ภาคผนวกที่ 1

หนังสือเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ภาคผนวกที่ 1-1

มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.)

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

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เลขที่รับ 6356 วันที่ 11/11/51 เวลา 13.40 น.

ที่ ทส (กกวล)1008 / 8635

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

13 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 และพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง ต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

[redacted]

(นายศักดิ์สิทธิ์ ตรีเดช)
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 ไพนุพงศ์ ผู้ทรงคุณวุฒิกองทัพบก แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม	กรรมการ
3.	นายกิติภูมิ กิติบดีธนภัทร นักปกครอง 10 แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย	กรรมการ
4.	นายอารมย์ ขำคมกุล เลขานุการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์	กรรมการ
5.	นางสาวสุภา ปิยะจิตติ รองปลัดกระทรวงการคลัง แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง	กรรมการ
6.	นายศรศักดิ์ แสนสมบัติ ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางบก แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	กรรมการ
7.	นายพรเทพ ศิริวนารังสรรค์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงสาธารณสุข แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข	กรรมการ
8.	นางสาวลดาวัลย์ คำภา ผู้อำนวยการสำนักวางแผนทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี แทนเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	กรรมการ
9.	นางสาวอัจฉรินทร์ พัฒนพันธ์ชัย ที่ปรึกษาด้านการลงทุน แทนเลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	กรรมการ

10. นางวรานุช หงสประภาส
ที่ปรึกษาสำนักงบประมาณ
แทนผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ — กรรมการ
11. นายพนัส ทัศนียานนท์
ผู้ทรงคุณวุฒิ — กรรมการ
12. นางวณี สัมพันธารักษ์
ผู้ทรงคุณวุฒิ — กรรมการ
13. นายประสงค์ เอี่ยมอนันต์
ผู้ทรงคุณวุฒิ — กรรมการ
14. นางปราณี พันธุมสินชัย
ผู้ทรงคุณวุฒิ — กรรมการ
15. นายสุทิน อยู่สุข
ผู้ทรงคุณวุฒิ — กรรมการ
16. นายวิเชียร กีรตินิจกาล
ผู้ทรงคุณวุฒิ — กรรมการ
17. นายจงรักษ์ ผลประเสริฐ
ผู้ทรงคุณวุฒิ — กรรมการ
18. นายศักดิ์สิทธิ์ ศรีเดช
ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม — กรรมการและเลขานุการ

กรรมการผู้ลาประชุม

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

ผู้เข้าร่วมประชุม

1. นางปรียาภรณ์ วิเวกาวิวัฒ — ที่ปรึกษาด้านพลังงาน กระทรวงพลังงาน
2. นางสาววีรินทร์ทิรา นาทองปอจรัส — รองโฆษกประจำสำนักนายกรัฐมนตรี แทน โฆษกรัฐบาล
3. นางอรพินท์ วงศ์ชุมพิศ — หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
4. นายยาษเสันต์ จิณณวโส — เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
5. นายชนินทร์ ทองธรรมชาติ — รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

6. นางมิ่งขวัญ วิชยารังสฤษดิ์ — รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ
7. นายจตุพร บุรุษพัฒน์ — รองอธิบดีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม
แทน อธิบดีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม
8. นายคณิตศักดิ์ อบสุวรรณ — เจ้าหน้าที่บริหารงานป่าไม้ 8
แทน รองปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (นายไพศาล กุวลัยรัตน์)
9. นายชัยพร ศิริพรไพบูลย์ — ผู้อำนวยการสำนักอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรน้ำบาดาล
แทน อธิบดีกรมทรัพยากรน้ำบาดาล
10. นายสุนันต์ อรุณนพรัตน์ — ผู้อำนวยการสำนักจัดการและควบคุมป่าไม้
แทน อธิบดีกรมป่าไม้
11. นางเจิดจินดา โชติยะปุตตะ — ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านจัดการทรัพยากรทางทะเล
แทน อธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
12. นายไพรัตน์ จรรยหาญ — ผู้อำนวยการส่วนประเมินผลกระทบ สำนักทรัพยากรแร่
แทน อธิบดีกรมทรัพยากรธรณี
13. นางสาวตรูจิต มหาวิหกานนท์ — 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. เจ้าหน้าที่สำนักงบประมาณ — จำนวน 1 คน
24. เจ้าหน้าที่กรมควบคุมมลพิษ — จำนวน 4 คน
25. เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม — จำนวน 17 คน

ผู้ชี้แจง

1. นายประภัสร์ จงสงวน — ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
2. นายจิตรพงษ์ กว้างสุขสถิตย์ — รองกรรมการผู้จัดการ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
3. นายโชษิต ปิ่นสุวรรณ์ — ผู้อำนวยการโครงการท่อก๊าซธรรมชาติไทรน้อย-โรงไฟฟ้าพระนครเหนือ-ใต้ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

เริ่มประชุมเวลา 9.45 น.

วาระที่ 1 เรื่องที่ประธานฯ แจ้งต่อที่ประชุม

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

กรรมการและเลขานุการฯ ได้รับมอบหมายให้รายงานต่อที่ประชุมเพื่อทราบว่า เนื่องจากได้มีการปรับเปลี่ยนระเบียบวาระการประชุม ดังนั้น จึงขอให้ที่ประชุมฯ ลำดับการพิจารณาเอกสารตามระเบียบวาระที่แจกในที่ประชุม

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

ทั้งนี้มีผู้ขอแก้ไขรายงานฯ ดังนี้

1. นายประสงค์ เอี่ยมอนันต์ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการฯ ขอแก้ไข ดังนี้

1.1 วาระ ที่ 3.1 เรื่อง แนวทางการดำเนินโครงการหรือกิจการที่ตั้งอยู่ในพื้นที่อนุรักษ์ที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

และ หน้าที่ 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 "สิ่งแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้น" 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" แก้ไขเป็น ".... หรือหน่วยงาน คณะกรรมการ และ คณะอนุกรรมการที่เกี่ยวข้องกับการให้ความเห็น

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณาให้การรับรอง 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 และคณะรัฐมนตรีรับทราบแผนงานการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบรางในการประชุมเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2547 และวันที่ 7 กันยายน 2547 โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้รับมอบหมายให้ดำเนินโครงการรถไฟฟ้า 3 โครงการ ซึ่งโครงการมีเส้นทางเดิมที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเส้นทางใหม่ ดังต่อไปนี้

1. เส้นทางเดิม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบรายงานฯ เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2545 ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง – บางแค โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ–สามเสน โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงสะพานพระนั่งเกล้า – บางซื่อ (สายสีน้ำเงินเดิม) และช่วงสามเสน – ราษฎร์บูรณะ (สายสีส้มเดิม)

2. เส้นทางใหม่ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – สะพานพระนั่งเกล้า และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการช่วงสะพานพระนั่งเกล้า – บางซื่อ (คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบรายงานฯ ในการประชุมครั้งที่ 4/2550 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2550) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ – ท่าพระ (คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ เห็นชอบรายงานฯ ในการประชุมครั้งที่ 5/2551 เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2551) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงสามเสน – บางบำหรุ และ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางซื่อ – สามเสน (คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ยังไม่เห็นชอบรายงานฯ)

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

ที่ประชุมร่วมกันพิจารณาแล้วมีข้อซักถามในประเด็นการให้บริการห้องน้ำบริเวณสถานีรถไฟฟ้า ปัญหาเรื่องร้องเรียนของโรงเรียนพระรามหกเทคโนโลยี และการรองรับแรงสั่นสะเทือนจากการเกิดแผ่นดินไหว รวมทั้งนายวิเชียร กีรตินิจกาล กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ได้มีข้อซักถามและนำเสนอข้อมูลเพิ่มเติมต่อที่ประชุมว่า รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินฯ ยังไม่สมบูรณ์ ในประเด็นการป้องกันน้ำท่วม อันสืบเนื่องมาจากภาวะโลกร้อน ซึ่งผลจากการประชุม IPCC พบว่า กรุงเทพฯ ติดอันดับ 1 ใน 6 ของเมืองที่เสี่ยงต่อภาวะน้ำท่วม โดยน้ำจะท่วมเมื่ออุณหภูมิโลกเพิ่มขึ้น 3 องศาเซลเซียส และโอกาสที่น้ำจะท่วมกรุงเทพฯฯ มีสูงถึงร้อยละ 80-90 โดยความเป็นไปได้ที่จะเกิดขึ้นเร็วที่สุดคือในอีก 25 ปีข้างหน้า (ในขณะนี้อุณหภูมิโลกเพิ่มขึ้น 0.8 องศาเซลเซียสแล้ว) และคาดว่ารถไฟฟ้าใต้ดินจะได้รับผลกระทบอย่างมากจากเหตุการณ์ดังกล่าว ในประเด็นนี้ รฟม. ได้มีการออกแบบเพื่อป้องกันน้ำท่วมหรือไม่ แต่ถ้าประเมินว่าการใช้งานรถไฟฟ้าในช่วง 25 ปีข้างหน้ามีความคุ้มค่าแล้ว ไม่ต้องนำประเด็นนี้มาพิจารณาก็ได้ แต่ตามข้อเท็จจริงแล้วรถไฟฟ้าสามารถใช้งานได้ถึง 100 ปี

นายประภัสร์ จงสงวน ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้ชี้แจงต่อที่ประชุมในประเด็นต่างๆ ดังนี้

1. มาตรการที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดให้ รฟม. ประสานกับโรงเรียนพระรามหกเทคโนโลยีนั้น รฟม. ได้ไปหารือกับผู้อำนวยการโรงเรียนและผู้เกี่ยวข้องแล้ว เนื่องจากทางโรงเรียนได้ก่อสร้างอาคารเพิ่มเติมล้ำเข้ามาในบริเวณที่จะทำการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า ประมาณ 1 เมตร ซึ่งในการปฏิบัติ รฟม. จะหลีกเลี่ยงไม่ทุบอาคารเรียนทั้งหมด แต่จะทุบบริเวณห้องพักครูส่วนที่ยื่นเท่านั้น และรับเรื่องที่จะเปิดทางเข้าออกตามแนวเขตทั้งหมดตามที่โรงเรียนต้องการ ทั้งนี้จะนำบันทึกข้อตกลงที่ รฟม. ได้หารือร่วมกับโรงเรียนฯ เสนอให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในภายหลัง

2. โครงการรถไฟฟ้าฯ ได้ออกแบบโครงสร้างรองรับแรงสั่นสะเทือนจากการเกิดแผ่นดินไหวตามมาตรฐานเดียวกับการก่อสร้างทางด่วน ซึ่งสูงกว่าที่กำหนดไว้ตามกฎกระทรวง กำหนดการรับน้ำหนัก ความต้านทาน ความคงทนของอาคารและพื้นดินที่รองรับอาคาร ในการต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว พ.ศ. 2550 ซึ่งออกตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร

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

ความเห็นที่ประชุม

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

2. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ควรออกแบบโครงสร้างโครงการรถไฟฟ้าให้สามารถป้องกันปัญหาน้ำท่วมอันสืบเนื่องมาจากภาวะโลกร้อน และศึกษาแนวทางการปรับตัวเพื่อรองรับปัญหาในอนาคต รวมทั้งเพิ่มความถี่ในการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองและมลพิษทางอากาศทั้งในระยะการก่อสร้างและช่วงเปิดการเดินรถ

3. ควรให้ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย นำบันทึกข้อตกลงที่ได้ทำร่วมกับโรงเรียนพระรามหกเทคโนโลยี ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเก็บไว้เป็นหลักฐาน เพื่อป้องกันปัญหาการฟ้องร้องในภายหลัง

4. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ควรตรวจสอบความถูกต้องและครบถ้วนของเอกสารรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรี

5. เห็นควรให้ รฟม. ดำเนินการตามที่ชี้แจงต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

6. เห็นควรให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ต่อไป

มติที่ประชุม

1. เห็นชอบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงบางซื่อ – ท่าพระ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม ในการประชุมครั้งที่ 5/2551 เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2551 ซึ่งกำหนดเงื่อนไขและมาตรการให้ รฟม. ดำเนินการอย่างเคร่งครัด ดังนี้

1.1 มีมาตรการด้านความปลอดภัย เช่น ติดตั้งไฟบริเวณใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาหรือบริเวณตอม่อ เพื่อให้สามารถเห็นได้อย่างชัดเจนในช่วงกลางคืนและฝนตกหนัก เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้

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

1.3 ประสานกับกรมศิลปากร (สำหรับบริเวณที่มีโบราณสถานอยู่ใกล้แนวเขตทาง) รวมทั้งโรงเรียนพระรามหกเทคโนโลยี ก่อนดำเนินการก่อสร้าง โดยนำบันทึกข้อตกลงที่ รฟม. ได้หารือร่วมกับโรงเรียน เสนอให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติทราบ

1.4 จัดทำแผนการจัดการจราจรและมาตรการป้องกันและลดผลกระทบของการก่อสร้างต่อการจราจรให้สอดคล้องกับสภาพปัญหาและพื้นที่ ณ ช่วงเวลาการดำเนินการก่อสร้าง และประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้าง ระยะเวลาการดำเนินการ แผนจัดการจราจรให้ประชาชนรับทราบ

1.5 ควบคุมและกำกับการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงบางซื่อ – ท่าพระ ให้เป็นไปตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ และนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างให้ผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการโดยเฉพาะพื้นที่ซึ่งเป็นสถานีร่วมกับโครงการอื่นต้องระบุแผนดำเนินงานหรือความรับผิดชอบต่อเนื่องให้เห็นอย่างชัดเจน

1.6 แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อทำหน้าที่กำหนดค่าเวนคืนโดยมีผู้แทนหน่วยงานเจ้าของโครงการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น รวมถึงผู้แทนประชาชนในสภาท้องถิ่นเข้าร่วมเป็นกรรมการด้วย

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

1.8 การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

(1) ต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งในช่วงก่อสร้างและดำเนินงานตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ

(2) ต้องรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานฯ 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 ให้ออกแบบโครงสร้างรถไฟฟ้าช่วงที่อยู่ใต้ดิน จากหัวลำโพง-ท่าพระ ให้สามารถรองรับน้ำท่วมได้สูง 2.50 เมตร ตามที่ รฟม. ได้ชี้แจง รวมทั้งรับข้อคิดเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่องภาวะโลกร้อนที่อาจมีผลกระทบต่อโครงการ ซึ่งควรพิจารณาการออกแบบโครงสร้าง เพื่อเตรียมการในการรองรับการปรับตัวต่อผลกระทบดังกล่าว นอกจากนี้ให้เพิ่มความถี่ในการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองและมลพิษทางอากาศในระยะการก่อสร้างและช่วงเปิดการเดินรถแล้ว

2.2 ตรวจสอบความถูกต้องและครบถ้วนของเอกสารรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยประสานกับสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรี

2.3. ให้นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ต่อไป

3.2 รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง –บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

กรรมการและเลขานุการฯ รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงหัวลำโพง-บางแค ได้รับความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 17 มกราคม พ.ศ. 2545 แต่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ จึงต้องเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อพิจารณาเห็นชอบอีกครั้ง โดยแต่เดิมการใช้ประโยชน์

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

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม ได้พิจารณารวม 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 มลพิษทางอากาศตลอดจนการป้องกันและให้ความปลอดภัยจากการก่อการร้ายโดยก๊าซพิษ ซึ่งนายประภัสร์ 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 แล้วอพยพคนออกให้เร็วที่สุด

3. บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงอยู่เหนือคลอง จะมีการปรับปรุงคลองโดยการดาดคอนกรีต 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 ที่มีประสิทธิภาพในการป้องกันแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองด้วย

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) การออกแบบพื้นโครงสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงมิให้เป็นโครงสร้างทึบปิดทับคลองรางบัวและคลองตาสูง เพื่อให้แสงส่องผ่านได้และป้องกันผลกระทบต่อคุณภาพน้ำ ปริมาตรน้ำในลำคลอง และการสัญจรทางน้ำของประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งให้มีช่องเปิดบนลานศูนย์ซ่อมบำรุงที่สามารถทำการขุดลอกคูคลองในอนาคต โดยต้องก่อสร้างเฉพาะรางรถไฟฟ้าและสะพาน (สำหรับรถยนต์ข้าม) คร่อมคลองทั้งสองเท่านั้น

(2) ควรใช้เสาเข็มสั้นก่อสร้างฐานรากของคลองที่จะปรับปรุงเพื่อป้องกันการทรุดตัวต่างระดับและเกิดการตื้นเขินของลำคลองในอนาคต

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

(4) การออกแบบโครงสร้างต้องไม่ขัดกับพระราชบัญญัติรักษาคลองรัตนโกสินทร์ศก 121 พร้อมด้วยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติม

1.2 ประสานแผนการดำเนินงานการก่อสร้างปรับปรุงคลองระบายน้ำกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักการระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร และกรมศิลปากรก่อนเข้าดำเนินงานในพื้นที่

1.3 จัดทำแผนการจัดการจราจรและมาตรการป้องกันและลดผลกระทบของการก่อสร้างต่อการจราจรให้สอดคล้องกับสภาพปัญหาและพื้นที่ ณ ช่วงเวลาการดำเนินการก่อสร้าง และประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้าง ระยะเวลาการดำเนินการ แผนจัดการจราจรให้ประชาชนรับทราบ

1.4 ปฏิบัติ ควบคุมและกำกับให้เป็นไปตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงหัวลำโพง – บางแค ให้เป็นไปตามรายละเอียดที่ได้ปรับปรุงให้มีความทันสมัยกว่าฉบับเดิมที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีมติเห็นชอบรายงานฯ ในการประชุมครั้งที่ 1/2545 เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2545 (ทั้งนี้ การก่อสร้างอุโมงค์ใต้ดินในบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์ จากแบบขุดเปิดหน้าดินเต็มพื้นที่ (Open cut) ให้เป็นแบบขุดเปิดหน้าดินเฉพาะทางขึ้นลง และดำเนินงานก่อสร้างจากชั้นใต้ดินขึ้นมา ตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมดังกล่าว) ตามที่เสนอไว้รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงหัวลำโพง-บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง) และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม อย่างเคร่งครัด และนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างให้ผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการโดยเฉพาะพื้นที่ซึ่งเป็นสถานีร่วมกับโครงการอื่นต้องระบุแผนดำเนินงานหรือความรับผิดชอบต่อเนื่องให้เห็นอย่างชัดเจน

1.5 แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อทำหน้าที่กำหนดค่าเวนคืนโดยมีผู้แทนหน่วยงานเจ้าของโครงการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น รวมถึงผู้แทนประชาชนในสภาท้องถิ่นเข้าร่วมประชุมหารือด้วย

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

1.7 การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

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

(2) ต้องรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานฯ ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ

1.8 หากมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ ที่มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ หน่วยงานเจ้าของโครงการและผู้ดำเนินการ จะต้อง

เสนอรายละเอียดและประเมินผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง

1.9 การก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมีข้อร้องเรียน หน่วยงานเจ้าของโครงการและผู้ดำเนินการหรือบริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้างจะต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน พร้อมแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

2. มอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย รับข้อคิดเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ประเด็นการเพิ่มความถี่ในการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองและมลพิษทางอากาศทั้งในระยะการก่อสร้างและช่วงเปิดการเดินรถแล้ว รวมทั้งเพิ่มเติมมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว ทั้งนี้ให้ตรวจสอบความถูกต้องและครบถ้วนของเอกสารรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยประสานกับสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรี

3. มอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

3.3 ความเห็นต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่อส่งก๊าซธรรมชาติไปยังโรงไฟฟ้าพระนครเหนือ ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตตลิ่งชัน กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี

กรรมการและเลขานุการฯ รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการท่อส่งก๊าซธรรมชาติไปยังโรงไฟฟ้าพระนครเหนือ เป็นโครงการที่ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2547 ซึ่งกำหนดให้บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ดำเนินการจัดหาพลังงานประเภทก๊าซธรรมชาติป้อนให้กับโรงไฟฟ้าของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย และต่อมาสำนักงานคณะกรรมการพลังงานแห่งชาติมีมติเห็นชอบแผนแม่บท ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง) ซึ่ง ปตท. ได้เพิ่มการลงทุนระบบท่อเชื่อมในทะเลและเพิ่มโครงการท่อบนบก เมื่อวันที่ 4 มิถุนายน 2550 โดยคณะรัฐมนตรีเห็นชอบเมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2550 งบประมาณรวม 165,077 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ได้เสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการดังกล่าวให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจและโครงการร่วมกับเอกชน พิจารณา รวม 3 ครั้ง โดยครั้งแรกในคราวประชุมครั้งที่ 3/2550 เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2550 และคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ในการประชุมครั้งที่ 1/2551 เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2551 มีมติเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการท่อส่งก๊าซธรรมชาติไปยังโรงไฟฟ้าพระนครเหนือ และให้บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) รวบรวมข้อมูลในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและข้อมูลที่ได้ชี้แจงเพิ่มเติมทั้งหมด 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 เนื่องจากเป็นการก่อสร้างในแนวระนาบ และได้ให้ความสำคัญกับสภาพความยืดหยุ่นบริเวณชุดเชื่อมต่อท่อ ทั้งนี้การขยายโครงข่ายการจ่ายก๊าซจากระบบท่อก๊าซ เพื่อเพิ่มสถานีจ่ายก๊าซ บริษัทฯ ได้มีการวางแผนที่จะดำเนินการในอนาคตด้วย

ความเห็นที่ประชุม

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

มติที่ประชุม

1.เห็นชอบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการท่อส่งก๊าซธรรมชาติไปยังโรงไฟฟ้าพระนครเหนือ ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตคลิ่งชัน กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางกรวย 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 นำรายละเอียดในแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมไปกำหนดในเงื่อนไขสัญญารับดำเนินการออกแบบ สัญญาก่อสร้าง สัญญาดำเนินการและใช้ในการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาพื้นที่บริเวณที่ตั้งโครงการอย่างละเอียดชัดเจน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลในทางปฏิบัติ

1.3 ประสานงานกับหน่วยงานด้านการจราจรและหน่วยงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ในการปฏิบัติการตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด

1.4 ดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านสังคมและการมีส่วนร่วมของประชาชน และแผนการจัดการข้อร้องเรียน และการจัดตั้งกรรมการติดตามโครงการตั้งแต่ระยะก่อนก่อสร้างโครงการและดำเนินงานอย่างต่อเนื่องในระยะก่อสร้าง และตลอดระยะเวลาดำเนินการเพื่อให้ชุมชนเกิดความเข้าใจและเข้ามามีส่วนร่วมในทุกขั้นตอนของการพัฒนาโครงการ

1.5 จัดทำแบบแสดงตำแหน่งแนวท่อของโครงการท่อส่งก๊าซธรรมชาติไปยังโรงไฟฟ้าพระนครเหนือ ตำแหน่งระบบสาธารณูปโภคที่วางในเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย และการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณใกล้เคียงที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการรั่วไหล การเกิดอัคคีภัย และการแผ่รังสีความร้อน จากการดำเนินการโครงการ และจัดส่งให้หน่วยงานเจ้าของพื้นที่ที่แนวท่อพาดผ่าน หน่วยงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในพื้นที่ และหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติการตามแผนฉุกเฉิน ก่อนเปิดดำเนินการจัดส่งก๊าซ ทั้งนี้ แบบแสดงตำแหน่งแนวท่อ ตำแหน่งระบบสาธารณูปโภค และการใช้ประโยชน์ที่ดินดังกล่าวต้องทำการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องตามสภาพความเป็นจริง เพื่อความพร้อมในการประกอบการวางแผนพัฒนาพื้นที่ในอนาคต และประกอบการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฉุกเฉินเพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากการเกิดอุบัติภัยตามแนวท่อส่งก๊าซ และนำเสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยผนวกในรายงานผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

1.6 จัดทำคู่มือความปลอดภัยโครงการท่อส่งก๊าซธรรมชาติไปยังโรงไฟฟ้าพระนครเหนือและประชาสัมพันธ์คู่มือความปลอดภัย เพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับการดำเนินการเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินต่อชุมชน ประชาชนที่สัญจรผ่านพื้นที่ดังกล่าว ผู้ประกอบการ หน่วยงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในพื้นที่ หน่วยงานด้านการจราจรและหน่วยงานต่างๆ ในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง

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

1.8 หากเกิดความเสียหายอันเนื่องมาจากการดำเนินการโครงการ ให้บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ดำเนินการจ่ายค่าชดเชยเร่งด่วนให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบ เพื่อเป็นการบรรเทาทุกข์ฉุกเฉินในเบื้องต้น

1.9 รายงานผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมให้ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พิจารณา ตามระยะเวลาที่กำหนดในแผนปฏิบัติการโดยให้เป็นไปตามแนวทางการนำเสนอผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของสำนักงานฯ

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 จะต้องเสนอรายงานแสดงรายละเอียดการขอเปลี่ยนแปลง ผลการศึกษาและประเมินผลกระทบในรายละเอียดที่ขอเปลี่ยนแปลง เปรียบเทียบกับข้อมูลเดิม ให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง

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

3.4 การกำหนดมาตรฐานค่าความเข้มกลิ่นของอากาศเสียที่ปล่อยทิ้งจากแหล่งกำเนิดมลพิษ

กรรมการและเลขานุการฯ มอบหมายให้ นางมิ่งขวัญ วิชยารังสฤษดิ์ รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ รายงานให้ที่ประชุมทราบว่า ปัญหากลิ่นเหม็นเป็นปัญหาที่ได้รับการร้องเรียนมากที่สุด แต่กฎหมายที่เกี่ยวกับกลิ่น ได้แก่ กฎกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง กำหนดมาตรฐานและวิธีการตรวจสอบกลิ่นในอากาศจากโรงงาน พ.ศ. 2548 ซึ่งใช้เฉพาะกรณีที่กรมโรงงานอุตสาหกรรมได้รับเรื่องร้องเรียนจากผู้ที่ได้รับผลกระทบจากกลิ่นในอากาศจากโรงงาน หรือกรมโรงงานอุตสาหกรรมสงสัยว่าเป็นโรงงานที่ระบายอากาศที่มีกลิ่นเกินมาตรฐาน ตามที่กำหนดมาตรฐานกลิ่นในอากาศจากโรงงาน 23 รายการ

กรมควบคุมมลพิษ จึงได้ศึกษาทบทวนกฎกระทรวงอุตสาหกรรม และยกร่างประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง การกำหนดมาตรฐานค่าความเข้มกลิ่นของอากาศเสียที่ปล่อยทิ้งจากแหล่งกำเนิดมลพิษ และร่างประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติฯ เรื่อง กำหนดให้โรงงานอุตสาหกรรมบางประเภทและบางขนาดเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษที่จะต้องถูกควบคุมค่าความเข้มกลิ่นจากอากาศเสียที่ปล่อยทิ้งออกสู่บรรยากาศ ตลอดจนร่างประกาศคณะกรรมการควบคุมมลพิษ เรื่อง การตรวจวัดกลิ่นและวิธีการวิเคราะห์กลิ่นของอากาศเสียจากแหล่งกำเนิดมลพิษ เพื่อใช้เป็นแนวทางปฏิบัติสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะอนุกรรมการประสานการจัดการสิ่งแวดล้อมและอุตสาหกรรม และคณะกรรมการควบคุมมลพิษ เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2550 และ เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2551 ตามลำดับ โดยให้เพิ่มเติมโรงงานรายการที่ 20 ลำดับที่ 29 และรายการที่ 21 ลำดับที่ 30 เป็นแหล่งกำเนิดมลพิษในร่างประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติฯ เพื่อให้สอดคล้องกับกฎกระทรวงอุตสาหกรรม จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อพิจารณา

ความเห็นที่ประชุม

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

2. เห็นควรเห็นชอบกับการกำหนดมาตรฐานค่าความเข้มกลิ่นของอากาศเสียที่ปล่อยทิ้งจากแหล่งกำเนิดมลพิษ เนื่องจากดำเนินการตามวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพ

สิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 ในการแก้ไขปัญหามลพิษ โดยมีเจ้าพนักงานควบคุมมลพิษเป็นผู้มีอำนาจตามพระราชบัญญัติฯ

มติที่ประชุม

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

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

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

กรรมการและเลขานุการฯ มอบหมายให้ เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานให้ที่ประชุมทราบว่า 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. 2546ที่มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 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 กระบวนการในการยกร่างประกาศกระทรวงฯ ฉบับใหม่ เพื่อให้มีผลบังคับใช้จะต้องใช้ระยะเวลา ซึ่งคาดว่าไม่สามารถดำเนินการได้ทันภายในวันที่ 30 กันยายน 2551

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

ความเห็นที่ประชุม

ที่ประชุมเห็นด้วยกับการขยายการบังคับใช้ประกาศกระทรวงฯ ทั้ง 4 ฉบับ ออกไปอีก 1 ปี นับจากวันที่ 1 ตุลาคม 2551 และมีข้อสังเกตว่าการขอขยายเวลาเพียง 1 ปี อาจไม่เพียงพอ แต่ในทางปฏิบัติส่วนใหญ่จะขอขยายคราวละ 1 ปี เนื่องจากถ้าขยายเวลานานเกินไป จะทำให้ผู้ประกอบการเร่งดำเนินการกิจกรรม/โครงการ ต่างๆ ก่อนที่ประกาศกระทรวงฯ ฉบับใหม่ มีผลบังคับใช้เนื่องจากอาจจะมีการกำหนดมาตรการที่เข้มงวดกว่าที่มีอยู่เดิม

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 แต่งตั้งคณะอนุกรรมการยุทธศาสตร์การมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

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

จัดการสัมมนาระดมความคิดเห็น 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 (องค์กรมหาชน) ร่วมเป็นกรรมการและเลขานุการ รวม 34 ท่าน

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เห็นว่าควรมีกลไกระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับเครือข่ายองค์กรชุมชน เพื่อสนับสนุนการมีส่วนร่วมในการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ชัดเจน ประกอบกับอำนาจและหน้าที่ของคณะอนุกรรมการฯ 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 การปรับปรุงคณะอนุกรรมการความร่วมมือภาคเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม

กรรมการและเลขานุการฯ รายงานต่อที่ประชุมว่า คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีคำสั่งที่ 3/2539 ลงวันที่ 15 สิงหาคม 2539 ได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการความร่วมมือภาคเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม และคำสั่งที่ 15/2547 ลงวันที่ 24 มิถุนายน 2547 ได้ปรับปรุงองค์ประกอบคณะอนุกรรมการฯ โดยมีหน้าที่กำหนดนโยบาย แนวทางให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนภาคเอกชนทางด้านสิ่งแวดล้อม พิจารณากลั่นกรองการจดทะเบียนเป็นองค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ รวมทั้งพิจารณาเสนอชื่อผู้แทนองค์กรเอกชนเป็นผู้แทนภาคเอกชน เพื่อให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาแต่งตั้งเป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โดยมีนายปริญญา นุตาลัย เป็นประธานอนุกรรมการ และเนื่องจากประธานอนุกรรมการ ซึ่งเป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้หมดวาระการดำรงตำแหน่งลง เมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน 2550 กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะอนุกรรมการฯ พิจารณาแล้วเห็นว่า เพื่อให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับการดำเนินงานของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จึงเห็นควรปรับปรุงองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่คณะอนุกรรมการฯ โดยมอบหมายให้นายวีระชัย วีระเมธีกุล เป็นประธาน อธิบดีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม เป็นรองประธาน รวมทั้งเพิ่มเติมองค์ประกอบให้มีผู้แทนจากเครือข่ายด้านสิ่งแวดล้อมให้มากขึ้น จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อพิจารณา

ความเห็นที่ประชุม

1. เห็นชอบต่อการปรับปรุงคณะอนุกรรมการความร่วมมือภาคเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม และเห็นชอบให้ยกเลิกคำสั่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ 15/2547 ลงวันที่ 24 มิถุนายน 2547

2. เห็นควรให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จัดทำคำสั่งเสนอประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อลงนามในคำสั่งต่อไป

3. มอบหมายให้กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม นำข้อมูลประวัตินายวีระชัย วีระเมธีกุล ที่แสดงให้เห็นว่ามีประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับองค์กรด้านสิ่งแวดล้อม หรือมีความเชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อมในประเด็นใดบ้าง ส่งให้นายวิเชียร กีรตินิจกาล กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ เพิ่มเติมด้วย

มติที่ประชุม

1. เห็นชอบให้ยกเลิกคำสั่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ 15/2547 ลงวันที่ 24 มิถุนายน 2547 และเห็นชอบต่อการปรับปรุงคณะอนุกรรมการความร่วมมือภาคเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม ตามที่ฝ่ายเลขานุการคณะอนุกรรมการความร่วมมือภาคเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม เสนอ

2. มอบหมายให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จัดทำคำสั่งเสนอประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อลงนามในคำสั่งต่อไป

3.8 แต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อพิจารณาหาแนวทางที่เหมาะสมในการเทียบเคียงค่าอัตราการระบายมลพิษของโครงการ กรณีที่โครงการไม่มีแหล่งกำเนิดมลพิษที่สามารถเทียบเคียงได้

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

ความเห็นที่ประชุม

1. เห็นชอบกับการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อพิจารณาหาแนวทางที่เหมาะสมในการเทียบเคียงค่าอัตราการระบายมลพิษของโครงการ กรณีที่โครงการไม่มีแหล่งกำเนิดมลพิษที่สามารถเทียบเคียงได้ ตามที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสนอ โดยให้เพิ่มผู้แทนจากกระทรวงสาธารณสุข และกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น ด้วย

2. เห็นควรให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จัดทำคำสั่งเสนอประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อลงนามในคำสั่งต่อไป

มติที่ประชุม

1. เห็นชอบกับการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อพิจารณาหาแนวทางที่เหมาะสมในการเทียบเคียงค่าอัตราการระบายมลพิษของโครงการ กรณีที่โครงการไม่มีแหล่งกำเนิดมลพิษที่สามารถเทียบเคียงได้ ตามองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ ที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสนอ โดยให้เพิ่มผู้แทนจากกระทรวงสาธารณสุข และกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น ในองค์ประกอบของคณะอนุกรรมการฯ 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 มุดตามระ เป็นผู้เชี่ยวชาญด้านมลพิษทางน้ำ 2) นายวงพันธ์ ลิมปเสนีย์ เป็นผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมสิ่งแวดล้อม และมลพิษอากาศ และ 3) นางนันทวรรณ วิจิตรวาทการ เป็นผู้เชี่ยวชาญด้านสุขภาพอนามัยและสิ่งแวดล้อม และแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิในชุดเดิมต่ออีกหนึ่งวาระ จำนวน 2 คน ได้แก่ 1) นายศรีราชา เจริญพาณิช ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายสิ่งแวดล้อม และ 2) นายจารุพงศ์ บุญ-หลง ผู้เชี่ยวชาญด้านมลพิษและสารอันตราย จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อพิจารณา

ความเห็นที่ประชุม

1. เห็นชอบกับการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการควบคุมมลพิษ ตามที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสนอ

2. เห็นควรให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จัดทำคำสั่งเสนอประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อลงนามในคำสั่งต่อไป

มติที่ประชุม

1. เห็นชอบกับการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการควบคุมมลพิษ ตามที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสนอ ดังนี้

1.1	นางสมร มุดตามระ ผู้เชี่ยวชาญด้านมลพิษทางน้ำ	กรรมการ
1.2	นายศรีราชา เจริญพาณิช ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายสิ่งแวดล้อม	กรรมการ
1.3	นายจารุพงศ์ บุญ - หลง ผู้เชี่ยวชาญด้านมลพิษและสารอันตราย	กรรมการ
1.4	นายวงพันธ์ ลิมปเสนีย์ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมสิ่งแวดล้อม และมลพิษอากาศ	กรรมการ
1.5	นางนันทวรรณ วิจิตรวาทการ ผู้เชี่ยวชาญด้านสุขภาพอนามัยและสิ่งแวดล้อม	กรรมการ

2. มอบหมายให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จัดทำคำสั่งเสนอประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อลงนามในคำสั่งต่อไป

วาระที่ 4 เรื่องเพื่อทราบ

4.1 ผลการดำเนินงานของคณะกรรมการผู้ชำนาญการและคณะอนุกรรมการภายใต้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ปี 2550

กรรมการและเลขานุการฯ มอบหมายให้เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานต่อที่ประชุมว่าคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ 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 มีความประสงค์จะขอคงคำสั่งแต่งตั้ง คชก.และคณะอนุกรรมการ ต่างๆ ไว้ก่อน มีจำนวน 3 คณะ และขอให้ยกเลิกคำสั่งแต่งตั้ง คชก.และคณะอนุกรรมการ ต่างๆ เนื่องจากได้ดำเนินภารกิจตามอำนาจหน้าที่แล้วเสร็จ มีการแต่งตั้งคณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการชุดใหม่ขึ้นดำเนินการแทน หรือยังไม่มีความก้าวหน้าในการดำเนินการที่ชัดเจน จำนวน 7 คณะ

