

ภาคผนวกที่ 1

จดหมายมติคณะรัฐมนตรีเห็นชอบรายงาน

ภาคผนวกที่ 1-1

มติคณะรัฐมนตรี เรื่องรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ช่วงต่อขยาย)

17/07/95

15:25

CABINET RESOLUTION

๒๒๖

ด่วนที่สุด



17 กรกฎาคม 2538

เรื่อง มติคณะรัฐมนตรี เรื่องรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร (ช่วงต่อขยาย)

เรียน

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่
ลงวันที่ 4 กรกฎาคม 2538

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

1. เห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร (ช่วงต่อขยาย) และมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอ

2. สำหรับการดำเนินการก่อสร้างรถไฟฟ้าบริเวณที่ผ่านอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ให้ยังคงเป็นไปตามสัญญาสัมปทานเดิม โดยสร้างรถไฟฟ้ายกระดับ

3. อนุมัติให้แต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อพิจารณาผลกระทบต่อนโยบายบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ การออกแบบและปรับปรุงรูปแบบสถาปัตยกรรมของโครงสร้าง ให้มีลักษณะสถาปัตยกรรมที่กลมกลืนกับอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ โดยมอบให้กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม รับไปพิจารณาองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการต่อไป รายละเอียดปรากฏตามเอกสารที่ส่งมาพร้อมนี้

จึงเรียนมาเพื่อทราบ และประกอบการศึกษาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

17/07/95

15:06

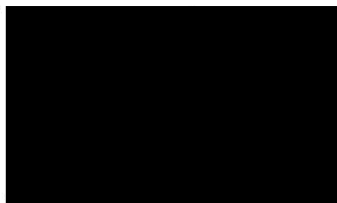
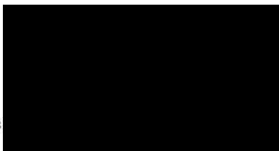
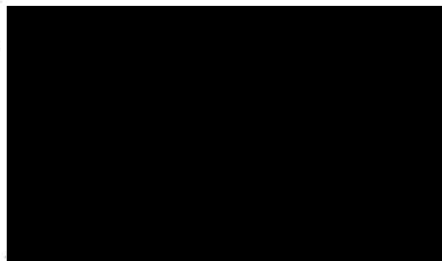
003

- 2 -

3. อนุมัติให้แต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อพิจารณาผลกระทบต่อทัศนียภาพบริเวณ
อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ การออกแบบและปรับปรุงรูปแบบสถาปัตยกรรมของโครงสร้าง ให้มีลักษณะสถาปัตยกรรม
ที่กลมกลืนกับอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ โดยมอบให้กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม รับไป
พิจารณาองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการต่อไป

จึงเรียนขึ้นมานมา

ขอแสดงความนับถือ



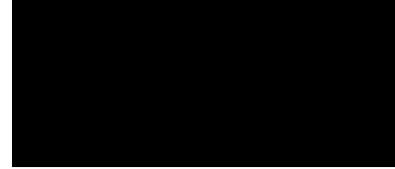
๑๔๓๐.๕๖



๑.๐๐
๑.๐๐

ด่วนที่สุด

ที่ วว 0804/ 8986



15 มิถุนายน 2538

เรื่อง รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ช่วงต่อขยาย)

เรียน



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

ตามที่กรุงเทพมหานครได้จัดส่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ช่วงต่อขยาย) รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ซึ่งจัดทำรายงานฯ โดย โครงการสหประชาชาติศึกษา สาขาวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ให้กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม โดยสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมพิจารณา เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2538 ทั้งนี้เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 นั้น

กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ได้นำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ช่วงต่อขยาย) พิจารณาในการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2538 เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2538 ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีความเห็นดังนี้

1. เห็นชอบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ช่วงต่อขยาย) และมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในแนวเส้นทาง

1.1 แยกถนนสี่กั๊กถนนสุรศักดิ์พร้อมแนวทางด่วนขั้นที่ 2 ถึง เขิงสะพานตากสิน พังกรุงเทพมหานคร

2/ 1.2

-2-

1.2 ถนนสุขุมวิท จากซอย 71 ถึง สุขุมวิทซอย 81

1.3 ถนนพหลโยธินจากสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงเข้มถึง สถานีขนส่งสายเหนือ (ตลาดหมอชิต) ยกเว้นบริเวณสี่แยกสะพานควาย เห็นสมควรให้ปรับปรุงรูปแบบของการก่อสร้างเพื่อไม่ให้พื้นที่ผิวจราจรต้องลดน้อยลงกว่าในปัจจุบัน

