาน	จัดภาชนะรองรับมูลฝอย ให้เพียงพอภายในแต่ละ สถานี และจัดเตรียมภาชนะรวบรวมขยะมูลฝอยขนาดใหญ่ สำหรับเก็บขยะรวมจากภาชนะรองรับย่อยของแต่ละสถานี เพื่อรอการเก็บขนไปกำจัด โดยกรุงเทพมหานครในกรณีกรุงเทพมหานครไม่สามารถมาเก็บขยะได้ทุกวัน โดยมีความจุรวมประมาณ 20 ลบ.ม.	(1) <b>ดัชนีที่ทำการติดตามตรวจสอบ :</b> ประกอบด้วย 1.1) ตรวจสอบความเพียงพอของ Container ที่บรรจุขยะ และ แหล่งเก็บขยะในพื้นที่ 1.2) ตรวจสอบประสิทธิภาพการเก็บรวบรวมและการขนส่งขยะ 1.3) ตรวจสอบปริมาณขยะจากโครงการฯ (2) <b>สถานที่ :</b> สถานีรถไฟฟ้าทุกสถานี (3) <b>ความถี่ :</b> ดำเนินการติดตามตรวจสอบการจัดการมูลฝอยทุก ๆ เดือน ตลอดระยะดำเนินการ (4) <b>หน่วยงานรับผิดชอบ :</b> การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย(รฟม.) หรือผู้เดินรถ

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

23

Rev.0\_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
			5) งบประมาณ : ประมาณ 10,000 บาท/เดือน รวมเป็นเงิน 120,000 บาท/ปี
10.เศรษฐกิจ-สังคม ทำการศึกษาศาภาพเศรษฐกิจ - สังคมและทัศนคติ ของผู้ได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทางโครงการฯ ด้วยการสัมภาษณ์โดยผู้ให้ข้อมูลแบ่งออกได้ 2 กลุ่ม คือ (1) กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงมีตัวอย่างที่ได้ ทำการสัมภาษณ์และสัมภาษณ์จำนวน 44 ราย (2) กลุ่มผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยอ้อมได้ทำการสัมภาษณ์ และสัมภาษณ์จำนวน 41 ราย โดยผู้ที่ให้สัมภาษณ์ มีอาชีพหลักคือ ค้าขาย ประกอบธุรกิจ รับจ้างทั่วไป และเป็นข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจประมาณ ร้อยละ 25 ของผู้ให้สัมภาษณ์มีอาชีพมากกว่า 1 อาชีพ ร้อยละ 18.18 ที่มีบ้านและที่ดินเป็นของ ตัวเองและอีกร้อยละ 18.18 มีบ้านเป็นของตนเองที่ ปลูกสร้างบนที่ดินของผู้อื่น ที่เหลือร้อยละ 63.34 เป็นกลุ่มผู้เช่า ร้อยละ 75 ของผู้ให้สัมภาษณ์มี พาหนะเป็นของตนเอง ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าปัญหา จราจรเป็นปัญหาเร่งด่วนที่ต้องแก้ไขโดยเร็ว และ คาดว่าจะรถไฟฟ้ามหานครจะช่วยแก้ไขปัญหารถติด มาก โดยผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 75 ของผู้ ได้รับผลกระทบโดยตรงและร้อยละ 80 ของผู้ได้รับ ผลกระทบโดยอ้อม) เห็นด้วยกับ	ระยะก่อสร้าง (1) มีสิ่งปลูกสร้างที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ จาก การเวนคืน จำนวน 626 หลัง (2) ผลกระทบจากการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้ามหานคร ใต้ดิน ส่งผลต่อการประกอบธุรกิจการค้าบริเวณ ใกล้เคียง บริเวณที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบมาก ได้แก่ ถนนเจริญกรุง (สถานีวัดมังกรกมลาวาส) และย่านวังบูรพา และผู้ถือสิทธิ์พื้นที่ก่อสร้าง อาจได้รับความเดือดร้อนรำคาญจากเสียงดัง รบกวน ฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือน สิ่งกีดขวาง ทางเดินเท้าและทางเข้าออก โดยเฉพาะบริเวณวัด และสถานศึกษา (1) ให้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการฯ ที่ชัดเจน และ นำเชื่อถือแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจาก โครงการฯ และเปิดโอกาสให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบ จากโครงการฯ แสดงความคิดเห็นต่อโครงการฯ ภายใต้หลักการ “การมีส่วนร่วมของประชาชน” (2) ให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับแผนงานก่อสร้างแก่ ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับสถานที่ ก่อสร้าง รับฟังปัญหา รวมทั้งข้อเสนอนะต่าง ๆ จากประชาชนเพื่อให้งานก่อสร้างรบกวนชาวบ้าน น้อยที่สุด (3) มีการชี้แจงทำความเข้าใจกับผู้ได้รับ ผลกระทบเพื่อคลายความวิตกกังวลจากการที่มี รถไฟฟ้ามหานครอยู่เหนืออาคาร (4) ป้องกันไม่ให้เกิดความขัดแย้งระหว่าง เจ้าหน้าที่ของโครงการฯ กับผู้ที่ได้รับผลกระทบ โดยมีการดำเนินงานประชาสัมพันธ์เป็นระยะๆ (5) รับฟังการร้องเรียน และการเสนอความคิดเห็น จากสาธารณชนเกี่ยวกับโครงการฯ และพิจารณา ดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยเร็ว (6) ให้ดำเนินการก่อสร้างโดยมีการควบคุมเสียง ฝุ่นละออง และความสั่นสะเทือนอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันปัญหาเรื่องการร้องเรียนจากประชาชน ที่ได้รับผลกระทบ	1) ตัวแปร : ประกอบด้วย 1.1) การรับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ 1.2) ผลกระทบที่เกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้าง 1.3) ความคิดเห็นทัศนคติต่อโครงการฯ 1.4) ปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการฯ ตลอดจน ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ (2) ประชากรเป้าหมายและขนาดตัวอย่าง : ประกอบด้วย ผู้แทน/หัวหน้าครัวเรือนที่อยู่ใกล้ แนวเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร จำนวน 30 ตัวอย่าง ต่อ 1 กม. และ 30 ตัวอย่าง ต่อ 1 สถานีรถไฟฟ้ามหานคร (3) ความถี่ : ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้าน ทัศนคติและความคิดเห็นของครัวเรือนที่อยู่ใกล้ พื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ ภายใน 3 เดือน หลังจาก ที่เริ่มก่อสร้างโครงการฯ และสำรวจทุกๆ 6 เดือน ตลอด ระยะก่อสร้าง (4) หน่วยงานรับผิดชอบ : บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย(รฟม.) (5) งบประมาณ : ประมาณ 200,000 บาท/ครั้ง หรือรวมเป็นจำนวน เงิน 400,000 บาท/ปี	

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

24

Rev.0\_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร เนื่องจากเห็นว่าโครงการนี้จะช่วย แก้ปัญหาการจราจรได้ เป็นประโยชน์แก่สังคมและ อำนวยความสะดวกแก่สาธารณชน ทั้งกลุ่มผู้ได้รับ ผลกระทบทางตรงและทางอ้อมเสนอแนะว่าควรมีการ ก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้ามหานครโดยเร่งด่วน	ระยะดำเนินการ (1) ผลกระทบด้านบวก ได้แก่ การจราจรใน กรุงเทพมหานครจะมีความคล่องตัวขึ้น ส่งผลให้ คุณภาพชีวิตของคนในเมืองหลวงและผู้ที่เกี่ยวข้อง มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น การเจริญเติบโตทางธุรกิจ การค้าโดยเฉพาะบริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานคร ที่อยู่ข้างเคียงสายทางและบริเวณรอบสถานีมี แนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากมีความต้องการเพื่อ ทำธุรกิจการค้าเพิ่มมากขึ้น และช่วยส่งเสริมการ ท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี เพราะอุปสรรคสำคัญ ประการหนึ่งในการชักชวนให้ชาวต่างประเทศเดิน ทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย คือ ปัญหา การจราจรที่ติดขัดและคับคั่งในกรุงเทพมหานคร (2) ผลกระทบด้านลบที่อาจเกิดขึ้น ได้แก่ ปัญหา ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสาร หรือประชาชนที่อยู่บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานคร โดยเฉพาะที่เป็นสถานีใต้ดิน อย่างไรก็ตามเนื่องจากมี การติดตั้งระบบรักษาความปลอดภัยทุกสถานีอยู่ แล้ว ผลกระทบดังกล่าวน่าจะอยู่ในระดับต่ำ ผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้โดยสารระหว่าง ทางเข้า-ออก สถานีรถไฟฟ้ามหานครที่ต้องผ่านจุดหรือ บริเวณที่เสี่ยงต่อการก่ออาชญากรรม จำเป็นต้องมี ระบบแสงสว่างที่เพียงพอ และมีการประสานงาน กับเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อคอยตรวจตรารักษาความ ปลอดภัยให้แก่ผู้โดยสาร	(1) ให้สิทธิพิเศษแก่ผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงใน การเข้ามาประกอบธุรกิจบริเวณสถานี (2) จัดให้มีระบบความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ ทั้งบริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานคร และบริเวณถนน/ ทางเดินเข้า-ออกสถานีรถไฟฟ้ามหานคร	(1) ตัวแปร : ประกอบด้วย 1.1) การเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของ ครัวเรือน เปรียบเทียบก่อนเริ่มโครงการฯ และ หลังจากที่มีโครงการฯ แล้ว 1.2) การใช้ประโยชน์จากโครงการฯ 1.3) ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการฯ 1.4) ความคิดเห็นทัศนคติต่อโครงการฯ 1.5) ปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการฯ ตลอดจนข้อคิดเห็นและ ข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการฯ (2) ประชากรเป้าหมายและขนาดตัวอย่าง : ประกอบด้วย ผู้แทนชุมชนหัวหน้าครัวเรือน หน่วยงาน สถานประกอบการที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร 30 ตัวอย่าง ต่อ 1 กม. และ 30 ตัวอย่าง ต่อ 1 สถานี รถไฟฟ้ามหานคร (3) ความถี่ : ดำเนินการติดตามตรวจสอบปีละ 2 ครั้งในระยะ 2 ปีแรกที่เปิดดำเนินการโครงการฯ (4) หน่วยงานรับผิดชอบ : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) หรือผู้เดินรถ (5) งบประมาณ : ประมาณ 200,000 บาท/ครั้ง หรือรวมเป็นจำนวนเงิน 400,000 บาท/ปี