มติที่ประชุม

1. รับทราบผลการดำเนินงานของคณะกรรมการผู้ชำนาญการและคณะอนุกรรมการ ภายใต้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ปี 2550

2. เห็นชอบการคงไว้/ยกเลิก ของคณะกรรมการผู้ชำนาญการและคณะอนุกรรมการ ดังนี้

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

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

4.2 สรุปผลการประชุมใหญ่ภาคีอนุสัญญาบาเซล สมัยที่ 9

กรรมการและเลขานุการฯ มอบหมายให้ นางมิ่งขวัญ วิชยารังสฤษดิ์ รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ รายงานต่อที่ประชุมว่า สืบเนื่องจากกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยกรมควบคุมมลพิษ ได้รับแจ้งประสานจากสำนักเลขาธิการอนุสัญญาบาเซล ขอเชิญรัฐบาลไทยจัดส่งคณะผู้แทนไทยเข้าร่วมการประชุมใหญ่ภาคีอนุสัญญาบาเซล สมัยที่ 9 (The Conference of the Parties to the Basel Convention) ในระหว่างวันที่ 23-27 มิถุนายน 2551 ณ กรุงบาหลี สาธารณรัฐอินโดนีเซีย ซึ่งเป็นการประชุมเพื่อพิจารณามติข้อตัดสินใจและประเด็นสำคัญที่เป็นพื้นฐานในการอนุวัติการตามอนุสัญญาบาเซล และในปี 2551 ครบวาระการประชุมใหญ่ภาคีอนุสัญญาบาเซล 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 ความร่วมมือกับอนุสัญญารอตเตอร์ดัมฯ และอนุสัญญาสตอกโฮล์มฯ และการปฏิบัติตามแผนกลยุทธ์บาหลีว่าด้วยการสนับสนุนเทคโนโลยีและการเสริมสร้างขีดความสามารถ รวมทั้งการสนับสนุนการพัฒนาอย่างยั่งยืนตามเป้าหมายการพัฒนาแห่งสหัสวรรษ (Millennium Development Goals) และที่ประชุมได้มีมติข้อตัดสินใจสำคัญเรื่องต่างๆ ดังนี้

1. แต่งตั้งกรรมการในคณะกรรมการบริหารกลไกการปฏิบัติตามอนุสัญญาบาเซล แทนคนที่กำลังหมดวาระ และเห็นชอบกับแผนงานของคณะกรรมการฯ ระหว่างปี 2552-2553

2. เห็นชอบให้ดำเนินการทบทวนการดำเนินงานตามแผนกลยุทธ์เพื่อการปฏิบัติตามอนุสัญญาบาเซล จนถึงปี 2553 และจัดทำกรอบแผนกลยุทธ์ฯ ภายหลังปี 2553

3. เห็นชอบให้ทบทวนบทบาทของศูนย์ภูมิภาคอนุสัญญาบาเซล

4. เห็นชอบกับการเริ่มขั้นตอนการประเมินประสิทธิภาพของอนุสัญญาบาเซล ตามข้อ 15 วรรค 7 ของอนุสัญญาบาเซล

5. เห็นชอบกับแผนงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงานตามปฏิญญาไนโรบีเกี่ยวกับการจัดการซากผลิตภัณฑ์เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งรวมถึงการสนับสนุนโครงการจัดการขยะอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมแก่ประเทศไทย ภายใต้แผนงานหุ้นส่วนความร่วมมือในการจัดการขยะอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สำหรับภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก

6. เห็นชอบกับแผนงานและกรอบงบประมาณสำหรับปี 2552-2554

7. เห็นชอบกับข้อเสนอแนะความร่วมมือระหว่างอนุสัญญาบาเซล รอตเตอร์ดัมฯ และสตอกโฮล์มฯ และความร่วมมือกับองค์กรระหว่างประเทศอื่น

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

9. เห็นชอบกับการดำเนินงานขั้นต่อไปในการตีความข้อ 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 โดยปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการตามติดคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มักเกิดจากปัญหาด้านเทคนิค ขาดด้านการยอมรับและการสร้างความเข้าใจกับชุมชน ปัญหาด้านงบประมาณ และยานพาหนะ ปัญหาด้านความพร้อมของท้องถิ่น ปัญหาด้านการประสานงานระหว่างหน่วยงาน และปัญหาด้านข้อกฎหมาย ดังนั้น ฝ่ายเลขานุการฯ จึงขอรายงานให้ทราบผลการดำเนินการดังกล่าว และขอเสนอให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณามอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติติดตามตรวจสอบการดำเนินงานตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และเก็บรวบรวมข้อมูลระดับพื้นที่ต่อไป

มติที่ประชุม

1. รับทราบรายงานผลการดำเนินการตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ระหว่างเดือนเมษายน-ธันวาคม 2550

2. มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ติดตามตรวจสอบการดำเนินงานตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติอย่างต่อเนื่อง และเก็บรวบรวมข้อมูลระดับพื้นที่ต่อไป

4.4 ผลการหารือคณะกรรมการกฤษฎีกา เรื่อง การฟ้องคดีต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ไม่ประกาศเขตควบคุมมลพิษบริเวณพื้นที่มาบตาพุด

กรรมการและเลขานุการฯ มอบหมายให้เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานต่อที่ประชุมว่าจากผลการหารือคณะกรรมการกฤษฎีกาเรื่องการฟ้องคดีต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ไม่ประกาศเขตควบคุมมลพิษบริเวณพื้นที่มาบตาพุดนั้น ศาลปกครองระยองได้ส่งคำสั่ง คดีหมายเลขดำที่ 192/2550 ซึ่งมีนายเจริญ เตชคุ้ม กับพวกรวม 27 คน ผู้ฟ้องคดี และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เป็นผู้ถูกฟ้องคดี กรณีที่ไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่ตาม พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ 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 พฤษภาคม2551 ณ.สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และจากการพิจารณาได้แจ้งความเห็น เรื่อง สถานะทางกฎหมายของคณะกรรมการฯ ตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ 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 คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติรับผิดชดใช้ค่าเสียหาย กรณีจึงไม่ใช่การฟ้องคดีพิพาทเกี่ยวกับการละเมิดหรือความรับผิดอย่างอื่นของหน่วยงานทางปกครองหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐ ศาลปกครองจึงไม่อาจบังคับให้หน่วยงานทางปกครองหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้องชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการละเลยต่อหน้าที่หรือปฏิบัติหน้าที่ล่าช้าเกินสมควรได้

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

มติที่ประชุม

รับทราบผลการหารือคณะกรรมการกฤษฎีกาเรื่องการฟ้องคดีต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ไม่ประกาศเขตควบคุมมลพิษบริเวณพื้นที่มาบตาพุด

เลิกประชุมเวลา 12.10 น.

นางสาวกังสดาน เหมกรณ์
นางสาวนวรัตน์ วัฒนา
ผู้จดรายงานการประชุม

นายศักดิ์สิทธิ์ ตรีเดช
นายเกษมสันต์ จิณณวาโส
ผู้ตรวจรายงานการประชุม

ภาคผนวกที่ 1-2

มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.)
ที่ ทส (กกวล) 1005/ว 7091 ลงวันที่ 22 มิถุนายน 2558

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เลขที่รับ 9919 วันที่ 26 มิ.ย. 58 เวลา 10:1

ที่ ทส (กกวล) ๑๐๐๕/ว ๗๐๙๑๒

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๖๐/๑ ซอยพิบูลวัฒนา ๗ ถนนพระรามที่ ๖
พญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๘

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๘

เรียน ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

อ้างถึง หนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส(กกวล) ๑๐๐๕/๓๑๖๘ ลงวันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๕๘

สิ่งที่ส่งมาด้วย มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๘

ตามหนังสือที่อ้างถึง กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้เรียนเชิญท่านเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๕๘ เพื่อชี้แจงและให้ความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้อง ดังความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

บัดนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๘ ได้มีมติรับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๕๘ ซึ่งมีเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จำนวน ๓ เรื่อง คือ

วาระที่ ๔.๓ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-ลำสาลี-มีนบุรี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

วาระที่ ๔.๔ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วง แคราย – มีนบุรี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

วาระที่ ๔.๕ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ บริเวณทางลอดบางพลัด ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

กระทรวง...

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จึงขอแจ้งมติการประชุมดังกล่าว โดยมีรายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

[redacted]

(นายสุพจน์ โตวิจักษณ์ชัยกุล)
รองปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
รักษาราชการแทนปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
โทร. ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๐ โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๐๒

สิ่งที่ส่งมาด้วย

รายงานการประชุม
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๘
วันที่ ๑๘ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ เวลา ๑๔.๐๐ น.
ณ ห้องประชุม ๔๐๑ อาคารสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรรมการผู้มาประชุม

๑. พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี	ประธานกรรมการ
๒. นายวิษณุ เครืองาม รองนายกรัฐมนตรี	รองประธานกรรมการ คนที่ ๑
๓. พลเอก ดาว์พงษ์ รัตนสุวรรณ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	รองประธานกรรมการ คนที่ ๒
๔. นายอภิชาติ พงษ์ศรีหดุลชัย ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์	กรรมการ
๕. นางอรรชกา สีบุญเรือง ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม	กรรมการ
๖. นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ปลัดกระทรวงคมนาคม แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	กรรมการ
๗. นางผานิตย์ มีสุนทร รองปลัดกระทรวงศึกษาธิการ แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ	กรรมการ
๘. นายอำนวย ปรีมนวงศ์ รองปลัดกระทรวงการคลัง แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง	กรรมการ
๙. นายระพี ผ่องบุพกิจ หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวงมหาดไทย แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย	กรรมการ
๑๐. นายแพทย์ พรเทพ ศิริวนารังสรรค์ อธิบดีกรมอนามัย แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข	กรรมการ
๑๑. พลเอก ชัยชาญ ช้างมงคล ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผนกลาโหม แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม	กรรมการ
๑๒. นางสาวลดาวัลย์ คำภา รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แทน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	กรรมการ
๑๓. นางวีรวรรณ ลือสุทธิวิบูลย์ ที่ปรึกษาสำนักงบประมาณ แทน ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ	กรรมการ
๑๔. นายชัชชม อรรฆภิญญ์ ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๑๕. นายแพทย์สุรศักดิ์ ฐานีพานิชสกุล ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๑๖. นายสุวิชญ์ รัศมิภูติ ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๑๗. นายประเสริฐ ตปนียางกูร ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๑๘. นายอดิศร์ อิศรางกูร ณ อยุธยา ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๑๙. นายอนรรฆ พัฒนวิบูลย์ ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๒๐. นางมิ่งขวัญ วิชยารังสฤษดิ์ ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	กรรมการและเลขานุการ

กรรมการผู้ลาประชุม

๑. เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	กรรมการ
๒ สัตวแพทยหญิง นันทริกา ชันซื่อ ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๓. นายพิจิตต รัตตกุล ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ

ผู้เข้าร่วมประชุม

๑. นางปัทมาวดี จีรังสวัสดิ์	ผู้ช่วยปลัดกระทรวงพลังงาน แทน ปลัดกระทรวงพลังงาน
๒. รองศาสตราจารย์ ปณิธาน วัฒนายากร	ที่ปรึกษารองนายกรัฐมนตรี
๓. พลอากาศเอก ถาวร มณีพฤกษ์	หัวหน้าสำนักงานรองนายกรัฐมนตรี
๔. พลโท วิทยา จินตนานุรัตน์	รองหัวหน้าสำนักงานรองนายกรัฐมนตรี

๕. นายสุพจน์ โตวิจักษณ์ชัยกุล	รองปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๖. นายวิจารย์ สิมาฉายา	รองปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๗. นายบุญชอบ สุทธมนัสวงษ์	หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๘. นายเกษมสันต์ จิณณวาโส	เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๙. นายชลธิศ สุรัสวดี	อธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
๑๐. นายธีรภัทร ประยูรสิทธิ	อธิบดีกรมป่าไม้
๑๑. นายนิพนธ์ โชติบาล	อธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช
๑๒. นายวิเชียร จุ่งรุ่งเรือง	อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ
๑๓. นางสุณี ปิยะพันธุ์พงศ์	รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ
๑๔. นายเสริมยศ สมมั่น	รองอธิบดีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม แทน อธิบดีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม
๑๕. นายบุญจง จรัสดำรงนิตย์	รองอธิบดีกรมทรัพยากรน้ำ แทน อธิบดีกรมทรัพยากรน้ำ
๑๖. นายวรศาสน์ อภัยพงษ์	รองอธิบดีกรมทรัพยากรธรณี แทน อธิบดีกรมทรัพยากรธรณี
๑๗. นายบรรจง พรมจันทร์	ผู้อำนวยการส่วนฟื้นฟูทรัพยากรน้ำบาดาล แทน อธิบดีกรมทรัพยากรน้ำบาดาล
๑๘. คณะทำงานรองนายกรัฐมนตรี	จำนวน ๔ คน
๑๙. เจ้าหน้าที่กระทรวงกลาโหม	จำนวน ๘ คน
๒๐. เจ้าหน้าที่กระทรวงมหาดไทย	จำนวน ๒ คน
๒๑. เจ้าหน้าที่กระทรวงอุตสาหกรรม	จำนวน ๑ คน
๒๒. เจ้าหน้าที่กระทรวงคมนาคม	จำนวน ๑ คน
๒๓. เจ้าหน้าที่กระทรวงพลังงาน	จำนวน ๑ คน
๒๔. เจ้าหน้าที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	จำนวน ๑ คน
๒๕. เจ้าหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	จำนวน ๑ คน
๒๖. เจ้าหน้าที่สำนักงบประมาณ	จำนวน ๑ คน
๒๗. เจ้าหน้าที่มหาวิทยาลัยนวมินทราธิราช	จำนวน ๒ คน
๒๘. คณะทำงานรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๓ คน
๒๙. เจ้าหน้าที่สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๓ คน
๓๐. เจ้าหน้าที่กรมป่าไม้	จำนวน ๓ คน
๓๑. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรน้ำ	จำนวน ๑ คน
๓๒. เจ้าหน้าที่กรมควบคุมมลพิษ	จำนวน ๗ คน
๓๓. เจ้าหน้าที่กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๑ คน
๓๔. เจ้าหน้าที่กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	จำนวน ๓ คน
๓๕. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง	จำนวน ๑ คน
๓๖. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรธรณี	จำนวน ๑ คน

๓๗. เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จำนวน ๒๒ คน

ผู้เข้าร่วมชี้แจง

๑. นายวัลลภ พริ้งพงษ์	อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น
๒. นายชัยพัฒน์ ไชยสวัสดิ์	ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และการมีส่วนร่วม กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น
๓. นางสาวณัชวรรษก์ดา สุภาพ	นิติกร กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น
๔. นายชาญศักดิ์ ชื่นชม	ผู้อำนวยการโครงการ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
๕. นางสาวเยาวลักษณ์ ชูโชติ	ผู้จัดการส่วนวิศวกรรมการจัดการสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
๖. นายประเสริฐ อัตตะนันท์	รองผู้ว่าการกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน ๑ การรถไฟแห่งประเทศไทย
๗. นายธีรพันธ์ เตชะศิรินุกูล	รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย รักษาการแทนผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
๘. นายสาโรจน์ ต.สุวรรณ	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาโครงการรถไฟฟ้า การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องเสนอเพื่อทราบ

๔.๓ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-ลำสาลี-มีนบุรี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

เลขานุการ มอบให้เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานต่อที่ประชุมว่า การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้เสนอรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย – ลำสาลี - มีนบุรี และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) นำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ พิจารณา เมื่อวันที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๕๖ และคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ในการประชุมครั้งที่ ๑๖/๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๕๗ มีมติเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานฯ และให้ รฟม. ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด และให้นำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อทราบ ต่อไป

ทั้งนี้ มีรายละเอียดการขอเปลี่ยนแปลง ใน ๕ ประเด็น ดังนี้

๑. รวมเส้นทางของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ - สามเสน และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงลำสาลี - มีนบุรี เป็น โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย – ลำสาลี – มีนบุรี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

๒. เปลี่ยนแปลงแนวเส้นทาง ตั้งแต่สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ถึงสถานีรามคำแหง

๓. เพิ่มแนวเส้นทางรถไฟฟ้าและสถานีรถไฟฟ้าต่อจากจุดสิ้นสุดโครงการเดิม ไปทางแยกสุวินทวงศ์ และเพิ่มสถานีสุวินทวงศ์

๔. ขยับตำแหน่งสถานีรถไฟฟ้าใหม่ ได้แก่ สถานีประดิษฐมนูธรรม สถานีรามคำแหง ๑๒ และสถานีเคหะรามคำแหง

๕. เปลี่ยนแปลงอาคารจอดแล้วจร (Park and Ride) ถนนรามคำแหง โดยยกเลิกอาคารจอดแล้วจรฝั่งขาออก และออกแบบอาคารจอดแล้วจรฝั่งขาเข้า เป็นอาคารสูง ๑๐ ชั้น

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

รับทราบ มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ในการประชุมครั้งที่ ๑๖/๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๕๗ ซึ่งได้ให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย – ลำสาลี – มีนบุรี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย โดยให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด

๔.๔ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย – มีนบุรี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

เลขานุการ มอบให้เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานต่อที่ประชุมว่า การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้เสนอรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย – มีนบุรี ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เมื่อวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๕๖ และ สผ. ได้เสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ พิจารณา จำนวน ๓ ครั้ง โดยในการประชุมครั้งที่ ๑๘/๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๕๗ คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ โดยให้ รฟม. ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด และให้นำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อทราบ ต่อไป โดยมีรายละเอียดการขอเปลี่ยนแปลง ใน ๕ ประเด็น

คือ ๑) ยกเลิกศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจรที่สนามบินน้ำ เหลือเพียง ๑ แห่ง ที่แยกร่มเกล้า ๒) ขยับสถานีเดิมและเพิ่มสถานีรถไฟฟ้าเป็น ๓๐ สถานี ๓) เปลี่ยนแปลงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ๔) เปลี่ยนแปลงมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ ๕) เพิ่มการประเมินผลกระทบด้านสุขภาพและเศรษฐศาสตร์สิ่งแวดล้อม จึงเรียนเสนอที่ประชุมฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

รับทราบ มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ในการประชุมครั้งที่ ๑๘/๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๕๗ ซึ่งได้ให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย โดยให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด

๔.๕ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ บริเวณทางลอดบางพลัด ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

เลขานุการ มอบให้เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานต่อที่ประชุมว่า การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้เสนอรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ บริเวณทางลอดบางพลัด ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เมื่อวันที่ ๖ มีนาคม ๒๕๕๗ และ สผ. ได้นำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ เสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ พิจารณา ในการประชุมครั้งที่ ๙/๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๕๗ ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติให้ความเห็นชอบกับรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ โดยให้ รฟม. ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด และให้นำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อทราบ ต่อไป โดยมีรายละเอียดการขอเปลี่ยนแปลงใน ๓ ประเด็น คือ ๑) การเพิ่มความกว้างของทางเท้าให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด ๒) การเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม และ ๓) การใช้ท่อ HDPE (High Density Polyethylene) เป็นท่อระบายน้ำ แทนท่อคอนกรีต ในแต่ละตำแหน่งที่จะก่อสร้างเสา Portal Frames บริเวณทางลอดบางพลัด จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

รับทราบ มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ในการประชุมครั้งที่ ๙/๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๕๗ ซึ่งได้ให้ความเห็นชอบกับรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ–ท่าพระ บริเวณทางลอดบางพลัด ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

แห่งประเทศไทย โดยให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด

ภาคผนวกที่ 1-3

คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช)
เรื่อง มาตรการแก้ไขปัญหาการเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้า
สายสีน้ำเงิน (สายเฉลิมรัชมงคล) ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ
และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ

คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ

ที่ ๗๘/๒๕๕๙

เรื่อง มาตรการแก้ไขปัญหาการเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (สายเฉลิมรัชมงคล) ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ

โดยที่สภาพปัญหาการจราจร การคมนาคม และการขนส่ง ในปัจจุบันถือเป็นปัญหาสำคัญและเร่งด่วนที่รัฐบาลจะต้องเร่งดำเนินการแก้ไข เนื่องจากปัญหาดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ การประกอบอาชีพ และสุขภาพอนามัยของประชาชน รวมทั้งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจและสังคมโดยรวม จึงจำเป็นที่จะต้องจัดให้มีระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ ประหยัด และคุ้มค่าต่อการลงทุน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและสังคมให้ดีขึ้น สำหรับความพยายามในการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครนั้น ที่ผ่านมาแม้จะได้มีคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ ๔๒/๒๕๕๙ เรื่อง การดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ลงวันที่ ๑๗ กรกฎาคม พุทธศักราช ๒๕๕๙ เพื่อแก้ไขปัญหาการเชื่อมต่อและร่วมใช้ระบบรถไฟฟ้าของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (สายเฉลิมรัชมงคล) ช่วงหัวลำโพง บางซื่อ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายช่วงหัวลำโพง - บางแค และบางซื่อ - ท่าพระ ไปแล้วนั้น แต่โดยที่ยังมีความจำเป็นต้องใช้เวลาดำเนินการอีกระยะหนึ่งจึงจะแล้วเสร็จ ประกอบกับขณะนี้มีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องดำเนินการเพื่อให้มีการติดตั้งระบบรถไฟฟ้าและบริหารการเดินรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงเตาปูน - บางซื่อ อันเป็นระยะทางสั้นประมาณหนึ่งกิโลเมตรที่เชื่อมต่อระหว่างโครงการดังกล่าวให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อแก้ปัญหาการจราจรและบรรเทาความเดือดร้อนเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนผู้ใช้บริการ ตลอดจนเพื่อป้องกันผลกระทบที่จะมีต่อเศรษฐกิจของประเทศ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๔๔ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติโดยความเห็นชอบของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ จึงมีคำสั่ง ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยดำเนินการจ้างผู้ประกอบการเอกชนเพื่อติดตั้งระบบรถไฟฟ้า จัดการเดินรถไฟฟ้า และบริหารการเดินรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงเตาปูน - บางซื่อ อันเป็นระยะทางสั้นประมาณหนึ่งกิโลเมตรให้แล้วเสร็จโดยเร็วเพื่อแก้ปัญหาการจราจรและบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชน โดยคำนึงถึงการให้ประชาชนได้ใช้บริการรถไฟฟ้าโดยเร็ว สะดวก และประหยัดค่าโดยสาร และเป็นประโยชน์ต่อการเดินรถเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (สายเฉลิมรัชมงคล) ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ

การจ้างตามวรรคหนึ่งไม่ถือเป็นการร่วมลงทุนตามกฎหมายว่าด้วยการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

การกำหนดค่าจ้างและเงื่อนไขอื่นในการทำสัญญาจ้างตามวรรคหนึ่ง ให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยดำเนินการโดยใช้ผลการเจรจาต่อรองของคณะกรรมการพิจารณาคัดเลือกเอกชนร่วมงานหรือดำเนินการ (งานสัญญาที่ ๕) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - บางซื่อ กับบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวมทั้งมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง เป็นกรอบในการพิจารณาโดยคำนึงถึงประโยชน์ของประชาชนผู้ใช้บริการและประสิทธิภาพและความคุ้มค่าในการดำเนินกิจการและการใช้ทรัพยากรของรัฐ ทั้งนี้ ให้นำหลักเกณฑ์ วิธีการ และแนวทางในการใช้ระบบข้อตกลงคุณธรรม (Integrity Pact) ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๕๘ มาใช้กับการดำเนินการด้วย

เมื่อจัดทำร่างสัญญาเสร็จแล้ว ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการส่งข้อตกลงการจ้างและร่างสัญญาให้รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดพิจารณาเห็นชอบก่อนส่งให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาโดยให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาร่างสัญญาให้แล้วเสร็จภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับร่างสัญญาดังกล่าว และเมื่อสำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาร่างสัญญาเสร็จแล้วให้กระทรวงเจ้าสังกัดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

ในกรณีที่คณะรัฐมนตรีไม่เห็นชอบ ให้ส่งเรื่องคืนไปยังรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดเพื่อพิจารณาทบทวนและเสนอความเห็นประกอบเรื่องทั้งหมดต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอีกครั้ง ทั้งนี้ ในกรณีที่ต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมร่างสัญญา ให้ส่งร่างสัญญาให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีด้วย โดยให้นำความในวรรคห้ามาใช้บังคับโดยอนุโลม

เมื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบตามวรรคสี่หรือวรรคห้า แล้วแต่กรณี ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการลงนามในสัญญาต่อไป

ข้อ ๒ การปฏิบัติตามคำสั่งนี้ซึ่งได้กระทำไปตามอำนาจหน้าที่โดยสุจริตและไม่เกินสมควรแก่เหตุย่อมได้รับความคุ้มครองและไม่ต้องรับผิดทางแพ่ง ทางอาญา หรือทางวินัย แต่ไม่ตัดสิทธิผู้ได้รับความเสียหายที่จะเรียกร้องค่าเสียหายจากทางราชการตามกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่

ข้อ ๓ ในกรณีเห็นสมควรนายกรัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีอาจเสนอให้คณะรักษาความสงบแห่งชาติแก้ไขเปลี่ยนแปลงคำสั่งนี้ได้

ข้อ ๔ คำสั่งนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๒๗ ธันวาคม พุทธศักราช ๒๕๕๙
พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา
หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ

ภาคผนวกที่ 1-4

มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.)
ที่ ทส (กกวล) 1005/ว 9958 ลงวันที่ 8 สิงหาคม 2560

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เลขที่รับ 6726 วันที่ ๑๑ ส.ค. ๖๐ เวลา 13.3

ที่ ทส (กกวล) ๑๐๐๕ / ว ๙๙๕๘

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ถนนพระรามที่ ๖ แขวงสามเสนใน
เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๙ สิงหาคม ๒๕๖๐

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๐

เรียน ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

สิ่งที่ส่งมาด้วย มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๐

สืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๐ มีเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จำนวน ๒ เรื่อง คือ วาระที่ ๓.๘ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต - สะพานใหม่ - ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ (ปัจจุบันการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เป็นผู้ดำเนินการ) กรณีขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการฯ ถึงสถานีห้าแยกลาดพร้าว และบริเวณอุโมงค์อนุสาวรีย์หลักสี่ และ วาระที่ ๓.๙ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ (กรณีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ช่วงเตาปูน-บางซื่อ ในระยะดำเนินการ) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จึงขอแจ้งมติการประชุมดังกล่าว ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้พิจารณาและมีมติรับรองในที่ประชุม รวมทั้งได้ให้การรับรองเบื้องต้นแล้ว เมื่อวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ดังรายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

[redacted]

(นายวิจารย์ สิมาฉายา)
ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
กรรมการและเลขานุการ

สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
โทร. ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๐ โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๐๒

สิ่งที่ส่งมาด้วย

รายงานการประชุม
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๐
วันพฤหัสบดีที่ ๖ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ เวลา ๐๙.๓๐ น.
ณ อาคารสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรรมการผู้มาประชุม

๑.	พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี	ประธานกรรมการ
๒.	พลเอก สุรศักดิ์ กาญจนรัตน์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	รองประธานกรรมการ คนที่ ๒
๓.	นายธีระพงษ์ รอดประเสริฐ ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงคมนาคม แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	กรรมการ
๔.	นายธวัช สุนทราจารย์ ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงสาธารณสุข แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข	กรรมการ
๕.	พลเอก อาชาไนย ศรีสุข รองปลัดกระทรวงกลาโหม แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม	กรรมการ
๖.	นายชยพล ธิติศักดิ์ รองปลัดกระทรวงมหาดไทย แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย	กรรมการ
๗.	นายอำนวย ปรีมนวงศ์ รองปลัดกระทรวงการคลัง แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง	กรรมการ
๘.	นายเลิศวิโรจน์ โกวัฒนะ รองปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์	กรรมการ
๙.	นางปัทมา วีระวานิช ผู้ตรวจราชการกระทรวงศึกษาธิการ แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ	กรรมการ

กระดาษนี้ผลิตจากเยื่อเวียนทำใหม่ ร้อยละ ๑๐๐

๑๐. นางสาวลดาวัลย์ คำภา รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แทน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	กรรมการ
๑๑. นางสาวอัจฉรินทร์ พัฒนพันธ์ชัย รองเลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน แทน เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	กรรมการ
๑๒. นางเยาวลักษณ์ จำปีรัตน์ ที่ปรึกษาสำนักงบประมาณ แทน ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ	กรรมการ
๑๓. นางอรอนงค์ ทรงกิตติ ผู้อำนวยการสำนักเทคโนโลยีน้ำเสียสิ่งแวดล้อมโรงงาน แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม	กรรมการ
๑๔. นายชัชชม อรรฆภิญญ์ ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๑๕. นายประเสริฐ ตปนียางกูร ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๑๖. นายสุวิชญ์ รัศมิภูติ ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๑๗. นายแพทย์สุรศักดิ์ ฐานีพานิชสกุล ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๑๘. นายอดิศร์ อิศรางกูร ณ อยุธยา ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๑๙. นายวิจารย์ สิมาฉายา ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	กรรมการและเลขานุการ

<u>กรรมการผู้ลาประชุม</u>

๑. นายวิษณุ เครืองาม รองนายกรัฐมนตรี	รองประธานกรรมการ คนที่ ๑
๒. สัตวแพทย์หญิง นันทริกา ชันซื่อ ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๓. นายอนรรฆ พัฒนวิบูลย์ ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๔. นายพิจิตต รัตตกุล ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ

<u>ผู้เข้าร่วมประชุม</u>

๑. นางเอมอร ชีพสุมล	รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน แทน ปลัดกระทรวงพลังงาน
๒. นายสมชัย มาเสถียร	หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๓. นายสากล ฐินะกุล	อธิบดีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม
๔. นายพุฒิพงศ์ สุรพฤกษ์	รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๕. นายสุโข อุบลทิพย์	รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๖. นายสุวรรณ นันทศรุต	รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ แทน อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ
๗. นายจงคล้าย วรพงศธร	รองอธิบดีกรมป่าไม้ แทน อธิบดีกรมป่าไม้
๘. นายสมนึก สุขช่วย	รองอธิบดีกรมทรัพยากรน้ำ แทน อธิบดีกรมทรัพยากรน้ำ
๙. นายนิวัติ มณีขัติย์	รองอธิบดีกรมทรัพยากรธรณี แทน อธิบดีกรมทรัพยากรธรณี
๑๐. นายปิ่นสักก์ สุรัสวดี	รองอธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช แทน อธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช
๑๑. นายฤทธิไกร ภาภูตานนท์ ณ มหาสารคาม	ผู้อำนวยการกลุ่มวิจัยและพัฒนางานอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรน้ำบาดาล แทน อธิบดีกรมทรัพยากรน้ำบาดาล
๑๒. คณะทำงานรองนายกรัฐมนตรี	จำนวน ๘ คน
๑๓. คณะทำงานรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๒ คน
๑๔. เจ้าหน้าที่สำนักงานรัฐมนตรี กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๑ คน
๑๕. เจ้าหน้าที่กระทรวงกลาโหม	จำนวน ๗ คน
๑๖. เจ้าหน้าที่กระทรวงคมนาคม	จำนวน ๑ คน
๑๗. เจ้าหน้าที่กระทรวงมหาดไทย	จำนวน ๓ คน
๑๘. เจ้าหน้าที่กระทรวงอุตสาหกรรม	จำนวน ๑ คน
๑๙. เจ้าหน้าที่กระทรวงสาธารณสุข	จำนวน ๑ คน
๒๐. เจ้าหน้าที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	จำนวน ๑ คน
๒๑. เจ้าหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	จำนวน ๑ คน
๒๒. เจ้าหน้าที่สำนักงบประมาณ	จำนวน ๑ คน
๒๓. เจ้าหน้าที่กระทรวงพลังงาน	จำนวน ๑ คน
๒๔. เจ้าหน้าที่กรมป่าไม้	จำนวน ๑ คน
๒๕. เจ้าหน้าที่กรมควบคุมมลพิษ	จำนวน ๖ คน

๒๖. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรธรณี จำนวน ๑ คน
๒๗. เจ้าหน้าที่กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวน ๑ คน
๒๘. เจ้าหน้าที่กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช จำนวน ๒ คน
๒๙. เจ้าหน้าที่สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จำนวน ๔ คน
๓๐. เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จำนวน ๒๘ คน

ผู้เข้าร่วมชี้แจง

๑. นายวันชัย ถนอมศักดิ์ รองปลัดกรุงเทพมหานคร
๒. นายประพาส เหลืองศิรินภา ผู้อำนวยการกองขนส่ง สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
๓. นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
๔. นางสาวก่องกนก เมนะรุจิ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
๕. นายยนันต์ เจนงามกุล วิศวกรอำนวยการ ศูนย์บริหารโครงการพิเศษ ๑ การรถไฟแห่งประเทศไทย
๖. นางสาวพริญญา พรหมพูล วิศวกร ๘ การรถไฟแห่งประเทศไทย
๗. ว่าที่พันตรี อนุชาต ปาลกะวงศ์ ณ อยุธยา ผู้ช่วยผู้ว่าการขุมชนสัมพันธ์และสิ่งแวดล้อมโครงการ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย
๘. นางสมใจ บุนนาค ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายสิ่งแวดล้อมโครงการ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย
๙. ศาสตราจารย์ นพ.พงษ์รักษ์ ศรีบัณฑิตมงคล รักษาการแทนรองอธิการบดีฝ่ายแผนงานบริหารการเงินและทรัพย์สิน มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
๑๐. ศาสตราจารย์ นพ.บรรณกิจ โลจนาภิวัฒน์ คณบดีคณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
๑๑. นายวิทวัส สวัสดิ์-ชูโต รองกรรมการผู้จัดการใหญ่บริหารความยั่งยืนและวิศวกรรมโครงการ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
๑๒. นายสุรชัย เหล่าพูลสุข ผู้อำนวยการโครงการท่อส่งก๊าซธรรมชาติบนบกจากสถานีควบคุมความดันก๊าซฯ ราชบุรี-วังน้อยที่ ๖ (RA6) ไปยังจังหวัดราชบุรี บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
๑๓. นายวุฒิศร โรจนะบุรานนท์ ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
๑๔. นายจตุกร ศรีดิษฐ ผู้อำนวยการส่วนแผนจัดการสิ่งแวดล้อม บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
๑๕. นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข ผู้ช่วยผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

๑๖. นายกิตติ เอกวัลลภ รักษาการผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานก่อสร้าง ๒ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
๑๗. นายวันจักร ฉายากุล วิศวกรใหญ่ด้านอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง
๑๘. นายสุรจิต ทิพยเกสร ผู้อำนวยการสำนักสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน กรมทางหลวง

ระเบียบวาระที่ ๓ เรื่องเสนอเพื่อทราบ

๓.๘ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต - สะพานใหม่ - ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ (ปัจจุบันการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เป็นผู้ดำเนินการ) กรณีขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการฯ ถึงสถานีห้าแยกลาดพร้าว และบริเวณอุโมงค์อนุสาวรีย์หลักสี่

กรรมการและเลขานุการ รายงานสรุปต่อที่ประชุมว่า คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๕๑ มีมติเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต - สะพานใหม่ - ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร โดยกำหนดว่า หากมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ และ/หรือมาตรการ ที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ ต้องเสนอรายละเอียดการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม นำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ กก.วล. ก่อนดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้เสนอรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการดังกล่าวเพื่อลดการเวนคืนที่ดิน โดยขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการฯ ถึงสถานีห้าแยกลาดพร้าว จากเดิม โครงสร้างทางวิ่งเสาคู่ เป็น โครงสร้างทางวิ่งเสาเดี่ยวอยู่บนเกาะกลางถนน บริเวณสถานีห้าแยกลาดพร้าว ปรับโครงสร้างเสาอาคารสถานี จาก ๓ เสา เป็น เสาเดี่ยวอยู่บนเกาะกลางถนน และบริเวณอุโมงค์อนุสาวรีย์หลักสี่ ปรับแบบโครงสร้างทางวิ่งส่วนใหญ่ จากโครงสร้างเสาคู่ เป็น เสาเดี่ยว เพื่อลดการเวนคืนที่ดิน และคงเหลือโครงสร้างเสาคู่บางตำแหน่งที่จำเป็น โดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ มีมติเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ดังกล่าว และให้นำเสนอ กก.วล. เพื่อทราบ

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

รับทราบ มติของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ ซึ่งมีมติเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต - สะพานใหม่ - ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ (ปัจจุบันการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เป็นผู้ดำเนินการ) กรณีขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการฯ ถึงสถานีห้าแยกลาดพร้าว และบริเวณอุโมงค์อนุสาวรีย์หลักสี่ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

แห่งประเทศไทย โดยให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้รับรองมติที่ประชุมดังกล่าว ในที่ประชุมแล้ว

๓.๙ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ (กรณีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ช่วงเตาปูน-บางซื่อ ในระยะดำเนินการ) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

กรรมการและเลขานุการ รายงานสรุปต่อที่ประชุมว่า คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๕๐ เมื่อวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ มีมติเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงบางใหญ่–ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่–สะพานพระนั่งเกล้า และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ช่วงสะพานพระนั่งเกล้า–บางซื่อ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และในการประชุมครั้งที่ ๗/๒๕๕๑ เมื่อวันที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๕๑ มีมติเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าสายน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ–ท่าพระ ของ รฟม. และในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๕๘ มีมติเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ บริเวณทางลอดบางพลัด ซึ่งต่อมา คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๕๙ ได้มีมติเห็นชอบให้ยุติการดำเนินการคัดเลือกเอกชนลงทุนงานระบบรถไฟฟ้า และรับจ้างดำเนินการกิจการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน–บางซื่อ โดยให้การดำเนินการเดินรถช่วงเตาปูน–บางซื่อ รวมอยู่ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน นอกจากนี้ คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๔๒/๒๕๕๙ เร่งรัดให้การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยายช่วงหัวลำโพง-บางแค และบางซื่อ-ท่าพระ เดินรถแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกันกับโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ) และคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๗๘/๒๕๕๙ ให้ รฟม. ดำเนินการจ้างผู้ประกอบการเอกชนติดตั้งระบบรถไฟฟ้า จัดการเดินรถไฟฟ้า และบริหารการเดินรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงเตาปูน-บางซื่อ ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

รฟม. ได้เสนอรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงให้โครงสร้างของรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ ไปอยู่ในส่วนของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน โดยระยะทางจากช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ จากเดิม ๒๓ กิโลเมตร เหลือ ๒๑.๘ กิโลเมตร และช่วงบางซื่อ – ท่าพระ จากเดิม ๑๓ กิโลเมตร เพิ่มเป็น ๑๔.๒ กิโลเมตร โดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๑๖/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๖๐ มีมติเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ดังกล่าว และให้นำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อทราบต่อไป

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

รับทราบ มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๑๖/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๖๐

ซึ่งมีมติเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ (กรณีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ช่วงเตาปูน-บางซื่อ ในระยะดำเนินการ) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย โดยให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้รับรองมติที่ประชุมดังกล่าว ในที่ประชุมแล้ว

ภาคผนวกที่ 1-5

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

บันทึก

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ด่วนที่สุด

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

เรื่อง พระราชทานพระบรมราชานุญาตใช้ชื่อ “เฉลิมรัชมงคล” เป็นชื่อเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร (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.กอก. ทน.ขอ.4

ด้วยสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือ ที่ นร0508/ท7381 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2562 ถึงกระทรวงคมนาคมแจ้งว่าตามที่ขอให้นำความกราบบังคมทูลและกรุณาทรงทราบฝ่าละอองธุลีพระบาทขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตใช้ชื่อ “เฉลิมรัชมงคล” เป็นชื่อเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน) ส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง – บางแค นั้น กองกิจการในพระองค์ 904 สำนักงานราชเลขานุการในพระองค์ฯ ได้นำความกราบบังคมทูลพระกรุณาทรงทราบฝ่าละอองธุลีพระบาทแล้ว พระราชทานพระบรมราชานุญาตตามที่ขอพระมหากรุณา (เอกสารแนบ)

ในการนี้ปลัดกระทรวงคมนาคมได้สั่งการท้ายหนังสือดังกล่าวให้ รฟม. เพื่อทราบและดำเนินการต่อไปด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ แจ้งพนักงานในสังกัดทราบ และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

[redacted]
(นางสาวสิริธิดา ธรรมกุล)
ผอ.สผว. 4/12/62

สำเนาเรียน ผวก.