2. ในการดำเนินการก่อสร้างรถไฟฟ้าบริเวณที่ผ่านอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ซึ่งมีความสำคัญเนื่องจากเป็นอนุสรณ์เกิดเหตุการณ์สำคัญความดีของผู้กล้าหาญที่เสียสละชีพเพื่อชาติ ในเหตุการณ์การฉ้อโกงที่ดินอินโดจีนกับฝรั่งเศส ซึ่งอนุชนรุ่นหลังควรจดจำไว้ สามารถดำเนินการได้ใน 2 แนวทาง

2.1 สร้างรถไฟฟ้ายกระดับ

2.1.1 เกิดผลกระทบต่อทัศนียภาพบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิในระดับที่รุนแรง จึงควรออกแบบโครงสร้างให้ผ่านอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิให้มากที่สุด

2.1.2 มีการปรับปรุงรูปแบบสถาปัตยกรรมของโครงสร้าง ให้มีลักษณะสถาปัตยกรรมซึ่งกลมกลืนกับอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เพื่อลดผลกระทบทางด้านทัศนียภาพและออกแบบสภาพภูมิทัศน์ของโครงการ เพื่อลดความแข็งแรงของตัวโครงสร้างด้วย

ซึ่งการดำเนินการตามข้อ 2.1.1 และ 2.1.2 ควรมีการตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจขึ้นมาพิจารณาเรื่องนี้เป็นการเฉพาะ

2.2 สร้างรถไฟฟ้าใต้ดิน

การก่อสร้างรถไฟฟ้าใต้ดินบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิมีผลดีคือสามารถแก้ปัญหาผลกระทบด้านทัศนียภาพได้แต่จะทำให้เกิดผลต่อการดำเนินงานของโครงการ ดังนี้

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

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

3/ ซึ่งรัฐบาล.....

-3-

ซึ่งรัฐบาลจะต้องดำเนินการดังนี้

2.2.1 รัฐบาลต้องแก้ไขสัญญาสัมปทาน (เดิม) โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

2.2.2 จัดหาที่ดินใกล้เคียงบริเวณถนนพญาไท และถนนห้วยหินเพื่อ
นำไปให้เกิดผลกระทบต่อการจราจรที่ต้องสูญเสียไป

2.2.3 รัฐบาลต้องรับภาระในการจ่ายเงินชดเชยแก่บริษัท ระบบขนส่ง
มวลชนกรุงเทพ จำกัด สำหรับค่าก่อสร้างที่ต้องเพิ่มขึ้น ในช่วงที่ต้องสร้างลงที่ดิน

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาเห็นว่า การแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิผูกพันกับสัญญาสัมปทานโครงการ
ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ซึ่งในเรื่องนี้เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาแนวทางเลือก
ในการสร้างรถไฟฟ้ายกระดับหรือรถไฟฟ้าใต้ดินบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

ดังนั้น กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม จึงขอเสนอความเห็นคณะ
กรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบในเรื่องของรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ช่วงขยาย) ตามข้อ 1 และพิจารณาแนวทาง
เลือกกรณีที่ต้องสร้างรถไฟฟ้ายกระดับหรือรถไฟฟ้าใต้ดินบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

ดีเนากต๊อ

97-07-01 02:57 PM

DTU-OF ENV. IMPACT

2

ด่วนมาก

ที่



BTS.Ref.No. 0104.0203.0229

30 มิถุนายน 2540

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อพิจารณาผลกระทบต่อนักศึกษาบริเวณสถานี
ขั้วสมรภูมิของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร

เรียน ผู้อำนวยการกรุงเทพมหานคร

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. รายงานการประชุมคณะกรรมการเฉพาะกิจฯ
2. มติที่ประชุมคณะกรรมการเฉพาะกิจฯ

ตามที่คณะรัฐมนตรี ได้มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อพิจารณาผลกระทบต่อนักศึกษาบริเวณสถานีขั้วสมรภูมิของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร และได้มีการประชุมคณะกรรมการเฉพาะกิจฯ ครั้งที่ 1/2540 เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2540 ณ สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม นั้น

ฝ่ายเลขานุการฯ ได้รื้อฟื้นถึงผลการประชุมคณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อพิจารณาผลกระทบต่อนักศึกษาบริเวณสถานีขั้วสมรภูมิ และคณะกรรมการฯ ได้มีมติที่ประชุมเพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติให้ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด ปรับปรุงชี้แจงถึงรายละเอียดในสิ่งที่
ภาคี 1 และ 2 เพื่อนำเสนอต่อที่ประชุมต่อไป ฝ่ายเลขานุการฯ ได้ขอไปยังกรุงเทพมหานคร
ประสานกับบริษัทฯ เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

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

ฝ่ายที่ 3

RECEIVED
02 JUL 1997
PMO- 10

27-07-01 02:58 PM

DATE OF ERM IMPACT

Page 3

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1

รายงานการประชุม

คณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อพิจารณาผลกระทบต่อทัศนียภาพบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

ของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร

ครั้งที่ 1/2540

วันที่ 18 มีนาคม 2540 เวลา 9.30 น.

