

ภาคผนวกที่ 1

จดหมายมติคณะรัฐมนตรีเห็นชอบรายงาน

ภาคผนวกที่ 1-1

มติคณะรัฐมนตรี เรื่องรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ช่วงต่อขยาย)

17/07/95

15:25

CABINET RESOLUTION

๒๒๓

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. สำหรับการดำเนินการก่อสร้างรถไฟฟ้าบีทีเอสที่ผ่านอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ให้ยังคงเป็นไปตามสัญญาสัมปทานเดิม โดยสร้างรถไฟฟ้ายกระดับ

3. อนุมัติให้แต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อพิจารณาผลกระทบต่อนโยบายบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ การออกแบบและปรับปรุงรูปแบบสถาปัตยกรรมของโครงสร้าง ให้มีลักษณะสถาปัตยกรรมที่กลมกลืนกับอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ โดยมอบให้กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม รับไปพิจารณาองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการต่อไป รายละเอียดปรากฏตามเอกสารที่ส่งมาพร้อมนี้

จึงเรียนมาเพื่อทราบ และประกอบการพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

17/07/95

15:06

003

- 2 -

3. อนุมัติให้แต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อพิจารณาผลกระทบต่อนิคมอุตสาหกรรม
อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ การออกแบบและปรับปรุงรูปแบบสถาปัตยกรรมของโครงสร้าง ให้มีลักษณะสถาปัตยกรรม
ที่กลมกลืนกับอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ โดยมอบให้กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม รับไป
พิจารณาองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการต่อไป

จึงเรียนยันทมา

ขอแสดงความนับถือ



๑๕๓๐๕

๑๕๓๐๕

ผ่านที่สด



15 มิถุนายน 2538

เรื่อง รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ช่วงต่อขยาย)

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

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

ตามที่กรุงเทพมหานครได้จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ช่วงต่อขยาย) รายละเอียดตามที่ส่งมาด้วย ซึ่งจัดทำรายงานโดย โครงการสหประชาชาติ 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 เขิงสะพานตากสินฝั่งกรุงเทพมหานคร

2/ 1.2

-2-

1.2 ถนนสุขุมวิท จากซอย 71 ถึง สุขุมวิทซอย 81

1.3 ถนนพหลโยธินจากสถานีโทรทัศน์สีกองทัพบกช่อง 5 ถึง สถานีขนส่งสายเหนือ (ตลาดหมอชิต) ยกเว้นบริเวณสี่แยกสะพานควาย เห็นสมควรให้ปรับปรุงรูปแบบของการก่อสร้างเพื่อไม่ให้พื้นที่ผิวจราจรต้องลดน้อยลงกว่าในปัจจุบัน

2. ในการดำเนินการก่อสร้างรถไฟฟ้าบริเวณที่ผ่านอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ซึ่งมีความสำคัญเนื่องจากเป็นอนุสรณ์เกิดทุนเกียรติคุณความดีของผู้กล้าหาญที่สละชีพเพื่อชาติ ในเหตุการณ์กรณีพิพาทอินโดจีนกับฝรั่งเศส ซึ่งอนุชนรุ่นหลังควรจดจำไว้ สามารถดำเนินการได้ 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]
- ค่าจัดหาที่ดินเพื่อทดแทนผิวจราจรที่เสียไปประมาณ [REDACTED]

3/ ซึ่งรัฐบาล.....