ปกค. 7453 วันที่ 27 พ.ย. 62 เวลา 13:50

รวค. อัศ๙๕ วันที่ ๒๖ พ.ย. ๖๒ เวลา ๑๗.๐๖

สำนักงานรัฐมนตรี กระทรวงคมนาคม เลขรับ 9006 วันที่ 19 พ.ย. 62 เวลา

กระทรวงคมนาคม เลขรับ 24209 วันที่ 19 พ.ย. 62 เวลา 14:42 น.

ที่ นร ๐๕๐๘/ท ๗๓๙๑

กค 5433 / 26 พ.ย. 62 / ท.14

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐
วท. 2830/28 พ.ย. 62/17.10

๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๒

เรื่อง พระราชทานพระบรมราชานุญาตใช้ชื่อ “เฉลิมรัชมงคล” เป็นชื่อเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน) ส่วนต่อขยาย

① เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๑/๘๖๙๑ ลงวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๒

ตามที่ขอให้นำความกราบบังคมทูลพระกรุณาทรงทราบฝ่าละอองธุลีพระบาทขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตใช้ชื่อ “เฉลิมรัชมงคล” เป็นชื่อเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน) ส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค และบางซื่อ-ท่าพระ เพื่อให้เส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน) มีชื่อพระราชทานชื่อเดียวกันตลอดทั้งสาย ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ขอให้ราชเลขานุการในพระองค์พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวดำเนินการต่อไปแล้ว และบัดนี้ กองกิจการในพระองค์ ๙๐๔ สำนักงานราชเลขานุการในพระองค์ ฯ แจ้งว่า ได้นำความกราบบังคมทูลพระกรุณาทรงทราบฝ่าละอองธุลีพระบาทแล้ว พระราชทานพระบรมราชานุญาตตามที่ขอพระมหากรุณา

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

[redacted]
(นายปัญญาพล ศรีแสงแก้ว)
รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

② สำเนาถูกต้อง ส่ง รฟม.
[redacted]
(นางสาวชยารัตน์ หนองยาง)
นักจัดการงานทั่วไปชำนาญการ
๒๙ พ.ย. ๖๒

③ เรียน ผวก.รฟม. และ ผคก. (สมคร)
- เพื่อทราบและดำเนินการต่อไปด้วย

[redacted]
(นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ)
ปลัดกระทรวงคมนาคม
๒๙ พ.ย. ๖๒

[redacted]
(นายปริยะ เวสสบุตร)
ผู้อำนวยการกองกลาง

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

ภาคผนวกที่ 1-6

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. คุณภาพอากาศ ทำการตรวจวัดคุณภาพอากาศในปัจจุบันบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ จำนวน 7 สถานี โดยตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด สรุปได้ดังนี้ (1) ความเข้มข้นของฝุ่นรวม (TSP) ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 0.069-0.300 มก./ลบ.ม. (2) ปริมาณความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10) ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 0.022-0.113 มก./ลบ.ม. (3) ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 0.120-8.220 ส่วนในล้านส่วน (4) ความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 0.002-0.065 ส่วนในล้านส่วน พบว่า ทั้ง 7 สถานี มีค่าต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547)	**<u>ระยะก่อสร้าง</u>** ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างโครงการฯ จะมาจากกิจกรรมในพื้นที่ก่อสร้าง (On-Site) และกิจกรรมนอกพื้นที่ก่อสร้าง (Off-Site) กิจกรรมในพื้นที่ก่อสร้างที่ก่อให้เกิดผลกระทบ ได้แก่ การรื้อถอนสิ่งก่อสร้างต่างๆ เพื่อปรับพื้นที่ การขุดดิน การเคลื่อนย้ายวัสดุก่อสร้าง งานคอนกรีต และไอเสียจากเครื่องจักรต่างๆ กิจกรรมนอกพื้นที่ก่อสร้าง ได้แก่ ฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นจากการวิ่งของรถบรรทุกที่วิ่งเข้าออกโครงการฯ การก่อสร้างโครงการฯ เป็นการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้ายกระดับ ซึ่งประกอบด้วยกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ การรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างต่างๆ และการเก็บกวาดซากของสิ่งก่อสร้าง การปรับพื้นที่ การขุดเจาะ และการก่อสร้างสถานี ซึ่งผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศจะเกิดขึ้นตลอดแนวการก่อสร้างแหล่งกำเนิดฝุ่นที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้าง ได้แก่ (1) การรื้อถอนและการเก็บซากสิ่งก่อสร้างรวมทั้งการเคลื่อนย้ายซากสิ่งก่อสร้างด้วยรถบรรทุก (2) การปรับพื้นที่ ได้แก่ การเคลื่อนย้ายอุปกรณ์ต่างๆ การเกลี่ยดินและการบดอัดดินโดยรถแทรคเตอร์ การขนดินและการเทดินโดยรถบรรทุก (3) การจราจรในพื้นที่ก่อสร้างรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	(1) ต้องผนวกข้อบัญญัติ กทม. เกี่ยวกับการก่อสร้างรวมทั้งแนวทางควบคุมฝุ่นจากการก่อสร้างของกรมควบคุมมลพิษเข้าเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาก่อสร้าง (2) กิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ การเปิดหน้าดิน การรื้อถอนอาคาร การกองวัสดุ การขุดเจาะ และการผสมคอนกรีตจะต้องกระทำภายในพื้นที่ที่มีรั้วทึบสูงอย่างน้อย 2 เมตร กั้นโดยรอบ (3) จัดให้มีสิ่งรองรับวัสดุ ซึ่งอาจตกหล่นจากการก่อสร้างที่ระดับเหนือพื้นดิน เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของวัสดุดังกล่าว (4) ฉีดพรมน้ำอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง บนพื้นที่ที่มีการเปิดหน้าดิน กองดิน กองทราย เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่น (5) จัดให้มีสิ่งปกคลุมกองวัสดุที่ก่อให้เกิดฝุ่นภายในพื้นที่โครงการฯ (6) ต้องทำความสะอาดเศษดิน โคลน ทรายที่ตกหล่นอยู่ภายนอกรั้วโครงการฯ โดยสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่น โดยอาจใช้รถล้าง กวาด และดูดฝุ่นช่วยในการทำความสะอาด (7) ให้ล้างทำความสะอาดตัวรถและล้อรถให้ปราศจากเศษดิน โคลน หรือทราย ก่อนนำรถทุกชนิดออกสู่ภายนอกพื้นที่ก่อสร้าง	**(1) <u>ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด</u> :** ประกอบด้วย TSP และ PM-10 สถานีละ 5 วันอย่างต่อเนื่องครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด เป็นประจำทุกๆ 1 เดือน ตลอดระยะก่อสร้าง โดยเริ่มตรวจวัดเมื่อเริ่มการก่อสร้างบริเวณสถานีที่กำหนดให้ตรวจวัดเมื่อสถานีใดสร้างเสร็จแล้วให้ยกเลิกการตรวจวัด **(2) <u>สถานี</u> : ทำการตรวจวัดคุณภาพอากาศจำนวน 7 สถานี ประกอบด้วย** ■สถานีที่ 1 : โรงพยาบาลบางโพ ■สถานีที่ 2 : โรงเรียนพระรามหกเทคโนโลยี ■สถานีที่ 3 : สำนักงานเขตบางพลัด ■สถานีที่ 4 : ตลาดนัดรถยนต์บุญส่ง บีบีเอ็มเซอร์วิส (สี่แยกบางพลัด) ■สถานีที่ 5 : วัดใหม่ยายแป้น ■สถานีที่ 6 : วัดโพธิ์เรียง ■สถานีที่ 7 : วัดท่าพระ **(3) <u>หน่วยงานที่รับผิดชอบ</u>:** บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) **(4) <u>งบประมาณ</u>:** สถานีละประมาณ 25,000 บาท หรือรวมเป็นเงิน 175,000 บาท/ครั้ง

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	(4) พื้นที่ที่มีการผสมปูน จะทำให้เกิดฝุ่นที่เกิดจากเครื่องผสมปูนและการเคลื่อนย้ายปูน (5) ไอเสียจากอุปกรณ์และเครื่องจักรในการก่อสร้างที่มีการปล่อยไอเสียจากเครื่องยนต์ดีเซลของเครื่องจักรซึ่งส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากขาดการบำรุงรักษา ฝุ่นที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างส่วนใหญ่เป็นฝุ่นขนาดใหญ่ และจะตกอยู่บริเวณแหล่งกำเนิด อย่างไรก็ตามยังมีฝุ่นที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพในระดับสูงผสมอยู่ด้วย ได้แก่ ฝุ่นที่มีขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10) ซึ่งฟุ้งกระจายได้ไกลจากอิทธิพลของลม	(8) หากมีการเปิดผิวถนนนอกพื้นที่ก่อสร้างต้องทำการซ่อมแซมด้วยคอนกรีตหรือแอสฟัลท์ให้แล้วเสร็จก่อนเวลา 05.00 น. ของวันรุ่งขึ้น เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นจากยวดยานพาหนะที่ผ่านไป-มา (9) การก่อสร้างบนพื้นที่ถนนปัจจุบันจะต้องทำการล้างทำความสะอาดถนนในช่วงกลางคืนอย่างน้อยสัปดาห์ละ 4 ครั้ง หรือเมื่อถนนสกปรก (10) ต้องขนย้ายขยะหรือเศษวัสดุจากการก่อสร้างออกจากพื้นที่อย่างน้อยทุก 2 วัน (11) จัดหาหน้ากากกันฝุ่นให้แก่คนงานที่ทำการเปิดหน้าดิน รื้อถอนอาคาร ขุดเจาะ และผสมคอนกรีต (12) สำหรับการก่อสร้างบนทางเท้าในช่วงฤดูฝนจะต้องมีการป้องกันการชะล้างตะกอนดินจากทางเท้าลงสู่ร่องระบายน้ำ ซึ่งน้ำบนทางเท้าและถนนจะต้องระบายได้หมดทันทีที่ฝนหยุดตก ต้องเก็บกวาดตะกอนที่เหลืออยู่บนถนนให้หมด นอกจากนี้ ต้องจัดทำทางเดินชั่วคราวให้แก่คนเดินเท้า (13) ปิดคลุมรถที่ใช้ขนส่งวัสดุก่อสร้าง ดิน ฯลฯ ด้วยผ้าใบ เพื่อกันวัสดุตกหล่นและการฟุ้งกระจายของฝุ่น (14) ตรวจสอบสภาพยานพาหนะและเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ (15) กำหนดความเร็วของรถในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ให้เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ระยะดำเนินการ ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศที่เกิดจากโครงการฯ ขึ้นอยู่กับการออกแบบการทำงานของระบบการขนส่งโดยรถไฟฟ้าและโครงสร้างของสถานีและทางวิ่ง ทำให้ขัดขวางการระบายมลสารบนถนนที่อยู่ใต้โครงสร้าง จากการประเมินผลกระทบโดยใช้แบบจำลอง CALINE 4 คำนวณหาค่าระดับความเข้มข้นของมลสารของ TSP, CO และ NO_2 เปรียบเทียบกรณีเมื่อมีโครงการฯ และไม่มีโครงการฯ พบว่า ทั้งสองกรณีมีระดับความเข้มข้นของมลสารอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยใช้ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) และเมื่อเปรียบเทียบกรณีมีโครงการฯ กับกรณีไม่มีโครงการฯ พบว่า กรณีเมื่อมีโครงการฯ จะมีมลสารสูงกว่ากรณีไม่มีโครงการฯ ในทุกดัชนี แม้ว่าการดำเนินโครงการฯ จะทำให้ปริมาณมลพิษใต้สถานีสูงขึ้น แต่ปริมาณมลสารที่เพิ่มขึ้นก็ยังต่ำกว่าค่ามาตรฐานที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพมาก นอกจากนี้ ในระยะยาวจะทำให้ปริมาณรถบนท้องถนนลดลง เนื่องจากคนจะมีการเปลี่ยนพฤติกรรมมาใช้ระบบขนส่งมวลชนประเภทรางมากขึ้น ซึ่งจะทำให้มีปริมาณรถบนถนนน้อยลง ซึ่งมลพิษทางอากาศในระยะเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าจะน้อยลงในที่สุด	(1) รฟม. ประสานกับ กทม. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการซ่อมบำรุงทาง และรักษาความสะอาดบนถนนบริเวณใต้แนวสายทางของโครงการฯ โดยเฉพาะใต้พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าโดยจัดให้มีการใช้รถดูดฝุ่นที่มีประสิทธิภาพในการดูดฝุ่นออกจากถนน (2) รฟม. ต้องประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่เพื่อลดความคับคั่งของการจราจรในพื้นที่โครงการฯ โดยเฉพาะพื้นที่ใต้สถานีรถไฟฟ้ายกระดับ	(1) **ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด** : ประกอบด้วย TSP, PM-10, CO และ NO_2 ดำเนินการติดตามตรวจสอบเป็นประจำทุกๆ 3 เดือน สถานีละ 5 วัน อย่างต่อเนื่องครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด ตลอดระยะดำเนินการ (2) **สถานี**: ทำการตรวจสอบคุณภาพอากาศ จำนวน 3 สถานี คือ ■ สถานีที่ 1 : โรงพยาบาลบางโพ ■ สถานีที่ 2 : โรงเรียนพระรามหกเทคโนโลยี ■ สถานีที่ 3 : วัดใหม่ยายแป้น (3) **หน่วยงานที่รับผิดชอบ**: การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) หรือผู้เดินรถ (4) **งบประมาณ**: สถานีละประมาณ 80,000 บาท หรือรวมเป็นเงิน 240,000 บาท/ครั้ง

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. เสียง ทำการตรวจวัดเสียงในปัจจุบันบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ จำนวน 7 สถานี โดยตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด พบว่า ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) มีค่าอยู่ระหว่าง 57.5-75.3 เดซิเบล (เอ) เมื่อนำผลการตรวจวัดเปรียบเทียบกับมาตรฐานระดับเสียงในบรรยากาศทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) พบว่า (1) ผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย L_{eq} 24 hrs. ที่บริเวณโรงพยาบาลบางโพ สำนักงานเขตบางพลัด วัดใหม่ยายแป้น วัดโพธิ์เรียง และวัดท่าพระ พบว่า มีค่าต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานกำหนดที่ให้ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงไม่เกิน 70.0 เดซิเบล (เอ) ส่วนผลการตรวจวัดที่บริเวณโรงเรียนพระรามหกเทคโนโลยี และตลาดนัดรถยนต์บุญส่ง บีบีเอ็มเซอร์วิส (สี่แยกบางพลัด) พบว่า มีระดับเสียงเฉลี่ย L_{eq} 24 hrs. สูงกว่าเกณฑ์มาตรฐาน (2) ผลการตรวจวัดค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) พบว่า มีค่าอยู่ระหว่าง 61.1-81.6 เดซิเบล (เอ) ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานของ US.EPA และ World Bank ที่ได้เสนอแนะระดับเสียงกลางวัน-กลางคืนที่จะไม่ก่อให้เกิดการรบกวนต่อประชาชนเท่ากับ 55.0 เดซิเบล (เอ) พบว่า	**ระยะก่อสร้าง** แหล่งกำเนิดเสียงรบกวนที่สำคัญในกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการฯ ได้แก่ เสียงที่เกิดจากอุปกรณ์ และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง การขุดเจาะ รวมทั้งเสียงที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างส่วนที่เป็นสถานีด้วย นอกจากนี้ แหล่งกำเนิดเสียงอาจมาจากกิจกรรมอื่นๆ รวมทั้งเสียงจากการจราจรในบริเวณใกล้เคียง สำหรับเสียงที่เกิดจากการก่อสร้างทางวิ่ง สถานี และโครงสร้างสถานีส่วนใหญ่เกิดจากการทำงานของอุปกรณ์ที่มีการติดตั้งและก่อสร้างบริเวณเกาะกลางถนน ทั้งนี้ระดับเสียงที่เกิดขึ้นอยู่กับเทคนิคและกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ โดยกิจกรรมการหล่อโครงสร้างจะทำให้ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L_{eq}1 hr.) เพิ่มขึ้นประมาณ 2-5 เดซิเบล (เอ) แต่ถ้ามีกิจกรรมการขุดเจาะและการผสมคอนกรีตในพื้นที่ก่อสร้างด้วยจะทำให้ระดับเสียงเพิ่มขึ้นอีกประมาณ 10 เดซิเบล (เอ) ซึ่งอาจทำให้ระดับเสียงที่เกิดขึ้นในพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณใกล้เคียงอยู่ที่ระดับ 85 เดซิเบล (เอ) อย่างไรก็ตาม เนื่องจากเสียงจากการก่อสร้างจะไม่เกิดขึ้นต่อเนื่อง แต่จะเกิดขึ้นเป็นระยะๆ ตามการทำงานของเครื่องจักร จึงคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นจะเป็นความเดือดร้อนรำคาญมากกว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อสุขภาพ	(1) ต้องกำหนดช่วงเวลาที่จะอนุญาตให้มีกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติได้เฉพาะช่วงเวลา 6.00 น. ถึง 20.00 น. และต้องมีการประกาศแจ้งให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ตามเส้นทางทราบล่วงหน้า (2) กำหนดให้คนงานที่ทำงานในพื้นที่ที่มีเสียงดังเกินกว่า 90 เดซิเบล (เอ) สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันหูด้วย เช่น Ear plugs หรือ Ear muffs (3) บริเวณที่ทำการเปิดหน้าดิน รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้าง กองวัสดุ อุปกรณ์ขุดเจาะ ผสมคอนกรีต ต้องทำรั้วทึบรอบบริเวณที่ก่อสร้าง ความสูงจากพื้นดินต้องไม่น้อยกว่า 2.0 เมตร ทั้งนี้ สำหรับพื้นที่ก่อสร้างบริเวณ P-BN13-41L, P-BN14-03R, P-BN14-05R และ P-BN14-09R ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติม ต้องติดตั้งกำแพงกันเสียงสูงไม่น้อยกว่า 2.0 เมตร โดยมีรูปแบบของกำแพงกันเสียงในระยะก่อสร้างดังรูปที่ 1 ถึง 5 (4) กิจกรรมใดๆ ที่ผิดปกติ/ไม่เป็นไปตามกำหนดการซึ่งอาจทำให้เกิดเสียงดังเกินกว่าระดับที่ยอมรับได้ จะต้องแจ้งเป็นระยะๆ ให้กับสาธารณชนทราบล่วงหน้า โดยเฉพาะชุมชน ตลอดแนวถนนจรัญสนิทวงศ์ และถนนประชาราษฎร์สาย 2 (5) ติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบ Absorption ที่มีความสูง 1 เมตร จำนวน 8 จุด ซึ่งใช้วัสดุ Aluminium Cladding หนา 2 มิลลิเมตร และภายในมี Rockwool หนา 100 มิลลิเมตร เพื่อดูดซับเสียงและลดผลกระทบ	(1) **ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด** : ประกอบด้วย L_{eq} 1 hr., L_{eq} 24 hrs., L_{max}, L_{90} และ L_{dn} สถานีละ 5 วันต่อเนื่องครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด เป็นประจำทุกๆ 2 เดือน ตลอดระยะก่อสร้าง โดยตรวจวัดเมื่อเริ่มการก่อสร้างบริเวณสถานีที่กำหนดให้ตรวจวัดเมื่อสถานีใดสร้างเสร็จแล้วให้ยกเลิกการตรวจวัด (2) **สถานี** : ทำการตรวจวัดคุณภาพอากาศ จำนวน 7 สถานี ประกอบด้วย ■สถานีที่ 1 : โรงพยาบาลบางโพ ■สถานีที่ 2 : โรงเรียนพระรามหกเทคโนโลยี ■สถานีที่ 3 : สำนักงานเขตบางพลัด ■สถานีที่ 4 : ตลาดนัดรถยนต์บุญส่งบีบีเอ็มเซอร์วิส (สี่แยกบางพลัด) ■สถานีที่ 5 : วัดใหม่ยายแป้น ■สถานีที่ 6 : วัดโพธิ์เรียง ■สถานีที่ 7 : วัดท่าพระ (3) **หน่วยงานที่รับผิดชอบ** : บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) (4) **งบประมาณ** : สถานีละประมาณ 10,000 บาท หรือรวมเป็นเงิน 70,000 บาท/ครั้ง

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ระดับเสียงที่ตรวจวัดได้มีค่าสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดทุกสถานี (3) ผลการตรวจวัดระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) พบว่ามีค่าอยู่ระหว่าง 88.7-106.8 เดซิเบล (เอ) ซึ่งเมื่อนำผลการตรวจวัดเปรียบเทียบกับมาตรฐานระดับเสียงในบรรยากาศทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) ซึ่งกำหนดให้ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115.0 เดซิเบล (เอ) พบว่าระดับเสียงที่ตรวจวัดได้ต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานทุกสถานี (4) ผลการตรวจวัดระดับเสียงต่ำสุด (L_{min}) ทั้ง 7 สถานีตรวจวัด พบว่า มีค่าอยู่ระหว่าง 41.5 -57.1 เดซิเบล (เอ) ซึ่งยังไม่มีเกณฑ์มาตรฐานกำหนด		ด้านเสียงจากรถไฟฟ้ายกระดับในขณะที่รถไฟฟ้าวิ่งในระยะดำเนินการ ดังนี้ 5.1) บริเวณโรงพยาบาลบางโพ กม. 1+950 ถึง กม. 2+075 ความยาวประมาณ 125 เมตร 5.2) บริเวณโรงพยาบาลยันฮี กม. 3+716.641 ถึง กม. 3+746.641 ความยาวประมาณ 30 เมตร 5.3) บริเวณโรงเรียนบูรณะวิทย์ กม. 5+400 ถึง กม. 5+470 ความยาวประมาณ 70 เมตร 5.4) บริเวณโรงเรียนสตรีบูรณะวิทย์ กม. 5+400 ถึงกม. 5+475 ความยาวประมาณ 75 เมตร 5.5) บริเวณโรงเรียนพิมลวิทย์ กม. 6+075 ถึง กม. 6+143 ความยาวประมาณ 68 เมตร 5.6) บริเวณวัดใหม่ยายแป้น กม. 9+270 ถึง กม. 9+330 ความยาวประมาณ 60 เมตร 5.7) บริเวณโรงเรียนวัดโพธิ์เรียง กม. 11+850 ถึง กม. 11+900 ความยาวประมาณ 50 เมตร 5.8) บริเวณโรงเรียนวัดท่าพระ กม. 13+000 ถึง กม. 13+100 ความยาวประมาณ 100 เมตร รวมความยาวของกำแพงกันเสียงที่ทำการติดตั้งทั้งสิ้นประมาณ 578 เมตร คิดเป็นค่าใช้จ่ายในการติดตั้งกำแพงกันเสียงทั้งสิ้นประมาณ 5,780,000 บาท โดยมีรูปแบบของกำแพงกันเสียงสูง 1 เมตร เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงสำหรับระยะดำเนินการ ดังรูปที่ 6	

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		(6) ติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบ Absorption ความสูง 2 เมตร ซึ่งใช้วัสดุ Aluminium Cladding หนา 2 มิลลิเมตร และภายในมี Rockwool หนา 100 มิลลิเมตร เพื่อดูดซับเสียง โดยทำการติดตั้งตลอดแนวทางโค้งทั้ง 2 ด้าน ของรางรถไฟฟ้ายกระดับที่จุดเลี้ยวโค้งบริเวณริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาถึงซอยจรัญสนิทวงศ์ 94 ซึ่งเป็นที่ตั้ง ร.ร.พระรามหกเทคโนโลยี กม. 3+100 ถึง กม. 3+300 โดยมีความยาวของโค้งรัศมีแคบประมาณ 200 เมตร เสียงล้อรถเสียดสีกับรางจะมีมากกว่าปกติ คิดเป็นค่าใช้จ่ายในการติดตั้งกำแพงกันเสียงทั้งสิ้นประมาณ 8,000,000 บาท โดยมีรูปแบบของกำแพงกันเสียงสูง 2 เมตร เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงสำหรับระยะดำเนินการ ดังรูปที่ 7	
	<u>ระยะดำเนินการ</u> สำหรับผลกระทบระดับเสียงมีแหล่งกำเนิด 2 แหล่ง คือ เสียงจากตัวรถไฟฟ้าและเสียงจากการจราจร ในขณะที่รถไฟฟ้าวิ่งอยู่แหล่งกำเนิดเสียงจะเกิดจากการสัมผัสกันของล้อรถกับตัวรางรถไฟฟ้า และเมื่อรถไฟฟ้าหยุดในแต่ละสถานี เสียงที่เกิดขึ้นจะมาจากตัวมอเตอร์ไฟฟ้าและระบบทำความเย็นของรถไฟฟ้า โดยรถไฟฟ้าถูกออกแบบให้มีระดับเสียงขณะวิ่งดังไม่เกิน 80 เดซิเบล (เอ) เมื่อตรวจวัดระดับเสียงที่ระยะ 25 เมตร จากตัวรางรถไฟฟ้า และที่ความสูง 1.5 เมตร จากระดับของตัวรถไฟฟ้า แต่ในขณะที่รถไฟฟ้ามีการเลี้ยวหรือวิ่งผ่านช่วงที่รางรถไฟฟ้ามีความโค้งจะทำให้เกิดระดับเสียงที่	(1) ต้องทำการดูแลรักษาระบบรถไฟฟ้าให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ เพื่อป้องกันเสียงดังจากการเสียดทานของรถกับรางรถไฟฟ้า (2) ตรวจสอบซ่อมบำรุงรางรถไฟฟ้าอย่างสม่ำเสมอ (3) รักษาระยะห่างของรถไฟฟ้าให้มีระยะตามที่ออกแบบ (4) ต้องทำการดูแลรักษากำแพงกันเสียงที่ได้ดำเนินการติดตั้งแล้วตั้งแต่ในระยะก่อสร้างให้มีสภาพดีอยู่เสมอ	(1) <u>ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด</u> : ประกอบด้วย L_{eq} 1 hr., L_{eq} 24 hrs., L_{max}, L_{90} และ L_{dn} ภายหลังจากเปิดดำเนินการโครงการฯ เป็นประจำทุกๆ 6 เดือน สถานีละ 5 วัน ต่อเนื่องครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด ตลอดระยะดำเนินการ (2) <u>สถานี</u> : ทำการตรวจวัดคุณภาพอากาศ จำนวน 3 สถานี ประกอบด้วย ■สถานีที่ 1 : โรงพยาบาลบางโพ ■สถานีที่ 2 : โรงเรียนพระรามหกเทคโนโลยี ■สถานีที่ 3: วัดใหม่ยายแป้น

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	สูงขึ้นกว่าปกติ บริเวณที่อาจได้รับผลกระทบจากรถไฟฟ้ายกระดับของโครงการฯ ที่เกิดจากระดับเสียงที่เพิ่มขึ้นเมื่อรถไฟฟ้ามีการเลี้ยว ได้แก่ (1) บริเวณทางโค้งช่วงระหว่างสถานีบางโพกับสถานีบางอ้อ (Curve radius ประมาณ 300 เมตร) (2) บริเวณทางโค้งช่วงระหว่างสถานีบางกอกน้อยกับสถานีพรานนก บนถนนบางกอกน้อย-ตลิ่งชัน (Curve radius ประมาณ 250 เมตร) สำหรับทางโค้งที่มีผลทำให้ระดับเสียงเพิ่มขึ้นประมาณ 3 เดซิเบล (เอ) ได้แก่ ช่วงระหว่างสถานีบางโพกับสถานีบางอ้อ ในส่วนของบริเวณที่มีการปรับเพิ่มระดับเสียงสูงสุด (ประมาณ 8 เดซิเบล (เอ)) ได้แก่ บริเวณทางโค้งระหว่างสถานีบางกอกน้อยกับสถานีพรานนก		(3) <u>หน่วยงานที่รับผิดชอบ</u>: การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) หรือผู้เดินรถ (4) <u>งบประมาณ</u>: สถานีละประมาณ 10,000 บาท หรือรวมเป็นเงิน 30,000 บาท/ครั้ง
3. ความสั่นสะเทือน ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนจำนวน 7 สถานี เป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่องครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด พบว่า ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดของพื้นดิน (Peak Particle Velocity, PPV) ทุกสถานีที่เกิดจากความสั่นสะเทือนจากการจราจรบนถนนพบว่า มีค่าไม่เกิน 2 มม./วินาที ที่ทุกๆ ความถี่ของการสั่นสะเทือน ซึ่งมีค่าต่ำกว่ามาตรฐาน DIN 4150 ที่กำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่มีผลต่อโครงสร้างเท่ากับ 5 มม./วินาที	<u>ระยะก่อสร้าง</u> กิจกรรมการก่อสร้างเป็นแบบยกระดับตลอดแนวเส้นทาง สถานที่สำคัญทั้งโรงเรียน วัด และชุมชนมีระยะห่างจากโครงการฯ ใกล้เคียงที่สุด 10 เมตรเนื่องจากการลงเสาเข็มฐานรากของสถานี และโครงสร้างยกระดับใช้วิธีแบบเข็มเจาะ ซึ่งก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนในระดับต่ำ โดยมีค่าไม่เกิน 2 มม./วินาที จึงไม่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนที่มีผลกระทบต่อสุขภาพของผู้ที่อาศัยในบริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่ก่อสร้าง และไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารในบริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่ก่อสร้างเช่นเดียวกันตลอดแนวเส้นทางของโครงการฯ	(1) ในการก่อสร้างบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องปฏิบัติตามมติคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ 5/2539 เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม พ.ศ.2539 เรื่อง "มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการก่อสร้างโครงการคมนาคมขนส่งทางบกบนถนนปัจจุบันหรือผ่านชุมชน" (2) ก่อนการก่อสร้างในบริเวณที่คาดว่าอาจได้รับผลกระทบจากความสั่นสะเทือน ผู้รับเหมาต้องนำเสนอมาตรการป้องกันผลกระทบที่เหมาะสม และแนวทางการควบคุมตรวจสอบการดำเนินการ	(1) <u>ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด</u> : ประกอบด้วย ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) และความถี่ (Frequency) สถานีละ 5 วัน ต่อเนื่องครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด ทุกๆ 2 เดือน ตลอดระยะก่อสร้าง โดยตรวจวัดขณะทำการก่อสร้างใกล้กับสถานีดังกล่าวข้างต้น เมื่อบริเวณสถานีใดก่อสร้างเสร็จแล้วให้ยกเลิกการตรวจวัด (2) <u>สถานี</u> : ทำการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนจำนวน 7 สถานี คือ

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ดังนั้น สรุปได้ว่าทั้ง 7 สถานีที่ตรวจวัดมีระดับความสั่นสะเทือนส่วนใหญ่อยู่ในระดับที่ 2 ถึง 3 ซึ่งจะรู้สึกความสั่นสะเทือนเพียงเล็กน้อยและไม่มีผลกระทบต่อโครงสร้างของอาคารแต่อย่างใด		ตามมาตรการ โดยเฉพาะบริเวณที่มีอาคารโบราณสถานหรือศาสนสถานอยู่ใกล้แนวเส้นทางการก่อสร้าง (3) กิจกรรมการเจาะเสาเข็ม กดฝังแผ่นกำแพงกันดิน เปิดผิวหน้าดินด้วยเครื่องจักรขนาดใหญ่ รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้างเดิม ต้องทำภายในรั้วทึบสูงอย่างน้อย 2 เมตร และห่างจากสิ่งปลูกสร้างหรืออาคารไม่น้อยกว่า 15 เมตร สำหรับอาคารทั่วไป และไม่ควรน้อยกว่า 50 เมตร สำหรับโบราณสถานหรือสิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ ในกรณีที่มีความจำเป็นจะต้องทำการก่อสร้างในระยะห่างที่น้อยกว่าระยะทางข้างต้น ต้องใช้อุปกรณ์ที่ให้กำเนิดแรงหรือพลังงานน้อยกว่าปกติ เลือกใช้งานอุปกรณ์ซึ่งทำงานในช่วงความถี่ที่สูงขึ้น หรือเปลี่ยนไปใช้เทคนิคการก่อสร้างที่มีความสั่นสะเทือนต่ำกว่า เช่น ใช้เสาเข็มแบบเจาะแทนเสาเข็มแบบตอก การก่อสร้างที่อาจมีความเสี่ยงต่อการสร้างความเสียหายแก่สิ่งปลูกสร้าง ซึ่งเสี่ยงได้ลำบากต้องมีการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นจริงที่สิ่งปลูกสร้างนั้นแล้วเปรียบเทียบกับค่าที่ยอมให้ตามมาตรฐานก่อน (ควรเลือกใช้มาตรฐาน DIN 4150 หรือมาตรฐานที่เข้มงวดกว่า) (4) กิจกรรมการก่อสร้างเกี่ยวกับการกองวัสดุ ขนย้ายวัสดุ ผสมคอนกรีต หรือกิจกรรมการก่อสร้างอื่นทั่วไปที่สร้างความสั่นสะเทือนน้อยกว่ากิจกรรมการก่อสร้างที่ต้องมีการตอกเสาเข็ม กดฝังแผ่นกำแพงกันดิน เปิดผิวหน้าดินด้วยเครื่องจักรขนาดใหญ่ รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้างเดิม โดยทั่วไปต้องอยู่ห่างจากสิ่งปลูกสร้าง	▪ สถานีที่ 1 : โรงพยาบาลบางโพ ▪ สถานีที่ 2 : โรงเรียนพระรามหกเทคโนโลยี ▪ สถานีที่ 3 : สำนักงานเขตบางพลัด ▪ สถานีที่ 4 : ตลาดนัดรถยนต์บุญส่ง บีบีเอ็มเซอร์วิส (สี่แยกบางพลัด) ▪ สถานีที่ 5 : วัดใหม่ยายแป้น ▪ สถานีที่ 6 : วัดโพธิ์เรียง ▪ สถานีที่ 7 : วัดท่าพระ (3) <u>หน่วยงานที่รับผิดชอบ</u>: บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) (4) <u>งบประมาณ</u>: สถานีละประมาณ 40,000 บาท/หรือรวมเป็นเงิน 280,000 บาท/ครั้ง