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

25

Rev.0\_19/09/51



ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
11. การขุดเขี่ยทรัพย์สิน พื้นที่ที่คาดว่าจะถูกเวนคืนมีบริเวณ 70 ไร่ และมีครัวเรือนราษฎรอยู่ในแนวเวนคืน 286 ครัวเรือน นอกจากนี้ยังมีพื้นที่ที่อยู่ใกล้เคียงที่ติดต่อกันอีกประมาณ 30 ไร่ ซึ่งมีครัวเรือนอยู่อาศัย 120 ครัวเรือนที่จะได้รับผลกระทบโดยอ้อมจากการขอใช้สิทธิ์ในที่ดินเพื่อการดำเนินโครงการ สำหรับข้อมูลด้านการขุดเขี่ยทรัพย์สินจากการศึกษา ในปี พ.ศ. 2549 จากประมาณการค่าจัดกรรมสิทธิ์ รายงานฉบับสุดท้าย โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายและสายใหม่ส่วนที่เหลือ รวม 3 โครงการ, 2549 สัญญา BE-1 ช่วงหัวลำโพง-ท่าพระและสัญญา BE-2 ช่วงท่าพระ-บางแค ทำให้ต้องมีการเวนคืนที่ดิน ดังนี้ (1) ค่าชดเชยที่ดิน พบว่า มีพื้นที่ถูกเวนคืนทั้งสิ้น 790 แปลง คิดเป็น 191 ไร่ 2 งาน 2.041 ตารางวา (2) ค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้าง พบว่า มีสิ่งปลูกสร้างถูกเวนคืน จำนวน 626 หลัง คิดเป็นพื้นที่ 218,412.10 ตารางเมตร (3) ค่าใช้จ่ายในการจ่ายเงินค่าทดแทนทั้งหมดในการอุดหนุน 7 % คิดเป็นเงินทั้งสิ้น 4,005,723,171.28 บาท	<b>ระยะก่อสร้าง</b> ประมาณการการจัดกรรมสิทธิ์ การประเมินเปิดแนวทางจากรายงานประมาณการค่าจัดกรรมสิทธิ์ รายงานฉบับสุดท้ายโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย มี 3 ประเด็น คือ (1) ค่าชดเชยที่ดิน พบว่า มีพื้นที่ถูกเวนคืนทั้งสิ้น 790 แปลง คิดเป็นพื้นที่ประมาณ 191 ไร่ 2 งาน 2.041 ตารางวา (2) ค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้าง พบว่า สิ่งปลูกสร้างถูกเวนคืน จำนวน 626 หลัง คิดเป็นพื้นที่ 218,412.10 ตารางเมตร (3) ค่าใช้จ่ายในการจ่ายเงินค่าทดแทนทั้งหมดในการอุดหนุน 7% คิดเป็นเงินทั้งสิ้น 4,005,723,171.28 บาท <b>ระยะดำเนินการ</b>	(1) ก่อนเริ่มโครงการฯ ประกาศให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบทราบถึงโครงการฯ และขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สิน (2) รับฟังปัญหาของประชาชนที่ได้รับผลกระทบและหาทางแก้ไข (3) รพม. ควรประสานงานกับการเคหะแห่งชาติในการจัดสรรที่อยู่ให้แก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบที่มีรายได้ต่ำ (4) ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดสรรเงินอุดหนุนแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบ (5) เผยแพร่ข่าวสารเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยแห่งใหม่แก่ครัวเรือนที่ต้องอพยพ (6) ในคณะทำงานเพื่อการชดเชยทรัพย์สินควรมีนักกฎหมายอยู่ด้วยเพื่อให้คำแนะนำแก่ประชาชนค่าชดเชยความรวมถึงค่าเสียโอกาสด้วย (7) จ่ายค่าชดเชยแก่ผู้เช่าในการขนย้ายทรัพย์สินและค่าใช้จ่ายในการครองชีพในช่วง 2-3 เดือน (8) ดำเนินงานตามแนวทางปฏิบัติการรอนสิทธิที่ดินและการชดเชยทรัพย์สิน	

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) และศูนย์ซ่อมบำรุง)

26  
Rev.0\_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. คุณค่าความงามทัศนียภาพ ทัศนียภาพโดยทั่วไปตลอดแนวสายทางยาว 12.2 กิโลเมตร จากหัวลำโพงถึงบางแค ประกอบด้วยตึกแถวอาคารพาณิชย์ตลอดแนวถนนและวัดโบราณสถานในพื้นที่กรุงเทพมหานคร สถานที่ที่มีความงาม ได้แก่ วัดไตรมิตรวิทยาราม วัดมิ่งกรมหลวง วัดกันมาตุยาราม วัดชัยชนะสงคราม วัดพระเชตุพน วัดกัลยาณมิตร วัดหงษ์รัตนาราม และวัดราชสิทธิาราม	<b>ระยะก่อสร้าง</b> (1) เส้นทางใต้ดิน(จากหัวลำโพง ถึง แยกท่าพระ) จะไม่มีผลกระทบ เนื่องจากมีการก่อสร้างใต้ดินจะมีผลกระทบบางบริเวณที่คงสถานะ ซึ่งใช้เทคนิคการก่อสร้างแบบเปิดหน้าดิน (2) ช่วงเปลี่ยนระดับจากใต้ดินเป็นยกระดับ อาจมีผลกระทบบ้าง เนื่องจากมีการเปิดหน้าดินอาจก่อให้เกิดผลกระทบจากเครื่องจักร กองวัสดุก่อสร้างฝุ่น โคลนและผลกระทบที่เกิดขึ้นเป็นเพียงชั่วคราวเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จจะกลับคืนสู่สภาพเดิม ทั้งนี้ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยความสะอาดและความเป็นระเบียบ ดังนั้นผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ <b>ระยะดำเนินการ</b> ก่อให้เกิดผลกระทบเพียงเล็กน้อยที่จุดเปลี่ยนระดับใกล้แยกท่าพระ และบริเวณสะพานลอยท่าพระ เนื่องจากโครงสร้างมีความสูง แต่ผลกระทบดังกล่าวคาดว่าจะอยู่ในระดับต่ำได้ด้วย การออกแบบที่เหมาะสมทางสถาปัตยกรรมสำหรับปล่อยระบายอากาศของสถานีใต้ดิน สถานีที่พึ่งจะมีผลกระทบ คือ สถานีสนามไชย	(1) รักษาความสะอาด และความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้างโดยปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วย ความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อย รวมทั้งข้อบัญญัติควบคุมการก่อสร้างของกรุงเทพมหานคร (2) เลี่ยงการบดบังทัศนียภาพที่สวยงาม โดยเฉพาะช่วงที่ทำการก่อสร้างใกล้กับศาสนสถานใกล้แนวเส้นทางโครงการฯ (3) สร้างรั้วกั้นสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร รอบพื้นที่ก่อสร้าง	
		ใช้เทคนิคทางด้านภูมิทัศน์และการปลูกต้นไม้บริเวณจุดที่รถไฟฟ้ามหานครเปลี่ยนระดับ	

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) และศูนย์ซ่อมบำรุง)

27  
Rev.0\_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. คุณค่าทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม แหล่งโบราณสถานที่ตั้งอยู่ภายในระยะ 100 เมตร สอง ฟากแนวสายทาง ได้แก่ สถานีรถไฟหัวลำโพงวัดไตร มิตรวิทยาราม, วัดมิ่งกรมลาวาส, วัดกันมาตุยาราม, ตึกแถวสมัยเก่า, คลองโอ่งอ่าง และสะพานดำรงสถิต , ศาลาเฉลิมกรุง, กรมการรักษาดินแดน, สวนสาธารณะ วัดพระเชตุพน, สนามไชย, กระทรวงพาณิชย์ สะพานเจริญรัช 31, คลองคูเมืองเดิม, อาคารสุนันทาลัย สถานีตำรวจพระราชวัง, วัดกัลยาณมิตร, วัดหงส์รัตนาราม, โบสถ์ชั้นคาครุสและวัดราชสิทธิาราม	<b>ระยะก่อสร้าง</b> การก่อสร้างอุโมงค์จะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อ หลักฐานทางโบราณคดีที่อยู่ที่ดิน เนื่องจาก ขุดเจาะอุโมงค์จะกระทำที่ระดับความลึก โดยเฉลี่ย 20 เมตรจากผิวดิน ในขณะที่หลักฐานทางด้าน โบราณคดีในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์จะอยู่ในระดับ ความลึกไม่เกิน 4 เมตรจากผิวดินปัจจุบัน สำหรับ อาคารโบราณสถานของโครงการฯ พบว่าการ ก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้ามหานครด้วยวิธีขุดเปิดหน้า ดินและกลบอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่ออาคาร เช่น สถานีวังบูรพา (ใต้ถนนเจริญกรุง) และสถานี สนามไชย (ใต้ถนนสนามไชย) การก่อสร้างบริเวณ นี้จึงต้องระมัดระวังเป็นพิเศษ	(1) ดำเนินการก่อสร้างด้วยความระมัดระวังโดยเฉพาะ อย่างยิ่งพื้นที่กรุงรัตนโกสินทร์ โดยปฏิบัติตามม ติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 1/2545 ใน คราวประชุม เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2545 (2) เน้นวิธีการก่อสร้างที่เหมาะสมสำหรับแต่ละบริเวณ (3) ปฏิบัติตามมติคณะกรรมการอนุรักษ์ และ พัฒนากรุงรัตนโกสินทร์และเมืองเก่าโดยพิจารณา เปลี่ยนเทคนิคการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้ามห านครกรุงรัตนโกสินทร์จากแบบขุดเปิดหน้าดิน เต็มพื้นที่ (Open cut) เป็นแบบขุดเปิดหน้าดิน เฉพาะทางขึ้น - ลงและดำเนินการก่อสร้างจากชั้น ใต้ดินขึ้นมาทั้งนี้ให้บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง ดำเนินการตามที่ระบุไว้ใน Appendix F3 ของรายงาน การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ที่ได้รับ ความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2545 (ภาคผนวก) โดย ดำเนินการเฉพาะในส่วนของสถานีสนามไชย (สถานี พระราชวัง) และสถานีวังบูรพา (4) หากพบโบราณสถานหรือโบราณวัตถุในขณะ ก่อสร้างต้องแจ้งกับกรมศิลปากรเพื่อพิจารณา สำรวจ (5) กำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาการจ้างออกแบบ และและขุดย้าย ก่อสร้างให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง โครงสร้างที่อยู่ใกล้สถานที่สำคัญทาง ประวัติศาสตร์/ วัฒนธรรมให้มีความกลมกลืนและสอดคล้องกับ คุณค่าทางด้านทัศนียภาพของบริเวณพื้นที่ ใกล้เคียงสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์	-

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)

28

Rev.0\_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<b>ระยะดำเนินการ</b> แรงสั่นสะเทือนจากการเคลื่อนที่รถไฟฟ้ามหานคร ใต้ดินจะถูกดูดซับโดยราง ขณะที่แรงสั่นสะเทือน จากรถไฟฟ้ามหานครส่วนที่วิ่งอยู่บนรางจะส่งผ่านไป ตามเสาเข็มฐานรากสู่ดินต่อไป ดังนั้น ผลกระทบ ความเสียหายจากแรงสั่นสะเทือน จึงคาดว่าจะไม่ เกิดขึ้น	สถาบันกรมของสถานีรถไฟฟ้ามหานคร ซึ่งอยู่ในเขตกรุง รัตนโกสินทร์และองค์ประกอบอื่นของสถานี เช่น ทางเข้า ช่องระบายอากาศ ควรเข้ากันได้ดีกับ รูปแบบของสถาปัตยกรรมที่มีอยู่โดยรอบ	

หมายเหตุ :

- 1) ระยะก่อสร้าง : ผู้รับเหมาก่อสร้าง จะต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำ  
การคมนาคม การจัดการมูลฝอย และ เศรษฐกิจ - สังคม ในทุกพหามิเตอร์ ที่ได้เสนอตามตารางข้างต้น ภายใต้การกำกับดูแลของกรมการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
- 2) ระยะดำเนินการ : การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) หรือผู้เดินรถจะต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคุณภาพอากาศ เสียง  
ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำ การจัดการมูลฝอย และ เศรษฐกิจ - สังคม ในทุกพหามิเตอร์ ที่ได้เสนอตามตารางข้างต้น
- 3) ภายหลังจากการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในแต่ละด้านจะต้องรวบรวมผลเพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สน.)  
โดยจะต้องจัดทำรายงานเสนออย่างน้อยทุก ๆ 6 เดือนในระหว่างการก่อสร้างและภายหลังการเปิดดำเนินการโครงการ



## ภาคผนวก 1-4

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล  
(สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค)  
(บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง)



ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>1. คุณภาพอากาศ</b> ทำการตรวจวัดคุณภาพอากาศในปัจจุบันบริเวณสถานีเพชรเกษม 48 และทางเข้า-ออก ศูนย์ซ่อมบำรุง ตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องครบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดตรวจวัดระหว่างวันที่ 18 ถึง 23 มิถุนายน 2551สรุปได้ดังนี้ <b>- สถานีที่ 1 : เทพี แมนชั่น</b> 1) ฝุ่นรวม (TSP)เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 0.092-0.159 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร 2) ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10)เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 0.051 -0.092 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร 3) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 1.40 – 2.72 ส่วนในล้านส่วน 4) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>2</sub> )เฉลี่ย 1 ชั่วโมงที่ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 20.8 - 69.6 ส่วนในพันล้านส่วน <b>- สถานีที่ 2 : ชุมชนบางหว้า หมู่ที่ 7 (บริเวณทางเข้า - ออกศูนย์ซ่อมบำรุง)</b> 1) ฝุ่นรวม(TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 0.046- 0.103 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร 2) ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10) เฉลี่ย 24 ชั่วโมงที่ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 0.041-0.067 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<b>ระยะก่อสร้าง</b> ปริมาณฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการเปิดหน้าดินพื้นที่ก่อสร้าง 2 บริเวณ คือ 1) การก่อสร้างทางยกระดับ (ตอม่อ) ปริมาณฝุ่นที่เกิดขึ้นเพียง 2.24 x 10 <sup>-5</sup> มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร-ตารางเมตร สภาพสองข้างทางเข้าสู่ศูนย์ซ่อมบำรุงปกคลุมด้วยไม้ยืนต้น สามารถป้องกันการแพร่กระจายของฝุ่นละออง สรุปได้ว่าการก่อสร้างตอม่อส่งผลกระทบต่อชุมชนข้างเคียง 2) ปริมาณฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงเพียง 5.6 x 10 <sup>-7</sup> มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร-ตารางเมตร ประกอบกับพื้นที่โดยรอบศูนย์ซ่อมบำรุงปกคลุมด้วยต้นไม้ ซึ่งสามารถป้องกันการแพร่กระจายของฝุ่นละออง สรุปได้ว่าการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงส่งผลกระทบต่อชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงในระดับต่ำ	(1) การขุดดินหรือวัสดุก่อสร้างต่างๆ เข้าสู่พื้นที่โครงการต้องมีผ้าใบปิดคลุมให้มิดชิด เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายและการวิ่งหล่นหรือรั่วไหลของเศษวัสดุลงบนถนน (2) ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องมือ เครื่องจักร และเครื่องยนต์ของยานพาหนะที่ใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ตลอดเวลา (3) จัดพรมน้ำบริเวณที่มีการกองวัสดุก่อสร้างต่างๆ รวมถึงถนนที่ใช้เป็นเส้นทางลำเลียงวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างภายในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง (4) จัดให้มีผ้าใบหรือวัสดุปิดคลุมอาคารเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง (5) ต้องมีสถานที่สำหรับล้างล้อรถพร้อมอุปกรณ์ที่ใช้ฉีดที่มีความดันสูงเพื่อล้างล้อ หรือตัวถังรถ (6) กองวัสดุที่มีฝุ่นต้องปิดหรือปกคลุมหรือเก็บในที่ปิดล้อมทั้งด้านบนและด้านข้างอีก 3 ด้าน หรือนิดพรมด้วยน้ำเพื่อที่จะให้เปียกชื้นอยู่เสมอ (7) จัดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่มีการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง	<b>(1) ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด :</b> ประกอบด้วย TSP และ PM-10 สถานีละ 5 วันอย่างต่อเนื่องครบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด เป็นประจำทุกๆ 1 เดือน ตลอดระยะก่อสร้างบริเวณใดก่อสร้างแล้วเสร็จให้ยกเลิกการตรวจวัด <b>(2) สถานี :</b> จำนวน 2 สถานี ได้แก่ ■ สถานีที่ 1 ภายในชุมชนหมู่ที่ 7 แขวงบางหว้า เขตภาษีเจริญ ตั้งอยู่ติดพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงด้านทิศตะวันตก ■ สถานีที่ 2 ชุมชนตั้งอยู่พื้นที่บริเวณทางแยกของรางเข้า-ออก ศูนย์ซ่อมบำรุง <b>(3) หน่วยงานรับผิดชอบ :</b> บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย(รฟม.) <b>(4) งบประมาณ :</b> สถานีละประมาณ 25,000 บาท/สถานี หรือ รวมเป็นเงิน 50,000 บาท/ครั้ง

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

54  
Rev.0\_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 0.98 - 1.30 ส่วนในล้านส่วน 4) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>2</sub> ) เฉลี่ย 1 ชั่วโมงที่ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 5.3 - 17.7 ส่วนในพันล้านส่วน สรุปผลของการตรวจวัดทั้ง 2 สถานี พบว่าคุณภาพอากาศ มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) ทุกดัชนี	<b>ระยะดำเนินการ</b> คุณภาพอากาศในระยะดำเนินการมีแหล่งกำเนิดจากการปล่อยไอเสียจากเครื่องยนต์ของยานพาหนะของพนักงานที่เข้า-ออกศูนย์ซ่อมบำรุง โดยมีมลพิษที่สำคัญ คือ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และฝุ่นละออง โดยที่ปริมาณมลพิษดังกล่าวผันแปรไปตามปริมาณการจราจร และสภาวะการขับเคลื่อน แต่การมาทำงานจะมีลักษณะที่ไม่ต่อเนื่องกัน มลพิษที่เกิดขึ้นจึงมีปริมาณน้อยมากและไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศและชุมชนใกล้เคียง	(1) กำหนดความเร็วรถยนต์ภายในศูนย์ซ่อมบำรุงให้มีความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (2) กำหนดห้ามติดเครื่องยนต์ขณะจอดภายในศูนย์ซ่อมบำรุง	<b>(1) ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด :</b> ประกอบด้วย TSP, PM-10, CO, และ NO <sub>2</sub> เป็นประจำทุกๆ 3 เดือน สถานีละ 5 วันอย่างต่อเนื่องครบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด ตลอดระยะดำเนินการ <b>(2) สถานี :</b> จำนวน 2 สถานี ได้แก่ ■ สถานีที่ 1 ภายในชุมชนหมู่ที่ 7 แขวงบางหว้า เขตภาษีเจริญ ตั้งอยู่ติดพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงด้านทิศตะวันตก ■ สถานีที่ 2 ชุมชนตั้งอยู่พื้นที่บริเวณทางแยกของรางเข้า-ออก ศูนย์ซ่อมบำรุง <b>(3) หน่วยงานรับผิดชอบ :</b> การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) หรือผู้เดินรถ <b>(4) งบประมาณ :</b> สถานีละประมาณ 80,000 บาท/สถานี หรือ รวมเป็นเงิน 160,000 บาท/ครั้ง
<b>2. เสียง</b> สำหรับบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง ตรวจวัดระดับเสียงในปัจจุบันจำนวน 2 สถานี คือ เทพีแมนชั่น และชุมชนบางหว้าหมู่ที่ 7 ตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องครบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดตรวจวัดระหว่างวันที่ 18 ถึง 23 มิถุนายน 2551	<b>ระยะก่อนการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b> การคาดการณ์ระดับเสียงจากเครื่องจักร พบว่าที่ระยะ 20 เมตร มีค่าระดับเสียง 101.7 เดซิเบล (เอ) ที่ระยะ 200 เมตร มีค่าระดับเสียง 81.7 เดซิเบล (เอ) แสดงให้เห็นว่าระดับเสียงจะลดลงตามระยะทางที่เพิ่มขึ้น และเมื่อนำค่าระดับเสียงต่างๆ ที่คาดการณ์	(1) การวางผังหรือออกแบบการจัดระยะเครื่องจักร เครื่องยนต์ที่มีเสียงดังไว้ห่างจากให้ห่างไกลจากสำนักงานหรือบริเวณที่มีผู้คนหนาแน่น (2) ใช้วัสดุ ดูดซับเสียงหรือใช้การครอบปิดแหล่งกำเนิด	<b>(1) ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด :</b> ประกอบด้วย L <sub>eq</sub> 1 hr., L <sub>eq</sub> 2 hrs., L <sub>max</sub> , L <sub>min</sub> และ L <sub>90</sub> สถานีละ 5 วัน ต่อเนื่องครบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด ทุกๆ 2 เดือนตลอดระยะก่อสร้าง บริเวณใดก่อสร้างแล้วเสร็จให้ยกเลิกการตรวจวัด

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

55  
Rev.0\_19/09/51



ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>(1) ผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย (<math>L_{eq}</math>) 24 hrs. ที่เทพี แมนชั่น มีค่าอยู่ระหว่าง 72.65 - 91.30 เดซิเบล (เอ) พบว่า มีค่าสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดให้ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไม่เกิน 70.0 เดซิเบล (เอ) ส่วนผลการตรวจวัดที่ชุมชนบางหว้า หมู่ที่ 7 พบว่ามีระดับเสียงเฉลี่ย (<math>L_{eq}</math>) 24 hrs. มีค่าอยู่ระหว่าง 60.88 - 65.11 เดซิเบล (เอ) ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด</p> <p>(2) ผลการตรวจวัดค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (<math>L_{dn}</math>) พบว่าบริเวณเทพีแมนชั่นและชุมชนบางหว้า หมู่ที่ 7 มีค่าอยู่ระหว่าง 78.25 - 92.85 และ 63.59 - 69.65 เดซิเบล (เอ) ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานของ US, EPA และ World Bank ที่ได้เสนอแนะระดับเสียงกลางวัน - กลางคืนที่จะไม่ก่อให้เกิดการรบกวนต่อประชาชนเท่ากับ 55.0 เดซิเบล (เอ) พบว่า ระดับเสียงที่ตรวจวัดได้มีค่าสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดทั้ง 2 สถานี</p> <p>(3) ผลการตรวจวัดระดับเสียงสูงสุด (<math>L_{max}</math>) พบว่าที่เทพีแมนชั่น มีค่าอยู่ระหว่าง 95.20 - 119.60 เดซิเบล (เอ) และที่ชุมชนบางหว้า หมู่ที่ 7 มีค่าอยู่ระหว่าง 82.40 - 86.90 เดซิเบล (เอ) ซึ่งเมื่อนำผลการตรวจวัดเปรียบเทียบกับมาตรฐานระดับเสียงในบรรยากาศทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) ซึ่งกำหนดให้ค่าระดับเสียงสูงสุด(<math>L_{max}</math>) ไม่เกิน 115.0 เดซิเบล (เอ)</p>	<p>มาเปรียบเทียบกับค่าระดับเสียงสูงสุดในบรรยากาศที่กำหนดไว้ไม่เกิน 115.0 เดซิเบล (เอ) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) พบว่า ค่าที่ได้ยังอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด แต่อย่างไรก็ตาม เนื่องจากระดับเสียงดังที่เกิดจากการก่อสร้างดังกล่าวเกิดขึ้นในระยะเวลายาวนาน คาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นจะอยู่ในระดับที่สามารถยอมรับได้</p> <p><b>ระยะดำเนินการ</b> ในช่วงทางแยกของรางเข้า-ออก ของรถไฟฟ้าสู่ศูนย์ซ่อมบำรุง ประเมินระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองที่พัฒนาโดย Office of Railroad Development, US Department of Transportation, Washington, DC พบว่า ระดับเสียงจากรถไฟฟ้า มีระดับเสียงสูงสุด 65.22 เดซิเบล(เอ) ที่ระยะห่างจากรถไฟฟ้า 15 เมตรและที่ระยะห่างออกไป ระดับเสียงจะลดลงตาม ระยะทางจากการตรวจวัดระดับเสียง บริเวณทางเข้า - ออกรถไฟฟ้ามีระดับเสียง 65.22 เดซิเบล (เอ) ซึ่งรถไฟฟ้ามหานครจะเข้าออกเฉพาะช่วงเช้าและกลางคืนเท่านั้น ดังนั้นจึงสรุปได้ว่าระดับเสียงจากการเข้า- ออกของรถไฟฟ้าไม่มีผลกระทบต่อชุมชนที่ตั้งอยู่ในแนวทางเข้า - ออก</p>	<p>บริเวณที่มีเสียงดัง</p> <p>(3) เพิ่มระยะทางระหว่างแหล่งของเสียงดังกับผู้อยู่ปฏิบัติงานหรือประชาชน</p> <p>(4) การใช้เครื่องป้องกันอันตรายต่อหู เพื่อลดความดังของเสียงดัง ซึ่งอาจใช้เครื่องอุดหู (Ear Plugs) ลดระดับเสียงได้ 6-25 dBA และเครื่องครอบหู (Ear Muffs) สามารถลดระดับเสียงลงได้ 30-40 dBA</p>	<p>(2) สถานี : ทำการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 2 สถานี คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>สถานีที่ 1 ภายในชุมชนหมู่ที่ 7 แขวงบางหว้า เขตภาษีเจริญ ตั้งอยู่ติดพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงด้านทิศตะวันตก</li> <li>สถานีที่ 2 ชุมชนตั้งอยู่พื้นที่บริเวณทางแยกของรางเข้า-ออก ศูนย์ซ่อมบำรุง</li> </ul> <p>(3) <b>หน่วยงานรับผิดชอบ</b> : บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)</p> <p>(4) <b>งบประมาณ</b> : ครึ่งละประมาณ 10,000 บาท/สถานี หรือ คิดเป็นจำนวนเงิน 20,000 บาท/ครั้ง</p>
		<p>(1) กำหนดความเร็วช่วงรถไฟฟ้าออกตอนเช้า และตอนเลิกเดินไม่สูงกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง</p> <p>(2) การซ่อมที่มีเสียงดังต้องดำเนินการภายในอาคารซ่อมบำรุง</p>	<p>(1) <b>ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด</b> : ประกอบด้วย <math>L_{eq}</math> 1 hr., <math>L_{eq}</math> 24 hrs., <math>L_{max}</math> 90 และ <math>L_{dn}</math> เป็นประจำทุก ๆ 6 เดือน สถานีละ 5 วัน ต่อเนื่องครบถ้วนรอบปีงบประมาณและวันหยุด ตลอดระยะดำเนินการ</p> <p>(2) <b>สถานี</b> : ทำการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 2 สถานี คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>สถานีที่ 1 ภายในชุมชนหมู่ที่ 7 แขวงบางหว้า เขตภาษีเจริญ ตั้งอยู่ติดพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงด้านทิศตะวันตก</li> <li>สถานีที่ 2 ชุมชนตั้งอยู่พื้นที่บริเวณทางแยกของรางเข้า-ออก ศูนย์ซ่อมบำรุง</li> </ul>