-3-

ซึ่งรัฐบาลจะต้องดำเนินการดังนี้

2.2.1 รัฐบาลต้องแก้ไขสัญญาสัมปทาน (เดิม) โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

2.2.2 จัดหาที่ดินใกล้เคียงบริเวณถนนพญาไท และถนนหลุยเซียนเพื่อ
นำมาให้เกิดผลกระทบต่อการจราจรที่ต้องสูญเสียไป

2.2.3 รัฐบาลต้องรับภาระในการจ่ายเงินชดเชยแก่บริษัท ระบบขนส่ง
มวลชนกรุงเทพ จำกัด สำหรับค่าก่อสร้างที่ต้องเพิ่มขึ้น ในช่วงที่ต้องสร้างลงที่ดิน

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาเห็นว่าในการแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิผูกพันกับสัญญาสัมปทานโครงการ
ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ซึ่งในเรื่องนี้เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาแนวทางเลือก
ในการสร้างรถไฟฟ้ายกระดับหรือรถไฟฟ้าใต้ดินบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

ดังนั้น กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม จึงขอเสนอความเห็นคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบในเรื่องของรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ช่วงต่อขยาย) ตามข้อ 1 และพิจารณาแนวทาง
เลือกกรณีที่ต้องสร้างรถไฟฟ้ายกระดับหรือรถไฟฟ้าใต้ดินบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

ลงนามและลงนาม

97-07-01 02:57 PM

DUPLICATE 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 ได้รื้อข้อเท็จจริงการประชุมคณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อพิจารณาผลกระทบต่อนักศึกษาบริเวณสถานีขั้วสมรภูมิ และคณะกรรมการฯ ได้มีมติที่ประชุมเพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติให้ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด ปรับปรุงชี้แจงรายละเอียดในสิ่งที่
มาด้วย 1 และ 2 เพื่อนำเสนอต่อที่ประชุมต่อไป ฝ่ายเลขานุการฯ ได้ขอไปยังกรุงเทพมหานคร
ประสานกับบริษัทฯ เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย

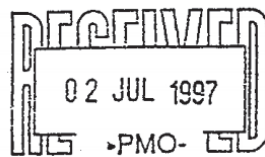
จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

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



ฝ่ายที่ 3



27-07-01 02:58 PM

DATE OF ENU IMPACT

Page 3

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1

รายงานการประชุม

คณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อพิจารณาผลกระทบต่อนิคมอุตสาหกรรมบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

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 สำนักงานโยธา กรุงเทพมหานคร
- ผู้แทนผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร
3. [REDACTED] กรรมการ
4. [REDACTED] กรรมการ
- ผู้แทนประธานสถาบันสิ่งแวดล้อมไทย
5. [REDACTED] กรรมการ
- นายกสมาคมธุรกิจไทย
6. [REDACTED] กรรมการ
- ผู้อำนวยการกองอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมธรรมชาติและศิลปกรรม
7. [REDACTED] กรรมการและเลขานุการ
- เจ้าหน้าที่สำนักงานโยธาและแผนสิ่งแวดล้อม
8. [REDACTED] กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
- เจ้าหน้าที่สำนักงานโยธาและแผนสิ่งแวดล้อม

กรรมการที่ไม่เข้าร่วมประชุมเนื่องจากติดภารกิจ

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

๑7-๐7-๐1 ๐2:58 PM

D:\U-OF-ENV-IMPACT

2

3. [REDACTED]
ผู้แทนคณะกรรมการภาครัฐ 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 เรื่องเพื่อพิจารณาขอแบบโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร บริเวณ
อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

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

PL-9T 15:15

P. 01

3

ปรับปรุงชี้แจงรายละเอียดในประเด็นต่าง ๆ เกี่ยวกับการแสดงภาพจำลองมุมมองภาพรวมของโครงการด้วยการจำลองภาพต่อเนื่อง (Simulation) การประยุกต์ใช้จากบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิมาใช้บริเวณโครงสร้างเพิ่มเติม การปรับลดขนาดโครงสร้างทางเดิน การพิจารณาใช้กำแพงกันเสียงชนิดโศ เพื่อลดความหนาของโครงสร้าง การลดตำแหน่งบันไดขึ้นลงให้พอเหมาะแก่การใช้งาน การจัดท่าที่หักหลบฝนบริเวณทางเดิน (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 โดยเสนอทางเลือกการวางแนวเสาบริเวณที่ได้วางเสาตามกล่องจราจร รูปแบบการใช้วัสดุภายในโครงสร้าง รูปแบบทางเดิน (Walk Way) ที่ลดขนาดลง การใช้วัสดุ Poly carbonate เป็นกำแพงกันเสียงชนิดโศ พร้อมเสนอกำแพงกันเสียงแบบ GRC (Glassfibre Reinforced Concrete) เป็นทางเลือกเพื่อปิดบังระบบไฟฟ้าที่รุงรัง การลดจำนวนบันไดขึ้น-ลง เหลือเพียง 9 จุด การทำหลังคาหลบฝนบนทางเดินจำนวน 2 จุด ความยาวจุดละ 12 เมตร และการจัดพื้นที่สีเขียวเพิ่มเติมด้วยการจัดแนวปลูกต้นไม้ใหญ่ เช่น ต้นเสลาตามแนวทางเท้าคนทางรถไฟรอบนอก

