



ภาคผนวก



ภาคผนวก



- ภาคผนวก 1 หนังสือเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- ภาคผนวก 2 เอกสารประกอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ
- ภาคผนวก 3 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม



ภาคผนวกที่ 1

หนังสือเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม



ภาคผนวก 1-1

มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม (กกวล.)
ที่ ทส (กกวล) 1008/8635 ลงวันที่ 13 พฤศจิกายน 2551



การรณไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เลขที่รับ 6356 วันที่ 17/1/51 เวลา 13.40 น.

ที่ ทส (กทล)1008 / 8635

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
60/1 ซอยพิบูลวิวัฒนา 7 ถนนพระรามที่ 6
กรุงเทพฯ 10400

1.3 พฤศจิกายน 2551

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 3/2551

เรียน ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 3/2551

สืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 3/2551 เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2551 ได้พิจารณาเรื่องที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานของท่าน จำนวน 2 เรื่อง ดังนี้

1. ความเห็นต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
2. รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จึงขอแจ้งมติการประชุมดังกล่าว โดยมีรายละเอียดตามรายงานการประชุม ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายศักดิ์สิทธิ์ ศรีเดช)

ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรรมการและเลขานุการ

สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

โทรศัพท์ 0 2265 6609 0 2265 6500 ต่อ 6778 - 81

โทรสาร 0 2265 6602

สิ่งที่ส่งมาด้วย

รายงานการประชุม
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 3/2551
วันที่ 24 กรกฎาคม พ.ศ. 2551 เวลา 9.30 น.
ณ ห้องประชุม 501 ตึกบัญชาการ ทำเนียบรัฐบาล

กรรมการผู้มาประชุม

- | | |
|--|---|
| 1. นางอนงค์วรรณ เทพสุทิน
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | รองประธานกรรมการ คนที่ 2
ปฏิบัติหน้าที่ประธานกรรมการ |
| 2. พลตรีทรงพล ไพนพงค์
ผู้ทรงคุณวุฒิกองทัพบก
แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม | กรรมการ |
| 3. นายกิติภูมิ กิตติธนาภร
นักปกครอง 10
แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย | กรรมการ |
| 4. นายอารมย์ ชำคมกุล
เลขาธิการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ | กรรมการ |
| 5. นางสาวสุภา ปิยะจิตติ
รองปลัดกระทรวงการคลัง
แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง | กรรมการ |
| 6. นายศรัทธา แสงสมบัติ
ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางบก
แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม | กรรมการ |
| 7. นายพรเทพ ศิริวราภรณ์
ผู้ตรวจราชการกระทรวงสาธารณสุข
แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข | กรรมการ |
| 8. นางสาวดาวัลย์ คำภา
ผู้อำนวยการสำนักงานแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี | กรรมการ |
| 9. นางสาวอัจฉรินทร์ พัฒนพันธ์ชัย
ที่ปรึกษาด้านการลงทุน
แทนเลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน | กรรมการ |

10. นางวราภุช หงสประภาส ที่ปรึกษาลำดับงบประมาณ แทนผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ	กรรมการ
11. นายพนัส ทัดนิยานนท์ ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
12. นางวณิ สัมพันธ์รักษ์ ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
13. นายประสงค์ เอี่ยมอนันต์ ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
14. นางปราณี พันธุสินชัย ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
15. นายสุทิน อยู่สุข ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
16. นายวิเชียร กิรติจินกาล ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
17. นายจรงค์ ผลประเสริฐ ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
18. นายศักดิ์สิทธิ์ ศรีเดช ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	กรรมการและเลขานุการ

กรรมการผู้ลาประชุม

1. นายสหัส บัณฑิตกุล รองนายกรัฐมนตรี	ประธานกรรมการ
2. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ	กรรมการ
3. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม	กรรมการ
4. นายสนธิ์ อักษรแก้ว ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ

ผู้เข้าร่วมประชุม

1. นางปรียาภรณ์ วิเวกาวิวัฒน์ ที่ปรึกษาด้านพลังงาน กระทรวงพลังงาน	
2. นางสาววิรินทร์ทิรา นาทองป่องวิธ รองโฆษกประจำสำนักนายกรัฐมนตรี แทน โฆษกรัฐบาล	
3. นางอรพินท์ วงศ์ชุมพิศ หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	
4. นายเกษมสันต์ จิตตมาโส เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	
5. นายชนินทร ทองธรรมชาติ รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	

6. นางมิ่งขวัญ วิทยารังสรรค์	รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ
7. นายจุฑาพร บุญพัฒน์	รองอธิบดีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม แทน อธิบดีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม
8. นายคณิตศักดิ์ ออบสุวรรณ	เจ้าหน้าที่บริหารงานป่าไม้ 8 แทน รองปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (นายไพศาล กุวลัยรัตน์)
9. นายชัยพร ศิริพรไพบุลย์	ผู้อำนวยการสำนักอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรน้ำบาดาล แทน อธิบดีกรมทรัพยากรน้ำบาดาล
10. นายสุนันต์ อรุณแพวัฒน์	ผู้อำนวยการสำนักจัดการและควบคุมป่าไม้ แทน อธิบดีกรมป่าไม้
11. นางเจตจินดา ไชยยะปุตตะ	ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านจัดการทรัพยากรทางทะเล แทน อธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
12. นายไพรัตน์ จรรย์หาญ	ผู้อำนวยการส่วนประเมินผลกระทบ สำนักทรัพยากรแร่ แทน อธิบดีกรมทรัพยากรแร่
13. นางสาวตรุจิต มหาวิหกันนท์	ผู้อำนวยการส่วนนโยบายและแผน แทน อธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช
14. เจ้าหน้าที่สำนักนายกรัฐมนตรี	จำนวน 1 คน
15. เจ้าหน้าที่สำนักปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน 1 คน
16. เจ้าหน้าที่สำนักรัฐมนตรีกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน 2 คน
17. เจ้าหน้าที่กระทรวงกลาโหม	จำนวน 1 คน
18. เจ้าหน้าที่กระทรวงมหาดไทย	จำนวน 1 คน
19. เจ้าหน้าที่กระทรวงอุตสาหกรรม	จำนวน 1 คน
20. เจ้าหน้าที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	จำนวน 1 คน
21. เจ้าหน้าที่กระทรวงสาธารณสุข	จำนวน 2 คน
22. เจ้าหน้าที่กระทรวงพลังงาน	จำนวน 2 คน
23. เจ้าหน้าที่สำนักงานงบประมาณ	จำนวน 1 คน
24. เจ้าหน้าที่กรมควบคุมมลพิษ	จำนวน 4 คน
25. เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน 17 คน

ผู้ชี้แจง

1. นายประภัสร์ จงสงวน	ผู้อำนวยการกรรพไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
2. นายจิตรพงษ์ กว้างสุขสถิตย์	รองกรรมการผู้จัดการ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
3. นายไชยดี ปิ่นสุวรรณ	ผู้อำนวยการโครงการท่อก๊าซธรรมชาติ ไทรน้อย-โรงไฟฟ้าพระนครเหนือ-ใต้ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

เริ่มประชุมเวลา 9.45 น.

วาระที่ 1 เรื่องที่ประธานฯ แจ้งต่อที่ประชุม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รองประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติคนที่ 2 ปฏิบัติหน้าที่ประธานการประชุม แจ้งต่อที่ประชุมว่า เนื่องจาก รองนายกรัฐมนตรี นายสหัส บัณฑิตกุล ประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ดิถุการกิจเดินทางไปประชุมอาเซียนที่ประเทศสิงคโปร์ จึงได้มอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่ประธานฯ ในครั้งนี้แทน และแจ้งต่อที่ประชุมทราบว่า ได้หารือในเบื้องต้นกับประธานกรรมการฯ แล้ว เห็นควรให้มีการประชุมอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง และหากมีวาระเร่งด่วน ให้ฝ่ายเลขานุการฯ เสนอขอจัดประชุมเพิ่มเติมได้ เนื่องจากปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นเรื่องที่ต้องให้ความสำคัญ ทั้งนี้ หากประธานฯ ดิถุการกิจจะให้มอบหมายคนเป็นประธานฯ แทน

กรรมการและเลขานุการฯ ได้รับมอบหมายให้รายงานต่อที่ประชุมเพื่อทราบ ว่า เนื่องจากได้มีการปรับเปลี่ยนระเบียบวาระการประชุม ดังนั้น จึงขอให้ที่ประชุมฯ ลำดับการพิจารณาเอกสารตามระเบียบวาระที่แจ้งในที่ประชุม

วาระที่ 2 รับรองรายงานการประชุมครั้งที่ 2/2551 เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2551

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้เสนอรายงานการประชุมฯ ครั้งที่ 2/2551 เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2551 เวียนคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่งคณะกรรมการฯ พิจารณาให้การรับรองรายงานฯ ในเบื้องต้น เมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2551

ทั้งนี้ มีผู้ขอแก้ไขรายงานฯ ดังนี้

1. นายประสงค์ เอี่ยมอนันต์ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการฯ ขอแก้ไข ดังนี้

1.1 วาระ ที่ 3.1 เรื่อง แนวทางการดำเนินโครงการหรือกิจการที่ตั้งอยู่ในพื้นที่อนุรักษ์ที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

แก้ไขความเห็นที่ประชุม หน้า 8 บรรทัดที่ 16 คำว่า "สิ่งแวดล้อมและศิลปกรรม" แก้เป็น "สิ่งแวดล้อมธรรมชาติและศิลปกรรม"

และ หน้า 8 บรรทัดที่ 18 คำว่า "พื้นที่ย่านชุมชนหรือชุมชนท้องถิ่นดั้งเดิม" แก้เป็น "พื้นที่ย่าน ชุมชน ชุมชนท้องถิ่น หรือชุมชนท้องถิ่นดั้งเดิม"

1.2 วาระที่ 3.9 ร่างรายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550

ขอแก้ไขความเห็นที่ประชุม หน้า 20 บรรทัดที่ 30 คำว่า "สิ่งแวดล้อมที่มนุษย์ได้ทำขึ้น" แก้เป็น "สิ่งแวดล้อมที่มนุษย์ได้ทำขึ้น"

2. นางปราณี พันธุมสินชัย กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการฯ ขอแก้ไข ดังนี้

2.1 วาระที่ 2 รับรองรายงานการประชุม ครั้งที่ 1/2551 วันที่ 1 เมษายน 2551

ขอแก้ไข หน้า 5 มติที่ประชุมจาก "ที่ประชุมเห็นควรให้เป็นไปตามมติเดิม" เป็น "เห็นชอบตามที่นางปราณี พันธุมสินชัย ขอแก้ไข"

2.2 วาระที่ 3.3 โครงการก่อสร้างระบบกำจัดขยะมูลฝอยขององค์การบริหารส่วนจังหวัดนนทบุรีในพื้นที่ส่วนขยายที่ 2

ขอแก้ไขมติประชุม หน้า 11 ความเห็นที่ประชุม จาก "เห็นควรเห็นชอบ" เป็น "เห็นชอบ" และตัดคำว่าเห็นในบรรทัดที่ 2 ออก และขอแก้ไขมติที่ประชุม บรรทัดสุดท้ายโดยให้เพิ่มเติม "และเร่งแก้ไขปัญหาการปนเปื้อนน้ำใต้ดิน ภายใต้งบประมาณที่ได้รับ"

2.3 วาระที่ 3.4 รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศึกษาและสำรวจออกแบบสำหรับก่อสร้างท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 ตั้งอยู่ที่จังหวัดเชียงราย ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

ขอแก้ไข หน้า 13 มติที่ประชุม โดยเพิ่ม "เห็นชอบ...โดยนำเสนอแนะการเพิ่มความถี่ในการตรวจวัดค่าต่าง ๆ ไปประกอบในรายงานฉบับสมบูรณ์"

และ นายประสงค์ เอี่ยมอนันต์ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ได้แจ้งต่อที่ประชุมขอแก้ไขเพิ่มเติมในวาระที่ 3.1 แนวทางการดำเนินโครงการหรือกิจการที่ตั้งอยู่ในพื้นที่อนุรักษ์ที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม หน้า 8 ความเห็นที่ประชุม ข้อ 1 จาก ".... หรือหน่วยงาน/คณะกรรมการที่เกี่ยวข้องกับการให้ความเห็น" แก้เป็น ".... หรือหน่วยงาน คณะกรรมการ และคณะกรรมการที่เกี่ยวข้องกับการให้ความเห็น"

จึงเรียนเสนอต่อที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณาให้การรับรอง และให้ฝ่ายเลขานุการฯ เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบต่อไป

มติที่ประชุม

รับรองรายงานการประชุมฯ ครั้งที่ 2 /2551 เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2551 ตามที่ได้ปรับแก้ไขตามความเห็นของกรรมการฯ และให้นำเสนอรายงานการประชุมฉบับที่ปรับแก้ไขสมบูรณ์แล้ว ในการประชุมครั้งหน้า

วาระที่ 3 เรื่องเพื่อพิจารณา

3.1 ความเห็นต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

กรรมการและเลขานุการฯ รายงานต่อที่ประชุมว่า คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ได้มีมติเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2547 เห็นชอบแผนการพัฒนาการขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในภาพรวม จำนวน 7 สาย และคณะรัฐมนตรีรับทราบแผนงานการพัฒนาการขนส่งมวลชนระบบรางในการประชุมเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2547 และวันที่ 7 กันยายน 2547 โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้รับมอบหมายให้ดำเนินโครงการรถไฟฟ้า 3 โครงการ ซึ่งโครงการมีเส้นทางเดิมที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเส้นทางใหม่ ดังต่อไปนี้

1. เส้นทางเดิม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบรายงานฯ เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2545 ได้แก่ โครงการรณไฟฟ้าสายลำน้เงิน ช่วงหัวลำโพง – บางแค โครงการรณไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ – ลานเสน โครงการรณไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงสะพานพระนั่งเกล้า – บางซื่อ (สายลำน้เงินเดิม) และ ช่วงสามเสน – ราชบุรีบูรณะ (สายสีส้มเดิม)

2. เส้นทางใหม่ ได้แก่ โครงการรณไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – สะพานพระนั่งเกล้า และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการช่วงสะพานพระนั่งเกล้า – บางซื่อ (คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบรายงานฯ ในการประชุมครั้งที่ 4/2550 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2550) โครงการรณไฟฟ้าสายลำน้เงิน ช่วงบางซื่อ – ท่าพระ (คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ เห็นชอบรายงานฯ ในการประชุมครั้งที่ 5/2551 เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2551) โครงการรณไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงสามเสน – บางปาทู และ โครงการรณไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางซื่อ – สามเสน (คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ยังไม่เห็นชอบรายงานฯ)

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมเอกชนด้านคมนาคม ในการประชุมครั้งที่ 5/2551 เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2551 มีมติเห็นชอบรายงานฯ ในส่วนของ โครงการรณไฟฟ้าสายลำน้เงิน ช่วงบางซื่อ – ท่าพระ และให้การรณไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในโครงการรณไฟฟ้าสายลำน้เงิน ช่วงบางซื่อ – ท่าพระ และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติต่อไป ทั้งนี้ คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ได้กำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ รฟม. ปฏิบัติและดำเนินการ รวม 10 ข้อ รวมทั้ง หากมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และ/หรือมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ ที่มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ หน่วยงานเจ้าของโครงการหรือผู้ดำเนินการ จะต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อพิจารณา

ที่ประชุมร่วมกันพิจารณาแล้วมีข้อซักถามในประเด็นการให้บริการห้องน้ำบริเวณสถานีรณไฟฟ้า ปัญหาเรื่องร้องเรียนของโรงเรียนพระบรมมหาราชวังเทคโนโลยี และการรองรับแรงสั่นสะเทือนจากการเกิดแผ่นดินไหว รวมทั้งนายวิเชียร กุศริณิกาล กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ได้มีข้อซักถามและนำเสนอข้อมูลเพิ่มเติมต่อที่ประชุมว่า รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรณไฟฟ้าสายลำน้เงินฯ ยังไม่สมบูรณ์ ในประเด็นการป้องกันน้ำท่วม อันสืบเนื่องมาจากภาวะโลกร้อน ซึ่งผลจากการประชุม IPCC พบว่า กรุงเทพฯ คิดอันดับ 1 ใน 6 ของเมืองที่เสี่ยงต่อภาวะน้ำท่วม โดยน้ำจะท่วมเมื่ออุณหภูมิโลกเพิ่มขึ้น 3 องศาเซลเซียส และโอกาสที่น้ำจะท่วมกรุงเทพฯ มีสูงถึงร้อยละ 80-90 โดยความเป็นไปได้ที่จะเกิดขึ้นเร็วที่สุดคือในอีก 25 ปีข้างหน้า (ในขณะที่อุณหภูมิโลกเพิ่มขึ้น 0.8 องศาเซลเซียสแล้ว) และคาดว่าจะรณไฟฟ้าใต้ดินจะได้รับผลกระทบอย่างมากจากเหตุการณ์ดังกล่าว ในประเด็นนี้ รฟม. ได้มีการออกแบบเพื่อป้องกันน้ำท่วมหรือไม่ แต่ถ้าประเมินว่าการใช้งานรณไฟฟ้าในช่วง 25 ปีข้างหน้ามีความคุ้มค่าแล้ว ไม่ต้องนำประเด็นนี้มาพิจารณาก็ได้ แต่ตามข้อเท็จจริงแล้วรณไฟฟ้าสามารถใช้งานได้ถึง 100 ปี

นายประภัสร์ จงสงวน ผู้ว่าการการรณไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้ชี้แจงต่อที่ประชุมในประเด็นต่างๆ ดังนี้

1. มาตรการที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดให้ รฟม. ประสานกับโรงเรียนพระบรมมหาราชวังเทคโนโลยี รฟม. ได้ไปหารือกับผู้ดำเนินการโรงเรียนและผู้เกี่ยวข้องแล้ว เนื่องจากทางโรงเรียนได้ก่อสร้างอาคารเพิ่มเติมเข้ามาในบริเวณที่จะทำการก่อสร้างโครงการรณไฟฟ้า ประมาณ 1 เมตร ซึ่งในการปฏิบัติ รฟม. จะหลีกเลี่ยงไม่ทาบอาคารเรียนทั้งหมด แต่จะทาบบริเวณห้องพักรงส่วนที่ยื่นเท่านั้น และรับเรื่องที่จะเปิดทางเข้าออกตามแนวเขตทั้งหมดตามที่โรงเรียนต้องการ ทั้งนี้จะนำบันทึกข้อตกลงที่ รฟม. ได้ทำหรือร่วมกับโรงเรียนฯ เสนอให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในภายหลัง

2. โครงการรณไฟฟ้าฯ ได้ออกแบบโครงสร้างรองรับแรงสั่นสะเทือนจากการเกิดแผ่นดินไหวตามมาตรฐานเกี่ยวกับการก่อสร้างทางด่วน ซึ่งสูงกว่าที่กำหนดไว้ตามกฎหมายกำหนดการรับน้ำหนัก ความต้านทาน ความคงทนของอาคารและพื้นที่รองรับอาคาร ในการต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว พ.ศ. 2550 ซึ่งออกตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร

3. โครงการรณไฟฟ้าสายลำน้เงิน ช่วงบางซื่อ – ท่าพระ มีทั้งโครงสร้างที่ยกระดับและอยู่ใต้ดิน โดยช่วงที่อยู่ใต้ดินเป็นช่วงจากหัวลำโพง – ท่าพระ ซึ่ง รฟม. ได้ออกแบบโครงสร้างที่สามารถรองรับน้ำท่วมได้สูง 2.50 เมตร

ความเห็นที่ประชุม

1. เห็นชอบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรณไฟฟ้าสายลำน้เงิน ช่วงบางซื่อ – ท่าพระ ของการรณไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม ในการประชุมครั้งที่ 5/2551 เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2551

2. การรณไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ควรออกแบบโครงสร้างโครงการรณไฟฟ้าให้สามารถป้องกันปัญหาน้ำท่วมอันสืบเนื่องมาจากภาวะโลกร้อน และศึกษาแนวทางการปรับตัวเพื่อรองรับปัญหาในอนาคต รวมทั้งเพิ่มความถี่ในการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองและมลพิษทางอากาศทั้งในระยะการก่อสร้างและช่วงเปิดการเดินรณ

3. ควรให้ การรณไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย นำบันทึกข้อตกลงที่ได้ทำร่วมกับโรงเรียนพระบรมมหาราชวังเทคโนโลยี ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เก็บไว้เป็นหลักฐาน เพื่อป้องกันปัญหาการฟ้องร้องในภายหลัง

4. การรณไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ควรตรวจสอบความถูกต้องและครบถ้วนของเอกสารรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรี

5. เห็นควรให้ รฟม. ดำเนินการตามที่ชี้แจงต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

6. เห็นควรให้การรณไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ต่อไป

มติที่ประชุม

1. เห็นชอบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม ในการประชุมครั้งที่ 5/2551 เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2551 ซึ่งกำหนดเงื่อนไขและมาตรการให้ รฟม. ดำเนินการอย่างเคร่งครัด ดังนี้

1.1 มีมาตรการด้านความปลอดภัย เช่น ติดตั้งไฟบริเวณใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา หรือบริเวณคอโม เพื่อให้เห็นอย่างชัดเจนในช่วงกลางคืนและฝนตกหนัก เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้

1.2 ออกแบบโครงสร้างเสาและคานให้มีความมั่นคงแข็งแรงและปลอดภัย โดยคำนึงถึงความเรียบง่ายและความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมบริเวณใกล้เคียงโครงการ รวมทั้งการออกแบบรายละเอียดโครงสร้างระบบรางและอาคารสถานี ต้องแข็งแรงไม่น้อยกว่าตามกฎกระทรวง กำหนดการรับน้ำหนัก ความต้านทาน ความคงทนของอาคารและพื้นดินที่รองรับอาคาร ในการต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว พ.ศ. 2550

1.3 ประสานกับกรมศิลปากร (สำหรับบริเวณที่มีโบราณสถานอยู่ใกล้แนวเขตทาง) รวมทั้งโรงเรียนพระวรวงศ์เธอ ทิพยเกศ โดยดำเนินการก่อสร้าง โดยนำบันทึกข้อตกลงที่ รฟม. ได้ทำร่วมกับโรงเรียน เสนอให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติทราบ

1.4 จัดทำแผนการจัดการจราจรและมาตรการป้องกันและลดผลกระทบของการก่อสร้าง ต่อการจราจรให้สอดคล้องกับสภาพปัญหาและพื้นที่ ณ ช่วงเวลาการดำเนินการก่อสร้าง และประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้าง ระยะเวลาดำเนินการ แผนจัดการจราจรให้ประชาชนรับทราบ

1.5 ควบคุมและกำกับการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ ให้เป็นไปตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ และนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างให้ผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการโดยเฉพาะพื้นที่ซึ่งเป็นสถานีร่วมกับโครงการอื่นต้องระบุแผนดำเนินงานหรือความรับผิดชอบต่อเนื่องให้เห็นอย่างชัดเจน

1.6 แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อทำหน้าที่กำหนดค่าเวนคืนโดยมีผู้แทนหน่วยงานเจ้าของโครงการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น รวมถึงผู้แทนประชาชนในสภาท้องถิ่นเข้าร่วมเป็นกรรมการด้วย

1.7 แต่งตั้งคณะกรรมการควบคุม กำกับ และดูแลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดระยะการดำเนินการก่อสร้าง ประกอบด้วย ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เป็นประธาน และผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรุงเทพมหานคร สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรมควบคุมมลพิษ กรมอุทกศาสตร์ กรมทรัพยากรธรณี องค์การพัฒนาเอกชน สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค และหน่วยงานราชการเจ้าของพื้นที่ที่โครงการตั้งอยู่ เป็นต้น เพื่อกำกับดูแลและติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันด้านสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ

1.8 การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

(1) ต้องจัดทำบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งในช่วงก่อสร้างและดำเนินงานตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ

(2) ต้องรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานฯ ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ

1.9 หากมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และ/หรือมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ ที่มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ หน่วยงานเจ้าของโครงการหรือผู้ดำเนินการ จะต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง

1.10 การก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมีข้อร้องเรียน หน่วยงานเจ้าของโครงการหรือผู้ดำเนินการและ/หรือบริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง บริษัทผู้ดำเนินการโครงการจะต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน พร้อมแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

2. มอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ดำเนินการเพิ่มเติม ดังนี้

2.1 ให้ออกแบบโครงสร้างรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ ให้สามารถรองรับน้ำหนักได้สูง 250 เมตร ตามที่ รฟม. ได้ชี้แจง รวมทั้งรับข้อคิดเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่องภาวะโลกร้อนที่อาจมีผลกระทบต่อโครงการ ซึ่งควรพิจารณาการออกแบบโครงสร้าง เพื่อเตรียมการในการรองรับการปรับตัวต่อผลกระทบดังกล่าว นอกจากนี้ให้เพิ่มความถี่ในการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองและมลพิษทางอากาศในระยะการก่อสร้างและช่วงเปิดการเดินรถแล้ว

2.2 ตรวจสอบความถูกต้องและครบถ้วนของเอกสารรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยประสานกับสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรี

2.3. ให้นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ต่อไป

3.2 รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง -บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

กรรมการและเลขานุการฯ รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค ได้รับความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 17 มกราคม พ.ศ. 2545 แต่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ จึงต้องเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อพิจารณาเห็นชอบอีกครั้ง โดยแต่เดิมการใช้ประโยชน์

ที่ดินช่วงสถานีบางหว้า – สถานีภาษีเจริญ เป็นชุมชนที่มีความหนาแน่นน้อยถึงปานกลาง คาดว่ามีผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส จึงวางตำแหน่งสถานีบางหว้า และสถานีภาษีเจริญห่างกันประมาณ 2.2 กิโลเมตร ต่อมา มีการก่อสร้างถนนราชพฤกษ์ตัดผ่านถนนเพชรเกษมใกล้สถานีบางหว้า ปรับขยายเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม จากถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ไปตามแนวถนนราชพฤกษ์ มาสิ้นสุดเส้นทางที่จุดตัดถนนเพชรเกษมใกล้สถานีบางหว้า โครงการจึงต้องขยับตำแหน่งสถานีบางหว้าตามแนวเส้นทางเดิมไปทางทิศตะวันออกประมาณ 230 เมตร เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้มส่วนต่อขยายในอนาคตได้สะดวก และเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 ซึ่งมีระยะห่างระหว่างสถานี ประมาณ 1.2 กิโลเมตร

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม ได้พิจารณา 4 ครั้ง และครั้งที่ 11/2551 เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2551 คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติเห็นชอบรายงานการเปลี่ยนแปลงและให้นำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อพิจารณาต่อไป โดยมีความเห็นรวม 8 ข้อ ทั้งนี้หากมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ ที่มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ หน่วยงานเจ้าของโครงการและผู้ดำเนินการ จะต้องเสนอรายละเอียดและประเมินผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อพิจารณา

ที่ประชุมร่วมพิจารณาแล้วมีข้อห่วงใยเกี่ยวกับปัญหาเรื่องฝุ่นละออง มลพิษทางอากาศ ตลอดจนการป้องกันและให้ความปลอดภัยจากการก่อการร้ายโดยก๊ापพิษ ซึ่งนายประภัตร จงสงวน ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้ชี้แจงต่อที่ประชุมในประเด็นต่างๆ ดังนี้

1. กรณีที่มีปัญหาฝุ่นละอองปริมาณมากบริเวณใต้สถานี เนื่องจากการสัญจรของรถยนต์ จะมีการใช้พัดลมดูดอากาศเพื่อแก้ปัญหาในลักษณะเดียวกับบริเวณสะพานควายที่ได้ดำเนินการอยู่ และถ้ามีเทคโนโลยีด้านสิ่งแวดล้อมใหม่ๆ ยินดีรับมาปรับใช้ในการแก้ปัญหาในส่วนที่เกี่ยวข้องทุกเรื่อง
2. สำหรับระบบตรวจจับว่ามีสารพิษหรือไม่ ขณะนี้ประเทศสหรัฐอเมริกาอยู่ระหว่างการทดสอบ ยังไม่เปิดเผยเทคโนโลยี ซึ่งทาง รฟม. จะคอยติดตามเทคโนโลยีดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง และในเรื่องการป้องกัน มีการประสานข้อมูลในเรื่องข่าวกรอง และฝึกซ้อม ร่วมกับ BMCL ตำรวจ ทหาร และศูนย์กู้ชีพ "นเรนทร" โดยใช้ระบบพัดลมดูดอากาศพิษออก - ดูดอากาศดีเข้ามา แล้วพวยพ่นออกให้เร็วที่สุด
3. บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงอยู่เหนือคลอง จะมีการปรับปรุงคลองโดยการคาดคอนกรีต ซึ่งเป็นไปตามที่กรุงเทพมหานครต้องการ เพราะทำให้น้ำไหลได้ดีขึ้น ลดการหมักหมม มีการรักษาความปลอดภัยบริเวณรอบศูนย์ซ่อมบำรุง บริเวณช่องเปิดคอนกรีตมีช่องว่างให้แสงสว่างและลมผ่านได้ รวมทั้งจะมีการติดตั้งกังหันน้ำชัยพัฒนาด้วย

ความเห็นที่ประชุม

1. เห็นชอบกับรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง – บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

แห่งประเทศไทย (รฟม.) ตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม ในการประชุมครั้งที่ 11/2551 เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2551

2. ในการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองทุก 6 เดือน ควรเริ่มในเดือนเมษายน และพฤศจิกายน เนื่องจากหากทำการตรวจในช่วงฤดูฝน ปริมาณฝุ่นละอองจะมีค่าต่ำอยู่แล้ว และ รฟม. ควรนำเสนอเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่มีประสิทธิภาพในการป้องกันแก้ไขปัญหาคู่ฝุ่นละอองด้วย

3. ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศในช่วงระยะก่อสร้าง จะกระทบต่อผู้ทำงานก่อสร้างเป็นหลัก โดยเฉพาะช่วงที่อยู่ใต้ดิน ดังนั้นในการติดตามตรวจสอบ อาจใช้วิธีการเก็บตัวอย่างแบบ personal sample ซึ่งสามารถทำได้ง่ายกว่า สามารถเก็บตัวอย่างได้ถี่ขึ้น และปลอดภัยต่อคนทำงานมากกว่า

4. เห็นควรให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย รับข้อคิดเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ประเด็นการเพิ่มความถี่ในการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองและมลพิษทางอากาศ รวมทั้งเพิ่มเติมมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ให้ตรวจสอบความถูกต้องและครบถ้วนของเอกสารรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรี

5. เห็นควรให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

มติที่ประชุม

1. เห็นชอบกับรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง – บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม ในการประชุมครั้งที่ 11/2551 เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2551 ซึ่งกำหนดเงื่อนไขและมาตรการให้ รฟม. ดำเนินการอย่างเคร่งครัด ดังนี้