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		เป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 10 เมตร สำหรับอาคารทั่วไป และไม่น้อยกว่า 15 เมตร สำหรับโบราณสถานหรือสิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ แต่หากกิจกรรมดังกล่าวสร้างความสั่นสะเทือนที่ต่ำกว่าก็สามารถดำเนินกิจกรรมได้ในระยะห่างที่น้อยลง (5) การขนส่งวัสดุก่อสร้าง การเจาะ การตอกเสาเข็ม การขุดผิวดิน การตอก และการกระแทกหรือกิจกรรมที่สร้างความสั่นสะเทือนสูงต้องทำในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น เพราะจะเกิดการรบกวนต่อประชาชน (6) ในบริเวณหรือตำแหน่งที่อาจได้รับผลกระทบจากความสั่นสะเทือนได้ง่าย เช่น โบราณสถาน วัด โรงพยาบาล และโรงเรียน ถ้าจำเป็นต้องมีกิจกรรมการก่อสร้างใกล้บริเวณหรือตำแหน่งสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว จะต้องลดขนาดของแรงหรือพลังงานที่ใช้ลง เพื่อลดความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น หากไม่สามารถทำได้ต้องทำการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นจริงที่สิ่งปลูกสร้างนั้นแล้วเปรียบเทียบกับค่าที่ยอมให้ตามมาตรฐานก่อน เพื่อเป็นการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น สำหรับการก่อสร้างในบริเวณใกล้กับบริเวณพระราชวัง กำหนดให้มีมาตรการติดตามตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นจริงอย่างต่อเนื่องตลอดการดำเนินงานในบริเวณดังกล่าวว่ามีค่าต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน (7) รถบรรทุกและเครื่องจักรที่เคลื่อนที่ได้ที่ใช้ในการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ให้ใช้เส้นทางที่มี	

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ระยะห่างจากสิ่งปลูกสร้างหรือแหล่งชุมชน และต้องใช้ความเร็วต่ำ (8) ในการก่อสร้างถ้าจำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนารองถนนชั่วคราวจะต้องมีแผ่นยางปูทับก่อนเพื่อป้องกันความสั่นสะเทือนที่อาจจะเกิดขึ้นได้ (9) ในกรณีที่ไม่สามารถเลี่ยงหรือลดระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นได้ หรือระดับความสั่นสะเทือนมีค่าที่สูงกว่าเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในมาตรฐาน จะต้องหาวิธีช่วยลดระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น โดยอาจทำการขุดร่องดิน (Trench) เป็นแนวตัดขวางคลื่นความสั่นสะเทือนที่เคลื่อนที่จากแหล่งกำเนิดสู่จุดรับ ซึ่งสามารถช่วยลดระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นได้ระดับหนึ่ง	
	<u>ระยะดำเนินการ</u> จากการทำนายค่าความสั่นสะเทือนของโครงการฯ ณ สถานที่สำคัญบริเวณแนวเส้นทางโครงการฯ ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ที่เสี่ยงต่อผลกระทบจากความสั่นสะเทือนของโครงการฯ มากที่สุด 11 อันดับแรก คือ (1) สถานที่ที่มีระยะห่างจากแนวโครงการฯ ประมาณ 10 เมตร : มี 3 แห่ง คือ โรงเรียนบางโพศึกษา โรงเรียนพระรามหกเทคโนโลยี และตลาดบางพระครูดำรงผล (2) สถานที่ที่มีระยะห่างจากแนวโครงการฯ ประมาณ 15 เมตร : มี 3 แห่ง คือ สนง.ที่ดิน กทม. สาขาบางกอกน้อย สนง.องค์การโทรศัพท์บางพลัด และโรงพยาบาลศรีวิชัย 1 (3) สถานที่ที่มีระยะห่างจากแนวโครงการฯ ประมาณ 20 เมตร : มี 1 แห่ง คือ โรงเรียนอนุบาลแสงจันทร์	กรณีที่คาดว่ามีความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจากการดำเนินการหรือได้รับร้องเรียนเรื่องความสั่นสะเทือน ต้องจัดผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางแก้ไขโดยด่วน	(1) <u>ดัชนีและระยะเวลาที่ทำการตรวจวัด</u> : ประกอบด้วย ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) และความถี่ (Frequency) ดำเนินการตรวจสอบภายหลังจากเปิดดำเนินการเป็นประจำปีละ 2 ครั้ง (ทุกๆ 6 เดือน) โดยทำการตรวจวัด สถานีละ 5 วัน ต่อเนื่องครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด หากผลการตรวจวัดในช่วง 3 ปีแรกไม่เกินมาตรฐาน DIN 4150 ให้ยกเลิกแผนงานการติดตามตรวจสอบด้านความสั่นสะเทือน (2) <u>สถานี</u> : ทำการตรวจวัดคุณภาพอากาศ จำนวน 3 สถานี คือ ■สถานีที่ 1 : โรงพยาบาลบางโพ

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	(4) สถานที่ที่มีระยะห่างจากแนวโครงการฯ ประมาณ 25 เมตร : มี 2 แห่ง คือ โรงเรียนบูรณวิทย์ และตลาดชาติชาย (5) สถานที่ที่มีระยะห่างจากแนวโครงการฯ ประมาณ 30 เมตร : มี 2 แห่ง คือ โรงเรียนบำรุงวิทยาธนบุรี และโรงเรียนศิษย์วัฒนา โดยทำการประมาณระดับความสั่นสะเทือนด้วยความถี่ 5 เฮิรตซ์ พบว่า ที่ระยะทางเท่ากัน พบว่าระดับความสั่นสะเทือนจะลดลง เมื่อความสั่นสะเทือนมีความถี่สูง เนื่องจากคลื่นความสั่นสะเทือนจะมีการแพร่และสลายพลังงานได้รวดเร็วกว่า จึงทำให้ระดับความสั่นสะเทือนมีค่าลดลงอย่างรวดเร็ว จึงทำให้ค่าความสั่นสะเทือนที่ประมาณได้ที่ระยะห่างจากแหล่งกำเนิดมากขึ้นมีค่าต่ำกว่ากรณีที่ระดับความสั่นสะเทือนมีความถี่ต่ำ ส่วนอาคาร สิ่งปลูกสร้าง และโบราณสถานอื่นๆ ที่มีระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการฯ มากกว่าระยะ 30 เมตร พบว่าจะมีระดับความสั่นสะเทือนที่ต่ำกว่า ทั้งนี้ พบว่า ค่าความสั่นสะเทือนสูงสุดที่ทำนายได้มีค่าเท่ากับ 1.674 มม./วินาที โดยมาจากผลรวมของความสั่นสะเทือนจากการขนส่งและจราจรที่มีอยู่เดิม กับความสั่นสะเทือนเนื่องจากโครงการฯ ซึ่งจากเกณฑ์ระดับความสั่นสะเทือนสูงสุดที่ไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้างตามมาตรฐาน DIN 4150 เท่ากับ 3 มม./วินาที		■สถานีที่ 2 : โรงเรียนพระรามหกเทคโนโลยี ■สถานีที่ 3 : วัดใหม่ยายแป้น (3) <u>หน่วยงานที่รับผิดชอบ</u>: การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) หรือผู้เดินรถ (4) <u>งบประมาณ</u>: สถานีละประมาณ 40,000 บาท หรือรวมเป็นเงิน 120,000 บาท/ครั้ง

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ส่วนอาคารและสิ่งปลูกสร้างอื่นๆ เช่น อาคารที่พักอาศัยที่อาจอยู่ใกล้แนวเส้นทางของโครงการฯ นั้นโดยเกณฑ์ตามมาตรฐาน DIN 4150 แล้ว ยอมให้เกิดค่าความสั่นสะเทือนได้ถึงระดับ 5 มม./วินาที ซึ่งจากผลการตรวจวัดที่ได้และการประมาณค่าระดับความสั่นสะเทือนตามสมการคณิตศาสตร์พบว่าระดับความสั่นสะเทือนที่อาจเกิดขึ้นอยู่ต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน ดังนั้นโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ในช่วงนี้จึงไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในด้านความสั่นสะเทือนต่ออาคารและสิ่งปลูกสร้างทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ สำหรับการประเมินผลกระทบที่อาจมีต่อบุคคลหรือชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงกับแนวเส้นทางของโครงการฯ นั้นพบว่าค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในช่วงที่เริ่มรู้สึกได้ ถึงระดับที่สามารถรับรู้ถึงการสั่นสะเทือนได้ชัดเจนอย่างไรก็ดี ไม่พบว่าระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ หรือการเดินรถของโครงการฯ จะสูงจนถึงระดับที่จะเป็นการรบกวนแต่ประการใด		
4. การโยกย้ายและการเวนคืนที่ดิน แนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ลักษณะโครงการเป็นโครงการรถไฟฟ้ายกระดับ ส่วนใหญ่จะอยู่ภายในเขตทางของถนนประชาราษฎร์สาย 2 และถนนจรัญสนิทวงศ์ แต่จะมีบางส่วนของ	<u>ระยะก่อสร้าง</u> กิจกรรมก่อสร้างโครงการฯ แม้ว่าจะดำเนินการไปตามเกาะกลางตามแนวถนนสายหลักส่วนใหญ่จะอยู่ภายในเขตทางของถนนประชาราษฎร์สาย 2 และถนนจรัญสนิทวงศ์ แต่จะมีบางส่วนของแนวเส้นทางอยู่นอกถนน อีกทั้งบางช่วงจะเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้า ดังนั้น จึงต้องมีการโยกย้าย	เนื่องจากแนวเส้นทางบางส่วนของโครงการฯ เป็นช่วงทางโค้ง สถานี และทางขึ้น-ลงที่ผ่านที่ดินเอกชน ทำให้ต้องมีการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน รฟม. จึงควรดำเนินการให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดในด้านการโยกย้ายและชดเชยทรัพย์สินดังนี้	-

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
แนวเส้นทางอยู่นอกถนน อีกทั้งบางช่วงจะเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้า ดังนั้น จึงต้องมีการโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน ซึ่งการประเมินค่าจัดกรรมสิทธิ์ยึดแนวทางจาก "หลักเกณฑ์การกำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ ที่ถูกเวนคืนและจำนวนเงินทดแทนสำหรับโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ของ รฟม." (รายงานประมาณการค่าจัดกรรมสิทธิ์ รายงานฉบับสุดท้ายโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย สัญญา BE-3 ช่วงเตาปูน-ท่าพระ, ฉบับเดือนมิถุนายน 2549) สรุปได้ดังนี้ (1) ค่าชดเชยที่ดิน พบว่า มีพื้นที่ถูกเวนคืนที่ดินรวมทั้งสิ้น 596 แปลง คิดเป็นพื้นที่ 12 ไร่ 66.370 ตารางวา คิดเป็นเงินค่าชดเชยที่ดินที่ปรับเพิ่มขึ้น 20% แล้ว 354,272,940.00 บาท (2) ค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้าง พบว่า มีพื้นที่ถูกเวนคืนสิ่งปลูกสร้าง รวมทั้งสิ้น 659 หลัง คิดเป็นพื้นที่ 146,913.060 ตารางเมตร คิดเป็นเงินค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ปรับเพิ่มขึ้น 25% แล้ว 877,309,309.52 บาท (3) ค่าชดเชยทั้งหมดรวมค่าใช้จ่ายในการอุทธรณ์อีก 7% รวมทั้งสิ้น 1,439,095,317.21 บาท	และเวนคืนที่ดิน ซึ่งการประเมินค่าจัดกรรมสิทธิ์ยึดแนวทางจาก "หลักเกณฑ์การกำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน และจำนวนเงินทดแทนสำหรับโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ของ รฟม." (รายงานประมาณการค่าจัดกรรมสิทธิ์ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยายสัญญา BE-3 ช่วงเตาปูน-ท่าพระ, ฉบับเดือนมิถุนายน 2549) ซึ่งจะมีบริเวณที่มีการก่อสร้างสถานี และบริเวณสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา โดยมีประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงต้องเวนคืนที่ดินรวมทั้งสิ้น 596 แปลง คิดเป็นพื้นที่ 12 ไร่ 66.37 ตารางวา คิดเป็นเงินค่าชดเชยที่ดินที่ปรับเพิ่มขึ้น 20 % แล้ว 354,272,940.00 บาท มีพื้นที่ถูกเวนคืนสิ่งปลูกสร้าง รวมทั้งสิ้น 659 หลัง คิดเป็นพื้นที่ 146,913.06 ตารางเมตร คิดเป็นเงินค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ปรับเพิ่มขึ้น 25 % แล้ว 877,309,309.52 บาท และค่าชดเชยทั้งหมดรวมค่าใช้จ่ายในการอุทธรณ์อีก 7% รวมทั้งสิ้น 1,439,095,317.21 บาท ซึ่งส่งผลกระทบในระดับที่ค่อนข้างสูง	(1) ค่าชดเชยที่ดิน : ใช้ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม ปี พ.ศ. 2547-2550 โดยคำนึงถึงราคาซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาด (2) ค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้าง : แบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ ดังนี้ 2.1) สิ่งปลูกสร้างที่รื้อถอนไม่ได้ เช่น บ้าน ตึกแถว อาคารคอนกรีต เป็นต้น กำหนดโดยวิธีสำรวจประมาณราคาข้อเท็จจริงของสิ่งปลูกสร้างที่ตั้งอยู่โดยไม่หักค่าเสื่อมราคา ยกเว้น โรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างที่ทิ้งร้างจนทรุดโทรมให้หักค่าเสื่อมราคาตามอัตราในภาคผนวกท้ายหลักเกณฑ์ของกระทรวงคมนาคม โดยค่าวัสดุก่อสร้าง ค่าแรงงานก่อสร้าง ค่าดำเนินการ กำไรและภาษี ค่าออกแบบและควบคุมงาน ค่าธรรมเนียมอนุญาตปลูกสร้างอาคาร ค่าป้องกันอุบัติภัย ค่าขนย้ายของเครื่องใช้ ค่าทดแทนด้านสาธารณูปโภค ให้ถือราคาในวันที่คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น มีมติกำหนดค่าทดแทนเป็นเกณฑ์ 2.2) สิ่งปลูกสร้างที่รื้อถอนได้ เช่น เพิงไม้ เพิงสังกะสี เป็นต้น กำหนดเป็นค่ารื้อถอน ค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้ และค่าปลูกสร้างใหม่โดยถือราคาในวันที่กำหนดราคา (3) ค่าทดแทนผู้เช่า : แบ่งออกเป็น 4 กรณี ดังนี้ 3.1) กรณีการเช่าที่มีหลักฐานเป็นหนังสือและผู้เช่าได้จ่ายค่าหน้าดิน เงินกินเปล่า เงินค่าเช่าล่วงหน้า หรือเงินอื่นใดในลักษณะเดียวกันให้กับผู้ให้เช่าเป็นการล่วงหน้า	

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		กำหนดค่าทดแทนให้ตามจำนวนเงินที่ผู้เช่าได้จ่ายให้แก่ผู้ให้เช่าเป็นการล่วงหน้าตามส่วนของระยะเวลาการเช่าที่เหลืออยู่รวมกับค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้ค่าทดแทนด้านสาธารณูปโภค 3.2) กรณีการเช่าที่ดินเพื่อปลูกสร้างอาคารและมีข้อสัญญาว่าอาคารที่ปลูกสร้างตกเป็นของเจ้าของที่ดิน กำหนดค่าทดแทนตามสัดส่วนของค่าสิ่งปลูกสร้างในระยะเวลาการเช่าที่เหลืออยู่รวมกับค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้ และค่าทดแทนด้านสาธารณูปโภค 3.3) กรณีการเช่าซื้ออสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน กำหนดค่าเสียหายในส่วนที่ชำระ ค่าเช่าซื้อไปแล้วรวมกับค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้ และค่าทดแทนด้านสาธารณูปโภค 3.4) การเช่ากรณีอื่น ถือตามผลต่างระหว่างอัตราเฉลี่ยต่อเดือนของค่าเช่ารายปีที่ประเมินโดย กทม. ตามพระราชบัญญัติภาษีโรงเรือนและที่ดิน กับอัตราค่าเช่าเฉลี่ยต่อเดือนที่ผู้เช่าต้องชำระตามสัญญาตามสัดส่วนของระยะเวลาการเช่าที่เหลืออยู่ตามสัญญารวมกับค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้และค่าทดแทนด้านสาธาณูปโภค (4) ค่าทดแทนต้นไม้ยืนต้น : แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ 4.1) ประเภทที่ปลูกเพื่อการกสิกรรม กำหนดเป็นค่าต้นพันธุ์ พร้อมค่าใช้จ่ายในการปลูก การดูแลรักษา 4.2) ประเภทที่ไม่ได้ปลูกเพื่อการกสิกรรมโดยถือราคาของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์หรือราคาซื้อขายปกติตามท้องตลาดเป็นเกณฑ์ในการพิจารณา	

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		(5) ค่าทดแทนความเสียหายเนื่องจากต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์ : พิจารณากำหนดในแต่ละกรณีดังนี้ 5.1) กรณีเป็นเจ้าของอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน ซึ่งได้มาโดยการซื้อขาย และมีการจำนองเพื่อนำเงินไปชำระราคาซื้อขาย หากจำนวนเงินค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนดังกล่าวน้อยกว่าราคาซื้อขาย จะนำส่วนที่น้อยกว่าดังกล่าวมากำหนดเป็นค่าทดแทนความเสียหายของกรณีนี้ 5.2) กรณีเป็นผู้อยู่อาศัยหรือประกอบการค้าขายหรือการงานอันชอบด้วยกฎหมายในอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน จะกำหนดค่าขาดรายได้หรือขาดประโยชน์จากอัตราเฉลี่ยของเงินได้สุทธิ หรือกำไรสุทธิตามสัดส่วนของระยะเวลาที่ขาดรายได้หรือขาดประโยชน์ซึ่งจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับ ก) วันที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองส่งมอบสิ่งปลูกสร้างนับแต่วันที่ได้รับเงินค่าเวนคืนในกรณีทำสัญญา ข) วันที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างแล้วเสร็จ นับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งให้รื้อถอน ในกรณีวางเงินค่าทดแทน 5.3) กรณีเป็นผู้ปลูกไม้ยืนต้นเพื่อการกสิกรรมพิจารณาค่าขาดรายได้จากการจำหน่ายผลผลิต ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องใช้อสังหาริมทรัพย์เพื่อประโยชน์ในการดำเนินกิจการการขนส่งมวลชนตามโครงการฯ นี้ โดยไม่จำเป็นต้องให้ได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ จะต้องดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540	

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		(6) กรณีเป็นการกำหนดภาระในอสังหาริมทรัพย์ รฟม. จะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดตามหลักเกณฑ์และประเภทลักษณะการชดเชยทรัพย์สินหลังจากมีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะดำเนินกิจการขนส่งมวลชน ตามมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าวแล้ว และ รฟม. ได้เข้าสำรวจข้อเท็จจริงจัดทำรายละเอียดเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ที่จะถูกกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ เพื่อนำเสนอคณะกรรมการ ซึ่งรัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชกฤษฎีกาแต่งตั้ง เพื่อทำหน้าที่กำหนดจำนวนเงินค่าทดแทนตามมาตรา 25 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว โดยค่าทดแทนดังกล่าวได้กำหนดตามกฎกระทรวงฉบับที่ 2 (พ.ศ.2542) ออกตามความในพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดการอสังหาริมทรัพย์ เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540 ตามข้อ 3 กำหนดเงินค่าทดแทนภาระในอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นให้แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมาย	
	<u>ระยะดำเนินการ</u> เมื่อโครงการฯ ได้เริ่มดำเนินการแล้ว จะไม่มีการเวนคืนที่ดินเพิ่มอีก จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้อยู่อาศัยใกล้เคียงโครงการฯ	-	-
5. การคมนาคมและการขนส่งจราจร ผลการสำรวจปริมาณจราจรในช่วงเวลาต่างๆ แยกตามจุดสำรวจบนถนนสายหลักจำนวน 5 จุด พบว่า มีปริมาณจราจรบนถนนทั้งหมดตามแนว	<u>ระยะก่อสร้าง</u> ผลกระทบด้านคมนาคมที่สำคัญ เนื่องจากพื้นที่ช่วงกลางของถนน จะถูกใช้เป็นพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งจะต้องมีการจัดการเกี่ยวกับช่องทางจราจร และจุดกลับรถ เช่น มีการ	**1) การคมนาคมทางบก :** (1) การจัดการจราจรและเครื่องหมายจราจรบนพื้นที่ก่อสร้าง ต้องมีการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจร ไฟกระพริบ	(1) <u>**ดัชนีและความถี่**</u> : ประกอบด้วย ปริมาณการจราจรต่อวันและอุบัติเหตุจากการจราจรของโครงการฯ โดยดำเนินการ

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
จุดสำรวจประมาณ 1,070,198 คัน/วัน หรือประมาณ 944,231 PCU/วัน โดยจุดสำรวจที่มีปริมาณจราจรสูงสุดทั้งสองทิศทาง คือ จุดสำรวจ MB-2 บนถนนเพชรเกษม ช่วงท่าพระ ประมาณ 110,765 PCU/วัน รองลงมาเป็นจุดสำรวจ MB-5 บนถนนจรัญสนิทวงศ์ ช่วงบางอ้อและจุดสำรวจที่ 4 บนถนนจรัญสนิทวงศ์ ช่วงที่ใกล้กับเขตบางพลัด ซึ่งมีปริมาณจราจร 100,249 และ 96,825 PCU/วัน ตามลำดับ โดยจุดสำรวจที่มีปริมาณจราจรต่ำสุดทั้งสองทิศทาง คือ จุดสำรวจ MB-1 บนถนนเพชรเกษม ช่วงภาษีเจริญ 94,274 PCU/วัน เมื่อพิจารณาปริมาณจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน พบว่า ปริมาณจราจรชั่วโมงเร่งด่วนเช้าและชั่วโมงเร่งด่วนเย็น จะมีปริมาณจราจร 67,370 และ 50,514 PCU/ชั่วโมง ตามลำดับ สำหรับจุดที่มีปริมาณจราจรในชั่วโมงเร่งด่วนเช้าและเร่งด่วนเย็นสูงสุดทั้งสองทิศทาง คือ ที่จุดสำรวจ MB-2 บนถนนเพชรเกษม ช่วงท่าพระ 8,180 และ 6,630 PCU/ ชั่วโมง ตามลำดับ ปริมาณจราจรในชั่วโมงเร่งด่วนเช้ารองลงมาเป็นจุดสำรวจ MB-3 บนถนนจรัญสนิทวงศ์ ช่วงพาณิชย์ธนบุรี 6,671 PCU/ชั่วโมง ส่วนปริมาณจราจรในชั่งโมงเร่งด่วนเย็นเป็นจุดสำรวจ MB-4 บนถนนจรัญสนิทวงศ์ (บางพลัด) 4,933 PCU/ชั่วโมง	ปิดช่องทางการจราจรของถนนที่มีการก่อสร้าง ลดความกว้างของช่องทางจราจร เช่น ถนนประชาราษฎร์สาย 2 และถนนจรัญสนิทวงศ์ เป็นต้น ดังนั้น จะเห็นว่าโครงการฯ ก่อให้เกิดผลกระทบด้านลบต่อการคมนาคมในช่วงระยะก่อสร้างเท่านั้น แต่ระดับของผลกระทบไม่รุนแรงมากนัก เมื่อโครงการฯ ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดดำเนินการได้ จะเป็นการเอื้อประโยชน์ต่อประชาชนเป็นจำนวนมาก อีกทั้งยังทำให้ระบบการจราจรถนนประชาราษฎร์สาย 2 และถนนจรัญสนิทวงศ์คล่องตัวมากขึ้น จากการที่ผู้ใช้รถยนต์ส่วนตัวหันมาใช้ระบบขนส่งเนื่องจากมีความสะดวกและรวดเร็ว จากข้อมูลปริมาณการจราจรในปัจจุบันบนช่วงถนนในพื้นที่ศึกษา โดยคำนวณในกรณีที่เลวร้ายที่สุด (Worst Case) คือกรณีปริมาณจราจรชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-08.00น.) ได้ประเมินค่า V/C Ratio พบว่า ปริมาณการจราจรบนถนนในกรุงเทพมหานครอยู่ในภาวะที่คับคั่งอยู่แล้ว ดังนั้นกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการฯ ไม่ได้มีผลทำให้ค่า V/C Ratio เดิมเปลี่ยนมากนัก นอกจานี้เพื่อหลีกเลี่ยงการเพิ่มปริมาณการจราจรในช่วงที่มีการจราจรหนาแน่น โครงการฯ ได้วางแผนการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ในช่วงเวลากลางคืนเท่านั้น ซึ่งผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับต่ำ	และแสงสว่าง ให้ได้ตามมาตรฐาน รวมถึงต้องมีป้ายประชาสัมพันธ์ ที่ใช้เตือนล่วงหน้าก่อนเข้าถึงพื้นที่ก่อสร้างซึ่งควรติดตั้งที่แยกและราวสะพานลอยเป็นช่วงๆ อย่างน้อย 2 ทางแยก ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง (2) ตำแหน่งการติดตั้งป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณจราจร : ต้องดำเนินการดังนี้ 2.1) ที่ระยะ 1 กม. ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง ควรติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่ามีงานก่อสร้างอยู่ข้างหน้า ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่มีความระมัดระวังมากยิ่งขึ้น 2.2) ที่ระยะ 500 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง ควรติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง และป้ายเตือนลดช่องจราจร เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่าข้างหน้ามีการลดช่องจราจรจาก 3 ช่อง เหลือ 2 ช่อง 2.3) ที่ระยะ 150 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง ควรติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง ป้ายเตือนลดช่องจราจรและป้ายเตือนลดความเร็ว เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะ ทราบว่าข้างหน้ามีการลดช่องจราจรจาก 3 ช่อง เหลือ 2 ช่อง และขับขี่ด้วยความเร็วที่กำหนด 2.4) ที่ระยะ 100 และ 50 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง ควรติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็ว ป้ายนำทางและป้ายระวังคนงานเพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่าควรขับขี่ด้วยความเร็วที่กำหนด และระวังคนงานที่กำลังปฏิบัติงาน	รวบรวมปริมาณจราจรทั้งสถิติและสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่องอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะก่อสร้าง **(2) <u>พื้นที่เป้าหมาย</u> :** บริเวณถนนที่เส้นทางของโครงการฯ ตัดผ่านหรือบริเวณที่ทำการขุดถนนใช้ผิวจราจร ได้แก่ ถนนประชาราษฎร์สาย 2 และถนนจรัญสนิทวงศ์ **(3) <u>หน่วยงานที่รับผิดชอบ</u> :** บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) **(4) <u>งบประมาณ</u> :** ครั้งละประมาณ 10,000 บาท/เดือน โดยงบประมาณจะรวมอยู่ในงบประมาณการก่อสร้างโครงการฯ

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
สำหรับสัดส่วนของยานพาหนะแต่ละประเภทบนทางหลวงบริเวณพื้นที่โครงการฯ พบว่า จะมีความแตกต่างกันตามลักษณะการใช้งานหรือสภาพพื้นที่ของถนนแต่ละสายโดยสัดส่วนของยานพาหนะแต่ละประเภทบนทางหลวงสายต่างๆ ในบริเวณแนวสายทางโครงการฯ ที่ตำแหน่งจุดสำรวจทั้ง 5 จุด คือ ถนนเพชรเกษม (ภาษีเจริญ) ถนนเพชรเกษม (ท่าพระ) ถนนจรัญสนิทวงศ์ (พาณิชยการธนบุรี) ถนนจรัญสนิทวงศ์ (บางพลัด) และถนนจรัญสนิทวงศ์ (บางอ้อ) พบว่า รถยนต์นั่งส่วนบุคคล/ปิคอัพมีปริมาณมากที่สุดที่ถนนเพชรเกษมช่วงท่าพระและช่วงภาษีเจริญ คือ ร้อยละ 49.15 และ 45.12 ตามลำดับ รองลงมาเป็นรถจักรยานยนต์ที่ถนนเพชรเกษม ช่วงท่าพระและช่วงภาษีเจริญ คิดเป็นร้อยละ 26.55 และ 20.34 ตามลำดับ อันดับสาม เป็นรถแท็กซี่พบที่ถนนเพชรเกษม ช่วงภาษีเจริญและช่วงท่าพระ คิดเป็นร้อยละ 16.06 และ 11.57 ตามลำดับ ในขณะที่แนวเส้นทางโครงการฯ มีสัดส่วนของการใช้รถสองแถวต่ำสุดที่ถนนเพชรเกษม ช่วงท่าพระ มีเพียงร้อยละ 0.01 เท่านั้น		2.5) ที่ระยะ 20 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง ควรติดตั้งป้ายนำทางจราจรพร้อมทั้งไฟกระพริบ ซึ่งจัดวางให้ห่างกันดวงละ 3 เมตร ตลอดเขตแนวพื้นที่ก่อสร้าง และกรวยวางไว้ห่างกัน 1 ถึง 2 เมตรตลอดแนวลดช่องจราจร 2.6) แนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็ว กำแพงคอนกรีต และหลอดไฟฟ้า ซึ่งติดตั้งยาวตลอดแนวเส้นทาง 2.7) ที่ระยะ 20 เมตร ก่อนออกจากเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งป้ายสิ้นสุดเขตก่อสร้าง และกรวยเพื่อให้ผู้ขับขี่ทราบว่าสิ้นสุดเขตพื้นที่ก่อสร้าง (3) แนวทางการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง : ต้องดำเนินการดังนี้ 3.1) การจัดการบริเวณพื้นที่ก่อสร้างจำเป็นต้องมีการติดตั้งแผงกั้น กรวย ถังกลม เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ป้ายจราจร แสงสว่าง และไฟกระพริบ สัญญาณธง และป้ายจราจรแขวนสูง เพื่อใช้ในการเตือน (ซึ่งเป็นหน้าที่ของผู้รับเหมาที่จะต้องทำให้ถูกต้องตามมาตรฐานของ สนข. และ กทม.) 3.2) การเบี่ยงช่องจราจรและปิดกั้นการจราจรขณะเข้าและออกจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้เกิดความปลอดภัย และลดความสับสนแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนขณะผ่านบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยต้องมีการจัดให้มีระยะที่สอบเข้าอย่างเพียงพอ ความยาวระหว่าง 40-150 เมตร	

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ขึ้นอยู่กับความเร็วในการขับขี่เพื่อให้การจราจรผ่านบริเวณพื้นที่ก่อสร้างได้โดยสะดวก ไม่ติดขัด และไม่เกิดอุบัติเหตุ 3.3) ต้องจัดให้มีช่องทางการจราจรในถนนหลักอย่างน้อย 2 ช่องจราจรในแต่ละทิศทางในช่วงพื้นที่ก่อสร้าง โดยต้องเสนอขออนุมัติจาก รฟม. เพื่อพิจารณาประสานงานให้มีการปิดการจราจรในช่องจราจรที่ต้องดำเนินงานก่อสร้างเป็นการชั่วคราวเท่าที่จำเป็น 3.4) ส่วนในถนนนอกเมืองที่ใช้ความเร็วสูงในการขับขี่จำเป็นต้องมีการทำทางเบี่ยงบนไหล่ทางหากมีพื้นที่เพียงพอ 3.5) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำแผนงานก่อสร้างเพื่อแสดงการจัดการจราจรบริเวณสถานที่ก่อสร้างเสนอ รฟม. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินงานในสนามไม่น้อยกว่า 30 วัน ต้องมีการนัดประชุมเพื่อขอคำปรึกษากับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจจราจร และหน่วยงานอื่นๆ 3.6) ต้องทำการขุดเจาะเสาเข็มและก่อสร้างฐานรากให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนดด้วยวิธีการก่อสร้างที่มีผลกระทบต่อการจราจรน้อยที่สุดและไม่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่ประชาชนโดยทั่วไป 3.7) ในการก่อสร้างผู้รับเหมาจะต้องหาอุปกรณ์แผงกั้นผ้าใบ หรืออื่นๆ มาปิดกั้นบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อไม่ให้เกิดฝุ่นละอองจากการก่อสร้างไปรบกวนประชาชนที่	

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		พักอาศัย และใช้เส้นทางนั้นรวมถึงต้องทำความสะอาดล้อรถยนต์ทุกคันที่เข้าออกพื้นที่ก่อสร้าง ตามมาตรฐานควบคุมการก่อสร้างของ กทม. 3.8) งานติดตั้งคานสะพานส่วนรับรางจำเป็นต้องมีการปิดการจราจร ทั้งนี้ต้องมีการวางแผนงานก่อสร้างอย่างรัดกุมเพื่อให้สามารถขนส่งวัสดุจากโรงงานและนำมาติดตั้งให้ครบทุกชิ้นส่วนเพื่อหลีกเลี่ยงการกองเก็บชิ้นส่วนไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง สำหรับกรณีที่คานสะพานผ่านทางแยกนั้นจำเป็นต้องปิดกั้นการจราจรทั้งบริเวณแยกเป็นการชั่วคราว แนะนำให้ทำการติดตั้งเฉพาะเวลากลางคืนเท่านั้น โดยจะต้องมีการประชาสัมพันธ์หลังจากได้รับอนุญาตจาก รฟม. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว 3.9) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องแจ้งสถานที่ผลิต วิธีการขนส่ง ขนย้ายและจัดกองเก็บชิ้นส่วนสะพาน รวมถึงสถานที่ทิ้งเศษวัสดุให้ รฟม. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบและขอความเห็นชอบก่อนเริ่มดำเนินงาน เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อการจราจรและก่อความเดือดร้อนรำคาญต่อประชาชนน้อยที่สุด 3.10) ขณะก่อสร้างป้ายรถประจำทางและจุดกลับรถบริเวณพื้นที่ก่อสร้างจำเป็นต้องทำการยกเลิกป้ายและจุดกลับรถชั่วคราว โดยย้ายไปอยู่บริเวณก่อนหรือในพื้นที่เตือนล่วงหน้า 3.11) ตรอก ซอย ที่สามารถใช้เป็นทางลัดทางเลี่ยงต้องมีการปรับปรุงให้สามารถใช้งานได้เป็นอย่างดี และต้องบังคับไม่ให้มีการจอดรถภายในซอยนั้นด้วย	

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		3.12) ต้องมีศูนย์ประชาสัมพันธ์และประสานงานตำรวจจราจร เพื่ออำนวยความสะดวกในพื้นที่ก่อสร้าง รวมถึงประชาสัมพันธ์เรื่องทางลัดทางเลี่ยง วันและเวลาการปิดถนนในเวลากลางคืน และต้องจัดให้มีหัวหน้าศูนย์ที่สามารถตัดสินใจและสั่งการได้อยู่ในพื้นที่ 3.13) ต้องมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ เพื่อแสดงการเตือนล่วงหน้าก่อนเข้าถึงพื้นที่ก่อสร้างซึ่งควรติดตั้งที่แยก และราวสะพานลอยเป็นช่วงๆ อย่างน้อย 2 ทางแยกก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง3.14) การเพิ่มช่องจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน (Reversible Lanes) ในชั่วโมงเร่งด่วนเช้าและเย็นในทิศทางที่มีการจราจรมากกว่าในทิศทางตรงกันข้ามและต้องเพิ่มช่องจราจรในชั่วโมงเร่งด่วนให้สัมพันธ์กับความต้องการในการเดินทาง 3.15) ดำเนินการคืนสภาพผิวจราจรทันทีเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยต้องขออนุมัติจาก รฟม. เพื่อกำหนดวันและเวลา ซึ่งควรดำเนินการล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน (4) แนวทางการจัดการจราจรบนถนนประชาราษฎร์สาย 2 และถนนจรัญสนิทวงศ์ : ต้องดำเนินการดังนี้ 4.1) แนวทางการจัดการจราจรบนถนนประชาราษฎร์สาย 2 : ก) ทำการปิดถนน 2 ช่องจราจร บริเวณกึ่งกลางถนนบริเวณที่มีการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าตลอดช่วงสถานี ลดความกว้างของช่องจราจรเหลือ 3 เมตร และลดความกว้างทางเดินเท้าเหลือ 1.5 เมตร ถ้าจำเป็น	