ผู้แทนกรุงเทพมหานคร จำนวนห้องน้ำที่ กรุงเทพมหานคร ได้จัดไว้ในบริเวณนั้นมีความเพียงพอแล้ว ในเรื่องของแบบที่บริษัทฯ ปรับเสนอมาเห็นว่าพื้นที่สีเขียวเพิ่มขึ้น แต่ในเรื่องของโครงสร้างที่ยังมีปัญหาทางต้องพิจารณาร่วมกันต่อไป

ประธาน ขอให้บันทึกไว้ในรายงานการประชุมว่า คณะกรรมการฯ ให้ดำเนินการ

1. มีความต้องการเพิ่มพื้นที่สีเขียวในบริเวณอนุสาวรีย์ฯ
2. ต้องแจ้ง ตร. ขอให้สำนันโยบายลดความคับคั่งของบริการรถประจำทางในบริเวณนี้

บริษัท ได้ปรับแบบให้ดีขึ้น แต่น่าจะเพิ่มสีเขียวได้มากกว่านี้ โดย
ควรจะพิจารณาค้นไม้บังเสา

UL-97 15:16

P-02

4

ประชุม ได้เสริมว่าการใช้ต้นไม้ขึ้นต้นใบคดตลอดปีในการบังเสา ในส่วนล่างให้เพิ่มไม้พุ่มโดย เฉพาะรอบๆ เสา การใช้ไม้เลื้อยยังไม่แน่ใจผลเสีย ตามแบบที่บริษัทฯ ปรับเสนอมาโดยรวม คีชีน คงมีปัญหาเรื่องเสาซึ่งต้องพิจารณาต่อไป วัสดุกันเสียงที่บริษัทฯ เสนอแบบ GRC (Glass fibre Reinforced Concrete) แทนแบบกำแพงกันเสียงแบบโศโดยอ้างว่าใช้คบบังโครงข่านั้น บริษัทฯ คัดวางระบบเดินโครงข่ายสายไฟให้เรียบร้อยเพื่อให้ เหมาะสำหรับการใช้วัสดุกันเสียงแบบโศ พร้อมทั้งคอยรักษาความสะอาดและปรับเปลี่ยนอะไหล่ให้อยู่ในสภาพดีตลอดเวลา สำหรับการ ประยุกต์ใช้ตลาดคีชีน ชุบ (Kiosk) และที่รับเสาไฟใช้คอนกรีตแท่งลายก็พอ ไม่ต้องเป็นม้านั่งที่ กันเป็นช่องขึ้นมา (Masonry) ที่นั่งเป็นแบบเรียบจะสามารถใช้นั่งได้มากกว่า

ข้อใจว่า ส่วนของกระดางต้นไม้เลื้อยที่ยื่นออกมา (Overhang) หาย ไปหลังจากมีการปรับแบบให้ตลาดกระดาง (Overhang) ดังกล่าวจะต้องมีระบบท่อระบายน้ำพร้อม และต้องการทราบความสูงของต้นไม้