1.1 มาตรการป้องกันและผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นการออกแบบ

(1) การออกแบบพื้นที่โครงสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงมิให้เป็นโครงสร้างที่ปิดทับคลองรางบัว และคลองค้างสูง เพื่อให้แสงส่องผ่านได้และป้องกันผลกระทบต่อคุณภาพน้ำ ปริมาณน้ำในลำคลอง และการสัญจรทางน้ำของประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งให้มีช่องเปิดบนลานศูนย์ซ่อมบำรุงที่สามารถทำการขุดลอกคลองในอนาคต โดยต้องก่อสร้างเฉพาะรางรถไฟฟ้าและสะพาน (สำหรับรถยนต์ข้าม) คร่อมคลองทั้งสองเท่านั้น

(2) ควรใช้เสาเข็มสั้นก่อสร้างฐานรากของคลองที่จะปรับปรุงเพื่อป้องกันการทรุดตัวต่างระดับและเกิดการแตกร้าวของลำคลองในอนาคต

(3) การออกแบบโครงสร้างเสาและคานให้คำนึงถึงความปลอดภัย ความเรียบง่ายและความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมบริเวณใกล้เคียงโครงการ รวมทั้งการออกแบบรายละเอียดโครงสร้างระบบรางและอาคารสถานี อย่างน้อยให้เป็นไปตามกฎกระทรวง กำหนดการรับน้ำหนัก ความต้านทาน ความคงทนของอาคารและพื้นดินที่รองรับอาคาร ในการต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว พ.ศ. 2550

(4) การออกแบบโครงสร้างต้องไม่ขัดกับพระราชบัญญัติรักษาคลองรัตนโกสินทร์ศก 121 พร้อมด้วยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติม

1.2 ประสานแผนการดำเนินงานการก่อสร้างปรับปรุงคลองระบายน้ำกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักการระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร และกรมศิลปากรก่อนดำเนินการในพื้นที่

1.3 จัดทำแผนการจัดการจราจรและมาตรการป้องกันและลดผลกระทบของการก่อสร้างต่อการจราจรให้สอดคล้องกับสภาพปัญหาและพื้นที่ ณ ช่วงเวลาการดำเนินการก่อสร้าง และประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้าง ระยะเวลาการดำเนินการ แผนจัดการจราจรให้ประชาชนรับทราบ

1.4 ปฏิบัติ ควบคุมและกำกับให้เป็นไปตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค ให้เป็นไปตามรายละเอียดที่ได้ปรับปรุงให้มีความทันสมัยกว่าฉบับเดิมที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีมติเห็นชอบรายงานฯ ในการประชุมครั้งที่ 1/2545 เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2545 ทั้งนี้ การก่อสร้างอุโมงค์ใต้ดินในบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์ จากแบบขุดเปิดหน้าดินเดิมพื้นที่ (Open cut) ให้เป็นแบบขุดเปิดหน้าดินเฉพาะทางขึ้นลง และดำเนินการก่อสร้างจากชั้นใต้ดินขึ้นมา ตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมดังกล่าว) ตามที่เสนอไว้รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงหัวลำโพง-บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง) และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม อย่างเคร่งครัด และนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างให้ผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการโดยเฉพาะพื้นที่ซึ่งเป็นสถานีร่วมกับโครงการอื่นต้องระบุแผนดำเนินงานหรือความรับผิดชอบต่อเนื่องให้เห็นอย่างชัดเจน

1.5 แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อทำหน้าที่กำหนดค่าเวนคืนโดยมีผู้แทนหน่วยงานเจ้าของโครงการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น รวมถึงผู้แทนประชาชนในสภาท้องถิ่นเข้าร่วมประชุมหรือด้วย

1.6 แต่งตั้งคณะกรรมการควบคุม กำกับ และดูแลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดระยะการดำเนินการก่อสร้าง ประกอบด้วยผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เป็นประธาน และผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรุงเทพมหานคร สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรมควบคุมมลพิษ กรมทรัพยากรธรณี กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี องค์การพัฒนาเอกชน สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค เป็นต้น เพื่อกำกับดูแลและติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันด้านสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ

1.7 การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

(1) ต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งในช่วงก่อสร้างและดำเนินงาน ตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ

(2) ต้องรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานฯ ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ

1.8 หากมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ ที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ หน่วยงานเจ้าของโครงการและผู้ดำเนินการ จะต้อง

เสนอรายละเอียดและประเมินผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง

1.9 การก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือมีข้อร้องเรียน หน่วยงานเจ้าของโครงการและผู้ดำเนินการหรือบริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้างจะต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน พร้อมแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

2. มอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย รับข้อคิดเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ประเด็นการเพิ่มความถี่ในการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองและมลพิษทางอากาศทั้งในระยะการก่อสร้างและช่วงเปิดการเดินรถแล้ว รวมทั้งเพิ่มเติมมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว ทั้งนี้ให้ตรวจสอบความถูกต้องและครบถ้วนของเอกสารรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยประสานกับสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรี

3. มอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

3.3 ความเห็นต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงหัวลำโพง-บางแค และศูนย์ซ่อมบำรุง

กรรมการและเลขานุการฯ รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงหัวลำโพง-บางแค เป็นโครงการที่ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2547 ซึ่งกำหนดให้บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ดำเนินการจัดหาพลังงานประเภทก๊าซธรรมชาติไปยังโรงไฟฟ้าของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย และต่อมาสำนักงานคณะกรรมการพลังงานแห่งชาติ มีมติเห็นชอบแผนแม่บท ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง) ซึ่ง ปตท. ได้เพิ่มการลงทุนระบบท่อเชื่อมในทะเลและเพิ่มโครงการท่อนบก เมื่อวันที่ 4 มิถุนายน 2550 โดยคณะรัฐมนตรีเห็นชอบเมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2550 งบประมาณรวม 165,077 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ได้เสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโครงการดังกล่าวให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจและโครงการร่วมกับเอกชน พิจารณา รวม 3 ครั้ง โดยครั้งแรกในคราวประชุมครั้งที่ 3/2550 เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2550 และคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ในการประชุมครั้งที่ 1/2551 เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2551 มีมติเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงหัวลำโพง-บางแค และศูนย์ซ่อมบำรุง ปตท. จำกัด (มหาชน) รวบรวมข้อมูลในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและข้อมูลที่ได้ชี้แจงเพิ่มเติมทั้งหมด จัดทำเป็นรายงานฉบับสมบูรณ์เสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม นำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โดยมีเงื่อนไขและมาตรการให้บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ปฏิบัติ รวม 10 ข้อ และ หากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ประสงค์จะเปลี่ยนแปลง

รายละเอียดโครงการ และ/หรือแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม จะต้องเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา ให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อพิจารณา

ทั้งนี้ กรรมการฯ มีประเด็นซักถามเกี่ยวกับการป้องกันเหตุแผ่นดินไหวในพื้นที่บริเวณที่วางท่อก๊าซ และการวางแผนเชื่อมโยงโครงข่ายการจ่ายก๊าซธรรมชาติ จากท่อส่งก๊าซธรรมชาติ ไปยังสถานีจ่ายก๊าซในอนาคต ซึ่งนายจิตรพงษ์ กว้างสุขสถิตย์ รองกรรมการผู้จัดการบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ได้ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า หากเกิดแผ่นดินไหวจะไม่ส่งผลกระทบต่อระบบท่อ เนื่องจากการก่อสร้างในแนวระนาบ และได้ให้ความสำคัญกับสภาพความยืดหยุ่นบริเวณจุดเชื่อมต่อท่อ ทั้งนี้การขยายโครงข่ายการจ่ายก๊าซจากระบบท่อก๊าซ เพื่อเพิ่มสถานีจ่ายก๊าซ บริษัทฯ ได้มีการวางแผนที่จะดำเนินการในอนาคตด้วย

ความเห็นที่ประชุม

เห็นควรเห็นชอบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการท่อส่งก๊าซธรรมชาติไปยังโรงไฟฟ้าพระนครเหนือ ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตคลังขั้ว กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางกวย จังหวัดนนทบุรี ทั้งนี้ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) จะต้องปฏิบัติตามมติของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชน ในการประชุม ครั้งที่ 1/2551 เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2551

มติที่ประชุม

1. เห็นชอบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการท่อส่งก๊าซธรรมชาติไปยังโรงไฟฟ้าพระนครเหนือ ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตคลังขั้ว กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางกวย จังหวัดนนทบุรี โดยกำหนดเงื่อนไขและมาตรการที่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ต้องยึดถือปฏิบัติตามมติของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชน ในการประชุมครั้งที่ 1/2551 เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2551 ดังนี้

1.1 ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในรูปแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการท่อส่งก๊าซธรรมชาติไปยังโรงไฟฟ้าพระนครเหนืออย่างเคร่งครัด และใช้เป็นแนวทางในการกำกับ ควบคุม ติดตามตรวจสอบของหน่วยงาน ประชาชนและองค์กรที่เกี่ยวข้อง

1.2 นำรายละเอียดในแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมไปกำหนดในเงื่อนไขสัญญาว่าจ้างการออกแบบ สัญญาก่อสร้าง สัญญาดำเนินการและใช้ในการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาพื้นที่บริเวณที่ตั้งโครงการอย่างละเอียดชัดเจน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลทางปฏิบัติ

1.3 ประสานงานกับหน่วยงานด้านการจราจรและหน่วยงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ในการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด

1.4 ดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านสังคมและการมีส่วนร่วมของประชาชน และแผนการจัดการข้อร้องเรียน และการจัดตั้งกรรมการติดตามโครงการตั้งแต่ระยะก่อนก่อสร้างโครงการและดำเนินการอย่างต่อเนื่องในระยะก่อสร้าง และตลอดระยะเวลาดำเนินการเพื่อให้ชุมชนเกิดความเข้าใจและเข้ามามีส่วนร่วมในทุกขั้นตอนของการพัฒนาโครงการ

1.5 จัดทำแบบแสดงตำแหน่งแนวท่อของโครงการท่อส่งก๊าซธรรมชาติไปยังโรงไฟฟ้าพระนครเหนือ ตำแหน่งระบบสาธารณูปโภคที่วางในเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย และการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณใกล้เคียงที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการรั่วไหล การเกิดอัคคีภัย และการแผ่รังสีความร้อน จากการดำเนินการโครงการ และจัดส่งให้หน่วยงานเจ้าของพื้นที่ที่แนวท่อพาดผ่าน หน่วยงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในพื้นที่ และหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติตามแผนฉุกเฉิน ก่อนเปิดดำเนินการจัดส่งก๊าซ ทั้งนี้ แบบแสดงตำแหน่งแนวท่อ ตำแหน่งระบบสาธารณูปโภค และการใช้ประโยชน์ที่ดินดังกล่าวต้องทำการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องตามสภาพความเป็นจริง เพื่อความพร้อมในการประกอบกรวางแผนพัฒนาพื้นที่ในอนาคต และประกอบการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฉุกเฉินเพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุตามแนวท่อส่งก๊าซ และนำเสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยผนวกในรายงานผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

1.6 จัดทำคู่มือความปลอดภัยโครงการท่อส่งก๊าซธรรมชาติไปยังโรงไฟฟ้าพระนครเหนือ และประชาสัมพันธ์คู่มือความปลอดภัย เพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับการดำเนินการเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินต่อชุมชน ประชาชนที่สัญจรผ่านพื้นที่ดังกล่าว ผู้ประกอบการ หน่วยงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในพื้นที่ ที่หน่วยงานด้านการจราจรและหน่วยงานต่างๆ ในพื้นที่อย่างค่อเนื่อง

1.7 ตรวจสอบความพร้อมของการดำเนินงานตามแผนฉุกเฉินอย่างสม่ำเสมอ และฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินกับชุมชน ผู้ประกอบการ หน่วยงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในพื้นที่ หน่วยงานด้านการจราจร และหน่วยงานต่างๆ ในพื้นที่อย่างค่อเนื่อง เพื่อเตรียมความพร้อมทั้งด้านแผนงาน การบังคับบัญชา การประสานงาน และความพร้อมของอุปกรณ์ เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน

1.8 หากเกิดความเสียหายอันเนื่องมาจากการดำเนินการโครงการ ให้บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ดำเนินการจ่ายค่าชดเชยเร่งด่วนให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบ เพื่อเป็นการบรรเทาทุกข์ฉุกเฉินในเบื้องต้น

1.9 รายงานผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมให้ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พิจารณา คามระยะเวลาที่กำหนดในแผนปฏิบัติการโดยให้เป็นไปตามแนวทางที่นำเสนอผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของสำนักงานฯ

1.10 หากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม แสดงให้เห็นแนวโน้มปัญหาสิ่งแวดล้อม บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขปัญหานั้นโดยเร็ว และหากเกิดเหตุการณ์ใดๆ ที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ ต้องแจ้งให้กรุงเทพมหานคร จังหวัดนนทบุรี และสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทราบโดยเร็ว เพื่อจะได้ประสานให้ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

1.11 หากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) มีความประสงค์จะเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และ/หรือแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งแตกต่างจากที่นำเสนอในรายงานการวิเคราะห์

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ จะต้องเสนอรายงานแสดงรายละเอียดการเปลี่ยนแปลง ผลการศึกษา และประเมินผลกระทบในรายละเอียดที่ขอเปลี่ยนแปลง เปรียบเทียบกับข้อมูลเดิม ให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง

2. เห็นควรให้บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

3.4 การกำหนดมาตรฐานค่าความเข้มข้นของอากาศเสียที่ปล่อยทิ้งจากแหล่งกำเนิดมลพิษ

กรรมการและเลขานุการฯ มอบหมายให้ นางมิ่งขวัญ วิษยารังษยศักดิ์ รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ รายงานให้ที่ประชุมทราบ ว่า ปัญหากลิ่นเหม็นเป็นปัญหาที่ได้รับการร้องเรียนมากที่สุด แต่กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกลิ่น ได้แก่ กฎกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง กำหนดมาตรฐานและวิธีการตรวจสอบกลิ่นในอากาศจากโรงงาน พ.ศ. 2548 ซึ่งใช้เฉพาะกรณีที่กรมโรงงานอุตสาหกรรมได้รับเรื่องร้องเรียนจากผู้ที่ได้รับผลกระทบจากกลิ่นในอากาศจากโรงงาน หรือกรมโรงงานอุตสาหกรรมส่งสัยว่าเป็นโรงงานที่ระบายอากาศที่มีกลิ่นเกินมาตรฐาน ตามที่กำหนดมาตรฐานกลิ่นในอากาศจากโรงงาน 23 รายการ

กรมควบคุมมลพิษ จึงได้ศึกษาบททวนกฎกระทรวงอุตสาหกรรม และยก่างประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง การกำหนดมาตรฐานค่าความเข้มข้นของอากาศเสียที่ปล่อยทิ้งจากแหล่งกำเนิดมลพิษ และร่างประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดให้โรงงานอุตสาหกรรมบางประเภทและบางขนาดเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษที่จะต้องถูกควบคุมค่าความเข้มข้นจากอากาศเสียที่ปล่อยทิ้งออกสู่บรรยากาศ ตลอดจนร่างประกาศคณะกรรมการควบคุมมลพิษ เรื่อง การตรวจวัดกลิ่นและวิธีการวิเคราะห์กลิ่นของอากาศเสียจากแหล่งกำเนิดมลพิษ เพื่อใช้เป็นแนวทางปฏิบัติสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการประสานงานการจัดการสิ่งแวดล้อมและอุตสาหกรรม และคณะกรรมการควบคุมมลพิษ เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2550 และ เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2551 ตามลำดับ โดยให้เพิ่มเติมโรงงานรายการที่ 20 ลำดับที่ 29 และรายการที่ 21 ลำดับที่ 30 เป็นแหล่งกำเนิดมลพิษในร่างประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้สอดคล้องกับกฎกระทรวงอุตสาหกรรม จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อพิจารณา

ความเห็นที่ประชุม

1. ร่างประกาศฯ ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องกำหนดมาตรฐานค่าความเข้มข้นของอากาศเสียที่ปล่อยทิ้งจากแหล่งกำเนิดมลพิษนี้ ใช้เกณฑ์เดียวกันกับประกาศของกรมโรงงาน แต่ต่างกันที่วัตถุประสงค์ในการนำไปใช้ โดยประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ร่างขึ้นเพื่อให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษในการแก้ไขปัญหาร้องเรียน ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535

2. เห็นควรเห็นชอบกับการกำหนดมาตรฐานค่าความเข้มข้นของอากาศเสียที่ปล่อยทิ้งจากแหล่งกำเนิดมลพิษ เนื่องจากดำเนินการตามวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพ

สิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 ในการแก้ไขปัญหามลพิษ โดยมีเจ้าพนักงานควบคุมมลพิษเป็นผู้มีอำนาจตามพระราชบัญญัติฯ

มติที่ประชุม

1. เห็นชอบร่างประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามมาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง การกำหนดมาตรฐานค่าความเข้มข้นของอากาศเสียที่ปล่อยทิ้งจากแหล่งกำเนิดมลพิษ ตามความเห็นของคณะกรรมการควบคุมมลพิษ โดยให้มีผลบังคับใช้เมื่อพ้นกำหนดระยะเวลา 180 วัน นับถัดจากวันที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

2. เห็นชอบร่างประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดให้โรงงานอุตสาหกรรมบางประเภท และบางขนาดเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษที่จะต้องถูกควบคุมค่าความเข้มข้นจากอากาศเสียที่ปล่อยทิ้งออกสู่บรรยากาศ

3.5 การขยายระยะเวลาการบังคับใช้ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในบริเวณพื้นที่จังหวัดกระบี่ จังหวัดภูเก็ต และเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2546 และประกาศกระทรวงฯ จังหวัดกระบี่ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2550

กรรมการและเลขานุการฯ มอบหมายให้ เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานให้ที่ประชุมทราบ ว่า ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่จังหวัดกระบี่ จังหวัดภูเก็ต และเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2546 รวม 3 ฉบับ มีผลบังคับใช้ 5 ปี ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2546 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2551 และประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในบริเวณพื้นที่จังหวัดกระบี่ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2550 ซึ่งเป็นการแก้ไข ข้อ 4 (1) ของประกาศกระทรวงฯ จังหวัดกระบี่ พ.ศ. 2546 ที่มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 13 พฤศจิกายน 2550 จะสิ้นสุดการบังคับใช้พร้อมประกาศกระทรวงฯ จังหวัดกระบี่ พ.ศ. 2546

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จึงได้ดำเนินการปรับปรุงประกาศกระทรวงฯ พ.ศ.2546 ทั้ง 3 ฉบับ โดยได้การจัดประชุมรับฟังความเห็นและข้อเสนอแนะจากภาคส่วนต่างๆ ต่อการปรับปรุงแก้ไขประกาศกระทรวงฯ ในพื้นที่จังหวัดกระบี่ จังหวัดภูเก็ต และเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี และนำประเด็นจากการประชุมรับฟังความเห็นและร่างเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม เสนอคณะอนุกรรมการพิจารณาการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมในเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม ซึ่งคณะอนุกรรมการฯ ได้ให้ความเห็นชอบในหลักการ ต่อร่างประกาศกระทรวงฯ ทั้ง 3 พื้นที่ และมอบให้สำนักงานฯ รับไปประสานงานเพิ่มเติม แต่เนื่องจาก กระบวนการในการร่างประกาศกระทรวงฯ ฉบับใหม่ เพื่อให้มีผลบังคับใช้จะต้องใช้ระยะเวลา ซึ่งคาดว่าจะไม่สามารถดำเนินการได้ทันภายในวันที่ 30 กันยายน 2551

คณะอนุกรรมการฯ ในการประชุมครั้งที่ 8/2551 เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2551 มีมติเห็นชอบให้ขยายการบังคับใช้ประกาศกระทรวงฯ ทั้ง 4 ฉบับ ออกไปอีก 1 ปี นับจากวันที่ 1 ตุลาคม 2551 และให้นำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ต่อไป ซึ่งเป็นการดำเนินการตามความมาตรา 45 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อพิจารณา

ความเห็นที่ประชุม

ที่ประชุมเห็นด้วยกับการขยายการบังคับใช้ประกาศกระทรวงฯ ทั้ง 4 ฉบับ ออกไปอีก 1 ปี นับจากวันที่ 1 ตุลาคม 2551 และมีข้อสังเกตว่าขยายเวลาเพียง 1 ปี อาจไม่เพียงพอ แต่ในทางปฏิบัติส่วนใหญ่จะขยายคราวละ 1 ปี เนื่องจากถ้าขยายเวลานานเกินไป จะทำให้ผู้ประกอบการเร่งดำเนินการกิจกรรมโครงการต่างๆ ก่อนที่ประกาศกระทรวงฯ ฉบับใหม่ มีผลบังคับใช้เนื่องจากอาจจะมี การกำหนดมาตรการที่เข้มงวดกว่าที่มีอยู่เดิม

มติที่ประชุม

1. เห็นชอบการขยายระยะเวลาการบังคับใช้ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม 4 ฉบับ ออกไปอีก 1 ปี นับจากวันที่ 1 ตุลาคม 2551 ดังนี้

1.1 ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่จังหวัดกระบี่ พ.ศ. 2546

1.2 ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่จังหวัดภูเก็ต พ.ศ. 2546

1.3 ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2546

1.4 ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่จังหวัดกระบี่ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2550

2. มอบหมายให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรี ต่อไป

3.6 แต่งตั้งคณะกรรมการยุทธศาสตร์การมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรรมการและเลขานุการฯ รายงานต่อที่ประชุมว่า กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้มีคำสั่งที่ 116/2550 ลงวันที่ 24 เมษายน 2550 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินการจัดสัมมนาความคิดเห็นระหว่างภาครัฐกับภาคประชาชน เพื่อพัฒนายุทธศาสตร์การมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยมีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม และสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การมหาชน) เป็นฝ่ายเลขานุการ โดยเมื่อวันที่ 23-24 พฤษภาคม 2550 กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ร่วมกับสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การมหาชน) กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ ได้ดำเนินการ

จัดการสัมมนาความคิดเห็น ระหว่างภาครัฐกับภาคประชาชนในหัวข้อ "รัฐหนุน - เสริมราษฎร์ เพื่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมยั่งยืน" เพื่อพัฒนายุทธศาสตร์การมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ณ อิมแพคเมืองทองธานี จังหวัดนนทบุรี ซึ่งที่ประชุมสัมมนา ได้มีข้อเสนอต่อกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ให้จัดตั้ง "คณะอนุกรรมการยุทธศาสตร์การมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม" ภายใต้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อร่วมกันกำหนดทิศทาง และสนับสนุนการปฏิบัติในพื้นที่นำร่อง รวมถึงติดตามผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง โดยมีรองนายกรัฐมนตรีที่ได้รับมอบหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ เป็นที่ปรึกษา มีปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นประธาน มีองค์ประกอบของคณะอนุกรรมการฯ ที่มีสัดส่วนเหมาะสมระหว่างภาครัฐ ภาคประชาชน ภาควิชาการ และองค์กรพัฒนาเอกชน กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม และสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การมหาชน) ร่วมเป็นกรรมการ และเลขานุการ รวม 34 ท่าน

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เห็นว่าควรมีกลไกระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับเครือข่ายองค์กรชุมชน เพื่อสนับสนุนการมีส่วนร่วมในการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ชัดเจน ประกอบกับอำนาจหน้าที่ของคณะอนุกรรมการฯ ตามข้อเสนอจากการประชุมดังกล่าว มีความสอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการกำหนดมาตรการเพื่อเสริมสร้างความร่วมมือและประสานงานระหว่างส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และเอกชนในเรื่องที่เกี่ยวกับการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม จึงเห็นควรแต่งตั้งคณะอนุกรรมการยุทธศาสตร์การมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ภายใต้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์และประสานการดำเนินงานตามข้อเสนอดังกล่าว

ความเห็นที่ประชุม

1. เห็นชอบกับการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการยุทธศาสตร์การมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ภายใต้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

2. เห็นควรให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จัดทำคำสั่งเสนอประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อลงนามในคำสั่งต่อไป

มติที่ประชุม

1. เห็นชอบกับการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการยุทธศาสตร์การมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ภายใต้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ตามองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ที่เสนอ

2. มอบหมายให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จัดทำคำสั่งเสนอประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อลงนามในคำสั่งต่อไป

3.7 การปรับปรุงคณะกรรมการความร่วมมือภาคเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม

กรรมการและเลขานุการฯ รายงานต่อที่ประชุมว่า คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีคำสั่งที่ 3/2539 ลงวันที่ 15 สิงหาคม 2539 ได้แต่งตั้งคณะกรรมการความร่วมมือภาคเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม และคำสั่งที่ 152547 ลงวันที่ 24 มิถุนายน 2547 ได้ปรับปรุงองค์ประกอบคณะกรรมการฯ โดยมีหน้าที่กำหนดนโยบาย แนวทางให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนภาคเอกชนทางด้านสิ่งแวดล้อม พิจารณากลับกรองการจดทะเบียนเป็นองค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ รวมทั้งพิจารณาเสนอชื่อผู้แทนองค์กรเอกชนเป็นผู้แทนภาคเอกชน เพื่อให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาแต่งตั้งเป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โดยมีนายปริญญา นาคาลัย เป็นประธานอนุกรรมการ และเนื่องจากประธานอนุกรรมการ ซึ่งเป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้หมดวาระการดำรงตำแหน่งลง เมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน 2550 กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการฯ พิจารณาแล้วเห็นว่า เพื่อให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับการดำเนินงานของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จึงเห็นควรปรับปรุงองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่คณะกรรมการฯ โดยมอบหมายให้นายวีระชัย วีระเมธีกุล เป็นประธาน อธิบดีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม เป็นรองประธาน รวมทั้งเพิ่มเติมองค์ประกอบให้มีผู้แทนจากเครือข่ายด้านสิ่งแวดล้อมให้มากขึ้น จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อพิจารณา

ความเห็นที่ประชุม

1. เห็นชอบต่อการปรับปรุงคณะกรรมการความร่วมมือภาคเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม และเห็นชอบให้ยกเลิกคำสั่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ 15/2547 ลงวันที่ 24 มิถุนายน 2547
2. เห็นควรให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จัดทำคำสั่งเสนอประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อลงนามในคำสั่งต่อไป
3. มอบหมายให้กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม นำข้อมูลประวัตินายวีระชัย วีระเมธีกุล ที่แสดงให้เห็นว่ามีประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับองค์การด้านสิ่งแวดล้อม หรือมีความเชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อมในประเด็นใดบ้าง ส่งให้นายวิเชียร กิจคินิจกาล กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ เพิ่มเติมด้วย

มติที่ประชุม

1. เห็นชอบให้ยกเลิกคำสั่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ 15/2547 ลงวันที่ 24 มิถุนายน 2547 และเห็นชอบต่อการปรับปรุงคณะกรรมการความร่วมมือภาคเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม ตามที่ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการความร่วมมือภาคเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม เสนอ
2. มอบหมายให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จัดทำคำสั่งเสนอประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อลงนามในคำสั่งต่อไป

3.8 แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาหาแนวทางที่เหมาะสมในการเทียบเคียงค่าอัตราการระบายมลพิษของโครงการ กรณีที่โครงการไม่มีแหล่งกำเนิดมลพิษที่สามารถเทียบเคียงได้

กรรมการและเลขานุการฯ รายงานต่อที่ประชุมว่า คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีมติในการประชุมครั้งที่ 1/2551 เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2551 ให้แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาหาแนวทางที่เหมาะสมในการเทียบเคียงค่าอัตราการระบายมลพิษของโครงการ กรณีที่โครงการไม่มีแหล่งกำเนิดมลพิษที่สามารถเทียบเคียงได้ เพื่อพิจารณาหาแนวทางที่เหมาะสมในการเทียบเคียงค่าอัตราการระบายของโครงการที่ไม่มีแหล่งกำเนิดมลพิษที่สามารถเทียบเคียงกัน หรือสามารถพิสูจน์ได้ว่ามีค่าเทียบเคียงกันได้ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้ทรงคุณวุฒิด้านการจัดการมลพิษทางอากาศแล้ว เห็นควรเสนอองค์ประกอบคณะกรรมการฯ โดยมี นายสุทิน อยู่สุข เป็นประธานอนุกรรมการประกอบด้วย ผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมควบคุมมลพิษ กรมโรงงานอุตสาหกรรม การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นฝ่ายเลขานุการอนุกรรมการ ทั้งนี้ เพื่อเสนอแนะพิจารณาหาแนวทางที่เหมาะสมในการเทียบเคียงค่าอัตราการระบายของโครงการที่ไม่มีแหล่งกำเนิดมลพิษที่สามารถเทียบเคียงกัน หรือสามารถพิสูจน์ได้ว่ามีค่าเทียบเคียงกันได้

ความเห็นที่ประชุม

1. เห็นชอบกับการแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาหาแนวทางที่เหมาะสมในการเทียบเคียงค่าอัตราการระบายมลพิษของโครงการ กรณีที่โครงการไม่มีแหล่งกำเนิดมลพิษที่สามารถเทียบเคียงได้ ตามที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสนอ โดยให้เพิ่มผู้แทนจากกระทรวงสาธารณสุข และกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น ด้วย
2. เห็นควรให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จัดทำคำสั่งเสนอประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อลงนามในคำสั่งต่อไป

มติที่ประชุม

1. เห็นชอบกับการแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาหาแนวทางที่เหมาะสมในการเทียบเคียงค่าอัตราการระบายมลพิษของโครงการ กรณีที่โครงการไม่มีแหล่งกำเนิดมลพิษที่สามารถเทียบเคียงได้ ตามองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ ที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสนอ โดยให้เพิ่มผู้แทนจากกระทรวงสาธารณสุข และกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น ในองค์ประกอบของคณะกรรมการฯ ด้วย
2. มอบหมายให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จัดทำคำสั่งเสนอประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อลงนามในคำสั่งต่อไป

3.9 การแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการควบคุมมลพิษ

กรรมการและเลขานุการฯ รายงานต่อที่ประชุมว่า คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 2/2549 เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2549 มีมติให้แต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการควบคุมมลพิษ จำนวน 5 คน โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 52 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และกำหนดให้มีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละ 3 ปี แต่อาจได้รับแต่งตั้งใหม่ได้เป็นระยะเวลาติดต่อกันไม่เกินอีก 1 วาระ ซึ่งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการควบคุมมลพิษชุดปัจจุบันจะหมดวาระลงในวันที่ 13 กันยายน 2551

