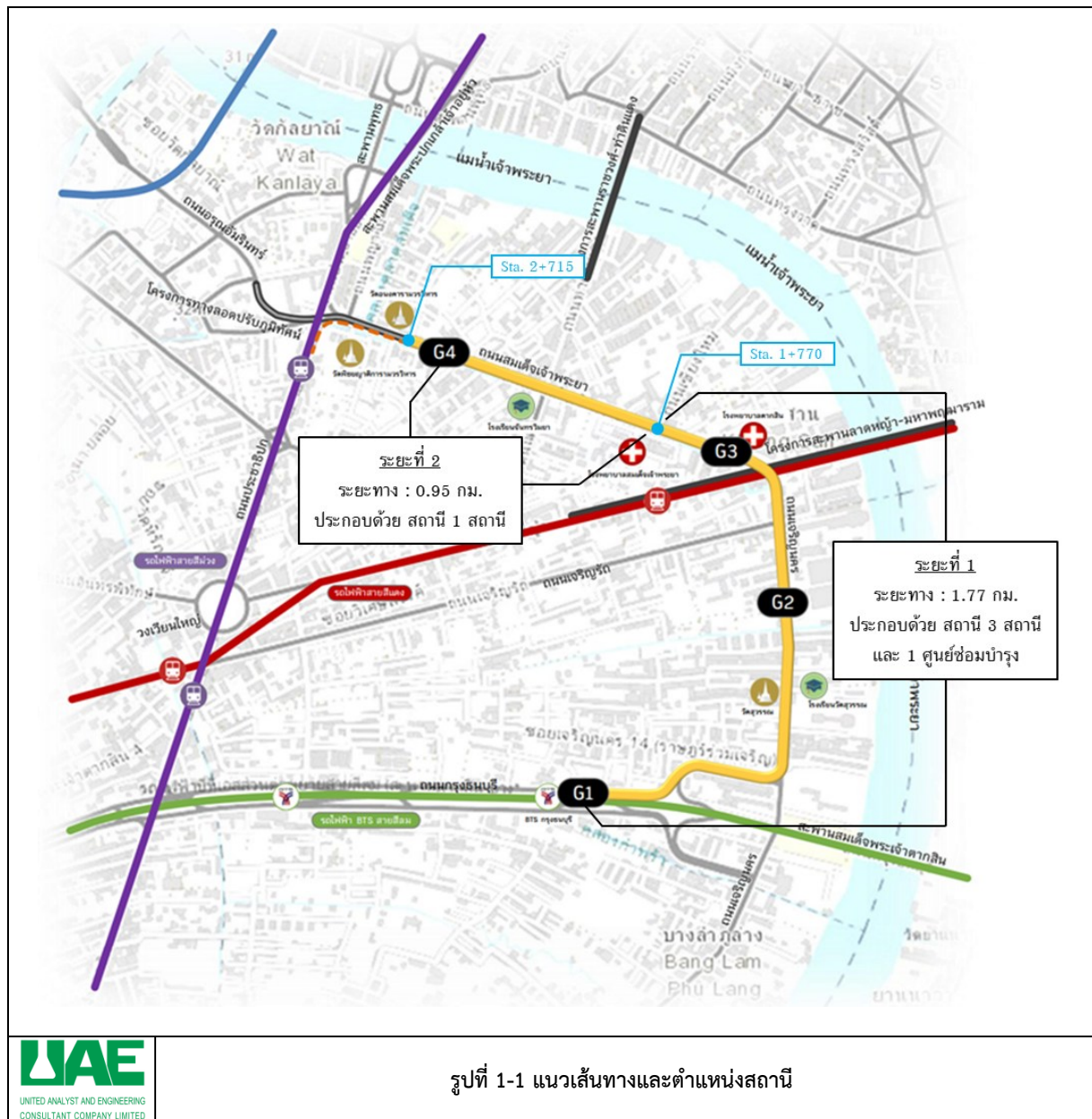


บทที่ 1
บทนำ

การพัฒนาโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้างูรงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปไตย) มีลักษณะเป็นระบบขนส่งมวลชนนำทางอัตโนมัติ (Automatic Guideway Transit: AGT) ขับเคลื่อนด้วยล้อยาง และวิ่งบนทางยกระดับที่ก่อสร้างเพื่อใช้เป็นทางวิ่งโดยเฉพาะ เทียบเคียงได้กับระบบทางพิเศษ เข้าข่ายประเภทโครงการที่ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภท และขนาดของโครงการ และกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ และแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้กำหนดประเภทโครงการในลำดับที่ 19 ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษหรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อเสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) พิจารณาตามขั้นตอนการดำเนินการเสนอรายงานฯ ทั้งนี้ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้างูรงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปไตย) ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ในการประชุมครั้งที่ 2/2560 เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม พ.ศ. 2560 ซึ่งมีความเห็นตามคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ (คชก.) ที่ได้ให้ความเห็นชอบในรายงานฯ ในการประชุมครั้งที่ 38/2559 เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม พ.ศ. 2559 (ภาคผนวก 1ก) ตามหนังสือที่ ทส (กกวล) 1005/ว 9958 ลงวันที่ 8 สิงหาคม พ.ศ. 2560 (ภาคผนวก 2ก)