ประชุม เห็นควรให้คงกระดางไม้เลื้อย (Overhang) ไว้และให้ดูแลให้อยู่ในสภาพดีสวยงาม

ทางเลือกการวางแนวเสาบริเวณที่ได้วางเสาแถวกลางช่องจราจรนั้น แบบ ตัว ยูคว่า จะดีกว่าในแง่ทัศนียภาพ (Aesthetic) เพราะเป็นลักษณะ เช่นเดียวกับประตูชัย (Arch Portal Frame) ซึ่งต้องใช้งบประมาณมากขึ้น แต่ไม่แน่ใจว่าจะกระทบกับทางเข้าออกโรงพยาบาลราชวิถี อย่างไร การใช้ต้นไม้อาจเลือกตะแบกและอินทนิล

ผู้แทนมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ได้เสนอสนทนทรีเพื่อพิจารณา

ประชุม เห็นว่าการใช้ต้นไม้มีปัญหาในเรื่องการร่วงหล่น

สม ได้เสนอว่าบริเวณที่เสาแถวกลางถนน ควรแก้ไขโดยการ หักเสาเบี่ยงแล้วขึ้นคานออกไปรับทางรถไฟ สะพานคนเดินข้ามถนนด้านพญาไทซึ่งถูกเลื่อนไป ชิดสถานีรถไฟฝักรหลวงขาบันโคที่อยู่ด้านนอกเข้ามาอยู่ด้านใน ส่วนสะพานคนเดินข้ามอีกด้าน ของอนุสาวรีย์ไม่ควรเลื่อนข้ามคลองเข้ามา น่าจะลดสะพานคนเดินข้ามลงได้อีก 1 แห่ง คือ บริเวณ ถนนราชวิถี ซึ่งเป็นรูปตัวเอช โดยใช้ทางเดินใต้ทางรถไฟฝักรแทน เรื่องกำแพงกันเสียงใช้ชนิดโศ โดยจะต้องมีการออกแบบวางระบบเครื่องจักรกลต่าง ๆ (mechanical) ที่ไม่รบกวน ใ้เรื่องต้นไม้ยัง สามารถปลูกไม้พุ่มต่ำพวกการเวกด้านหลังที่นั่งผู้โดยสารได้โดยทำโครงไว้เพื่อให้ต้นไม้เกาะ

04-97 15:17

P. 03

5

ประธาน ขอให้นักศึกษาพิจารณาการใช้บันไดเวียนจะได้ไม่ยาวและกะ บันไดสะพานคนเดินข้ามด้าน ถนนพญาไทควรหลบเข้าไปตามที่ ผอ.กองอนุรักษ์ฯ เสนอ การเลือกชนิดของต้นไม้ควรปรึกษาผู้เชี่ยวชาญ โดยกำหนดชนิดตามขนาดสูง-กลางเตี้ย ส่วนกระดงไม้เกือย (Overhang) จะต้องมียู

ผู้แทนบริษัท กระดงไม้เกือย (Overhang) หายไปเนื่องจากอาคารติดถนนเดินลงที่หนึ่ง นอกจากนี้ เนื่องจากที่ประชุมได้พิจารณาว่าแนวต้นไม้ที่เกินไป ทำให้แสงไม่เบาโปร่งโล่ง อย่างไรก็ตามดูจาก Section ต่าง ๆ จะเห็นว่ายังมีกระดงต้นไม้เกือย (Overhang) อยู่หลายแห่ง ขนาดของต้นไม้ใหญ่มี ลำต้นขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 4 นิ้ว สูง 4 เมตร

ประธาน เห็นว่าต้นไม้จะมีขนาดใหญ่มากกว่านี้

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

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

เลขานุการ ขอรบกวนการใช้งานของกำแพงกันเสียงแบบใสและการดูแลรักษา

ผู้แทนบริษัท กำแพงกันเสียงแบบใสมีอายุใช้งานราว 6-10 ปี จะหมดความใสต้องเปลี่ยนใหม่แต่ บริษัทฯ จะรับผิดชอบในการดูแลรักษาตลอดอายุของการสัมปทานให้โครงการ (ระยะเวลา 30 ปี) สำหรับกรณีการทำเสาเข็ม (cantilever) แทนบริเวณที่มีเสากลางถนน จะส่งผลถึงขนาดเสาที่ใหญ่ขึ้นและแนวทางคนเดินซึ่งเบียดกับตึกแถวข้าง ๆ จะต้องลดลงจาก 3 เมตร เหลือ 2.50 เมตร ในจุดที่เบียดกับตึก