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยกรมควบคุมมลพิษในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการควบคุมมลพิษ จึงขอแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการควบคุมมลพิษ โดยแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิใหม่ จำนวน 3 คน ได้แก่ 1) นางสมร มุตตามระ เป็นผู้เชี่ยวชาญด้านมลพิษทางน้ำ 2) นายวงพันธ์ ลิ้มปเสนีย์ เป็นผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมสิ่งแวดล้อม และมลพิษอากาศ และ 3) นางนันทวรรณ วิจิตรวาทการ เป็นผู้เชี่ยวชาญด้านสุขภาพอนามัยและสิ่งแวดล้อม และแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิในชุดเดิมต่ออีกหนึ่งวาระ จำนวน 2 คน ได้แก่ 1) นายศรีราชา เจริญพานิช ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายสิ่งแวดล้อม และ 2) นายจรรพพงศ์ บุญหลง ผู้เชี่ยวชาญด้านมลพิษและสารอันตราย จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อพิจารณา

ความเห็นที่ประชุม

1. เห็นชอบกับการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการควบคุมมลพิษ ตามที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสนอ
2. เห็นควรให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จัดทำคำสั่งเสนอประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อลงนามในคำสั่งต่อไป

มติที่ประชุม

1. เห็นชอบกับการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการควบคุมมลพิษ ตามที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสนอ ดังนี้

1.1 นางสมร มุตตามระ	กรรมการ
ผู้เชี่ยวชาญด้านมลพิษทางน้ำ	
1.2 นายศรีราชา เจริญพานิช	กรรมการ
ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายสิ่งแวดล้อม	
1.3 นายจรรพพงศ์ บุญ - หลง	กรรมการ
ผู้เชี่ยวชาญด้านมลพิษและสารอันตราย	
1.4 นายวงพันธ์ ลิ้มปเสนีย์	กรรมการ
ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมสิ่งแวดล้อม และมลพิษอากาศ	
1.5 นางนันทวรรณ วิจิตรวาทการ	กรรมการ
ผู้เชี่ยวชาญด้านสุขภาพอนามัยและสิ่งแวดล้อม	

2. มอบหมายให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จัดทำคำสั่งเสนอประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อลงนามในคำสั่งต่อไป

วาระที่ 4 เรื่องเพื่อทราบ

4.1 ผลการดำเนินงานของคณะกรรมการผู้ชำนาญการและคณะอนุกรรมการภายใต้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ปี 2550

กรรมการและเลขานุการฯ มอบหมายให้เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานต่อที่ประชุมว่า คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการผู้ชำนาญการ (คชก.) คณะอนุกรรมการ และคณะทำงานภายใต้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ รวม 50 คณะ ประกอบด้วย คชก.18 คณะ และคณะอนุกรรมการ 32 คณะ โดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้ประสานฝ่ายเลขานุการของ คชก. และคณะอนุกรรมการ เพื่อรายงานผลการดำเนินงานในปี 2550 ซึ่งสรุปได้ว่า มี คชก. และคณะอนุกรรมการ ที่มีการดำเนินงาน/การประชุม จำนวน 43 คณะ และที่ไม่มีการดำเนินงาน/การประชุม จำนวน 7 คณะ

ทั้งนี้ พิจารณาแล้วเห็นว่าในกรณีไม่มีผลการดำเนินงาน แต่ฝ่ายเลขานุการของ คชก. และคณะอนุกรรมการ มีความประสงค์จะขอส่งคำสั่งแต่งตั้ง คชก.และคณะอนุกรรมการ ต่างๆ ไว้ก่อน มีจำนวน 3 คณะ และขอให้ยกเลิกคำสั่งแต่งตั้ง คชก.และคณะอนุกรรมการ ต่างๆ เนื่องจากได้ดำเนินการกิจตามอำนาจหน้าที่แล้วเสร็จ มีการแต่งตั้งคณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการชุดใหม่ขึ้นดำเนินการแทน หรือยังไม่มีความก้าวหน้าในการดำเนินการที่ชัดเจน จำนวน 7 คณะ

มติที่ประชุม

1. รับทราบผลการดำเนินงานของคณะกรรมการผู้ชำนาญการและคณะอนุกรรมการ ภายใต้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ปี 2550

2. เห็นชอบการคงไว้ยกเลิก ของคณะกรรมการผู้ชำนาญการและคณะอนุกรรมการ ดังนี้

2.1 คณะอนุกรรมการที่คงไว้ กรณีไม่มีผลการดำเนินงาน/การประชุม จำนวน 3 คณะ ได้แก่ 1) คณะอนุกรรมการประสานการดำเนินงานด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 2) คณะอนุกรรมการประสานรวบรวมและจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศสิ่งแวดล้อมระดับชาติ 3) คณะอนุกรรมการพิจารณาจัดทำรายละเอียดการดำเนินโครงการ Environment Office House และ Eco-city ในประเทศไทย

2.2 ยกเลิกคณะกรรมการผู้ชำนาญการและคณะอนุกรรมการ จำนวน 7 คณะ ได้แก่ 1) คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการก่อสร้างเครื่องปฏิกรณ์ปรมาณูวิจัย 2) คณะอนุกรรมการเฉพาะกิจเพื่อการบริหารจัดการมลพิษทางอากาศบริเวณพื้นที่มาบตาพุด อำเภอมือ เมือง จังหวัดระยอง 3) คณะอนุกรรมการอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ 4) คณะอนุกรรมการกลั่นกรองโครงการกลไกการพัฒนาที่สะอาด 5) คณะอนุกรรมการจัดทำแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม 6) คณะอนุกรรมการพิจารณาปรับปรุงกฎหมายด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และ 7) คณะอนุกรรมการจัดการกากของเสีย

4.2 สรุปผลการประชุมใหญ่ภาคีอนุสัญญาบาเซล สมัยที่ 9

กรรมการและเลขานุการฯ มอบหมายให้ นางมิ่งขวัญ วิชารังสฤกษ์ รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ รายงานต่อที่ประชุมว่า สืบเนื่องจากกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยกรมควบคุมมลพิษ ได้รับแจ้งประสานจากสำนักเลขาธิการอนุสัญญาบาเซล ขอเชิญรัฐบาลไทยจัดส่งคณะผู้แทนไทยเข้าร่วมการประชุมใหญ่ภาคีอนุสัญญาบาเซล สมัยที่ 9 (The Conference of the Parties to the Basel Convention) ในระหว่างวันที่ 23-27 มิถุนายน 2551 ณ กรุงนาทลี สาธารณรัฐอินโดนีเซีย ซึ่งเป็นการประชุมเพื่อพิจารณาข้อตัดสินใจและประเด็นสำคัญที่เป็นพื้นฐานในการอนุวัติการตามอนุสัญญาบาเซล และในปี 2551 ควมวาระการประชุมใหญ่ภาคีอนุสัญญาบาเซล สมัยที่ 9 กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จึงได้พิจารณาจัดเตรียมองค์ประกอบคณะผู้แทนรัฐบาลไทยเข้าร่วมการประชุมดังกล่าว โดยมีปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนไทย พร้อมด้วยคณะผู้แทนจากหน่วยงานต่างๆ และได้จัดให้มีการประชุมเตรียมการเพื่อพิจารณากำหนดท่าทีของประเทศไทยและถ้อยแถลงของหัวหน้าคณะผู้แทนไทยในการเข้าร่วมประชุมดังกล่าว เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2551 โดยหัวข้อสำคัญของการประชุมเน้นเรื่อง "Waste Management for Human Health and Livelihood" (การจัดการของเสียเพื่อสุขภาพอนามัยและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์) ซึ่งที่ประชุมได้มีมติรับรอง "Bali Declaration on Waste Management for Human Health and Livelihood" (ปฏิญญาบาหลีว่าด้วยการจัดการของเสียเพื่อสุขภาพอนามัยและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์) เพื่อเน้นการคุ้มครองสุขภาพอนามัยและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์ แสดงความยึดมั่นในหลักการของอนุสัญญาบาเซลในการจัดการของเสียอันตรายที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ความร่วมมือกับอนุสัญญาโรคเคอร์ลิซ และอนุสัญญาสตอกโฮล์ม และการปฏิบัติตามแผนกลยุทธ์บาหลีว่าด้วยการสนับสนุนเทคโนโลยีและการเสริมสร้างขีดความสามารถ รวมทั้งการสนับสนุนการพัฒนาที่ยั่งยืนตามเป้าหมายการพัฒนาแห่งสหัสวรรษ (Millennium Development Goals) และที่ประชุมได้มีมติข้อตัดสินใจสำคัญเรื่องต่างๆ ดังนี้

1. แต่งตั้งกรรมการในคณะกรรมการบริหารกลไกการปฏิบัติตามอนุสัญญาบาเซล แทนคนที่กำลังหมดวาระ และเห็นชอบกับแผนงานของคณะกรรมการฯ ระหว่างปี 2552-2553
2. เห็นชอบให้ดำเนินการทบทวนการดำเนินงานตามแผนกลยุทธ์เพื่อการปฏิบัติตามอนุสัญญาบาเซล จนถึงปี 2553 และจัดทำกรอบแผนกลยุทธ์ฯ ภายหลังปี 2553
3. เห็นชอบให้ทบทวนบทบาทของศูนย์ภูมิภาคอนุสัญญาบาเซล
4. เห็นชอบกับการเริ่มขึ้นคอนการประเมินประสิทธิภาพของอนุสัญญาบาเซล ตามข้อ 15 วรรค 7 ของอนุสัญญาบาเซล
5. เห็นชอบกับแผนงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงานตามปฏิญญาบาโรบีเกี่ยวกับการจัดการซากผลิตภัณฑ์เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งรวมถึงการสนับสนุนโครงการจัดการขยะอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมแก่ประเทศไทย ภายใต้แผนงานหุ้นส่วนความร่วมมือในการจัดการขยะอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สำหรับภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก
6. เห็นชอบกับแผนงานและกรอบงบประมาณสำหรับปี 2552-2554
7. เห็นชอบกับข้อเสนอแนะความร่วมมือระหว่างอนุสัญญาบาเซล โรคเคอร์ลิซ และสตอกโฮล์ม และความร่วมมือกับองค์กรระหว่างประเทศอื่น

8. เห็นชอบกับการดำเนินงานในการจัดทำและแก้ไขแนวทางด้านวิชาการว่าด้วยการจัดการของเสียอันตรายที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม 4 เรื่อง ได้แก่ 1) การจัดการยางใช้แล้ว 2) การจัดการของเสียปรอท 3) การจัดการของเสียประเภทสารมลพิษอินทรีย์ที่ตกค้างยาวนาน และ 4) การทบทวนแนวทางด้านวิชาการอื่นๆ ที่ควรดำเนินการแก้ไขและปรับปรุงให้เป็นปัจจุบันตามมติข้อตัดสินใจที่ VIII/17

9. เห็นชอบกับการดำเนินงานขึ้นต่อไปในการตีความข้อ 17 วรรค 5 ของอนุสัญญาบาเซล และการผลักดันของที่ประชุมที่จะให้ข้อแก้ไขอนุสัญญาบาเซลว่าด้วยการห้ามส่งออกของเสียอันตราย (Ban Amendment) มีผลบังคับใช้เพื่อเสนอให้ที่ประชุมใหญ่ภาคีอนุสัญญาบาเซล สมัยที่ 11 พิจารณารับรอง โดยขอให้ภาคีพิจารณาเร่งรัดการให้สัตยาบันต่อข้อแก้ไขดังกล่าว

10. เห็นชอบกับการเตรียมการจัดประชุมใหญ่ภาคีอนุสัญญาบาเซล สมัยที่ 10 และสมัยที่ 11 เนื่องจากอนุสัญญาบาเซลจะครบรอบ 20 ปี ในปี พ.ศ. 2552

ทั้งนี้ หัวหน้าคณะผู้แทนไทยได้กล่าวถ้อยแถลงท่าทีของประเทศไทยในที่ประชุมระดับสูง และคณะผู้แทนไทยได้เข้าร่วมแสดงข้อคิดเห็นในที่ประชุมเต็มคณะ ที่ประชุม Committee of Whole และที่ประชุมของคณะทำงานกลุ่มย่อยต่าง ๆ จึงขอรายงานให้รับทราบสรุปผลการประชุมใหญ่ภาคีอนุสัญญาบาเซล สมัยที่ 9 ตามที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยกรมควบคุมมลพิษเสนอ ซึ่งกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจะได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

มติที่ประชุม

รับทราบสรุปผลการประชุมใหญ่ภาคีอนุสัญญาบาเซล สมัยที่ 9 ตามที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยกรมควบคุมมลพิษเสนอ ซึ่งกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจะได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

4.3 รายงานการติดตามการดำเนินการตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมษายน-ธันวาคม 2550

กรรมการและเลขานุการฯ มอบหมายให้เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานต่อที่ประชุมว่า คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้พิจารณา เรื่อง/โครงการ และรับทราบผลการดำเนินงานระหว่าง เมษายน-ธันวาคม 2550 รวม 60 เรื่อง แบ่งเป็นเรื่องเพื่อทราบ 22 เรื่อง และเรื่องเพื่อพิจารณา 38 เรื่อง โดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้ดำเนินการจัดทำรายงานผลการดำเนินการตามมติ กก.วล. ระหว่างช่วงเวลาดังกล่าว ซึ่งมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

1. ด้านนโยบาย และกลไกการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มีการพิจารณา จำนวน 30 เรื่อง
2. ด้านการแต่งตั้งและปรับปรุงคณะกรรมการผู้ชำนาญการและคณะอนุกรรมการ จำนวน 8 ชุด เป็นการปรับปรุงองค์ประกอบ จำนวน 7 ชุด และการแต่งตั้งอนุกรรมการภายใต้คณะกรรมการฯ จำนวน 1 ชุด

ซึ่งสามารถสรุปผลการติดตาม ได้ว่ามีเรื่องที่ดำเนินการครบถ้วนแล้ว คิดเป็นร้อยละ 76.19 และดำเนินการแล้วแต่ยังไม่ครบถ้วน คิดเป็นร้อยละ 19.05 และยังไม่ได้ดำเนินการ คิดเป็นร้อยละ 4.76 โดยปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มักเกิดจากปัญหาด้านเทคนิค ขาดด้านการยอมรับและการสร้างความเข้าใจกับชุมชน ปัญหาด้านงบประมาณ และยานพาหนะ ปัญหาด้านความพร้อมของท้องถิ่น ปัญหาด้านการประสานงานระหว่างหน่วยงาน และปัญหาด้านข้อกฎหมาย ดังนั้น ฝ่ายเลขานุการฯ จึงขอรายงานให้ทราบผลการดำเนินการดังกล่าว และขอเสนอให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณามอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ติดตามตรวจสอบการดำเนินงานตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และเก็บรวบรวมข้อมูลระดับพื้นที่ต่อไป

มติที่ประชุม

1. รับทราบรายงานผลการดำเนินการตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ระหว่างเดือน เมษายน-ธันวาคม 2550

2. มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ติดตามตรวจสอบการดำเนินงานตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติอย่างต่อเนื่อง และเก็บรวบรวมข้อมูลระดับพื้นที่ต่อไป

4.4 ผลการหารือคณะกรรมการกฤษฎีกา เรื่อง การฟ้องคดีต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ไม่ประกาศเขตควบคุมมลพิษบริเวณพื้นที่มาบตาพุด

กรรมการและเลขานุการฯ มอบหมายให้เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานข้อที่ประชุมว่าจากผลการหารือคณะกรรมการกฤษฎีกา เรื่องการฟ้องคดีต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ไม่ประกาศเขตควบคุมมลพิษบริเวณพื้นที่มาบตาพุดนั้น ศาลปกครองระยองได้ส่งคำสั่ง คดีหมายเลขดำที่ 192/2550 ซึ่งมีนายเจริญ เศรษฐ์ กับพวก รวม 27 คน ผู้ฟ้องคดี และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เป็นผู้ถูกฟ้องคดี กรณีที่ไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่ ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 59 คือไม่ได้ประกาศพื้นที่มาบตาพุด เทศบาลเมืองมาบตาพุด และพื้นที่ใกล้เคียงที่มีปัญหามลพิษร้ายแรงถึงขนาดที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพและอนามัยของประชาชนหรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม เป็นเขตควบคุมมลพิษ ซึ่ง คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 12/2550 เมื่อ 24 ตุลาคม 2550 ได้พิจารณามอบอำนาจให้กรมควบคุมมลพิษ เป็นผู้ดำเนินการแทน เกี่ยวกับคดี และมีมติให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมร่างหนังสือถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เพื่อหารือว่าคำสั่งศาลปกครองจะบังคับกรรมการฯ เป็นรายบุคคลหรือไม่ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการฯ ถือเป็นเจ้าหน้าที่รัฐและจะได้รับการคุ้มครองด้วยหรือไม่ ซึ่ง ทั้ง 2 หน่วยงาน ได้ไปชี้แจงข้อเท็จจริงต่อที่ประชุมคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2551 ณ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และจากการพิจารณาได้แจ้งความเห็น เรื่อง สถานะทางกฎหมายของคณะกรรมการฯ ตามพระราชบัญญัติ ความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 สรุปได้ดังนี้

1. การฟ้องต่อศาลปกครองในคดีดังกล่าว เป็นการฟ้องคดีพิพาทเกี่ยวกับการที่หน่วยงานทางการปกครองหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐ ละเลยต่อหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติหรือปฏิบัติ

หน้าที่ดังกล่าวล่าช้าเกินสมควรตามมาตรา 9(2) แห่ง พ.ร.บ.จัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 ซึ่งหากศาลปกครองพิพากษาให้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติประกาศเขตควบคุมมลพิษย่อมต้องอาศัยมติที่ประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติซึ่งเป็นการพิจารณาร่วมกันเป็นหมู่คณะในรูปคณะบุคคล คำพิพากษาของศาลปกครองจึงมีผลบังคับ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในฐานะคณะบุคคล มิได้มีผลบังคับกรรมการเป็นรายบุคคล

2. คดีดังกล่าวมิได้มีคำขอให้ศาลปกครองพิพากษาให้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติรับผิดชอบใช้ค่าเสียหาย กรณีจึงไม่ใช่การฟ้องคดีพิพาทเกี่ยวกับการละเมิดหรือความรับผิดชอบอื่นของหน่วยงานทางปกครองหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐ ศาลปกครองจึงไม่อาจบังคับให้หน่วยงานทางปกครองหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้องชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการละเลยต่อหน้าที่หรือปฏิบัติหน้าที่ล่าช้าเกินสมควรได้

3. คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เป็นเจ้าหน้าที่ตาม พ.ร.บ.ความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ กรรมการในคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ไม่ว่าจะเป็นกรรมการโดยตำแหน่งหรือกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ย่อมได้รับการคุ้มครองตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดใน พ.ร.บ.ดังกล่าว

มติที่ประชุม

รับทราบผลการหารือคณะกรรมการกฤษฎีกาเรื่องการฟ้องคดีต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ไม่ประกาศเขตควบคุมมลพิษบริเวณพื้นที่มาบตาพุด

เลิกประชุมเวลา 12.10 น.

นางสาวกัญศานันท์ เหมกรณ์

นางสาวนพรัตน์ วัฒนา

ผู้ตรวจรายงานการประชุม

นายศักดิ์สิทธิ์ ศรีเดช

นายเกษมสันต์ จิตเนาวโส

ผู้ตรวจรายงานการประชุม



ภาคผนวก 1-2

หนังสือพระราชทานพระบรมราชานุญาตใช้ชื่อ “เฉลิมรัชมงคล”
เป็นชื่อเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน) ส่วนต่อขยาย
ที่ นร 1508/ท7381 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2562



บันทึก

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ความที่ทุก

ที่.....สผว/ว. 2125 วันที่.....6 ธันวาคม 2562.....

เรื่อง พระราชทานพระบรมราชานุญาตใช้ชื่อ “เฉลิมรัชมงคล” เป็นชื่อเส้นทาง
รถไฟฟ้าฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน) ส่วนต่อขยาย

เรียน รผก. รผบ. รผป. รผว. รผง. ผชก.(นายสาโรจน์) ผอ.ฝกท. ผอ.ฝกม. ผอ.ฝจบ.
ผอ.ฝชง. ผอ.ฝทท. ผอ.ฝทบ. ผอ.ฝนย. ผอ.ฝบก.1 ผอ.ฝบก.2 ผอ.ฝปก.
ผอ.ฝพค. ผอ.ฝพธ. ผอ.ฝพพ. ผอ.ฝรฟ. ผอ.ฝรภ. ผอ.ฝวส. ผอ.สตส. ผอ.สธด.
ผอ.สธร. ผอ.สปอ. ผอ.กกส. ผอ.กสอ. ผอ.กกก. ทน.ขอ.4

ด้วยสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือ ที่ นร0508/ท7381 ลงวันที่ 19
พฤศจิกายน 2562 ถึงกระทรวงคมนาคมแจ้งว่าตามที่ขอให้นำความกราบบังคมทูลและกรุณา
ทรงทราบฝ่าละอองธุลีพระบาทขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตใช้ชื่อ “เฉลิมรัชมงคล”
เป็นชื่อเส้นทางรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน) ส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง – บางแค นั้น
กองกิจการในพระองค์ 904 สำนักงานราชเลขาธิการในพระองค์ฯ ได้นำความกราบบังคมทูล
พระกรุณาทรงทราบฝ่าละอองธุลีพระบาทแล้ว พระราชทานพระบรมราชานุญาตตามที่ขอ
พระมหากษัตริย์ (เอกสารแนบ)

ในการนี้ปลัดกระทรวงคมนาคมได้สั่งการถ่ายหนังสือดังกล่าวให้ รพม.
เพื่อทราบและดำเนินการต่อไปด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ แจ้งพนักงานในสังกัดทราบ และดำเนินการ
ในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

(นางสาวสิริธิดา ธรรมกุล)

ผอ.สผว. 4/12/62

สำเนาเรียน ผวก.

ปกด. 7253
วันที่ 27 พ.ย. 62
เวลา 13:50

รอก. 5 พ.ค. 6
วันที่ 06 พ.ย. 62
เวลา 09:06



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
เลขที่ 9006
วันที่ 19 พ.ย. 62
เวลา 14:42

กระทรวงมหาดไทย
เลขที่ 24209
วันที่ 19 พ.ย. 62
เวลา 14:42

ที่ นร 0508/ท 7381

๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๒

เรื่อง พระราชทานพระบรมราชานุญาตใช้ชื่อ “เฉลิมรัชมงคล” เป็นชื่อเส้นทางรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร
(สายสีน้ำเงิน) ส่วนต่อขยาย

๑) เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๑/๘๖๕๑ ลงวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๒

ตามที่ขอให้นำความกราบบังคมทูลพระกรุณาทรงทราบฝ่าละอองธุลีพระบาท
ขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตใช้ชื่อ “เฉลิมรัชมงคล” เป็นชื่อเส้นทางรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร
(สายสีน้ำเงิน) ส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค และบางซื่อ-ท่าพระ เพื่อให้เส้นทางรถไฟฟ้า
ฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน) มีชื่อพระราชทานชื่อเดียวกันตลอดทั้งสาย ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ขอให้นำความกราบบังคมทูลและกรุณา
พระราชทานพระบรมราชานุญาตใช้ชื่อ “เฉลิมรัชมงคล” เป็นชื่อเส้นทางรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร
(สายสีน้ำเงิน) ส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค และบางซื่อ-ท่าพระ เพื่อให้เส้นทางรถไฟฟ้า
ฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน) มีชื่อพระราชทานชื่อเดียวกันตลอดทั้งสาย ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและพิจารณาดำเนินการต่อไป

๒) สำเนาถูกต้อง

ขอแสดงความนับถือ

(นายปัญญาพล ศรีแสงแก้ว)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

๓) เรียน ผวก.ฯพณ. และ ผวกท. (สผค.)

-เพื่อทราบและดำเนินการ

ศส.ผอ.ผวก.

กองอาลักษณ์และเครื่องราชอิสริยาภรณ์
โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๑๘๒๓ (หัตถ์)
โทรสาร ๐ ๒๒๘๒ ๘๒๒๔
www.soc.go.th
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ rsrd@soc.go.th

(นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ)

ปลัดกระทรวงคมนาคม

๑๗ พ.ย. ๖๒
(นายปรีชา เวสสุธร)
ผู้อำนวยการกองอาลักษณ์



ภาคผนวก 1-3

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล
(สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค)
(การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48)

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. คุณภาพอากาศ 1.1 ผลการศึกษาในปี พ.ศ. 2545 คุณภาพอากาศมีการตรวจวัดระหว่างวันที่ 24 ถึง 29 พฤศจิกายน 2539 จำนวน 2 สถานี คือ โรงเรียนทวีธาภิเศกและโรงเรียนไตรมิตรวิทยา โดยตรวจวัดเป็นเวลา 3 วัน ติดต่อกัน สรุปได้ดังนี้ (1) ความเข้มข้นของฝุ่นรวม (TSP) เฉลี่ยมีค่าอยู่ระหว่าง 0.101 - 0.145 มก./ลบ.ม. (2) ปริมาณความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็ก 10 ไมครอน (PM-10) เฉลี่ยมีค่าอยู่ระหว่าง 0.073 - 0.098 มก./ลบ.ม. (3) ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ตรวจวัดได้อยู่ระหว่าง 2.05-2.08 ppm (4) ความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ตรวจวัดได้อยู่ระหว่าง 0.016- 0.020 มก./ลบ.ม. (5) ความเข้มข้นของก๊าซไฮโดรคาร์บอน (HC) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ตรวจวัดได้อยู่ระหว่าง 3.28 - 3.46 มก./ลบ.ม. สรุปได้ว่าดัชนีชี้วัดทั้ง 2 สถานีมีค่าต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ซึ่งเป็นเกณฑ์มาตรฐานที่	ระยะก่อสร้าง การรบกวนจากการรื้อถอนอาคารและปรับสภาพพื้นดิน โอลี่ที่ปล่อยออกมาจากเครื่องจักรและฝุ่นละอองที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างซึ่งมีขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10) และสามารถถูกลมพัดพาไปได้โดยง่าย คาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำ	(1) กิจกรรมการก่อสร้างจากการเปิดหน้าดิน การรื้อถอนอาคารที่เป็นแหล่งกำเนิด PM-10 ให้ใช้หลักควบคุมอากาศของ USEPA AP- 42 รวมทั้งข้อบัญญัติ กทม. และแนวทางควบคุมฝุ่นจากการก่อสร้างของกรมควบคุมมลพิษ (2) จัดให้มีสิ่งรบกวนวัสดุ ซึ่งอาจตกหล่นจากการดำเนินการก่อสร้างที่ระดับเหนือพื้นดินเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของวัสดุดังกล่าว (3) จัดให้มีการล้างล้อรถบรรทุกก่อนออกนอกพื้นที่ก่อสร้าง (4) ควบคุมให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด (5) กำหนดให้รถบรรทุกที่วิ่งในพื้นที่ก่อสร้าง โครงการฯ ต้องมีการคลุมผ้าใบให้มิดชิดในขณะปฏิบัติงาน (6) พนักงานเมื่อปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีโอกาสสัมผัสกับฝุ่นละอองให้ใส่หน้ากากกรองฝุ่นเพื่อลดผลกระทบต่อสุขภาพที่จะเกิดขึ้น (7) กิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ การเปิดหน้าดิน การรื้อถอนอาคาร การกองวัสดุ การขุดเจาะและการผสมคอนกรีต จะต้องกระทำภายในพื้นที่ที่มีรั้วที่บุงสูงอย่างน้อย 2 เมตร กันโดยรอบ (8) ต้องทำความสะอาด เศษดิน ทราย ที่ตกหล่น	(1) ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด : ประกอบด้วย TSP และ PM-10 สถานีละ 5 วันอย่างต่อเนื่องครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด เป็นประจำทุก ๆ 1 เดือน ตลอดระยะก่อสร้างโดยเริ่มตรวจวัดเมื่อเริ่มการก่อสร้างบริเวณสถานีที่กำหนดให้ตรวจวัด เมื่อสถานีใดสร้างแล้วเสร็จให้ยกเลิกการตรวจวัด (2) สถานี : ทำการตรวจวัดคุณภาพอากาศจำนวน 6 สถานี ประกอบด้วย ■ สถานีที่ 1 : วัดมังกรกมลาวาส ■ สถานีที่ 2 : โรงเรียนวัดราชบพิธ ■ สถานีที่ 3 : โรงพยาบาลบางไผ่ ■ สถานีที่ 4 : มหาวิทยาลัยสยาม ■ สถานีที่ 5 : บ้านพักคนชราบางแค ■ สถานีที่ 6 : สถานีเพชรเกษม 48 (3) หน่วยงานรับผิดชอบ : บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย(รฟม.) (4) งบประมาณ : สถานีละประมาณ 25,000 บาท หรือ รวมเป็นเงิน 150,000 บาท/ครั้ง

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ใช้ในขณะมีการศึกษาและมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) ยกเว้นค่า HC ยังไม่มีการกำหนดมาตรฐาน		อยู่ภายนอกรั้ว โดยสม่ำเสมอโดยอาจใช้รถล้างกวาดและดูดฝุ่นช่วยในการทำความสะอาด (9) หากมีการเปิดผิวดินนอกพื้นที่ก่อสร้างต้องทำการซ่อมแซมด้วยคอนกรีต หรือแอสฟัลท์ให้แล้วเสร็จก่อนเวลา 05.00 น. ของวันรุ่งขึ้น เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นจากขบวนพาหนะที่ผ่านไปมา (10) ต้องขนย้ายขยะหรือเศษวัสดุจากการก่อสร้างออกจากพื้นที่อย่างน้อยทุก 2 วัน	
	ระยะดำเนินการ บริเวณสถานีได้ดินและช่วงสถานียกระดับบนถนนเพชรเกษมคาดว่าจะไม่มีผลกระทบเนื่องจากมีเขตทางกว้างอาจมีผลกระทบจากการจราจรที่ติดขัดเป็นบางเวลาแต่ผลกระทบดังกล่าวคาดว่าจะอยู่ในระดับที่ยอมรับได้	(1) รฟม. ประสานกับ กทม. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการซ่อมบำรุงทาง และรักษาความสะอาดบนถนนบริเวณใต้แนวเส้นทางของโครงการฯ โดยเฉพาะได้พื้นที่สถานีรถไฟฟ้า โดยจัดให้มีการใช้รถดูดฝุ่นในการดูดฝุ่นออกจากถนน (2) รฟม. ต้องประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่เพื่อลดความคับคั่งของการจราจรในพื้นที่โครงการฯ โดยเฉพาะพื้นที่ใต้สถานีรถไฟฟ้ายกระดับ (3) ติดตั้งสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศอย่างต่อเนื่อง ในกรณีที่เกิดการตรวจวัดมีค่าใกล้เคียง หรือสูงกว่าค่ามาตรฐาน ให้ทำการติดตั้งพัดลมดูดอากาศใต้สถานีรถไฟฟ้า เพื่อลดการสะสมของมลสารในพื้นที่และติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศอย่างต่อเนื่อง	(1) ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด : ประกอบด้วย TSP, PM-10, CO และ NO ₂ ดำเนินการติดตามตรวจสอบเป็นประจำทุก ๆ 3 เดือน สถานีละ 5 วัน อย่างต่อเนื่องครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด ตลอดระยะดำเนินการ (2) สถานี : ทำการตรวจสอบคุณภาพอากาศ จำนวน 5 สถานี คือ ■ สถานีที่ 1 : วัดมังกรกมลาวาส ■ สถานีที่ 2 : โรงเรียนวัดราชบพิธ ■ สถานีที่ 3 : โรงพยาบาลบางไผ่ ■ สถานีที่ 4 : มหาวิทยาลัยสยาม ■ สถานีที่ 5 : สถานีเพชรเกษม 48 (3) หน่วยงานรับผิดชอบ : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย(รฟม.) หรือผู้เดินรถ