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

56  
Rev.0\_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>พบว่ามีค่าระดับเสียงที่ตรวจวัดที่ เทพี แมนชั่น มีค่าสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐาน สำหรับผลการตรวจวัดที่บริเวณชุมชนบางหว้า หมู่ที่ 7 พบว่า มีระดับเสียงสูงสุด (<math>L_{max}</math>) มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน</p>			<p>(3) <b>หน่วยงานรับผิดชอบ</b> : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) หรือผู้เดินรถ</p> <p>(4) <b>งบประมาณ</b> : ครึ่งละประมาณ 10,000 บาท/สถานี หรือรวมทุกสถานี จำนวน 2 สถานี คิดเป็นจำนวนเงินทั้งหมดประมาณ 20,000 บาท/ครั้ง</p>
<p>3. ความสั่นสะเทือน</p>	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>1) ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้างในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง พบว่าความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างส่วนใหญ่อยู่ในระดับที่ต่ำกว่าเกณฑ์ตามมาตรฐาน หากอยู่ในบริเวณที่มีระยะห่างจากสิ่งปลูกสร้างหรืออาคารบ้านเรือนมากกว่า 10 เมตร แต่กิจกรรมที่สร้างความสั่นสะเทือนที่รุนแรง เช่น การตอกเสาเข็มอาจก่อให้เกิดค่าความเร็วอนุภาคสูงถึง 12.4 มิลลิเมตรต่อวินาที ที่ระยะห่างเท่ากันซึ่งเกินกว่าค่ามาตรฐานสำหรับสิ่งปลูกสร้างและอาคารทั่วไปมาก (เกณฑ์ของ DIN กำหนดให้ต่ำกว่า 5.0 มิลลิเมตรต่อวินาที) ทั้งนี้การตอกเสาเข็มที่ระยะห่างมากกว่า 20 เมตร ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดก็จะลดลงต่ำกว่าเกณฑ์ตามมาตรฐานหรือลดลงเหลือต่ำกว่า 4.4 มิลลิเมตรต่อวินาที กิจกรรมการก่อสร้างทั่วไปหากมีระยะห่างมากกว่า 15 เมตรค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดที่เกิดขึ้นจะมีค่าต่ำกว่าเกณฑ์ตามมาตรฐาน</p>	<p>(1) กิจกรรมการใช้เข็มตอก เปิดผิวหน้าดินด้วยเครื่องจักรขนาดใหญ่ รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้างเดิม ต้องทำภายในรั้วที่บ่งสูงอย่างน้อย 2 เมตร และห่างจากสิ่งปลูกสร้างหรืออาคารไม่น้อยกว่า 15 เมตร สำหรับอาคารทั่วไป และไม่ควรมีน้อยกว่า 50 เมตร สำหรับโบราณสถานหรือสิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่</p> <p>(2) การก่อสร้างถ้าจำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาแน่นหนาหรือฉนวนกันเสียงต้องมีแผ่นยางปูทับก่อนเพื่อป้องกันความสั่นสะเทือนที่อาจจะเกิดขึ้น</p> <p>(3) กิจกรรมการก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน เช่น การก่อสร้างฐานราก ต้องดำเนินการในเวลากลางวันหรือตั้งแต่เวลา 06.00-18.00 น.</p> <p>(4) รถบรรทุก เครื่องจักรที่เคลื่อนที่ได้ที่ใช้ในการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ต้องใช้ความเร็วต่ำไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง</p>	<p>(1) <b>ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด</b> : ประกอบด้วย ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) และความถี่ (Frequency) สถานีละ 5 วัน ต่อเนื่องครบถ้วนรอบปีงบประมาณและวันหยุด ทุก ๆ 2 เดือนตลอดระยะก่อสร้าง บริเวณใดก่อสร้างแล้วเสร็จให้ยกเลิกการตรวจวัด</p> <p>(2) <b>สถานี</b> : ทำการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 2 สถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>สถานีที่ 1 ภายในชุมชนหมู่ที่ 7 แขวงบางหว้า เขตภาษีเจริญ ตั้งอยู่ติดพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงด้านทิศตะวันตก</li> <li>สถานีที่ 2 ชุมชนตั้งอยู่พื้นที่บริเวณทางแยกของรางเข้า-ออก ศูนย์ซ่อมบำรุง</li> </ul> <p>(3) <b>หน่วยงานรับผิดชอบ</b> : บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)</p> <p>(4) <b>งบประมาณ</b> : ครึ่งละประมาณ 40,000 บาท/สถานี หรือ คิดเป็นจำนวนเงินทั้งหมดประมาณ 80,000 บาท/ครั้ง</p>

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

57  
Rev.0\_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>2) ความสั่นสะเทือนจากการสร้างทางวิ่งเข้า-ออก ศูนย์ซ่อมบำรุง การก่อสร้างฐานรากใช้วิธีเข็มเจาะทำให้เกิดความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 1.1 มิลลิเมตรต่อวินาทีและที่ระยะ 20 เมตร จากหลุม เจาะพบว่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 0.55 มิลลิเมตรต่อวินาที ซึ่งลดลงครึ่งหนึ่งเมื่อ ระยะทางเพิ่มขึ้น 10 เมตร ช่วงทางเข้า-ออกศูนย์ซ่อมบำรุง ซึ่งโครงสร้างเสาเป็นรูปแบบเสาเดี่ยว โครงสร้างฐานรากเป็นรูปแบบเสาเข็มเดี่ยว ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.80 เมตร เป็นเสาเข็มเจาะ ในการดำเนินการก่อสร้างของโครงการ ช่วงที่เส้นทางตัดข้ามคลองภาษีเจริญมีระยะห่างของช่วงเสา 40 เมตร จะไม่มีผลกระทบต่ออาคารข้างเคียง</p> <p><b>ระยะดำเนินการ</b> เมื่อศูนย์ซ่อมบำรุงเปิดให้บริการ ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนในระดับต่ำ เนื่องจากความสั่นสะเทือนจากรถไฟฟ้ามหานครผ่านแกนของโครงสร้างที่ยกยกระดับและวิ่งไปยังเสาเข็มที่ระดับลึกลงไป</p>	-	<p>(1) <b>ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด</b> : ประกอบด้วยความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) และความถี่ (Frequency) เป็นประจำปีละ 2 ครั้ง (ทุก ๆ 6 เดือน) โดยทำการตรวจวัดสถานีละ 5 วันต่อเนื่องครบถ้วนวันธรรมดาและวันหยุด หากผลการตรวจวัดในช่วง 3 ปีแรกไม่เกินมาตรฐาน DIN 4150 ให้ยกเลิกมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน</p> <p>(2) <b>สถานี</b> : จำนวน 2 สถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ สถานีที่ 1 ภายในชุมชนหมู่ที่ 7 แขวงบางหว้า เขตภาษีเจริญ ตั้งอยู่ติดพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงด้านทิศตะวันตก</li> </ul>

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)

58  
Rev.0\_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
			<ul style="list-style-type: none"> <li>■ สถานีที่ 2 ชุมชนตั้งอยู่พื้นที่บริเวณทางแยกของทางเข้า-ออก ศูนย์ซ่อมบำรุง</li> </ul> <p>(3) <b>หน่วยงานรับผิดชอบ</b> : การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) หรือผู้เดินรถ</p> <p>(4) <b>งบประมาณ</b> : ครั้งละประมาณ 40,000 บาท/สถานี หรือ คิดเป็นจำนวนเงินทั้งหมดประมาณ 80,000 บาท/ครั้ง</p>
<p>4. อุทกวิทยาการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม</p> <p>สภาพพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงโดยทั่วไปเป็นที่ราบที่มีคลองและร่องน้ำไหลผ่านที่สำคัญ ได้แก่</p> <p>1) คลองรางบัว : มีความกว้างประมาณ 5-7 เมตร ระดับท้องคลองอยู่ที่ระดับประมาณ -0.85 ม. รทก. ปัจจุบันคลองรางบัวได้ถูกนำมาใช้ประโยชน์ในการสัญจรทางน้ำ รวมทั้งยังใช้ประโยชน์ทางการเกษตรและเป็นแหล่งระบายน้ำทิ้งจากอาคารบ้านเรือน</p> <p>2) คลองตางสูง : เป็นคลองที่เชื่อมคลองรางบัวและลำรางสาธารณะไปยังคลองบางหว้า ไหลผ่านไปตามทางยาวของพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง มีความกว้างประมาณ 3-5 เมตร ระดับท้องคลองอยู่ที่ระดับประมาณ -1.00 ม. รทก. บริเวณที่มีการก่อสร้างเชื่อมกันดินทั้งสองฝั่ง ความกว้างของคลองจะเหลือเพียง 3 เมตรเท่านั้น</p>	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>การระบายน้ำของโครงการสรุปได้ดังนี้</p> <p>1) มีระบบป้องกันน้ำท่วมของสำนักการระบายน้ำ : ในปัจจุบันพื้นที่โครงการ อยู่ภายในคันกั้นน้ำหลัก ตามแผนหลักการป้องกันน้ำท่วมและระบายน้ำในฝั่งธนบุรี ของสำนักการระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร โดยทางสำนักการระบายน้ำมีแนวทางการปฏิบัติการควบคุมระดับน้ำ เพื่อป้องกันน้ำท่วมในพื้นที่ฝั่งธนบุรี</p> <p>2) โครงการไม่กีดขวางการไหลของน้ำจากพื้นที่ข้างเคียง : พื้นที่ที่ทำการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง ถึงแม้จะมีการยกเลิกลำรางเอกชนภายในพื้นที่โครงการ ซึ่งเอกชนขุดขึ้นเพื่อนำน้ำมาใช้ในการเกษตรกรรม แต่ก็ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อการระบายน้ำบริเวณใกล้เคียง เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่มีคลองสาธารณะอยู่โดยรอบพื้นที่ ซึ่งทำหน้าที่เป็นทาง</p>	<p>(1) ดินที่ขุดออกจากการก่อสร้างต้องจัดให้มีที่กองโดยเฉพาะและต้องปิด/ปกคลุม/เก็บในพื้นที่ที่ปิดล้อม ซึ่งไม่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญต่อเจ้าของที่ดินข้างเคียงหรือประชาชนที่ใช้ที่สาธารณะ</p> <p>(2) ดูแลห้ามมิให้มีการทิ้ง/ปล่อยเศษวัสดุที่เหลือจากการก่อสร้าง หรือที่ติดค้างมากับรถบรรทุก วัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างลงบนถนน ทางระบายน้ำ หรือในที่สาธารณะใดๆ</p> <p>(3) ตรวจสอบและดูแลการระบายน้ำทั้งโดยรอบตะแกรงดักมูลฝอยและบ่อดักตะกอน ควรเก็บมูลฝอยที่ติดอยู่ที่ตะแกรง ดักมูลฝอยออกอย่างสม่ำเสมอ เพื่อมิให้มูลฝอยหลุดออกไปนอกพื้นที่ และเพื่อให้การระบายน้ำทั้งในรางระบายน้ำเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ</p>	

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)