ดังนั้นเพื่อตระหนักถึงการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการจึงได้มอบหมายให้ บริษัท ยูโนเด็ต แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบและจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะดำเนินการ) ของโครงการโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้างูรงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปไตย) ระยะที่ 1 (ระยะดำเนินการ) เป็นประจำทุก 6 เดือน สำหรับรายงานฉบับนี้เป็นรายงานฉบับระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2568



ที่มา: รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ามหานครบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปไตย), ตุลาคม พ.ศ. 2560

1.4 ลักษณะโครงการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) เป็นระบบขนส่งมวลชนแบบนำทางอัตโนมัติ (AGT) ซึ่งทำงานโดยระบบอัตโนมัติทั้งหมดไม่มีคนขับ มีเส้นทางวิ่งเฉพาะยกระดับจากการจราจรบนผิวถนน ขบวนรถที่ใช้สำหรับระบบนี้จะมีการนำทางโดยอัตโนมัติบนทางวิ่งที่กำหนด ขบวนรถจะใช้ล้อยาง

1.5 รูปแบบสถานี

รูปแบบโครงสร้างสถานีของระยะที่ 1 (สถานี G1-G3) และระยะที่ 2 (สถานี G4) เป็นลักษณะโครงสร้างยกระดับเหนือพื้นผิวถนนรองรับด้วยเสาคอนกรีตตรงเกาะกลางถนนเป็นลักษณะโครงเฟรม (PORTAL FRAME) สำหรับสถานี G1, Depot และเป็นลักษณะเสาเดี่ยวสำหรับสถานี G2, G3, G4 โครงสร้างสถานีโดยทั่วไปประกอบด้วย 4 ส่วน คือ ชั้นจำหน่ายตั๋วโดยสาร โครงสร้างคานทางวิ่ง ขานขาลา และโครงสร้างหลังคา

1.6 รูปแบบของโรงจอดและศูนย์ซ่อมบำรุง

กิจกรรมภายในโรงจอด และศูนย์ซ่อมบำรุงเบา ประกอบด้วย

- การจอดพักรถไฟฟ้า
- การซ่อมบำรุงและเปลี่ยนอุปกรณ์ปรับอากาศ
- การล้างและขัดเคลือบสีรถไฟฟ้า
- การเปลี่ยนยาง
- การเปลี่ยนถ่านน้ำมันเครื่อง
- การทำความสะอาดภายนอกและภายใน

โดยเป็นโรงจอดและศูนย์ซ่อมบำรุงรูปแบบโครงสร้างยกระดับ (Elevated Depot) โดยจะเชื่อมต่อกับสถานีเริ่มต้นของโครงการ สามารถรับรถเข้าศูนย์ซ่อมบำรุงได้ประมาณ 3 ขบวน

1.7 รูปแบบการเดินรถ

ขบวนรถไฟฟ้าสายสีทองมี 3 ขบวน แต่ละขบวนประกอบด้วยจำนวน 2 ตู้ ซึ่งจะทำการต่อพ่วงแบบกึ่งถาวรเข้าด้วยกัน ซึ่งเป็นตัวสำหรับหัวขับเคลื่อน (Driving Car) ทั้ง 2 ตู้ เพื่อการวิ่งรถ 2 ทิศทางในรางเดียว การใช้เวลาในการเดินทางของโครงการระยะที่ 1 จากสถานี G1 ถึง G3 ระยะทาง 1.74 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทาง 8 นาที

1.8 สรุปการดำเนินงานในปัจจุบันของโครงการ

การดำเนินงานในปัจจุบันของโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) ระยะที่ 1 เทียบกับรายละเอียดที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แสดงดังตารางที่ 1-1 และแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1-2

ตารางที่ 1-1 สรุปผลการดำเนินงานในปัจจุบันของโครงการ

รายละเอียด	ตามรายงาน EIA	ปัจจุบัน (ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2568)
1. ตำแหน่งที่ตั้งสถานี	4 สถานี ดังนี้ 1. สถานีกรุงธนบุรี (G1) 2. สถานีเจริญนคร (G2) 3. สถานีคลองสาน (G3) 4. สถานีประชาธิปไตย (G4)	ปัจจุบันเปิดดำเนินโครงการ ระยะที่ 1 จำนวน 3 สถานี ดังนี้ 1. สถานีกรุงธนบุรี (G1) 2. สถานีเจริญนคร (G2) 3. สถานีคลองสาน (G3) สำหรับสถานีประชาธิปไตย (G4) อยู่ในขอบเขตการดำเนินงานระยะที่ 2 (ปัจจุบันยังไม่เริ่มดำเนินการก่อสร้าง)
2. ระยะทางเดินรถ	- รวม 4 สถานี ระยะทาง 2.72 กิโลเมตร	- ปัจจุบันเปิดดำเนินโครงการ ระยะที่ 1 ระยะทาง 1.74 กิโลเมตร
3. ลักษณะโครงการ	- ระบบขนส่งมวลชนแบบนำทางอัตโนมัติ (AGT)	- ระบบขนส่งมวลชนแบบนำทางอัตโนมัติ (AGT)