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		(4) กรณีที่มีมลพิษทางอากาศใต้สถานี มีค่าสูงกว่ามาตรฐานกำหนดให้ติดตั้งพัดลมพ่นน้ำใต้สถานี เพื่อให้ละอองน้ำจับมลพิษทางอากาศ และพ่นให้ตกลงมาที่พื้น หรือวิธีอื่นที่เหมาะสม (5) ประสานงานตำรวจท้องที่ให้มีการจัดการจราจรบริเวณใต้สถานีรถไฟ และบนถนนเพชรเกษมให้มีความคล่องตัว (6) ปลุกต้นไม้ใต้สถานีรถไฟ ปลูกพืชพรรณที่ทนแล้งได้	(4) <u>งบประมาณ</u> : สถานีละประมาณ 80,000 บาท หรือรวมเป็นเงิน 400,000 บาท/ครั้ง
1.2 ผลการศึกษาในปี พ.ศ. 2551 บริเวณสถานีเพชรเกษม 48 ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระหว่างวันที่ 18 ถึง วันที่ 23 มิถุนายน 2551 จำนวน 2 สถานี คือ เทพี แมนชั่นและชุมชนบางหว้า หมู่ที่ 7 โดยตรวจวัดเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่องครบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดสลับ ผลการตรวจวัดได้ดังนี้ - สถานีที่ 1 : เทพี แมนชั่น (1) ฝุ่นรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่ตรวจวัดได้ อยู่ในช่วง 0.092-0.159 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (2) ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 0.051 -0.092 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (3) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 1.40 - 2.72 ส่วนในล้านส่วน	<u>ระยะก่อสร้าง</u> กิจกรรมต่าง ๆ ในระยะก่อสร้างตั้งแต่การเตรียมพื้นที่ เช่น การรื้อถอนสิ่งก่อสร้าง การขุดเปิดหน้าดิน การถมดินและทราย การบดอัด ซึ่งกิจกรรมต่าง ๆ ก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง นอกจากนั้นการใช้เครื่องจักรกล และยานพาหนะในการก่อสร้างอาจก่อให้เกิดไอเสีย เช่น ฝุ่นละออง ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และไอโครคาร์บอนอื่น ๆ ได้ อย่างไรก็ตามภายในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างจะมีรั้วปิดล้อมรอบพื้นที่บริเวณก่อสร้าง ดังนั้นฝุ่นละอองที่เกิดจากกิจกรรมต่าง ๆ เหล่านี้จึงไม่แพร่กระจายไปยังชุมชน มลพิษทางอากาศที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมก่อสร้างค่อนข้างน้อยและถ้าหากมีมาตรการในการควบคุมป้องกันมลพิษในระหว่างก่อสร้างที่เหมาะสมแล้วผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ	ดำเนินการเช่นเดียวกับมาตรการลดผลกระทบคุณภาพอากาศของระยะก่อสร้างข้างต้น	ดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของระยะก่อสร้างข้างต้น

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

6

Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(4) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมงที่ตรวจวัดได้ในช่วง 20.8 - 69.6 ส่วนในพันล้านส่วน - สถานีที่ 2 : ชุมชนบางหว้า หมู่ที่ 7 (บริเวณทางเข้า - ออกศูนย์ซ่อมบำรุง) (1) ฝุ่นรวม(TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่ตรวจวัดได้ ในช่วง 0.046- 0.103 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (2) ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่ตรวจวัดได้ในช่วง 0.041 - 0.067 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (3) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ตรวจวัดได้ในช่วง 0.98 - 1.30 ส่วนในล้านส่วน (4) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมงที่ตรวจวัดได้ในช่วง 5.3 - 17.7 ส่วนในพันล้านส่วน สรุปผลของการตรวจวัดทั้ง 2 สถานีพบว่าคุณภาพอากาศ มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) ทุกดัชนี	จะเกิดขึ้นน้อยมาก ดังนั้นผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับต่ำ <u>ระยะดำเนินการ</u> ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศที่เกิดจากโครงการ ขึ้นอยู่กับการออกแบบการทำงานของระบบการขนส่งโดยรถไฟฟ้ามหานครและโครงสร้างของสถานีและทางวิ่งทำให้ขีดช่วงการระบายมลสารบนถนนที่อยู่ใต้โครงสร้าง จากการประเมินผลกระทบโดยใช้แบบจำลอง CALINE 4 คำนวณค่าระดับความเข้มข้นของมลสารของ TSP,CO และ NO ₂ เปรียบเทียบกรณีเมื่อมีโครงการฯ และไม่มีโครงการฯ พบว่าทั้งสองกรณีมีระดับความเข้มข้นของมลสารอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยใช้ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) และเมื่อเปรียบเทียบกรณีโครงการฯ กับกรณีไม่มีโครงการฯ พบว่า กรณีมีโครงการฯ จะมีมลสารสูงกว่ากรณีไม่มีโครงการฯ ในทุกดัชนี แม้ว่าค่าการประเมินโครงการฯ จะทำให้ปริมาณมลพิษใต้สถานีเพชรเกษม 48 สูงขึ้น แต่ปริมาณมลสารที่เพิ่มขึ้นก็ยังต่ำกว่าค่ามาตรฐานที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพมาก เนื่องจากลักษณะที่ตั้งสถานีเพชรเกษม 48 มีช่องว่างด้านข้างสถานีระหว่างสถานีกับอาคารริมถนนเพชรเกษม ไม่น้อยกว่า 5 เมตร ซึ่งจะช่วยให้มีการระบายมลพิษทางอากาศบริเวณสถานีได้ นอกจากนี้ในระยะยาวปริมาณรถบนถนนอาจลดลง เนื่องจากสถานีมีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมมาใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้นและใช้เชื้อเพลิงที่สะอาด เช่น ก๊าซ LPG หรือ NGV ที่มีราคาถูกกว่าน้ำมันดีเซลและน้ำมันเบนซิน	ดำเนินการเช่นเดียวกับมาตรการลดผลกระทบคุณภาพอากาศของระยะดำเนินการข้างต้น	ดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของระยะดำเนินการข้างต้น

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

7

Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. เสียง 2.1 ผลการศึกษาในปี พ.ศ. 2545 ระดับความดังของเสียงมีการตรวจวัดระหว่าง วันที่ 24-26 ตุลาคม 2539 บริเวณมหาวิทยาลัยสยาม พบว่าระดับความดังของเสียง (L_{eq} 24 ชม.) เฉลี่ย 3 วันมีค่า 76.7 เดซิเบล(เอ) ซึ่งเป็นระดับที่เกินกว่าค่ามาตรฐานของเสียง(70 เดซิเบล(เอ)) โดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540	ระยะก่อสร้าง (1) เสียงรบกวนจากกิจกรรมการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าซึ่งมีผลกระทบต่อบุคคลที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ คาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำ (2) พื้นที่ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบในระยะก่อสร้างได้แก่ บริเวณถนนเจริญกรุง ถนนอิสรภาพ และบางส่วนของถนนเพชรเกษม (โรงพยาบาลบางไผ่และมหาวิทยาลัยสยาม)	(1) กำหนดช่วงเวลาที่จะอนุญาตให้มีกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติเฉพาะช่วงเวลา 6.00 ถึง 22.00 น. และกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังเกินกว่าระดับที่ยอมรับได้จะต้องประกาศแจ้งให้สาธารณชนทราบล่วงหน้า (2) กำหนดมาตรการป้องกันผลกระทบด้านเสียงซึ่งจะเกิดแก่ชุมชนโดยรอบ เช่น การติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวรอบพื้นที่ก่อสร้าง และกำหนดให้คนงานผู้ซึ่งทำงานในพื้นที่เสียงดังเกินกว่า 90 เดซิเบล(เอ) สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันหูด้วย อาทิ Ear plugs หรือ Ear muffs (3) งานลงเสาเข็มใช้วิธีที่เกิดเสียงรบกวนน้อยที่สุดโดยใช้เข็มเจาะ (4) เลือกวัสดุที่มีคุณภาพสูง และมีการตรวจสอบและดูแลอุปกรณ์สม่ำเสมอ (5) กรณีที่มีเสียงดังมากจากการใช้มอเตอร์ และเครื่องจักร ควรมีการดำเนินการ ได้แก่ ติดตั้งตัวไซเลนเซอร์ (Silencer or muffler) (6) จัดประชาสัมพันธ์ เพื่อให้เกิดความเข้าใจถึงกิจกรรมการก่อสร้าง (7) ติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบ Upward-Reflect หรือ Absorption ความสูง 1 เมตร ติดตั้ง 2 ด้าน บริเวณที่ติดตั้งดังนี้ - โรงพยาบาลบางไผ่ ตั้งแต่ กม.ที่ 7+275 ถึง กม.ที่ 7+475) ระยะทาง 200 เมตร	(1) ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด : ประกอบด้วย L_{eq} 1 hr., L_{eq} 24 hrs., L_{max}, L_{90} และ L_{10} สถานีละ 5 วันต่อเนื่องครบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด เป็นประจำทุก ๆ 2 เดือน ตลอดระยะก่อสร้าง และเมื่อสถานีใดสร้างแล้วเสร็จให้ยกเลิกการตรวจวัด โดยเริ่มวัดเมื่อมีการก่อสร้าง (2) สถานี : ทำการตรวจวัดระดับเสียง มีจำนวน 6 สถานี คือ ■ สถานีที่ 1 : วัดมังกรกมลาวาส ■ สถานีที่ 2 : โรงเรียนวัดราชบพิธ ■ สถานีที่ 3 : โรงพยาบาลบางไผ่ ■ สถานีที่ 4 : มหาวิทยาลัยสยาม ■ สถานีที่ 5 : บ้านพักคนชราบางแค ■ สถานีที่ 6 : สถานีเพชรเกษม48 (3) หน่วยงานรับผิดชอบ : บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

8
Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		- มหาวิทยาลัยสยาม ตั้งแต่ กม.ที่ 8+700 ถึง กม.ที่ 8+850) ระยะทาง 150 เมตร (8) บริเวณที่ทำการเปิดหน้าดิน รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้าง กองวัสดุ อุปกรณ์ขุดเจาะ ผสมคอนกรีตต้องทำรั้วที่บรอบบริเวณที่ก่อสร้าง ความสูงจากพื้นดินต้องไม่น้อยกว่า 2.0 เมตร (9) กิจกรรมใดๆ ที่ผิดปกติ/ไม่เป็นไปตามกำหนดการซึ่งอาจทำให้เกิดเสียงดังเกินกว่าระดับที่ยอมรับได้จะต้องแจ้งเป็นระยะ ๆ ให้ชุมชนที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงรับทราบล่วงหน้า	(4) งบประมาณ : สถานีละประมาณ 10,000 บาท หรือรวมเป็นเงิน 60,000 บาท/ครั้ง
	ระยะดำเนินการ เสียงจากรถไฟฟ้าจะน้อยกว่าเสียงที่เกิดจากการจราจรบนถนนปัจจุบันผลกระทบคาดว่าจะอยู่ในระดับต่ำ	(1) ต้องทำการดูแลรักษากระเบื้องรถไฟเพื่อให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ เพื่อป้องกันเสียงดังจากการเสียดทานของรถกับรางรถไฟ (2) ตรวจสอบซ่อมบำรุงรางรถไฟอย่างสม่ำเสมอ (3) รักษาระยะห่างของรางรถไฟให้มีระยะตามที่ออกแบบ	(1) ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด : ประกอบด้วย L_{eq} 1 hr., L_{eq} 24 hrs., L_{max}, L_{90} และ L_{10} ภายหลังจากเปิดดำเนินการโครงการฯ เป็นประจำทุก ๆ 6 เดือน สถานีละ 5 วันต่อเนื่องครบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด ตลอดระยะดำเนินการ (2) สถานี : ทำการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 5 สถานี คือ ■ สถานีที่ 1 : วัดมังกรกมลาวาส ■ สถานีที่ 2 : โรงเรียนวัดราชบพิธ ■ สถานีที่ 3 : โรงพยาบาลบางไผ่ ■ สถานีที่ 4 : มหาวิทยาลัยสยาม ■ สถานีที่ 5 : สถานีเพชรเกษม 48

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

9
Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
			(3) หน่วยงานรับผิดชอบ : การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) หรือผู้เดินรถ (4) งบประมาณ : สถานีละประมาณ 10,000 บาท หรือรวมเป็นเงิน 50,000 บาท/ครั้ง
2.2 ผลการศึกษาในปี พ.ศ. 2551 บริเวณสถานีเพชรเกษม 48 ตรวจวัดระดับเสียงในปัจจุบันจำนวน 2 สถานี คือ เทพี่แมนชั่น และชุมชนบางหัวหมู่ที่ 7 ตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องครบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดตรวจวัดระหว่างวันที่ 18 ถึง 23 มิถุนายน 2551 (1) ผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย (L_{eq}) 24 hrs. ที่เทพี่ แมนชั่น มีค่าอยู่ระหว่าง 72.65 - 91.30 เดซิเบล (เอ) พบว่า มีค่าสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐานกำหนดที่ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไม่เกิน 70.0 เดซิเบล (เอ) ส่วนผลการตรวจวัดที่ชุมชนบางหัว หมู่ที่ 7 พบว่ามีระดับเสียงเฉลี่ย (L_{eq}) 24 hrs. มีค่าอยู่ระหว่าง 60.88 - 65.11 เดซิเบล (เอ) ซึ่งมีค่าต่ำกว่ามาตรฐานที่กำหนด (2) ผลการตรวจวัดค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) พบว่าบริเวณเทพี่แมนชั่นและชุมชนบางหัวหมู่ที่ 7 มีค่าอยู่ระหว่าง 78.25 - 92.85 และ 63.59 - 69.65 เดซิเบล (เอ) ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานของ US, EPA และ World Bank ที่ได้เสนอแนะ	ระยะก่อนการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง ผลการคาดการณ์ระดับเสียงรวมที่ระยะ 20 เมตร มีค่าระดับเสียง 101.7 เดซิเบล (เอ) ที่ระดับเสียงรวมที่ระยะ 200 เมตร มีค่าระดับเสียง 81.7 เดซิเบล (เอ) แสดงให้เห็นว่าระดับเสียงจะลดลงตามระยะทางที่เพิ่มขึ้นหาก เปรียบเทียบกับค่าระดับเสียงสูงสุดในบรรยากาศที่กำหนดไว้ไม่เกิน 115.0 เดซิเบล(เอ) พบค่าที่ประเมินได้ยังอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด อีกทั้งระดับเสียงจากการก่อสร้างเกิดขึ้นในระยะเวลาสั้นและผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับที่ยอมรับได้	ดำเนินการเช่นเดียวกับมาตรการลดผลกระทบด้านเสียงของระยะก่อสร้างข้างต้น	ดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของระยะก่อสร้างข้างต้น

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

10

Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ระดับเสียงกลางวัน - กลางคืนที่จะไม่ก่อให้เกิดการรบกวนต่อประชาชนเท่ากับ 55.0 เดซิเบล (เอ) พบว่า ระดับเสียงที่ตรวจวัดได้มีค่าสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดทั้ง 2 สถานี (3) ผลการตรวจวัดระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) พบว่าที่เทพี่แมนชั่น มีค่าอยู่ระหว่าง 95.20 - 119.60 เดซิเบล (เอ) และที่ชุมชนบางหัว หมู่ที่ 7 มีค่าอยู่ระหว่าง 82.40 - 86.90 เดซิเบล (เอ) ซึ่งเมื่อนำผลการตรวจวัดเปรียบเทียบกับมาตรฐานระดับเสียงในบรรยากาศทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) ซึ่งกำหนดให้ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115.0 เดซิเบล (เอ) พบว่า ระดับเสียงที่ตรวจวัดที่ เทพี่ แมนชั่น มีค่าสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐานส่วนผลการตรวจวัดที่บริเวณชุมชนบางหัว หมู่ที่ 7 พบว่า มีระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน	ระยะดำเนินการ (1) ระดับเสียงที่ระยะทาง 15 เมตร พบว่า มีระดับเสียง 62.22 เดซิเบล(เอ) โดยที่ระยะห่างออกไประดับเสียงจะลดลงตามระยะทาง แต่เมื่อเปรียบเทียบกับระหว่างระดับเสียงจากการไฟฟ้ากับระดับเสียงจากการจราจร พบว่าระดับเสียงจากการไฟฟ้าไม่มีผลกระทบต่อชุมชน (2) ผลกระทบจากเสียงในแนวเส้นทางโครงการ เกิดจากการจราจรเป็นหลักนอกจากนี้บริเวณสถานีเมื่อรถไฟฟ้ามหานครและออกตัว มีระดับเสียงสูงสุด 85 เดซิเบล (เอ) (โครงการรถไฟฟ้า BTS หมอชิต) และ ระดับเสียงบริเวณสถานีจะเป็นเสียงจากการประกาศในสถานีซึ่งริมถนนเพชรเกษมเป็นอาคารพาณิชย์ ระดับเสียงที่เกิดขึ้นเป็นระดับเสียงปกติที่เกิดขึ้นในแต่ละวันและมีเสียงดังจากการจราจร จึงไม่มีผลกระทบต่อชุมชนบริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานคร (3) เสียงใต้สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สถานีที่โครงสร้างปิดทับจะเกิดเสียงสะท้อนใต้สถานี แต่เนื่องจากสถานีเพชรเกษม 48 มีช่องว่างระหว่างอาคารและตัวสถานีมากกว่า 5 เมตร ซึ่งจะทำให้มีระดับเสียงสูงกว่าปกติ 2 - 3 เดซิเบล (เอ) ดังผลการตรวจระดับเสียงที่สถานีหมอชิต โดยกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมพบว่าใต้สถานีมีระดับเสียงสูงกว่าข้างเคียง 2 - 3 เดซิเบล (เอ)	ดำเนินการเช่นเดียวกับมาตรการลดผลกระทบด้านเสียงของระยะดำเนินการข้างต้น	ดำเนินการที่กำหนดไว้ในการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของระยะดำเนินการข้างต้น

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

11

Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. ความสั่นสะเทือน 3.1 ผลการศึกษาในปี พ.ศ. 2545 ความสั่นสะเทือนมีการตรวจวัดเมื่อ วันที่ 29 ตุลาคม 2539 บริเวณถนนเจริญกรุง พบว่า ระดับความสั่นสะเทือนสูงสุดที่ตรวจวัดสำหรับทรานสดิวเซอร์ A และ B ตามลำดับ พบว่ามีค่า 6.874 และ 4.205 มม./วินาที สรุปได้ว่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่ 5 ซึ่งทำให้รู้สึกไม่สบายและรบกวนต่อคนที่อยู่อาศัยในอาคาร(มาตรฐานของ Richer and Meister กำหนดระดับความสั่นสะเทือนของคนต่ำกว่า 2.5 มิลลิเมตร/วินาที) และส่งผลกระทบต่อโครงสร้างจะเริ่มทำลายโครงสร้างของอาคารทางสถาปัตยกรรม (มาตรฐาน DIN 4150 ที่กำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่มีผลต่อโครงสร้างไม่เกิน 5 มิลลิเมตรต่อวินาที)	ระยะก่อสร้าง ส่งผลกระทบระดับต่ำต่ออาคารสมัยใหม่และอาคารที่ตั้งอยู่ใกล้แนวเส้นทางและไม่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชน เนื่องจากการก่อสร้างฐานรากและโครงสร้างใช้เข็มเจาะ ส่วนอุโมงค์ใช้เครื่องเจาะอุโมงค์ มีค่า Peak Particle Velocity 0.5 มม./วินาทีที่ระยะห่างจากจุดก่อสร้าง 10 เมตรและแนวอุโมงค์อยู่ในระดับความลึกมากกว่า 20 เมตร	(1) ต้องพิจารณาถึงผลกระทบที่มีต่อสุขภาพของคนที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางได้ระหว่างแหล่งกำเนิดความสั่นสะเทือนและพื้นที่รับผลกระทบและควรใช้วิธีการลงเสาเข็มที่ก่อให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุดด้วยการใช้เข็มเจาะ (Bore Pilling Method) (2) มีมาตรการป้องกันผลกระทบจากแรงสั่นสะเทือนอย่างเหมาะสม เพื่อป้องกันความเสียหายที่เกิดขึ้นต่ออาคารและสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ใกล้เคียง โดยเฉพาะบริเวณหรือตำแหน่งที่อาจได้รับผลกระทบจากความสั่นสะเทือนได้ง่าย เช่น โบราณสถาน วัด โรงพยาบาล และโรงเรียน (3) ในการก่อสร้างบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องปฏิบัติตามมติคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก (จจร.) ครั้งที่ 5/2539 เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม พ.ศ. 2539 เรื่อง "มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการก่อสร้างโครงการคมนาคมขนส่งทางบกบนถนนปัจจุบันหรือผ่านชุมชน" (4) กิจกรรมการเจาะเสาเข็ม กัดฝังแผ่นกำแพงกันดิน เปิดผิวหน้าดินด้วยเครื่องจักรขนาดใหญ่ รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้างเดิม ต้องทำภายในรั้วที่	(1) ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด : ประกอบด้วย ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) และความถี่ (Frequency) สถานีละ 5 วัน ต่อเนื่องครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด ทุก ๆ 2 เดือนตลอดระยะก่อสร้าง โดยตรวจวัดขณะทำการก่อสร้างใกล้กับสถานีดังกล่าวข้างต้น เมื่อบริเวณสถานีได้ก่อสร้างแล้วเสร็จให้ยกเลิกการตรวจวัด (2) สถานี : ทำการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนจำนวน 5 สถานี คือ - สถานีที่ 1 : วัดมิ่งกรมลาวาส - สถานีที่ 2 : โรงเรียนวัดราชบพิธ - สถานีที่ 3 : โรงพยาบาลบางไผ่ - สถานีที่ 4 : มหาวิทยาลัยสยาม - สถานีที่ 5 : บ้านพักคนชราบางแค (3) หน่วยงานรับผิดชอบ : บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย(รฟม.)

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

12
Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		สูงอย่างน้อย 2 เมตร และห่างจากสิ่งปลูกสร้างหรืออาคารไม่น้อยกว่า 15 เมตร สำหรับอาคารทั่วไป และไม่ควรมากกว่า 50 เมตร สำหรับโบราณสถานหรือสิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ (5) การขนส่งวัสดุก่อสร้าง การเจาะ การตอกเสาเข็ม การขุดผิวดิน การตอก และการกระแทกหรือกิจกรรมที่สร้างความสั่นสะเทือนสูง ต้องทำในช่วงเวลากลางวันเท่า หรือตั้งแต่เวลา 06.00-18.00 น. เพราะจะเกิดการรบกวนต่อประชาชน (6) รถบรรทุกและเครื่องจักรที่เคลื่อนที่ได้ที่ใช้ในการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ให้ใช้เส้นทางที่มีระยะห่างจากสิ่งปลูกสร้างหรือแหล่งชุมชน และต้องใช้ความเร็วต่ำ (7) ในการก่อสร้างถ้าจำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาของถนนชั่วคราวจะต้องมีแผ่นยางปูทับก่อนเพื่อป้องกันความสั่นสะเทือนที่อาจจะเกิดขึ้นได้	(4) งบประมาณ : สถานีละประมาณ 40,000 บาทหรือ รวมเป็นเงิน 200,000 บาท/ครั้ง
	ระยะดำเนินการ แนวสายทางพาดผ่านพื้นที่กรุงเทพมหานคร เนื่องจากได้มีการออกแบบอุโมงค์ให้มีความลึกและคุณลักษณะดินเป็นดินเหนียว จึงไม่ส่งผลกระทบต่อผิวดิน ในส่วนของสถานียกระดับ ผลกระทบความสั่นสะเทือนต่อระดับดินจะต่ำ เนื่องจากความสั่นสะเทือนจะพาดผ่านแกนของโครงสร้างที่ยกระดับและส่งผ่านไปยังเสาเข็มที่ระดับลึกลงไป	กรณีที่คาดว่าจะมีความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจากการดำเนินการหรือได้รับร้องเรียนเรื่องความสั่นสะเทือน ต้องจัดผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางแก้ไขโดยด่วน	(1) ดัชนีและระยะเวลาที่ทำการตรวจวัด : ประกอบด้วย ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) และความถี่ (Frequency) ดำเนินการตรวจสอบภายหลังการเปิดดำเนินการเป็นประจำปีละ 2 ครั้ง (ทุก ๆ 6 เดือน) โดยทำการตรวจวัดสถานีละ 5 วันต่อเนื่องครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด หากผลการตรวจวัดในช่วง

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

13
Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 4.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
			3 ปีแรกไม่เกินมาตรฐาน DIN 4150 ให้งดเลิกแผนงานการติดตามตรวจสอบด้านความสั่นสะเทือน (2) สถานี : ทำการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนจำนวน 4 สถานี คือ ▪ สถานีที่ 1 : วัดมิ่งกรมลาวาส ▪ สถานีที่ 2 : โรงเรียนวัดราชบพิธ ▪ สถานีที่ 3 : โรงพยาบาลบางไผ่ ▪ สถานีที่ 4 : มหาวิทยาลัยสยาม (3) หน่วยงานรับผิดชอบ : การรถไฟฟ้ามหานครส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) หรือผู้เดินรถ (4) งบประมาณ : สถานีละประมาณ 40,000 บาท/หรือรวมเป็นเงิน 160,000 บาท/ครั้ง
3.2 ผลการศึกษาในปี พ.ศ. 2551 บริเวณสถานีเพชรเกษม 48	ระยะก่อสร้าง ความสั่นสะเทือนในระยะก่อสร้างสาเหตุหลักเกิดจากการก่อสร้างฐานรากโครงสร้างสถานีและทางยกระดับโดยใช้เสาเข็มเจาะ ซึ่งความสั่นสะเทือนที่เกิดจากเสาเข็มชนิดเจาะของ British Standard 5228 กรณีเข็มเจาะ พบว่าที่ระยะ 10 เมตร จากหลุมเจาะทำให้เกิดความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 1.1 มิลลิเมตรต่อวินาทีและที่ระยะ 20 เมตร จากหลุมเจาะพบว่าเกิดความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 0.55 มิลลิเมตรต่อวินาที ซึ่งลดลงครึ่งหนึ่งเมื่อระยะทางเพิ่มขึ้น 10 เมตร	ดำเนินการเช่นเดียวกับมาตรการลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนของระยะก่อสร้างข้างต้น	ดำเนินการที่กำหนดไว้ในการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของระยะก่อสร้างข้างต้น

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

14

Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ดังนั้น การก่อสร้างสถานีเพชรเกษม 48 ซึ่งมีชุมชนและอาคารข้างเคียงตั้งอยู่ห่างจากเกาะกลางของถนนเพชรเกษมมากกว่า 10 เมตร หากใช้เสาเข็มเจาะ ทำให้เกิดความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 1.1 มิลลิเมตรต่อวินาที ระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้างตามมาตรฐาน DIN 4150 เท่ากับ 5 มิลลิเมตรต่อวินาที		
	ระยะดำเนินการ เมื่อสถานีเพชรเกษม 48 เปิดดำเนินการ ผลกระทบความสั่นสะเทือนจากรถไฟฟ้าจะเกิดขึ้นต่ำ เนื่องจากความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นจะพาดผ่านแกนของโครงสร้างยกระดับและวิ่งผ่านไปยังเสาเข็มที่ระดับดินลึกลงไป	ดำเนินการเช่นเดียวกับมาตรการลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนของระยะดำเนินการข้างต้น	ดำเนินการที่กำหนดไว้ในการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของระยะดำเนินการข้างต้น
4. อุทกวิทยา แนวเส้นทางโครงการ ฯ จะผ่านคลอง 7 สาย ได้แก่ คลองบางหว้า คลองร่องขาว คลองวัดแจ้ง คลองคูเมืองเดิม คลองผดุงกรุงเกษม คลองราชมนตรี และคลองบางกอกใหญ่ ส่วนใหญ่ผ่านพื้นที่เสี่ยงต่อน้ำท่วม คือ จากปากคลองตลาด ซึ่งอยู่ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาถึงถนนวงแหวนรอบนอก ซึ่งอยู่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา	ระยะก่อสร้าง เนื่องจากไม่มีสิ่งก่อสร้างใดๆ ของโครงการที่จะสร้างในพื้นที่ที่พิกัดน้ำหรือพื้นที่เสี่ยงต่อน้ำท่วม และการก่อสร้างส่วนใหญ่จะอยู่ใต้ดิน ดังนั้นจึงไม่มีการเปลี่ยนแปลงความสามารถในการระบายน้ำของคลอง	(1) ดูแลทำความสะอาดพื้นที่ก่อสร้างโดยจัดเก็บวัสดุก่อสร้าง เครื่องจักรและขยะมูลฝอยอย่างเป็นระเบียบ และป้องกันไม่ให้ดินตะกอน และเศษวัสดุจากการก่อสร้างไปอุดตันของระบายน้ำ ท่อระบายน้ำและบนเบื่อนลงสู่ลำคลองได้ (2) ดินที่ขุดออกจากการก่อสร้างฐานราก ต้องจัดให้มีที่กองโดยเฉพาะและต้องปิดล้อมหรือปกคลุมหรือเก็บในพื้นที่ปิดล้อมและจะต้องมีรถบรรทุกมารับนำไปทิ้งบริเวณที่จัดไว้โดยไม่ให้มีการกองหรือตักไว้เป็นเวลานาน	