59  
Rev.0\_19/09/51



ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3) ลำรางเอกชนในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง : เป็นลำรางที่ขุดขึ้นระหว่างแปลงพื้นที่ของเอกชนเพื่อคั่นจากคลองสาธารณะหรือระบายน้ำสู่คลองสาธารณะ เพื่อใช้ประโยชน์ในพื้นที่เกษตรกรรม และอยู่ในพื้นที่ก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง 4) ลำรางรอบ ๆ พื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง : เป็นลำรางที่เชื่อมต่อกับคลองบางปะทุนและคลองรางบัว และคลองรางบัวเชื่อมต่อไปยังคลองบางหว้า ซึ่งทำให้การระบายน้ำของพื้นที่สามารถไหลลงสู่คลองหลักทั้งสามได้สะดวก	ระบายน้ำหลัก ทำให้ทิศทางการระบายน้ำของพื้นที่บริเวณใกล้เคียงยังสภาพเดิม 3) โครงการมีการสร้างบ่อหน่วงน้ำ : โดยการก่อสร้างรางระบายน้ำจากคอนกรีตจำนวนมากเพื่อรับน้ำฝนที่เกิดขึ้นในพื้นที่โครงการ และทำหน้าที่เป็นบ่อชะลอน้ำหรือป้องกันน้ำฝนส่วนเกินที่เกิดขึ้น เนื่องจากพื้นที่มีการพัฒนา และให้มีการระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการในอัตราที่ใกล้เคียงกับอัตราการไหลของน้ำผิวดินที่ระบายลงคลองหลักก่อนมีการพัฒนา โดยควบคุมอัตราการไหลออกด้วยขนาดท่อระบายน้ำ เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อการระบายน้ำของคลองในปัจจุบัน และที่ปลายท่อระบายน้ำออกยังมีการติดตั้ง FLAP VALVE ซึ่ง FLAP VALVE จะเปิดระบายน้ำออกเมื่อระดับน้ำภายในพื้นที่โครงการอยู่สูงกว่าระดับน้ำในคลองสาธารณะจากการดำเนินการดังกล่าวข้างต้น โครงการจึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการระบายน้ำในพื้นที่โดยรอบโครงการ	(4) ในระหว่างการก่อสร้างและภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ ให้ตรวจสอบสภาพท่อระบายน้ำภายในพื้นที่โครงการทุกระยะว่ามีการอุดตันหรือไม่ ถ้าพบว่ามี การอุดตัน ระบายน้ำได้ไม่ดี ให้รีบดำเนินการขุดลอกเพื่อให้มีการระบายน้ำที่สะดวกรวดเร็ว	
	<b>ระยะดำเนินการ</b>	(1) ตรวจสอบ ดูปัด และขุดลอกท่อระบายน้ำและบ่อพักท่อระบายน้ำอย่างสม่ำเสมออย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง เพื่อให้การระบายน้ำในพื้นที่โครงการเป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็ว รวมทั้งการทำการ	-

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีพระเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)

60  
Rev.0\_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ตรวจตรา ดูปัด และซ่อมแซมฝาบ่อพักท่อระบายน้ำให้มีสภาพดีอยู่เสมอ เพื่อความปลอดภัยของผู้พักอาศัยภายในโครงการ (2) ตรวจสอบระดับของตะกอนในบ่อหน่วงน้ำภายในพื้นที่โครงการอย่างสม่ำเสมอ ถ้ามีปริมาณมากควรดำเนินการขุดลอกออก	
<b>5. คุณภาพน้ำผิวดิน</b> ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำบริเวณคลองบางปะทุน คลองบางหว้าและคลองรางบัว สรุปได้ว่าคุณภาพน้ำในคลองมีการปนเปื้อนจากน้ำเสียชุมชนโดยคลองบางปะทุน มีค่า BOD เท่ากับ 4.8 มิลลิกรัมต่อลิตร มีค่าเกินกว่าเกณฑ์มาตรฐานฯ ส่วนค่า DO เท่ากับ 1.2 มิลลิกรัมต่อลิตร มีค่าต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานฯ แหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 ขณะที่คุณภาพน้ำในคลองบางหว้าและคลองรางบัว มีค่า BOD เท่ากับ 4.0 และ 3.5 มิลลิกรัมต่อลิตร ส่วนค่า DO เท่ากับ 3.3 และ 2.3 มิลลิกรัมต่อลิตร จะเห็นได้ว่าคุณภาพน้ำในคลองรางบัว ดัชนีคุณภาพน้ำอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประเภทที่ 4 ขณะที่ดัชนีคุณภาพน้ำในคลองบางปะทุนและคลองบางหว้า มีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐานฯ เมื่อจัดประเภทการใช้ประโยชน์แหล่งน้ำ จัดอยู่ในประเภทแหล่งน้ำ ผิวดินประเภทที่ 4 ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537)	<b>ระยะก่อสร้าง</b> เนื่องจากการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง จำเป็นต้องมีการปรับปรุงคลองรางบัวและคลองรางสูง เพื่อลดผลกระทบต่อการระบายน้ำในอนาคต สำหรับขั้นตอนการก่อสร้างปรับปรุงคลอง มีกิจกรรมก่อสร้างที่สำคัญ เช่น การปรับพื้นที่โครงการ การก่อสร้างคลองระบายน้ำชั่วคราว การก่อสร้างเขื่อนกันน้ำชั่วคราว รวมทั้งการขุดลอกดินและการก่อสร้างคลอง คลล. พร้อมปิดกั้นตะกอนเป็นต้น จะเห็นได้ว่ากิจกรรมต่างๆ ย่อมก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในคลองรางบัวและคลองรางสูง เกิดการชะล้างของตะกอนดินทำให้มีการปนเปื้อนจากตะกอนแขวนลอยไหลลงสู่แหล่งน้ำ ส่งผลให้น้ำมีตะกอนขุ่นขึ้น ทั้งนี้ในระหว่างการก่อสร้างจำเป็นต้องก่อสร้างบ่อพักตะกอน เพื่อป้องกันตะกอนไหลลงสู่แหล่งน้ำ รวมทั้งทางโครงการจะปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบอย่างเคร่งครัด ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นเพียงชั่วคราวเท่านั้น และอยู่ในระดับต่ำ	(1) ตรวจสอบบ่อดักตะกอนเพื่อให้มีประสิทธิภาพในการดักเศษดิน หินและตะกอนจากน้ำ จากกิจกรรมการก่อสร้างอยู่เสมอ (2) การก่อสร้างห้องสุขาของคนงานก่อสร้าง ควรก่อสร้างให้มีระยะห่างจากแหล่งน้ำผิวดินอย่างน้อย 30.0 เมตร (3) ตรวจสอบและดูแลรางระบายน้ำทั้งโดยรอบรวมทั้งตรวจสอบตะแกรงดักมูลฝอยและบ่อดักตะกอนให้อยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้อย่างสม่ำเสมอ โดยควรเก็บมูลฝอยที่ติดอยู่ตะแกรงดักมูลฝอยอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้การระบายน้ำทั้งภายในรางระบายน้ำดังกล่าวเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ (4) ตรวจสอบและคอยดูแลหลุมให้ถูกสุขลักษณะอยู่เสมอ และเมื่อพบว่าถึงระยะของโครงการอยู่ในสภาพเดิม ให้รีบดำเนินการประสานหน่วยงานเอกชนเพื่อให้การขุดลอกขุดลอกการขุดลอกขุดลอกในทันที	(1) <b>ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด :</b> ประกอบด้วย ความเป็นกรด-ด่าง, อุณหภูมิ, ปริมาณออกซิเจนที่ละลายน้ำ, ความสกปรกในรูปบีโอดี, ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด, น้ำมันและไขมัน, โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด, ไนเตรต, ฟอสเฟต และของแข็งละลายน้ำทั้งหมด ทำการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ทุกๆ 2 เดือนตลอดระยะก่อสร้าง (2) <b>สถานีเก็บตัวอย่างน้ำ :</b> จำนวน 4 สถานี ประกอบด้วย ■ สถานีที่ 1 คลองรางบัวภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง ■ สถานีที่ 2 คลองรางสูง ภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง ■ สถานีที่ 3 คลองบางหว้า ช่วงที่ไหลตัดผ่านถนนกัลปพฤกษ์ ทางด้านทิศเหนือประมาณ 300 เมตร ■ สถานีที่ 4 คลองบางปะทุน ช่วงที่ไหลตัดผ่านถนนกัลปพฤกษ์ ทางด้านทิศใต้ประมาณ 100 เมตร

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีพระเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)

61  
Rev.0\_19/09/51

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรมงกุฎและศูนย์ซ่อมบำรุง) 62

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพื่อระยะ 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง) 63



ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
			(2) <u>สถานีเก็บตัวอย่างน้ำ</u> : จำนวน 1 สถานี คือ บ่อพักน้ำเสีย (ก่อนปล่อยลงสู่คลองรางบัว) (3) <u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u> : การรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงินแห่งประเทศไทย (รฟม.) หรือ ผู้เดินรถ (4) <u>งบประมาณ</u> : ประมาณ 5,000 บาท/ครั้ง
<p><b>6. นิเวศวิทยาทางน้ำ</b></p> <p>การวิเคราะห์สิ่งมีชีวิตทางน้ำในคลองบางประทุน คลองบางหว้า และคลองรางบัว เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2551 ดังนี้</p> <p>1) แพลงก์ตอน : แพลงก์ตอนพืช 4 กลุ่ม คือ Cyanophyta (blue green algae), Chlorophyta (green algae), Bacillariophyta (diatom) และ Euglenophyta (euglenoids) แพลงก์ตอนสัตว์ 3 กลุ่ม คือ Protozoa, Rotifera และ Arthropoda ชนิดที่มีความเด่นมากที่สุดที่พบแทบทุกสถานี <i>Oscillatoria</i> sp. จัดอยู่ในกลุ่มสาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน รองลงมาเป็นกลุ่ม ไดอะตอม ส่วนแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบเพียง 8 ชนิด ในทุกแหล่งน้ำ โดยชนิดที่พบคือไรโตเฟอร์ สกุล <i>Rotaria</i> sp. และสกุล <i>Brachionus</i> sp.</p> <p>2) สัตว์หน้าดิน ทั้ง 3 สถานี พบความหลากหลายของสัตว์หน้าดินต่ำมาก เพียง 5 ชนิด ซึ่งจัดอยู่ในกลุ่มไส้เดือนน้ำจิ๋ววงศ์ Tubificidae จำนวนสองชนิด</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>-</p>	<p>- ดำเนินการเช่นเดียวกับมาตรการลดผลกระทบการควบคุมมลพิษทางน้ำในระยะก่อสร้าง</p> <p>-</p>	

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)

64  
Rev.0\_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>ปลิงน้ำจืด (Family Glossiphoniidae) 1 ชนิด หอยฝาเดียว 1 ชนิด และไฟลัม Arthropoda ตัวอ่อนน้ำจืด (วงศ์ Chironomidae) 1 ชนิด โดยคลองบางประทุน และคลองบางหว้า พบจำนวน 3 ชนิด เท่ากัน ส่วนคลองรางบัวพบ 1 ชนิดเท่านั้น โดยชนิดที่พบเด่นที่สุด (Dominant species) และพบปริมาณมากที่สุดในทุกสถานี คือ ไส้เดือนน้ำจิ๋ววงศ์ Tubificidae คลองที่มีความหนาแน่นของสัตว์หน้าดินมากที่สุด คือคลองบางประทุน พบกลุ่มไส้เดือนน้ำจืด ทั้งสองชนิด มีความหนาแน่น 448 และ 32 ตัว/ลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ</p> <p>3) ความหลากหลายทางชีวภาพ : พบว่าทั้ง 3 คลองมีค่าความหลากหลายทางชีวภาพน้อยกว่าหนึ่ง โดยแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ บริเวณคลองบางหว้า คลองรางบัว และคลองบางประทุน มีค่า 0.13, 0.08 และ 0.14 ตามลำดับ สัตว์หน้าดินบริเวณคลองบางหว้า คลองรางบัว และคลองบางประทุน มีค่า 0.39, 0 และ 0.15 ตามลำดับ แสดงว่าคุณภาพน้ำบริเวณนี้มีคุณภาพต่ำ และแหล่งน้ำไม่เหมาะสมสำหรับการอยู่อาศัยของสิ่งมีชีวิต</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>-</p>	<p>- ดำเนินการเช่นเดียวกับมาตรการลดผลกระทบการควบคุมมลพิษทางน้ำในระยะดำเนินการ</p> <p>-</p>	