ผอ. กองอนุรักษ์ฯ หากใช้ทางเลือกทำเสาเข็ม การลดขนาดทางเดินเหลือ 2.50 เมตร ในจุดที่เบียดกับตึกแถวไม่เป็นปัญหา นอกจากนี้ยังสามารถเจรจาต่อรองกับเจ้าของตึกที่เบียดทางเดินได้ การทำ โครงสร้างแบบค้ำยัน น่าจะเป็นทางเลือกสุดท้าย การทำเสาเข็มจะมีความกลมกลืนกับโครงสร้าง แนวเดิม และแก้ปัญหาจราจรได้ทั้งหมด

JUL-97 15:18

P. 04

6

ผู้แทนบริษัท เสนอทางเลือกการใช้เสาคานรูปตัวยูว่า ซึ่งจะไม่กระทบในส่วนของการจราจร แล้วยังเป็นการต่อเนื่องกับประตูชัย ส่วนการใช้เสาเข็มที่มีข้อจำกัดระยะขึ้นได้ไม่เกิน 3 เมตร ซึ่งไม่สามารถรับแนวเส้นทาง (alignment) ของแนวรถไฟฟ้าได้ จะเกิดปัญหา แร่วค (deflection) ซึ่งโครงการรถลอยฟ้าจะส่งผลถึงความมั่นคงปลอดภัยสูงเป็นหลัก อย่างไรก็ตามเสากลางถนนต้นสุดท้ายก็เป็นเสาเข็มที่อ่อนแอเล็กน้อยอยู่แล้ว

ผอ. กองอนุรักษ์ เสนอการขยับเสากลางถนนขนานกับทางเท้าริมถนนแล้วยื่นแขน (cantilever) คานออกไปรับทางรถไฟ

ผู้แทนบริษัท การผนวกทางเท้าในหัวโค้งจะทำให้แนวตั้งของรถยนต์ต้องถูกเบี่ยงการ Weave กัน เพราะถนนขยับจะต้องหักทางมาลัยกลับไปกลับมา (reverse curve)

ประธาน โดยหลักการที่ประชุมไปใช้เสารูปกรอบตัวยู (Portal Frame) แต่ในทางสถาปัตยกรรม บริษัทฯ จะต้องไปปรับปรุงรายละเอียดการออกแบบ ให้มีความกลมกลืนกับอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิเพื่อดูสวยงามมากขึ้น รวมทั้งขอให้กรมฯ ให้ความสำคัญต่อปัญหาผลกระทบของสายตาจากป้ายโฆษณาต่าง ๆ บริเวณอนุสาวรีย์ชัยฯ จึงขอให้พิจารณาเรื่องป้ายโดยรอบด้วย ส่วนในเรื่องรายละเอียดคันไม้ให้ทำการศึกษาด้วย

ผู้แทน กรุงเทพมหานคร รับว่าจะคำนึงถึงผลกระทบนี้และรับไปดำเนินการ

ผู้แทนบริษัท เนื่องจากเร่งรัดโครงการ จึงขอดำเนินการลงเสาเข็มทำโครงสร้างทันที

ประธาน คงจะเป็นการก่อสร้างแบบรวบรัด (Fast Track) แต่ก็ไม่มีข้อขัดข้อง

มติที่ประชุม คณะกรรมการฯ เห็นควรให้บริษัทฯ ดำเนินการลงเสาเข็มโครงสร้างได้ และให้บริษัทฯ ดำเนินการในส่วนรายละเอียดในประเด็นดังต่อไปนี้