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

15

Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		(3) กรณีที่ต้องมีการก่อสร้างบริเวณทางระบายน้ำหรือรางน้ำข้างถนน ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องแจ้งแผนการก่อสร้างให้ผู้รับผิดชอบรับทราบก่อนอย่างน้อย 30 วัน (4) พื้นที่ก่อสร้างต้องจัดทำรั้วกั้น มีร่องน้ำและ บ่อพักน้ำภายในพื้นที่เพื่อรองรับน้ำจากกิจกรรมต่างๆ	
	ระยะดำเนินการ พื้นที่ที่ใช้เป็นเขตก่อสร้าง เก็บกองวัสดุจะพื้นฟูให้กลับคืนสู่สภาพเดิม ดังนั้นจึงไม่ส่งผลกระทบต่ออุทกวิทยาน้ำผิวดิน	1) พื้นพื้นที่ก่อสร้างและใช้ที่ดิน อย่างเหมาะสม ดูแลรักษาพื้นที่ที่พังกาและระบบระบายน้ำที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ (2) ดูแลทำความสะอาดพื้นที่โดยรอบโครงการ	
5. คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำผิวดิน ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 1 ถึง 2 ตุลาคม 2539 โดยวิเคราะห์คุณภาพน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณท่าราชวรดิษฐ์และคลองบางกอกใหญ่ที่วัดนวนรดิษฐ์ ผลการวิเคราะห์พบว่า ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) ความสกปรกในรูปของ BOD น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าค่อนข้างสูง จัดอยู่ในคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่ 4 และ 5 ตามมาตรฐานของกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นเกณฑ์มาตรฐานที่ใช้ขณะที่มีการศึกษา	ระยะก่อสร้าง (1) เส้นทางรถไฟฟ้าในช่วงที่เป็นการก่อสร้างได้ดินมีคลองธรรมชาติที่แนวสายทางตัดผ่านจะไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง (2) ส่วนระยะที่เหลืออีก 9 กิโลเมตร จะเป็นช่วงเหนือระดับผิวดิน โดยทำการก่อสร้างบริเวณช่วงกลางถนนเพชรเกษม ส่งผลกระทบทำให้มีการปนเปื้อนจากตะกอนแขวนลอยไหลลงสู่แหล่งน้ำใกล้เคียงในช่วงฤดูฝน แต่เป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นชั่วคราวในระยะก่อสร้างนี้จึงประเมินได้ว่าอยู่ในระดับต่ำ	(1) ติดตั้งบ่อหรือรางดักตะกอน เพื่อลดผลกระทบจากตะกอนแขวนลอย ก่อนที่จะปล่อยออกสู่แหล่งน้ำ โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้า (2) จัดกิจกรรมก่อสร้างหน้าให้ทำการก่อสร้างในช่วงฤดูแล้ง เช่น การปรับสภาพพื้นที่และการขุดดิน เป็นต้น (3) ติดตั้งสุขาเคลื่อนที่ในบริเวณสำนักงานก่อสร้างชั่วคราวและบ้านพักคนงาน (4) ห้ามทิ้งขยะลงในแหล่งน้ำ (5) ต้องรวบรวมวัสดุอันตรายเป็นรวมทั้งน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้วและภาชนะปนเปื้อน โดยมีการควบคุมด้วยวิธีที่เหมาะสมและนำไปกำจัดโดยวิธีที่ถูกหลักสุขาภิบาล	(1) ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด : ประกอบด้วย ความเป็นกรด-ด่าง, อุณหภูมิ, ปริมาณออกซิเจนที่ละลายน้ำ, ความสกปรกในรูปบีโอดี,ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด,น้ำมันและไขมัน,โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด,ไนเตรท, ฟอสเฟต, และของแข็งละลายน้ำทั้งหมด ทำการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ทุกๆ 2 เดือนตลอดระยะก่อสร้าง (2) สถานีเก็บตัวอย่างน้ำ : จำนวน 3 สถานี ประกอบด้วย ■ สถานีที่ 1 : ท่าราชวรดิษฐ์ ■ สถานีที่ 2 : คลองบางกอกใหญ่

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

16
Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
			■ สถานีที่ 3 : คลองบางหว้า (ช่วงที่ไหลผ่านใกล้สถานีเพชรเกษม 48) (3) หน่วยงานรับผิดชอบ : บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย(รฟม.) (4) งบประมาณ : สถานีละประมาณ 5,000 บาท รวมเป็นเงิน 15,000 บาท/ครั้ง
	ระยะดำเนินการ ห้องสุขาสำหรับผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ในสถานีรถไฟฟ้า ได้รับการบำบัดของเสียอย่างเหมาะสม จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อแหล่งน้ำบริเวณใกล้เคียง สำหรับปริมาณน้ำที่รวบรวมจากบ่อพักน้ำในอุโมงค์จะมีผลกระทบในระดับต่ำ เนื่องจากน้ำเสียมีปริมาณเล็กน้อยซึ่งจะถูกรวบรวมไปยังระบบบำบัดน้ำเสียรวมก่อนจะปล่อยลงสู่แหล่งน้ำ	(1) จัดให้มีห้องสุขาที่ถูกสุขลักษณะที่สถานีรถไฟฟ้าทุกแห่ง (2) มีการบำบัดน้ำเสียประจำสถานีที่ถูกหลักสุขาภิบาลก่อนปล่อยลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะตลอดจนตรวจสอบและดูแลประสิทธิภาพการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียอย่างสม่ำเสมอ	(1) ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด : ประกอบด้วย ความเป็นกรด-ด่าง,อุณหภูมิ,ปริมาณออกซิเจนที่ละลายน้ำ,ความสกปรกในรูปบีโอดี, ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด,น้ำมันและไขมัน,โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด,ไนเตรท, ฟอสเฟต และของแข็งละลายน้ำทั้งหมด โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินหลังจากการเปิดดำเนินการ เป็นประจำปีละ 2 ครั้ง (ทุกๆ 6 เดือน) ตลอดระยะดำเนินการ (2) สถานีเก็บตัวอย่างน้ำ : จำนวน 2 สถานี ประกอบด้วย ■ สถานีที่ 1 : ท่าราชวรดิษฐ์ ■ สถานีที่ 2 : คลองบางกอกใหญ่

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

17
Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
			(3) หน่วยงานรับผิดชอบ : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย(รฟม.) หรือผู้เดินรถ (4) งบประมาณ : สถานีละประมาณ 5,000 บาท หรือคิดเป็นเงินประมาณ 10,000 บาท/ครั้ง
6. นิเวศวิทยาทางน้ำ การวิเคราะห์ที่มีชีวิตทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณท่าราชวรดิษฐ์และคลองบางกอกใหญ่ บริเวณวัดนวลนรดิศ ถนนเพชรเกษม ซอย 29 ระหว่างวันที่ 1-3 ตุลาคม 2539 พบแพลงก์ตอนพืช 5 ไฟลัม จำแนกได้เป็น 21 ชนิดและพบแพลงก์ตอนสัตว์ 3 ไฟลัม จำแนกได้เป็น 13 ชนิด ทั้งนี้ <i>Oscillatoria</i> sp. เป็นชนิดที่พบมากที่สุด มีความหนาแน่นเท่ากับ 333,600 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร ในแม่น้ำเจ้าพระยา และ 1,995,200 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร ในคลองบางกอกใหญ่ พบสัตว์หน้าดินในแม่น้ำเจ้าพระยาจำนวน 3 กลุ่ม จาก 2 ไฟลัม คือ ไฟลัม Annelida และ Arthropoda โดยมีปริมาณรวมทั้งหมดเท่ากับ 1,452 ตัว/ตารางเมตร ส่วนในคลองบางกอกใหญ่พบสัตว์หน้าดิน 2 กลุ่ม จากไฟลัม Annelida และ Mollusca โดยมีปริมาณรวมทั้งหมด เท่ากับ 3,850 ตัว/ตารางเมตร สำหรับพันธุ์ไม้น้ำพบเพียงชนิดเดียวในแม่น้ำเจ้าพระยา คือ ผักตบชวา ส่วนในคลองบางกอกใหญ่	ระยะก่อสร้าง การก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าโดยเฉพาะช่วงโครงสร้างยกระดับส่งผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตทางน้ำในคลองบางหลวง, คลองวัดประดู่, คลองร่องขาว คลองบางหว้า, คลองบางกอกใหญ่, คลองราชมนตรี คลองยายเพียรและ คลองยายธานี	(1) ต้องระมัดระวังกิจกรรมการก่อสร้างช่วงที่อยู่ในบริเวณเหนือคลองหรือแหล่งน้ำ (2) ป้องกันและควบคุมไม่ให้มีสิ่งที่เป็นต้นเหตุให้เกิดความขุ่น และคราบน้ำมันไหลลงสู่แหล่งน้ำ	(1) ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด : ประกอบด้วย แพลงก์ตอน (Plankton) และสัตว์หน้าดิน (Benthos) โดยทำการตรวจวัดทุก ๆ 2 เดือนตลอดระยะก่อสร้าง (2) สถานี : ทำการติดตามตรวจสอบชนิด ปริมาณและความชุกชุมของแพลงก์ตอนและสัตว์หน้าดินจำนวน 2 สถานี ประกอบด้วย ▪ สถานีที่ 1 : ท่าราชวรดิษฐ์ ▪ สถานีที่ 2 : คลองบางกอกใหญ่ (3) หน่วยงานรับผิดชอบ : บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย(รฟม.) (4) งบประมาณ : สถานีละประมาณ 10,000 บาท หรือคิดเป็นเงินประมาณ 20,000 บาท/ครั้ง

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

18
Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
พบพันธุ์ไม้น้ำจำนวน 5 ชนิด ได้แก่ พุทธรักษา ผักตบชวา จอก กก และผักบุ้ง	ระยะดำเนินการ		(1) ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด : ประกอบด้วย แพลงก์ตอน (Plankton) และสัตว์หน้าดิน (Benthos) ทำการตรวจวัดภายหลังจากเปิดดำเนินการเป็นประจำ ปีละ 2 ครั้ง (ทุก ๆ 6 เดือน) ตลอดระยะดำเนินการ (2) สถานี : ทำการติดตามตรวจสอบชนิด ปริมาณและความชุกชุมของแพลงก์ตอนและสัตว์หน้าดินจำนวน 2 สถานี คือ ▪ สถานีที่ 1 : ท่าราชวรดิษฐ์ ▪ สถานีที่ 2 : คลองบางกอกใหญ่ (3) หน่วยงานรับผิดชอบ : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) หรือผู้เดินรถ (4) งบประมาณ : ประมาณ 10,000 บาท/สถานี หรือคิดเป็นเงินประมาณ 20,000 บาท/ครั้ง
7. การใช้ประโยชน์ที่ดิน สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินในระยะ 100 เมตรจากศูนย์กลางแนวสายทางทั้งสองฟากส่วนใหญ่เป็น การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมกึ่งที่อยู่อาศัย (59.8%) ที่อยู่อาศัย (14.2%) และสถาบันราชการ	ระยะก่อสร้าง (1) มีผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินในระดับต่ำเนื่องจากแนวเส้นทางส่วนใหญ่อยู่ใต้ดินและมีการขุดเปิดหน้าดินเฉพาะพื้นที่ก่อสร้างสถานีเท่านั้น ส่วนเส้นทางรถไฟยกระดับจะใช้เฉพาะ	(1) ต้องทำการวางแผนดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างอย่างรอบคอบ และมีการติดตามตรวจสอบอย่างใกล้ชิด (2) การใช้ประโยชน์ที่ดินรายย่อยตามแนวกั้นเพชรเกษม ซึ่งเป็นแนวสายทางของโครงการ เช่น	

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

19
Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(5.2%) การใช้ที่ดินประเภทอื่นที่เหลืได้แก่ ถนน (6.1%) ที่ว่าง (5.2%) และอื่นๆ (7.9%) เป็นต้น	พื้นที่เกาะกลางถนน (2) ก่อให้เกิดผลกระทบทางอ้อมในด้านความเดือดร้อนรำคาญ ความไม่สะดวกในการเข้าถึงอาคารที่อยู่ติดถนน	เพิงขายของ ร้านค้าเล็กๆ ต้องได้รับการปฏิบัติอย่างเหมาะสม เช่น จัดการย้ายให้ชั่วคราวหรือจัดสร้างทางเข้าออกให้ด้วย (3) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้สัญจรใช้ถนนทราบถึงบริเวณที่จะมีการก่อสร้างหรือเส้นทางที่ใช้หลีกเลี่ยงได้	
	ระยะดำเนินการ โครงการจะทำหน้าที่เป็นแกนเชื่อมโยงระหว่างศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนกับชุมชนที่พัฒนาและใช้เป็นปัจจัยที่ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในรัศมี 500 เมตร โดยรอบสถานีอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น	ปรับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครและมีการบังคับใช้ผังเมืองรวมอย่างเคร่งครัด	
8. การคมนาคม (1) โครงข่ายถนน : สายนี้มีทั้งได้ดินและยกระดับซึ่งผ่านถนน 29 สาย ทางหลวง 2 สาย และซอย 16 ซอยสำหรับถนนสายสำคัญ ประกอบด้วย ถนนพระราม 4 ถนนเจริญกรุง ถนนสนามไชยและถนนเพชรเกษม (2) ที่ตั้งของสถานี : มีทั้งหมด 11 สถานี ได้แก่ • สถานีวัดมังกรกมลาวาส เป็นสถานีใต้ดิน ที่ถนนเจริญกรุง • สถานีวังบูรพาเป็นสถานีใต้ดินที่ถนนเจริญกรุง • สถานีสนามไชย (สถานีพระบรมราชวัง) เป็นสถานีใต้ดิน ที่ถนนสนามไชย • สถานีอิสรภาพ (สถานีบางกอกใหญ่) เป็นสถานีใต้ดิน ที่ถนนอิสรภาพ	ระยะก่อสร้าง (1) เกาะกลางของถนนจะถูกใช้เป็นพื้นที่ก่อสร้าง ต้องมีการจัดการเกี่ยวกับช่องจราจรและจุดกลับรถ ย้ายป้ายรถเมล์ และลดความกว้างของบาทวิถี เช่น ถนนเจริญกรุง ถนนเจริญสุขุมวิท ถนนเพชรเกษม เป็นต้น (2) การก่อสร้างสถานีใต้ดินอาจมีผลกระทบต่อการจราจรเนื่องจากต้องมีการปิดการจราจร	(1) ประสานงานกับกองกำกับการตำรวจจราจร และกำหนดการจัดการจราจรโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง (2) ความกว้างของทางเดินเท้าปัจจุบันรอบบริเวณพื้นที่ก่อสร้างจะต้องคงขนาดเดิมไว้ยกเว้นบริเวณพื้นที่ทางเดินกว้างกว่า 2 เมตรเท่านั้นซึ่งสามารถลดความกว้างลงได้แต่ขนาดทางเท้าที่เหลือต้องมีความกว้างไม่ต่ำกว่า 2 เมตรตามที่มีการตกลงกันไว้ในกรมทางหลวงและกองบังคับการตำรวจจราจร สำหรับการจัดการจราจรบริเวณสถานีเพชรเกษม 48 สรุปได้ดังนี้	(1) ดัชนีและความถี่ : ประกอบด้วย ปริมาณการจราจรต่อวัน และอุบัติเหตุจากการจราจรของโครงการ โดยดำเนินการรวบรวมปริมาณจราจร รวมทั้งสถิติและสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่องอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้งตลอดระยะเวลาก่อสร้าง (2) พื้นที่เป้าหมาย : บริเวณถนนที่เส้นทางของโครงการ ขัดผ่าน หรือบริเวณที่ทำการขุดถนนใช้ผิวจราจร ได้แก่ ถนนเจริญกรุง ถนนสนามไชย ถนนเจริญสุขุมวิท และถนนเพชรเกษม

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

20

Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
• สถานีท่าพระ เป็นสถานียกระดับ อยู่บนถนนเจริญสุขุมวิทใกล้แยกท่าพระ • สถานีบางไผ่ เป็นสถานียกระดับ อยู่บนถนนเพชรเกษม • สถานีบางหว้า เป็นสถานียกระดับ อยู่บนถนนเพชรเกษมสถานีเพชรเกษม 48 เป็นสถานียกระดับ อยู่บนถนนเพชรเกษม • สถานีภาษีเจริญ เป็นสถานียกระดับ อยู่บนถนนเพชรเกษม • สถานีบางแค เป็นสถานียกระดับ อยู่บนถนนเพชรเกษม • สถานีหลักสอง เป็นสถานียกระดับ อยู่บนถนนเพชรเกษม เดิมสถานีรถไฟฟ้ามหานคร 10 สถานีและได้มีการเพิ่มตำแหน่งสถานีจำนวน 1 สถานีได้แก่ สถานีเพชรเกษม 48 และเปลี่ยนชื่อสถานีจำนวน 2 สถานี คือสถานีพระบรมราชวังเป็นสถานีสนามไชย และสถานีบางกอกใหญ่เปลี่ยนเป็นสถานีอิสรภาพ (3) ปริมาณการจราจร : ในช่วงเวลาเร่งด่วนบนถนนอิสรภาพ พบว่ามีปริมาณ 1,702 คัน/วัน ส่วนปริมาณจราจรบนถนนเพชรเกษม มีปริมาณ 65,228 คัน (ที่ตลาดบางแค)		(1) การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง: ก. ปิดถนนบริเวณเกาะกลางที่มีพื้นที่ก่อสร้าง กว้างประมาณ 9 เมตร ลดความกว้างของช่องจราจรเพื่อคงจำนวนช่องจราจรให้กับการเท่าเดิม คือ 6 ช่องจราจร ข. ปิดจุดกลับรถบริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อลดความขัดแย้งบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และป้องกันอุบัติเหตุจากการชนกับเครื่องจักร และคนงานในพื้นที่ก่อสร้าง ค. นำกำแพงคอนกรีตมาวางเพื่อกันพื้นที่ก่อสร้างออกจากเส้นทางการจราจร ง. จัดเตรียมและติดตั้ง ป้ายเตือนการก่อสร้างตามระยะที่ได้กำหนดไว้ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ (2) การจัดการจราจรและเบี่ยงการจราจรชั่วคราวในพื้นที่ก่อสร้าง ขั้นที่ 1 กันพื้นที่ก่อสร้างบริเวณเกาะกลางถนนกว้างประมาณ 9 เมตร ทำการติดตั้งป้ายจราจรต่างๆ ตามมาตรฐาน เพื่อเบี่ยงการจราจรออกจากพื้นที่ก่อสร้าง ทำการก่อสร้าง เข็มเจาะ และเสารองรับโครงสร้าง ขั้นที่ 2 ก่อสร้างคานขวางรองรับพื้นชั้นฐานพักผู้โดยสาร และชั้นชานชาลา ดำเนินการปิดพื้นที่ก่อสร้างในช่วงต่อไป เพื่อทำการก่อสร้าง ดอกเข็มและโครงสร้างเสาถัดไป	(3) หน่วยงานรับผิดชอบ : บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) (4) งบประมาณ : ประมาณ 10,000 บาท/เดือน โดยงบประมาณจะรวมอยู่ในงบประมาณการก่อสร้างโครงการ

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

21

Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(4) ความเร็วในการเดินทาง : ได้แก่ • ถนนที่มีการจราจรคับคั่งมาก (ความเร็วในเวลาเร่งด่วน ไม่เกิน 13 กิโลเมตร/ชั่วโมง) ได้แก่ ถนนเจริญกรุง เท่ากับ 10.35 กม./ชม. และถนนพระราม 4 เท่ากับ 12.16 กม./ชม. • ถนนที่มีการจราจรคับคั่งปานกลาง (ความเร็วในเวลาเร่งด่วน ไม่เกิน 13-21 กิโลเมตร/ชั่วโมง) ได้แก่ ถนนอิสรภาพ เท่ากับ 15.15 กม./ชม. และถนนเจริญสินทวงศ์ เท่ากับ 17.58 กม./ชม. • ถนนที่มีการจราจรคับคั่งน้อย (ความเร็วในเวลาเร่งด่วนเกิน 21 กม./ชม.) ได้แก่ ถนนเพชรเกษม เท่ากับ 24.13 กม./ชม. และถนนวงแหวนรอบนอก เท่ากับ 53.45 กม./ชม.		ขั้นที่ 3 คั้นพื้นผิวจราจรได้โครงสร้างอาคารสถานที่ และทำการก่อสร้างพื้นชั้นฐานพักผู้โดยสาร และชั้นฐานลาดต่อไป ถ้าหากมีความจำเป็นต้องกันพื้นที่ถนนชั่วคราวเพื่อนำวัสดุเข้า ให้ทำในเวลา กลางคืน (3) เมื่อก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว จะต้องปรับพื้นผิวจราจรให้เรียบร้อยและคืนช่องจราจรดั้งเดิม หรือตามแต่ รฟม. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ต้องการ	
	ระยะดำเนินการ ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนมีผลกระทบด้านบวก ต่อการคมนาคมขนส่งในกรุงเทพมหานคร	(1) จัดทางข้ามจากฟากหนึ่งไปยังอีกฟากหนึ่งของ แนวรถไฟฟ้ายกระดับ (2) จัดให้มีที่กั้นรถและป้ายจราจรในจุดที่เหมาะสม	
9. การจัดการมูลฝอย กรุงเทพมหานครมีสถานที่กำจัดขยะ 3 แห่ง คือ สถานที่กำจัดขยะอ่อนนุช สถานที่กำจัดขยะหนองแขม และสถานีขนถ่ายขยะมูลฝอยท่าแร่ นอกจากนี้ยังมีพื้นที่ฝังกลบขยะมูลฝอยอีก 2 แห่ง ตั้งอยู่ที่ อำเภอกำแพงแสน จังหวัดนครปฐมและในเขต ลาดกระบัง ปริมาณขยะมูลฝอยในกรุงเทพมหานคร ปี 2539 มีปริมาณ 7,000 ตัน/วัน	ระยะก่อสร้าง การเตรียมพื้นที่อาจก่อให้เกิดความไม่เป็นระเบียบ ดินและทรายที่เกิดจากการขุดเจาะอุโมงค์ใต้ดินทาง ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องขนส่งไปกำจัดในพื้นที่ที่ รฟม. ให้ความเห็นชอบเนื่องจากดินเหล่านี้เป็นที่ ต้องการของหน่วยงานอื่น ๆ มาก เพราะสามารถ นำไปถมพื้นที่ได้ สำหรับเศษวัสดุหรือมูลฝอย ที่ทั่วไปจากบ้านพักคนงานต้องมีการจัดเตรียม ภาชนะรองรับมูลฝอยไว้รองรับ ดังนั้นผลกระทบที่ เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับต่ำ	ขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นในช่วงของการก่อสร้างให้ ผู้รับเหมามาขนย้ายออกจากพื้นที่ก่อสร้างไปทิ้ง ยังหลุมที่จัดไว้ โดยดำเนินการในช่วงเวลา	(1) ดัชนีที่ทำการติดตามตรวจสอบ : ประกอบด้วย 1.1) ทำการบันทึก ประเภท ปริมาณและน้ำหนัก ของขยะ รวมถึงปริมาณดินทรายจากการขุดเจาะ อุโมงค์และของเสียอันตรายหรือวัสดุที่เกิดจากการ ก่อสร้างหรือรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง 1.2) ประเมินประสิทธิภาพและปัญหาเกี่ยวกับการ จัดการขยะ (2) สถานที่ : พื้นที่ก่อสร้าง และ ที่พักคนงาน

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

22
Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
			(3) ความถี่ : ดำเนินการติดตามตรวจสอบการจัดการมูลฝอย ทุกๆสัปดาห์จนกว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จ (4) หน่วยงานรับผิดชอบ : บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแล ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) (5) งบประมาณ : ประมาณ 10,000 บาท/เดือน รวมเป็นเงิน 120,000 บาท/ปี
	ระยะดำเนินการ ผลกระทบอยู่ในระดับต่ำเนื่องจากการจัดเตรียม ภาชนะรองรับมูลฝอยจากผู้โดยสารและพนักงาน	จัดภาชนะรองรับมูลฝอย ให้เพียงพอภายในแต่ละ สถานี และจัดเตรียมภาชนะรวบรวมขยะมูลฝอย ขนาดใหญ่ สำหรับเก็บขยะรวมจากภาชนะรองรับ ขยะของแต่ละสถานี เพื่อรอการเก็บขนไปกำจัด โดยกรุงเทพมหานครในกรณีที่กรุงเทพมหานครไม่ สามารถมาเก็บขยะได้ทุกวัน โดยมีความจุรวม ประมาณ 20 ลบ.ม.	(1) ดัชนีที่ทำการติดตามตรวจสอบ : ประกอบด้วย 1.1) ตรวจสอบความเพียงพอของ Container ที่ บรรจุขยะ และ แหล่งเก็บขยะในพื้นที่ 1.2) ตรวจสอบประสิทธิภาพการเก็บรวบรวมและ การขนส่งขยะ 1.3) ตรวจสอบปริมาณขยะจากโครงการฯ (2) สถานที่ : สถานีรถไฟฟ้าทุกสถานี (3) ความถี่ : ดำเนินการติดตามตรวจสอบการ จัดการมูลฝอยทุก ๆ เดือน ตลอดระยะดำเนินการ (4) หน่วยงานรับผิดชอบ : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย(รฟม.) หรือผู้เดินรถ

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

23
Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
			5) งบประมาณ : ประมาณ 10,000 บาท/เดือน รวมเป็นเงิน 120,000 บาท/ปี
10.เศรษฐกิจ-สังคม ทำการศึกษาสภาพเศรษฐกิจ - สังคมและทัศนคติ ของผู้ได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทางโครงการฯ ด้วยการสัมภาษณ์โดยผู้ให้ข้อมูลแบ่งออกได้ 2 กลุ่ม คือ (1) กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงมีตัวอย่างที่ได้ ทำการสัมภาษณ์จำนวน 44 ราย (2) กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยอ้อมได้ทำการสัมภาษณ์ และสัมภาษณ์จำนวน 41 ราย โดยผู้ให้สัมภาษณ์ มีอาชีพหลักคือ ค้าขาย ประกอบธุรกิจ รับจ้างทั่วไป และเป็นข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจประมาณ ร้อยละ 25 ของผู้ให้สัมภาษณ์มีอาชีพมากกว่า 1 อาชีพ ร้อยละ 18.18 ที่มีบ้านและที่ดินเป็นของ ตัวเองและอีกร้อยละ 18.18 มีบ้านเป็นของตนเองที่ ปลูกสร้างบนที่ดินของผู้อื่น ที่เหลือร้อยละ 63.34 เป็นกลุ่มผู้เช่า ร้อยละ 75 ของผู้ให้สัมภาษณ์มี พาหนะเป็นของตนเอง ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าปัญหา จราจรเป็นปัญหาเร่งด่วนที่ต้องแก้ไขโดยเร็ว และ คาดว่ารถไฟฟ้ามหานครจะช่วยแก้ไขปัญหารถติด มาก โดยผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ ร้อยละ 75 ของผู้ ได้รับผลกระทบโดยตรงและร้อยละ 80 ของผู้ได้รับ ผลกระทบโดยอ้อม) เห็นด้วยกับ	ระยะก่อสร้าง (1) มีสิ่งปลูกสร้างที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ จาก การเวนคืน จำนวน 626 หลัง (2) ผลกระทบจากการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้ามหานคร ดิน สัมผัสต่อการประกอบธุรกิจการค้าบริเวณ ใกล้เคียง บริเวณที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบมาก ได้แก่ ถนนเจริญกรุง (สถานีวัดมังกรกมลาวาส) และย่านวังบูรพา และผู้อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง อาจได้รับความเดือดร้อนรำคาญจากเสียงดัง รบกวน ฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือน สิ่งกีดขวาง ทางเดินเท้าและทางเข้าออก โดยเฉพาะบริเวณวัด และสถานศึกษา	(1) ให้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการฯ ที่ชัดเจน และ นำเชื่อถือแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจาก โครงการฯ และเปิดโอกาสให้ผู้ได้รับผลกระทบ จากโครงการฯ แสดงความคิดเห็นต่อโครงการฯ ภายใต้หลักการ “การมีส่วนร่วมของประชาชน” (2) ให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับแผนงานก่อสร้างแก่ ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับสถานที่ ก่อสร้าง รับฟังปัญหา รวมทั้งข้อเสนอแนะต่าง ๆ จากประชาชนเพื่อให้งานก่อสร้างรบกวนชาวบ้าน น้อยที่สุด (3) มีการชี้แจงทำความเข้าใจกับผู้ได้รับ ผลกระทบเพื่อคลายความวิตกกังวลจากการที่มี รถไฟฟ้าอยู่เหนืออาคาร (4) ป้องกันไม่ให้เกิดความขัดแย้งระหว่าง เจ้าหน้าที่ของโครงการฯ กับผู้ได้รับผลกระทบ โดยมีการดำเนินงานประชาสัมพันธ์เป็นระยะๆ (5) รับฟังการร้องเรียน และการเสนอความคิดเห็น จากสาธารณชนเกี่ยวกับโครงการฯ และพิจารณา ดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยเร็ว (6) ให้ดำเนินการก่อสร้างโดยมีการควบคุมเสียง ฝุ่นละออง และความสั่นสะเทือนอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันปัญหาเรื่องการร้องเรียนจากประชาชน ที่ได้รับผลกระทบ	1) ตัวแปร : ประกอบด้วย 1.1) การรับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ 1.2) ผลกระทบที่เกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้าง 1.3) ความคิดเห็นทัศนคติต่อโครงการฯ 1.4) ปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการฯ ตลอดจน ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ (2) ประชากรเป้าหมายและขนาดตัวอย่าง : ประกอบด้วย ผู้แทนหัวหน้าครัวเรือนที่อยู่ใกล้ แนวเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร จำนวน 30 ตัวอย่าง ต่อ 1 กม. และ 30 ตัวอย่าง ต่อ 1 สถานีรถไฟฟ้ามหานคร (3) ความถี่ : ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้าน ที่สนทนาคิดและความคิดเห็นของครัวเรือนที่อยู่ใกล้ พื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ ภายใน 3 เดือน หลังจาก ที่เริ่มก่อสร้างโครงการฯ และสำรวจทุก 6 เดือน ตลอด ระยะก่อสร้าง (4) หน่วยงานรับผิดชอบ : บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย(รฟม.) (5) งบประมาณ : ประมาณ 200,000 บาท/ครั้ง หรือรวมเป็นจำนวน เงิน 400,000 บาท/ปี