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)

65  
Rev.0\_19/09/51



ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>7. การใช้ประโยชน์ที่ดิน</b> ศูนย์ซ่อมบำรุง มีพื้นที่ประมาณ 79 ไร่ 3 งาน 89.229 ตารางวา สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่มีการใช้ประโยชน์เพื่อเกษตรกรรมพบบริเวณสองฝั่งคลองคลองรางบัว ลักษณะเป็นสวนผสมปลูกในพื้นที่เดียวกัน พืชที่ปลูกเช่น มะละกอ กล้วย มะพร้าว หนาม มะม่วงและร่องสวน โดยมีบ้านเรือนส่วนใหญ่ตั้งกระจายอยู่ตามพื้นที่ใกล้กับริมคลองรางบัวและคลองตาสูง นอกจากนี้ยังปรากฏพื้นที่ที่รกร้างกระจายอยู่ทางด้านทิศเหนือและทิศใต้	<b>ระยะก่อสร้าง/ระยะดำเนินการ</b> ผลกระทบจากกิจกรรมของศูนย์ซ่อมบำรุงต่อพื้นที่ข้างเคียงพบว่า กิจกรรมภายในศูนย์ซ่อมบำรุงจะอยู่ภายในอาคารเป็นหลัก จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการใช้ที่ดินโดยรอบ ส่วนระดับเสียงจากการเข้า - ออกของรถไฟฟ้าจะมีระดับเสียงดังประมาณ 65.22 เดซิเบล (เอ) จึงไม่มีผลกระทบต่อการใช้ที่ดินและชุมชนที่อยู่ข้างเคียง	(1) ต้องทำการวางแผนดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างอย่างรอบคอบ และมีการติดตามตรวจสอบอย่างใกล้ชิด (2) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้อิฐใช้ถนนทราบถึงบริเวณที่จะมีการก่อสร้างพร้อมเส้นทางที่ใช้หลีกเลี่ยงได้ (3) ให้ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านอื่น ๆ	-
<b>8. การคมนาคม</b> ศูนย์ซ่อมบำรุงตั้งอยู่ริมถนนกัลปพฤกษ์ซึ่งเป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร จากรายงานกองสารสนเทศจราจร สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ในปี 2549 ปริมาณจราจร บนถนนกัลปพฤกษ์ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (7.00-9.00 น.) มีปริมาณ 1,123 คันและในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น(16.00-19.00 น.) มีปริมาณ 1,343 คัน ปริมาณจราจรที่คาดว่าจะเข้ามาใช้พื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงมีประมาณ 200 คันต่อวัน โดยจะมีผลกระทบต่อถนนกัลปพฤกษ์เฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและช่วงเวลาระหว่างเย็น จึงไม่มีผลกระทบการจราจรเมื่อเทียบกับความจุของจำนวนช่องจราจรบนถนนที่ได้รับได้ ส่วนถนนภายในพื้นที่โครงการส่วนใหญ่เป็น	<b>ระยะก่อสร้าง</b> 1) ปริมาณจราจรในปัจจุบัน : ตรวจนับบริเวณทางเลี้ยวระหว่างถนนกัลปพฤกษ์และถนนราชพฤกษ์พบว่า มีปริมาณจราจรเฉลี่ย 5,910 คันต่อชั่วโมง เมื่อปรับค่าให้อยู่ในหน่วยของรถยนต์นั่ง (Passenger Car Unit : PCU) เท่ากับ 6,197 PCU/ชั่วโมง สำหรับถนนกัลปพฤกษ์ (ซึ่งเป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร 2 ทิศทาง มีเกาะแบ่งกลาง) มีความจุเท่ากับ 12,000 คันชั่วโมง เมื่อเปรียบเทียบข้อกำหนดของกองวิศวกรรมจราจร กรมทางหลวง ที่กำหนดขีดความสามารถของถนนเท่ากับ 0.516 จะเห็นได้ว่าสภาพการจราจร ถนนกัลปพฤกษ์คล่องตัวดี และสามารถรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นได้อย่างเพียงพอและไม่มีปัญหาการจราจรติดขัด	(1) วางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ของโครงการ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านการจราจร (2) แจ้งประชาชนในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงศูนย์ซ่อมบำรุงรับทราบเกี่ยวกับแผนการก่อสร้างเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านการจราจรที่หนาแน่น (3) การขนส่งวัสดุก่อสร้างและเครื่องจักรต่างๆควรทำการขนส่งในช่วงเวลาหลัง 23.00 น.และหยุดขนส่งก่อน 05.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรที่ติดขัดช่วงเวลาเร่งด่วน (4) จัดให้มีรถนำในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการ (5) ใช้ผ้าใบคลุมขณะทำการขนส่งวัสดุอุปกรณ์	-

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

66  
Rev\_0\_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก และจัดให้ทิศทางการเดินรถเป็นแบบ 2 ทิศทาง ขนาดความกว้างของทางเข้า-ออก ที่เชื่อมต่อกับถนนกว้างรวม 13 เมตร มีช่องจราจรเข้า-ออก กว้าง 3.9 เมตรทั้งสองทิศทาง และมีทางเท้าขนาด 1.5 เมตรทั้งสองฝั่งถนนและทางเข้า-ออกภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงจัดให้มีระบบทิศทางการเดินรถเป็นแบบ 2 ทิศทาง โดยถนนภายในโครงการแบ่งออกเป็น 3 ส่วนใหญ่ๆ ได้แก่ 1) การเดินรถภายในอาคารสำนักงานและศูนย์ควบคุมการเดินรถ 2) การเดินรถภายในพื้นที่โรงซ่อมบำรุงและพื้นที่จอดรถไฟฟ้า 3) ถนนบริการรอบศูนย์ซ่อมบำรุง (Service Roads)	2) การก่อสร้างโครงการฯ : ใช้ระยะเวลาประมาณ 14 เดือน (ประมาณ 420 วัน) จะทำให้มีปริมาณการจราจรเกิดขึ้นจากการขนส่งวัสดุอุปกรณ์และเครื่องจักรกลต่างๆ เข้าสู่พื้นที่โครงการฯ โดยคาดว่าจะในช่วง 2 เดือนแรกของการดำเนินการก่อสร้างจะมีปริมาณการจราจรจากกิจกรรมต่างๆ เกิดขึ้นสูงสุด (กรณี Worst Case) ประมาณ 30 เที่ยวต่อวัน คิดเป็นปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นเท่ากับ 60 PCU/วัน (PCE Factor จะคิดของรถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป เท่ากับ 2.0 ) หรือ 7.5 PCU/ชั่วโมง (เมื่อคิดระยะเวลาการทำงานวันละ 8.0 ชั่วโมง) ในขณะที่ปัจจุบันปริมาณการจราจรบนถนนกัลปพฤกษ์ มีค่าเท่ากับ 6,197 PCU/ชั่วโมง ดังนั้น เมื่อนำปริมาณการจราจรที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการฯ มารวมกับปริมาณการจราจรในขณะปัจจุบัน พบว่า ค่า V/C Ratio มีค่าเท่ากับ 0.517จากการประเมินดังกล่าว จะเห็นได้ว่าปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นจากกิจกรรมของโครงการฯในกรณี Worst Case จะทำให้ปริมาณการจราจรบนถนนกัลปพฤกษ์ เพิ่มขึ้นเล็กน้อย ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อปริมาณการจราจรอันเกิดจากกิจกรรมของโครงการฯ จึงอยู่ในระดับต่ำ	ก่อสร้าง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุและฝุ่นละออง (6) ควบคุมให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด (7) จัดให้มีแสงสว่างที่เพียงพอและสัญญาณชี้แนะแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างที่ชัดเจน (8) ประสานงานกับกรุงเทพมหานคร กรมทางหลวงชนบทและสำนักงานตำรวจแห่งชาติอย่างใกล้ชิด เพื่อทำการกำหนดวงระเบียบการใช้ถนนให้เหมาะสมกับพื้นที่ก่อสร้าง (9) จัดเตรียมพื้นที่จอดรถและจัดเก็บเครื่องจักรอุปกรณ์ก่อสร้างที่ใช้ในการก่อสร้างโครงการ (10) ต้องติดสัญญาณเตือนภัย สัญญาณไฟเพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางมีระดับวังวนขนส่งวัสดุเข้า-ออกศูนย์ซ่อมบำรุง บริเวณถนนกัลปพฤกษ์และป้ายห้าม สำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนให้เห็นอย่างชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน อย่างน้อยก่อนถึงทางเข้า-ออก ประมาณ 100 เมตร	

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

67  
Rev\_0\_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<b>ระยะดำเนินการ</b> เมื่อเปิดดำเนินการโครงการ จะทำให้ปริมาณการจราจรบนถนนกัลปพฤกษ์เพิ่มขึ้นเล็กน้อยเพียง 0.114 กล่าวคือ ค่า V/C Ratio ของปริมาณจราจรในปัจจุบัน เท่ากับ 0.516 ในขณะที่ค่า V/C Ratio เมื่อเปิดดำเนินการ มีค่าเท่ากับ 0.63 เท่านั้น ซึ่งถือว่าถนนสายดังกล่าวยังสามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นได้ เนื่องจากมีค่าไม่เกินขีดความสามารถในการรองรับการจราจรของถนนประมาณ 0.8 ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับต่ำ อย่างไรก็ตาม ทางโครงการควรจัดให้มีพนักงานช่วยอำนวยความสะดวกในการจราจรบริเวณปากทางเข้า-ออก สถานี กัลปพฤกษ์ โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น	(1) ติดตั้งแสงส่องสว่างทางรถเข้า-ออกภายในพื้นที่โครงการ พร้อมทั้งสัญญาณการจราจรต่าง ๆ ให้ชัดเจนตามความเหมาะสม (2) จัดเจ้าหน้าที่โครงการอำนวยความสะดวกและจัดระบบจราจรให้กับรถที่เข้า-ออกโครงการในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ	-
<b>9. การจัดการขยะมูลฝอยและของเสียอันตราย</b>	<b>ระยะก่อสร้าง</b> กิจกรรมปรับสภาพพื้นที่ การขุดเจาะดิน การเปิดหน้าดินย่อมก่อให้เกิดความไม่เป็นระเบียบ ซึ่งเศษดินที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมก่อสร้าง ทางผู้รับเหมาก่อสร้างสามารถนำไปใช้ประโยชน์เพื่อการปรับถมพื้นที่ภายในบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง สำหรับเศษวัสดุมูลฝอยทั่วไปจากบ้านพักคนงาน ต้องมีการจัดเตรียมภาชนะมูลฝอยไว้รองรับรวมทั้งประสานงานกับสำนักงานเขตภาษีเจริญให้มีการรวบรวมขยะที่เกิดขึ้นนำไปกำจัดเป็นประจำวัน ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับต่ำ	(1) ดำเนินการคัดแยกมูลฝอย โดยเศษวัสดุบางส่วนที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้อีก เช่น เศษไม้ สังกะสี และเศษเหล็ก เป็นต้น ควรแยกกองไว้เพื่อนำกลับมาใช้อีก หรือขายให้แก่ผู้ที่ต้องการ ส่วนเศษวัสดุบางส่วนที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้อีก เช่น เศษอิฐ หินและปูน เป็นต้น ให้รวบรวมนำไปถมในพื้นที่ที่เป็นหลุมเป็นบ่อภายในบริเวณพื้นที่โครงการ เพื่อลดปริมาณมูลฝอยที่ต้องนำไปกำจัด (2) มีมาตรการในการจัดการดินที่ถูกขุดขึ้นมา เช่น	-

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)

68

Rev.0\_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ให้ผู้รับเหมานำไปปรับถมพื้นที่โครงการ เป็นต้น (3) จัดหาถังรองรับมูลฝอยให้เพียงพอกับปริมาณมูลฝอยที่เกิดขึ้นและนำไปทิ้งไว้ ณ จุดต่างๆ รอบพื้นที่ก่อสร้าง และประสานงานให้รถเก็บขนมูลฝอยของสำนักงานเขตภาษีเจริญ มาเก็บขนไปกำจัดเป็นประจำวัน โดยไม่ปล่อยให้มีขยะตกค้าง ทั้งนี้ ผู้รับเหมาก่อสร้างควรดำเนินการเก็บรวบรวมมูลฝอยไว้ ณ บริเวณที่รถเก็บขนมูลฝอยของสำนักงานเขตภาษีเจริญสามารถเข้ามาเก็บขนได้โดยสะดวก (4) ตรวจสอบ ดูแล และรักษาระดับของถังรองรับมูลฝอยให้อยู่ในสภาพดี ไม่แตกชำรุดหรือรั่วซึม และต้องมีฝาปิดมิดชิด (5) กำหนดให้พนักงานก่อสร้างทิ้งมูลฝอยลงในถังรองรับมูลฝอยและห้ามทิ้งหรือกองไว้นอกถังรองรับมูลฝอยโดยเด็ดขาด (6) ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างทำการแยกขยะประเภทของเสียอันตราย ที่เกิดจากการซ่อมบำรุงและทำงานของเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ นำไปจัดเก็บแยกต่างหากจากขยะทั่วไป เพื่อรอการเก็บขนไปกำจัดต่อไป	
	<b>ระยะดำเนินการ</b> ปริมาณมูลฝอยที่เกิดขึ้นทั้งหมดในศูนย์ซ่อมบำรุงประมาณ 11.99 ลบ.ม./วัน (ประมาณ 3.0 ตัน / วัน) ทางโครงการได้จัดเตรียมถังรองรับปริมาณ	(1) สำรวจความเพียงพอของถังรองรับมูลฝอยภายในพื้นที่โครงการ หากพบว่ามีปริมาณมูลฝอยมากขึ้นต้องจัดให้มีถังรองรับมูลฝอยเพิ่มขึ้นใน -	

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)

69

Rev.0\_19/09/51



ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ที่เพียงพอต่อความต้องการ โดยเตรียมถังพลาสติกขนาด 240 ลิตร วางไว้ตามจุดต่าง ๆ ของแต่ละอาคารและรวบรวมเก็บไว้ที่โรงจัดเก็บขยะได้อย่างน้อย 3 วัน รวมทั้งได้ทำการประสานงานกับสำนักงานเขตภาษีเจริญให้มีการรวบรวมขยะที่เกิดขึ้นในแต่ละวันเพื่อนำไปกำจัดต่อไป ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับต่ำ ส่วนขยะอันตรายต่าง ๆ จะรวบรวมมาเก็บไว้ที่อาคารเก็บวัสดุอันตราย (Dangerous goods building) เพื่อรอหน่วยงานที่รับกำจัดของเสียอันตรายนำไปกำจัดต่อไป	ปริมาณที่เพียงพอกับปริมาณมูลฝอยที่เพิ่มขึ้นนั้น (2) ตรวจสอบสภาพถังรองรับมูลฝอยภายในพื้นที่โครงการอยู่เสมอ หากพบว่าแตกชำรุดหรือรั่วซึม จะต้องปรับปรุงซ่อมแซม (3) ดูแลรักษาความสะอาดของห้องพักมูลฝอยรวมของโครงการอย่างสม่ำเสมอ (4) ติดต่อประสานงานให้รถเก็บขนมูลฝอยของเขตภาษีเจริญมาเก็บขนมูลฝอยจากโครงการไปกำจัดอย่างสม่ำเสมอ (5) ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างทำการแยกขยะประเภทของเสียอันตราย ที่เกิดจากการซ่อมบำรุงและทำงานของเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่าง ๆ นำไปจัดเก็บแยกต่างหากจากขยะทั่วไป เพื่อรอการเก็บขนไปกำจัดต่อไป (6) ประชาสัมพันธ์และรณรงค์ให้ผู้ที่พักอาศัยภายในโครงการ ดำเนินการรวบรวมมูลฝอยของห้องตนเองให้ถูกสุขลักษณะ เช่น ดำเนินการแยกประเภทมูลฝอย โดยแยกเป็นขยะเปียก และขยะแห้ง ก่อนทิ้งลงถังรองรับมูลฝอย ส่วนมูลฝอยจำพวกแก้ว ขวดพลาสติกและกระดาษควรแยกออกมาส่งขายให้คนรับซื้อของเก่าต่อไป เพื่อลดปริมาณมูลฝอย นอกจากนี้ขยะอันตรายจำพวกแบตเตอรี่และแผ่นไฟฉายควรแยกออกมาและทิ้งในถังขยะที่จัดไว้สำหรับขยะประเภทนี้โดยเฉพาะ	

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)

70  
Rev.0\_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>10. เศรษฐกิจ-สังคม</b> จากการศึกษาด้านทัศนคติ ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือนเมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2551 จำนวนตัวอย่างที่ได้ 102 ตัวอย่าง สรุปได้ดังนี้ 1) การรับรู้ข่าวสารและความคิดเห็น : ส่วนใหญ่ทราบข่าวจากโครงการฯ ร้อยละ 46.08 จากหนังสือพิมพ์ โทรทัศน์ และเจ้าหน้าที่โครงการ 2) การรับรู้ข่าวสารและความคิดเห็นต่อการสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง และศูนย์ควบคุมการเดินรถ : - เห็นด้วยกับการสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง และศูนย์ควบคุมการเดินรถ: ร้อยละ 64.71 เห็นด้วย โดยให้เหตุผลว่า ทำให้พัฒนาระบบขนส่งมวลชนและช่วยให้เกิดการพัฒนานในพื้นที่ - ไม่เห็นด้วย กับการสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง และศูนย์ควบคุมการเดินรถ: ร้อยละ 35.29 ไม่เห็นด้วย โดยให้เหตุผลว่า มีผลกระทบต่อการเล่นที่ดิน 3) การรับรู้และความคิดเห็นต่อผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการฯ - ปัญหาด้านคุณภาพอากาศและฝุ่นละออง: พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 71.57 ระบุว่าไม่มีปัญหาด้านคุณภาพอากาศและฝุ่นละออง - ปัญหาด้านเสียง: ร้อยละ 73.53 ระบุว่าไม่มีปัญหาด้านเสียงจากการก่อสร้าง	<b>ระยะก่อสร้าง</b> บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและบริเวณทางเข้า-ออก จำเป็นต้องมีการโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน จำนวน 64 หลัง คิดเป็นพื้นที่ประมาณ 88 ไร่ 2 งาน 18.179 ตารางวา ส่งผลกระทบอื่นๆ ตามมาอีกจากการดำเนินโครงการฯ คือ - ผลกระทบด้านการประกอบอาชีพ : คาดว่าจะได้รับผลกระทบด้านการประกอบอาชีพถ้าต้องย้ายไปอยู่ที่ไกลๆ ย่อมทำให้ไม่สะดวกในการประกอบอาชีพและมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น ในกรณีที่จะต้องเดินทางมาประกอบอาชีพยังสถานที่เดิม และเมื่อต้องทำการอพยพก็จำเป็นต้องหาแหล่งงานใหม่ อันทำให้ขาดรายได้ในระหว่างหาแหล่งงานใหม่ในช่วงเวลาดังกล่าว - ผลกระทบด้านการจัดหาที่อยู่อาศัย : เนื่องจากผู้ที่ต้องโยกย้ายส่วนใหญ่มีที่พักอาศัยเพียงแห่งเดียว ซึ่งเป็นปัญหามากกับผู้ที่ต้องหาที่อยู่ใหม่ - ผลกระทบด้านจิตใจ : เนื่องจากผู้ที่ต้องอพยพหรือย้ายบ้านเรือน เมื่อต้องถูกอพยพหรือย้ายย่อมมีผลกระทบทางด้านจิตใจ เพราะจะมีปัญหามากทั้งในเรื่องของรายจ่ายที่เสียเพิ่มขึ้นในการอพยพโยกย้าย - ผลกระทบด้านการประกอบธุรกิจการค้าในบริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่ก่อสร้าง :	(1) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องสร้างจิตสำนึกในการสร้างมนุษยสัมพันธ์ที่ดีระหว่างคนงานด้วยกันเอง และระหว่างคนงานกับชุมชนใกล้เคียง ตลอดจนควรมีการสอดส่องดูแลและควบคุมความประพฤติของคนงานอย่างใกล้ชิด เพื่อลดปัญหาการทะเลาะวิวาท การลักขโมยและการทำร้ายร่างกายระหว่างคนงานต่างถิ่นกับคนในชุมชน (2) ต้องระมัดระวังไม่ให้มีการรบกวนของเพศวัสดุไปทำอันตรายภัยกับทรัพย์สินของประชาชนในบริเวณใกล้เคียง และหากเกิดเหตุที่ทำให้ทรัพย์สินเสียหายต้องชดเชยให้อย่างเหมาะสม (3) ติดตั้งป้ายประกาศเกี่ยวกับรายละเอียดโครงการ ระยะเวลาในการก่อสร้างโครงการและข้อความแสดงคำขอภัยที่อาจไม่ได้รับความสะดวกเนื่องจากการก่อสร้างโครงการ ทั้งนี้ เพื่อสร้างความเข้าใจอันดีกับประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ	

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)

71  
Rev.0\_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- ปัญหาด้านการคมนาคม: พบว่า ร้อยละ 71.57 ระบุว่าไม่มีปัญหา - ปัญหาด้านการประกอบอาชีพ: พบว่า ร้อยละ 88.24 ระบุว่าไม่มีปัญหาด้านการประกอบอาชีพ - ปัญหาด้านความั่นสะเทือน: พบว่า ร้อยละ 33.33 ระบุว่าไม่มีปัญหาด้านความั่นสะเทือน	ในระหว่างการก่อสร้างของโครงการ อาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของประกอบอาชีพค้าขายและประกอบธุรกิจได้ หากกิจกรรมหรือผลของกิจกรรมก่อสร้างของโครงการไปปิด/บังทิศทางการเข้าออกของลูกค้าที่ซื้อสินค้าหรือเข้ามาใช้บริการและอาจส่งผลกระทบในทางบวกกับผู้ที่ประกอบธุรกิจค้าขายโดยเฉพาะสินค้าอุปโภค-บริโภค จะขายได้มากขึ้น  <u>ระยะดำเนินการ</u> กลุ่มได้รับผลประโยชน์จากโครงการหรือได้รับผลกระทบทางบวก ได้แก่ ผู้ให้บริการรถไฟฟ้า ผู้อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงสถานีหลัก ผู้ประกอบการขนส่งบริเวณใกล้เคียงประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียง สื่อมวลชนและประชาชนทั่วไป เป็นต้น	จัดให้มีระบบความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง	-
11.การป้องกันอัคคีภัย	<u>ระยะก่อสร้าง</u>	(1) จัดเก็บวัสดุ อุปกรณ์ต่างๆ ที่อาจก่อให้เกิดไฟไหม้ แยกออกจากบริเวณที่มีการเชื่อมหรือบริเวณที่มีประกายไฟ (2) ห้ามพนักงานคนงานสูบบุหรี่ในบริเวณที่มีวัสดุไวไฟ (3) จัดเตรียมอุปกรณ์ดับเพลิงที่จำเป็นได้แก่ ถังดับเพลิงเคมีมือถือให้เพียงพอและติดตั้งไว้ในที่ที่เข้าถึงง่ายและหยิบใช้ได้สะดวก พร้อมทั้งติดตั้งวิธีการใช้อุปกรณ์ดับเพลิงให้เห็นชัดเจน	-

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

72  
Rev.0\_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		(4) ผู้รับเหมาก่อสร้าง ผู้ควบคุมงานหรือวิศวกรโครงการควรมีการประสานงานกับสถานีดับเพลิงที่อยู่ใกล้เคียง เพื่อให้ทราบถึงตำแหน่งของพื้นที่โครงการเพื่อเตรียมพร้อมในการเข้าปฏิบัติการเข้าระับเหตุหากมีเหตุการณ์อัคคีภัยเกิดขึ้น (5) ตรวจสอบประสิทธิภาพของวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการดำเนินการรักษาความปลอดภัยต่างๆ อย่างสม่ำเสมอ (6) ตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบดับเพลิงในส่วนต่างๆ ของโครงการอย่างสม่ำเสมอ (7) การเดินสายไฟทุกชั้นตอนต้องกระทำการอย่างถูกหลักวิชาการและต้องมิผู้ชำนาญการเฉพาะด้านคอยควบคุมตลอดเวลา	
	<u>ระยะดำเนินการ</u>	(1) ต้องปฏิบัติหน้าที่ตามแผนป้องกันและระับอัคคีภัยที่วางไว้อย่างเคร่งครัด (2) ดำเนินการอบรมซ้อมการหนีไฟให้กับเจ้าหน้าที่โครงการเพื่อให้ความรู้และได้ฝึกปฏิบัติอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง (3) ประสานงานกับสถานีดับเพลิงที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ และจัดเตรียมแบบแผนที่โครงการและรายละเอียดแบบของโครงการ เพื่อประโยชน์ในการเข้าปฏิบัติงานหากมีเหตุเพลิงไหม้ (4) ตรวจสอบความพร้อมและประสิทธิภาพของ	