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ข) เคลื่อนย้ายสาธารณูปโภคต่าง ๆ ออกจากพื้นที่ก่อสร้าง เช่น สะพานลอย สายไฟฟ้า สายโทรศัพท์ เป็นต้น ค) ปิดที่กลับรถบริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถยนต์กับเครื่องจักรและคนงานในพื้นที่ก่อสร้าง ง) นำกำแพงคอนกรีตมาวางเพื่อกันพื้นที่ก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าออกจากเส้นทางการจราจร จ) จัดเตรียมและติดตั้งป้ายสัญลักษณ์ต่างๆ ตามระยะที่ได้กำหนดไว้ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ ฉ) เมื่อก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าเสร็จเรียบร้อยแล้ว จะต้องเหลือพื้นที่ไว้สำหรับเสาตอม่อและกำแพงคอนกรีตจริงๆ 3 เมตร ตลอดช่วงความยาวสถานีรถไฟฟ้า จากนั้นให้มีการปรับพื้นผิวจราจรให้เป็นที่เรียบร้อยและคืนช่องจราจรดังเดิม 4.2) แนวทางในการจัดการจราจรบนถนนจรัญสนิทวงศ์ : ก) ทำการปิดเกาะกลางถนน บริเวณที่มีการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าตลอดช่วงสถานี ลดความกว้างของช่องจราจรเหลือ 3 เมตรและลดความกว้างทางเดินเท้าเหลือ 1.5 เมตร ข) เคลื่อนย้ายสาธารณูปโภคต่าง ๆ ออกจากพื้นที่ก่อสร้าง เช่น สะพานลอย สายไฟฟ้า สายโทรศัพท์ เป็นต้น ค) ปิดที่กลับรถบริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถยนต์กับเครื่องจักรและคนงานในพื้นที่ก่อสร้าง ง) นำกำแพงคอนกรีตมาวางเพื่อกันพื้นที่ก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าออกจากเส้นทางการจราจร	

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		จ) จัดเตรียมและติดตั้งป้ายสัญลักษณ์ต่างๆ ตามระยะที่ได้กำหนดไว้ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ ฉ) เมื่อก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าเสร็จเรียบร้อยแล้ว จะต้องเหลือพื้นที่ไว้สำหรับเสาตอม่อและกำแพงคอนกรีตจริงๆ 3 เมตร ตลอดช่วงความยาวสถานีรถไฟฟ้า จากนั้นให้มีการปรับพื้นผิวจราจรให้เป็นที่เรียบร้อยและคืนช่องจราจรดังเดิม **2) การคมนาคมทางน้ำ :** (1) เพื่อความปลอดภัยแก่การเดินเรือให้ทำแนวทุ่นพร้อมไฟส่องสว่างล้อมรอบบริเวณที่ทำการก่อสร้างฐานรากในแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อแสดงให้เรือที่สัญจรไป-มาทราบ ในระยะที่ปลอดภัย โดยทุ่นที่ใช้จะต้องมองเห็นอย่างชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน ในระยะอย่างน้อย 200 เมตร ก่อนและหลังบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง (2) ประสานงานกับกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี เพื่อแจ้งกำหนดการก่อสร้างและแผนงานเพื่อประชาสัมพันธ์ แก่เรือที่สัญจรไป-มารวมทั้งแจ้งประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงหรือใช้แม่น้ำเจ้าพระยาในการเดินทาง (3) อบรมให้พนักงานขับเรือขนวัสดุก่อสร้างและวัสดุเหลือใช้ขึ้นสู่ฝั่ง ให้มีความระมัดระวังอยู่เสมอ (4) ให้ดำเนินการก่อสร้างในเวลากลางวัน (5) จัดให้มีเรือตรวจการณ์ลุกเฉินบริเวณที่มีการก่อสร้าง	
	<u>ระยะดำเนินการ</u> เนื่องจากระบบขนส่งไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่สร้างขึ้นมีวัตถุประสงค์ในการบรรเทาปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร ดังนั้นโครงการฯ จึงมีผลกระทบในด้านบวกต่อการคมนาคมขนส่ง นอกจากนี้พื้นผิว	**1) การคมนาคมทางบก :** (1) จัดทางข้ามจากฟากหนึ่งไปยังอีกฟากหนึ่งของแนวรถไฟฟ้ายกระดับ (2) จัดให้มีที่กลับรถและป้ายจราจรในจุดที่เหมาะสม	

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	จราจรบริเวณที่ถูกใช้เป็นพื้นที่ก่อสร้างจะกลับคืนสู่สภาพปกติก่อนการก่อสร้างทันทีที่การก่อสร้างแล้วเสร็จโครงการฯ นี้จึงมีผลกระทบในด้านบวก	**2) การคมนาคมทางน้ำ :** ต้องรื้อถอนสิ่งก่อสร้างชั่วคราวต่าง ๆ ในแม่น้ำเจ้าพระยาที่สร้างขึ้นในระหว่างการก่อสร้างออกให้หมดเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อการกีดขวางการเดินเรือ	
6. การกัดเซาะและการตกตะกอน เนื่องจากเป็นช่วงที่มีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา สภาพลำน้ำตั้งแต่พื้นที่บริเวณท่าน้ำบางโพ และทางด้านเหนือจนถึงสะพานพระราม 7 และทางด้านใต้บริเวณท่าเขียวไข่กา พบว่า (1) พื้นที่โครงการฯ ตั้งอยู่บริเวณโค้งน้ำ ความกว้างของลำน้ำ อยู่ระหว่าง 240-260 เมตร (2) ความลึกสูงสุดในแนวร่องน้ำระหว่าง 11-12 เมตร บริเวณพื้นที่ชายฝั่งจะเป็นบ้านเรือนที่อยู่อาศัยเป็นส่วนใหญ่ พื้นที่ตลิ่งมีความลาดชันสูงประมาณ 1:8 ทางด้านทิศตะวันตกของลำน้ำและประมาณ 1:5 ทางด้านทิศตะวันออกของลำน้ำ (3) ความเร็วและทิศทางกระแสน้ำไหลผ่านพื้นที่หน้าตัดลำน้ำบริเวณที่ตั้งโครงการฯ สรุปได้ดังนี้ 3.1) บริเวณกลางร่องน้ำ กระแสน้ำมีความเร็วสูงสุดทั้งกระแสน้ำไหลลงและกระแสน้ำไหลขึ้น โดยมีค่าความเร็วกระแสน้ำสูงสุดจากการตรวจวัด 2.1161 นอต ในทิศ 015 องศา ในทิศไหลขึ้น และ 1.8802 นอต ทิศ 175 องศาในทิศไหลลง ที่ระดับความลึก 2 เมตร ของการตรวจวัดและที่ระดับความลึก 5 เมตร มีค่าความเร็วกระแสน้ำสูงสุดของการตรวจวัด	<u>ระยะก่อสร้าง</u> ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพการไหลของน้ำจะเกิดจากโครงสร้างของตอม่อที่กีดขวางการไหลของกระแสน้ำโดยมีตอม่อทั้งหมด 2 ตอม่อ คิดเป็นพื้นที่หน้าตัดที่จะกีดขวางการไหลของกระแสน้ำเท่ากับ 100 ตร.ม. หรือคิดเป็นร้อยละ 5 ของพื้นที่หน้าตัดลำน้ำทั้งหมด บริเวณโครงการฯ (2,000 ตร.ม.) เมื่อคิดที่ความกว้างลำน้ำเฉลี่ย 260 เมตร ดังนั้นจะเห็นได้ว่าโครงสร้างของตอม่อทั้งหมดจะกีดขวางพื้นที่หน้าตัดในการไหลของน้ำในแม่น้ำน้อยมาก (ร้อยละ 5) โดยภาพรวมจึงกล่าวได้ว่ามีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงของกระแสน้ำอยู่ในระดับต่ำนอกจากนี้จากการจำลองการเปลี่ยนทิศทางและความเร็วของกระแสน้ำหลังจากการก่อสร้างโครงการฯด้วยแบบจำลอง MIKE-21 พบว่าทิศทางการไหลของกระแสน้ำมีการเปลี่ยนแปลงน้อยมาก	(1) กำหนดให้แผนงานก่อสร้างกิจกรรมหนัก โดยเฉพาะในส่วนของการก่อสร้างฐานรากดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง (2) การก่อสร้างฐานราก หากพบว่ามีความเข้มข้นของปริมาณแขวนลอยเพิ่มขึ้นมากกว่าค่าสูงสุดที่ตรวจวัดได้ในธรรมชาติตรงบริเวณร่องน้ำคือ 14.0 มิลลิกรัม/ลิตร จะต้องหยุดการตอกเสาเข็มชั่วคราว และติดม่านดักตะกอนล้อมรอบบริเวณที่การก่อสร้างฐานรากก่อนดำเนินการต่อไปเพื่อควบคุมการฟุ้งกระจายของตะกอน (3) ติดตั้งม่านดักตะกอนล้อมรอบบริเวณที่ทำการขุดลอก ทั้งนี้เพื่อควบคุมการฟุ้งกระจายของตะกอนสู่แม่น้ำ สำหรับม่านดักตะกอนที่ทำการก่อสร้างนั้นให้มีลักษณะเป็นรูปสี่เหลี่ยม เพื่อให้ครอบคลุมบริเวณที่จะขุดลอกตะกอนดินในแต่ละครั้งและสามารถเคลื่อนย้ายได้สะดวก โดยตัวม่านดักตะกอนต้องมีลักษณะเป็นแผ่น Geotextile ยึดเข้ากับโครงถักพร้อมกับทุ่นลอย และใช้คอนกรีตบล็อกถ่วงชายม่าน (4) ติดตั้งตาข่ายรองรับใต้โครงสร้างที่อยู่เหนือพื้นตอนก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (5) ตะกอนดินที่เกิดจากการปรับพื้นที่ตอม่อต้องขนใส่เรือเพื่อนำไปทกตะกอนบนฝั่งบริเวณพื้นที่ที่เหมาะสมและไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อพื้นที่ข้างเคียง	**(1) <u>ดัชนีและความถี่</u> :** ประกอบด้วย สารแขวนลอยและทิศทางกระแสน้ำ โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทุกๆ 1 ชั่วโมง ต่อเนื่อง 7 วัน (7 วันแรกที่เริ่มก่อสร้างฐานราก) โดยจะต้องครอบคลุมช่วงเวลาตั้งแต่ก่อนเริ่มก่อสร้างฐานรากระหว่างการก่อสร้างฐานรากจนถึงก่อนเริ่มก่อสร้างฐานรากในวันถัดไป ในกรณีที่ผลการตรวจวัดแต่ละครั้งพบว่าปริมาณความเข้มข้นของตะกอนแขวนลอยมีค่ามากกว่าค่าสูงสุดที่ตรวจวัดได้ในสภาพธรรมชาติก่อนก่อสร้างฐานรากหรือมากกว่า 14.0 มิลลิกรัม/ลิตร (ค่าสูงสุดที่ตรวจวัดได้บริเวณร่องน้ำในช่วงน้ำลง) ให้หยุดการก่อสร้างฐานรากชั่วคราว และติดตั้งม่านดักตะกอน (Silt Curtain) ล้อมรอบบริเวณพื้นที่ก่อสร้างฐานรากก่อนการดำเนินการต่อไป **(2) <u>สถานีตรวจวัด</u>:** จำนวน 1 สถานี คือ บริเวณก่อสร้างตอม่อสะพานบางโพ **(3) <u>หน่วยงานที่รับผิดชอบ</u>:** บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.7515 นอต ในทิศ 015 องศา ในทิศไหลขึ้น และ 1.8134 นอต ทิศ 175 องศา ในทิศไหลลง 3.2) บริเวณกลางร่องน้ำที่ระดับความลึก 5 เมตร กระแสน้ำมีความเร็วสูงสุดทั้งกระแสน้ำไหลขึ้นและกระแสน้ำที่ไหลลงสูงสุด จากการตรวจวัด 2.0105 นอต ทิศ 045 องศา ในทิศไหลขึ้น และ 1.8296 นอต ทิศ 225 องศา ในทิศไหลลง			(4) <u>งบประมาณ</u>: ครั้งละประมาณ 2,000 บาท/ตอม่อ/ชั่วโมง หรือคิดเป็นจำนวนเงินทั้งหมด 16,000 บาท/ตอม่อ/วัน (คิดในระยะเวลาการทำงาน 8 ชั่วโมง) หรือประมาณ 112,000 บาท/ครั้ง/ตอม่อ จำนวน 3 ตอม่อ คิดเป็นเงิน 336,000 บาท
	<u>ระยะดำเนินการ</u> โครงสร้างตอม่อของโครงการฯ ที่จะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของกระแสน้ำ มีเฉพาะโครงสร้างของตอม่อทั้งหมดที่อยู่ในน้ำ ผลการศึกษาการเปลี่ยนแปลงของกระแสน้ำในบริเวณต่างๆ สรุปได้ดังนี้ (1) ทิศทางการไหลของกระแสน้ำมีการเปลี่ยแปลงน้อย สำหรับความเร็วกระแสน้ำบริเวณโครงการฯ จะเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย (2) บริเวณเหนือน้ำและท้ายน้ำผลการศึกษาพบว่าการเปลี่ยนแปลงของกระแสน้ำเนื่องจากโครงสร้างตอม่อของโครงการฯ จะเกิดขึ้นภายในระยะทางประมาณ 200 เมตร เท่านั้น โดยที่ระยะ 300 เมตร จากโครงการฯ ไปทางด้านเหนือน้ำและท้ายน้ำพบว่า ความเร็วกระแสน้ำเปลี่ยนแปลงน้อยมาก สำหรับบริเวณที่อยู่ติดกับโครงการฯ ในระยะ 100 เมตร ทั้งทางด้านเหนือน้ำและท้ายน้ำ และความเร็วกระแสน้ำบริเวณริมฝั่งจะลดลง (3) บริเวณด้านเหนือน้ำและท้ายน้ำ ซึ่งจะมีความเร็วกระแสน้ำบริเวณฝั่งลดลงหลังจากมีโครงสร้างตอม่อของโครงการฯ จะเป็นประโยชน์ต่อบริเวณพื้นที่ข้างเคียงที่จะช่วยลดความรุนแรงของการกัดเซาะชายฝั่ง โดยเฉพาะบริเวณที่อยู่ติดกับโครงสร้างของโครงการฯ ในระยะประมาณ 100 เมตร ทั้งทางด้านเหนือและท้ายน้ำ	ติดตั้งบรรทัดน้ำบริเวณใกล้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อให้ทราบข้อมูลระดับน้ำ ความลึกของน้ำ รวมทั้งสำรวจติดตามข้อมูลต่าง ๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้อง	ไม่มีมาตรการการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านตะกอนจากการก่อสร้างตอม่อสะพานบางโพเนื่องจากไม่มีผลกระทบ

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม ผลการสัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถามประกอบการสัมภาษณ์ สรุปได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ยอมรับการก่อสร้างและการดำเนินงานโครงการฯ คิดเป็นร้อยละ 78.3 ความคิดเห็นของหัวหน้าครัวเรือนหรือผู้แทนต่อผลกระทบทางด้านบวกและด้านลบของโครงการฯ คือ ร้อยละ 77.1 ลงความเห็นว่าโครงการฯ จะทำให้การคมนาคมที่สะดวกขึ้นจะช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัดและช่วยลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	<u>ระยะก่อสร้าง</u> (1) ผลกระทบต่อประชาชนที่ถูกเวนคืนที่ดิน : มีพื้นที่ถูกเวนคืน 327 แปลง คิดเป็นครัวเรือนโดยประมาณ 397 ครัวเรือน ซึ่งผู้ถูกเวนคืนนอกจากกลุ่มราษฎรจะได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายแล้วยังจะมีผลกระทบอื่นๆ ตามมาอีกจากการดำเนินโครงการฯ คือ 1.1) ผลกระทบด้านการประกอบอาชีพ : คาดว่าจะได้รับผลกระทบด้านการประกอบอาชีพถ้าต้องย้ายไปอยู่ที่ไกลๆ ย่อมทำให้ไม่สะดวกในการประกอบอาชีพ และมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น ในกรณีที่จะต้องเดินทางมาประกอบอาชีพยังสถานที่เดิม และเมื่อต้องทำการอพยพก็จำเป็นที่จะต้องหาแหล่งงานใหม่ อันทำให้ขาดรายได้ในการหาแหล่งงานใหม่ในช่วงเวลาดังกล่าว 1.2) ผลกระทบด้านการจัดหาที่อยู่อาศัย : เนื่องจากผู้ที่ต้องโยกย้ายส่วนใหญ่มีที่พักอาศัยเพียงแห่งเดียว ซึ่งจะเป็นปัญหามากกับผู้ที่ต้องหาที่อยู่ใหม่ 1.3) ผลกระทบด้านจิตใจ : เนื่องจากผู้ที่อพยพรื้อย้ายบ้านเรือน เมื่อต้องถูกอพยพรื้อย้ายย่อมมีผลกระทบทางด้านจิตใจ เพราะจะมีปัญหามากทั้งในเรื่องของรายจ่ายที่เสียเพิ่มขึ้นในการอพยพโยกย้าย การย้ายที่เรียนของบุตรหลาน นอกจากนี้จากการที่เป็นผู้อาศัยอยู่ในพื้นที่นี้มานานจึงมีความพูกพันกับเพื่อนบ้านในชุมชนเป็นอย่างดี ทั้งนี้หากต้องมีการอพยพโยกย้ายออกจากพื้นที่อยู่อาศัยเดิม จึงอาจเป็นการกระทบกระเทือนสภาพจิตใจพอสมควร	(1) ให้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการฯ ที่ชัดเจนและน่าเชื่อถือแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการฯ และเปิดโอกาสให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการฯ แสดงความคิดเห็นต่อโครงการฯ (2) ให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับแผนงานก่อสร้างแก่ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับสถานที่ก่อสร้าง รับฟังปัญหา รวมทั้งข้อเสนอแนะต่างๆ จากประชาชนเพื่อให้งานก่อสร้างรบกวนชาวบ้านน้อยที่สุด (3) มีการชี้แจงทำความเข้าใจกับผู้ได้รับผลกระทบเพื่อคลายความวิตกกังวลจากการที่มีรถไฟฟ้าอยู่เหนืออาคาร (4) ป้องกันไม่ให้เกิดความขัดแย้งระหว่างเจ้าหน้าที่ของโครงการฯ กับผู้ที่ได้รับผลกระทบ โดยมีการดำเนินงานประชาสัมพันธ์เป็นระยะๆ (5) กรณีมีการเวนคืนทรัพย์สิน ให้ทำการจ่ายค่าชดเชยแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการฯ อย่างเหมาะสมและรวดเร็ว (6) รับฟังการร้องเรียนและการเสนอความคิดเห็นจากสาธารณชนเกี่ยวกับโครงการฯ และพิจารณาดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยเร็ว (7) ให้ดำเนินการก่อสร้างโดยมีการควบคุมเสียง ฝุ่นละออง และความสั่นสะเทือนอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันปัญหาเรื่องการร้องเรียนจากประชาชนที่ได้รับผลกระทบ	(1) <u>ตัวแปร</u> : ประกอบด้วย (1.1) การรับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ (1.2) ผลกระทบที่เกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้าง (1.3) ความคิดเห็น/ทัศนคติต่อโครงการฯ (1.4) ปัญหาที่เกิดจากโครงการฯ ตลอดจนข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ (2) <u>ประชากรเป้าหมาย</u> : ประกอบด้วย ผู้แทน/หัวหน้าครัวเรือนที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางรถไฟฟ้า จำนวน 30 ตัวอย่าง ต่อ 1 กม. และ 30 ตัวอย่าง ต่อ 1 สถานีรถไฟฟ้า (3) <u>ความถี่</u> : ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านทัศนคติและความคิดเห็นของครัวเรือนที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ ภายใน 3 เดือน หลังจากที่เริ่มก่อสร้างโครงการฯ และสำรวจทุกๆ 6 เดือนตลอดระยะก่อสร้าง (4) <u>หน่วยงานที่รับผิดชอบ</u> : บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) (5) <u>งบประมาณ</u> : ครั้งละ 200,000 บาท/ครั้ง หรือรวมเป็นจำนวนเงิน 400,000 บาท/ปี

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	รวมถึงมีความกังวลใจเกี่ยวกับการปรับตัวเมื่อไปอยู่ในที่อยู่อาศัยแห่งใหม่และ/หรือการเสียดายทรัพย์สินที่เคยมีหรือเคยสร้างไว้ 1.4) ผลกระทบในด้านความเดือนร้อนจากกิจกรรมก่อสร้าง : ผู้อยู่อาศัยในแนวก่อสร้างมีความวิตกกังวลเกี่ยวกับปัญกาเสียงดังร้อยละ 87.2 และฝุ่นละอองร้อยละ 84.4 ที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้าง (2) ผลกระทบด้านการเดินทางภายในชุมชนและระหว่างชุมชน : การดำเนินงานก่อสร้างของโครงการฯ จากผลการศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการฯ ร้อยละ 92.2 อาจมีผลกระทบต่อความสะดวกสบายในการเดินทางได้ ในกรณีที่มีการเปิดหน้าดินและการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ การใช้พื้นที่เพื่อตั้งเครื่องมือเครื่องจักรกลขนาดใหญ่ในบริเวณพื้นที่ที่ตัดกับเส้นทางที่ชาวบ้านใช้สัญจรไป-มา รวมทั้งกรณีที่มีวัสดุอุปกรณ์และเครื่องจักรในการก่อสร้างไปกีดขวางเส้นทางชาวบ้านใช้เดินทาง (3) ปัญหาความขัดแย้งระหว่างคนในชุมชนกับเจ้าหน้าที่และคนงานของโครงการฯ : ช่วงเตรียมการก่อสร้าง ซึ่งรวมถึงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบของโครงการฯ นั้น จะต้องมีกิจกรรมหลายอย่างเกี่ยวข้องกับราษฎรทั้งที่อยู่ในขอบเขตของทางและราษฎรที่อยู่บริเวณใกล้เคียง เช่น การสำรวจสภาพ	8) ให้สร้างทางเบี่ยงเพื่อใช้ชั่วคราวในการก่อสร้างอย่างปลอดภัยและเพียงพอกับความต้องการของประชาชน โดยเฉพาะในบริเวณใกล้เคียงกับโรงเรียน สถานพยาบาล และสถานที่ราชการ เพื่อลดความไม่สะดวกในการจราจรและการเกิดอุบัติเหตุ	

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ภูมิประเทศการสำรวจด้านธรณีวิทยาและด้านปฐพีวิทยา การสำรวจเพื่อการอพยพรื้อย้าย และการสำรวจแปลงกรรมสิทธิ์ในที่ดินและทรัพย์สินที่อยู่ในขอบเขตทาง เป็นต้น การดำเนินกิจกรรมดังกล่าวอาจก่อให้เกิดความหวาดระแวงแก่ราษฎรได้ หากไม่มีการชี้แจงทำความเข้าใจและขออนุญาตก่อนล่วงหน้า และในช่วงของการดำเนินการก่อสร้าง อาจจะมีการกระทบกระทั่งกันบ้างระหว่างคนในพื้นที่กับเจ้าหน้าที่และ/หรือคนงานของโครงการฯ ซึ่งส่วนใหญ่มักเกิดจากความแตกต่างทางด้านวัฒนธรรมและการขาดระเบียบวินัยของคนงานหรือเจ้าหน้าที่โครงการฯ ที่มักมาจากต่างถิ่น (4) ผลกระทบด้านการประกอบธุรกิจการค้าในบริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่ก่อสร้าง : ในระยะการก่อสร้างของโครงการฯ อาจส่งผลกระทบด้านลบต่อการประกอบอาชีพค้าขายและประกอบธุรกิจได้ หากกิจกรรมหรือผลของกิจกรรมก่อสร้างของโครงการฯ ไปปิด/บังทิศทางการเข้าออกของลูกค้าที่ซื้อสินค้าหรือเข้ามาใช้บริการและอาจส่งผลในทางบวกกับผู้ที่ประกอบธุรกิจค้าขายโดยเฉพาะสินค้าอุปโภค-บริโภค จะขายได้มากขึ้น		
	<u>ระยะดำเนินการ</u> ส่วนใหญ่เป็นผลกระทบทางด้านบวกดังนี้ (1) การเจริญเติบโตด้านธุรกิจการค้า และการลงทุน : บริเวณที่จะได้รับผลกระทบอย่างชัดเจน น่าจะเป็นบริเวณสถานี ส่วนธุรกิจการค้าที่น่าจะมีแนวโน้มที่ดี ได้แก่ ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ การพัฒนาที่ดินในรูปของศูนย์การค้า อาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงานและ	(1) รฟม. ควรศึกษาและพิจารณาหาแนวทาง ความเป็นไปได้ในการให้สิทธิพิเศษแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบเข้ามาประกอบธุรกิจบริเวณสถานี (2) จัดให้มีระบบความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพทั้งบริเวณสถานีรถไฟฟ้า และบริเวณถนน/ทางเดินเข้า-ออกสถานีรถไฟฟ้า	(1) <u>ตัวแปร</u> : ประกอบด้วย (1.1) การเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของครัวเรือน เปรียบเทียบก่อนมีโครงการฯ และหลังจากที่มีโครงการฯ แล้ว (1.2) การใช้ประโยชน์จากโครงการฯ (1.3) ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการฯ

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	อาคารสูงเพื่อการอยู่อาศัย ซึ่งเมื่อมีการเจริญเติบโตของธุรกิจก็จะทำให้มีการจ้างงานมากขึ้น โดยเฉพาะหากเปิดให้บริการรถไฟฟ้าแล้วจะก่อให้เกิดการจ้างงานเพิ่มมากขึ้น (2) การจราจรมีความคล่องตัวเพิ่มมากขึ้น : เนื่องมาจากการดำเนินโครงการฯ จะอำนวยผลให้คุณภาพชีวิตของคนในเมืองและบุคคลที่เกี่ยวข้องมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นด้วย เพราะโครงการฯจะมีผลต่อการทำให้การดำเนินทางสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น นอกจากนั้น โครงการฯ จะทำให้มีการจ้างงานจากชุมชนเพื่อการพัฒนาโครงการฯ และจะส่งผลต่อสภาพเศรษฐกิจ การค้าภายในชุมชน		(1.4) ความเห็น/ทัศนคติต่อโครงการฯ (1.5) ปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการฯ ตลอดจนข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการฯ **(2) <u>ประชากรเป้าหมาย</u> :** ประกอบด้วย ผู้แทน/หัวหน้าครัวเรือน หน่วยงาน สถานประกอบการที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางรถไฟฟ้า จำนวน 30 ตัวอย่าง ต่อ 1 กม. และ 30 ตัวอย่าง ต่อ 1 สถานีรถไฟฟ้า **(3) <u>ความถี่</u> :** ดำเนินการติดตามตรวจสอบปีละ 2 ครั้ง ในระยะ 2 ปีแรกที่เปิดดำเนินงานโครงการฯ **(4) <u>หน่วยงานที่รับผิดชอบ</u> :** การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) หรือผู้เดินรถ **(5) <u>งบประมาณ</u>:** ครั้งละประมาณ 200,000 บาท/ครั้ง หรือรวมเป็นจำนวนเงิน 400,000 บาท/ปี
8. อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน จากการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินทั้ง 6 สถานี ตรวจค่าความเป็นกรดเป็นด่าง, ค่าบีโอดี, ปริมาณของแข็งแขวนลอยทั้งหมด, ปริมาณของแข็งที่ละลายน้ำทั้งหมด, ปริมาณออกซิเจนที่ละลายอยู่ในน้ำ, ไนเตรต, ฟอสเฟส, ปริมาณไขมันและน้ำมัน, แบคทีเรียในกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด และตะกั่ว สรุปได้ดังนี้ ผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินทั้ง 6 สถานี เมื่อนำค่าที่ได้จากการตรวจวัดมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน ตามประกาศคณะกรรมการ	**<u>ระยะก่อสร้าง</u>** แนวเส้นทางเป็นโครงสร้างยกระดับทั้งหมด พาดผ่านคลอง 8 แห่ง และแม่น้ำ 1 สาย ได้แก่ คลองบางรัก คลองบางพระครู คลองบางกอกน้อย คลองมอญ คลองบางพลัด คลองบางยี่ขัน คลองกระท้อนแถว คลองวัดท่าพระ และแม่น้ำเจ้าพระยา โดยพบว่ามีเพียงแม่น้ำเจ้าพระยาเท่านั้นที่มีโครงสร้างของโครงการฯ อยู่ในแม่น้ำซึ่งมีการสร้างตอม่อสะพานรถไฟฟ้าในแม่น้ำส่วนคลองอื่นๆ ไม่มีโครงสร้างของโครงการฯ และกิจกรรมต่างๆ ในระยะก่อสร้าง ดังนั้น ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินจากการก่อสร้างโครงการฯ เกิดจากการขะกองดินในการขุดฐานราก	(1) ช่วงทำการก่อสร้างฐานรากสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาให้ทำการติดตั้งม่านดักตะกอนล้อมรอบบริเวณที่ขุดลอก เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของตะกอน (2) ติดตั้งบ่อหรือรางดักตะกอน เพื่อลดผลกระทบจากตะกอนแขวนลอยก่อนที่จะปล่อยออกสู่แหล่งน้ำโดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้า (3) กิจกรรมก่อสร้างหนักให้ทำการก่อสร้างในช่วงฤดูแล้ง เช่น การปรับสภาพพื้นที่และการขุดดิน เป็นต้น (4) ติดตั้งสุขาเคลื่อนที่ในบริเวณสำนักงานก่อสร้าง ชั่วคราวและบ้านพักคนงาน	**(1) <u>ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด</u>:** ประกอบด้วย ความเป็นกรด-ด่าง, อุณหภูมิ, ปริมาณออกซิเจนที่ละลายน้ำ, ความสกปรกในรูปบีโอดี, ปริมาณของแข็งแขวนลอยทั้งหมด, น้ำมันและไขมัน, โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด, ไนเตรท, ฟอสเฟต และของแข็งละลายน้ำทั้งหมด โดยทำการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ณ จุดต่างๆ ทุกๆ 2 เดือน ตลอดระยะก่อสร้าง **(2) <u>สถานีเก็บตัวอย่างน้ำ</u> :** จำนวน 6 สถานี (จำนวน 8 จุด) ประกอบด้วย

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) เรื่องมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 3) พบว่า ค่าความเป็นกรดเป็นด่าง (pH) ไนเตรต (Nitrate) และตะกั่ว (Lead)จะอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ส่วนแบคทีเรียในกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) และค่าบีโอดี (BOD_5) มีค่าที่ตรวจวัดได้สูงกว่าเกณฑ์มาตรฐาน ทั้ง 6 สถานี โดยเฉพาะคลองบางยี่ขัน และคลองวัดท่าพระมีค่าสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐานมาก ปริมาณออกซิเจนที่ละลายอยู่ในน้ำ (DO) พบว่า ค่าที่ตรวจวัดได้ต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ซึ่งแสดงว่าคุณภาพน้ำในคลองมีสภาพเสื่อมโทรม เนื่องจากมีการปนเปื้อนของแหล่งน้ำที่มาจากการปล่อยน้ำทิ้งจากชุมชนที่ตั้งบ้านเรือนติดคลองสำหรับปริมาณของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (TSS) ปริมาณของแข็งที่ละลายน้ำทั้งหมด (TDS) ฟอสเฟต (Phosphate) และปริมาณไขมันและน้ำมัน (Grease & Oil) ยังไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐาน	และการกองวัสดุก่อสร้าง พบว่า การขะกองดิน และการขะตะกอน จะเกิดเฉพาะในช่วงฝนตก ซึ่งเกิดขึ้นในช่วงเวลาที่ไม่ติดต่อกันและจะทำให้สารแขวนลอยและสารละลายในน้ำสูงขึ้น นอกจากนี้ระดับผลกระทบจะขึ้นกับระยะห่างของแหล่งน้ำกับพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ	(5) ห้ามทิ้งขยะลงในแหล่งน้ำโดยเฉพาะแม่น้ำเจ้าพระยา, คลองบางพลัด, คลองมอญ และคลองบางกอกน้อย (6) ติดตั้งตาข่ายรองรับโครงสร้างที่อยู่เหนือพื้นที่ตอนข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และคลองบางกอกน้อย เพื่อป้องกันวัสดุก่อสร้าง คอนกรีต และอื่นๆ จากสิ่งก่อสร้างลงสู่แหล่งน้ำ (7) ต้องรวบรวมวัตถุอันตราย รวมทั้งน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้วและภาชนะปนเปื้อน โดยมีการควบคุมด้วยวิธีที่เหมาะสมและนำไปกำจัดโดยวิธีที่ถูกหลักสุขาภิบาล	■ สถานีที่ 1 : แม่น้ำเจ้าพระยา จำนวน 3 จุด คือ - บริเวณห่างจากจุดก่อสร้างสะพานบางโพไปทิศเหนือ 1 กิโลเมตร - บริเวณจุดก่อสร้างสะพานบางโพ - บริเวณห่างจากจุดก่อสร้างสะพานบางโพไปทิศใต้ 1 กิโลเมตร ■ สถานีที่ 2 : คลองบางพลัด ■ สถานีที่ 3 : คลองบางยี่ขัน ■ สถานีที่ 4 : คลองบางกอกน้อย ■ สถานีที่ 5 : คลองมอญ ■ สถานีที่ 6 : คลองวัดท่าพระ **(3) <u>หน่วยงานที่รับผิดชอบ</u>:** บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) **(4) <u>งบประมาณ</u>:** สถานีละประมาณ 5,000 บาท รวมเป็นเงิน 40,000 บาท/ครั้ง
	<u>ระยะดำเนินการ</u> ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในคลองทั้ง 5 คลองและแม่น้ำเจ้าพระยา น้ำเสียจากเจ้าหน้าที่ประจำสถานีในระยะดำเนินการจะมีเจ้าหน้าที่ประจำสถานีประมาณ 5 คนต่อสถานีต่อกะการทำงาน มีปริมาณน้ำเสียประมาณ 1 ลูกบาศก์เมตรต่อวันต่อสถานี (คิดที่อัตรา 200 ลิตรต่อคน-วัน) โดยทั่วไปน้ำเสียประจำสถานีมีค่าบีโอดี	(1) จัดให้มีห้องสุขาที่ถูกสุขลักษณะที่สถานีรถไฟฟ้าทุกแห่ง (2) มีการบำบัดน้ำเสียประจำสถานีที่ถูกหลักสุขาภิบาลก่อนปล่อยลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะ ตลอดจนตรวจสอบและดูแลประสิทธิภาพการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียอย่างสม่ำเสมอ	**(1) <u>ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด</u> :** ประกอบด้วย ความเป็นกรด-ด่าง, อุณหภูมิ, ปริมาณออกซิเจนที่ละลายน้ำ, ความสกปรกในรูปบีโอดี, ปริมาณของแข็งแขวนลอยทั้งหมด, น้ำมันและไขมัน, โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด, ไนเตรท, ฟอสเฟต และของแข็งละลายน้ำทั้งหมด