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

24

Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร เนื่องจากเห็นว่าโครงการนี้ช่วย แก้ไขปัญหาการจราจรได้ เป็นประโยชน์แก่สังคมและ อำนวยความสะดวกแก่สาธารณชน ทั้งกลุ่มผู้ได้รับ ผลกระทบทางตรงและทางอ้อมเสนอแนะว่าควรมีการ ก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้ามหานครโดยเร่งด่วน	ระยะดำเนินการ (1) ผลกระทบด้านบวก ได้แก่ การจราจรใน กรุงเทพมหานครจะมีความคล่องตัวขึ้น ส่งผลให้ คุณภาพชีวิตของชนในเมืองหลวงและผู้ที่เกี่ยวข้อง มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น การเจริญเติบโตทางธุรกิจ การค้าโดยเฉพาะบริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานคร ที่อยู่ข้างเคียงสายทางและบริเวณรอบสถานีมี แนวโน้มเพิ่มขึ้น เนื่องจากมีความต้องการเพื่อ ทำธุรกิจการค้าเพิ่มมากขึ้น และช่วยส่งเสริมการ ท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี เพราะอุปสรรคสำคัญ ประการหนึ่งในการชักชวนให้ชาวต่างประเทศเดิน ทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย คือ ปัญหา การจราจรที่ติดขัดและคับคั่งในกรุงเทพมหานคร (2) ผลกระทบด้านลบที่อาจเกิดขึ้น ได้แก่ ปัญหา ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสาร หรือประชาชนที่อยู่บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานคร โดยเฉพาะที่เป็นสถานีใต้ดิน อย่างไรก็ตามเนื่องจากมี การติดตั้งระบบรักษาความปลอดภัยทุกสถานีอยู่ แล้ว ผลกระทบดังกล่าวจะอยู่ในระดับต่ำ ผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้โดยสารระหว่าง ทางเข้า-ออก สถานีรถไฟฟ้ามหานครผ่านจุดหรือ บริเวณที่เสี่ยงต่อการก่ออาชญากรรม จำเป็นต้องมี ระบบแสงสว่างที่เพียงพอ และมีการประสานงาน กับเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อคอยตรวจตรารักษาความ ปลอดภัยให้แก่ผู้โดยสาร	(1) ให้สิทธิพิเศษแก่ผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงใน การเข้ามาประกอบธุรกิจบริเวณสถานี (2) จัดให้มีระบบความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ ทั้งบริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานคร และบริเวณถนน/ ทางเดินเข้า-ออกสถานีรถไฟฟ้ามหานคร	(1) ตัวแปร : ประกอบด้วย 1.1) การเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของ ครัวเรือน เปรียบเทียบก่อนเริ่มโครงการฯ และ หลังจากที่มีโครงการฯ แล้ว 1.2) การใช้ประโยชน์จากโครงการฯ 1.3) ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการฯ 1.4) ความคิดเห็นทัศนคติต่อโครงการฯ 1.5) ปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการฯ ตลอดจนข้อคิดเห็นและ ข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการฯ (2) ประชากรเป้าหมายและขนาดตัวอย่าง : ประกอบด้วย ผู้แทนชุมชนหัวหน้าครัวเรือน หน่วยงาน สถานประกอบการที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร จำนวน 30 ตัวอย่าง ต่อ 1 กม. และ 30 ตัวอย่าง ต่อ 1 สถานี รถไฟฟ้า (3) ความถี่ : ดำเนินการติดตามตรวจสอบปีละ 2 ครั้งในระยะ 2 ปีแรกที่เปิดดำเนินการโครงการฯ (4) หน่วยงานรับผิดชอบ : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) หรือผู้ดูแล (5) งบประมาณ : ประมาณ 200,000 บาท/ครั้ง หรือรวมเป็นจำนวนเงิน 400,000 บาท/ปี

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

25

Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
11. การชดเชยทรัพย์สิน พื้นที่ที่คาดว่าจะถูกเวนคืนมีประมาณ 70 ไร่ และมีครัวเรือนราษฎรอยู่ในแนวเวนคืน 286 ครัวเรือน นอกจากนี้ยังมีพื้นที่ที่อุโมงค์ใต้ดินลอดผ่านอีกประมาณ 30 ไร่ ซึ่งมีครัวเรือนอยู่อาศัย 120 ครัวเรือนที่จะได้รับผลกระทบโดยอ้อมจากการขอใช้สิทธิ์ในที่ดินเพื่อการดำเนินโครงการฯ สำหรับข้อมูลด้านการชดเชยทรัพย์สินจากการศึกษา ในปี พ.ศ. 2549 จากประมาณการค่าจัดกรรมสิทธิ์ รายงานฉบับสุดท้าย โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายและสายใหม่ส่วนที่เหลือ รวม 3 โครงการ, 2549 สัญญา BE-1 ช่วงหัวลำโพง-ท่าพระและสัญญา BE-2 ช่วงท่าพระ-บางแค ทำให้ต้องมีการเวนคืนที่ดิน ดังนี้ (1) ค่าชดเชยที่ดิน พบว่า มีพื้นที่ถูกเวนคืนทั้งสิ้น 790 แปลง คิดเป็น 191 ไร่ 2 งาน 2.041 ตารางวา (2) ค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้าง พบว่า มีสิ่งปลูกสร้างถูกเวนคืน จำนวน 626 หลัง คิดเป็นพื้นที่ 218,412.10 ตารางเมตร (3) ค่าใช้จ่ายในการจ่ายเงินค่าทดแทนทั้งหมดในการอุดหนุน 7 % เท่ากับ 4,005,723,171.28 บาท	ระยะก่อสร้าง ประมาณการจัดค่ากรรมสิทธิ์ การประเมินยึดแนวทางจากรายงานประมาณการค่าจัดกรรมสิทธิ์ รายงานฉบับสุดท้ายโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย มี 3 ประเด็น คือ (1) ค่าชดเชยที่ดิน พบว่า มีพื้นที่ถูกเวนคืนทั้งสิ้น 790 แปลง คิดเป็นพื้นที่ประมาณ 191 ไร่ 2 งาน 2.041 ตารางวา (2) ค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้าง พบว่า สิ่งปลูกสร้างถูกเวนคืน จำนวน 626 หลัง คิดเป็นพื้นที่ 218,412.10 ตารางเมตร (3) ค่าใช้จ่ายในการจ่ายเงินค่าทดแทนทั้งหมดในการอุดหนุน 7% คิดเป็นเงินทั้งสิ้น 4,005,723,171.28 บาท ระยะดำเนินการ	(1) ก่อนเริ่มโครงการฯ ประกาศให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบทราบถึงโครงการฯ และขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สิน (2) รับฟังปัญหาของประชาชนที่ได้รับผลกระทบและทางแก้ไข (3) รพม. ควรประสานงานกับการเคหะแห่งชาติในการจัดสรรที่อยู่แก่ผู้ได้รับผลกระทบที่มีรายได้น้อย (4) ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดสรรเงินอุดหนุนแก่ผู้ได้รับผลกระทบ (5) เผยแพร่ข่าวสารเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยแห่งใหม่แก่ครัวเรือนที่ต้องอพยพ (6) ในคณะทำงานเพื่อการชดเชยทรัพย์สินควรมีนักกฎหมายอยู่ด้วยเพื่อให้คำแนะนำแก่ประชาชนค่าชดเชยรวบรวมถึงค่าเสียโอกาสด้วย (7) จ่ายค่าชดเชยแก่ผู้เข้าในกระบวนการชดเชยทรัพย์สินและค่าใช้จ่ายในการครองชีพในช่วง 2-3 เดือน (8) ดำเนินงานตามแนวทางปฏิบัติการกรณีที่ดินและการชดเชยทรัพย์สิน	

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)

26

Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. คุณค่าความงามทัศนียภาพ ทัศนียภาพโดยทั่วไปตลอดแนวสายทางยาว 12.2 กิโลเมตร จากหัวลำโพงถึงบางแค ประกอบด้วยตึกแถวอาคารพาณิชย์ตลอดถนนและวัดโบราณสถานในพื้นที่กรุงเทพมหานคร สถานที่ที่มีความงาม ได้แก่ วัดไตรมิตรวิทยาราม วัดมิ่งกรม ลาวาส วัดก้นมดูลาวาส วัดชัยชนะสงคราม วัดพระเชตุพน วัดกัลยาณมิตร วัดหงษ์รัตนาราม และวัดราชสิทธาราม	ระยะก่อสร้าง (1) เส้นทางใต้ดิน(จากหัวลำโพง ถึง แยกท่าพระ) จะไม่มีผลกระทบ เนื่องจากการก่อสร้างใต้ดินจะมีผลกระทบบ้างบริเวณที่ตั้งสถานี ซึ่งใช้เทคนิคการก่อสร้างแบบเปิดหน้าดิน (2) ช่วงเปลี่ยนระดับจากใต้ดินเป็นยกระดับ อาจมีผลกระทบบ้าง เนื่องจากการเปิดหน้าดินอาจก่อให้เกิดผลกระทบจากเครื่องจักร กองวัสดุก่อสร้างฝุ่น โคลนขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นเป็นเพียงชั่วคราว เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จจะกลับคืนสู่สภาพเดิม ทั้งนี้ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยความสะอาดและความเป็นระเบียบ ดังนั้นผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ ระยะดำเนินการ ก่อให้เกิดผลกระทบเพียงเล็กน้อยที่จุดเปลี่ยนระดับใกล้แยกท่าพระ และบริเวณสะพานลอยท่าพระ เนื่องจากโครงสร้างมีความสูง แต่ผลกระทบดังกล่าวคาดว่าจะอยู่ในระดับต่ำได้ด้วยการออกแบบที่เหมาะสมทางสถาปัตยกรรมสำหรับปล่องระบายอากาศของสถานีใต้ดิน สถานีที่พึงระมัดระวังผลกระทบ คือ สถานีสนามไชย	(1) รักษาความสะอาด และความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้างโดยปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วย ความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อย รวมทั้งขออนุญาตควบคุมการก่อสร้างของกรุงเทพมหานคร (2) เลี่ยงการบดบังทัศนียภาพที่สวยงาม โดยเฉพาะช่วงที่ทำการก่อสร้างใกล้กับศาสนสถานใกล้แนวเส้นทางโครงการฯ (3) สร้างรั้วที่บดบังไม่น้อยกว่า 2 เมตร รอบพื้นที่ก่อสร้าง	

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)

27

Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. คุณค่าทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม แหล่งโบราณสถานที่ตั้งอยู่ภายในระยะ 100 เมตร สอง ฟากแนวสายทาง ได้แก่ สถานีรถไฟหัวลำโพงวัดไตร มิตรวิทยาราม, วัดมกุฏกษัตริยาราม, วัดกัลยาณมิตร, ศาลเจ้าแม่ลิ้มกอเหนี่ยว และสะพานดำรงสถิต วัดพระเชตุพน, สนามไชย, พระที่นั่งสุทไธสวรรย์ สถาน, พระที่นั่งสุทไธสวรรย์, อาคารสุทไธสวรรย์ สถาน, ตำราของพระราชมุนี, วัดกัลยาณมิตร, วัดพระเชตุพน, โบสถ์วัดสุทัศน์และวัดราชสิทธาราม	ระยะก่อสร้าง การก่อสร้างอุโมงค์จะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อ หลักฐานทางโบราณคดีที่ขุดพบ เนื่องจาก ขุดเจาะอุโมงค์จะกระทำที่ระดับความลึก โดยเฉลี่ย 20 เมตรจากผิวดิน ในขณะที่หลักฐานทางด้าน โบราณคดีในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์จะอยู่ในระดับ ความลึกไม่เกิน 4 เมตรจากผิวดินปัจจุบัน สำหรับ อาคารโบราณสถานของโครงการฯ พบว่าการ ก่อสร้างสถานีรถไฟใต้ดินด้วยวิธีขุดเปิดหน้า ดินและกลบอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่ออาคาร เช่นสถานีวังบูรพา (ใต้ถนนเจริญกรุง) และสถานี สนามไชย (ใต้ถนนสนามไชย) การก่อสร้างบริเวณ นี้จึงต้องระมัดระวังเป็นพิเศษ	(1) ดำเนินการก่อสร้างด้วยความระมัดระวังโดยเฉพาะ อย่างยิ่งพื้นที่กรุงรัตนโกสินทร์ โดยปฏิบัติตามมติ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 1/2545 ใน คราวประชุม เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2545 (2) เน้นวิธีการก่อสร้างที่เหมาะสมสำหรับแต่ละบริเวณ (3) ปฏิบัติตามมติคณะกรรมการอนุรักษ์ และ พัฒนากรุงรัตนโกสินทร์และเมืองเก่าโดยพิจารณา เปลี่ยนเทคนิคการก่อสร้างสถานีรถไฟใน บริเวณกรุงรัตนโกสินทร์จากแบบขุดเปิดหน้าดิน เต็มพื้นที่ (Open cut) เป็นแบบขุดเปิดหน้าดิน เฉพาะทางขึ้น -ลงและดำเนินการก่อสร้างจากชั้น ใต้ดินขึ้นมา ทั้งนี้ให้บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง ดำเนินการตามระเบียบไว้ใน Appendix F3 ของรายงาน การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ที่ได้รับ ความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2545 (ภาคผนวก) โดย ดำเนินการเฉพาะในส่วนของสถานีสนามไชย(สถานี พระราชวัง)และสถานีวังบูรพา (4) หากพบโบราณสถานหรือโบราณวัตถุในขณะ ก่อสร้างต้องแจ้งกับกรมศิลปากรเพื่อพิจารณา สำรวจ (5) กำหนดเป็นเงื่อนไขสัญญาการจ้างออกแบบ และและขุดย้าย ก่อสร้างให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง โครงสร้างที่อยู่ใกล้สถานที่สำคัญทาง ประวัติศาสตร์/ วัฒนธรรมให้มีความกลมกลืนและสอดคล้องกับ คุณค่าทางด้านทัศนียภาพของบริเวณพื้นที่ ใกล้เคียงสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์	-

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

28
Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 2.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ระยะดำเนินการ แรงดันสะท้อนจากการเคลื่อนที่รถไฟฟ้ามหานคร ใต้ดินจะถูกดูดซับโดยราง ขณะที่แรงดันสะท้อน จากการไฟฟ้าส่วนที่ยกจะดับจะถูกส่งผ่านไปตาม เสาสูงฐานรากสู่ดินต่อไป ดังนั้น ผลกระทบ ความเสียหายจากแรงดันสะท้อน จึงคาดว่าจะไม่ เกิดขึ้น	สถาปัตยกรรมของสถานีรถไฟฟ้ามหานคร ซึ่งอยู่ในเขตกรุง รัตนโกสินทร์และองค์ประกอบอื่นของสถานี เช่น ทางเข้า ช่องระบายอากาศ ควรเข้ากันได้กับ รูปแบบของสถาปัตยกรรมที่มีอยู่โดยรอบ	

หมายเหตุ :

- 1) ระยะก่อสร้าง : ผู้รับเหมาก่อสร้าง จะต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำ
การคมนาคม การจัดการมูลฝอย และ เศรษฐกิจ - สังคม ในทุกพหามิเตอร์ ที่ได้เสนอตามตารางข้างต้น ภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.)
- 2) ระยะดำเนินการ : การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) หรือผู้เดินรถจะต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคุณภาพอากาศ เสียง
ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำ การจัดการมูลฝอย และ เศรษฐกิจ - สังคม ในทุกพหามิเตอร์ ที่ได้เสนอตามตารางข้างต้น
- 3) ภายหลังจากการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในแต่ละด้านจะต้องรวบรวมผลเพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สน.)
โดยจะต้องจัดทำรายงานเสนออย่างน้อยทุกๆ 6 เดือนในระหว่างการก่อสร้างและภายหลังการเปิดดำเนินการโครงการฯ



ภาคผนวก 1-4

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล
(สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค)
(บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง)

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. คุณภาพอากาศ ทำการตรวจวัดคุณภาพอากาศในปัจจุบันบริเวณสถานีเพชรเกษม 48 และทางเข้า-ออก ศูนย์ซ่อมบำรุง ตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดตรวจวัดระหว่างวันที่ 18 ถึง 23 มิถุนายน 2551สรุปได้ดังนี้ - สถานีที่ 1 : เทพี แมนชั่น 1) ผู้รวม (TSP)เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 0.092-0.159 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร 2) ผู้รวมขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10)เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 0.051-0.092 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร 3) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 1.40 – 2.72 ส่วนในล้านส่วน 4) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂)เฉลี่ย 1 ชั่วโมงที่ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 20.8 - 69.6 ส่วนในล้านส่วน - สถานีที่ 2 : ชุมชนบางหว้า หมู่ที่ 7 (บริเวณทางเข้า - ออกศูนย์ซ่อมบำรุง) 1) ผู้รวม(TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 0.046- 0.103 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร 2) ผู้รวมขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10) เฉลี่ย 24 ชั่วโมงที่ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 0.041-0.067 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	ระยะก่อสร้าง ปริมาณฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการเปิดหน้าดินพื้นที่ก่อสร้าง 2 บริเวณ คือ 1) การก่อสร้างทางยกระดับ (ตอม่อ) ปริมาณฝุ่นที่เกิดขึ้นเพียง 2.24×10^{-5} มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ตารางเมตร สภาพสองข้างทางเข้าสู่ศูนย์ซ่อมบำรุงปกคลุมด้วยไม้ยอนต้น สามารถป้องกันการแพร่กระจายของฝุ่นละออง สรุปได้ว่าการก่อสร้างตอม่อส่งผลกระทบต่อชุมชนข้างเคียง 2) ปริมาณฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงเพียง 5.6×10^{-7} มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ตารางเมตร ประกอบกับพื้นที่โดยรอบศูนย์ซ่อมบำรุงปกคลุมด้วยต้นไม้ ซึ่งสามารถป้องกันการแพร่กระจายของฝุ่นละออง สรุปได้ว่าการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงส่งผลกระทบต่อชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงในระดับต่ำ	(1) การขุดดินหรือวัสดุก่อสร้างต่างๆ เข้าสู่พื้นที่โครงการต้องมีผ้าใบปิดปกคลุมให้มิดชิด เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายและการรบกวนหรือรำไรรบกวนของเศษวัสดุลงบนถนน (2) ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องมือ เครื่องจักร และเครื่องยนต์ของยานพาหนะที่ใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ตลอดเวลา (3) ฉีดพรมน้ำบริเวณที่มีการกองวัสดุก่อสร้างต่างๆ รวมถึงถนนที่ใช้เป็นเส้นทางลำเลียงวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างภายในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง (4) จัดให้มีผ้าใบหรือวัสดุปิดคลุมอาคารเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง (5) ต้องมีสถานที่สำหรับล้างล้อรถพร้อมอุปกรณ์ที่ใช้ฉีดที่มีความดันสูงเพื่อล้างล้อ หรือตัวถังรถ (6) กองวัสดุที่มีฝุ่นต้องปิดหรือปกคลุมหรือเก็บในที่ปิดล้อมทั้งด้านบนและด้านข้างอีก 3 ด้าน หรือฉีดพรมด้วยน้ำเพื่อที่จะให้เปียกชื้นอยู่เสมอ (7) ฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นก่อสร้างที่มีการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง	(1) ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด : ประกอบด้วย TSP และ PM-10 สถานีละ 5 วันอย่างต่อเนื่องครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด เป็นประจำทุก ๆ 1 เดือน ตลอดระยะก่อสร้างบริเวณใดก่อสร้างแล้วเสร็จให้ยกเลิกการตรวจวัด (2) สถานี : จำนวน 2 สถานี ได้แก่ ■ สถานีที่ 1 ภายในชุมชนหมู่ที่ 7 แขวงบางหว้า เขตภาษีเจริญ ตั้งอยู่ติดพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงด้านทิศตะวันตก ■ สถานีที่ 2 ชุมชนตั้งอยู่พื้นที่บริเวณทางแยกของรางเข้า-ออก ศูนย์ซ่อมบำรุง (3) หน่วยงานรับผิดชอบ : บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย(รฟม.) (4) งบประมาณ : สถานีละประมาณ 25,000 บาท/สถานี หรือ รวมเป็นเงิน 50,000 บาท/ครั้ง

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

54
Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 0.98 - 1.30 ส่วนในล้านส่วน 4) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมงที่ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 5.3 - 17.7 ส่วนในล้านส่วน สรุปผลของการตรวจวัดทั้ง 2 สถานี พบว่าคุณภาพอากาศ มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) ทุกดัชนี	ระยะดำเนินการ คุณภาพอากาศในระยะดำเนินการมีแหล่งกำเนิดจากการปล่อยไอเสียจากเครื่องยนต์ของยานพาหนะของพนักงานที่เข้า-ออกศูนย์ซ่อมบำรุง โดยมีมลพิษที่สำคัญ ๆ คือ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และฝุ่นละออง โดยที่ปริมาณมลพิษดังกล่าวมีแนวโน้มแปรไปตามปริมาณการจราจร และสภาวะการขับเคลื่อน แต่การมาทำงานจะมีลักษณะที่ไม่ต่อเนื่องกัน มลพิษที่เกิดขึ้นจึงมีปริมาณน้อยมากและไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศและชุมชนใกล้เคียง	(1) กำหนดความเร็วรถยนต์ภายในศูนย์ซ่อมบำรุงให้มีความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (2) กำหนดห้ามติดเครื่องยนต์ขณะจอดภายในศูนย์ซ่อมบำรุง	(1) ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด : ประกอบด้วย TSP, PM-10, CO, และ NO ₂ เป็นประจำทุก ๆ 3 เดือน สถานีละ 5 วัน อย่างต่อเนื่องครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด ตลอดระยะดำเนินการ (2) สถานี : จำนวน 2 สถานี ได้แก่ ■ สถานีที่ 1 ภายในชุมชนหมู่ที่ 7 แขวงบางหว้า เขตภาษีเจริญ ตั้งอยู่ติดพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงด้านทิศตะวันตก ■ สถานีที่ 2 ชุมชนตั้งอยู่พื้นที่บริเวณทางแยกของรางเข้า-ออก ศูนย์ซ่อมบำรุง (3) หน่วยงานรับผิดชอบ : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) หรือผู้เดินรถ (4) งบประมาณ : สถานีละประมาณ 80,000 บาท/สถานี หรือ รวมเป็นเงิน 160,000 บาท/ครั้ง
2. เสียง สำหรับบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง ตรวจวัดระดับเสียงในปัจจุบันจำนวน 2 สถานี คือ เทพีแมนชั่น และชุมชนบางหว้าหมู่ที่ 7 ตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดตรวจวัดระหว่างวันที่ 18 ถึง 23 มิถุนายน 2551	ระยะก่อนการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง การคาดการณ์ระดับเสียงจากเครื่องจักร พบว่าที่ระยะ 20 เมตร มีค่าระดับเสียง 101.7 เดซิเบล (เอ) ที่ระยะ 200 เมตร มีค่าระดับเสียง 81.7 เดซิเบล (เอ) แสดงให้เห็นว่าระดับเสียงจะลดลงตามระยะทางที่เพิ่มขึ้น และเมื่อมาค่าระดับเสียงต่างๆที่คาดการณ์	(1) การวางผังหรือออกแบบการจัดระยะเครื่องจักร เครื่องยนต์ที่มีเสียงดังไว้ต่างหากให้ห่างไกลจากสำนักงานหรือบริเวณที่มีผู้คนหนาแน่น (2) ใช้วัสดุ ดูดซับเสียงหรือใช้การก่อบปิดแหล่งกำเนิด	(1) ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด : ประกอบด้วย L _{eq} 1 hr., L _{eq} 24 hrs., L _{max} , L ₉₀ และ L ₁₀ สถานีละ 5 วัน ต่อเนื่องครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด ทุก ๆ 2 เดือนตลอดระยะก่อสร้าง บริเวณใดก่อสร้างแล้วเสร็จให้ยกเลิกการตรวจวัด

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

55
Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(1) ผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย (L_{eq}) 24 hrs. ที่เทพี แมนชั่น มีค่าอยู่ระหว่าง 72.65 - 91.30 เดซิเบล (เอ) พบว่า มีค่าสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดให้ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไม่เกิน 70.0 เดซิเบล (เอ) ส่วนผลการตรวจวัดที่ชุมชนบางหว้า หมู่ที่ 7 พบว่ามีระดับเสียงเฉลี่ย (L_{eq}) 24 hrs. มีค่าอยู่ระหว่าง 60.88 - 65.11 เดซิเบล (เอ) ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด	มาเปรียบเทียบกับค่าระดับเสียงสูงสุดในบรรยากาศที่กำหนดไว้ไม่เกิน 115.0 เดซิเบล (เอ) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) พบว่า ค่าที่ได้ยังอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด แต่อย่างไรก็ตาม เนื่องจากระดับเสียงดังที่เกิดจากการก่อสร้างดังกล่าวเกิดขึ้นในระยะเวลาดำเนินการ คาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นจะอยู่ในระดับที่สามารถยอมรับได้	บริเวณที่มีเสียงดัง (3) เพิ่มระยะห่างระหว่างแหล่งของเสียงดังกับผู้อยู่ปฏิบัติงานหรือประชาชน (4) การใช้เครื่องป้องกันอันตรายต่อหู เพื่อลดความดังของเสียงลง ซึ่งอาจใช้เครื่องอุดหู (Ear Plugs) ลดระดับเสียงได้ 6-25 dBA และเครื่องครอบหู (Ear Muffs) สามารถลดระดับเสียงลงได้ 30-40 dBA	(2) สถานี : ทำการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 2 สถานี คือ ▪ สถานีที่ 1 ภายในชุมชนหมู่ที่ 7 แขวงบางหว้า เขตภาษีเจริญ ตั้งอยู่ติดพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงด้านทิศตะวันตก ▪ สถานีที่ 2 ชุมชนตั้งอยู่พื้นที่บริเวณทางแยกของรางเข้า-ออก ศูนย์ซ่อมบำรุง (3) หน่วยงานรับผิดชอบ : บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) (4) งบประมาณ : ครั้งละประมาณ 10,000 บาท/สถานี หรือ คิดเป็นจำนวนเงิน 20,000 บาท/ครั้ง
(2) ผลการตรวจวัดค่าระดับเสียงกลางวันกลางคืน (L_{dn}) พบว่าบริเวณเทพีแมนชั่นและชุมชนบางหว้า หมู่ที่ 7 มีค่าอยู่ระหว่าง 78.25 - 92.85 และ 63.59 - 69.65 เดซิเบล (เอ) ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานของ US, EPA และ World Bank ที่ได้เสนอแนะระดับเสียงกลางวัน - กลางคืนที่จะไม่ก่อให้เกิดการรบกวนต่อประชาชนเท่ากับ 55.0 เดซิเบล (เอ) พบว่า ระดับเสียงที่ตรวจวัดได้มีค่าสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดทั้ง 2 สถานี	ระยะดำเนินการ ในช่วงทางแยกของรางเข้า-ออก ของรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน ประเมินระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองที่พัฒนาโดย Office of Railroad Development, US Department of Transportation, Washington, DC พบว่า ระดับเสียงจากรถไฟฟ้า มีระดับเสียงสูงสุด 65.22 เดซิเบล(เอ) ที่ระยะห่างจากรถไฟฟ้า 15 เมตรและที่ระยะห่างออกไประดับเสียงจะลดลงตาม ระยะทางจากการตรวจวัดระดับเสียง บริเวณทางเข้า - ออกรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน 65.22 เดซิเบล (เอ) ซึ่งรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงินจะเข้าและออกจากสถานี ดังนั้นจึงสรุปได้ว่าระดับเสียงจากการเข้า-ออกของรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงินมีผลกระทบต่อน้อยที่สุดในแนวทางเข้า - ออก	(1)กำหนดความเร็วช่วงรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน และตอนเลิกต้องไม่สูงกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (2)การซ่อมที่มีเสียงดังต้องดำเนินการภายในอาคารซ่อมบำรุง	(1) ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด : ประกอบด้วย L_{eq} 1 hr., L_{eq} 24 hrs., L_{max} , L_{90} และ L_{10} เป็นประจำทุก ๆ 6 เดือน สถานีละ 5 วัน ต่อเนื่องครบถ้วนตามวันธรรมดาและวันหยุด ตลอดระยะดำเนินการ (2) สถานี : ทำการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 2 สถานี คือ ▪ สถานีที่ 1 ภายในชุมชนหมู่ที่ 7 แขวงบางหว้า เขตภาษีเจริญ ตั้งอยู่ติดพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงด้านทิศตะวันตก ▪ สถานีที่ 2 ชุมชนตั้งอยู่พื้นที่บริเวณทางแยกของรางเข้า-ออก ศูนย์ซ่อมบำรุง
(3) ผลการตรวจวัดระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) พบว่าที่เทพีแมนชั่น มีค่าอยู่ระหว่าง 95.20 - 119.60 เดซิเบล (เอ) และที่ชุมชนบางหว้า หมู่ที่ 7 มีค่าอยู่ระหว่าง 82.40 - 86.90 เดซิเบล (เอ) ซึ่งเมื่อมาผลการตรวจวัดเปรียบเทียบกับมาตรฐานระดับเสียงในบรรยากาศทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) ซึ่งกำหนดให้ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115.0 เดซิเบล (เอ)			

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)

56
Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
พบว่า ระดับเสียงที่ตรวจวัดที่ เทพี แมนชั่น มีค่าสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐาน สำหรับการตรวจวัดที่บริเวณชุมชนบางหว้า หมู่ที่ 7 พบว่า มีระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน			(3) หน่วยงานรับผิดชอบ : การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟท.) หรือผู้เดินรถ (4) งบประมาณ : ครั้งละประมาณ 10,000 บาท/สถานี หรือรวมทุกสถานี จำนวน 2 สถานี คิดเป็นจำนวนเงินทั้งหมดประมาณ 20,000 บาท/ครั้ง
3. ความสั่นสะเทือน -	ระยะก่อสร้าง 1)ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้างในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง พบว่าความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างส่วนใหญ่อยู่ในระดับที่ต่ำกว่าเกณฑ์ตามมาตรฐาน หากอยู่ในบริเวณที่มีระยะห่างจากสิ่งปลูกสร้างหรืออาคารบ้านเรือนมากกว่า 10 เมตร แต่กิจกรรมที่สร้างความสั่นสะเทือนที่รุนแรง เช่น การตอกเสาเข็มอาจก่อให้เกิดค่าความเร็วอนุภาคสูงถึง 12.4 มิลลิเมตรต่อวินาที ที่ระยะห่างเท่ากับครึ่งเกินกว่าค่ามาตรฐานสำหรับสิ่งปลูกสร้างและอาคารทั่วไปมาก (เกณฑ์ของ DIN กำหนดให้ต่ำกว่า 5.0 มิลลิเมตรต่อวินาที) ทั้งนี้การตอกเสาเข็มที่ระยะห่างมากกว่า 20 เมตร ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดก็จะลดลงต่ำกว่าเกณฑ์ตามมาตรฐานหรือลดลงเหลือต่ำกว่า 4.4 มิลลิเมตรต่อวินาที กิจกรรมการก่อสร้างทั่วไปหากมีระยะห่างมากกว่า 15 เมตรค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดที่เกิดขึ้นจะมีค่าต่ำกว่าเกณฑ์ตามมาตรฐาน	(1)กิจกรรมการใช้เข็มตอก เปิดผิวหน้าดินด้วยเครื่องจักรขนาดใหญ่ รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้างเดิม ต้องทำภายในรั้วที่บ่งชี้สูงอย่างน้อย 2 เมตร และห่างจากสิ่งปลูกสร้างหรืออาคารไม่น้อยกว่า 15 เมตร สำหรับอาคารทั่วไป และไม่ควรมีน้อยกว่า 50 เมตร สำหรับโบราณสถานหรือสิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ (2)การก่อสร้างถ้าจำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาของถนนชั่วคราวจะต้องมีแผ่นยางปูทับก่อนเพื่อป้องกันความสั่นสะเทือนที่อาจจะเกิดขึ้น (3)กิจกรรมการก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน เช่น การก่อสร้างฐานราก ต้องดำเนินการในเวลากลางวันหรือตั้งแต่เวลา 06.00-18.00 น. (4)รถบรรทุก เครื่องจักรที่เคลื่อนที่ได้ที่ใช้ในการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ต้องใช้ความเร็วต่ำไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	(1) ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด : ประกอบด้วย ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) และความถี่ (Frequency) สถานีละ 5 วัน ต่อเนื่องครบถ้วนตามวันธรรมดาและวันหยุด ทุก ๆ 2 เดือนตลอดระยะก่อสร้าง บริเวณใดก่อสร้างแล้วเสร็จให้ยกเลิกการตรวจวัด (2) สถานี : ทำการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 2 สถานี ได้แก่ ▪ สถานีที่ 1 ภายในชุมชนหมู่ที่ 7 แขวงบางหว้า เขตภาษีเจริญ ตั้งอยู่ติดพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงด้านทิศตะวันตก ▪ สถานีที่ 2 ชุมชนตั้งอยู่พื้นที่บริเวณทางแยกของรางเข้า-ออก ศูนย์ซ่อมบำรุง (3) หน่วยงานรับผิดชอบ : บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟท.) (4) งบประมาณ : ครั้งละประมาณ 40,000 บาท/สถานี หรือ คิดเป็นจำนวนเงินทั้งหมดประมาณ 80,000 บาท/ครั้ง