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

97-07-01 03:02 PM

DTU-OF ENV-IMPACT

หน้า 9

7

5. ให้บริษัทฯ พิจารณาการทาสีโคเวียมนั้นสะพานลอยทางเดินยกระดับข้ามถนน
6. ให้บริษัทฯ ใช้ระบบโครงสร้างแบบกรอบตัวคู่ (Portal Frame) ในจุดที่เกยทำ
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,



มติที่ประชุมคณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อพิจารณาผลกระทบเบื้องต้นที่มีสภาพบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ครั้งที่ 12540 วันที่ 18 มีนาคม 2560

มติที่ประชุม คณะกรรมการฯ เห็นควรให้บริษัทฯ ดำเนินการลงเสาเข็มโครงสร้างได้ และให้บริษัทฯ ดำเนินการในส่วนรายละเอียดในประเด็นดังต่อไปนี้

1. ให้บริษัทฯ จัดทำรายละเอียดความเสียหายทางสถาปัตยกรรมให้กลมกลืนกับ อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เพื่อคณะกรรมการฯ พิจารณา
2. ให้บริษัทฯ พิจารณาศึกษาต้นไม้ที่จะนำมาใช้สำหรับโครงการบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิให้เหมาะสม
3. ให้บริษัทฯ ใช้กำแพงกันเสียงชนิดใสในบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ
4. ให้บริษัทฯ ปรับบันไดทางขึ้นสะพานลอยให้อยู่คนละด้านจากถนน
5. ให้บริษัทฯ พิจารณาการทำบันไดเวียนขึ้นสะพานลอยทางเดินยกระดับข้ามถนน
6. ให้บริษัทฯ ใช้ระบบโครงสร้างแบบกรอบค้ำยัน (Portal Frame) ในจุดที่เสาทำเสากลางถนน โดยให้ทำรายละเอียดทางสถาปัตยกรรมให้มีรูปทรงที่สวยงามที่เหมาะสม เพื่อคณะกรรมการฯ พิจารณา

10:23

๐๖๖๒ ๓๒๖๐๔๖๔

๒๕๖๒



BTS.Ref.No.0104.07CO.0059

ที่ รว ๐๘๐๒/ 6463

BTSC No.0104.07CO.0059			
Date 2/5/97			
	Act		Act
CEO		PMC	
COO		PME	
ED		P&C	✓
CFM		IHS	

30 เมษายน 2540

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ส่วนรองนนทบุรี - สีลม)

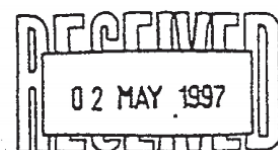
เรียน ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

อ้างถึง หนังสือกรุงเทพมหานคร ที่ [REDACTED] ลงวันที่ 16 ตุลาคม 2539

ตามหนังสือที่อ้างถึง กรุงเทพมหานครได้แจ้งว่า บริษัทระบบขนส่งมวลชน
กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ส่งข้อมูลเพิ่มเติมของรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ส่วนรองนนทบุรี - สีลม) ให้
สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมพิจารณาดำเนินการ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อมได้พิจารณาส่งเสริมความ
เห็นให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พิจารณาในการประชุมครั้งที่ 3/2540 เมื่อวันที่
24 มีนาคม 2540 ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้มีมติดังนี้

/บดี...



10:24

0882 3260484

ฉบับที่ 3

- 2 -

มติ เห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ส่วนรองนนทบุรี - สาทร) โดยให้บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด และกรุงเทพมหานครต้องปฏิบัติ ดังนี้

1. ต้องปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบและมาตรการติดตามตรวจสอบที่เสนอไว้ในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด

2. ต้องปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดเพิ่มเติม รวม 7 ข้อ ดังนี้

2.1 ให้บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด ปฏิบัติตามคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2539 เรื่อง แนวทางลดปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการก่อสร้างโครงการคมนาคมขนส่งทางบก บนถนนปัจจุบันหรือผ่านชุมชน