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ประมาณ 200 มิลลิกรัมต่อลิตร ซึ่งน้ำเสียที่เกิดขึ้นจะถูกนำไปบำบัดโดยระบบบำบัดน้ำเสียประจำสถานีจนมีค่าความสกปรกอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้ง ซึ่งกำหนดให้มีค่าบีโอดีไม่สูงกว่า 20 มิลลิกรัมต่อลิตร ก่อนปล่อยลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ โดยไม่ปล่อยลงแหล่งน้ำโดยตรงจึงมีผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในระดับต่ำ	(3) รวบรวมและจัดการมูลฝอยอย่างเหมาะสมทุกสถานี และประสานงานให้สำนักงานเขตบางซื่อ บางพลัด บางกอกน้อย บางกอกใหญ่ ดำเนินการเก็บขนเพื่อนำไปกำจัดต่อไป	โดยทำการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินหลังจากการเปิดดำเนินการเป็นประจำปีละ 2 ครั้ง (ทุกๆ 6 เดือน) ตลอดระยะดำเนินการ **(2) <u>สถานีเก็บตัวอย่างน้ำ</u> :** ทำการตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินจำนวน 3 สถานี (จำนวน 5 จุด) ประกอบด้วย ■ สถานีที่ 1 : แม่น้ำเจ้าพระยา จำนวน 3 จุด คือ - บริเวณห่างจากจุดก่อสร้างสะพานบางโพไปทิศเหนือ 1 กิโลเมตร - บริเวณจุดก่อสร้างสะพานบางโพ - บริเวณห่างจากจุดก่อสร้างสะพานบางโพไปทิศใต้ 1 กิโลเมตร ■ สถานีที่ 2 : คลองบางกอกน้อย ■ สถานีที่ 3 : คลองมอญ **(3) <u>หน่วยงานที่รับผิดชอบ</u>:** การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) หรือผู้เดินรถ **(4) <u>งบประมาณ</u>:** สถานีละประมาณ 5,000 บาท หรือคิดเป็นเงินประมาณ 25,000 บาท/ครั้ง
9. อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำใต้ดิน (1) อุทกธรณีวิทยา : พื้นที่ศึกษาตั้งอยู่ในเขตชั้นน้ำกรุงเทพฯ โดยชั้นน้ำกรุงเทพฯ แบ่งย่อยออกได้เป็น 2 ตอน คือ ชั้นน้ำส่วนบน และชั้นน้ำส่วนล่าง ส่วนบนสุดของชั้นน้ำปกคลุมด้วย	**<u>ระยะก่อสร้าง</u>** โครงสร้างของโครงการฯ เป็นโครงสร้างยกระดับ ซึ่งในช่วงระยะก่อสร้างอาจเกิดผลกระทบในแง่ลบ เนื่องจากการขุดเจาะดิน การรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างต่างๆ และสารอินทรีย์ต่างๆ ที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง เช่น	-	-

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ดินเหนียวกรุงเทพ (Bangkok Clay) ความหนาเฉลี่ย 22 เมตร ชั้นน้ำอยู่ลึกจากพื้นดินประมาณ 16-30 เมตร ประกอบด้วยกรวด ทรายและชั้นดินเหนียวบางๆ แทรกอยู่ ชั้นน้ำมีความหนาประมาณ 20-30 เมตรชั้นน้ำกรุงเทพฯ มีปริมาณมาก แต่คุณภาพไม่เหมาะสมที่จะนำไปใช้บริโภค เนื่องจากส่วนใหญ่จะเป็นน้ำคุณภาพกร่อยถึงเค็ม (2) ศักยภาพแหล่งน้ำบาดาล : ศักยภาพแหล่งน้ำบาดาลของกรุงเทพมหานคร น้ำบาดาลที่พบมีคุณภาพโดยรวมเหมาะสมสำหรับการอุปโภคบริโภคทั้งนี้จะพบเฉพาะชั้นน้ำบาดาลในตะกอนหินร่วน คือ ชั้นน้ำที่ราบน้ำท่วมถึงยุคควอเทอร์นารี (Qfd : Quaternary flood plain deposits aquifer) ชั้นน้ำมีความสามารถในการให้น้ำมากกว่า 20 ลบ.ม./ชม. ในทุกๆ พื้นที่และมีค่าระดับปกติเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 23-30 เมตร คุณภาพน้ำโดยทั่วไปอยู่ในเกณฑ์ปานกลาง โดยพบว่าตามแนวเส้นทางโครงการฯ พื้นที่บางส่วนของเขตบางกอกน้อย และบางกอกใหญ่เป็นพื้นที่ที่มีปริมาณสารทั้งหมดที่ละลายในน้ำ (TDS) อยู่ระหว่าง 500-1,500 มก./ล. สำหรับพื้นที่เขตดุสิต บางซื่อ และบางส่วนของเขตบางพลัดเป็นบริเวณที่พบว่ามีค่าปริมาณสารทั้งหมดที่ละลายในน้ำ (TDS) น้อยกว่า 500 มก./ล. จากรายละเอียดบ่อน้ำบาดาลของกรุงเทพมหานครของศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ กรมทรัพยากร	น้ำเสียที่ปล่อยจากบ้านพักคนงาน น้ำเสียจากการชะล้างอุปกรณ์ เครื่องมือและเครื่องจักรต่างๆ ที่ใช้ในกิจกรรมการก่อสร้างอาจก่อให้เกิดการปนเปื้อนโดยการซึมลงสู่ชั้นใต้ดินและอาจปนเปื้อนกับน้ำใต้ดินได้ อย่างไรก็ตามน้ำใต้ดินในชั้นนี้ไม่ได้เป็นแหล่งน้ำดื่ม แต่อย่างใดจึงมีผลกระทบในระดับต่ำ		

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
น้ำบาดาล (2548) พบว่าบริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการฯ มีบ่อบาดาลสังเกตการณ์รวม 7 บ่อ ซึ่งมีบ่อบาดาล 6 บ่อ อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ได้แก่ ก.ร.ป. กลาง วัดไชยทิศ โรงพยาบาลศิริราช สำหรับความลึกของบ่อบาดาลสังเกตการณ์อยู่ในช่วง 115-560 เมตร ซึ่งอยู่ในระดับชั้นน้ำพระประแดงจนถึงชั้นน้ำปากน้ำ โดยบ่อสังเกตการณ์ PD 0082 (บริเวณวัดไชยทิศ) มีความลึกน้อยที่สุดเท่ากับ 115 เมตร โรงพยาบาลศิริราช (มีบ่อสังเกตุการณ์ DN 0003) ความลึกมากที่สุดประมาณ 560 เมตร สำหรับปริมาณการให้น้ำอยู่ในช่วง 31.25-80 ลูกบาศก์เมตรต่อชั่วโมง โดยบ่อสังเกตการณ์ DN 0023 บริเวณโรงพยาบาลศิริราช มีปริมาณการให้น้ำสูงที่สุด ซึ่งอยู่บนชั้นหินดินเหนียวปนทราย (3) คุณภาพน้ำใต้ดิน : จากรายละเอียดบ่อบาดาลของกรมทรัพยากรน้ำบาดาลพบว่า บ่อสังเกตการณ์มีค่าความเป็นกรด-ด่าง อยู่ในช่วง 6.0-8.8 มีปริมาณเหล็กอยู่ในช่วง 0.2-68.0 มิลลิกรัมต่อลิตร มีปริมาณคลอไรด์ 11-5,300 มิลลิกรัมต่อลิตร มีปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด 349-10,100 มิลลิกรัมต่อลิตร และมีความกระด้างรวมอยู่ในช่วง 50-3,100 มิลลิกรัมต่อลิตร		-	-

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพน้ำบาดาลเพื่อการบริโภค จะพบว่ามีบ่อสังเกตการณ์ 3 บ่อ คือ MD 0106 (ก.ร.ป. กลาง) NB 0050 (วัดไชยทิศ) และ DS 0033 (โรงพยาบาลศิริราช) ที่มีคุณภาพน้ำอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำเพื่อการบริโภค หรือเกณฑ์อนุโลมสูงสุดฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2542)		-	-
	<u>ระยะดำเนินการ</u> ระยะดำเนินการของโครงการฯ จะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออุทกวิทยาและคุณภาพน้ำใต้ดิน สำหรับน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากสถานีรถไฟฟ้า มีการบำบัดตามหลักสุขาภิบาลจนคุณภาพเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ	-	-
10. คุณค่าความงามและทัศนียภาพ	<u>ระยะก่อสร้าง</u> ในช่วงดำเนินโครงการฯ จะปรากฏโครงสร้างคอนกรีตขนาดใหญ่ของรางรถไฟฟ้า ทัศนียภาพมีสภาพเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ทั้งทางด้านมุมมองและการตกทอดของเงาของโครงสร้างในช่วงเวลาเช้า นอกจากนี้ในช่วงฤดูฝนจะส่งผลด้านความชื้นสูงในบริเวณใต้โครงสร้างโครงการฯ และอาคารที่อยู่ใกล้บริเวณโครงการฯ นอกจากนี้อาจจะต้องมีการกันพื้นที่ในส่วนที่เป็นเขตพื้นที่โครงการฯ เพื่อการก่อสร้าง การกองเก็บวัสดุจะมีรถเข้า-ออกพื้นที่ ซึ่งจะทำให้มีผลกระทบด้านทัศนียภาพในบริเวณก่อสร้าง	(1) ผู้รับเหมาต้องรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้างโดยปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วย ความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อย รวมทั้งข้อบัญญัติควบคุมการก่อสร้างของกรุงเทพมหานคร (2) เลี่ยงการบดบังทัศนียภาพที่สวยงามโดยเฉพาะช่วงที่ทำการก่อสร้างใกล้กับศาสนสถานใกล้แนวเส้นทาง เช่น วัดใหม่ยายแป้น วัดท่าพระ เป็นต้น (3) สร้างรั้วทึบสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร รอบพื้นที่ก่อสร้าง	-
	<u>ระยะดำเนินการ</u> ช่วงดำเนินการโครงการฯ จะมีผลกระทบด้านทัศนียภาพต่อชุมชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียงหรือผู้อยู่อาศัยในตึกแถว	(1) จัดภูมิทัศน์บริเวณตัวสถานีและโครงสร้างต่างๆ เพื่อลดการขัดแย้งทางด้านทัศนียภาพ	-

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ที่อยู่ติดกับแนวเส้นทางโครงการฯ เนื่องจากโครงการฯ มีลักษณะเป็นโครงสร้างรถไฟฟ้ายกระดับขนาดเหนือศีรษะ ซึ่งจะทำให้ทัศนียภาพ ถูกบดบังจากโครงสร้างคอนกรีตของรางรถไฟฟ้าและสถานีจะทำให้มีผลกระทบด้านแสงสว่าง และเงาตกกระทบต่อพื้นที่ใกล้เคียง ซึ่งอาจส่งผลต่อการขับขี่ยวดยานพาหนะแก่ผู้สัญจรไปมาผ่านพื้นที่ดังกล่าว นอกจากนี้พื้นที่ใต้โครงสร้างยังเป็นแหล่งสะสมควัน ฝุ่นละอองที่เกิดจากรถยนต์ที่วิ่งอยู่ใต้โครงการฯ ผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำ	(2) ทำการเพิ่มพื้นที่สีเขียวเสริมในเขตแนวเส้นทางของโครงการฯ เช่น การปลูกต้นไม้เสริมบริเวณเสาตอม่อโครงสร้างของโครงการฯ (3) เพิ่มแสงสว่างบริเวณที่มีปริมาณแสงสว่างไม่เพียงพอ เช่น บริเวณที่มีโครงสร้างพาดตัดกับทางยกระดับ	
11. โบราณคดี ประวัติศาสตร์และศาสนสถาน สภาพปัจจุบันในแนวเส้นทางโครงการฯ ข้างละ 300 เมตร พบว่า มีศาสนสถาน โบราณสถาน ทั้งที่ขึ้นทะบียนเป็นโบราณสถานสำคัญของชาติแล้ว และยังไม่ได้ขึ้นทะเบียน รวมจำนวนทั้งหมด 14 แห่ง คือ (1) วัดบางโพโอมาวาส ตั้งอยู่บนถนนประชาราษฎร์สาย 1 ห่างจากแนวเส้นทาง ประมาณ 300 เมตร (2) วัดฉัตรแก้วจงกลณี อยู่ห่างจากถนนจรัญสนิทวงศ์ ประมาณ 250 เมตร (3) วัดอาวุธวิกสิตาราม อยู่ห่างจากถนนจรัญสนิทวงศ์ ประมาณ 200 เมตร (4) วัดเทพากร อยู่ห่างจากถนนจรัญสนิทวงศ์ ประมาณ 300 เมตร (5) วัดสิงห์ อยู่ห่างจากถนนจรัญสนิทวงศ์ ประมาณ 80 เมตร (6) วัดภาณุรังษี อยู่ห่างจากถนนจรัญสนิทวงศ์ ประมาณ 100 เมตร	<u>ระยะก่อสร้าง</u> เนื่องจากการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงนี้ เป็นทางยกระดับ ดังนั้น ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในระยะก่อสร้างจะเป็นผลกระทบทางด้านแรงสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง และมลภาวะด้านเสียง ที่อาจมีผลต่อศาสนสถาน หรือโบราณสถานต่างๆ ในระดับที่แตกต่างกัน โดยเฉพาะวัดใหม่ยายแป้น ที่ตั้งอยู่ใกล้กับแนวเส้นทางมากที่สุด คือ 50 เมตร รองลงไปคือ วัดสิงห์ ตั้งอยู่ใกล้กับแนวเส้นทางประมาณ 80 เมตร วัดภาณุรังษีและวัดรวกสุทธาราม ตั้งอยู่ห่างจากแนวทางก่อสร้างประมาณ 100 เมตร เท่ากัน สำหรับโบราณสถานที่ได้รับการขึ้นทะเบียนแล้วนั้น ในจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ วัดท่าพระ ตั้งอยู่ใกล้แนวเส้นทางก่อสร้างที่สุด ห่างประมาณ 130 เมตร วัดสุวรรณาราม และวัดศรีสุดาราม ตามลำดับ	(1) ต้องมีการตรวจวัดแรงสั่นสะเทือนในปัจจุบันที่บริเวณโบราณสถานและศาสนสถานในแนวเส้นทางเสียก่อนว่ามีระดับเท่าใด และจะเป็นอันตรายต่อสถานที่นั้นๆ หรือไม่ (2) ให้ทำแนวรั้วปิดกั้นบริเวณก่อสร้าง เพื่อควบคุมมลภาวะด้านเสียงและฝุ่นละอองให้ถูกจำกัดอยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้างได้ระดับหนึ่ง (3) ระหว่างการก่อสร้างให้ตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นบริเวณโบราณสถานและศาสนสถาน เพื่อเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัด (ตามข้อ (1)) ว่าเพิ่มขึ้นมากน้อยหรือไม่อย่างไร หากมีแรงสั่นสะเทือนเพิ่มมากขึ้นในระดับที่อาจเป็นอันตรายต่อโครงสร้างของโบราณสถานจะได้พิจารณาแก้ไขป้องกันทันที	-
	<u>ระยะดำเนินการ</u> เช่นเดียวกับระยะก่อสร้าง เนื่องจากเป็นทางยกระดับ ผลกระทบที่อาจมีต่อโบราณสถานและศาสนสถาน ได้แก่ เรื่องเสียง แรงสั่นสะเทือน ฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นเมื่อเปิด	(1) กำหนดรูปแบบ และขนาดของขบวนรถที่ก่อให้เกิดมลภาวะด้านเสียง ฝุ่นละออง และแรงสั่นสะเทือนให้น้อยที่สุด	-

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(7) วัดศรีสุดาราม ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน อยู่ห่างจากแนวเส้นทาง ประมาณ 250 เมตร (8) วัดใหม่ยายแป้น อยู่ห่างจากถนนจรัญสนิทวงศ์ ประมาณ 50 เมตร (9) วัดสุวรรณาราม อยู่ห่างจากแนวเส้นทาง ประมาณ 200 เมตร ได้รับการประกาศขึ้นทะเบียนโบราณสถาน ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 66 ตอนที่ 64 วันที่ 22 พฤศจิกายน 2492 (10) วัดรวกสุทธาราม อยู่ห่างจากถนนจรัญสนิทวงศ์ ประมาณ 100 เมตร (11) วัดบางเสาธง อยู่ห่างจากถนนจรัญสนิทวงศ์ ประมาณ 300 เมตร (12) วัดโพธิ์เรียง อยู่ห่างจากถนนจรัญสนิทวงศ์ ประมาณ 150 เมตร (13) วัดเจ้ามูล อยู่ห่างจากถนนจรัญสนิทวงศ์ ประมาณ 120 เมตร (14) วัดท่าพระ อยู่ห่างจากถนนจรัญสนิทวงศ์ ประมาณ 130 เมตร ได้รับการประกาศขึ้นทะเบียนโบราณสถาน ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 94 ตอนที่ 75 วันที่ 16 สิงหาคม 2520	ดำเนินโครงการฯ แล้วทั้งนี้ผลกระทบที่มีต่อสถานที่ดังกล่าวจะแตกต่างจากระยะก่อสร้าง คือ เป็นผลกระทบระยะยาว ดังนั้นในการออกแบบโครงการฯ จะต้องพิจารณาระบบป้องกันมลภาวะดังกล่าวด้วย และโดยเฉพาะวัดท่าพระ ซึ่งอยู่ใกล้แนวเส้นทางมากที่สุดและได้รับการขึ้นทะเบียนแล้ว อาจมีผลกระทบด้านสุนทรียภาพของสถานที่ด้วยเช่นกัน	(2) แนวเส้นทางรถไฟฟ้าช่วงที่ผ่านใกล้โบราณสถาน หรือศาสนสถาน ต้องก่อสร้างแนวกำแพงป้องกันมลภาวะด้านเสียง และฝุ่นละออง (3) ควรกำหนดความเร็วของขบวนรถในช่วงที่ผ่านใกล้โบราณสถาน หรือศาสนสถาน ให้อยู่ในระดับต่ำ เพื่อลดมลภาวะทั้งด้านเสียง ฝุ่นละออง และแรงสั่นสะเทือน	
12. การใช้ประโยชน์ที่ดิน จากการศึกษาการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณสองข้างตลอดแนวเส้นทางโครงการฯ พบว่า พื้นที่ในระยะ 500 เมตร ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด 13.424 ตร.กม. ครอบคลุมพื้นที่อยู่อาศัยมากที่สุดถึงร้อยละ 76.654 ของพื้นที่ศึกษา รองลงมาได้แก่ พื้นที่ถนน ร้อยละ 8.671 พื้นที่แหล่งน้ำ	<u>ระยะก่อสร้าง</u> การดำเนินโครงการฯ ในช่วงนี้เป็นทางยกระดับส่วนใหญ่ จะใช้พื้นที่บริเวณเกาะกลางตามแนวถนนจรัญสนิทวงศ์ และถนนประชาราษฎร์สาย 2 กิจกรรมการก่อสร้างโดยจะสร้างฐานรากและเสาตอม่อก่อน แล้วจึงนำคานที่แยกหล่อเป็นชิ้นส่วนมาประกอบวางบนตอม่อ ทำให้ไม่มีผลกระทบต่อการใช้ที่ดินในพื้นที่สองฟากแนวเส้นทาง	(1) ต้องทำการวางแผนดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างอย่างรอบคอบและมีการติดตามตรวจสอบอย่างใกล้ชิด (2) การใช้ประโยชน์ที่ดินรายย่อยตามแนวถนนจรัญสนิทวงศ์ ซึ่งเป็นแนวสายทางของโครงการฯ เช่น เพิงขายของ ร้านค้าเล็กๆ ต้องได้รับการปฏิบัติอย่าง	

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ร้อยละ 5.803 พื้นที่ราชการและสถาบันต่างๆ ร้อยละ 5.460 และพื้นที่ป่าไม้ปกคลุม ร้อยละ 1.639 ตามลำดับ โดยมีพื้นที่การเกษตรกรรมเพียงร้อยละ 0.261 ของพื้นที่ศึกษา สำหรับการศึกษาการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน ณ ตำแหน่งที่จะตั้งสถานีรถไฟฟ้าจำนวน 10 สถานี ในระยะ 500 เมตร ในแต่ละสถานีสรุปได้ดังนี้	มากนัก ยกเว้นบริเวณจุดที่เป็นสถานียกระดับ ซึ่งจะต้องใช้พื้นที่ทางเท้าบางส่วน ดังนั้นผลกระทบในช่วงนี้เป็นผลกระทบทางอ้อมในแง่ของความเดือดร้อนรำคาญ และความไม่สะดวกในการเข้าถึงอาคารร้านค้าที่อยู่ติดถนนบริเวณที่มีการก่อสร้างสถานียกระดับ เนื่องจากการกั้นรั้วล้อมพื้นที่ และกิจกรรมการก่อสร้าง	เหมาะสม เช่น จัดการย้ายให้ชัวคราวหรือจัดสร้างทางเข้า-ออกให้ด้วย (3) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนทราบถึงบริเวณที่จะมีการก่อสร้างพร้อมเส้นทางที่ใช้หลีกเลี่ยงได้	
- สถานีเตาปูน (สถานีร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อและช่วงบางซื่อ-สามเสน) ครอบคลุมพื้นที่อยู่อาศัยมากที่สุด รองลงมาได้แก่พื้นที่ถนนและพื้นที่พาณิชยกรรมน้อยที่สุด **- สถานีบางโพ** ครอบคลุมพื้นที่อยู่อาศัยมากที่สุด รองลงมาได้แก่พื้นที่แหล่งน้ำและพื้นที่ราชการและสถาบันต่างๆ และพื้นที่โล่งว่างน้อยที่สุดตามลำดับ **- สถานีบางอ้อ** ครอบคลุมพื้นที่อยู่อาศัยมากที่สุด รองลงมาได้แก่พื้นที่ถนนและพื้นที่ป่าไม้ปกคลุมตามลำดับและพื้นที่ราชการและสถาบันต่างๆ น้อยที่สุด **- สถานีจรัญฯ 81** ครอบคลุมพื้นที่อยู่อาศัยมากที่สุด รองลงมาได้แก่พื้นที่ถนนและพื้นที่ราชการและสถาบันต่างๆ ตามลำดับ **- สถานีสะพานกรุงธนบุรี (สถานีร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ-**	<u>ระยะดำเนินการ</u> การดำเนินโครงการฯ ทำให้มีความสะดวกและความรวดเร็วในการเดินทางทั้งเข้าและออกจากตัวเมือง ย่อมก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินเร็วกว่าไม่มีโครงการฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ซึ่งอยู่ในรัศมี 500 เมตร จากสถานีแต่ละแห่ง เนื่องจากอยู่ในรัศมีที่สะดวกแก่การเดินเท้าจากบริเวณโดยรวมไปสู่สถานีสำหรับพื้นที่ในระยะ 500 เมตร สองข้างทางรถไฟฟ้าส่วนที่เหลือตลอดแนวโครงการฯ นั้น แม้ว่าในปัจจุบันจะมีพัฒนาการของกิจกรรมต่างๆ อยู่มากมาย ในอนาคตหากการดำเนินโครงการฯ เป็นไปอย่างสมบูรณ์ ประสิทธิภาพในเรื่องของความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทางจากเส้นทางสายนี้ ย่อมจะมีส่วนผลักดันต่อการเปลี่ยนแปลงในการใช้ประโยชน์ที่ดินทั้งสองข้างทางอย่างแน่นอน ซึ่งการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน จะก่อให้เกิดผลกระทบในระยะยาวต่อการใช้ที่ดิน และการพัฒนาพื้นที่ในระดับท้องถิ่นและระดับภาค เช่น	กรณีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณ 2 ข้างทางโครงการฯ ย่อมเป็นไปตามความพร้อมของเอกชนเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งจะต้องอยู่ภายใต้กรอบทางกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมายควบคุมการก่อสร้างอาคาร และข้อกำหนดของกฎกระทรวงผังเมืองรวม เป็นต้น โดยมีแนวโน้มการใช้ที่ดินหลักๆ ตามแต่ละสถานีดังต่อไปนี้ (1) สถานีบางกอกน้อย มีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่โดดเด่นด้านพาณิชยกรรมและสถาบันราชการและมีการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครเป็นเขตสีน้ำตาล แม้จะมีจำนวนผู้โดยสารขึ้นลงโดยรวมไม่สูงมากนัก แต่แนวโน้มก็น่าจะมีการขยายตัวด้านพาณิชยกรรมอาคารสำนักงาน รวมทั้งอาคารพักอาศัยที่มีความหนาแน่นมากขึ้น (2) สถานีบางโพ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่โดดเด่นด้านอุตสาหกรรม สถาบันราชการ และพาณิชยกรรม มีการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวม	-

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
บางบำหรุ) ครอบคลุมพื้นที่อยู่อาศัยมากที่สุด รองลงมาได้แก่พื้นที่ถนนและพื้นที่ราชการและสถาบันต่างๆ ตามลำดับ **- สถานีบรมราชชนนี** ครอบคลุมพื้นที่อยู่อาศัยมากที่สุด รองลงมาได้แก่พื้นที่ถนนและพื้นที่ป่าไม้ปกคลุมตามลำดับ **- สถานีบางกอกน้อย** ครอบคลุมพื้นที่อยู่อาศัยมากที่สุด รองลงมาได้แก่พื้นที่ราชการและสถาบันต่างๆ และพื้นที่ถนนตามลำดับ **- สถานีพรานนก** ครอบคลุมพื้นที่อยู่อาศัยมากที่สุด รองลงมาเป็นพื้นที่ถนนและพื้นที่ราชการและสถาบันต่างๆ ตามลำดับ **- สถาบันพาณิชย์ธนบุรี** ครอบคลุมพื้นที่อยู่อาศัยมากที่สุด รองลงมาได้แก่ พื้นที่ถนนและพื้นที่ราชการและสถาบันต่างๆ ตามลำดับ **- สถานีท่าพระ (สถานีร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค)** ครอบคลุมพื้นที่อยู่อาศัยมากที่สุด รองลงมาได้แก่ พื้นที่ราชการและสถาบันต่างๆ และพื้นที่พาณิชยกรรมตามลำดับ	(1) การเปลี่ยนแปลงอย่างค่อยเป็นค่อยไปของรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณสองฟากแนวสายทาง (2) การเปลี่ยนแปลงด้านพฤติกรรมและรูปแบบการเดินทาง รวมทั้งการพัฒนาพื้นที่รอบนอก (3) การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีโดยการใช้ที่ดินที่ได้รับผลตอบแทนทางเศรษฐกิจในระดับต่ำจะถูกแทนที่โดยการใช้ที่ดินที่ให้ผลตอบแทนที่สูงกว่า (4) บริเวณที่อยู่อาศัยจะค่อยๆ เปลี่ยนแปลงเป็นย่านประกอบธุรกิจและพาณิชยกรรม	กรุงเทพมหานครเป็นเขตสีน้ำตาล และมีจำนวนผู้โดยสารขึ้นลงโดยรวมในขนาดปานกลาง จึงมีแนวโน้มการขยายตัวของอุตสาหกรรมเดิมพาณิชยกรรม อาคารสำนักงานรวมทั้งอาคารพักอาศัยที่มีความหนาแน่นมากขึ้น (3) สถานีเตาปูน (สถานีร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ และช่วงบางซื่อ-สามเสน) มีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่โดดเด่นด้านพาณิชยกรรม ที่พักอาศัยและสถาบันราชการ มีการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวม กทม. เป็นเขตสีน้ำตาล และมีจำนวนผู้โดยสารขึ้นลงโดยรวมที่มีจำนวนสูงสุดของโครงการฯ เนื่องจากมีการเชื่อมต่อกับเส้นทางสายอื่นด้วย จึงมีแนวโน้มการพัฒนาที่น่าจะมีการขยายตัวด้านพาณิชยกรรม อาคารสำนักงานรวมทั้งอาคารพักอาศัยที่มีความหนาแน่นมากขึ้น (4) สถานีท่าพระ (สถานีร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค) มีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่โดดเด่นด้านพาณิชยกรรม ที่พักอาศัยและสถาบันราชการ มีการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครเป็นเขตสีน้ำตาล มีจำนวนผู้โดยสารขึ้นลงโดยรวมในขนาดปานกลาง จึงมีแนวโน้มการพัฒนามากขึ้นด้านพาณิชยกรรม อาคารสำนักงาน และอาคารพักอาศัยที่มีความหนาแน่นมากขึ้น สำหรับสถานีอื่นๆ นอกเหนือจากนี้ส่วนใหญ่จะมีการใช้ประโยชน์ที่ดินหลักเป็นที่พักอาศัย ยกเว้นสถานี	

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		พาณิชย์ธนบุรี สถานีจรัญฯ 81 สถานีสะพานกรุงธนบุรี และสถานีพรานนก ซึ่งมีความโดดเด่นด้านสถาบันราชการควบคู่ไปด้วย แนวโน้มการพัฒนาจึงน่าจะเน้นด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน และที่พักอาศัยที่มีความหนาแน่นสูงขึ้น ยกเว้นบริเวณสถานีบรมราชชนนี ซึ่งผังเมืองรวม กทม. ได้กำหนดไว้เป็นเขตสีแดงอยู่แล้ว จึงมีแนวโน้มการพัฒนาที่เข้มข้นได้มากกว่า	
13. อุทกวิทยาการระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม (1) สภาพการระบายน้ำบริเวณพื้นที่โครงการฯ และบริเวณใกล้เคียง 1.1) พื้นที่ฝั่งตะวันออก : ก) ระบบระบายน้ำหลักหรือคลองธรรมชาติที่อยู่ในพื้นที่โครงการฯ และบริเวณใกล้เคียง : ประกอบด้วย แม่น้ำเจ้าพระยา คลองเปรมประชากร คลองบางซื่อ คลองบางโพ และคลองสามเสน สำหรับแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่อยู่ในพื้นที่ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่สถานีเตาปูนจนตัดกับแม่น้ำเจ้าพระยา (จาก กม.0+000 ถึง 1+500) ไม่มีแนวคลองธรรมชาติตัดผ่านแนวเส้นทางดังกล่าว แต่มีแนวคลองธรรมชาติ 3 สายวางตัวขนานกับเส้นทางคือ คลองบางโพ คลองข้างโรงเรียนพาณิชยการบางโพ และคลองบางซื่อ ข) ระบบระบายน้ำสายรอง เป็นท่อระบายน้ำตามแนวถนนประชาราษฎร์สาย 2 ทั้งสองฝั่งที่จะรับน้ำฝนและน้ำท่าที่ระบายจากพื้นที่โครงการฯ	<u>ระยะก่อสร้าง</u> เนื่องจากโครงการฯ เป็นการก่อสร้างโครงสร้างยกระดับตลอดแนวเส้นทางโครงการฯ ดังนั้นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้านการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมจึงมีในระดับต่ำ โดยในระยะก่อสร้างอาจมีการกองวัสดุก่อสร้างและการเปิดหน้าดินหรืออาคาร ในพื้นที่แนวเส้นทางหรือใกล้เคียงจะเป็นการกีดขวางการระบายน้ำและอาจก่อให้เกิดน้ำขังหรือผลกระทบต่อการระบายน้ำ และอาจก่อให้เกิดน้ำขังหรือผลกระทบต่อการระบายน้ำ ทั้งนี้การก่อสร้างองค์ประกอบต่างๆ ของโครงการฯ อาจกระทบต่อระบบระบายน้ำสายรองหรือ ท่อระบายน้ำสองข้างถนนประชาราษฎร์สาย 2 และถนนจรัญสนิทวงศ์ ให้ชำรุดเสียหายหรือเกิดการอุดตันเป็นอุปสรรคต่อการระบายน้ำในส่วนของแม่น้ำเจ้าพระยา จะต้องมีการก่อสร้างตอม่อสะพานรองรับระบบรางรถไฟฟ้าระหว่างการก่อสร้างต้องมีระบบป้องกันน้ำเข้าบ่อก่อสร้างตอม่อ ดังนั้น ผลกระทบในระยะก่อสร้างมีผลกระทบในระดับต่ำ เนื่องจากตามแนวถนนที่ก่อสร้างรถไฟฟ้าเป็นถนนที่มี	(1) จัดพื้นที่เขตก่อสร้างให้เป็นระเบียบและให้มีการใช้พื้นที่น้อยที่สุด และพื้นที่ที่ใช้ในการเก็บกองวัสดุหรือจุดก่อสร้างต้องไม่กีดขวางต่อการระบายน้ำ โดยเฉพาะในช่วงเวลาที่เสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วม (2) ดูแลทำความสะอาดพื้นที่ก่อสร้างโดยจัดเก็บวัสดุก่อสร้าง เครื่องจักรและขยะมูลฝอยอย่างเป็นระเบียบ และป้องกันไม่ให้ดินตะกอนและเศษวัสดุจากการก่อสร้างไปอุดช่องระบายน้ำ ท่อระบายน้ำ และปนเปื้อนลงสู่ลำคลองได้ (3) ดินที่ขุดออกจากการก่อสร้างฐานรากต้องจัดให้มีที่กองโดยเฉพาะและต้องปิดล้อมปกคลุมหรือเก็บในพื้นที่ปิดล้อมและจะต้องมีรถบรรทุกมารับนำไปทิ้งบริเวณที่จัดไว้โดยไม่ให้มีการกองหรือเก็บไว้เป็นเวลานาน (4) กรณีที่ต้องมีการก่อสร้างบริเวณทางระบายน้ำหรือรางน้ำข้างถนน ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องแจ้งแผนการก่อสร้างให้เจ้าของผู้รับผิดชอบรับทราบก่อนอย่างน้อย 30 วัน (5) พื้นที่ก่อสร้างต้องจัดทำรั้วทึบ มีร่องน้ำและบ่อพักน้ำภายในพื้นที่เพื่อรองรับน้ำจากกิจกรรมต่างๆ	

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ลงสู่ระบบระบายน้ำหลักและลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยาต่อไป 1.2) พื้นที่ฝั่งตะวันตก : ก) ระบบระบายน้ำหลักหรือคลองธรรมชาติที่อยู่ในพื้นที่โครงการฯ และบริเวณใกล้เคียง : ประกอบด้วย แม่น้ำเจ้าพระยาและลำน้ำสาขาที่วางตัวเป็นพื้นที่วงแหวนปิดล้อม 2 พื้นที่ ได้แก่ - พื้นที่บางพลัด : ล้อมรอบด้วยระบบระบายน้ำหลัก คือ แม่น้ำเจ้าพระยา คลองบางกรวยและคลองบางกอกน้อย ซึ่งแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วง กม. 1+500 ถึง กม. 8+300 ตัดผ่าน นอกจากนั้นในพื้นที่ปิดล้อมบางพลัดมีคลองธรรมชาติสายย่อยที่ไหลลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา คลองบางกรวยและคลองบางกอกน้อย คลองธรรมชาติสายย่อยที่อยู่ในพื้นที่และตัดผ่านแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน มีจำนวน 10 คลอง ได้แก่ คลองบางอ้อ คลองสะพานยาว คลองมอญ คลองเตาอิฐ คลองบางรัก คลองบางพระครู คลองบางพลัด คลองบางพลู คลองบางจาก และคลองบางยี่ขัน - พื้นที่บางกอกใหญ่ : ล้อมรอบด้วยระบบระบายน้ำหลัก คือ แม่น้ำเจ้าพระยา คลองบางพระ คลองชักพระ คลองบางขุนศรี และคลองบางกอกใหญ่ ซึ่งแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วง กม. 8+300 ถึง กม. 13+000 ตัดผ่านคลองธรรมชาติสายย่อยที่อยู่ในพื้นที่และตัดผ่านแนวสายทาง	การจราจรหนาแน่นอยู่แล้ว ดังนั้น การก่อสร้างจำเป็นต้องวางแผนให้ไม่มีการกองวัสดุในพื้นที่ก่อสร้างอาจมีเครื่องมือก่อสร้างและการขุดผิวจราจรที่อาจกระทบการระบายน้ำที่มีอยู่เดิมบ้าง ในส่วนของบ่อก่อสร้างตอม่อก็จะมีผลต่อระดับน้ำเพียงเล็กน้อยในบริเวณใกล้เคียงบ่อก่อสร้างเท่านั้น แต่ไม่มีผลต่อการระบายน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาโดยรวม	(6) ห้ามมิให้คนงานทิ้งขยะและวัสดุก่อสร้างต่างๆ ลงในแหล่งน้ำหรือรางระบายน้ำพื้นที่ก่อสร้างอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะช่วงก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา คลองบางกอกน้อย คลองมอญ และคลองบางพลัด (7) จัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณใกล้เคียง เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมขัง (8) ให้ทำการก่อสร้างระบบระบายน้ำของโครงการฯ ในช่วงฤดูแล้งหรือหากต้องก่อสร้างในฤดูฝนจะต้องไม่กีดขวางการระบายน้ำของพื้นที่ในกรณีน้ำหลาก (9) กำหนดให้ผู้รับเหมาไม่ทำการปิดกั้นทางระบายน้ำเดิม หากจำเป็นต้องทำการปิดกั้นทางน้ำเดิม ต้องจัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวในทุกพื้นที่ (10) สำหรับช่วงการก่อสร้างบ่อพักระบายน้ำบริเวณแยกบางพลัด มีการเสริมความแข็งแรงของดินระหว่างการขุดดินก่อสร้าง โดยใช้เข็มผืด (Cement Column) ขนาด ϕ 0.50 ม. ความยาว 8.00 ม. ตลอดแนวก่อสร้างด้านประชิดตัวอาคาร เพื่อกันการเคลื่อนตัวของผิวดินบริเวณก่อสร้างใต้อาคารจากการขุดดิน และใช้เสาเข็มผืดท่อเหล็ก (Steel Pipe Cement Column) ขนาด ϕ 0.10 ม. ความยาว 8.00 ม. ด้านประชิดกับผิวจราจรป้องกันตลอดแนวการก่อสร้าง (11) พื้นที่ก่อสร้างบริเวณแยกบางพลัดได้มีการใช้ท่อ HDPE ทดแทนท่อคอนกรีตเดิม ซึ่งจะใช้วิธีการต่อท่อด้วยระบบเชื่อมไฟฟ้า และจุดต่อเชื่อม	