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	2) ความสั่นสะเทือนจากการสร้างทางวิ่งเข้า-ออก ศูนย์ซ่อมบำรุง การก่อสร้างฐานรากใช้วิธีเข็มเจาะทำให้เกิดความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 1.1 มิลลิเมตรต่อวินาทีและที่ระยะ 20 เมตร จากหลุมเจาะพบว่าเกิดความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 0.55 มิลลิเมตรต่อวินาที ซึ่งลดลงครึ่งหนึ่งเมื่อ ระยะทางเพิ่มขึ้น 10 เมตร ช่วงทางเข้า-ออกศูนย์ซ่อมบำรุง ซึ่งโครงสร้างเสาเป็นรูปแบบเสาเดี่ยว โครงสร้างฐานรากเป็นรูปแบบเสาเข็มเดี่ยว ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.80 เมตร เป็นเสาเข็มเจาะ ในการดำเนินการก่อสร้างของโครงการ ช่วงที่เส้นทางตัดข้ามคลองภาษีเจริญมีระยะห่างของช่วงเสา 40 เมตร จะไม่มีผลกระทบต่อการข้างเคียง ระยะดำเนินการ เมื่อศูนย์ซ่อมบำรุงเปิดให้บริการ ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนในระดับต่ำ เนื่องจากความสั่นสะเทือนจากรถไฟฟ้ามหานครจะผ่านแกนของโครงสร้างที่ยกยกระดับและวิ่งผ่านไปยังเสาเข็มที่ระดับลึกลงไป	-	(1) ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด : ประกอบด้วย ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) และความถี่ (Frequency) เป็นประจำปีละ 2 ครั้ง (ทุก ๆ 6 เดือน) โดยทำการตรวจวัดสถานีละ 5 วันต่อเนื่องครบถ้วนไตรมาสและวันหยุด หากผลการตรวจวัดในช่วง 3 ปีแรกไม่เกินมาตรฐาน DIN 4150 ให้ยกเลิกมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน (2) สถานี : จำนวน 2 สถานี ได้แก่ สถานีที่ 1 ภายในชุมชนหมู่ที่ 7 แขวงบางหว้า เขตภาษีเจริญ ตั้งอยู่ติดพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงด้านทิศตะวันตก

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)

58
Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
			สถานีที่ 2 ชุมชนตั้งอยู่พื้นที่บริเวณทางแยกของรางเข้า-ออก ศูนย์ซ่อมบำรุง (3) หน่วยงานรับผิดชอบ : การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) หรือผู้เดินรถ (4) งบประมาณ : ครั้งละประมาณ 40,000 บาท/สถานี หรือ คิดเป็นจำนวนเงินทั้งหมดประมาณ 80,000 บาท/ครั้ง
4. อุทกวิทยาการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม สภาพพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงโดยทั่วไปเป็นที่ราบที่มีคลองและร่องน้ำไหลผ่านที่สำคัญ ได้แก่ 1) คลองรางบัว : มีความกว้างประมาณ 5-7 เมตร ระดับท้องคลองอยู่ที่ระดับประมาณ -0.85 ม.รทก. ปัจจุบันคลองรางบัวได้ถูกนำมาใช้ประโยชน์ในการสัญจรทางน้ำ รวมทั้งยังใช้ประโยชน์ทางการเกษตรและเป็นแหล่งระบายน้ำทิ้งจากอาคารบ้านเรือน 2) คลองตาดสูง : เป็นคลองที่เชื่อมคลองรางบัวและลำรางสาธารณะไปยังคลองบางหว้า ไหลผ่านไปตามทางยาวของพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง มีความกว้างประมาณ 3-5 เมตร ระดับท้องคลองอยู่ที่ระดับประมาณ -1.00 ม.รทก. บริเวณที่มีการก่อสร้างเชื่อมกันดินทั้งสองฝั่ง ความกว้างของคลองจะเหลือเพียง 3 เมตรเท่านั้น	ระยะก่อสร้าง การระบายน้ำของโครงการสรุปได้ดังนี้ 1) มีระบบป้องกันน้ำท่วมของสำนักการระบายน้ำ : ในปัจจุบันพื้นที่โครงการ อยู่ภายในคันกันน้ำหลัก ตามแผนหลักการป้องกันน้ำท่วมและระบายน้ำในฝั่งธนบุรี ของสำนักการระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร โดยทางสำนักการระบายน้ำมีแนวทางการปฏิบัติการควบคุมระดับน้ำ เพื่อป้องกันน้ำท่วมในพื้นที่ฝั่งธนบุรี 2) โครงการไม่กีดขวางการไหลของน้ำจากพื้นที่ข้างเคียง : พื้นที่ทำการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง ถึงแม้จะมีการขุดลอกและขุดลอกภายในพื้นที่โครงการ ซึ่งเอกชนผู้รับเหมาก่อสร้างจะดำเนินการขุดลอก แต่ก็ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อการระบายน้ำบริเวณใกล้เคียง เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่มีคลองสาธารณะอยู่โดยรอบพื้นที่ ซึ่งทำหน้าที่เป็นทาง	(1) ดินที่ขุดออกจากโครงการก่อสร้างต้องจัดให้มีที่กองโดยเฉพาะและต้องปิด/ปกคลุม/เก็บในพื้นที่ที่ปิดล้อม ซึ่งไม่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญต่อเจ้าของที่ดินข้างเคียงหรือประชาชนที่ใช้ที่สาธารณะ (2) ดุลแลห้ามมิให้มีการทิ้ง/ปล่อยเศษวัสดุที่เหลือจากการก่อสร้าง หรือที่ติดค้างมากับรถบรรทุกวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างลงบนถนน ทางระบายน้ำ หรือในที่สาธารณะใดๆ (3) ตรวจสอบและดูแลรางระบายน้ำทั้งโดยรอบตะแกรงดักมูลฝอยและบ่อดักตะกอน ควรเก็บมูลฝอยที่ติดอยู่ที่ตะแกรงดักมูลฝอยออกอย่างสม่ำเสมอ เพื่อมิให้มูลฝอยหลุดออกไปนอกพื้นที่ และเพื่อให้การระบายน้ำทั้งในรางระบายน้ำเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ	-

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)

59
Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3) ลำรางเอกชนในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง : เป็นลำรางที่ขุดขึ้นระหว่างแปลงพื้นที่ของเอกชนเพื่อตั้งจากคลองสาธารณะหรือระบายน้ำลงสู่คลองสาธารณะ เพื่อใช้ประโยชน์ในพื้นที่เกษตรกรรม และอยู่ในพื้นที่ก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง	ระบายน้ำหลัก ทำให้ทิศทางการระบายน้ำของพื้นที่บริเวณใกล้เคียงยังคงสภาพเดิม	(4) ในระหว่างการก่อสร้างและภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ ให้ตรวจสอบสภาพท่อระบายน้ำภายในพื้นที่โครงการทุกระยะว่ามีการอุดตันหรือไม่ ถ้าพบว่ามี การอุดตัน/ระบายน้ำได้ไม่ดี ให้รีบดำเนินการขุดลอกเพื่อให้การระบายน้ำที่สะดวกรวดเร็ว	
4) ลำรางรอบ ๆ พื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง : เป็นลำรางที่เชื่อมต่อระหว่างคลองบางประทุนและคลองรางบัว และคลองรางบัวเชื่อมต่อไปยังคลองบางหว้า ซึ่งทำให้การระบายน้ำของพื้นที่สามารถไหลลงสู่คลองหลักทั้งสามได้สะดวก	3) โครงการมีการสร้างบ่อหน่วงน้ำ : โดยการก่อสร้างรางระบายน้ำจากคอนกรีตจำนวนมากเพื่อรับน้ำฝนที่เกิดขึ้นในพื้นที่โครงการ และทำหน้าที่เป็นบ่อชะลอน้ำหรือบ่อกักเก็บน้ำฝนส่วนเกินที่เกิดขึ้น เนื่องจากพื้นที่มีการพัฒนา และให้มีการระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการในอัตราที่ใกล้เคียงกับอัตราการไหลของน้ำผิวดินที่ระบายลงคลองหลักก่อนมีการพัฒนา โดยควบคุมอัตราการไหลออกด้วยขนาดท่อระบายน้ำ เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อการระบายน้ำของคลองในปัจจุบัน และที่ปลายท่อระบายน้ำออกยังมีการติดตั้ง FLAP VALVE ซึ่ง FLAP VALVE จะเปิดระบายน้ำออกเมื่อระดับน้ำภายในพื้นที่โครงการอยู่สูงกว่าระดับน้ำในคลองสาธารณะจากการดำเนินการดังกล่าวข้างต้น โครงการจึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการระบายน้ำ ในพื้นที่โดยรอบโครงการ		
	ระยะดำเนินการ	(1) ตรวจสอบ คูแฉ และขุดลอกท่อระบายน้ำและบ่อพักท่อระบายน้ำอย่างสม่ำเสมออย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง เพื่อให้การระบายน้ำในพื้นที่โครงการเป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็ว รวมทั้งควรทำการ	

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีพระราม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)

60
Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ตรวจตรา คูแฉ และซ่อมแซมฝาบ่อพักท่อระบายน้ำให้มีสภาพดีอยู่เสมอ เพื่อความปลอดภัยของผู้พักอาศัยภายในโครงการ	
		(2) ตรวจสอบระดับของตะกอนในบ่อหน่วงน้ำภายในพื้นที่โครงการอย่างสม่ำเสมอ ถ้ามีปริมาณมากควรดำเนินการขุดลอกออก	
5. คุณภาพน้ำผิวดิน ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำบริเวณคลองบางประทุน คลองรางบัวและคลองรางบัว สรุปได้ว่าคุณภาพน้ำในคลองมีการปนเปื้อนจากน้ำเสียชุมชนโดยคลองบางประทุน มีค่า BOD เท่ากับ 4.8 มิลลิกรัมต่อลิตร มีค่าเกินกว่าเกณฑ์มาตรฐานฯ ส่วนค่า DO เท่ากับ 1.2 มิลลิกรัมต่อลิตร มีค่าต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานฯ แหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 ขณะที่คุณภาพน้ำในคลองรางบัวและคลองรางบัว มีค่า BOD เท่ากับ 4.0 และ 3.5 มิลลิกรัมต่อลิตร ส่วนค่า DO เท่ากับ 3.3 และ 2.3 มิลลิกรัมต่อลิตร จะเห็นได้ว่าคุณภาพน้ำในคลองรางบัว ดัชนีคุณภาพน้ำอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประเภทที่ 4 ขณะที่ดัชนีคุณภาพน้ำในคลองบางประทุนและคลองรางบัว มีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐานฯ เมื่อจัดประเภทการใช้ประโยชน์แหล่งน้ำ จัดอยู่ในประเภทแหล่งน้ำ ผิวดินประเภทที่ 4 ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537)	ระยะก่อสร้าง เนื่องจากการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง จำเป็นต้องมีการปรับปรุงคลองรางบัวและคลองรางบัว เพื่อลดผลกระทบต่อการระบายน้ำในอนาคต สำหรับขั้นตอนการก่อสร้างปรับปรุงคลอง มีกิจกรรมก่อสร้างที่สำคัญ เช่น การปรับพื้นที่โครงการ การก่อสร้างคลองระบายน้ำชั่วคราว การก่อสร้างเขื่อนกันน้ำชั่วคราว รวมทั้งการขุดลอกดินและการก่อสร้างคลอง คลส. หรือบ่อดักตะกอน เป็นต้น จะเห็นได้ว่ากิจกรรมต่างๆ ย่อมก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในคลองรางบัวและคลองรางบัว เกิดการชะล้างของตะกอนดินทำให้มีการปนเปื้อนจากตะกอนแขวนลอยไหลลงสู่แหล่งน้ำ ส่งผลให้น้ำมีตะกอนขุ่นขึ้น ทั้งนี้ในขณะการก่อสร้างจำเป็นต้องก่อสร้างบ่อดักตะกอนเพื่อป้องกันตะกอนไหลลงสู่แหล่งน้ำ รวมทั้งทางโครงการจะปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบอย่างเคร่งครัด ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นเพียงชั่วคราวเท่านั้น และอยู่ในระดับต่ำ	(1) ตรวจสอบบ่อดักตะกอนเพื่อให้มีประสิทธิภาพในการดักเศษดิน หินและตะกอนจากน้ำ จากกิจกรรมการก่อสร้างอยู่เสมอ (2) การก่อสร้างห้องส้วมของคณงานก่อสร้าง ควรก่อสร้างให้มีระยะห่างจากแหล่งน้ำผิวดินอย่างน้อย 30.0 เมตร (3) ตรวจสอบและดูแลรางระบายน้ำทั้งโดยรอบรวมทั้งตรวจสอบตะแกรงดักมูลฝอยและบ่อดักตะกอนให้อยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้โดยสม่ำเสมอ โดยควรเก็บมูลฝอยที่ติดอยู่ตะแกรงดักมูลฝอยอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้การระบายน้ำทั้งภายในรางระบายน้ำดังกล่าวเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ (4) ตรวจสอบและดูแลห้องส้วมให้ถูกสุขลักษณะอยู่เสมอ และเมื่อพบว่าถึงระยะเวลาของโครงการอยู่ในสภาพเดิม ให้รีบดำเนินการประสานหน่วยงานเอกชนเพื่อให้การดูแลรักษาการดูแลสุขลักษณะภายในพื้นที่	(1) ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด : ประกอบด้วย ความเป็นกรด-ด่าง, อุณหภูมิ, ปริมาณออกซิเจนที่ละลายน้ำ, ความสกปรกในรูปบีโอดี,ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด,น้ำมันและไขมัน,โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด,ไนเตรท, ฟอสเฟต และของแข็งละลายน้ำทั้งหมด ทำการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ทุก ๆ 2 เดือนตลอดระยะก่อสร้าง (2) สถานีเก็บตัวอย่างน้ำ : จำนวน 4 สถานี ประกอบด้วย ■ สถานีที่ 1 คลองรางบัวภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง ■ สถานีที่ 2 คลองรางบัว ภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง ■ สถานีที่ 3 คลองรางบัว ช่วงที่ไหลตัดผ่านถนนกัลปพฤกษ์ ทางด้านทิศเหนือประมาณ 300 เมตร ■ สถานีที่ 4 คลองบางประทุน ช่วงที่ไหลตัดผ่านถนนกัลปพฤกษ์ ทางด้านทิศใต้ประมาณ 100 เมตร

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีพระราม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)

61
Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน โดยกำหนดให้แหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 สามารถใช้เพื่อเป็นแหล่งน้ำที่รองรับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำเป็นพิเศษก่อน รวมทั้งสามารถใช้การอุตสาหกรรม		(5) หลังจากการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จต้องดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ของสำนักงานเขตภาษีเจริญ หรือของเอกชนมาทำการดูดสิ่งปฏิกูลออกจากถังเกระ และทำการฝังกลบถังเกระ-ถังกรองใโรอากาศให้เรียบร้อย (6) ขณะก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคภายในอาคารควรเก็บกองดินไว้เป็นที่เป็นที่ โดยมิถนรอบและบ่อดักตะกอนชั่วคราวก่อนระบายลงสู่ท่อระบายน้ำ เพื่อป้องกันตะกอนดินและการอุดตัน (7) ภายในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการควรจัดให้มีร่องน้ำชั่วคราว ซึ่งเป็นรางซึมขนาดไม่ต่ำกว่า 10.0 เซนติเมตร เป็นการใช้คุณสมบัติการดูดซึมดินในการบำบัดน้ำเสีย และก่อนระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะจะมีการดักขยะ เศษสิ่งปฏิกูล และเศษวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง	(3) หน่วยงานรับผิดชอบ : บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย(รฟม.) (4) งบประมาณ : ครั้งละประมาณ 5,000 บาท/สถานี หรือรวมทุกสถานี จำนวน 4 สถานี คิดเป็นจำนวนเงินทั้งหมดประมาณ 20,000 บาท/ครั้ง
	ระยะดำเนินการ คลองรางบัวเป็นคลองที่รับน้ำเสียผ่านการบำบัดจากโครงการ ที่มีค่า BOD เท่ากับ 20 มิลลิกรัมต่อลิตร ส่วนน้ำในคลองรางบัวมีค่า BOD เท่ากับ 3.5 มิลลิกรัมต่อลิตร และออกซิเจนละลายน้ำเท่ากับ 2.3 มิลลิกรัมต่อลิตร ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำประเมินโดยพิจารณาจากค่าผลของ BOD เมื่อมีการปล่อยน้ำเสียผ่านการบำบัดลงสู่คลองผลของค่า BOD ผสม มีค่า 3.24 มิลลิกรัมต่อลิตร ซึ่งน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดของ	(1) จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียในศูนย์ซ่อมบำรุงเพื่อลดปริมาณน้ำฝนและไขมัน ตลอดจนสารเคมี และองค์ประกอบอื่นๆ ในน้ำเสียที่ไม่สามารถปล่อยลงสู่รวบรวมน้ำเสียชุมชน โดยระบบบำบัดน้ำเสียที่จะใช้ต้องมีประสิทธิภาพในการบำบัดมากกว่าร้อยละ 90 และคุณภาพน้ำที่ผ่านการบำบัดแล้วต้องเป็นไปตามมาตรฐานกรมควบคุมมลพิษ	1) คุณภาพน้ำผิวดิน (1) ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด : ประกอบด้วย ความเป็นกรด-ด่าง, อุณหภูมิ, ปริมาณออกซิเจนที่ละลายน้ำ, ความสกปรกในรูป บีโอดี, ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด, ไขมันและไขมัน, โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด, ไนเตรท, ฟอสเฟต และของแข็งละลายน้ำทั้งหมด เป็นประจำปีละ 2 ครั้ง (ทุก ๆ 6 เดือน) ตลอดระยะดำเนินการ

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)

62

Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	โครงการมีผลต่อการเพิ่มค่า BOD ในคลองรางบัวเพียงเล็กน้อย ซึ่งโครงการจะมีการติดตั้งเครื่องเติมอากาศชนิดผิวน้ำ สามารถถ่ายเทออกซิเจนได้ 1.8 - 2.0 กิโลกรัมต่อแรงม้าต่อชั่วโมง นอกจากนี้โครงสร้างของโครงการที่ยกเหนือคลองรางบัว มีการลดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำโดยใช้เป็นช่องเปิดและมีตะแกรงบางช่วง และจากสภาพทางกายภาพของคลองรางบัวที่มีน้ำขึ้นและน้ำลง ซึ่งจะช่วยลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ ผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำ	(2) ระบบบำบัดน้ำเสียที่ศูนย์ซ่อมบำรุงต้องมีขีดความสามารถในการบำบัดน้ำเสียที่เกิดจากกิจกรรมต่างๆ ภายในศูนย์ซ่อมบำรุง (3) ก่อนบำบัดน้ำเสีย ทางศูนย์ซ่อมบำรุงควรลดปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นโดยมีแนวทาง เช่น ไม่ควรใช้สารทำความสะอาดล้างพื้นในปริมาณที่มากเกินไป ความจำเป็น วิธีทำความสะอาดพื้น ควรใช้ไม้กวาด ไม้ถูพื้นหรือเครื่องดูดฝุ่น ใช้วัสดุดูดซับไขมัน เช่น หวาย ขี้เลื่อยและเศษผ้า ดูดซับคราบไขมันให้มากที่สุดก่อนล้างทำความสะอาดพื้น (4) ติดตั้งเครื่องเติมชนิดผิวน้ำ เพื่อเติมอากาศในน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดก่อนปล่อยลงสู่คลองรางบัว	(2) สถานีเก็บตัวอย่างน้ำ : จำนวน 4 สถานี ประกอบด้วย ■ สถานีที่ 1 คลองรางบัว ภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง ■ สถานีที่ 2 คลองรางบัว ภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง ■ สถานีที่ 3 คลองรางบัว ช่วงที่โหลตัดผ่านถนนกัลปพฤกษ์ ทางด้านทิศเหนือประมาณ 300 เมตร ■ สถานีที่ 4 คลองรางบัว ช่วงที่โหลตัดผ่านถนนกัลปพฤกษ์ ทางด้านทิศใต้ประมาณ 100 เมตร (3) หน่วยงานรับผิดชอบ : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) หรือ ผู้เินรต (4) งบประมาณ : ครั้งละประมาณ 5,000 บาท/สถานี หรือรวมทุกสถานี จำนวน 4 สถานี คิดเป็นจำนวนเงินทั้งหมดประมาณ 20,000 บาท/ครั้ง 2) คุณภาพน้ำเสียที่ผ่านการบำบัด เมื่อเปิดดำเนินการ 1) ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด : ประกอบด้วยความเป็นกรด-ด่าง, อุณหภูมิ, ความสกปรกในรูป บีโอดี, ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด, ไขมันและไขมัน, โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด, ไนเตรท, ฟอสเฟต และของแข็งละลายน้ำทั้งหมด เป็นประจำ ทุก ๆ 3 เดือน ตลอดระยะดำเนินการ

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)

63

Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
			(2) <u>สถานีเก็บตัวอย่างน้ำ</u> : จำนวน 1 สถานี คือ ป้อมพันน้ำเสีย (ก่อนปล่อยลงสู่คลองรางบัว) (3) <u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u> : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) หรือ ผู้เดินรถ (4) <u>งบประมาณ</u> : ประมาณ 5,000 บาท/ครั้ง
6. นิเวศวิทยาทางน้ำ การวิเคราะห์สิ่งมีชีวิตทางน้ำในคลองบางประทุน คลองบางหว้า และคลองรางบัว เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2551 ดังนี้ 1) แพลงก์ตอน : แพลงก์ตอนพืช 4 กลุ่ม คือ Cyanophyta (blue green algae), Chlorophyta (green algae), Bacillariophyta (diatom) และ Euglenophyta (euglenoids) แพลงก์ตอนสัตว์ 3 กลุ่ม คือ Protozoa, Rotifera และ Arthropoda ชนิดที่มีความเด่นมากที่สุดที่พบแทบทุกสถานี <i>Oscillatoria</i> sp. จัดอยู่ในกลุ่มสาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน รองลงมาเป็นกลุ่ม ไดอะตอม ส่วนแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบเพียง 8 ชนิด ในทุกแหล่งน้ำ โดยชนิดที่พบคือไรติเฟอร์ สกุล <i>Rotaria</i> sp. และสกุล <i>Brachionus</i> sp. 2) สัตว์หน้าดิน ทั้ง 3 สถานี : พบความหลากหลายของสัตว์หน้าดินต่ำมาก เพียง 5 ชนิด ซึ่งจัดอยู่ในกลุ่มไส้เดือนน้ำจิ๋ววงศ์ <i>Tubificidae</i> จำนวนสองชนิด	<u>ระยะก่อสร้าง</u> -	- ดำเนินการเช่นเดียวกับมาตรการลดผลกระทบการควบคุมมลพิษทางน้ำในระยะก่อสร้าง -	

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)

64

Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ปลิงน้ำจืด (Family Glossiphoniidae) 1 ชนิดหอยฝาเดียว 1 ชนิด และไฟลัม Arthropoda ตัวอ่อนเร็นน้ำจืด (วงศ์ Chironomidae) 1 ชนิด โดยคลองบางประทุน และคลองบางหว้า พบจำนวน 3 ชนิด เท่ากัน ส่วนคลองรางบัวพบ 1 ชนิดเท่านั้น โดยชนิดที่พบเด่นที่สุด (Dominant species) และพบปริมาณมากที่สุด ในทุก สถานี คือ ไส้เดือนน้ำจิ๋ววงศ์ <i>Tubificidae</i> คลองที่มีความหนาแน่นของสัตว์หน้าดินมากที่สุด คือคลองบางประทุน พบกลุ่มไส้เดือนน้ำจืด ทั้งสองชนิด มีความหนาแน่น 448 และ 32 ตัว/ลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ 3) ความหลากหลายทางชีวภาพ : พบว่าทั้ง 3 คลองมีค่าหลากหลายทางชีวภาพน้อยกว่าหนึ่ง โดยแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ บริเวณคลองบางหว้า คลองรางบัว และคลองบางประทุน มีค่า 0.13, 0.08 และ 0.14 ตามลำดับ สัตว์หน้าดินบริเวณคลองบางหว้า คลองรางบัว และคลองบางประทุน มีค่า 0.39, 0 และ 0.15 ตามลำดับ แสดงว่าคุณภาพน้ำบริเวณนี้มีคุณภาพต่ำ และแหล่งน้ำไม่เหมาะสมสำหรับการอยู่อาศัยของสิ่งมีชีวิต	<u>ระยะดำเนินการ</u> -	- ดำเนินการเช่นเดียวกับมาตรการลดผลกระทบการควบคุมมลพิษทางน้ำในระยะดำเนินการ -	

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)

65

Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7. การใช้ประโยชน์ที่ดิน ศูนย์ซ่อมบำรุง มีพื้นที่ประมาณ 79 ไร่ 3 งาน 89.229 ตารางวา สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่มีการใช้ประโยชน์เพื่อเกษตรกรรมพบบริเวณสองฝั่งคลองคลองรางบัว ลักษณะเป็นสวนผสมปลูกในพื้นที่เดียวกัน พืชที่ปลูกเช่น มะละกอ ถั่วเขียว มะพร้าว พริก มะม่วงและร่องสวน โดยมีบ้านเรือนส่วนใหญ่ตั้งกระจายอยู่ตามพื้นที่ใกล้กับริมคลองรางบัวและคลองตาสอง นอกจากนี้ยังมีปรากฏพื้นที่ที่รกร้างกระจายอยู่ทางด้านทิศเหนือและทิศใต้	ระยะก่อสร้าง/ระยะดำเนินการ ผลกระทบจากกิจกรรมของศูนย์ซ่อมบำรุงต่อพื้นที่ข้างเคียงพบว่า กิจกรรมภายในศูนย์ซ่อมบำรุงจะอยู่ภายในอาคารเป็นหลัก จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการใช้ที่ดินโดยรอบ ส่วนระดับเสียงจากการเข้า - ออกของรถไฟฟ้าจะมีระดับเสียงดังประมาณ 65.22 เดซิเบล (เอ) จึงไม่มีผลกระทบต่อการใช้ที่ดินและชุมชนที่อยู่ข้างเคียง	(1) ต้องทำการวางแผนดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างอย่างรอบคอบ และมีการติดตามตรวจสอบอย่างใกล้ชิด (2) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้อิฐารถใช้ถนนทราบถึงบริเวณที่มีการก่อสร้างพร้อมเส้นทางที่ใช้หลีกเลี่ยงได้ (3) ให้ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านอื่น ๆ	-
8. การคมนาคม ศูนย์ซ่อมบำรุงตั้งอยู่ริมถนนกัลปพฤกษ์ซึ่งเป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร จากรายงานกองสารสนเทศจราจร สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ในปี 2549 ปริมาณจราจร บนถนนกัลปพฤกษ์ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (7.00-9.00 น.) มีปริมาณ 1,123 คันและในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น(16.00-19.00 น.)มีปริมาณ 1,343 คัน ปริมาณจราจรที่คาดว่าจะเข้ามาใช้พื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงมีประมาณ 200 คันต่อวัน โดยจะมีผลกระทบต่อนถนนกัลปพฤกษ์เฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและช่วงเวลาร่งด่วนเย็น จึงไม่มีผลต่อการจราจรเมื่อเทียบกับความจุของจำนวนช่องจราจรบนถนนที่ได้รับได้ ส่วนถนนภายในพื้นที่โครงการส่วนใหญ่เป็น	ระยะก่อสร้าง 1) ปริมาณจราจรในปัจจุบัน : ตรวจนับบริเวณทางเลี้ยวระหว่างถนนกัลปพฤกษ์และถนนราชพฤกษ์พบว่า มีปริมาณจราจรเฉลี่ย 5,910 คันต่อชั่วโมง เมื่อปรับค่าให้อยู่ในหน่วยของรถยนต์นั่ง (Passenger Car Unit : PCU) เท่ากับ 6,197 PCU/ชั่วโมง สำหรับถนนกัลปพฤกษ์ (ซึ่งเป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร 2 ทิศทาง มีเกาะแบ่งกลาง) มีความจุเท่ากับ 12,000 คันชั่วโมง เมื่อเปรียบเทียบข้อกำหนดของกองวิศวกรรมจราจร กรมทางหลวง ที่กำหนดขีดความสามารถของถนนเท่ากับ 0.516 จะเห็นได้ว่าสภาพการจราจร ถนนกัลปพฤกษ์คล่องตัวดี และสามารถรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นได้อย่างเพียงพอและไม่มีปัญหาการจราจรติดขัด	(1) วางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ของโครงการ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านการจราจร (2) แจ้งประชาชนในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงศูนย์ซ่อมบำรุงรับทราบเกี่ยวกับแผนการก่อสร้างเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านการจราจรที่หนาแน่น (3) การขนส่งวัสดุก่อสร้างและเครื่องจักรต่างๆควรทำการขนส่งในช่วงเวลาหลัง 23.00 น.และหยุดขนส่งก่อน 05.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรที่ติดขัดช่วงเวลาร่งด่วน (4) จัดให้มีรถนำในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการ (5) ใช้ผ้าใบคลุมขณะทำการขนส่งวัสดุอุปกรณ์	-