2.2 ในการก่อสร้างให้บริษัทฯ สร้างรั้วกั้นติดพื้นสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร และให้ใช้ผลิตภัณฑ์ประเภท dust suppressant เพื่อลดปัญหาการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้าง

2.3 ในเรื่องของความสะดวกในการจราจรระหว่างการก่อสร้าง ให้บริษัทฯ และกรุงเทพมหานครประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จัดเตรียมงบประมาณและผู้รับผิดชอบในเรื่องของการปรับและบำรุงรักษาพื้นผิวถนนให้อยู่ในลักษณะเดิม ตลอดจนปฏิบัติตามข้อกำหนดของคณะกรรมการประสานสาขารูปโภคด้วย

2.4 เมื่อจะมีการก่อสร้างสถานีที่ 4 (ในอนาคต) ให้บริษัทฯ เสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม พิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของตำแหน่งสถานีก่อนดำเนินการก่อสร้างด้วย

2.5 ในการติดตามตรวจสอบทั้งในช่วงการก่อสร้างและช่วงดำเนินการ ควรให้หน่วยงานกลาง (Third Party) ซึ่งได้รับการยอมรับจากหน่วยงานราชการ เป็นผู้ดำเนินการ และเสนอแผนการติดตามตรวจสอบและรายงานผลให้กรุงเทพมหานคร และสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมทราบด้วย

/2.6...

2862 3260484

๒๐๐4

- 3 -

2.6 ให้มีการประชาสัมพันธ์และให้ข้อมูลที่ชัดเจนในบริเวณตำแหน่งการสร้างสถานี เพื่อสร้างความเข้าใจของชุมชนที่อยู่ในบริเวณโครงการ

2.7 ให้หลีกเลี่ยงการสร้างสถานีในตำแหน่งที่ใกล้โรงเรียนและโรงพยาบาล

3. ให้กรุงเทพมหานครรับข้อสังเกตของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย ดังนี้

3.1 คลองผ่องมนต์ และคลองสาคร เป็นคลองที่จะต้องอนุรักษ์ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2510 เพื่อให้เป็นทางระบายน้ำฝน และเพื่อความสวยงามของบ้านเมือง การดำเนินการก่อสร้างใด ๆ บนคลองดังกล่าวจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีด้วย

3.2 ควรเพิ่มการติดตั้งบันไดเลื่อนขึ้น - ลง บริเวณสถานีรับ - ส่งผู้โดยสารเพื่อการใช้สอยด้านสาธารณสุข พร้อมทั้งมาตรการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ สำหรับคนพิการไว้ด้วย เพื่อเสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปพิจารณา

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในเรื่องดังกล่าว และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



ภาคผนวกที่ 1-2

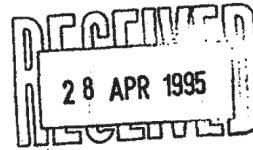
ผลการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ช่วงต่อขยาย)

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

PLANNING DIV. PWD

2794765

001
P.02



ที่ [REDACTED]

27 เมษายน 2538

เรื่อง ผลการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร (ช่วงคลองเตย)

เรียน ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

อ้างถึง หนังสือสาลว่าการกรุงเทพมหานคร ที่ [REDACTED] วันที่ 23 มีนาคม 2538

สิ่งที่ส่งมาด้วย ผลการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร (ช่วงคลองเตย)

ตามที่หนังสืออ้างถึง กรุงเทพมหานครได้จัดส่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ช่วงคลองเตย) ให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมพิจารณา ตามความละเอียดแจ้งแล้วนั้น

สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม ได้พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ช่วงคลองเตย) เข้าสู่การประชุมคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐาน ครั้งที่ 4/2538 วันที่ 18 เมษายน 2538 ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้มีมติให้กรุงเทพมหานครเสนอข้อมูลเพิ่มเติมบางประเด็น ดังเช่น ด้านเสียง, ทัศนียภาพ, การระบายอากาศ เป็นต้น รายละเอียดปรากฏดังสิ่งที่ส่งมาด้วย และสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองกรุงเทพมหานครเสนอรายละเอียดเพิ่มเติมดังกล่าว และสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองกรุงเทพมหานครได้พิจารณาโดยเร็วต่อไป

OFF. REV. 2/5/95.