ณ ห้องประชุม 1 ชั้น 6 ตึกใหม่ สำนักงานโยธาและแผนสิ่งแวดล้อม

กรรมการที่เข้าประชุม

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

กรรมการที่ไม่เข้าร่วมประชุมเนื่องจากติดภารกิจ

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

27-07-01 02:58 PM

DIV. OF ENV. IMPACT

2

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

คณะผู้สังเกต

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

เริ่มประชุมเวลา 9.30 น.

วาระที่ 1 เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

ไม่มี

วาระที่ 2 รับรองรายงานการประชุมครั้งที่ 2/2539

ที่ประชุมรับรองรายงานการประชุมครั้งที่ 2/2539 โดยให้แก้ไขส่วนที่พิมพ์ผิด

วาระที่ 3 เรื่องเพื่อพิจารณาการออกแบบโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร บริเวณ
อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

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

PL-๑T 15:15

P. ๑1

3

ปรับปรุงชี้แจงรายละเอียดในประเด็นต่าง ๆ เกี่ยวกับการแสดงภาพจำลองมุมมองภายนอกของโครงการด้วยการจำลองภาพต่อเนื่อง (Simulation) การประยุกต์วัสดุจากบริเวณสาธารณะที่มีอยู่มาใช้บริเวณโครงสร้างเพิ่มเติม การปรับลดขนาดโครงสร้างทางเดิน การพิจารณาใช้กำแพงกันเสียงชนิดโล เพื่อลดความหนาของโครงสร้าง การลดตำแหน่งบันไดขึ้นลงให้เหมาะสมแก่การใช้งาน การจัดพื้นที่หลบฝนบริเวณทางเดิน (Walk Way) ตามความจำเป็น และการจัดพื้นที่สีเขียวเพิ่มเติมพร้อมปลูกต้นไม้ในส่วนต่าง ๆ รวม 7 ประเด็น โดยให้บริษัทฯ ชี้แจงข้อมูลต่างๆ ตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ นอกจากนี้ยังมีข้อสังเกตให้กรุงเทพมหานครพิจารณาความพอเพียงของห้องน้ำสาธารณะบริเวณนั้นด้วย

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

ผู้แทนกรุงเทพมหานคร จำนวนห้องน้ำที่ กรุงเทพมหานคร ได้จัดไว้ในบริเวณนั้นมีความเพียงพอแล้ว ในเรื่องของแบบที่บริษัทฯ ปรับเสนอมาเห็นว่าพื้นที่สีเขียวเพิ่มขึ้น แต่ในเรื่องของโครงสร้างที่ยังมีปัญหาทางต้องพิจารณาร่วมกันต่อไป

ประชุม ขอให้บันทึกไว้ในรายงานการประชุมว่า คณะกรรมการฯ ให้ดำเนินการ

1. มีความต้องการเพิ่มพื้นที่สีเขียวในบริเวณอนุสาวรีย์ฯ
2. ต้องแจ้ง ชจร. ขอให้สำนัสนโยบายลดความคับคั่งของการจราจรประจำทางในบริเวณนี้

บริษัท ได้ปรับแบบให้ดีขึ้น แต่น่าจะเพิ่มสีเขียวได้มากกว่านี้ โดย
ควรพิจารณาต้นไม้บังเสา

000-97 15:16

P.02

4

ประชุม ได้เสริมว่าการใช้ต้นไม้ยืนต้นใบดกตลอดปีในการบังเสา ในส่วนล่างให้เพิ่มไม้พุ่มโดย เฉพาะรอบๆ เสา การใช้ไม้เลื้อยยังไม่แน่ใจผลดีผลเสีย ตามแบบที่บริษัทฯ ประเมินมาโดยรวม คีชีน คงมีปัญหาเรื่องเสาซึ่งต้องพิจารณาต่อไป วัสดุกันเสียงที่บริษัทฯ เสนอแบบ GRC (Glassfibre Reinforced Concrete) แทนแบบกำแพงกันเสียงแบบโกลยอ้างว่าใช้คบบังโครงข่ายนั้น บริษัทฯ ค้องวางระบบเคินโครงข่ายสายไฟให้เรียบร้อยเพื่อให้ เหมาะสำหรับการใช้วัสดุกันเสียงแบบโกลย พร้อมทั้งคอยรักษาความสะอาดและปรับเปลี่ยนอะไหล่ให้อยู่ในสภาพดีตลอดเวลา สำหรับการ ประยุกต์ใช้ลวดลายคูกีชีน ฐับ (Kiosk) และที่รับเสาไฟใช้คอนกรีตแท่งลายก็พอ ไม่ต้องเป็นม้านั่งที่ กันเป็นช่องขึ้นมา (Masonry) ที่นั่งเป็นแบบเรียบจะสามารถใช้นั่งได้มากกว่า