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน จำนวน 8 สาย ประกอบด้วย คลองบางขุนนนท์ คลองวัดทอง คลองวัดยาง คลองกระท้อนแก้ว คลองมอญ คลองวัดดีดวด คลองวัดเจ้ามูล และคลองวัดท่าพระ ขเป็นท่อ : ระบบระบายน้ำสายรอง (ระบายน้ำตามแนวถนนจรัญสนิทวงศ์ทั้งสองฝั่งที่จะรับน้ำฝนและน้ำท่าในพื้นที่ระบายน้ำจากโครงการฯ ลงสู่ระบบระบายน้ำหลัก ระบบระบายน้ำสายรองสองฝั่งบนถนนจรัญสนิทวงศ์ ช่วงจากสะพานพระราม 7 ถึงถนนราชวิถี เป็นท่อระบายน้ำกลมขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.20 เมตร ส่วนช่วงจากถนนราชวิถีถึงถนนรัชดาภิเษก เป็นท่อระบายน้ำรูปสี่เหลี่ยมขนาด 1.2 x 1.2 เมตร นอกจากนี้สำนักการระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร ได้ดำเนินการก่อสร้างอุโมงค์ผันน้ำประชาราษฎร์สาย 2 การระบายน้ำจากคลองเปรมประชากรลงแม่น้ำเจ้าพระยาทำได้โดยผ่านคลองบางซื่อทางเดียว จึงออกแบบอุโมงค์ส่งน้ำใต้ถนนประชาราษฎร์สาย 2 เพื่อผันน้ำจากคลองเปรมประชากรลงแม่น้ำเจ้าพระยา โดยใช้สถานีสูบน้ำขนาด 30 ลบ.ม/วินาที อุโมงค์มีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 3.4 เมตร ความยาว 1.82 กม. (2) ระบบป้องกันน้ำท่วมในพื้นที่ปิดล้อมฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา : สำนักการ		กับบ่อพักคอนกรีตจะเชื่อมต่อด้วยระบบคีย์ล็อค ซึ่งสามารถลดการรั่วซึมของระบบระบายน้ำได้ (12) ในช่วงการก่อสร้างบริเวณแยกบางพลัดจะก่อสร้างระบบระบายน้ำชั่วคราว โดยจัดการวางท่อชั่วคราวขนาด ϕ 0.60 มและติดตั้ง เครื่องสูบน้ำเพื่อระบายน้ำชั่วคราวในจุดที่มีการก่อสร้างตลอดเวลาโดยมีรูปแบบระบบระบายน้ำชั่วคราว	
	<u>ระยะดำเนินการ</u> โครงการฯ เป็นทางยกระดับ การก่อสร้างแนวสายทางจะก่อให้เกิดพื้นผิวทึบน้ำ แต่แนวถนนเดิม ได้แก่ ถนนประชาราษฎร์สาย 2 และถนนจรัญสนิทวงศ์ เป็นพื้นผิวทึบน้ำอยู่แล้ว จึงไม่มีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงการระบายน้ำจากสภาพก่อนมีโครงการฯ แต่อาจมีการเปลี่ยนแปลงตำแหน่งที่รวบรวมน้ำระบายสู่ระบบระบายน้ำสายรอง และระบบระบายน้ำสายหลักบ้างเท่านั้น	ฟื้นฟูพื้นที่ก่อสร้างให้มีสภาพแวดล้อมที่ดีและมีการใช้ที่ดินอย่างเหมาะสมโดยการดูแล รักษาพื้นที่พักน้ำ และระบบระบายน้ำที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ ให้มีสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ	-

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร ได้ดำเนินการโครงการสำรวจระบบระบายน้ำพร้อมค่าระดับก้นท่อระบายน้ำเดิม ในเขตพื้นที่บางพลัดแล้วเสร็จในปี 2538 โดยแผนหลักระบบป้องกันน้ำท่วมและระบายน้ำครอบคลุมพื้นที่ 12.988 ตร.กม. ประกอบด้วย 2.1) คันกั้นน้ำริมแม่น้ำเจ้าพระยาและริมคลองบางกอกน้อยฝั่งด้านทิศเหนือความยาว 17.32 กม. 2.2) ประตูระบายน้ำ 34 แห่ง 2.3) สถานีสูบน้ำ 17 แห่ง อัตราสูบน้ำรวม 69.5 ลบ.ม./วินาที 2.4) ปรับปรุงคลอง 45 สาย ความยาวรวม 31.357 กม. (3) การควบคุมน้ำท่วม : กรุงเทพมหานครเป็นหน่วยงานรับผิดชอบการปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขปัญหาน้ำท่วม ในพื้นที่กรุงเทพมหานครตลอดจนดูแลบำรุงรักษาทางระบายน้ำต่างๆ ได้จัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขปัญหาน้ำท่วมกรุงเทพมหานครทุกปี โดยมีหน่วยงานรับผิดชอบ คือ สำนักการระบายน้ำและศูนย์ปฏิบัติการป้องกันน้ำท่วมในสำนักการระบายน้ำ และมีหน่วยงานสนับสนุน คือ สำนักงานเขตต่างๆ หน่วยงานภายในกรุงเทพมหานครและ			

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ส่วนราชการอื่นๆ การดำเนินงานในแต่ละปีแบ่งเป็นช่วงเตรียมการและช่วงปฏิบัติงาน สำหรับแผนปฏิบัติงานจะแบ่งออกเป็น 3 ช่วง ตามลักษณะสาเหตุของน้ำท่วม การดำเนินงานควบคุมน้ำท่วม ได้กำหนดพื้นที่ปิดล้อมที่ครอบคลุมจุดอ่อนน้ำท่วมที่สำคัญทั้งหมด 15 แห่ง ในเขตกรุงเทพมหานคร มีการควบคุมระดับน้ำตามจุดสำคัญๆ เช่น ประตูระบายน้ำสถานีสูบน้ำ และบ่อสูบน้ำต่างๆ โดยกำหนดเป้าหมายการควบคุมเป็นระดับน้ำเตือนภัยและระดับน้ำวิกฤต นอกจากนี้ยังกำหนดระดับน้ำควบคุมตามแผนปฏิบัติการต่างๆ เช่น สถานะอากาศปกติ สถานะอากาศที่ส่อว่าจะมีฝน และการถ่ายเทน้ำเสีย เป็นต้น การดำเนินการเหล่านี้เป็นการดำเนินการระบายน้ำ ป้องกัน ควบคุมและบรรเทาน้ำท่วมในช่วงวิกฤตรวมทั้งสภาพปกติด้วย			
14. ทรัพยากรต้นไม้ในแนวเส้นทาง พบต้นไม้บริเวณทางเดินเท้าทั้งสองด้านตลอดแนวถนน พบต้นไม้บนเกาะกลางถนน พบว่าต้นไม้ที่พบส่วนใหญ่ ได้แก่ ประดู่บ้าน พบทั้งหมด 1,078 ต้น ประกอบด้วยหลายขนาดความโตรองลงมาได้แก่ ชมพูพันธุ์ทิพย์ อินทนิลน้ำ อินทรชิต และอินทนิลบก จำนวน 925, 245, 137 และ 91 ต้น ตามลำดับ	<u>ระยะก่อสร้าง</u> เนื่องจากการก่อสร้างตลอดเส้นทางเป็นการก่อสร้างทางยกระดับ ระยะทางประมาณ 13 กิโลเมตร บริเวณบนทางเท้าทั้งสองฝั่งถนน และบนเกาะกลางถนนพบต้นไม้ขึ้นอยู่ ซึ่งหากมีการก่อสร้างโดยใช้พื้นที่ของเกาะกลางถนนจำเป็นต้องมีการตัดฟันหรือเคลื่อนย้ายต้นไม้บริเวณที่จะก่อสร้างสถานี แต่ต้นไม้ส่วนใหญ่ที่เกาะกลางถนนมีความสูงไม่เกิน 10 เมตร จึงอาจไม่ต้องมีการตัดฟันต้นไม้หรือเคลื่อนย้ายต้นไม้ออก ยกเว้นบริเวณที่เป็นตำแหน่งที่ตั้งของเสา นอกจากนี้ ต้นไม้ที่	(1) ทำการขุดล้อมไม้ยืนต้นและดำเนินการย้ายไม้ดอกไม้ประดับบริเวณเกาะกลางถนนจรัญสนิทวงศ์และทางเดินเท้าที่จำเป็นต้องใช้พื้นที่ในการก่อสร้างให้แล้วเสร็จก่อนการก่อสร้างแล้วนำไปปลูกในพื้นที่อื่นๆ เช่น สวนสาธารณะของ กทม. หรือนำกลับมาปลูกใหม่เมื่อดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ (2) ทำการปลูกต้นไม้ทดแทนใต้แนวเส้นทางโครงการฯ และแนวทางเดินเท้า ภายหลังการก่อสร้างโครงสร้างทางสถาปัตยกรรมของรถไฟฟ้าแล้วเสร็จ	-

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	เกาะกลางถนนพบเป็นบางช่วงเท่านั้น ดังนั้นคาดว่ามีผลกระทบต่อระบบนิเวศและสังคมพืชในระดับต่ำ		
	<u>ระยะดำเนินการ</u> ภายหลังการก่อสร้างเป็นผลกระทบทางอ้อมจากการดำเนินกิจกรรมของโครงการฯ ที่มีต่อระบบนิเวศและสังคมพืช เช่น ต้นไม้ได้รับแสงน้อยลงเนื่องจากถูกบดบังจากสิ่งก่อสร้างที่สร้างขึ้นซึ่งมีผลต่อกระบวนการการสังเคราะห์แสงของพืช เป็นต้น ซึ่งประเมินได้ว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นเป็นผลกระทบในระดับต่ำ เนื่องจากต้นไม้มีความสามารถในการปรับตัวทนต่อสภาพแวดล้อมต่างๆ ได้	ดูแลต้นไม้ที่ปลูกชดเชยให้เจริญงอกงามตลอดระยะเวลา และให้ปลูกชดเชยกรณีที่ต้นไม้ตาย	-
15. ทรัพยากรสัตว์ในแนวเส้นทาง สำรวจพบสัตว์ในกลุ่มนก จำนวน 7 ชนิด ใน 6 วงศ์ 2 อันดับ ซึ่งเป็นชนิดที่สามารถปรับตัวเข้ากับสภาพพื้นที่ได้ดีกว่าสัตว์กลุ่ม อื่นๆ จากการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า นกทุกชนิดเป็นนกประจำถิ่น (Resident) เป็นนกที่มีความชุกชุมมาก 4 ชนิด ได้แก่ นกกระจอกบ้าน นกเอี้ยงสาริกา นกพิราบ และอีกา ชุกชุมปานกลาง 3 ชนิด ได้แก่ นกเขาใหญ่ นกขมิ้นน้อยธรรมดา และนกกินปลีอกเหลือง	<u>ระยะก่อสร้าง</u> เมื่อมีกิจกรรมการก่อสร้างซึ่งเป็นทางยกระดับตลอดเส้นทางทำให้ต้องมีการตัดฟันหรือเคลื่อนย้ายต้นไม้ โดยเฉพาะที่อยู่บนเกาะกลางถนนในบริเวณที่จะก่อสร้างออกไป ซึ่งทำให้แหล่งที่อยู่อาศัย และดำเนินกิจกรรมของสัตว์ลดลงไป ผลกระทบทางอ้อมจากกิจกรรมที่เกี่ยวข้องคือการทำลายแหล่งดำเนินกิจกรรมของสัตว์จากการตัดฟันหรือเคลื่อนย้ายต้นไม้ออกจากพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งผลกระทบเหล่านี้เป็นผลกระทบที่ไม่รุนแรง เนื่องจากสัตว์สามารถปรับตัวให้เข้ากับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปได้ รวมทั้งสภาพแวดล้อมที่เกิดขึ้นภายหลังการก่อสร้างก็ไม่แตกต่างจากสภาพเดิม ดังนั้น ประเมินได้ว่ามีผลกระทบต่อสัตว์ในแนวสายทางในระดับต่ำ	การดำเนินกิจกรรมต่างๆ ของโครงการฯ ไม่ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรสัตว์โดยตรง แต่กิจกรรมการก่อสร้างที่ต้องมีการเคลื่อนย้ายหรือตัดฟันต้นไม้ออกจากพื้นที่อาจเป็นการรบกวนสัตว์บางชนิด อย่างไรก็ตามสัตว์สามารถปรับตัวให้เข้ากับสภาพที่เปลี่ยนแปลงไปหรืออพยพออกไปจากพื้นที่ได้จึงไม่มีผลกระทบแต่อย่างไรก็ตาม ในระหว่างการก่อสร้างต้องควบคุมการเคลื่อนย้ายหรือการตัดฟันทำลายต้นไม้ที่เป็นที่อยู่อาศัยของสัตว์ให้อยู่เฉพาะในขอบเขตพื้นที่ดำเนินการเท่านั้น เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อสัตว์น้อยที่สุด รวมทั้งภายหลังการดำเนินการแล้วเสร็จต้องดำเนินการจัดการสร้างพื้นที่สีเขียวในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ดำเนินการ ซึ่งนอกจากจะเป็นประโยชน์ต่อประชาชนแล้วสัตว์ยังสามารถเข้ามาใช้ประโยชน์ในพื้นที่นั้นได้ด้วย	-

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<u>ระยะดำเนินการ</u> ภายหลังเมื่อกิจกรรมการก่อสร้างต่างๆ สิ้นสุดลง สัตว์สามารถดำรงชีวิตและใช้ประโยชน์ในพื้นที่เดิมและพื้นที่ใกล้เคียงได้ตามปกติโดยสามารถปรับตัวให้เข้ากับสภาพแวดล้อมใหม่ได้ นอกจากนั้นสัตว์บางชนิดอาจได้รับผลกระทบ เนื่องจากสามารถใช้ประโยชน์จากสิ่งก่อสร้างได้ ดังนั้น ภายหลังการดำเนินการก่อสร้างจึงประเมินได้ว่ามีผลกระทบต่อสัตว์ในแนวสายทางอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากสัตว์ในแนวสายทางส่วนใหญ่ที่สำรวจพบเป็นสัตว์ขนาดเล็ก มีการเคลื่อนที่และเคลื่อนย้ายได้เร็ว รวมทั้งสามารถปรับตัวให้เข้ากับสภาพแวดล้อมได้ดี	-	-
16. นิเวศวิทยาทางน้ำ จากการสุ่มเก็บตัวอย่างในคลองทั้ง 5 สถานี และบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาอีก 1 สถานี (เก็บตัวอย่าง 3 จุด) พบแพลงก์ตอนทั้งสิ้น 10 ไฟลัม เป็นแพลงก์ตอนพืช 6 ไฟลัม ได้แก่ ไฟลัม Cyanophyta (blue green algae), Chlorophyta (green algae), Bacillariophyta (diatom), Euglenophyta (euglenoids), Pyrrophyta (dinoflagellate), และ Chrysophyta (yellow brown algae) เป็นแพลงก์ตอนสัตว์ 5 ไฟลัม ได้แก่ ไฟลัม Protozoa, Rotifera, Annelida, Arthropoda และ Mollusca โดยชนิดที่มีความเด่นมากที่สุดที่พบในทุกสถานีเป็นแพลงก์ตอนพืชชนิด *Aulacoseira granulata*	<u>ระยะก่อสร้าง</u> เนื่องจากในการเก็บตัวอย่างนั้นไม่พบชนิดของสัตว์หน้าดินในบริเวณคลองบางพลัด คลองบางยี่ขัน และคลองวัดท่าพระ ประกอบกับกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการฯ จะเป็นเส้นทางยกระดับตลอดสาย ซึ่งจะตัดข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (บริเวณสะพานบางโพ) คลองบางกอกน้อย คลองมอญ คลองบางพลัด คลองบางยี่ขัน และคลองวัดท่าพระ ดังนั้นผลกระทบด้านนิเวศวิทยาอันเนื่องจากโครงการฯ จึงเกิดจากการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพและการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำของแหล่งน้ำผิวดินและคลองต่างๆ ที่ไหลผ่านจากลักษณะโครงการฯ พบว่าผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพมีเฉพาะช่วงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่บางโพ ซึ่งเป็นการก่อสร้างเฉพาะที่ และโครงสร้าง	(1) การดำเนินกิจกรรมก่อสร้างโดยเฉพาะช่วงก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา หรือช่วงข้ามคลองบางกอกน้อย จะต้องระมัดระวังและเข้มงวดกวดขันในการก่อสร้างและการจัดการ (2) การกองวัสดุและอุปกรณ์การก่อสร้างใกล้แหล่งน้ำทางโครงการฯ ต้องวางมาตรการที่เข้มงวดในการควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้าง โดยให้ผู้รับเหมาก่อสร้างเสนอมาตรการป้องกันเศษวัสดุ อุปกรณ์การก่อสร้างปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำ เพื่อป้องกันการตื้นเขินของแหล่งน้ำและกีดขวางการไหลของน้ำ (3) การออกแบบโครงการฯ จะต้องระมัดระวังในการวางระยะของเสาและตอม่อลงในแหล่งน้ำ และหลีกเลี่ยงไม่ให้มีโครงสร้างส่วนใดวางลงในแหล่งน้ำ	**(1) <u>ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด</u> :** ประกอบด้วยแพลงก์ตอน (Plankton) และสัตว์หน้าดิน (Benthos) โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบชนิด ปริมาณและความชุกชุมทุกๆ 2 เดือน ตลอดระยะก่อสร้าง **(2) <u>สถานี</u> :** จำนวน 6 สถานี (จำนวน 8 จุด) ประกอบด้วย ▪ สถานีที่ 1 : แม่น้ำเจ้าพระยา จำนวน 3 จุด คือ - บริเวณห่างจากจุดก่อสร้างสะพานบางโพไปทิศเหนือ 1 กิโลเมตร - บริเวณจุดก่อสร้างสะพานบางโพ - บริเวณห่างจากจุดก่อสร้างสะพานบางโพไปทิศใต้ 1 กิโลเมตร

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และ *Oscillatoria sp* ตามลำดับ ซึ่งแพลงก์ตอนพืชที่พบ 4 กลุ่มใน 6 กลุ่ม ได้แก่ Cyanophyta, Chlorophyta, Euglenophyta และ Chrysophyta นั้น เป็นกลุ่มแพลงก์ตอนที่สามารถทนต่อน้ำที่มีออกซิเจนละลายต่ำมากหรือสามารถทนต่อสภาพน้ำเสียได้ดี โดยที่ *Oscillatoria sp.* นั้น หากมีปริมาณมากอาจเกิดภาวะ Algae bloom และก่อให้เกิดภาวะน้ำเน่าเสียตามมา สำหรับสัตว์หน้าดินพบ 7 ชนิด ซึ่งเป็นสัตว์หน้าดินที่พบอยู่ในไฟลัม Annelida 3 ชนิด และอยู่ในไฟลัม Mollusca 4 ชนิด และไม่พบสัตว์หน้าดินในบริเวณคลองบางพลัด คลองบางยี่ขัน และคลองวัดท่าพระ	สะพานเทียบกับพื้นที่หน้าตัดแม่น้ำเจ้าพระยามีขนาดต่างกันมากและการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการฯ เกิดขึ้นเฉพาะช่วงฝนตก ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่เกิดไม่ต่อเนื่องและเป็นช่วงสั้นๆ จึงไม่มีผลกระทบต่อระบบนิเวศทางน้ำ	ทั้งนี้โครงการฯ ต้องประสานกับกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีในการวางขอบเขตแนวคลอง/แม่น้ำ	▪ สถานีที่ 2 : คลองบางพลัด ▪ สถานีที่ 3 : คลองบางยี่ขัน ▪ สถานีที่ 4 : คลองบางกอกน้อย ▪ สถานีที่ 5 : คลองมอญ ▪ สถานีที่ 6 : คลองวัดท่าพระ **(3) <u>หน่วยงานที่รับผิดชอบ</u> :** บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) **(4) <u>งบประมาณ</u> :** สถานีละประมาณ 10,000 บาท หรือคิดเป็นเงินประมาณ 80,000 บาท/ครั้ง
	<u>ระยะดำเนินการ</u> ในระยะดำเนินการการเกิดขึ้นของโครงการฯ เป็นลักษณะของรถไฟฟ้ายกระดับแต่ละสถานีของรถไฟฟ้ามีการบำบัดน้ำเสียอย่างถูกหลักสุขาภิบาล ซึ่งน้ำเสียได้ผ่านการบำบัดจนมีค่าความสกปรกอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานก่อนปล่อยลงท่อระบายน้ำสาธารณะ ดังนั้นผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตทางน้ำมีในระดับต่ำ	ดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำ	**(1) <u>ดัชนีและระยะเวลาการตรวจวัด</u> :** ประกอบด้วย แพลงก์ตอน (Plankton) และสัตว์หน้าดิน (Benthos) ทำการตรวจวัดภายหลังเปิดดำเนินการเป็นประจำปี ปีละ 2 ครั้ง (ทุกๆ 6 เดือน) ตลอดระยะดำเนินการ **(2) <u>สถานี</u> :** ทำการติดตามตรวจสอบชนิด ปริมาณ และความชุกชุมของแพลงก์ตอนและสัตว์หน้าดิน จำนวน 3 สถานี (จำนวน 5 จุด) คือ ▪ สถานีที่ 1 : แม่น้ำเจ้าพระยา จำนวน 3 จุดคือ - บริเวณห่างจากจุดก่อสร้างสะพานบางโพไปทิศเหนือ 1 กิโลเมตร

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
			- บริเวณจุดก่อสร้างสะพานบางโพ - บริเวณห่างจากจุดก่อสร้างสะพานบางโพไปทิศใต้ 1 กิโลเมตร ■ สถานีที่ 2 : คลองบางกอกน้อย ■ สถานีที่ 3 : คลองมอญ **(3) <u>หน่วยงานที่รับผิดชอบ</u>:** การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) หรือผู้เดินรถ **(4) <u>งบประมาณ</u>:** ประมาณ 10,000 บาท/สถานี หรือคิดเป็นเงินประมาณ 50,000 บาท/ครั้ง
17. การจัดการมูลฝอย การกำจัดมูลฝอยและสิ่งปฏิกูลซึ่งสำนักงานเขตทำหน้าที่ในด้านการกวาดและเก็บขนมูลฝอย ซึ่งจำนวนรถเก็บขนมูลฝอยของกรุงเทพฯ มีจำนวนทั้งสิ้น 2,198 คัน มีสถานที่ทำลายมูลฝอย 3 แห่ง คือ ที่อ่อนนุช หนองแขม และท่าแร้ง สำหรับแนวเส้นทางโครงการฯ ครอบคลุมพื้นที่ 4 เขต ได้แก่ เขตบางซื่อ บางพลัด บางกอกน้อย และบางกอกใหญ่ จำนวนรถและการปฏิบัติงานของรถเก็บมูลฝอยในเขตต่างๆ สรุปได้ดังนี้ (1) เขตบางซื่อ มีจำนวนรถที่ออกปฏิบัติงาน 50 คัน จำนวนเที่ยวเฉลี่ย 44 เที่ยว/วัน (2) เขตบางพลัดมีจำนวนรถที่ออกปฏิบัติงาน 52 คัน จำนวนเที่ยวเฉลี่ย 48 เที่ยว/วัน	**<u>ระยะก่อสร้าง</u>** ผู้รับเหมาจะจัดให้มีถังรองรับมูลฝอยในปริมาณที่เพียงพอต่อความต้องการ ได้แก่ การจัดหาถังรองรับมูลฝอยขนาด 200 ลิตร จำนวนอย่างน้อย 6 ใบ และขนาด 100 ลิตร จำนวนอย่างน้อย 10 ใบ วางไว้ตามจุดต่างๆ ในบริเวณที่ก่อสร้างและบริเวณที่ตั้งบ้านพักคนงาน โดยจัดวางไว้ในจุดที่สะดวกต่อการทิ้งและสังเกตได้ง่าย เมื่อประเมินความสามารถในการรองรับมูลฝอยของถังรับมูลฝอยที่มีในโครงการฯ ซึ่งมีความจุรวมทั้งสิ้นอย่างน้อย 2,200 ลิตร สามารถรองรับมูลฝอยได้อย่างน้อยประมาณ 1.96 วัน รวมทั้งได้ทำการประสานงานกับทางกรุงเทพมหานครให้มีการเก็บรวบรวมขยะที่เกิดขึ้นทุกวันเพื่อนำไปกำจัดต่อไป ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับต่ำ	(1) ขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นในช่วงของการก่อสร้างให้ผู้รับเหมาก่อสร้างขนย้ายออกจากพื้นที่ก่อสร้างไปทิ้งยังหลุมที่จัดไว้ โดยให้ดำเนินการในช่วงเวลากลางคืน เพื่อมิให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดจากการขนย้ายดังกล่าว (2) ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างทำการแยกขยะประเภทของเสียอันตรายที่เกิดจากการซ่อมบำรุงและทำงานของเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ นำไปจัดเก็บแยกต่างหากจากขยะทั่วไป เพื่อรอการเก็บขนไปกำจัดต่อไป (3) ต้องเตรียมภาชนะรองรับมูลฝอยขนาดความจุประมาณ 200 ลิตร จำนวน 30 ใบ (เก็บได้ 2-3 วัน) ตั้งไว้ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบ้านพักคนงาน (4) ดำเนินการตามแผนปฏิบัติการจัดการขยะมูลฝอยดังนี้	**(1) <u>ดัชนีที่ทำการติดตามตรวจสอบ</u>** : ประกอบด้วย 1.1) ทำการบันทึกประเภท ปริมาณ และน้ำหนักของขยะ รวมถึงปริมาณดินทรายจากการขุดเจาะอุโมงค์และวัสดุที่เกิดจากการก่อสร้างหรือย้ายสิ่งปลูกสร้าง 1.2) ประเมินประสิทธิภาพและปัญหาของการจัดการของเสีย **(2) <u>สถานที่</u>** : พื้นที่ก่อสร้าง ที่พักคนงาน และสำนักงานสนาม **(3) <u>ความถี่</u>** : ดำเนินการติดตามตรวจสอบการจัดการมูลฝอยทุกๆ สัปดาห์จนกว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จ

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(3) เขตบางกอกน้อย มีจำนวนรถที่ออกปฏิบัติงาน 61 คัน จำนวนเที่ยวเฉลี่ย 50 เที่ยว/วัน (4) เขตบางกอกใหญ่ มีจำนวนรถที่ออกปฏิบัติงาน 46 คัน จำนวนเที่ยวเฉลี่ย 34 เที่ยว/วัน		4.1) ผู้รับเหมาต้องแยกถังขยะชั่วคราวสำหรับรวบรวมขยะแต่ละประเภท ได้แก่ ดินที่ขุดขึ้นมา ขยะปนเปื้อน เศษวัสดุ และขยะจากบ้านพักคนงาน 4.2) ขยะที่เกิดขึ้นต้องนำไปทิ้งที่พื้นที่ทิ้งขยะจากงานก่อสร้างของกรุงเทพมหานคร 4.3) ต้องทำการขนขยะและดินออกจากที่รวบรวมขยะชั่วคราวในพื้นที่ก่อสร้างไปยังที่ทิ้งขยะเฉพาะในช่วงเวลากลางคืน 4.4) หลีกเลี่ยงการทิ้งขยะตามอำเภอใจ โดยใช้ระบบตั๋ว ไม่อนุญาตให้ทิ้งขยะได้ตามใจชอบ จะทิ้งได้เฉพาะจุดที่อนุญาตให้ทิ้งหรือทิ้งใส่เรือท้องแบน ทั้งนี้ต้องเป็นไปตามกฎหมายไทย ให้ใช้ระบบตั๋วมีหมายเลขลำดับ สำหรับพื้นที่ก่อสร้างแต่ละแห่ง เพื่อเป็นการควบคุมให้รถขยะขนส่งขยะไปทิ้งตามพื้นที่ที่กำหนด 4.5) ผู้รับเหมาต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมมลพิษ ขยะ สารอันตราย ขยะพิเศษ สุขภาพ อาชีวอนามัยในการจัดการ และกำจัดขยะที่ปนเปื้อนด้วยวิธีที่มีความปลอดภัยและความเหมาะสม	**(4) <u>หน่วยงานที่รับผิดชอบ</u>:** บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) **(5) <u>งบประมาณ</u>:** ครั้งละ 10,000 บาท/เดือน รวมเป็นเงิน 120,000 บาท/ปี
	<u>ระยะดำเนินการ</u> ภายหลังการเปิดดำเนินการแล้วคาดว่าจะไม่มีผลกระทบเกิดขึ้น	จัดตั้งภาชนะรองรับมูลฝอย ให้เพียงพอภายในแต่ละสถานี และจัดเตรียมภาชนะรวบรวมขยะมูลฝอยขนาดใหญ่ สำหรับเก็บขยะรวมจากภาชนะรองรับย่อยของแต่ละสถานี เพื่อรอการเก็บขนไปกำจัดโดย กทม. ในกรณีที่ กทม. ไม่สามารถมาเก็บขนขยะได้ทุกวัน โดยมีความจุรวมประมาณ 20 ลบ.ม.	**(1) <u>ดัชนีที่ทำการติดตามตรวจสอบ</u>** : ประกอบด้วย 1.1) ตรวจสอบความเพียงพอของ Container ที่บรรจุขยะและแหล่งเก็บขยะในพื้นที่ 1.2) ตรวจสอบประสิทธิภาพการเก็บรวบรวมและการขนส่งขยะ 1.3) ตรวจสอบปริมาณของขยะจากโครงการฯ

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
			(2) <u>สถานที่</u> : สถานีรถไฟฟ้าทุกสถานี (3) <u>ความถี่</u> : ดำเนินการติดตามตรวจสอบการจัดการมูลฝอยทุกๆ เดือน (4) <u>หน่วยงานที่รับผิดชอบ</u>: การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) หรือผู้เดินรถ (5) <u>งบประมาณ</u>: ประมาณ 10,000 บาท/เดือน รวมเป็นเงิน 120,000 บาท/ปี
18. การแบ่งแยกชุมชน แนวเส้นทางโครงการฯ ผ่านพื้นที่เขต 4 เขต ได้แก่ เขตบางซื่อ เขตบางพลัด เขตบางกอกน้อยและเขตบางกอกใหญ่ เป็นทางยกระดับทั้งหมด มี 10 สถานี จากการศึกษาพบว่าสภาพทั่วไปของชุมชนที่อาศัยอยู่สองข้างทางของถนนประชาราษฎร์สาย 2 และถนนจรัญสนิทวงศ์ ได้ถูกแบ่งแยกชุมชน โดยแนวของถนนซึ่งเป็นแนวสายทางโครงการฯ ชุมชนทั้งสองฝั่งของแนวสายทางสามารถติดต่อกันโดยอาศัยถนนที่ตัดผ่าน	<u>ระยะก่อสร้าง</u> พื้นที่โครงการฯ ตั้งอยู่ในแนวเส้นทางของถนนประชาราษฎร์สาย 2 และถนนจรัญสนิทวงศ์ ปัจจุบันชุมชนทั้งสองฝั่งสามารถติดต่อกันได้โดยอาศัยถนนที่ตัดผ่าน ดังนั้นการก่อสร้างโครงการฯ จึงแทบไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการแบ่งแยกชุมชนทั้งสองฝั่งทางแต่อย่างใด แต่อาจจะมีบ้างในบางช่วงของการก่อสร้าง ซึ่งอาจจะมีการปิดกั้นแนวเส้นทางบางส่วน ซึ่งเป็นผลกระทบเพียงเล็กน้อยเท่านั้น	-	-
	<u>ระยะดำเนินการ</u> เนื่องจากโครงการฯ จะเป็นลักษณะทางรถไฟฟ้ายกระดับตลอดสาย จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการแบ่งแยกชุมชนแต่อย่างใด โดยประชาชนยังสามารถติดต่อกันได้ตามปกติ	-	-
19. สภาพภูมิประเทศ แนวเส้นทางโครงการฯ เป็นเส้นทางยกระดับตามเกาะกลางถนนประชาราษฎร์สาย 2 และ	<u>ระยะก่อสร้าง</u> กิจกรรมก่อสร้างตลอดแนวเส้นทางโครงการฯ ตั้งแต่สถานีเตาปูน (สถานีร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	-	-

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ถนนจรัญสนิทวงศ์สองข้างทางแนวเส้นทางโครงการฯ มีอาคารพาณิชย์ และที่พักอาศัย สลับสถานที่ราชการและสถานที่สำคัญ เช่น โรงพยาบาล วัดและโรงเรียน เป็นต้น	ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ) จนถึงจุดสิ้นสุดโครงการฯ ที่แยกท่าพระ มีการปรับพื้นที่ การขุดเจาะดิน การเปิดหน้าดิน จึงส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงลักษณะภูมิประเทศเกิดขึ้นโดยเฉพาะตามแนวถนนประชาราษฎร์สาย 2 และถนนจรัญสนิทวงศ์ ที่มีการก่อสร้างลักษณะโครงสร้างทางยกระดับ แนวเส้นทางโครงการฯ จำกัดอยู่เฉพาะในพื้นที่เกาะกลางถนนเป็นส่วนใหญ่ ยกเว้นช่วงสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเข้าสู่ถนนจรัญสนิทวงศ์ จะแปรสภาพพื้นที่จากเดิมเป็นพื้นที่อยู่อาศัยและที่รกร้างแปรสภาพเป็นพื้นที่โครงสร้างทางยกระดับ ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพพื้นที่ช่วงนี้เพียงเล็กน้อย เมื่อพิจารณาผลกระทบต่อสภาพภูมิประเทศโดยรวมตลอดแนวเส้นทางโครงการฯ พบว่าอยู่ในระดับต่ำ		
	<u>ระยะดำเนินการ</u> โครงการฯ มีลักษณะโครงสร้างยกระดับ อยู่บริเวณกึ่งกลางถนนประชาราษฎร์สาย 2 และเกาะกลางถนนจรัญสนิทวงศ์ การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวสามารถประเมินผลกระทบสภาพภูมิประเทศตามแนวเส้นทางโครงการฯ ดังนี้ (1) ช่วงสถานีเตาปูน (สถานีร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ และช่วงบางซื่อ-สามเสน) -สถานีบางโพ : โครงสร้างโครงการฯ เป็นทางยกระดับ มีความสูงประมาณ 13 เมตร ตามแนวถนนประชาราษฎร์สาย 2 ซึ่งตลอด		-

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	แนวถนนทั้งสองฝั่ง มีอาคารสูง 4 ชั้นตั้งอยู่ (สูงโดยประมาณ 13 เมตร) ซึ่งโครงสร้างของโครงการฯ มีระดับความสูงใกล้เคียงกับความสูงของอาคาร ผลกระทบที่เกิดขึ้นมีทั้งผลกระทบต่อการถ่ายเทอากาศ และการบังแสง โครงสร้างสถานีเตาปูน (สถานีร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ และช่วงบางซื่อ-สามเสน) และสถานีบางโพ ตั้งอยู่ที่แยกเตาปูน และแยกบางโพ มีระดับความสูงชั้นล่างจากพื้นถนนประมาณ 7 เมตร และความสูงจากพื้นถนนถึงชั้นชานชาลาผู้โดยสารประมาณ 12 เมตร ซึ่งระดับชั้นล่างมีผลต่อการระบายอากาศ และโครงสร้างจะมีผลกระทบต่ออาคารที่ตั้งอยู่ใกล้กับสถานีทั้งสองฝั่งถนน (2) ช่วงสถานีบางโพ-สถานีบางอ้อ : ช่วงแรกมีการก่อสร้างสะพานจากบางโพข้ามไปที่ถนนจรัญสนิทวงศ์ สามารถประเมินผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมได้ดังนี้ 2.1) สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา โครงสร้างสะพานโดยเฉพาะตอม่อสะพาน มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพของบริเวณดังกล่าว ได้แก่การเปลี่ยนแปลงทิศทางและความเร็วกระแสน้ำ แต่จากการศึกษาโดยแบบจำลอง MIKE21 พบว่ามีการเปลี่ยนแปลงไม่มากนัก ซึ่งรายละเอียดจะได้กล่าวในหัวข้อการประเมินด้านการกัดเซาะและการตกตะกอน 2.2) ฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาถึงสถานีบางอ้อ แนวสายทางผ่านพื้นที่ชุมชน มีอาคารคอนโดมิเนียมสูง 6 ชั้น และ		