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

PLANNING DIV.PWD
2794765

002
P.03

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 ระหว่างระบบที่ดินและระบบลอยฟ้า
ทั้งนี้ต้องเสนอประเด็นทางด้านเทคนิค, งบประมาณ, ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อมูลที่เกี่ยวข้อง
รวมทั้งข้อมูลสนับสนุนที่ชัดเจน
2. ให้เสนอข้อมูลเพิ่มเติมที่ชัดเจนสำหรับการก่อสร้างโครงการบริเวณสะพานลอยข้าม
สี่แยกสะพานควาย โดยจะต้องคำนึงถึงผลกระทบต่อการจราจร และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโดยรอบ
รวมทั้งต้องส่งรูปแบบการก่อสร้างโครงการบริเวณดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมพิจารณา
3. ให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงชนิดดูดกลืนเสียง (Absorptive type of Noise Barriers) หรือชนิดสะท้อนเสียง (Reflective type of Noise Barriers) ที่เหมาะสมสำหรับ
มาตรการการลดเสียงของกำแพงกันเสียงที่เหมาะสมซึ่งต้องไม่น้อยกว่า 1.0 เมตร บนโครงสร้างของ
โครงการ ทั้งนี้ต้องเสนอข้อมูลเพิ่มเติมให้ชัดเจนว่าช่วงบริเวณใดที่จะต้องติดตั้งกำแพงกันเสียงชนิด
ดังกล่าว รวมทั้งจะต้องดำเนินการบวกลบลดเสียงบริเวณใดสถานที่รับส่งผู้โดยสาร เพื่อป้องกันเสียงจาก
รถยนต์ที่วิ่งอยู่ด้านล่างสะท้อนส่งผลกระทบต่อชุมชนที่อยู่ข้างเคียง

นอกจากนี้จะต้องเสนอวิธีการบำรุงรักษาและการตรวจสอบสำหรับ synthetic rubber
บนรางที่ใช้เพื่อการลดเสียงด้วย

4. ให้เสนอข้อมูลเพิ่มเติมสำหรับพัฒนาระบบอากาศ 4 ตัว บริเวณใต้สถานีรับ - ส่ง
ผู้โดยสาร แต่ตล่สถานีว่า จะสามารถระบายอากาศได้เพียงพอหรือไม่ ตั้งแต่ ก้าวถึงของพัฒนาระบบ
อากาศ ปริมาณลมที่ถูกระบายออกสู่ภายนอก ตลอดจนประเมินปริมาณของมลพิษบริเวณใต้สถานี เมื่อ
ติดตั้งพัดลมดูดอากาศแล้ว รวมทั้งปริมาณส่งที่อาคารบ้านเรือนของประชาชนที่อยู่ติดถนนใต้สถานี
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. ให้เสนอข้อมูลที่ชัดเจนสำหรับการเพิ่มทัศนียภาพที่สภาพแวดล้อม โดยสมควรออกแบบให้ใช้ไม้ประดับหรือต้นไม้ที่เห็นสมควรเพื่อบดบังหรือลดปัญหาความขัดแย้งทางสายตาระหว่างโครงสร้างของโครงการกับสภาพแวดล้อม (Visual Impact) โดยรอบสำหรับบ้านส่วนโครงการที่ทำการก่อสร้างระบบลอยฟ้า

6. จะต้องเสนอมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศและเสียง ตลอดจนพารามิเตอร์อื่น ๆ โดยจะต้องระบุสถานที่, วิธีการดำเนินการที่ชัดเจน

7. สำหรับแผนงานด้านการคมนาคมขนส่งหรือการจราจรในขณะก่อสร้างจะต้องให้สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกเห็นชอบก่อนดำเนินการ

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