

บทที่ 4

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและ
แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ
มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 4

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ระยะดำเนินการ) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2567 พบว่า โครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด ตามที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งผ่านความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) โดยสามารถสรุปผลการปฏิบัติได้ดังนี้

4.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต อย่างครบถ้วนรายละเอียดแสดงในบทที่ 2

4.2 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ คุณภาพอากาศในบรรยากาศ ระดับเสียงโดยทั่วไป ความสั่นสะเทือน อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน และเศรษฐกิจและสังคม ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2567 สามารถสรุปรายละเอียดได้ดังนี้

1) ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศ

จากการดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ได้แก่ ฝุ่นละอองรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (TSP) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (PM_{10}) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 14-17 พฤษภาคม พ.ศ. 2567 จำนวน 6 สถานี ได้แก่ บริเวณสถานีพญาไท (หลังโรงพยาบาล เดชาเดิม) บริเวณมหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต บริเวณชุมชนหลังวัดลานบุญ บริเวณวัดอุทัยธาราม บริเวณโรงพยาบาล บุรฉัตรไชยากร (รพ.รถไฟเดิม) และบริเวณชุมชนโรงซ่อมบำรุง ร.ฟ.ท. (รฟพท.) ทั้งนี้ เมื่อนำผลการติดตามตรวจสอบมา เปรียบเทียบกับมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐาน คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 ที่กำหนดให้ปริมาณฝุ่นละอองรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (TSP) มีค่าไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และปริมาณ ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (PM_{10}) มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ประกาศคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราช กิจจานุเบกษา 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 กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์

ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน พบว่า ทุกสถานีติดตามตรวจสอบ มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดทั้งหมด เมื่อนำผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศมาเปรียบเทียบกับ ข้อมูลในระยะดำเนินการ (ปี 2561-2567) พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าขึ้น-ลงไม่แน่นอน และมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ทั้งหมด

2) ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

จากการดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ได้แก่ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 14-17 พฤษภาคม พ.ศ. 2567 จำนวน 6 สถานี ได้แก่ บริเวณสถานีพญาไท (หลังโรงพยาบาลเดชาเดิม) บริเวณมหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต บริเวณชุมชนหลังวัดลานบุญ บริเวณวัดอุทัยธาราม บริเวณโรงพยาบาลบุรฉัตรไชยากร (รพ.รถไฟเดิม) และบริเวณชุมชนโรงซ่อมบำรุง ร.ฟ.ท. (รฟฟท.) ทั้งนี้ เมื่อนำผลการติดตามตรวจสอบมาเทียบกับมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) มีค่าไม่เกิน 70.0 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าไม่เกิน 115.0 เดซิเบลเอ พบว่า ทุกสถานีติดตามตรวจสอบ มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดทั้งหมด สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) ปัจจุบันยังไม่มีกำหนดมาตรฐานเพื่อการควบคุม เมื่อพิจารณาผลการติดตามตรวจสอบเปรียบเทียบกับข้อมูลในระยะดำเนินการ (ปี 2561-2567) พบว่า ทุกสถานีติดตามตรวจสอบมีแนวโน้มไม่แตกต่างกัน

3) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน

โครงการมีแผนจะดำเนินการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ประกอบด้วย ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) และความถี่ (Frequency) ในเดือนกันยายน พ.ศ. 2567 จำนวน 6 สถานี ได้แก่ บริเวณสถานีพญาไท (หลังโรงพยาบาลเดชาเดิม) บริเวณมหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต บริเวณชุมชนหลังวัดลานบุญ บริเวณวัดอุทัยธาราม บริเวณโรงพยาบาลบุรฉัตรไชยากร (รพ.รถไฟเดิม) และบริเวณชุมชนโรงซ่อมบำรุง ร.ฟ.ท. (รฟฟท.) และจะนำเสนอผลการดำเนินงาน ในรายงานฉบับถัดไป

4) ผลการติดตามตรวจสอบอุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน

โครงการมีแผนจะดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ได้แก่ ความลึก ความเป็นกรด-ด่าง (pH) อุณหภูมิ (Temperature) ออกซิเจนละลาย (DO) บีโอดี (BOD) ของแข็งแขวนลอย (Suspended Solids) น้ำมันและไขมัน (Oil and Grease) และโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (TCB) ในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2567 จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บริเวณคลองทับช้างล่าง บริเวณคลองสอง และบริเวณคลองประเวศบุรีรมย์ และจะนำเสนอผลการดำเนินงานในรายงานฉบับถัดไป

5) ผลการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจและสังคม

โครงการมีแผนจะดำเนินการสำรวจข้อมูลด้านสภาพเศรษฐกิจและสังคม เพื่อติดตามตรวจสอบด้านทัศนคติและความ คิดเห็นของประชาชนที่อยู่โดยรอบแนวขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในระยะดำเนินการ ปีละ 1 ครั้ง ในเดือน สิงหาคม พ.ศ. 2567 และจะนำเสนอผลการดำเนินงานในรายงานฉบับถัดไป