ข้อใจว่า ส่วนของกระดางต้นไม้เลื้อยที่ยื่นออกมา (Overhang) หาย ไปหลังจากมีการปรับแบบโกลยลวดลายกระดาง (Overhang) ดังกล่าวจะต้องมีระบบท่อน้ำพร้อม และต้องการทราบความสูงของต้นไม้

ประชุม เห็นควรให้คงกระดางไม้เลื้อย (Overhang) ไว้และให้ดูแลให้อยู่ในสภาพดีสวยงาม

ทางเลือกการวางแนวเสาบริเวณที่ได้วางเสาตามช่องจราจรนั้น แบบ ตัว ยุกว่า จะดีกว่าในแง่ทัศนียภาพ (Aeshtetic) เพราะเป็นลักษณะ เช่นเดียวกับประตูชัย (Arch Portal Frame) ซึ่งต้องใช้งบประมาณมากขึ้น แต่ไม่แน่ใจว่าจะกระทบกับทางเข้าออกโรงพยาบาลราชวิถี อย่างไร การใช้ต้นไม้อาจเลือกตะแบกและอินทนิล

ได้เสนอคำแนะนำเพื่อพิจารณา

ประชุม เห็นว่าการใช้ต้นไม้มีปัญหาในเรื่องการร่วงหล่น

นายมานิต ศิริวรรณ ผอ.กองอนุรักษ์ฯ สม. ได้เสนอว่าบริเวณที่เสาสูงกลางถนน ควรแก้ไขโดยการ ทำเสาเบี่ยงแล้วยื่นบานออกไปรับทางรถไฟ สะพานคนเดินข้ามถนนด้านพญาไทซึ่งถูกเลื่อนไป จิตสถานรถไฟฝักรวหลบขบวนโคที่อยู่ด้านนอกเข้ามาอยู่ด้านใน ส่วนสะพานคนเดินข้ามอีกด้าน ของอนุสาวรีย์ไม่ควรเลื่อนข้ามคลองเข้ามา น่าจะลดสะพานคนเดินข้ามลงได้อีก 1 แห่ง คือ บริเวณ ถนนราชวิถี ซึ่งเป็นรูปตัวเอช โดยใช้ทางเดินใต้ทางรถไฟฝัแทน เรื่องกำแพงกันเสียงใช้ชนิดโกลย โดยจะมีการออกแบบวางระบบเครื่องจักรกลต่าง ๆ (mechanical) ที่ดีไม่รุ่งรัง ใ้เรื่องต้นไม้ยัง สามารถปลูกไม้พุ่มต่ำพวกการเวกด้านหลังที่นั่งผู้โดยสารได้โดยทำโครงไว้เพื่อให้ต้นไม้เกาะ

04-97 15:17

P. 03

5

ประธาน ขอให้บริษัทฯ พิจารณาการใส่บันไดเวียนจะได้ไม่ยาวเกินไป บันไดสะพานคนเดินข้ามลำ
ถนนพญาไทควรหลบเข้าไปตามที่ดินของอนุรักษฯ เสนอ การเลือกชนิดของต้นไม้ควรปรึกษาผู้
เชี่ยวชาญ โดยกำหนดชนิดตามขนาดสูงกลางเตี้ย ส่วนกระดงไม้เลื้อย (Overhang) จะต้องมียู

ผู้แทนบริษัท กระดงไม้เลื้อย (Overhang) หายไปเนื่องจากการตัดทอนดินลงครึ่งหนึ่ง นอกจากนี้
เนื่องจากที่ประชุมได้พิจารณาว่าแนวต้นไม้กับกินไป ทำให้แสงไม่มาโปร่งโล่ง อย่างไรก็ตามจาก
Section ต่าง ๆ จะเห็นว่ายังมีกระดงต้นไม้เลื้อย (Overhang) อยู่หลายแห่ง ขนาดของต้นไม้ใหญ่มี
ลำต้นขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 4 นิ้ว สูง 4 เมตร

ประธาน เห็นว่าต้นไม้เหล่านี้จะมีขนาดใหญ่กว่านี้

ผู้แทนบริษัท ได้มีระบบรดน้ำอัตโนมัติบริเวณทางเท้ากระดงเป็นที่ยอมรับ การทำบันได
เวียนหน้าห้างโรบินสัน มีข้อจำกัดเรื่องเขตทางของ กรุงเทพมหานคร และระยะห่างเพื่อความปลอดภัย
(clearance) ความสูง 5 เมตร สำหรับรถในถนน