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

73  
Rev.0\_19/09/51



ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		อุปกรณ์เครื่องมือของระบบไฟฟ้าและป้องกันอัคคีภัย เป็นประจำและพร้อมใช้งานตลอดเวลา เช่น ฝาเปิด-ปิดหัวจ่ายน้ำดับเพลิง ดูแลให้พร้อมใช้งานไม่เกิดสนิม หากพบว่าชำรุดเสียหายให้รีบดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซม	
12.สาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	ระยะก่อสร้าง	<p>(1) ติดตั้งป้ายประกาศเพื่อให้ประชาชนทั่วไปทราบว่ามีบริเวณเขตก่อสร้างเป็นเขตอันตราย และห้ามเข้าก่อนได้รับอนุญาต</p> <p>(2) จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้เพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้าง พร้อมทั้งกำกับให้คนงานสวมใส่อุปกรณ์ดังกล่าวทุก ๆ ครั้งขณะปฏิบัติงาน</p> <p>(3) จัดให้มีอุปกรณ์ปฐมพยาบาล รวมทั้งยาที่จำเป็นไว้ในพื้นที่ก่อสร้าง ตลอดจนจัดให้มียานพาหนะเพื่อใช้ในการขนย้ายผู้ป่วยหรือได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากกิจกรรมการก่อสร้างไปยังสถานพยาบาลใกล้เคียง</p> <p>(4) จัดเตรียมน้ำดื่ม-น้ำใช้ที่สะอาดให้แก่คนงานในระหว่างปฏิบัติงาน และให้มีปริมาณที่เพียงพอับความต้องการของคนงาน</p> <p>(5) รักษาความสะอาดในบริเวณโครงการอยู่เสมอเพื่อป้องกันการแพร่กระจายของเชื้อโรคที่อาจก่อให้เกิดความเจ็บป่วยได้</p>	

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

74  
Rev.0\_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>(6) ควบคุมและป้องกันการเสพยาเสพติดของคนงานก่อสร้างและพนักงานขับรถ</p> <p>(7) จัดให้มีอุปกรณ์ดับเพลิงที่จำเป็นเพื่อเป็นการควบคุมและระงับเหตุขั้นต้น ก่อนที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะเข้ามาช่วยเหลือ</p> <p>(8) จัดให้มีการอบรมหรือชี้แจงมาตรการรักษาความปลอดภัยแก่หัวหน้าคนงาน</p> <p>(9) ผู้รับเหมาก่อสร้างควรมีมาตรการทางด้านความปลอดภัย สุภาพอนามัย และอุปกรณ์ต่างๆ อย่างน้อยตามมาตรฐานขั้นต่ำที่กฎหมายกำหนด เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและป้องกันอันตรายที่อาจเกิดกับคนงานหรือประชาชน</p>	
	ระยะดำเนินการ	<p>(1) กวดขันพนักงานรักษาความสะอาดภายในพื้นที่โครงการให้ปฏิบัติหน้าที่ในการรักษาความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด หากพบเหตุผิดปกติใดๆ ไม่ว่าจะเป็นการโจรกรรมหรือเกิดอัคคีภัย เป็นต้น ให้รีบดำเนินการช่วยเหลือในขั้นต้นหรือติดต่อขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทันที</p> <p>(2) ทางโครงการต้องควบคุมสภาพแวดล้อมภายในพื้นที่โครงการ เช่น การจัดเก็บมูลฝอยให้ถูกสุขลักษณะอยู่เสมอเพื่อลดแหล่งเพาะพันธุ์แมลง สัตว์นำโรค ตลอดจนจัดระบบการจราจรภายในโครงการให้มีความสะดวก ปลอดภัยเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ</p>	

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

75  
Rev.0\_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)			
องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>13.การโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน</b> จาการรายงานประมาณการการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย สัญญา BE-2 ช่วงท่าพระ-บางแค ฉบับเบื้องต้น พ.ศ. ๒๕๕๐ ประมาณการจัดค่ากรรมสิทธิ์สรุปได้ดังนี้ 1) ค่าทดแทนที่ดิน - บริเวณทางเข้าศูนย์ซ่อมบำรุงทั้งหมด มีพื้นที่ถูกเวนคืนที่ดิน จำนวน 39 แปลง คิดเป็นเนื้อที่ 8 ไร่ 2 งาน 28.95 ตารางวา - บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง มีพื้นที่ถูกเวนคืนที่ดินจำนวน 37 แปลง คิดเป็นเนื้อที่ 79 ไร่ 3 งาน 89.229 ตารางวา 2) ค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้าง - บริเวณทางเข้าศูนย์ซ่อมบำรุงทั้งหมด มีสิ่งปลูกสร้างถูกเวนคืน จำนวน 17 หลัง คิดเป็นเนื้อที่ 1,273.22 ตารางเมตร - บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง มีสิ่งปลูกสร้างถูกเวนคืนจำนวน 47 หลัง คิดเป็นเนื้อที่ 5,545.73 ตารางเมตร	<b>ระยะก่อสร้าง</b> บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง มีสิ่งปลูกสร้างถูกเวนคืนจำนวน 47 หลัง และทางเข้า-ออก ศูนย์ซ่อมบำรุง มีสิ่งปลูกสร้างถูกเวนคืน 17 หลัง ซึ่ง รฟม. ได้มีการเข้าพบและแจ้งขั้นตอนต่างๆ ในการเวนคืนที่ดินและค่าชดเชย แก่เจ้าของที่ดินภายในศูนย์ซ่อมบำรุง ซึ่งช่วยลดระดับผลกระทบที่เกิดขึ้นให้อยู่ในระดับปานกลาง	บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและบริเวณทางเข้า-ออก จำเป็นต้องมีการโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน โดยมีประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงที่จะต้องย้ายออกจากพื้นที่จำนวน 64 หลัง คิดเป็นพื้นที่ประมาณ 88 ไร่ 2 งาน 18.179 ตารางวา อย่างไรก็ตาม เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น จึงมีมาตรการดังนี้ (1) ก่อนเริ่มโครงการ ได้มีการประชาสัมพันธ์ขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินที่ถูกเวนคืน (2) รับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่ถูกเวนคืนและได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ (3) รฟม. ได้ประสานงานกับธนาคารอาคารสงเคราะห์ ขออัตราเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำให้กับ ผู้ถูกเวนคืน เพื่อเป็นสินเชื่อในการหาที่อยู่อาศัยใหม่ (4) การจ่ายค่าทดแทน นอกจากให้ผู้ถูกเวนคืนโดยตรงแล้ว ยังพิจารณาในกรณีเป็นผู้เช่าอาคารที่ถูกเวนคืนด้วย ทั้งนี้ ในการกำหนดค่าทดแทนให้แก่ผู้ถูกเวนคืน รฟม. ได้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติ ว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 และพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดทาสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540 รวมทั้งแนวทางการกำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ให้แก่ ผู้ถูกเวนคืน ตามหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ ๖1740/2549 ลงวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2549	-

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)

76

Rev.0\_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)			
องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<b>ระยะดำเนินการ</b>	-	-
<b>14.สถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์และโบราณสถาน</b> บริเวณใกล้เคียงศูนย์ซ่อมบำรุงมีสถานที่สำคัญ ดังนี้ 1) วัดรางบัว: ตั้งอยู่เลขที่ 70/6 หมู่ที่ 6 แขวงบางหว้า เขตภาษีเจริญ กรุงเทพมหานคร และอยู่ห่างจากศูนย์ซ่อมบำรุงออกไปด้านทิศตะวันตกประมาณ 700 เมตร สังกัดคณะสงฆ์มหานิกาย มีที่ดินตั้งวัดเนื้อที่ 11 ไร่ 1 งาน 64 ตารางวา พื้นที่ตั้งวัดเป็นพื้นที่ราบลุ่มติดต่อกับคลองรางบัวและคลองภาษีเจริญ 2) วัดโคกนอ: ตั้งอยู่หมู่ที่ 3 แขวงบางหว้า เขตภาษีเจริญ กรุงเทพมหานคร และอยู่ห่างจากศูนย์ซ่อมบำรุงออกไปด้านทิศตะวันออก ประมาณ 900 เมตร มีที่ดินตั้งวัด ประมาณ 8 ไร่ 1 งาน 23 ตารางวา นอกจากนี้บริเวณโครงการมีคลองบางหว้าและคลองภาษีเจริญ ที่เป็นคลองตามบัญชีแนบท้ายพระราชกฤษฎีกาตามพระราชบัญญัติรักษาคลองรัตนโกสินทร์ พ.ศ. ๒๕๒๑ พุทธศักราช ๒๕๔๔ ซึ่งคลองภาษีเจริญเป็นคลองที่ต้องอนุรักษ์ไว้ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2510 แต่ทั้งสองคลองไม่ได้รับผลกระทบจากโครงการ	<b>ระยะก่อสร้าง</b> บริเวณโครงการมีวัดโคกนอ และวัดรางบัว ซึ่งเป็นวัดที่ยังไม่ได้ขึ้นทะเบียนกับกรมศิลปากร แต่มีระยะห่างจากโครงการ 700 เมตร และ 900 เมตร ตามลำดับ ส่วนคลองภาษีเจริญ เป็นคลองอนุรักษ์ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน พ.ศ. 2510 แต่ทางวิ่งรถไฟฟ้ามหานคร จะข้ามคลองภาษีเจริญ โดยตอม่อจะไม่อยู่ในคลองภาษีเจริญ ดังนั้นในส่วนของการก่อสร้าง จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อแหล่งโบราณสถานบริเวณโครงการ	-	-
	<b>ระยะดำเนินการ</b>	-	-

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)

77

Rev.0\_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
15. การประชาสัมพันธ์โครงการและจัดตั้งศูนย์รับเรื่องราวร้องทุกข์	<u>ระยะก่อสร้าง</u>	(1) ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อยู่รอบโครงการทราบกำหนดการก่อสร้างโครงการ (2) จัดตั้งศูนย์รับเรื่องราวร้องทุกข์ กรณีที่ได้รับผลกระทบจากโครงการในระหว่างการก่อสร้าง (3) สำรวจความคิดเห็นประชาชนรอบพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงทุก ๆ 6 เดือนโดยมีค่าใช้จ่าย/งบประมาณรวมอยู่ในการสำรวจเศรษฐกิจสังคมตามที่กำหนดไว้ในมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)	-
	<u>ระยะดำเนินการ</u>	(1) ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อยู่รอบศูนย์ซ่อมบำรุงอย่างต่อเนื่อง (2) สำรวจความคิดเห็นประชาชนรอบพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง 2 ครั้ง ต่อปี ในระยะ 2 ปีแรกของการเปิดดำเนินการโดยมีค่าใช้จ่าย/งบประมาณรวมอยู่ในการสำรวจเศรษฐกิจสังคมตามที่กำหนดไว้ในมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)	-

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)

78

Rev.0\_19/09/51

หมายเหตุ :

- 1) ระยะก่อสร้าง : ผู้รับเหมาก่อสร้าง จะต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน และสำรวจความคิดเห็นของประชาชนรอบพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง ในทุกพารามิเตอร์ ที่ได้เสนอตามตารางข้างต้น ภายใต้การกำกับดูแลของโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
- 2) ระยะดำเนินการ : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) หรือผู้เดินรถจะต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน และสำรวจความคิดเห็นของประชาชนรอบพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง ในทุกพารามิเตอร์ ที่ได้เสนอตามตารางข้างต้น
- 3) ภายหลังจากการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในแต่ละด้านจะต้องรวบรวมผลเพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) โดยจะต้องจัดทำรายงานเสนออย่างน้อยทุก ๆ 6 เดือนในระหว่างการก่อสร้างและภายหลังการเปิดดำเนินการโครงการ