

บทที่ 4

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและ
แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ
มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 4

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 พบว่า โครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด ตามที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งผ่านความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) โดยสามารถสรุปผลการปฏิบัติได้ดังนี้

4.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต อย่างครบถ้วนรายละเอียด แสดงในบทที่ 2

4.2 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ คุณภาพอากาศในบรรยากาศ ระดับเสียงโดยทั่วไป ความสั่นสะเทือน อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน และเศรษฐกิจและสังคม ในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 สามารถสรุปรายละเอียดได้ดังนี้

1) ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศ

จากการดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ได้แก่ ฝุ่นละอองรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (TSP) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (PM_{10}) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ระหว่างวันที่ 31 สิงหาคม-3 กันยายน พ.ศ. 2566 และระหว่างวันที่ วันที่ 28 พฤศจิกายน-1 ธันวาคม พ.ศ. 2566 จำนวน 6 สถานี ได้แก่ บริเวณสถานีพญาไท (หลังโรงพยาบาลเดชาเดิม) บริเวณมหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต บริเวณชุมชนหลังวัดลานบุญ บริเวณวัดอุทัยธาราม บริเวณโรงพยาบาลบูรฉัตรไชยากร (รพ.รถไฟเดิม) และบริเวณชุมชนโรงซ่อมบำรุง รฟฟท. ทั้งนี้ เมื่อนำผลการติดตามตรวจสอบมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 ที่กำหนดให้ปริมาณฝุ่นละอองรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (TSP) มีค่าไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (PM_{10}) มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน และประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่า

ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน พบว่า ทุกสถานีติดตามตรวจสอบมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดทั้งหมด เมื่อนำผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศมาเปรียบเทียบกับข้อมูลในระยะดำเนินการ (ปี 2561-2566) พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าขึ้น-ลงไม่แน่นอน และมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดทั้งหมด

2) ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

จากการดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ได้แก่ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq, 24 \text{ hours}}$) ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq, 1 \text{ hour}}$) ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) ระหว่างวันที่ 31 สิงหาคม-3 กันยายน พ.ศ. 2566 และระหว่างวันที่ 28 พฤศจิกายน-1 ธันวาคม พ.ศ. 2566 จำนวน 6 สถานี ได้แก่ บริเวณสถานีพญาไท (หลังโรงพยาบาลเดชาเดิม) บริเวณมหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต บริเวณชุมชนหลังวัดลานบุญ บริเวณวัดอุทัยธาราม บริเวณโรงพยาบาลบุนนาค (รพ.รถไฟเดิม) และบริเวณชุมชนโรงซ่อมบำรุง รฟท. ทั้งนี้ เมื่อนำผลการติดตามตรวจสอบมาเทียบกับมาตรฐานระดับเสียงทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq, 24 \text{ hours}}$) มีค่าไม่เกิน 70.0 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าไม่เกิน 115.0 เดซิเบลเอ พบว่า ทุกสถานีติดตามตรวจสอบมีค่าอยู่ในเกณฑ์ตามมาตรฐานที่กำหนดทั้งหมด สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq, 1 \text{ hour}}$) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) ปัจจุบันยังไม่มีกำหนดมาตรฐานเพื่อการควบคุม เมื่อพิจารณาผลการติดตามตรวจสอบเปรียบเทียบกับข้อมูลในระยะดำเนินการ (ปี 2561-2566) พบว่า ทุกสถานีติดตามตรวจสอบมีแนวโน้มไม่แตกต่างกัน

3) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน

จากการดำเนินการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ประกอบด้วย ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) และความถี่ (Frequency) ระหว่างวันที่ 31 สิงหาคม-3 กันยายน พ.ศ. 2566 จำนวน 6 สถานี ได้แก่ บริเวณสถานีพญาไท (หลังโรงพยาบาลเดชาเดิม) บริเวณมหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต บริเวณชุมชนหลังวัดลานบุญ บริเวณวัดอุทัยธาราม บริเวณโรงพยาบาลบุนนาค (รพ.รถไฟเดิม) และบริเวณชุมชนโรงซ่อมบำรุง รฟท. ทั้งนี้ เมื่อนำผลการติดตามตรวจสอบมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนพิเศษ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน 2553 (อาคารประเภทที่ 2 และอาคารประเภทที่ 3) พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์ตามมาตรฐานที่กำหนดทั้งหมด ความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้อยู่ในระดับที่ไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคาร เมื่อนำผลการติดตามตรวจสอบความเร็วของอนุภาคและความถี่ มาเปรียบเทียบกับข้อมูลในระยะดำเนินการ (ปี 2561-2566) พบว่า ทุกสถานีติดตามตรวจสอบมีแนวโน้มไม่แตกต่างกันและมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดทั้งหมด

4) ผลการติดตามตรวจสอบอุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน

จากการดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ได้แก่ ความลึก ความเป็นกรด-ด่าง (pH) อุณหภูมิ (Temperature) ออกซิเจนละลาย (DO) บีโอดี (BOD) ของแข็งแขวนลอย (Suspended Solids) น้ำมันและไขมัน (Oil and Grease) และโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (TCB) วันที่ 24 ตุลาคม พ.ศ. 2566 จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บริเวณคลองทับช้างล่าง บริเวณคลองสอง และบริเวณคลองประเวศบุรีรมย์ ทั้งนี้ เมื่อนำผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่ 3 หมายถึง แหล่งน้ำที่ได้น้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการ

อุปโภคและบริโภค โดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และเพื่อการเกษตรตามมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนที่ 16 ง วันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2537 พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ยกเว้น ค่าออกซิเจนละลาย (DO) บีโอดี (BOD) และโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (TCB) เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในระยะดำเนินการ (ปี 2561-2566) ประกอบด้วย ค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) ออกซิเจนละลาย (DO) บีโอดี (BOD) และโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (TCB) พบว่า บริเวณคลองทับช้างล่าง บริเวณคลองสอง และบริเวณคลองประเวศบุรีรมย์ โดยส่วนใหญ่บีโอดี (BOD) และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (TCB) ของทุกสถานที่ที่ติดตามตรวจสอบมีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด รองลงมาคือ ออกซิเจนละลาย (DO) ซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่เนื่องมาจากบริเวณที่ติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินอยู่ติดกับชุมชน จึงเป็นแหล่งรับน้ำทิ้งจากชุมชนที่ยังไม่ผ่านกระบวนการบำบัดน้ำเสีย อีกทั้งกิจกรรมของโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไม่มีการปล่อยน้ำเสียลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ

5) ผลการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจและสังคม

จากการสำรวจข้อมูลด้านสภาพเศรษฐกิจและสังคม เพื่อติดตามตรวจสอบด้านทัศนคติและความคิดเห็นของประชาชนที่อยู่โดยรอบแนวขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในระยะดำเนินการ ปีละ 1 ครั้ง ดำเนินการสำรวจเมื่อวันที่ 9 ตุลาคม พ.ศ. 2566 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินงานของโครงการฯ ได้แก่ ปัญหาการจราจรหนาแน่นขึ้น คิดเป็นร้อยละ 7.62 โดยส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบในระดับน้อย คิดเป็นร้อยละ 62.50 รองลงมาคือ ปัญหามลภาวะทางอากาศ เสียงดังรบกวน และความสั่นสะเทือน คิดเป็นร้อยละ 3.81 ในสัดส่วนที่เท่ากัน ปัญหามลภาวะทางอากาศส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบในระดับน้อย คิดเป็นร้อยละ 75.00 สำหรับปัญหาเสียงดังรบกวน และความสั่นสะเทือนส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบในระดับน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 50.00 และ 75.00 ตามลำดับ สำหรับผลประโยชน์ที่ได้รับจากการดำเนินโครงการฯ ได้แก่ เศรษฐกิจโดยรวมของชุมชนดีขึ้น คิดเป็นร้อยละ 25.71 โดยส่วนใหญ่ได้รับผลประโยชน์ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 66.67 รองลงมามีการพัฒนากระบวนการของชุมชนดีขึ้น คิดเป็นร้อยละ 16.19 โดยส่วนใหญ่ได้รับผลประโยชน์ในระดับน้อย คิดเป็นร้อยละ 58.82 โครงการฯ ส่งผลให้สร้างความเจริญมาสู่ชุมชน การค้าขายของร้านค้าปลีกและธุรกิจบริการต่างๆดีขึ้น และประชาชนในพื้นที่มีงานทำมากขึ้น คิดเป็นร้อยละ 2.86 ในสัดส่วนที่เท่ากัน โดยส่วนใหญ่ได้รับผลประโยชน์ในระดับน้อย คิดเป็นร้อยละ 66.67, 66.67 และ 100.00 ตามลำดับ อีกทั้งลดปัญหาการติดขัดของการจราจร คิดเป็นร้อยละ 2.86 โดยได้รับผลประโยชน์ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 66.67 สำหรับข้อเสนอแนะอื่นๆ เกี่ยวกับโครงการฯ ได้แก่ ทางเดินขึ้นสถานีไม่สะดวก และอากาศบริเวณภายในสถานีไม่ปลอดโปร่ง เป็นต้น