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

66
Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก และจัดให้ทิศทางการเดินทางเป็นแบบ 2 ทิศทาง ขนาดความกว้างของทางเข้า-ออก ที่เชื่อมต่อกับถนนกว้างรวม 13 เมตร มีช่องจราจรเข้า-ออก กว้าง 3.9 เมตรทั้งสองทิศทาง และมีทางเท้าขนาด 1.5 เมตรทั้งสองฝั่งถนนและทางเข้า-ออกภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงจัดให้มีระบบทิศทางการเดินทางเป็นแบบ 2 ทิศทาง โดยถนนภายในโครงการแบ่งออกเป็น 3 ส่วนใหญ่ ๆ ได้แก่ 1) การเดินทางภายในอาคารสำนักงานและศูนย์ควบคุมการเดินรถ 2) การเดินทางภายในพื้นที่โรงซ่อมบำรุงและพื้นที่จอดรถไฟฟ้า 3) ถนนบริการรอบศูนย์ซ่อมบำรุง (Service Roads)	2) การก่อสร้างโครงการฯ : ใช้ระยะเวลาประมาณ 14 เดือน (ประมาณ 420 วัน) จะทำให้มีปริมาณการจราจรเกิดขึ้นจากการขนส่งวัสดุอุปกรณ์และเครื่องจักรกลต่างๆ เข้าสู่พื้นที่โครงการฯ โดยคาดว่าจะในช่วง 2 เดือนแรกของการทำงานก่อสร้างจะมีปริมาณการจราจรจากกิจกรรมต่างๆ เกิดขึ้นสูงสุด (กรณี Worst Case) ประมาณ 30 เที่ยวต่อวัน คิดเป็นปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นเท่ากับ 60 PCU/ วัน (PCE Factor จะคิดของรถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป เท่ากับ 2.0) หรือ 7.5 PCU/ชั่วโมง (เมื่อคิดระยะเวลาการทำงานวันละ 8.0 ชั่วโมง) ในขณะที่ปัจจุบันปริมาณการจราจรบนถนนกัลปพฤกษ์ มีค่าเท่ากับ 6,197 PCU/ชั่วโมง ดังนั้น เมื่อนำปริมาณการจราจรที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการฯ มารวมกับปริมาณการจราจรในขณะปัจจุบัน พบว่า ค่า V/C Ratio มีค่าเท่ากับ 0.517จากการประเมินดังกล่าว จะเห็นได้ว่าปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นจากกิจกรรมของโครงการฯในกรณี Worst Case จะทำให้ปริมาณการจราจรบนถนนกัลปพฤกษ์ เพิ่มขึ้นเล็กน้อย ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อปริมาณการจราจรอันเกิดจากกิจกรรมของโครงการฯ จึงอยู่ในระดับต่ำ	ก่อสร้าง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุและฝุ่นละออง (6) ควบคุมให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด (7) จัดให้มีแสงสว่างที่เพียงพอและสัญญาณแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างที่ชัดเจน (8) ประสานงานกับกรุงเทพมหานคร กรมทางหลวงชนบทและสำนักงานตำรวจแห่งชาติอย่างใกล้ชิด เพื่อทำการกำหนดวางระเบียบการใช้ถนนให้เหมาะสมกับพื้นที่ก่อสร้าง (9) จัดเตรียมพื้นที่จอดรถและจัดเก็บเครื่องจักรอุปกรณ์ก่อสร้างที่ใช้ในการก่อสร้างโครงการ (10) ต้องติดสัญญาณเตือนภัย สัญญาณไฟเพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางระมัดระวังรถขนส่งวัสดุเข้าออกศูนย์ซ่อมบำรุง บริเวณถนนกัลปพฤกษ์และป้ายห้าม สำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนให้เห็นอย่างชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน อย่างน้อยก่อนถึงทางเข้า-ออก ประมาณ 100 เมตร	

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ระยะดำเนินการ เมื่อเปิดดำเนินการขุดเจาะ จะทำให้ปริมาณการจราจรบนถนนเกิดผลกระทบเพิ่มขึ้นเล็กน้อยเพียง 0.114 กล่าวคือ ค่า V/C Ratio ของปริมาณจราจรในปัจจุบัน เท่ากับ 0.516 ในขณะที่ค่า V/C Ratio เมื่อเปิดดำเนินการขุดเจาะ มีค่าเท่ากับ 0.63 เท่านั้น ซึ่งถือว่าถนนสายดังกล่าวยังสามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นได้ เนื่องจากมีค่าไม่เกินขีดความสามารถในการรองรับการจราจรของถนนประมาณ 0.8 ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับต่ำ อย่างไรก็ตาม ทางโครงการควรจัดให้มีพนักงานช่วยอำนวยความสะดวกในการจราจรบริเวณปากทางเข้า-ออก สถานีรถโดยสาร โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น	(1) ติดตั้งแสดงเส้นทางรถเข้า-ออกภายในพื้นที่โครงการ พร้อมทั้งสัญญาณการจราจรต่าง ๆ ให้ชัดเจนตามความเหมาะสม (2) จัดเจ้าหน้าที่โครงการอำนวยความสะดวกและจัดระบบจราจรให้กับรถที่เข้า-ออกโครงการในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ	-
9. การจัดการขยะมูลฝอยและของเสียอันตราย	ระยะก่อสร้าง กิจกรรมปรับสภาพพื้นที่ การขุดเจาะดิน การเปิดหน้าดินย่อมก่อให้เกิดความไม่เป็นระเบียบ ซึ่งเศษดินที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมก่อสร้าง ทางผู้รับเหมาก่อสร้างสามารถนำไปใช้ประโยชน์เพื่อการปรับถมพื้นที่ภายในบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง สำหรับเศษวัสดุมูลฝอยทั่วไปจากบ้านพักคนงาน ต้องมีการจัดเตรียมภาชนะมูลฝอยไว้รองรับรวมทั้งประสานงานกับสำนักงานเขตภาษีเจริญให้มีการรวบรวมขยะที่เกิดขึ้นนำไปกำจัดเป็นประจำทุกวัน ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับต่ำ	(1) ดำเนินการคัดแยกมูลฝอย โดยเศษวัสดุบางส่วนที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้อีก เช่น เศษไม้ สังกะสี และเศษเหล็ก เป็นต้น ควรแยกกองไว้เพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ หรือขายให้แก่ผู้ที่ต้องการ ส่วนเศษวัสดุบางส่วนที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้อีก เช่น เศษอิฐ หินและปูน เป็นต้น ให้รวบรวมนำไปถมในพื้นที่ที่เป็นหลุมเป็นบ่อภายในบริเวณพื้นที่โครงการ เพื่อลดปริมาณมูลฝอยที่ต้องนำไปกำจัด (2) มีมาตรการในการจัดการดินที่ถูกขุดขึ้นมา เช่น	-

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)

68

Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ให้ผู้รับเหมานำไปปรับถมพื้นที่โครงการ เป็นต้น (3) จัดหาถังรองรับมูลฝอยให้เพียงพอกับปริมาณมูลฝอยที่เกิดขึ้นและนำไปทิ้งไว้ ณ จุดต่างๆ รอบพื้นที่ก่อสร้าง และประสานงานให้รถเก็บขนมูลฝอยของสำนักงานเขตภาษีเจริญ มาเก็บขนไปกำจัดเป็นประจำทุกวัน โดยไม่ปล่อยให้ขยะตกค้าง ทั้งนี้ ผู้รับเหมาก่อสร้างควรจะต้องดำเนินการเก็บรวบรวมมูลฝอยไว้ ณ บริเวณที่รถเก็บขนมูลฝอยของสำนักงานเขตภาษีเจริญสามารถเข้ามาเก็บขนได้โดยสะดวก (4) ตรวจสอบ ดูแล และรักษาดังรองรับมูลฝอยให้อยู่ในสภาพดี ไม่แตกชำรุดหรือรั่วซึม และต้องมีฝาปิดมิดชิด (5) กำหนดให้คนงานก่อสร้างทิ้งมูลฝอยลงในถังรองรับมูลฝอยและห้ามทิ้งหรือกองไว้นอกถังรองรับมูลฝอยโดยเด็ดขาด (6) ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างทำการแยกขยะประเภทของเสียอันตราย ที่เกิดจากการซ่อมบำรุงและทำงานของเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ นำไปจัดเก็บแยกต่างหากจากขยะทั่วไป เพื่อรอการเก็บขนไปกำจัดต่อไป	
	ระยะดำเนินการ ปริมาณมูลฝอยที่เกิดขึ้นทั้งหมดในศูนย์ซ่อมบำรุงประมาณ 11.99 ลบ.ม./วัน (ประมาณ 3.0 ตัน / วัน) ทางโครงการได้จัดเตรียมถังรองรับในปริมาณ	(1) สำรวจความเพียงพอของถังรองรับมูลฝอยภายในพื้นที่โครงการ หากพบว่ามีปริมาณมูลฝอยมากขึ้นต้องจัดให้มีถังรองรับมูลฝอยเพิ่มขึ้นใน	-

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)

69

Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ที่เพียงพอต่อความต้องการ โดยเตรียมถังพลาสติกขนาด 240 ลิตร วางไว้ตามจุดต่าง ๆ ของแต่ละอาคารและรวบรวมเก็บไว้ที่โรงจัดเก็บขยะได้อย่างน้อย 3 วัน รวมทั้งได้ทำการประสานงานกับสำนักงานเขตภาษีเจริญให้มีการรวบรวมขยะที่เกิดขึ้นในแต่ละวันเพื่อนำไปกำจัดต่อไป ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับต่ำ ส่วนขยะอันตรายต่าง ๆ จะรวบรวมมาเก็บไว้ที่อาคารเก็บวัสดุอันตราย (Dangerous goods building) เพื่อรอหน่วยงานที่รับกำจัดของเสียอันตรายนำไปกำจัดต่อไป	ปริมาณที่เพียงพอกับปริมาณมูลฝอยที่เพิ่มขึ้นนั้น (2) ตรวจสอบสภาพถังรองรับมูลฝอยภายในพื้นที่โครงการอยู่เสมอ หากพบว่าแตกชำรุดหรือรั่วซึมจะต้องปรับปรุงซ่อมแซม (3) ดูแลรักษาความสะอาดของห้องพักมูลฝอยรวมของโครงการอย่างสม่ำเสมอ (4) ติดตามประสานงานให้รถเก็บขนมูลฝอยของเขตภาษีเจริญมาเก็บขนมูลฝอยจากโครงการไปกำจัดอย่างสม่ำเสมอ (5) ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างทำการแยกขยะประเภทของเสียอันตราย ที่เกิดจากการซ่อมบำรุงและทำงานของเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่าง ๆ นำไปจัดเก็บแยกต่างหากจากขยะทั่วไป เพื่อรอการเก็บขนไปกำจัดต่อไป (6) ประชาสัมพันธ์และรณรงค์ให้ผู้ที่พักอาศัยภายในโครงการ ดำเนินการรวบรวมมูลฝอยของห้องตนเองให้ถูกสุขลักษณะ เช่น ดำเนินการแยกประเภทมูลฝอย โดยแยกเป็นขยะเปียก และขยะแห้ง ก่อนทิ้งลงถังรองรับมูลฝอย ส่วนมูลฝอยจำพวกแก้ว ขวดพลาสติกและกระดาษควรแยกออกมาส่งขายให้คนรับซื้อของเก่าต่อไป เพื่อลดปริมาณมูลฝอย นอกจากนี้ขยะอันตรายจำพวกแบตเตอรี่และถ่านไฟฉายควรแยกออกมาและทิ้งในถังขยะที่จัดไว้สำหรับขยะประเภทนี้โดยเฉพาะ	

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)

70
Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10.เศรษฐกิจ-สังคม จากการศึกษาด้านทัศนคติ ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือนเมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2551 จำนวนตัวอย่างที่ได้ 102 ตัวอย่าง สรุปได้ดังนี้ 1) การรับรู้ข่าวสารและความคิดเห็น : ส่วนใหญ่ทราบข่าวจากโครงการฯ ร้อยละ 46.08 จากหนังสือพิมพ์ โทรทัศน์ และเจ้าหน้าที่โครงการ 2) การรับรู้ข่าวสารและความคิดเห็นต่อการสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง และศูนย์ควบคุมการเดินรถ : - เห็นด้วยกับการสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง และศูนย์ควบคุมการเดินรถ: ร้อยละ 64.71 เห็นด้วย โดยให้เหตุผลว่า ทำให้พัฒนาระบบขนส่งมวลชนและช่วยให้เกิดการพัฒนาด้านพื้นที่ - ไม่เห็นด้วยกับการสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง และศูนย์ควบคุมการเดินรถ: ร้อยละ 35.29 ไม่เห็นด้วย โดยให้เหตุผลว่า มีผลกระทบต่อการเดินทาง 3) การรับรู้และความคิดเห็นต่อผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการฯ - ปัญหาด้านคุณภาพอากาศและฝุ่นละออง: พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 71.57 ระบุว่าไม่มีปัญหาด้านคุณภาพอากาศและฝุ่นละออง - ปัญหาด้านเสียง: ร้อยละ 73.53 ระบุว่าไม่มีปัญหาด้านเสียงจากการก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและบริเวณทางเข้า-ออกจำเป็นต้องมีการโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน จำนวน 64 หลัง คิดเป็นพื้นที่ประมาณ 88 ไร่ 2 งาน 18.179 ตารางวา ส่งผลกระทบอื่นๆ ตามมาอีกจากการดำเนินโครงการ คือ - ผลกระทบด้านการประกอบอาชีพ : คาดว่าจะได้รับผลกระทบด้านการประกอบอาชีพถ้าต้องย้ายไปอยู่ที่ไกลๆ ย่อมทำให้ไม่สะดวกในการประกอบอาชีพและมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น ในกรณีที่จะต้องเดินทางมาประกอบอาชีพยังสถานที่เดิม และเมื่อต้องทำการอพยพก็จำเป็นต้องหาแหล่งงานใหม่ อันทำให้ขาดรายได้ในการหาแหล่งงานใหม่ในช่วงเวลาดังกล่าว - ผลกระทบด้านการจัดหาที่อยู่อาศัย : เนื่องจากผู้ที่ต้องโยกย้ายส่วนใหญ่มีที่พักอาศัยเพียงแห่งเดียวซึ่งจะเป็นปัญหากับผู้ที่ต้องหาที่อยู่ใหม่ - ผลกระทบด้านจิตใจ : เนื่องจากผู้ที่ต้องอพยพหรือย้ายบ้านเรือน เมื่อต้องถูกอพยพหรือย้ายย่อมมีผลกระทบต่อจิตใจ เพราะจะมีปัญหากับทั้งในเรื่องของรายจ่ายที่เสียเพิ่มขึ้นในการอพยพโยกย้าย - ผลกระทบด้านการประกอบธุรกิจการค้าในบริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่ก่อสร้าง :	(1) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำแผนในการสร้างมนุษยสัมพันธ์ที่ดีระหว่างคนงานด้วยกันเอง และระหว่างคนงานกับชุมชนใกล้เคียง ตลอดจนควรมีการสอดคล้องดูแลและความคุมความประพฤติของคนงานอย่างใกล้ชิด เพื่อลดปัญหาการทะเลาะวิวาท การลักขโมยและการทำร้ายร่างกายระหว่างคนงานต่างถิ่นกับคนในชุมชน (2) ต้องระมัดระวังไม่ให้มีการรบกวนของเศษวัสดุไปทำความเสียหายกับทรัพย์สินของประชาชนในบริเวณใกล้เคียง และหากเกิดเหตุที่ทำให้ทรัพย์สินเสียหายต้องชดเชยให้เหมาะสม (3) ติดตามป้ายประกาศเกี่ยวกับรายละเอียดโครงการ ระยะเวลาในการก่อสร้างโครงการและข้อความแสดงคำขอภัยที่อาจไม่ได้รับความสะดวกเนื่องจากการก่อสร้างโครงการ ทั้งนี้ เพื่อสร้างความเข้าใจอันดีกับประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ	-

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)

71
Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการกไฟฟ้าสายส่งน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- ปัญหาด้านการคมนาคม: พบว่า ร้อยละ 71.57 ระบุว่าไม่มีปัญหา - ปัญหาด้านการประกอบอาชีพ: พบว่า ร้อยละ 88.24 ระบุว่าไม่มีปัญหาด้านการประกอบอาชีพ - ปัญหาด้านความสัมพันธ์: พบว่า ร้อยละ 33.33 ระบุว่าไม่มีปัญหาด้านความสัมพันธ์	ในระหว่างการก่อสร้างของโครงการ อาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของประกอบอาชีพค้าขายและประกอบธุรกิจได้ หากกิจกรรมหรือผลของกิจกรรมก่อสร้างของโครงการไปปิด/บังทิศทางการเข้าออกของลูกค้าที่ซื้อสินค้าหรือเข้ามาใช้บริการและอาจส่งผลกระทบต่อในทางบวกกับผู้ที่ประกอบธุรกิจค้าขายโดยเฉพาะสินค้าอุปโภค-บริโภค จะขายได้มากขึ้น		
	ระยะดำเนินการ กลุ่มได้รับผลประโยชน์จากโครงการหรือได้รับผลกระทบทางบวก ได้แก่ ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า ผู้อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงสถานีหลัก ผู้ประกอบการขนส่งบริเวณใกล้เคียงประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียง สื่อมวลชนและประชาชนทั่วไป เป็นต้น	จัดให้มีระบบความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง	-
11.การป้องกันอัคคีภัย	ระยะก่อสร้าง	(1) จัดเก็บวัสดุ อุปกรณ์ต่างๆ ที่อาจก่อให้เกิดไฟไหม้ แยกออกจากบริเวณที่มีการเชื่อมหรือบริเวณที่มีประกายไฟ (2) ห้ามพนักงานทาสีบนพื้นที่บริเวณที่มีวัสดุไวไฟ (3) จัดเตรียมอุปกรณ์ดับเพลิงที่จำเป็นได้แก่ ถังดับเพลิงเคมีมือถือให้เพียงพอและติดตั้งไว้ในที่ที่เข้าถึงง่ายและหยิบใช้ได้สะดวก พร้อมทั้งติดตั้งวิธีการใช้อุปกรณ์ดับเพลิงให้เห็นชัดเจน	-

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

72
Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการกไฟฟ้าสายส่งน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		(4) ผู้รับเหมาก่อสร้าง ผู้ควบคุมงานหรือวิศวกรโครงการควรมีการประสานงานกับสถานีดับเพลิงที่อยู่ใกล้เคียง เพื่อให้ทราบถึงตำแหน่งของพื้นที่โครงการเพื่อเตรียมพร้อมในการเข้าปฏิบัติการเข้าระงับเหตุหากมีเหตุการณ์อัคคีภัยเกิดขึ้น (5) ตรวจสอบประสิทธิภาพของวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการดำเนินการรักษาความปลอดภัยต่างๆ อย่างสม่ำเสมอ (6) ตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบดับเพลิงในส่วนต่างๆ ของโครงการอย่างสม่ำเสมอ (7) การเดินสายไฟทุกชั้นตอนต้องกระทำอย่างถูกหลักวิชาการและต้องมีผู้ชำนาญการเฉพาะด้านคอยควบคุมตลอดเวลา	
	ระยะดำเนินการ	(1) ต้องปฏิบัติตามที่ตามแผนป้องกันและระงับอัคคีภัยที่วางไว้อย่างเคร่งครัด (2) ดำเนินการอบรมซ้อมการหนีไฟให้กับเจ้าหน้าที่โครงการเพื่อให้ความรู้และได้ฝึกปฏิบัติอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง (3) ประสานงานกับสถานีดับเพลิงที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ และจัดเตรียมแบบแผนที่โครงการและรายละเอียดแบบของโครงการ เพื่อประโยชน์ในการเข้าปฏิบัติงานหากมีเหตุเพลิงไหม้ (4) ตรวจสอบความพร้อมและประสิทธิภาพของ	

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

73
Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		อุปกรณ์/เครื่องมือของระบบไฟฟ้าและป้องกัน อัคคีภัย เป็นประจำและพร้อมใช้งานตลอดเวลา เช่น ฝาเปิด-เปิดหัวจ่ายน้ำดับเพลิง ดูแลให้พร้อม ใช้งานไม่เกิดสนิม หากพบว่าชำรุดเสียหายให้รีบ ดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซม	
12.สาธารณสุข อาชีวอนามัยและความ ปลอดภัย	ระยะก่อสร้าง	(1) ติดตั้งป้ายประกาศเพื่อให้ประชาชนทั่วไป ทราบว่าบริเวณเขตก่อสร้างเป็นเขตอันตราย และ ห้ามเข้าก่อนได้รับอนุญาต (2) จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ให้เพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้าง พร้อมทั้ง กำชับให้คนงานสวมใส่อุปกรณ์ดังกล่าวทุก ๆ ครั้ง ขณะปฏิบัติงาน (3) จัดให้มีอุปกรณ์ปฐมพยาบาล รวมทั้งยาที่ จำเป็นไว้ในพื้นที่ก่อสร้าง ตลอดจนจัดให้มี ยานพาหนะเพื่อใช้ในการขนย้ายผู้ป่วยหรือได้รับ บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากกิจกรรมการก่อสร้างไป ยังสถานพยาบาลใกล้เคียง (4) จัดเตรียมน้ำดื่ม-น้ำใช้ที่สะอาดให้แก่คนงานใน ระหว่างปฏิบัติงาน และให้มีปริมาณที่เพียงพอกับ ความต้องการของคนงาน (5) รักษาความสะอาดในบริเวณโครงการอยู่เสมอ เพื่อป้องกันการแพร่ กระจายของเชื้อโรคที่อาจ ก่อให้เกิดความเจ็บป่วยได้	

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		(6) ควบคุมและป้องกันการเสพยาเสพติดของ คนงานก่อสร้างและพนักงานขับรถ (7) จัดให้มีอุปกรณ์ดับเพลิงที่จำเป็นเพื่อเป็นการ ควบคุมและระงับเหตุขั้นต้น ก่อนที่หน่วยงานที่ เกี่ยวข้องจะเข้ามาช่วยเหลือ (8) จัดให้มีการอบรมหรือชี้แจงมาตรการรักษา ความปลอดภัยแก่หัวหน้าคนงาน (9) ผู้รับเหมาก่อสร้างควรมีมาตรการทางด้าน ความปลอดภัย สุขภาพอนามัย และอุปกรณ์ต่าง ๆ อย่างน้อยตามมาตรฐานขั้นต่ำที่กฎหมายกำหนด เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและป้องกันอันตรายที่ อาจเกิดกับคนงานหรือประชาชน	
	ระยะดำเนินการ	(1) กวดขันพนักงานรักษาความสะอาดภายในพื้นที่ โครงการให้ปฏิบัติหน้าที่ในการรักษาความปลอดภัย อย่างเคร่งครัด หากพบเหตุผิดปกติใด ๆ ไม่ว่าจะเป็น การโจรกรรมหรือเกิดอัคคีภัย เป็นต้น ให้รีบ ดำเนินการช่วยเหลือในขั้นต้นหรือติดต่อขอความ ช่วยเหลือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทันที (2) ทางโครงการต้องควบคุมสภาพแวดล้อมภายใน พื้นที่โครงการ เช่น การจัดเก็บมูลฝอยให้ถูก สุขลักษณะอยู่เสมอเพื่อลดแหล่งเพาะพันธุ์แมลง สัตว์ น้ำโรค ตลอดจนจัดระบบการจราจรภายในโครงการให้ มีความสะดวก ปลอดภัยเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ	

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		(3) ควรทำการตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบสุขาภิบาลภายในโครงการอย่างสม่ำเสมอ	
13.การโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน จากรายงานประมาณการค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย สัญญา BE-2 ช่วงท่าพระ-บางแค ฉบับเดือนพฤศจิกายน 2550 ประมาณการค่าจัดกรรมสิทธิ์สรุปได้ดังนี้ 1) ค่าทดแทนที่ดิน - บริเวณทางเข้าศูนย์ซ่อมบำรุงทั้งหมด มีพื้นที่ถูกเวนคืนที่ดิน จำนวน 39 แปลง คิดเป็นเนื้อที่ 8 ไร่ 2 งาน 28.95 ตารางวา - บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง มีพื้นที่ถูกเวนคืนที่ดินจำนวน 37 แปลง คิดเป็นเนื้อที่ 79 ไร่ 3 งาน 89.229 ตารางวา 2) ค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้าง - บริเวณทางเข้าศูนย์ซ่อมบำรุงทั้งหมด มีสิ่งปลูกสร้างถูกเวนคืน จำนวน 17 หลัง คิดเป็นเนื้อที่ 1,273.22 ตารางเมตร - บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง มีสิ่งปลูกสร้างถูกเวนคืนจำนวน 47 หลัง คิดเป็นเนื้อที่ 5,545.73 ตารางเมตร	ระยะก่อสร้าง บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง มีสิ่งปลูกสร้างถูกเวนคืนจำนวน 47 หลัง และทางเข้า-ออก ศูนย์ซ่อมบำรุง มีสิ่งปลูกสร้างถูกเวนคืน 17 หลัง ซึ่ง รฟม.ได้มีการเข้าพบและแจ้งขั้นตอนต่างๆในการเวนคืนที่ดินและค่าชดเชย แก่เจ้าของที่ดินภายในศูนย์ซ่อมบำรุง ซึ่งช่วยลดระดับผลกระทบที่เกิดขึ้นให้อยู่ในระดับปานกลาง	บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและบริเวณทางเข้า-ออก จำเป็นต้องมีการโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน โดยมีประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงที่จะต้องย้ายออกจากพื้นที่จำนวน 64 หลัง คิดเป็นพื้นที่ประมาณ 88 ไร่ 2 งาน 18.179 ตารางวา อย่างไรก็ตามเพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น จึงมีมาตรการดังนี้ (1) ก่อนเริ่มโครงการ ได้มีการประชาสัมพันธ์ขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินที่ถูกเวนคืน (2) รับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่ถูกเวนคืนและได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ (3) รฟม. ได้ประสานงานกับธนาคารอาคารสงเคราะห์ ขออัตราเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำให้กับ ผู้ถูกเวนคืน เพื่อเป็นสินเชื่อในการหาที่อยู่อาศัยใหม่ (4) การจ่ายค่าทดแทน นอกจากให้ผู้ถูกเวนคืนโดยตรงแล้ว ยังพิจารณาในกรณีเป็นผู้เช่าอาคารที่ถูกเวนคืนด้วย ทั้งนี้ ในการกำหนดค่าทดแทนให้แก่ผู้ถูกเวนคืน รฟม. ได้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 และพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดทาส่งเสริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540 รวมทั้งแนวทางการกำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ให้แก่ ผู้ถูกเวนคืน ตามหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ ว17402549 ลงวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2549	-

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)

76

Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ระยะดำเนินการ		
	-	-	-
14.สถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์และโบราณสถาน บริเวณใกล้เคียงศูนย์ซ่อมบำรุงมีสถานที่สำคัญดังนี้ 1) วัดรางบัว: ตั้งอยู่เลขที่ 706 หมู่ที่ 6 แขวงบางหว้า เขตภาษีเจริญ กรุงเทพมหานคร และอยู่ห่างจากศูนย์ซ่อมบำรุงออกไปด้านทิศตะวันตกประมาณ 700 เมตร สังกัดคณะสงฆ์มหานิกาย มีที่ดินตั้งวัดเนื้อที่ 11 ไร่ 1 งาน 64 ตารางวา พื้นที่ตั้งวัดเป็นที่ราบลุ่มติดต่อกับคลองรางบัวและคลองภาษีเจริญ 2) วัดโคกนอย: ตั้งอยู่หมู่ที่ 3 แขวงบางหว้า เขตภาษีเจริญ กรุงเทพมหานคร และอยู่ห่างจากศูนย์ซ่อมบำรุงออกไปด้านทิศตะวันออก ประมาณ 900 เมตร มีที่ดินตั้งวัด ประมาณ 8 ไร่ 1 งาน 23 ตารางวา นอกจากนี้บริเวณโครงการมีคลองบางหว้าและคลองภาษีเจริญ ที่เป็นคลองตามบัญชีแนบท้ายพระราชกฤษฎีกาตามพระราชบัญญัติรักษาคคลองรัตนโกสินทร์ พ.ศ. ๒๕๒๑ พุทธศักราช ๒๕๔๕ ซึ่งคลองภาษีเจริญเป็นคลองที่ต้องอนุรักษ์ไว้ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2510 แต่ทั้งสองคลองไม่ได้รับผลกระทบจากโครงการ	ระยะก่อสร้าง บริเวณโครงการมีวัดโคกนอย และวัดรางบัว ซึ่งเป็นวัดที่ยังไม่ได้ขึ้นทะเบียนกับกรมศิลปากร แต่มีระยะห่างจากโครงการ 700 เมตร และ 900 เมตร ตามลำดับ ส่วนคลองภาษีเจริญ เป็นคลองอนุรักษ์ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน พ.ศ. 2510 แต่ทางวิ่งรถไฟฟ้ามหานคร จะข้ามคลองภาษีเจริญ โดยตอม่อจะไม่อยู่ในคลองภาษีเจริญ ดังนั้นในส่วนของการก่อสร้าง จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อแหล่งโบราณสถานบริเวณโครงการ ระยะดำเนินการ มีผลกระทบด้านบวกดัดดินที่ดังกล่าว เนื่องจากประชาชนสามารถเดินทางไปได้สะดวกขึ้น	-	-

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)

77

Rev.0_19/09/51

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการกไฟฟ้าสายส่งน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
15.การประชาสัมพันธ์โครงการและจัดตั้งศูนย์รับเรื่องราวร้องทุกข์	<u>ระยะก่อสร้าง</u>	(1) ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อยู่รอบโครงการทราบกำหนดการก่อสร้างโครงการ (2) จัดตั้งศูนย์รับเรื่องราวร้องทุกข์ กรณีที่ได้รับผลกระทบจากโครงการในระหว่างการก่อสร้าง (3) สำรวจความคิดเห็นประชาชนรอบพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงทุก ๆ 6 เดือนโดยมีค่าใช้จ่าย/งบประมาณรวมอยู่ในการสำรวจเศรษฐกิจ-สังคมตามที่กำหนดไว้ในมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการกไฟฟ้าสายส่งน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)	-
	<u>ระยะดำเนินการ</u>	(1) ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อยู่รอบศูนย์ซ่อมบำรุงอย่างต่อเนื่อง (2) สำรวจความคิดเห็นประชาชนรอบพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง 2 ครั้ง ต่อปี ในระยะ 2 ปีแรกของการเปิดดำเนินการโดยมีค่าใช้จ่าย/งบประมาณรวมอยู่ในการสำรวจเศรษฐกิจ-สังคมตามที่กำหนดไว้ในมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการกไฟฟ้าสายส่งน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)	-

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการกไฟฟ้าสายส่งน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48และศูนย์ซ่อมบำรุง)

78
Rev.0_19/09/51

หมายเหตุ :

- 1) ระยะก่อสร้าง : ผู้รับเหมาก่อสร้าง จะต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน และสำรวจความคิดเห็นของประชาชนรอบพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง ในทุกพารามิเตอร์ ที่ได้เสนอตามตารางข้างต้น ภายใต้การกำกับดูแลของการกไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
- 2) ระยะดำเนินการ : การรกไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) หรือผู้เดินรถจะต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน และสำรวจความคิดเห็นของประชาชนรอบพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง ในทุกพารามิเตอร์ ที่ได้เสนอตามตารางข้างต้น
- 3) ภายหลังจากการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในแต่ละด้านจะต้องรวบรวมผลเพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) โดยจะต้องจัดทำรายงานเสนออย่างน้อยทุก ๆ 6 เดือนในระหว่างการก่อสร้างและภายหลังการเปิดดำเนินการโครงการ