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

เลขานุการ ขอทราบอายุการใช้งานของกำแพงกันเสียงแบบใสและการดูแลรักษา

ผู้แทนบริษัท กำแพงกันเสียงแบบใสมีอายุใช้งานราว 6-10 ปี จะหมดความใสต้องเปลี่ยนใหม่แต่
บริษัทฯ จะรับผิดชอบในการดูแลรักษาตลอดอายุของการสัมปทานให้โครงการ (ระยะเวลา 30 ปี)
สำหรับกรณีการทำเสาเข็ม (cantilever) แทนบริเวณที่มีเสาตอม่อถนน จะส่งผลถึงขนาดเสาที่
ใหญ่ขึ้นและแนวทางคนเดินซึ่งเบียดกับคาน้ำราง ฯลฯ จะต้องลดลงจาก 3 เมตร เหลือ 2.50 เมตร ใน
จุดที่เบียดกับคาน้ำราง

ผอ. กองอนุรักษ์ หากใช้ทางเลือกทำเสาเข็ม การลดขนาดทางเดินเหลือ 2.50 เมตร ในจุดที่เบียด
กับคาน้ำรางไม่เป็นปัญหา นอกจากนี้ยังสามารถเจรจาต่อรองกับเจ้าของที่ดินที่เบียดทางเดินได้ การทำ
โครงสร้างแบบคาน้ำราง น่าจะเป็นทางเลือกสุดท้าย การทำเสาเข็มจะมีความกลมกลืนกับโครงสร้าง
แนวเดิม และแก้ปัญหาจราจรได้ทั้งหมด

JUL-97 15:18

P. 04

6

เสนอทางเลือกการใช้เสาดานรูปตัวยูกว่า ซึ่งจะกระทบในส่วนของการจราจร แล้วยังเป็นการเชื่อมแบบเดียวกับประจักษ์ ส่วนการใช้เสาดานที่มีข้อจำกัดระยะขึ้นได้ไม่เกิน 3 เมตร ซึ่งไม่สามารถรับแนวเส้นทาง (alignment) ของแนวรถไฟฟ้าได้ จะเกิดปัญหา แร่ค (deflection) ซึ่งโครงการรถลอยฟ้าจะคำนึงถึงความมั่นคงปลอดภัยสูงเป็นหลัก อย่างไรก็ตามเสาดานถนนต้นสุดท้ายก็เป็นเสาดานที่ขึ้นแฉกเล็กน้อยอยู่แล้ว

ขอ ถอนข้อคิดเห็น เสนอการขยับเสาดานถนนมาผนวกกับทางเท้าริมถนนแล้วขึ้นแฉก (cantilever) คานออกไปรับทางรถไฟฟ้า

การผนวกทางเท้าในหัวโค้งจะทำให้แนวตั้งของรถยนต์ต้องถูกเบนนีการ Weave กัน เพราะถนนขยับจะต้องทำการหักพวงมาดกลับปอกกลับมา (reverse curve)

ประมาณ โดยหลักการที่ประชุมให้ใช้เสาดานแบบกรอบตัวยูกว่า (Portal Frame) แต่ในทางสถาปัตยกรรม บริษัทฯ จะต้องไปปรับปรุงรายละเอียดการออกแบบ ให้มีความกลมกลืนกับอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิเพื่อให้ดูสวยงามมากขึ้น รวมทั้งขอให้ทบทวน ให้ความสำคัญต่อปัญหาผลกระทบของสายตาดูจากป้ายโฆษณาต่าง ๆ บริเวณอนุสาวรีย์ชัยฯ จึงขอให้พิจารณาเรื่องป้ายโฆษณาด้วย ส่วนในเรื่องรายละเอียดอื่น ๆ ให้ดำเนินการศึกษาด้วย

ผู้แทน กรุงเทพมหานคร รับว่าจะคำนึงถึงผลกระทบนี้และรับไปดำเนินการ

เนื่องจากเร่งรัดโครงการ จึงขอดำเนินการลงเสาเข็มทำโครงสร้างทันที

ประมาณ คงจะเป็นการก่อสร้างแบบรวบรัด (Fast Track) แต่ก็ไม่มีข้อขัดข้อง

มติที่ประชุม คณะกรรมการฯ เห็นควรให้บริษัทฯ ดำเนินการลงเสาเข็มโครงสร้างได้ และให้บริษัทฯ ดำเนินการในส่วนรายละเอียดในประเด็นดังต่อไปนี้

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

97-07-01 03:02 PM

DTU-OF ENV-IMPACT

หน้า 9

7

5. ให้บริษัทฯ พิจารณาการทาสีบันไดเวียนขึ้นสะพานลอยทางเดินยกระดับข้ามถนน
6. ให้บริษัทฯ ใช้ระบบโครงสร้างแบบกรอบสี่เหลี่ยม (Portal Frame) ในจุดที่เกยท่า
เสากลางถนน โดยให้ทำรายละเอียดทางสถาปัตยกรรมให้มีรูปทรงสวยงามที่เหมาะสม เพื่อคณะกรรมการพิจารณา

ปิดประชุมเวลา 12.00 น.

ผู้บันทึกรายงานการประชุม

ผู้ตรวจรายงานการประชุม

TRANSLATION

EXTREMELY URGENT

Ref. 0215.6/2261

MOI

17 July 1995

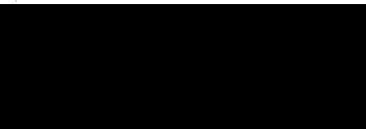
Subject : Cabinet's resolution on EIA Report for the extension of BTS
Attn. : City Clerk
Attachment : copy of Office of Secretary to the Cabinet's Extremely Urgent
letter ref. 0202/7209 dated 4 July 1995

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

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

Details are being attached.

Yf,




มติที่ประชุมคณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อพิจารณาผลกระทบต่อนิคมอุตสาหกรรมบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ครั้งที่ 1/2560 วันที่ 18 มีนาคม 2560

มติที่ประชุม คณะกรรมการฯ เห็นควรให้บริษัทฯ ดำเนินการลงเสาเข็มโครงสร้างได้ และให้บริษัทฯ ดำเนินการในส่วนรายละเอียดในประเด็นดังต่อไปนี้

1. ให้บริษัทฯ จัดทำรายละเอียดความเสียหายทางสถาปัตยกรรมให้กลมกลืนกับ อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เพื่อคณะกรรมการฯ พิจารณา
2. ให้บริษัทฯ พิจารณาศึกษาต้นไม้ที่จะนำมาใช้สำหรับโครงการบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิให้เหมาะสม
3. ให้บริษัทฯ ใช้กำแพงกันเสียงชนิดใสบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ
4. ให้บริษัทฯ ปรับบันไดทางขึ้นสะพานลอยให้อยู่คนละด้านจากถนน
5. ให้บริษัทฯ พิจารณาการทำบันไดเวียนขึ้นสะพานลอยทางเดินยกระดับข้ามถนน
6. ให้บริษัทฯ ใช้ระบบโครงสร้างแบบกรอบค้ำชูกว่า (Portal Frame) ในจุดที่เสาทำเสากลางถนน โดยให้ทำรายละเอียดทางสถาปัตยกรรมให้มีรูปทรงสวยงามที่เหมาะสม เพื่อคณะกรรมการฯ พิจารณา

10:23
๓๖๖๒ ๓๒๖๐๔๖๔
๒๕๐๐๒



ที่ วว ๐๘๐๒/ 6463

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

BTS.Ref.No.0104.0700.0059

30 เมษายน 2540

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ส่วนรองนนทบุรี - สีลม)

เรียน [REDACTED]

อ้างถึง หนังสือกรุงเทพมหานคร ที่ [REDACTED] ลงวันที่ 16 ตุลาคม 2539

ตามหนังสือที่อ้างถึง กรุงเทพมหานครได้แจ้งว่า บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ส่งข้อมูลเพิ่มเติมของรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ส่วนรองนนทบุรี - สีลม) ให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมพิจารณาพิจารณาความละเอียดถี่ถ้วนแล้ว นั้น

กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อมได้พิจารณาเสนอความเห็นให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พิจารณาในการประชุมครั้งที่ 3/2540 เมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2540 ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้มีมติดังนี้

/บดี...

RECEIVED

02 MAY 1997

10:24

0682 3260484

สายปรี

- 2 -

มติ เห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ส่วนรองนนทบุรี - สาทร) โดยให้บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด และกรุงเทพมหานครต้องปฏิบัติ ดังนี้

1. ต้องปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบและมาตรการติดตามตรวจสอบที่เสนอไว้ในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด

2. ต้องปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดเพิ่มเติม รวม 7 ข้อ ดังนี้

2.1 ให้บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด ปฏิบัติตามฉีดยาเคมีในการจัดการระบบการจราจรทางบก เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2569 เรื่อง แนวทางลดปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการก่อสร้างโครงการคมนาคมขนส่งทางบก บนถนนปัจจุบันหรือผ่านชุมชน

2.2 ในการก่อสร้างให้บริษัทฯ สร้างรั้วกั้นติดพื้นสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร และให้ใช้ผลิตภัณฑ์ประเภท dust suppressant เพื่อลดปัญหาการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นในระหว่างทำการก่อสร้าง

2.3 ในเรื่องของความสะดวกในการจราจรระหว่างการก่อสร้าง ให้บริษัทฯ และกรุงเทพมหานครประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จัดเตรียมงบประมาณและผู้รับผิดชอบในเรื่องของการปรับและบำรุงรักษาพื้นผิวถนนให้อยู่ในลักษณะเดิม ตลอดจนปฏิบัติตามข้อกำหนดของคณะกรรมการประสานสาขารูปโภคด้วย

2.4 เมื่อจะมีการก่อสร้างสถานีที่ 4 (ในอนาคต) ให้บริษัทฯ เสนอให้สำนักงานโยธาและแผนสิ่งแวดล้อม พิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของตำแหน่งสถานีก่อนดำเนินการก่อสร้างด้วย

2.5 ในการติดตามตรวจสอบทั้งในช่วงการก่อสร้างและช่วงดำเนินการ ควรให้หน่วยงานกลาง (Third Party) ซึ่งได้รับการยอมรับจากหน่วยงานราชการ เป็นผู้ดำเนินการ และเสนอแผนการติดตามตรวจสอบและรายงานผลให้กรุงเทพมหานคร และสำนักงานโยธาและแผนสิ่งแวดล้อมทราบด้วย.

/2.6...

0862 3260484

๒๖๐๔

- 3 -

2.6 ให้มีการประชาสัมพันธ์และให้ข้อมูลที่ชัดเจนในบริเวณตำแหน่งการ
สร้างสถานี เพื่อสร้างความเข้าใจของชุมชนที่อยู่บริเวณโครงการ

2.7 ให้หลีกเลี่ยงการสร้างสถานีในตำแหน่งที่ใกล้โรงเรียนและโรงพยาบาล

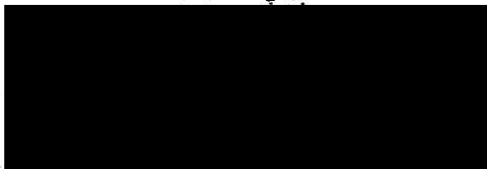
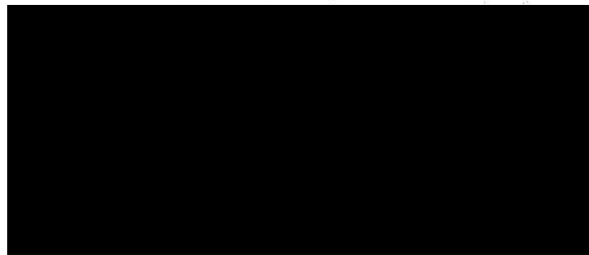
3. ให้กรุงเทพมหานครรับข้อสังเกตของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติไป
พิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย ดังนี้

3.1 คลองผ่องมนต์ และคลองสาคร เป็นคลองที่จะต้องอนุรักษ์ตามมิ
ลحةรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2510 เพื่อให้เป็นทางระบายน้ำฝน และเพื่อความ
สวยงามของบ้านเมือง การดำเนินการก่อสร้างใด ๆ บนคลองดังกล่าวจะต้องได้รับความ
เห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีด้วย

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

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในเรื่องดังกล่าว
และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



ภาคผนวกที่ 1-2

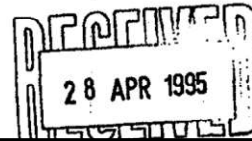
ผลการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ช่วงต่อขยาย)

28/04 '95 15:03 2467847
28 APR-95 FRI, 11:21 OEPP

PLANNING DIV. PWD

2794765

001
P.02



27 เมษายน 2538

เรื่อง ผลการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชน
กรุงเทพมหานคร (ช่วงคลองเตย)

เรียน

อ้างถึง หนังสือกล่าวว่าการกรุงเทพมหานคร ที่ ลงวันที่ 23 มีนาคม 2538

สิ่งที่ส่งมาด้วย ผลการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชน
กรุงเทพมหานคร (ช่วงคลองเตย)

ตามที่หนังสืออ้างถึง กรุงเทพมหานครได้จัดส่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ช่วงคลองเตย) ให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม
พิจารณา ตามความละเอียดแจ้งแล้วนั้น

สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม ได้พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ช่วงคลองเตย) แล้วว่าผลการประชุมคณะกรรมการ
ผู้ชำนาญการพิจารณาโครงการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐาน ครั้งที่
4/2538 วันที่ 18 เมษายน 2538 ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้มีมติให้กรุงเทพมหานครเสนอข้อมูลเพิ่มเติม
ในบางประเด็น ดังเช่น ด้านเสียง, ทัศนียภาพ, การระบายอากาศ เป็นต้น รายละเอียดปรากฏดังสิ่ง
ที่ส่งมาด้วย และสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมเสนอรายละเอียดเพิ่มเติมดังกล่าว และสำนักงาน
จัดให้มีการพิจารณาถึงกล่าวโดยเร็วต่อไป

OFF. REV. 2/5/85.

28/04 '95 15:04 2487947
28-APR-95 FRI 11:22 OEPP

PLANNING DIV. PWD
2794765

002
P. 05

สิ่งที่ส่งมาด้วย

ผลการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ช่วงต่อขยาย)

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

1. ให้เสนอข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อเปรียบเทียบการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้า
ช่วงผ่านอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ซึ่งเป็นสถานที่ที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ ระหว่างระบบใต้ดินและระบบลอยฟ้า
ทั้งนี้ต้องเสนอประเด็นทางด้านเทคนิค, จบประมาณ, ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อมูลที่เกี่ยวข้อง
รวมทั้งข้อมูลสนับสนุนให้ชัดเจน
2. ให้เสนอข้อมูลเพิ่มเติมให้ชัดเจนสำหรับการก่อสร้างโครงการบริเวณสะพานลอยข้าม
สี่แยกสะพานควาย โดยจะต้องคำนึงถึงผลกระทบต่อการจราจร และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโดยรอบ
รวมทั้งต้องส่งรูปแบบการก่อสร้างโครงการบริเวณดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมพิจารณา
3. ให้ติดตั้งกำแพงกั้นเสียงชนิดดูดกลืนเสียง (Absorptive type of Noise Barriers) หรือชนิดสะท้อนเสียง (Reflective type of Noise Barriers) ที่เหมาะสมสำหรับ
มาตรการการลดเสียงของกำแพงกั้นเสียงที่เหมาะสมซึ่งต้องไม่น้อยกว่า 1.0 เมตร บนโครงสร้างของ
โครงการ ทั้งนี้ต้องเสนอข้อมูลเพิ่มเติมให้ชัดเจนว่าช่วงบริเวณใดที่จะต้องติดตั้งกำแพงกั้นเสียงชนิด
ดังกล่าว รวมทั้งจะต้องดำเนินการบวกลบคูณหารเสียงบริเวณที่สถานีรับส่งผู้โดยสาร เพื่อป้องกันเสียงจาก
รถยนต์ที่วิ่งอยู่ด้านล่างสะท้อนส่งผลกระทบต่อชุมชนที่อยู่ข้างเคียง

นอกจากนี้จะต้องเสนอวิธีการบำรุงดูแลรักษาและการตรวจสอบสำหรับ synthetic rubber
บนรางที่ใช้เพื่อลดเสียงด้วย

4. ให้เสนอข้อมูลเพิ่มเติมสำหรับพัฒนาระบบอากาศ 4 ตัว บริเวณใต้สถานีรับ - ส่ง
ผู้โดยสาร แต่สถานีนี้ จะสามารถระบายอากาศได้เพียงพอหรือไม่ ขึ้นอยู่กับกำลังของพัดลมระบาย
อากาศ ปริมาณลมที่ถูกระบายออกสู่ภายนอก ตลอดจนประเมินปริมาณของมลพิษบริเวณใต้สถานี เมื่อ
ติดตั้งพัดลมดูดอากาศแล้ว รวมทั้งปริมาณแสงที่อาคารบ้านเรือนของประชาชนที่อยู่ติดถนนใต้สถานี
จะได้รับ อย่างไรก็ตาม เห็นควรติดตั้งจอภาพ (Monitor) แสดงข้อมูลปริมาณมลพิษบริเวณใต้สถานี
บริเวณที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบสูงให้ประชาชนทราบด้วย

28/04 '95 15:05 2407947
28-APR-95 FRI 11:23 DEFP

PLANNING DIV. PWD
2794765

0003
P.04

- 2 -

5. ให้เสนอข้อมูลชี้แจงเงินสำหรับการเพิ่มทัศนียภาพที่สภาพแวดล้อม โดยสมควรออกแบบให้ใช้ไม้ประดับหรือต้นไม้ที่เห็นสมควรเพื่อบดบังหรือลดผลกระทบจากความขัดแย้งทางสายตาระหว่างโครงสร้างของโครงการกับสภาพแวดล้อม (Visual Impact) โดยรอบสำหรับในส่วนโครงการที่ทำการก่อสร้างระบบลอยฟ้า

6. จะต้องเสนอมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศและเสียง ตลอดจนพารามิเตอร์อื่น ๆ โดยจะต้องระบุสถานที่, วิธีการดำเนินการชี้แจง

7. สำหรับแผนงานด้านการคมนาคมขนส่งหรือการจราจรในขณะที่ก่อสร้างจะต้องให้สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกเห็นชอบก่อนดำเนินการ

8. จะต้องเสนอข้อมูลเพิ่มเติมชี้แจงสำหรับการปรับปรุงระบบภายในบริเวณโรงซ่อมบำรุง ตลอดจนประเมินปริมาณการเกิดขึ้นของของเสียต่าง ๆ และเสนอวิธีการกำจัดของเสีย ดังเช่น น้ำเสีย ขยะมูลฝอย เป็นต้น ทั้งภายในบริเวณโรงซ่อมบำรุงและบริเวณสถานีรับ-ส่ง ผู้โดยสาร