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	บ้านพักอาศัย สูง 1-2 ชั้น ซึ่งมีผลกระทบด้านทัศนียภาพ แต่ไม่มีผลกระทบต่อการระบายอากาศ เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นย่านพักอาศัยมีโครงสร้างต่ำกว่าโครงสร้างของโครงการฯ มาก และไม่มีการจราจรหนาแน่นเหมือนบนถนน (3) ช่วงสถานีบางอ้อ-สถานีท่าพระ (สถานีร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค) : โครงสร้างโครงการฯ อยู่บนเกาะกลางถนนจรัญสนิทวงศ์ ประกอบด้วย ชั้นชานพักผู้โดยสาร (Concourse) ยกสูงจากพื้นดินมีความสูงอยู่ระหว่าง 7.61-10.13 เมตร และระดับความสูงของชั้นชานชาลา มีความสูงอยู่ระหว่าง 14.34-18.08 เมตรตลอดสองฝั่งถนนเป็นอาคารพาณิชย์ มีระยะห่างจากขอบทางยกระดับ ประมาณ 10 เมตร ซึ่งเป็นระยะที่อากาศมารถถ่ายเทได้ แต่บริเวณที่มีการก่อสร้างโครงสร้างถสถานีจะมีผลกระทบต่ออาคารทั้งสองด้านของถนน		
20. ทรัพยากรดิน ตลอดแนวเส้นทางโครงการฯ จะวางตัวอยู่บนชุดดินธนบุรี (Thon Buri series : Tb) พบในที่ราบใกล้กับฝั่งแม่น้ำ สภาพพื้นที่ราบเรียบเป็นดินลึก การระบายน้ำค่อนข้างเลว ความสามารถในการอุ้มน้ำสูง ดินสามารถให้น้ำซึมผ่านไปได้ช้า มีลักษณะเนื้อดินเป็นดินเหนียวหรือดินเหนียวปนซิลท์	<u>ระยะก่อสร้าง</u> จากลักษณะสภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางของโครงการฯ เป็นเกาะกลางถนนประชาราษฎร์สาย 2 และถนนจรัญสนิทวงศ์ ซึ่งลักษณะของโครงสร้างโครงการฯ เป็นโครงสร้างยกระดับทั้งหมด พื้นที่ตามแนวสายทางโครงการฯ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอาคารและสิ่งก่อสร้างตลอดแนว และมีถนนสายหลัก ซึ่งเป็นแนวเส้นทางโครงการฯ ได้แก่ ถนนประชาราษฎร์สาย 2	-	-

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	และถนนจรัญสนิทวงศ์ เป็นต้น สำหรับดินที่เกิดจากการขุดเจาะเพื่อวางเสาเข็มหรือตอม่อจากข้อมูลทางด้านธรณีเทคนิคของบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการฯ ซึ่งได้เคยเจาะสำรวจดินตามแนวสายทางและบริเวณสถานีบางซื่อพบว่า พื้นที่บริเวณดังกล่าวมีลักษณะชั้นดินบนสุดเป็นชั้น Weathered Crust ของดินเหนียวอ่อน มีความหนาจากพื้นผิวถึงความลึก 2.0 เมตร ที่ความลึกประมาณ 2.0-15.0 เมตร เป็นชั้นดินเหนียวอ่อน (Soft Clay) สีเทาถึงเทาดำมีความคงตัว และมีเนื้อดินที่ค่อนข้างเหนียว ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อคุณภาพของดินอยู่ในระดับต่ำ		
	<u>ระยะดำเนินการ</u> รูปแบบโครงการฯ เป็นทางรถไฟฟ้ายกระดับ จะช่วยลดผลกระทบด้านการชะล้างพังทลาย ดังนั้นผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ	-	-
21. การสาธารณสุขและอาชีวอนามัย ข้อมูลบุคลากรทางการแพทย์และการเจ็บป่วยของประชากรตามแนวเส้นทางโครงการ พบว่ามีโรงพยาบาล รวมทั้งศูนย์บริการสาธารณสุข ซึ่งในเขตบางซื่อ ตามแนวเส้นทางมีโรงพยาบาลบางโพเป็นโรงพยาบาลเอกชน ขนาด 100 เตียง สำหรับเขตบางพลัดมีโรงพยาบาลยันฮีเป็นโรงพยาบาลเอกชนขนาดใหญ่สามารถรองรับผู้ป่วยได้ 400 เตียง และรองรับผู้ป่วยนอกได้วันละ 2,000 คน โดยเปิดให้บริการรักษาด้านความงามและโรคทั่วไปและมีศูนย์บริการ	<u>ระยะก่อสร้าง</u> ในระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ โดยเฉพาะบริเวณที่ใกล้กับแหล่งชุมชน จะทำให้ประชาชนได้รับผลกระทบอันเนื่องมาจากการรื้อย้าย การปรับพื้นที่ และการก่อสร้าง ซึ่งจะทำให้เกิดปัญหาฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือน และปัญหาเสียงดัง แต่ผลกระทบเกิดขึ้นเฉพาะช่วงการก่อสร้างเท่านั้น และมีการเคลื่อนที่เมื่อเสร็จแต่ละตอม่อ ดังนั้นผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ	-	-
	<u>ระยะดำเนินการ</u> การพัฒนาโครงการฯ น่าจะส่งผลดีต่อการเข้าถึงบริการทางด้านสาธารณสุข เนื่องจากการดำเนินโครงการฯ	-	-

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
สาธารณสุขจำนวน 1 แห่ง (ศูนย์สาธารณสุข 31 (เอิบ-จิตร ทังสุบุตร)) เป็นต้น	จะเป็นอีกทางเลือกหนึ่งในการเดินทางของประชาชนเพื่อเดินทางไปยังสถานพยาบาลได้โดยสะดวกขึ้น นอกจากนี้ปริมาณมลพิษจากรถยนต์จะลดลง ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงที่เป็นสาเหตุของการเจ็บป่วยลงได้ และโครงการฯ ช่วยให้การเดินทางได้รวดเร็ว ซึ่งทำให้คุณภาพชีวิตดีขึ้นเนื่องจากมีเวลาเพิ่มขึ้น ทำให้มีเวลาพักผ่อนหรือทำกิจกรรมอื่นที่ส่งเสริมสุขภาพได้มากขึ้น		
22. มวลชนสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน 1) จัดประชุมเพื่อเผยแพร่ข้อมูลโครงการเมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2548 ณ โรงแรมรอยัลริเวอร์ มีผู้เข้าร่วมสัมมนา 380 คน 2) มีผู้เข้าเยี่ยมชม website ของ รฟม. ตั้งแต่ ต.ค.48 – ม.ค.49 กว่า 22,000 ราย 3) มีผู้เข้าชมแบบสอบถามออนไลน์ผ่านทาง www.sanook.com ตั้งแต่ 16 พ.ย. 48-15 ธ.ค. 48 จำนวน 24,770 คน และให้ข้อมูล 14,453 คน 4) จัดทำชุดนิทรรศการเคลื่อนที่และรับฟังความคิดเห็นมากกว่า 900 ตัวอย่าง 5) สำรวจความคิดเห็นผู้ใช้รถประจำทางมากกว่า 2,000 ตัวอย่าง 6) สัมภาษณ์เชิงลึกบุคคลที่เกี่ยวข้องจำนวน 43 คน ตั้งแต่ ต.ค.-พ.ย. 48 7) จัดประชุมกลุ่มย่อยที่สำนักงานบางพลัด บางซื่อ บางกอกน้อย และบางกอกใหญ่ วันที่ 14-28 พ.ย. 48	<u>ระยะก่อสร้าง</u> (1) ประชาสัมพันธ์โครงการแบบเบ็ดเสร็จ เพื่อให้ประชาชนรับทราบข้อมูลข่าวสารแจ้งเรื่องร้องทุกข์ ตลอดจนเป็นศูนย์ประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหา (2) จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์ ฯลฯ (3) ติดตั้งป้ายประกาศมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมบริเวณสี่แยกหรือบริเวณที่สังเกตเห็นได้ง่าย (4) ติดป้ายประกาศให้ประชาชนทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 สัปดาห์	(1) จัดให้มีอาคารสำนักงานภาคสนามพร้อมบุคลากร อุปกรณ์สำนักงาน เครื่องมือ โสตทัศนูปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวกในแนวเส้นทางโครงการฯ เพื่อใช้ปฏิบัติงานด้านประชาสัมพันธ์ในลักษณะของการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) เพื่อให้ประชาชนสามารถรับทราบข้อมูลข่าวสาร แจ้งเรื่องร้องทุกข์ตลอดจนเป็นศูนย์ประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ เพื่อป้องกันแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการฯ (2) จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ประเภทต่างๆ ตามความเหมาะสม เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์ ฯลฯ (3) ติดตั้งป้ายประกาศมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ผู้รับเหมาจะต้องปฏิบัติ (ตามที่ได้ระบุไว้ในสัญญาก่อสร้าง) ในบริเวณสี่แยกหรือบริเวณที่จะสังเกตเห็นได้ง่าย เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่และสาธารณชนได้รับทราบและช่วยสังเกตการดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบของผู้รับเหมา ในป้ายประกาศดังกล่าวจะต้องระบุสถานที่ เบอร์โทรศัพท์	-

ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

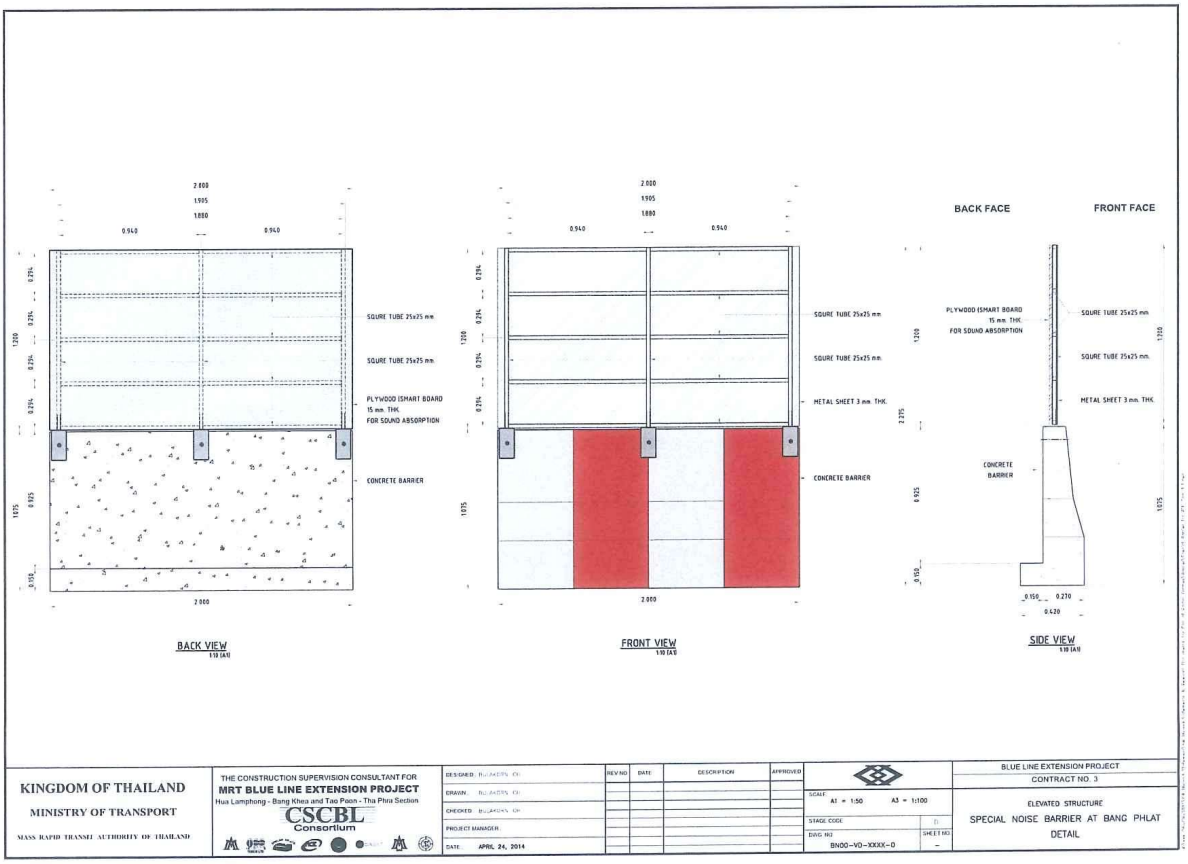
องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
8) จัดประชุมเชิงปฏิบัติการกลุ่มเป้าหมายเฉพาะ วันที่ 29 พ.ย. 48 ณ โรงแรมรอยัลริเวอร์ ได้แก่ กลุ่มองค์กรพัฒนาเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม และพัฒนาชุมชน กลุ่มผู้พิการและด้อยโอกาส 9) จัดประชุมกลุ่มย่อย ตั้งแต่ พ.ค. 50-ม.ค.51 เช่น โรงเรียนทหารพลาธิการ และโรงเรียนพิมลวิทย์ 10) จัดประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ครั้งล่าสุด เมื่อวันที่ 18 ก.พ. 51 ณ ราชวิกสภา กรมอู่ทหารเรือ มีผู้เข้าร่วมประชุม 654 คน เมื่อพิจารณาในภาพรวมพบว่าไม่ต่ำกว่าร้อยละ 89 การดำเนินโครงการจะก่อให้เกิดประโยชน์ในด้านต่างๆ ได้แก่ ความสะดวกในการเดินทาง ประหยัดเวลา ค่าใช้จ่าย และประหยัดพลังงาน และมีความปลอดภัย		ที่จะใช้ในการติดต่อแจ้งปัญหา ข่าวสารแก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเพื่อการจัดการแก้ไขปัญหาโดยทันท่วงที (4) ติดป้ายประกาศเตือนให้ประชาชนผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ก่อสร้างและผู้สัญจรผ่านไปมาทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 สัปดาห์ ในกรณีที่จะต้องทำกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ (5) ติดป้ายขออภัยในความไม่สะดวกเนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้าง	
	<u>ระยะดำเนินการ</u> - ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อ เช่น วิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ และจัดทำเอกสารควบคู่การประชาสัมพันธ์ - มีกล่องแสดงความคิดเห็นตามสถานีต่างๆ - จัดเจ้าหน้าที่สอบถามข้อมูลและสำรวจความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบ - ร่วมกิจกรรมงานประเพณีของชุมชน และจัดให้ผู้นำชุมชนและกลุ่มเยาวชนดูงานของโครงการ	ภายหลังการเปิดดำเนินการโครงการฯ ควรมีการจัดกิจกรรมการประชาสัมพันธ์โครงการฯ ดังต่อไปนี้ 1) จัดการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เช่น วิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ และจัดทำเอกสาร เพื่อใช้ควบคู่กับการประชาสัมพันธ์ด้วย เช่น แผ่นพับ ใบปลิว ป้ายโฆษณา โดยติดตั้งไว้ในที่ที่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน 2) มีกล่องแสดงความคิดเห็นติดตั้งไว้ตามสถานีต่างๆ ทั้งนี้เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาแจ้งกับหน่วยงานที่รับผิดชอบเพื่อปรับปรุงแก้ไขต่อไป 3) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ลงพื้นที่เพื่อเยี่ยมเยียนผู้ได้รับผลกระทบสอบถามข้อมูลและสำรวจความคิดเห็น 4) เข้าร่วมกิจกรรมงานประเพณีของชุมชน เช่น ทอดกฐิน ทอดผ้าป่าและบริจาคในเทศกาลกุศลต่างๆ เป็นต้น 5) จัดให้ผู้นำชุมชน กลุ่มเยาวชน นักเรียนและนักศึกษา ดูงานในโครงการฯ	-

หมายเหตุ :

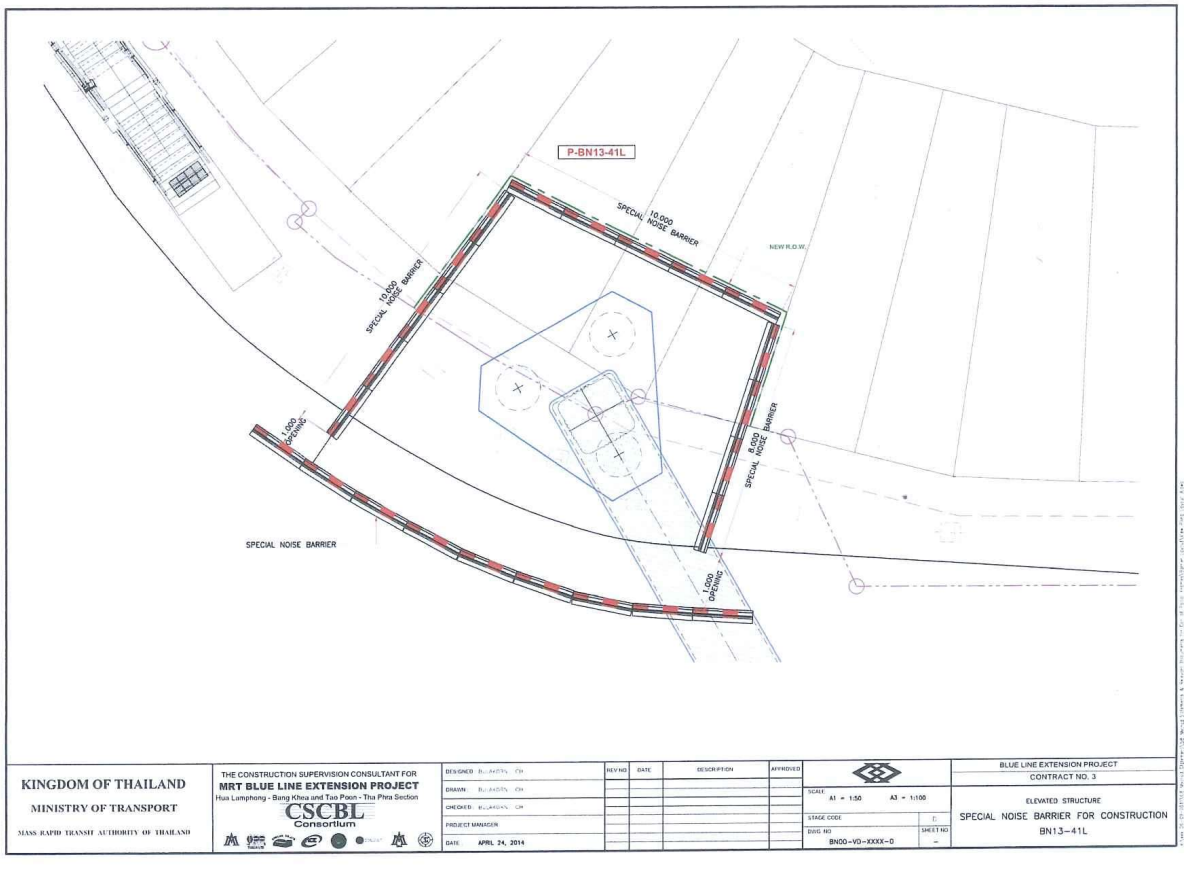
1) ระยะก่อสร้าง : ผู้รับเหมาก่อสร้าง จะต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคุณภาพอากาศ, เสียง, ความสั่นสะเทือน, การคมนาคม และการขนส่งจราจร, การกัดเซาะและการตกตะกอน, สภาพเศรษฐกิจ-สังคม, อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน, นิเวศวิทยาทางน้ำและการจัดการมูลฝอย ในทุกพารามิเตอร์ ที่ได้เสนอตามตารางข้างต้น ภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

2) ระยะดำเนินการ : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) หรือผู้เดินรถจะต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคุณภาพอากาศ, เสียง, ความสั่นสะเทือน, สภาพเศรษฐกิจ-สังคม, อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน, นิเวศวิทยาทางน้ำและการจัดการมูลฝอย ในทุกพารามิเตอร์ ที่ได้เสนอตามตารางข้างต้น

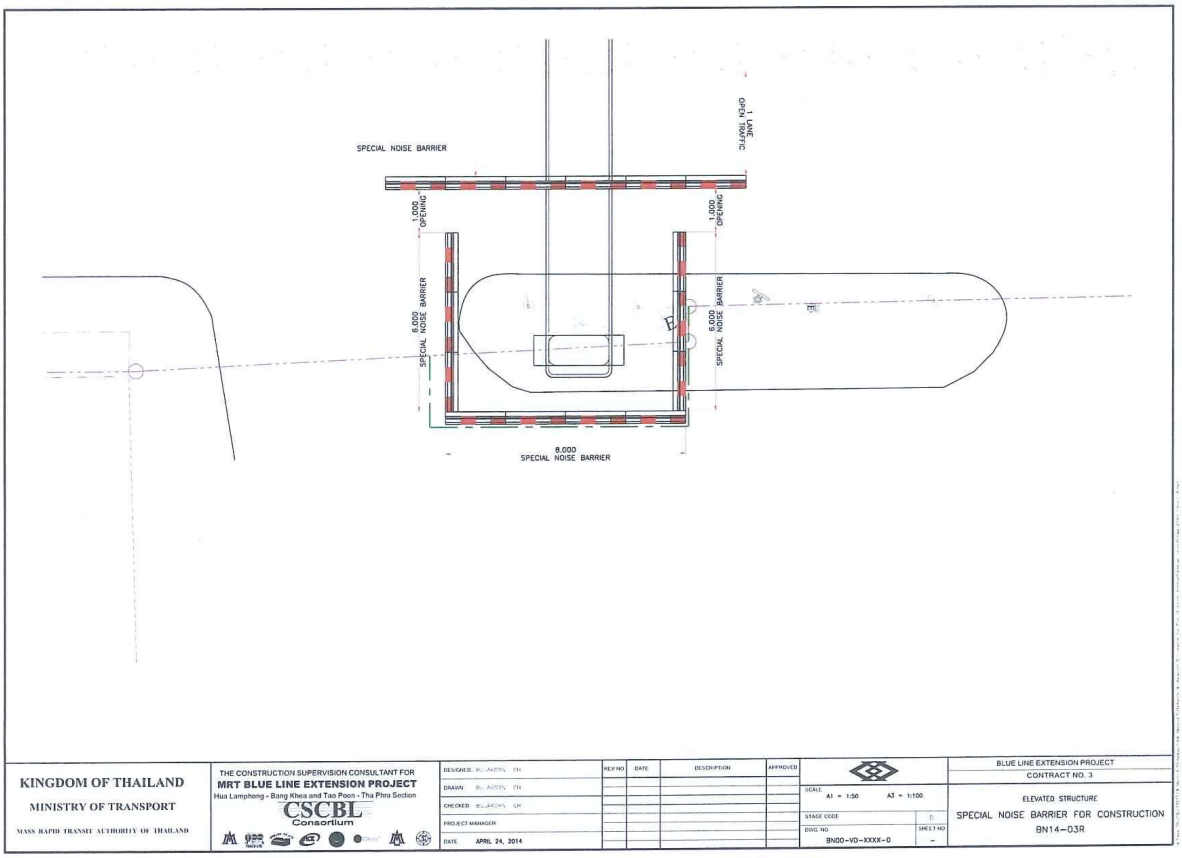
3) ภายหลังจากการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในแต่ละด้านจะต้องรวบรวมผลเพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) โดยจะต้องจัดทำรายงานเสนออย่างน้อยทุกๆ 6 เดือน ทั้งในระหว่างการก่อสร้างและภายหลังการเปิดดำเนินโครงการฯ



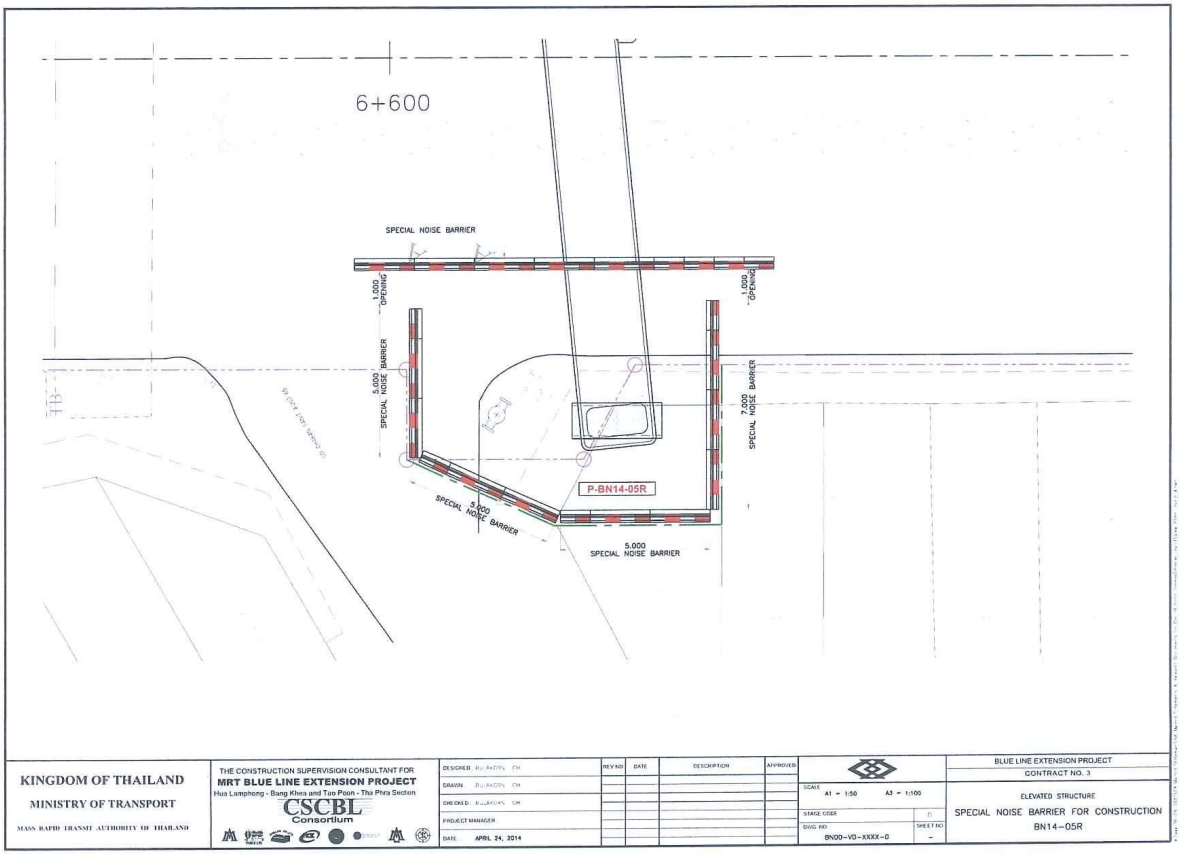
รูปที่ 1 รูปแบบรั้วกำแพงกันเสียงบริเวณที่มีการเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติม



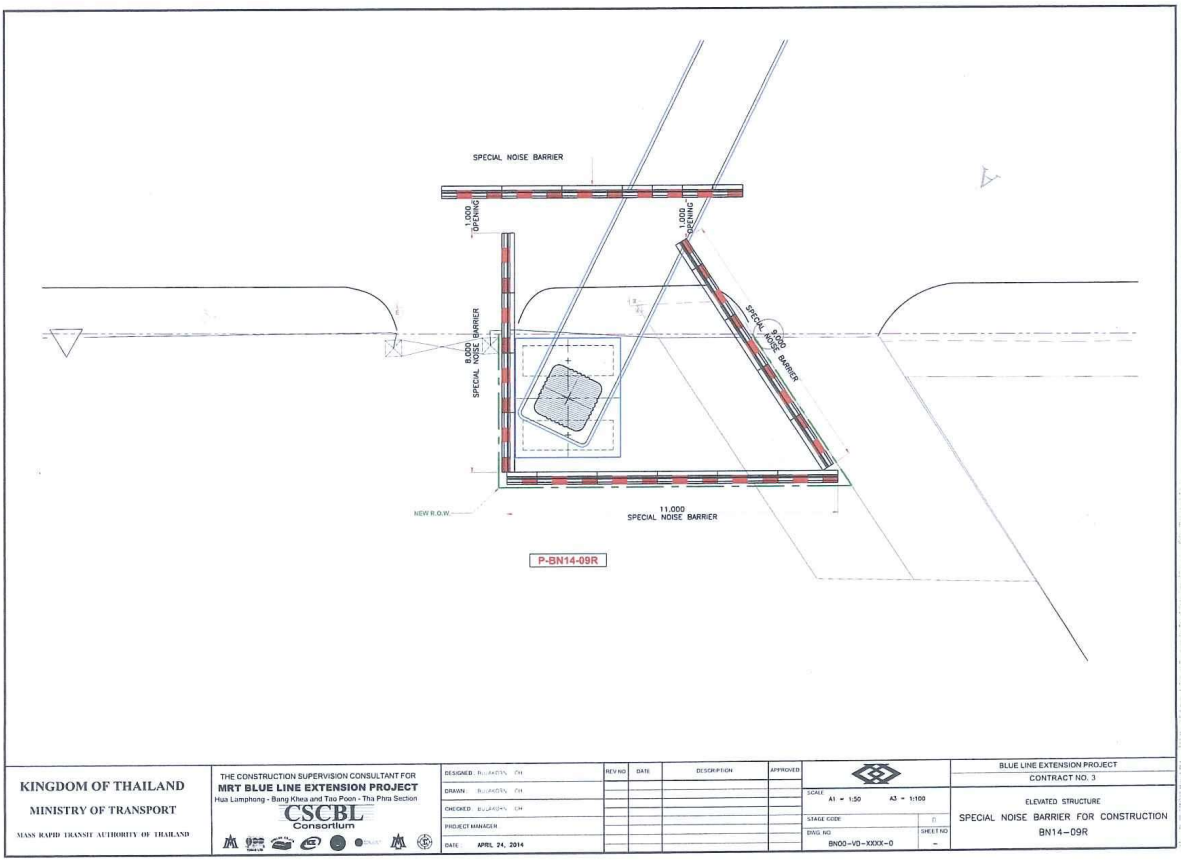
รูปที่ 2 ตำแหน่งการติดตั้งรั้วกำแพงกันเสียงบริเวณP-BN13-41L



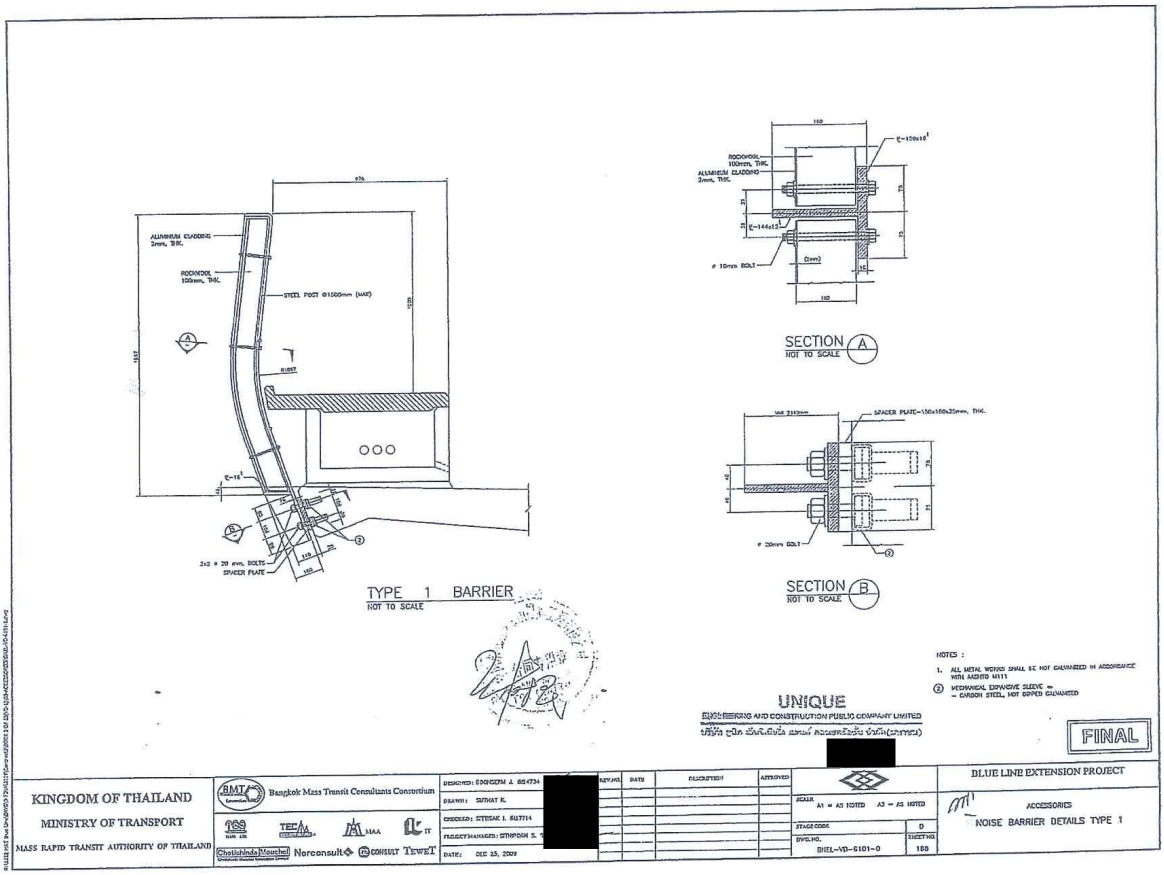
รูปที่ 3 ตำแหน่งการติดตั้งรั้วกำแพงกันเสียงบริเวณP-BN14-03R



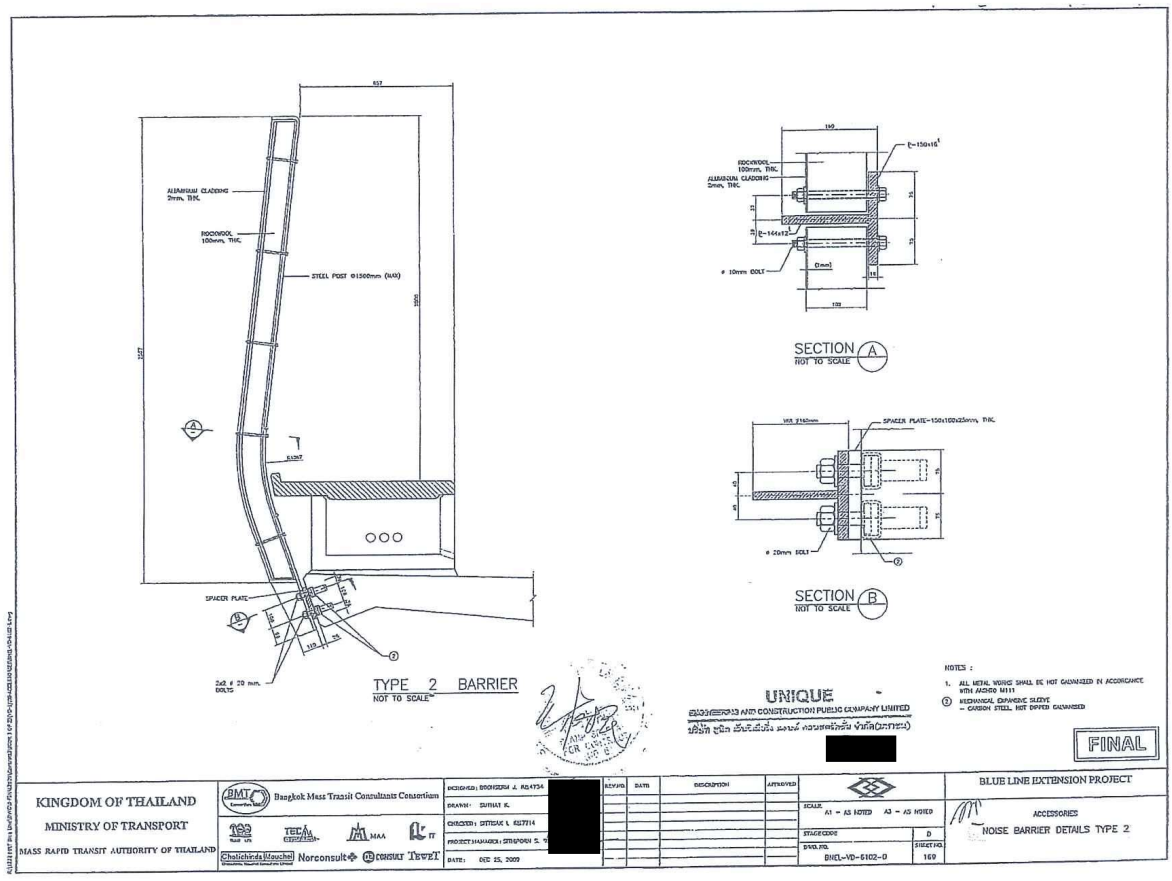
รูปที่ 4 ตำแหน่งการติดตั้งรั้วกำแพงกันเสียงบริเวณP-BN14-05R



รูปที่ 5ตำแหน่งการติดตั้งรั้วกำแพงกันเสียงบริเวณP-BN14-09R



รูปที่ 6 รูปแบบของกำแพงกันเสียงสูง 1 เมตร เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงสำหรับระยะดำเนินการ



รูปที่ 7 รูปแบบของกำแพงกันเสียงสูง 2 เมตร เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงสำหรับระยะดำเนินการ