

บทที่ 4

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 4

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ทางพิเศษศรีรัช ของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 พบว่า โครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ทางพิเศษศรีรัช ซึ่งผ่านความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือเลขที่ วว 0804/4169 ลงวันที่ 23 มิถุนายน พ.ศ. 2536 โดยสามารถสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ได้ดังนี้

4.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ ของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ทางพิเศษศรีรัช ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 พบว่าโครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน ประกอบด้วย ด้านคุณภาพอากาศ ด้านเสียงรบกวน ด้านคุณภาพน้ำในคลองประปา ด้านความสั่นสะเทือน ด้านเศรษฐกิจและสังคม และมาตรการเพิ่มเติม (รายละเอียดดังแสดงในบทที่ 2)

4.2 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ทางพิเศษศรีรัช ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 โดยโครงการได้มอบหมายให้บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ในฐานะบริษัทที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ 1) คุณภาพอากาศ 2) ระดับเสียง และ 3) คุณภาพน้ำในคลองประปา

4.2.1 สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ จำนวนทั้งสิ้น 11 จุด ระหว่างวันที่ 25-30 กรกฎาคม และ 16-21 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองรวม ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ ก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ และสารตะกั่ว ซึ่งผลการติดตามตรวจสอบสรุปได้ดังนี้

- 1) ปริมาณฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง จำนวน 7 จุด มีค่าระหว่าง 0.024-0.100 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร พบว่า ผลการติดตามตรวจสอบทั้งหมดมีค่าไม่เกินมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547

โดยผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2566 พบว่า ส่วนใหญ่มีแนวโน้มสูงขึ้นจากการติดตามตรวจสอบในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2566 แต่ยังคงมีค่าปริมาณฝุ่นละอองเฉลี่ย 24 ชั่วโมง อยู่ในช่วงเดียวกับผลการติดตามตรวจสอบที่ผ่านมา ในปี พ.ศ. 2563-2565 และผลการติดตามตรวจสอบทั้งหมดมีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

- 2) ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง จำนวน 7 จุด มีค่าระหว่าง 1.44-4.21 ส่วนในล้านส่วน พบว่า ผลการติดตามตรวจสอบทั้งหมดมีค่าไม่เกินมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนพิเศษ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538

โดยผลการติดตามตรวจสอบปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2566 พบว่า มีแนวโน้มใกล้เคียงกับการติดตามตรวจสอบที่ผ่านมา ในปี พ.ศ. 2563-2566 และมีค่าค่อนข้างต่ำ โดยผลการติดตามตรวจสอบทั้งหมดมีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

- 3) ปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม เฉลี่ย 1 ชั่วโมง จำนวน 7 จุด มีค่าระหว่าง 1.40-4.39 ส่วนในล้านส่วน ทั้งนี้ ในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีมาตรฐานบังคับใช้ควบคุมค่าปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม

โดยผลการติดตามตรวจสอบปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2566 พบว่า ส่วนใหญ่มีแนวโน้มสูงขึ้นจากการติดตามตรวจสอบในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2566 แต่ยังคงมีค่าปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม เฉลี่ย 1 ชั่วโมงอยู่ในช่วงเดียวกับผลการติดตามตรวจสอบที่ผ่านมา ในปี พ.ศ. 2563-2565

- 4) ปริมาณก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ เฉลี่ย 24 ชั่วโมง จำนวน 7 จุด มีค่าระหว่าง 0.0020-0.0031 ส่วนในล้านส่วน พบว่า ผลการติดตามตรวจสอบทั้งหมดมีค่าไม่เกินมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547

โดยผลการติดตามตรวจสอบปริมาณก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2566 พบว่า มีแนวโน้มลดลงจากการติดตามตรวจสอบในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2566 และยังคงมีค่าปริมาณก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ เฉลี่ย 24 ชั่วโมงอยู่ในช่วงเดียวกับผลการติดตามตรวจสอบที่ผ่านมา ในปี พ.ศ. 2563-2565 โดยผลการติดตามตรวจสอบทั้งหมดมีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

- 5) ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง จำนวน 7 จุด มีค่าระหว่าง 0.0079-0.0190 ส่วนในล้านส่วน พบว่า ผลการติดตามตรวจสอบทั้งหมดมีค่าไม่เกินมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552

โดยผลการติดตามตรวจสอบปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2566 พบว่า มีแนวโน้มใกล้เคียงกับการติดตามตรวจสอบในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2566 และมีแนวโน้มลดลงเมื่อเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบที่ผ่านมา ในปี พ.ศ. 2563-2565 โดยผลการติดตามตรวจสอบทั้งหมดมีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

- 6) ปริมาณสารตะกั่ว เฉลี่ย 24 ชั่วโมง จำนวน 11 จุด มีค่าระหว่าง <0.002-0.089 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ทั้งนี้ ในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีมาตรฐานบังคับใช้ควบคุมค่าปริมาณสารตะกั่ว เฉลี่ย 24 ชั่วโมง

โดยผลการติดตามตรวจสอบปริมาณสารตะกั่ว เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2566 พบว่า ส่วนใหญ่มีแนวโน้มสูงขึ้นจากการติดตามตรวจสอบในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2566 แต่ยังคงมีค่าปริมาณสารตะกั่วเฉลี่ย 24 ชั่วโมงอยู่ในช่วงเดียวกับผลการติดตามตรวจสอบที่ผ่านมา ในปี พ.ศ. 2563-2565

เมื่อเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2566 กับผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านๆ มา พบว่าส่วนใหญ่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น เนื่องจากช่วงเวลาที่เก็บตัวอย่างเป็นช่วงฤดูหนาว สภาพอากาศแห้งแล้ง และมีความกดอากาศสูง ทำให้สภาพอากาศปิดและไม่มีการไหลเวียนอากาศ ส่งผลให้เกิดการสะสมตัวของมลสารต่าง ๆ รวมถึงสารตะกั่วได้สูงกว่าช่วงฤดูฝน

แต่อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยมีการยกเลิกใช้น้ำมันที่มีส่วนผสมของสารตะกั่วตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2539 ตามมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่ว ของกรมทะเบียนการค้า สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ และกรมควบคุมมลพิษ ดังนั้นปริมาณสารตะกั่วที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น จึงคาดว่าไม่ได้มีสาเหตุจากการจราจรซึ่งน่าจะเกิดจากจากปัจจัยแวดล้อมอื่น

4.2.2 สรุปผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ทางพิเศษศรีรัช ของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวนทั้งสิ้น 25 จุด ระหว่างวันที่ 19-22 ตุลาคม, 23-26 ตุลาคม และ 26-29 ตุลาคม พ.ศ. 2566 ประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 95 ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 50 ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 10 ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 5 และระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน มีค่าระหว่าง 50.5-61.9, 39.7-61.7, 43.1-63.5, 45.4-67.2, 46.1-69.2 และ 56.0-68.6 เดซิเบลเอ ตามลำดับ โดยผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกินมาตรฐานตามคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540

เมื่อเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2566 พบว่าส่วนใหญ่มีแนวโน้มลดลง และยังคงมีค่าอยู่ในช่วงเดียวกับผลการตรวจวัดที่ผ่านมา ในปี พ.ศ. 2563-2565 โดยผลการติดตามตรวจสอบทั้งหมดมีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

4.2.3 สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำในคลองประปา

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำในคลองประปา โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ทางพิเศษศรีรัช ของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวนทั้งสิ้น 6 จุด ดัชนีสารตะกั่ว ดำเนินการเก็บตัวอย่างวันที่ 26 กรกฎาคม และ 16 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 มีค่า <0.003 มิลลิกรัม/ลิตร โดยผลการติดตามตรวจสอบทั้งหมดมีค่าไม่เกินมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำประเภทที่ 3 ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนที่ 16 ง วันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2537 ทั้งนี้ ได้ทำการขอความอนุเคราะห์ข้อมูลจากการประปานครหลวง ณ จุดที่ทำการตรวจสอบอยู่แล้วประกอบกัน พบว่า ผลการตรวจวัดสารตะกั่วในน้ำมีค่าใกล้เคียงกัน

เมื่อเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำในคลองประปา พบว่า ค่าสารตะกั่ว ในปี พ.ศ. 2566 มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดที่ผ่านมา และส่วนใหญ่มีค่าน้อยกว่าขีดจำกัดต่ำสุดที่ตรวจวัดได้ (<0.003 มิลลิกรัม/ลิตร) โดยผลการติดตามตรวจสอบทั้งหมดมีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด