

บทที่ 1 บทนำ

1.1 บทนำ

ตามมติคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก (คจร) ครั้งที่ 1/2547 (วันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2547) มีมติเห็นชอบแผนพัฒนาการขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่องตามที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) นำเสนอ และในการประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 7 กันยายน พ.ศ. 2547 ได้อนุมัติแนวเส้นทางทั้ง 7 สายทาง ระยะทางรวม 291 กิโลเมตร ต่อมาในปี พ.ศ. 2548 สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ได้ทำการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม และออกแบบโครงการเบื้องต้นในเส้นทางดังกล่าว และศึกษาความเหมาะสมของแนวเส้นทางที่อยู่นอกแผนการดำเนินงาน 6 ปี เพิ่มเติม ซึ่งในการประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2549 มีมติเห็นชอบในหลักการแนวทางการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตามลำดับสำคัญความจำเป็นเร่งด่วน รวม 4 โครงการ 5 เส้นทาง และมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมไปศึกษารายละเอียด ปรับปรุง และออกแบบโครงการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว และเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2551 คณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติให้ดำเนินโครงการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 9 สาย และรับทราบมติที่ประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางและขนส่งมวลชน ครั้งที่ 1/2551 เมื่อวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2551 ที่ประชุมมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ศึกษาและออกแบบรายละเอียดโครงการส่วนต่อขยายของสายสีเขียวเข้ม ช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคอลง 4 โดยเร่งด่วน เพื่อต่อขยายการดำเนินโครงการฯ จากหมอชิต-สะพานใหม่ ที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ศึกษาและออกแบบรายละเอียด และส่งมอบให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) รับผิดชอบดำเนินการก่อสร้างตามมติคณะรัฐมนตรีในคราวเดียวกัน

กรุงเทพมหานครได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสม สํารวจออกแบบเบื้องต้น และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการดำเนินงานโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายโดยรวม แล้วเสร็จในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2548 รวม 6 เส้นทาง โดยส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา เป็นหนึ่งใน 6 เส้นทาง และได้นำเสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม (คชก.) มีมติเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 10 เมษายน พ.ศ. 2551 (ตามหนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เลขที่ ทส 1009.4/3087 ลงวันที่ 25 เมษายน พ.ศ. 2551) และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีมติเห็นชอบรายงานฯ ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน พ.ศ. 2551 ต่อมาสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคอลง 4 (ปัจจุบัน รฟม. เป็นผู้ดำเนินการ) เสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณา ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในคราวประชุมครั้งที่ 4/2555 มีมติเห็นชอบรายงานฯ ดังกล่าว ตามหนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เลขที่ ทส (กกวล) 1005/ว669 วันที่ 16 มกราคม พ.ศ. 2556

ต่อมาการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้เสนอรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบัน รฟม. เป็นผู้ดำเนินการ) กรณียกเลิกการติดตั้งแผงบังสายตา บริเวณพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ซึ่งขอยกเลิกการติดตั้งแผงบังสายตา บริเวณพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในฝั่งขาออกเมืองและบริเวณบันได และทางขึ้น-ลงสถานี ในการประชุมครั้งที่ 36/2560 เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ. 2560 และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ต่อมาในการประชุมครั้งที่ 3/2561 เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2561 คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้รับรองมติของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ตามหนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส (กวล) 1009/ว9718 ลงวันที่ 31 กรกฎาคม พ.ศ. 2561

โดยรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดให้โครงการฯ ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ รวมถึงรายงานผลการดำเนินการเป็นประจำทุกเดือนด้วยการจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอต่อการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และรายงานผลทุกๆ 6 เดือน เสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

1.2 รายละเอียดการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคอลง 4

1.2.1 ที่ตั้งโครงการ

พื้นที่โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคอลง 4 ตั้งอยู่ในกรุงเทพมหานคร และจังหวัดปทุมธานี ซึ่งมีสถานีรถไฟฟ้ายกระดับ จำนวน 4 สถานี ได้แก่ 1) สถานีโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช 2) สถานีพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ 3) สถานีแยก คปอ. (กม.25) และ 4) สถานีคูคต

1.2.2 แนวเส้นทางโครงการ

แนวเส้นทางโครงการเฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคอลง 4 เริ่มจากบริเวณหน้าตลาดยิ่งเจริญ ซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ เป็นโครงสร้างยกระดับโดยใช้พื้นที่เกาะกลางถนนพหลโยธินขึ้นไปทางเหนือ เมื่อผ่านสี่แยกจันทบุรีเกษร แนวเส้นทางจะเบี่ยงโค้งไปทางขวาผ่านบริเวณตลาดประตูกรุงเทพ ข้ามคลองสองช่วงที่ไหลบรรจบกับคลองหกวา และเข้าไปเชื่อมกับถนนลำลูกกาบริเวณโค้งก่อนถึงสถานีตำรวจภูธรคูคต จากนั้นแนวเส้นทางจะวิ่งไปตามแนวเกาะกลางถนนลำลูกกา และสิ้นสุดที่บริเวณคลองสอง ดังแสดงในรูปที่ 1-1 และรูปที่ 1-2

1.2.3 ลักษณะของสถานีรถไฟฟ้า

สำหรับลักษณะรูปแบบของสถานีรับส่งผู้โดยสารรถไฟฟ้า อาคารจอดแล้วจร และศูนย์ซ่อมบำรุง มีรายละเอียดสรุปได้ดังนี้

1) ประเภทโครงสร้างยกระดับ จำนวน 4 สถานี ได้แก่ 1) สถานีโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช
2) สถานีพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ 3) สถานีแยก คปอ. (กม.25) และ 4) สถานีคูคต เป็นสถานีรถไฟฟ้ายกระดับ 3 ระดับ
ได้แก่ ทางเข้าสถานี ชั้นพักรอ และชั้นชานชาลา ซึ่งสถานีมี 3 แบบ คือ

- สถานีแบบ A ขนาดสถานีชั้นจำหน่ายตั๋ว (Concourse) ยาว 105 เมตร กว้าง 21.5 เมตร ชั้นชานชาลา (Platform) ยาว 135 เมตร กว้าง 22.15 เมตร มีระยะเสาที่ชั้น At Grade และ Concourse ห่าง 15.0 เมตร และสามารถรองรับขบวนรถได้ 6 ตู้/ขบวน (Side Platform) ได้แก่ สถานีพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ
- สถานีแบบ B ขนาดสถานีชั้นจำหน่ายตั๋ว ยาว 120 เมตร กว้าง 21.5 เมตร ชั้นชานชาลา ยาว 135 เมตร กว้าง 22.15 เมตร มีระยะเสาที่ชั้น At Grade และ Concourse ห่าง 15.0 เมตร และสามารถรองรับขบวนรถได้ 6 ตู้/ขบวน (Side Platform) ได้แก่ สถานี กม.25
- สถานีแบบ C ขนาดสถานีชั้นจำหน่ายตั๋ว ยาว 135 เมตร กว้าง 21.5 เมตร ชั้นชานชาลา ยาว 135 เมตร กว้าง 22.15 เมตร มีระยะเสาที่ชั้น At Grade และ Concourse ห่าง 15.0 เมตร ส่วนระยะเสาที่ชั้น Platform ห่าง 10.675 เมตร รองรับขบวนรถได้ 6 ตู้/ขบวน (Side Platform) ได้แก่ สถานีโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช และสถานีคูคต

2) อาคารจอดแล้วจร มีจำนวน 2 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณสถานี กม.25 และบริเวณสถานีคูคต โดยบริเวณสถานี กม.25 อาคารจอดและจรแห่งนี้ เป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็ก สูง 3 ชั้น เหนือพื้นดิน ขนาดอาคารกว้าง 39.60 เมตร ยาว 148.20 เมตร โดยใช้ประโยชน์ในพื้นที่ 2 ส่วนหลักคือ เป็นอาคารจอดแล้วจร และเป็นสถานีระบบขนส่งมวลชนเสริม (PTI) โดยด้านหน้าของที่ดินเป็นพื้นที่ของระบบขนส่งมวลชนเสริม และทางเข้า-ออกสำหรับอาคารจอดและจร ส่วนอาคารจอดและจร ประกอบด้วย 2 ส่วนหลักคือ ลานจอดรถและอาคารจอดรถส่วนที่เป็นลานจอดรถบนดินจัดที่จอดรถแบบตั้งฉากกับแนวถนน สามารถจอดรถได้ประมาณ 625 คัน ส่วนที่เป็นอาคารจอดรถ สามารถจอดรถไฟได้ประมาณ 408 คัน ชั้นล่างมีพื้นที่ใช้สอยอาคาร 4,770 ตารางเมตร โดยจะเป็นทางเข้าออกอาคารจอดและจร พื้นที่สำนักงาน พื้นที่ห้องเครื่อง และพื้นที่จอดรถยนต์จำนวน 102 คัน โดยเฉพาะที่ชั้น 3 จะมีทางเชื่อมเป็น Directional Ramp จากถนนพหลโยธินฝั่งขาเข้ามาในอาคารได้โดยตรง รวมพื้นที่ใช้สอยของอาคารจอดและจรประมาณ 14,310 ตารางเมตร รวมจำนวนที่จอดรถยนต์ของอาคารจอดและจร และลานจอดรถประมาณ 1,030 คัน

บริเวณสถานีคูคต อาคารจอดและจรแห่งนี้ เป็นอาคาร ค.ส.ล. สูง 6 ชั้น เหนือพื้นดิน ขนาดอาคารกว้าง 39.60 เมตร ยาว 132.20 เมตร โดยมีการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ 2 ส่วนหลักคือ เป็นอาคารจอดแล้วจร และเป็นสถานีระบบขนส่งมวลชนเสริม (PTI) โดยด้านหน้าของที่ดินเป็นพื้นที่ของระบบขนส่งมวลชนเสริม และทางเข้า-ออกสำหรับอาคารจอดและจร ส่วนอาคารจอดและจร สามารถจอดรถได้ประมาณ 710 คัน ชั้นล่างมีพื้นที่ใช้สอยอาคาร 4,215 ตารางเมตร โดยจะเป็นทางเข้าออกอาคารจอดและจร พื้นที่สำนักงาน พื้นที่ห้องเครื่อง และพื้นที่จอดรถยนต์ จำนวน 73 คัน และจอดรถจักรยานจำนวน 70 คัน บริเวณเฉพาะชั้น 3 จะมีทางเชื่อมเป็น Directional Ramp จากถนนสีลมฝั่งขาออกมาในอาคารได้โดยตรง รวมพื้นที่ใช้สอยของอาคารจอดและจรประมาณ 25,290 ตารางเมตร รวมจำนวนที่จอดรถยนต์ของอาคารจอดและจร 710 คัน

3) ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ ตั้งอยู่บริเวณพื้นที่ว่างใกล้สถานีคูคต ประกอบด้วย โรงจอดขบวนรถไฟฟ้า โรงซ่อมบำรุงหลัก โรงล้างขบวนรถไฟฟ้า สถานีไฟฟ้าย่อย รางทดสอบ อาคารบริหารและศูนย์ควบคุมกลางการเดินรถ และอาคารอื่นๆ



ที่มา : รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ฉบับสมบูรณ์, 2556



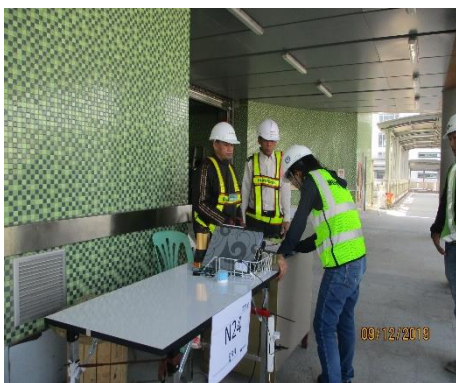
รูปที่ 1-1 ตำแหน่งศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ และอาคารจอดและจร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคอลง 4

1.3 การดำเนินงานโดยทั่วไปของโครงการ

ปัจจุบันโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคอลง 4 (ปัจจุบัน รฟม. เป็นผู้ดำเนินการ) อยู่ระหว่างการดำเนินงานก่อสร้างโดย GLE-BSA Consortium (ประกอบด้วย บริษัท บอมบาร์ดิเอร์ ทรานสปอร์ตเทชั่น ซิกแนล (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท เอสที อิเล็กทรอนิกส์ (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท เอเอ็มอาร์ เอเชีย จำกัด) ภายใต้บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTS) ในฐานะผู้รับจ้างสัญญา 5 งานจัดซื้อพร้อมติดตั้งระบบการเดินรถ (ไฟฟ้าและเครื่องกล) ทั้งนี้ งานก่อสร้างงานโยธาโครงสร้างยกระดับ ซึ่งรับผิดชอบ โดยผู้รับจ้างสัญญา 2 กิจการร่วมค้า ยูเอ็น-เอสเอช-ซีเอช งานโยธา ศูนย์ซ่อมบำรุง อาคารจอดรถ ซึ่งรับผิดชอบ โดยผู้รับจ้างสัญญา 3 กลุ่มนิติบุคคลในนามกิจการร่วมค้า สเตค-เอเอส-3 (ประกอบด้วย บริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท เอ.เอส. แอสโซซิเอท เอ็นจิเนียริ่ง (1964) จำกัด) และงานจ้างออกแบบควบคุมการก่อสร้างระบบราง ซึ่งรับผิดชอบโดย ผู้รับจ้างสัญญา 4 กลุ่มนิติบุคคลในนามกิจการร่วมค้า สเตค-เอเอส-4 (ประกอบด้วย บริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท เอ.เอส. แอสโซซิเอท เอ็นจิเนียริ่ง (1964) จำกัด) ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อต้นปีที่ผ่านมา

กิจกรรมงานก่อสร้างของโครงการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2562 ซึ่งดำเนินการโดย GLE-BSA Consortium ตามที่ได้รับมอบพื้นที่บางส่วนภายในสถานีรถไฟฟ้า และแนวเส้นทางโครงการจากผู้รับจ้าง ช่วงสะพานใหม่-คูคต เพื่อดำเนินการติดตั้งระบบการเดินรถ (ไฟฟ้าและเครื่องกล) ได้แก่ งานสำรวจพื้นที่ (Survey) และอยู่ในระหว่างการส่งมอบพื้นที่ก่อสร้าง ดังแสดงในรูปที่ 1-3 ถึงรูปที่ 1-4

1. พื้นที่ก่อสร้างสถานีคูคต (N24)



บริเวณชั้นจำหน่ายตั๋ว (Concourse Level)



บริเวณชั้นชานชาลา (Platform Level)

รูปที่ 1-3 สภาพโดยทั่วไป บริเวณสถานีคูคต (N24)

2. พื้นที่ก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ



รูปที่ 1-4 สภาพโดยทั่วไป บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ

1.4 บุคลากรดำเนินงาน

บุคลากรในการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคอลง 4 (ปัจจุบัน รฟม. เป็นผู้ดำเนินการ) ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ดำเนินการ ดังนี้

- **กลุ่มงานติดตามตรวจสอบในภาคสนาม**

ดร. พรวิภา คลังสิน	ผู้บริหารวิชาการด้านการจัดการสิ่งแวดล้อม
นางสาวนภสวรรค์ คงขำ	หัวหน้าทีมนักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาวนฤมล ศรีนุชศาสตร์	นักวิชาการสิ่งแวดล้อมและจัดทำรายงาน
นางสาวพัศกาญจน์ เพิ่มสิริปรกรณ์	นักวิชาการสิ่งแวดล้อมและจัดทำรายงาน

ทั้งนี้ การดำเนินงานทั้งหมดอยู่ภายใต้การตรวจสอบและการควบคุมการจัดทำรายงานโดย นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์ ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม

1.5 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วง สะพานใหม่-ลำลูกกาคอลง 4 (ปัจจุบัน รฟม. เป็นผู้ดำเนินการ) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2562 ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน การคมนาคมและการขนส่ง สภาพเศรษฐกิจ-สังคม และการสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 1-1 สำหรับผล การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง ดังแสดงในบทที่ 2 และผลการ ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังแสดงในบทที่ 3 ถึงบทที่ 9

ตารางที่ 1-1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคอลง 4 (ปัจจุบัน รฟม. เป็นผู้ดำเนินการ) ปี พ.ศ. 2562

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	ช่วงเวลา/ความถี่	ดัชนี	ปี 2562											
			ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.
1. คุณภาพน้ำผิวดิน														
1.1 คลองสอง (ช่วงไหลบรรจบคลองหกวา) 1.2 คลองหกวา 1.3 คลองบางเขน (คลองสอง)	ทุกๆ 3 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	1. อุณหภูมิ 2. ความเป็นกรด-ด่าง (pH) 3. ปริมาณสารแขวนลอย (SS) 4. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) 5. ปริมาณออกซิเจนละลาย (DO) 6. ความสกปรกในรูปบีโอดี (BOD) 7. น้ำมัน/ไขมัน (Oil & Grease) 8. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) 9. ความลึกของคลอง	✓			✓				✓			✓	
2. คุณภาพอากาศ														
2.1 โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (N21) 2.2 วัดเจริญธรรมาราม (ใกล้ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ)	ติดตามตรวจสอบ 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำการ 3 วัน และ วันหยุด 2 วัน) ทุกๆ 3 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	1. ฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง 2. ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง 3. ความเร็วและทิศทางลม	✓			✓				✓			✓	

ตารางที่ 1-1 (ต่อ) แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน
 (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคอลง 4 (ปัจจุบัน รฟม. เป็นผู้ดำเนินการ) ปี พ.ศ. 2562

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	ช่วงเวลา/ความถี่	ดัชนี	ปี 2562												
			ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	
3. เสียง															
3.1 โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (N21) 3.2 วัดเจริญธรรมาราม (ใกล้ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ)	ติดตามตรวจสอบ 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำการ 3 วัน และ วันหยุด 2 วัน) ทุกๆ 3 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	1. ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq} 1 \text{ hour}$) 2. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq} 24 \text{ hours}$) 3. ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) 4. ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) 5. ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน (L_{Adn})	✓			✓				✓			✓		
4. ความสั่นสะเทือน															
4.1 โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (N21) 4.2 วัดเจริญธรรมาราม (ใกล้ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ)	ติดตามตรวจสอบ 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำการ 3 วัน และ วันหยุด 2 วัน) ทุกๆ 3 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	1. ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) 2. ความถี่ (Frequency)	✓			✓				✓			✓		

ตารางที่ 1-1 (ต่อ) แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน
 (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคอลง 4 (ปัจจุบัน รฟม. เป็นผู้ดำเนินการ) ปี พ.ศ. 2562

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	ช่วงเวลา/ความถี่	ดัชนี	ปี 2562											
			ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.
5. การคมนาคมและการขนส่ง														
5.1 ถนนพหลโยธินใกล้กับสถานี คปอ. (กม. 25) 5.2 ถนนลำลูกกา บริเวณจุดเชื่อมต่อทางเข้า-ออกถนนตัดใหม่ (ใกล้สถานีตำรวจภูธรคูคต)	ทุกเดือน และเมื่อมีกิจกรรมการก่อสร้าง ที่เป็นอุปสรรคต่อการจราจร อย่างเคร่งครัด ^{1/}	1. ปริมาณการจราจรรายวัน 2. จำนวนการขนส่งวัสดุและเครื่องจักรอุปกรณ์ ต่างๆ 3. จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเส้นทางการขนส่ง วัสดุอุปกรณ์ 4. ตรวจสอบสภาพผิวจราจรบนเส้นทางที่ใช้ขนส่ง วัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง เพื่อซ่อมแซมให้ดีขึ้น	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
6. สภาพเศรษฐกิจสังคม														
6.1 หัวหน้าครัวเรือน 6.2 สถานประกอบการ 6.3 ศาสนสถาน 6.4 สถานศึกษาที่อยู่ใกล้เคียง 6.5 หน่วยงานราชการที่อยู่ใกล้เคียง 6.6 ผู้นำชุมชน 6.7 ผู้ใช้บริการ	ปีละ 2 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง ช่วงสะพานใหม่-คูคต จำนวน 400 ตัวอย่าง	1. การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ 2. ผลกระทบที่เกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้าง และความคิดเห็น ทศนคติดต่อโครงการ 3. ปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการ ตลอดจน ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ	✓								✓			

ตารางที่ 1-1 (ต่อ) แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน
 (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคอลง 4 (ปัจจุบัน รฟม. เป็นผู้ดำเนินการ) ปี พ.ศ. 2562

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	ช่วงเวลา/ความถี่	ดัชนี	ปี 2562											
			ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.
7. การสาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย														
7.1 พนักงานของโครงการ 7.2 สถานบริการสาธารณสุขใกล้เคียง	ดำเนินการก่อนคนงาน เข้าปฏิบัติงาน และปีละ 1 ครั้ง ระหว่างการก่อสร้างโครงการ	1. ตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของพนักงาน 2. ตรวจสอบการเจ็บป่วยของคนงาน 3. บันทึกและจัดทำรายงานประวัติการบาดเจ็บ จากการทำงานของคนงาน 4. ตรวจสอบบันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพ ของผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง 5. บันทึกการบาดเจ็บ และอุบัติเหตุ พร้อมจัดทำรายงานอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในพื้นที่ ก่อสร้าง และผู้อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ ก่อสร้าง ตลอดจนผู้ใช้เส้นทางและผู้ใช้ทางเท้า	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

หมายเหตุ : ^{1/} ตรวจสอบทุก 3 เดือน เนื่องจากไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณถนนสาธารณะ และคืนช่องจราจรตลอดแนวเส้นทางแล้ว