ที่มา: บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด

ตารางที่ 1-2 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง(สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) ระยะที่ 1 (ระยะดำเนินการ)

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ความถี่/ระยะเวลา	ตำแหน่งติดตามตรวจสอบ	แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี พ.ศ. 2568											
			ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.
1.คุณภาพอากาศ - ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10) - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO ₂) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂)	- ปีละ 2 ครั้ง 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดา และวันหยุดราชการ	- ชุมชนซอยราษฎร์ร่วมเจริญ - วัดสุวรรณ - โรงพยาบาลตากสิน - โรงพยาบาลสมเด็จพระเจ้าพระยา - วัดอนงคาราม*												
2.ระดับเสียง - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L _{Aeq} 24 hours) - ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L _{Adn}) - ค่าระดับเสียงพื้นฐาน (L _{A90}) - ค่าระดับเสียงสูงสุด (L _{Amax})	- ปีละ 2 ครั้ง 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดา และวันหยุดราชการ	- ชุมชนซอยราษฎร์ร่วมเจริญ - วัดสุวรรณ - โรงพยาบาลตากสิน - โรงพยาบาลสมเด็จพระเจ้าพระยา - วัดอนงคาราม*												
3. ความสั่นสะเทือน - ความเร็วของอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) - ความถี่ (Frequency)	- ปีละ 2 ครั้ง 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดา และวันหยุดราชการ	- ชุมชนซอยราษฎร์ร่วมเจริญ - วัดสุวรรณ - โรงพยาบาลตากสิน - โรงพยาบาลสมเด็จพระเจ้าพระยา - วัดอนงคาราม*												

หมายเหตุ : หมายถึง ดำเนินการแล้ว

* สำหรับการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน ไม่ดำเนินการติดตามตรวจสอบที่สถานีวัดอนงคาราม เนื่องจากอยู่ในขอบเขตการดำเนินงานระยะที่ 2 ซึ่งยังไม่ถึงช่วงเวลา
ดำเนินการก่อสร้าง

ตารางที่ 1-2 (ต่อ) แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง(สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) ระยะที่ 1 (ระยะดำเนินการ)

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ความถี่/ระยะเวลา	ตำแหน่งติดตามตรวจสอบ	แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี พ.ศ. 2568										
			ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.
4.การคมนาคม - อัตราเร็วในการเดินทาง - สถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น	- ปีละ 2 ครั้ง 3 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการเน้นให้พิจารณา ดำเนินการตรวจสอบในช่วงเวลาเร่งด่วนเป็นหลักโดยเฉพาะ อย่างยิ่งช่วง 06:00-10:00 น. และ 15:00-20:00 น. ในวัน ทำงาน	- เริ่มต้นตั้งแต่บริเวณสถานี รถไฟฟ้าที่เชื่อมต่อถนน กรุงธนบุรี ถนนเจริญนคร และถนนสมเด็จพระเจ้าอยุธยา											
5.สภาพเศรษฐกิจสังคม - การเปลี่ยนแปลงสภาพความเป็นอยู่ - วิถีชีวิต - ผลกระทบจากโครงการ	- ปีละ 1 ครั้ง ในช่วง 3 ปีแรก ตั้งแต่เริ่มเปิดดำเนินโครงการ (ปีที่ 1, 2, 3) และติดตาม ตรวจสอบอีกครั้งใน อีก 5 ปี ถัดมา หรือในปีที่ 8 ของระยะ เปิดดำเนินการ	- กลุ่มครัวเรือนที่พักอาศัย บริเวณพื้นที่โครงการ - กลุ่มผู้นำชุมชน - กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อ ผลกระทบ - สถานที่ราชการ ในระยะ 500 เมตรจากที่ตั้งโครงการ	โครงการดำเนินการติดตามตรวจสอบตรวจสอบครั้งล่าสุด เมื่อวันที่ 22-24 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 และมีแผนการติดตามตรวจสอบครั้งถัดไปใน ปี พ.ศ. 2571 (อีก 5 ปี ถัดจากการติดตามตรวจสอบครั้งล่าสุด หรือปีที่ 8 ของระยะเปิดดำเนินการ)										
6. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย - ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากการทำงาน และการเจ็บป่วยของพนักงาน	- ทุกเดือน	-											

หมายเหตุ :  หมายถึง ดำเนินการแล้ว