

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.1 วิธีการติดตามตรวจสอบ

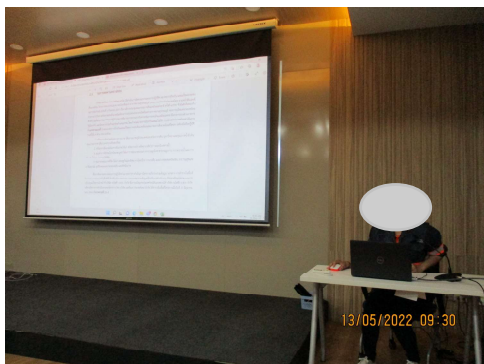
บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามหนังสือเลขที่ ทส 1008/9068 ลงวันที่ 2 กันยายน พ.ศ. 2547 เรื่อง มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 ซึ่งมีมติเห็นชอบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของการรถไฟแห่งประเทศไทยตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมแห่งชาติโครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม โดยกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการ ดังเอกสารแนบที่ 1 และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่โครงการต้องยึดถือปฏิบัติ รวมทั้งสิ้น 4 ด้าน ประกอบด้วย

1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ได้แก่ สภาพภูมิประเทศและทรัพยากรดิน อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ ได้แก่ ทรัพยากรป่า ทรัพยากรสัตว์ป่า ระบบนิเวศทางน้ำ
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ได้แก่ การคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภค/สาธารณูปการ การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม และการใช้ที่ดิน
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ได้แก่ เศรษฐกิจและสังคม การโยกย้าย การเวนคืน และการชดเชยทรัพย์สิน สาธารณสุขและอาชีวอนามัย อุบัติเหตุและความปลอดภัย และทัศนียภาพ

ทั้งนี้เมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ. 2564 การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มอบหมายให้บริษัท เอเซีย เอรา วัน จำกัด เป็นผู้ดูแลโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ดังแสดงในเอกสารแนบที่ 2) ซึ่งทางบริษัท เอเซีย เอรา วัน จำกัด มอบหมายให้ บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด เป็นบริษัทที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ของโครงการระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 ซึ่งการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ดำเนินการโดยได้สำรวจในพื้นที่โครงการเมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม พ.ศ. 2565 และการปรับปรุงแก้ไขจากเจ้าหน้าที่บริษัท เอเซีย เอรา วัน จำกัด โดย บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด ดังภาพถ่ายที่ 2.1-1

2.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด ได้ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในระหว่างดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 โดยมีรายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ แสดงดังตารางที่ 2.2-1 ถึงตารางที่ 2.2-2 ภาพถ่ายที่ 2.2-1 ถึงภาพถ่ายที่ 2.2-23 และเอกสารแนบที่ 1 ถึงเอกสารแนบที่ 17



ภาพถ่ายที่ 2.1-1 การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย
ในระหว่างดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย
ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

| มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 | ผลการปฏิบัติ | | | | | รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุมคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 | ปัญหา/ อุปสรรคและ แนวทางแก้ไข | เอกสารอ้างอิง |
|--|--------------|-----------|-----------------|----------------|----------------|--|-------------------------------------|--|
| | สรุป | สรุปปัญหา | สรุปสาเหตุปัญหา | สรุปข้อเสนอแนะ | สรุปข้อเสนอแนะ | | | |
| 1. เงื่อนไขที่กำหนดเกี่ยวกับการดำเนินงานของโครงการ ต้องมีความเหมาะสมและเอื้อให้การเชื่อมกับโครงการอื่น สามารถดำเนินการได้อย่างสอดคล้องกลมกลืนกัน | ✓ | | | | | - การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ออกแบบโครงสร้างบริเวณสถานีรถไฟพระรามดา สถานีรถไฟให้สอดคล้องกับรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา สาย 1 (BTS) ที่สถานีรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา ส่วนที่มีพื้นที่ร่วมกับรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา ทั้งระดับดินและต่ำกว่าพื้นดินโดยเฉพาะบริเวณสถานี จัดสร้างที่จะต้องออกแบบในขนาดที่เพื่อให้สอดคล้องกับระบบรางอื่น ทางวิ่งมีระดับของโครงสร้างที่สามารถเดินรถเชื่อมกับ สถานีรถไฟฟ้ามหานครสาย 1 ได้โดยไม่ให้เกิดผลกระทบ ต่อทัศนียภาพของเมืองที่มีเอกลักษณ์และต้องไม่ให้คุณค่า ของชุมชนเมืองในบริเวณที่ควรอนุรักษ์แห่งนี้ด้วยค่าลง | - | เอกสารแนบที่ 3 แบบโครงสร้าง การก่อสร้าง รถไฟฟ้ามหานคร สาย 1 (BTS) ภาพถ่ายที่ 2.2-1 การก่อสร้างกับ ระบบรางอื่น บริเวณสถานี มีลักษณะและ สถานีฟ้ามหานคร |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

| มาตรการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 | ผลการปฏิบัติ | | | | | รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 | ปัญหา/ อุปสรรคและ แนวทางแก้ไข | เอกสารอ้างอิง |
|---|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---|-------------------------------------|--|
| | สรุป | สรุปเชิงลึก | สรุปเชิงลึก | สรุปเชิงลึก | สรุปเชิงลึก | | | |
| 1. เจื่อนใจที่กำหนดเกี่ยวกับการดำเนินงานของโครงการ ต้องมีความเหมาะสมและเอื้อให้การเชื่อมกับโครงการอื่น สามารถดำเนินการได้อย่างสอดคล้องกลมกลืนกัน (ต่อ) | ✓ | | | | | - ปัจจุบันการจัดสรรดูแลพื้นที่โครงการฯ อยู่ระหว่าง การทำข้อตกลงร่วมกันของการรถไฟแห่งประเทศไทย ไทยและบริษัทเอเซีย เอรา วัน จำกัด อย่างไรก็ตาม โครงการได้จัดให้มีพื้นที่จอดรถบริเวณสถานี มีกะสันอย่างเพียงพอ ซึ่งรองรับการจอดรถยนต์ได้ จำนวน 200 คัน โดยปัจจุบันยังไม่ทำการเรียกเก็บ ค่าบริการ นอกจากนี้ยังจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก สวดกในการสัญจรแก่ผู้โดยสาร ได้แก่ ลิฟท์โดยสาร บันไดธรรมดา บันไดเลื่อน และบันไดหนีไฟ เพื่อให้ ใช้งานได้ทั้งในสภาวะปกติและในกรณีเกิดเหตุ ฉุกเฉิน ซึ่งปัจจุบันอยู่ในการดูแลของการรถไฟแห่ง ประเทศไทย | | เอกสารการทำข้อตกลงร่วมกัน ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทเอเซีย เอรา วัน จำกัด |
| 1.2 บริเวณสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (สถานีมีกะสัน) ต้องมีสถานที่จอดรถอย่างพอเพียง และมีสิ่งอำนวยความสะดวกในการสัญจรแก่ ผู้โดยสาร เช่น ลิฟท์ บันไดเลื่อนและบันได เพื่อให้ใช้ งานได้ทั้งในสภาวะปกติและกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน | | | | | | | | <p>เอกสารแนบที่ 2</p> <p>เอกสารการทำข้อตกลงร่วมกัน ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทเอเซีย เอรา วัน จำกัด</p> <p>ภาพถ่ายที่ 2.2-2</p> <p>สถานที่จอดรถบริเวณสถานีมีกะสัน</p> <p>ภาพถ่ายที่ 2.2-3</p> <p>ลิฟท์โดยสารบริเวณสถานีมีกะสัน</p> <p>ภาพถ่ายที่ 2.2-4</p> <p>บันไดเลื่อนบริเวณสถานีมีกะสัน</p> <p>ภาพถ่ายที่ 2.2-5</p> <p>บันไดบริเวณสถานีมีกะสัน</p> <p>ภาพถ่ายที่ 2.2-6</p> <p>ทางหนีไฟบริเวณสถานีมีกะสัน</p> |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

| มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 | ผลการปฏิบัติ | | | | รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุมคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 | ปัญหา/ อุปสรรคและ แนวทางแก้ไข | เอกสารอ้างอิง |
|--|--------------|---------|---------|---------|---|-------------------------------------|--|
| | ระเบียบ | ระเบียบ | ระเบียบ | ระเบียบ | | | |
| 2. มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม 2.1 การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องดำเนินการตาม มาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม “โครงการระบบขนส่งทางรถไฟ เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” ที่คณะกรรมการ ผู้ชำนาญการฯ มีมติเห็นชอบต่อรายงานและนำไป กำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้าง ผู้รับจ้างออกแบบ ก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหาร จัดการโครงการ | ✓ | | | | <p>- การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและ แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม “โครงการระบบขนส่งทางรถไฟ เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” ตามหนังสือเลขที่ ทส 1008/9068 ลงวันที่ 2 กันยายน พ.ศ. 2547 เรื่อง มติการ ประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 โดยใน ขั้นตอนการก่อสร้าง การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลงนามทำ สัญญาจ้างก่อสร้างตามสัญญาเลขที่ รพท.ทก.1/กส./1/2548 ลงวันที่ 20 มกราคม พ.ศ. 2548 ว่าจ้างกลุ่มกิจการร่วมค้า Consortium ซึ่งประกอบด้วยบริษัท บี กริม อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด B.Grimm MBM Hong Kong Ltd. บริษัท Siemens Aktiengesellschaft จำกัด บริษัท ซีเมนต์ จำกัด (มหาชน) และ ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และ ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาและควบคุมงานก่อสร้างตามสัญญาเลขที่ รพท.ทก.1/ทปช/1/2548 ลงวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2548 ซึ่งประกอบด้วยบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ไทยเอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท แปซิฟิค คอนซัลแตนท์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด บริษัท ไซติจินดา มูเชล คอนซัลแตนท์ จำกัด DE-Consult Deutsche Eisenbahn - Consulting Gmbh บริษัท วิลิธท์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ดีไซน์ คอนเซป จำกัด เพื่อบริหารจัดการการ ก่อสร้างโครงการฯ ให้เป็นไปตามมาตรการกำหนด</p> | - | <p>เอกสารแนบที่ 1 หนังสือเลขที่ ทส 1008/9068 ลงวันที่ 2 กันยายน พ.ศ. 2547 เรื่อง มติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547</p> |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

| มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ) | ผลการปฏิบัติ | | | | รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 | ปัญหา/ อุปสรรคและ แนวทางแก้ไข | เอกสารอ้างอิง |
|---|--------------|-------------|-------------|-------------|--|-------------------------------------|--|
| | สรุป | สรุปเชิงลึก | สรุปเชิงลึก | สรุปเชิงลึก | | | |
| <p>มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547</p> <p>2. มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)</p> <p>2.2 การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องควบคุมดูแลและ กำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือ ผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ ปฏิบัติตามมาตรฐานผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบฯ ตามที่ได้เสนอ ไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม “โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อม ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ”</p> | ✓ | | | | <p>- ในขั้นตอนการก่อสร้าง การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลงนามทำสัญญาจ้างก่อสร้าง ตามสัญญาเลขที่ รพท.ทก.1/กส./1/2548 ลงวันที่ 20 มกราคม พ.ศ. 2548 ว่าจ้าง กลุ่มกิจการร่วมค้า Consortium ซึ่งประกอบด้วยบริษัท บี กริม อินเตอร์เนชั่น แน ล จั ก ัด B.Grimm MBM Hong Kong Ltd. บริษัท Siemens Aktiengesellschaft จำกัด บริษัท ซีเมนส์ จำกัด และบริษัท จีไอ-ไทย เอ็นจิ เนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาและ ควบคุมงานก่อสร้างอโลหะบริหารจัดการก่อสร้างโครงการ ตามสัญญาเลขที่ รพท.ทก.1/ทบช/1/2548 ลงวันที่ 10 มีนาคม 2548 ซึ่งประกอบด้วย บริษัท เอ เซีย เอ็นจิเนียริ่ง คอนสัลแตนท์ จำกัด บริษัท ไทยเอ็นจิเนียริ่ง คอนสัลแตนท์ จำกัด บริษัท แบดพิค คอนสัลแทนส์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด บริษัท ไซติจินดา มู เซล คอนสัลแตนท์ จำกัด DE-Consult Deutsche Eisenbahn – Consulting GmbH บริษัท วิลิธท์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนสัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ดีไซน์ คอนเซป จำกัด เพื่อควบคุมการดำเนินงานให้เป็นไปตามมาตรการกำหนด</p> <p>- ปัจจุบันโครงการอยู่ในระยะดำเนินการ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดตั้งบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด เพื่อให้บริการโครงการระบบขนส่งทางรถไฟ เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Airport Rail Link) รวมทั้งการปฏิบัติตามมาตรการผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานการ วิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม “โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศ ยานสุวรรณภูมิ” ตามหนังสือเลขที่ ทส 1008/9068 ลงวันที่ 2 กันยายน พ.ศ. 2547 เรื่อง มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547</p> | - | <p>เอกสารแนบที่ 1 หนังสือเลขที่ ทส 1008/9068 ลงวันที่ 2 กันยายน 2547 เรื่อง มติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547</p> |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

| มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 | ผลการปฏิบัติ | | | | | ปัญหา/ อุปสรรคและ แนวทางแก้ไข | เอกสารอ้างอิง |
|---|----------------|---------------|----------------|-----------------|--------------------|-------------------------------------|---|
| | สรุป เรื่อง | สรุป ปัญหา | สรุป สาเหตุ | สรุป มาตรการ | สรุป ข้อเสนอแนะ | | |
| 2. มาตรการและแผนปฏิบัติการ ด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ) 2.3 การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องมีการควบคุมการ ตั้งป้ายโฆษณาต่างๆ เพื่อ ป้องกันผลกระทบทางด้าน ทัศนียภาพ | ✓ | | | | | - | เอกสารแนบที่ 4 จดหมายนำส่งข้อมูล ประกอบรายงานEIA จากกรรไฟแห่งประเทศไทย เลขที่ รพพท. 061601/2565 |
| <p>รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547</p> <p>- ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการทำข้อตกลงร่วมกันเกี่ยวกับการจัดสรรดูแลพื้นที่โครงการ ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยกับบริษัทเอเชีย เอรา วัน จำกัด ซึ่งเดิมการรถไฟแห่ง ประเทศไทย โดยบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ได้ทำสัญญาเช่าพื้นที่โฆษณา เลขที่SRAT/ชพ- 001/2555 กับบริษัท โคอะนะ- มีเดีย (ประเทศไทย) จำกัด เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม พ.ศ. 2554 เพื่อให้ใช้ประโยชน์พื้นที่โฆษณาบริเวณโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณ ภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานกรุงเทพฯ โดยมีระยะสัญญาเช่า 10 ปี กำหนดเงื่อนไข แผนผัง และมาตรการควบคุมการตั้งป้ายโฆษณาต่างๆ ไว้ในสัญญาเช่า เช่น สถานีมักกะสันได้ กำหนดให้ใช้ชั้นโฆษณา Express Line ประกอบด้วย แพรกระจกจากโฆษณา (Platform Mirror Wrap) 10 จุด โฆษณารายนอกลิฟท์ 2 จุด โฆษณารายนอกห้องควบคุม (Control Room Ad) 2 แห่ง และโอเวอร์เฮดที่โฆษณา (Overhead Platform) 8 จุด และจอ LCD 4 เครื่อง เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อเป็นการป้องกันผลกระทบทางด้านทัศนียภาพของสถานีต่างๆ ทั้งนี้สัญญาดังกล่าวได้สิ้นสุดลง แล้ว และโครงการยังไม่มีติดตั้งป้ายโฆษณาใดๆ ในพื้นที่โครงการ</p> | | | | | | | |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

| มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 | ผลการปฏิบัติ | | | | รายละเอียดการประชุม สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 | ปัญหา/ อุปสรรคและ แนวทางแก้ไข | เอกสารอ้างอิง |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|--|-------------------------------------|--|
| | สรุป เรื่อง | สรุป เรื่อง | สรุป เรื่อง | สรุป เรื่อง | | | |
| 2. มาตรการและแผนปฏิบัติการ ด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ) 2.4 การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องควบคุมภูมิทัศน์ให้มี พื้นที่สีเขียวตลอดแนว เส้นทางของโครงการ รวมทั้งมีมาตรการดูแล รักษาและป้องกันความ บุกรุกพื้นที่ซึ่งอยู่ในความ ดูแลของการรถไฟฯ | | | | ✓ | <p>- เนื่องจากแนวเส้นทางรถไฟของโครงการเป็นแบบยกระดับตลอดเส้นทางยกเว้นสถานีสุวรรณภูมิที่ อยู่ใต้อาคารสนามบิน การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงจัดให้มีการปลูกต้นไม้และพืชคลุมดินบริเวณ สถานีมีกะลั่นเพื่อให้มีภูมิทัศน์สีเขียวและสวยงาม</p> <p>- ฝ่ายช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดทำคู่มือการดำเนินการกับผู้บุกรุกที่ดินรถไฟของการ รถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งผ่านการพิจารณาและเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยโดย คราวประชุมการรถไฟแห่งประเทศไทย ครั้งที่ 12/2553 เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ. 2553 แบ่ง ออกเป็นหมวดที่ 1 วิเคราะห์พื้นที่ดินการรถไฟ และหมวดที่ 2 ขั้นตอนการปฏิบัติงาน ประกอบด้วย ส่วนที่ 1 การ ป้องกันการบุกรุกหรือลักลอบที่ดินการรถไฟ และส่วนที่ 2 เมื่อมีการบุกรุกหรือลักลอบที่ดินการรถไฟ โดยให้พนักงานผู้หมิ่นที่ต่องานหมิ่นตรวจสอบ และรายงานสภาพที่ดินรถไฟในเขตพื้นที่รับผิดชอบไป ยังผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นจนถึงผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ภายในวันที่ 5 ของเดือนถัดไปทุก เดือน กรณีพบว่ามีการบุกรุกจะดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ ซึ่งจากการตรวจสอบในพื้นที่ โครงการพบว่าสถานีมีกะลั่นมีการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทางของโครงการบริเวณใกล้สถานี ทำเป็นที่อยู่อาศัย ร้านค้าขายอาหาร ที่จอดรถยนต์ รถจักรยานยนต์ เป็นต้น สำหรับสถานีอื่นๆ เช่น สถานีบ้านทับช้าง พบว่ามีการทำรั้วกันของเขตพื้นที่ของโครงการอย่างชัดเจน จึงไม่มีการลักลอบเข้า มาใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทางโครงการ</p> | - | <p>อ้างอิงเอกสารแนบที่ 4 จดหมายนำส่งข้อมูล ประกอบรายงานEIA จากกรการรถไฟแห่งประเทศไทย เลขที่ รฟฟท. 061601/2565</p> <p>ภาพถ่ายที่ 2.2-7 ภูมิทัศน์และพืชคลุมดิน บริเวณสถานีมีกะลั่น</p> <p>ภาพถ่ายที่ 2.2-8 ตัวอย่างการใช้ ประโยชน์ที่ดินตาม แนวเส้นทางโครงการ</p> |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

| มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 | ผลการปฏิบัติ | | | | | รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 | ปัญหา/ อุปสรรคและ แนวทางแก้ไข | เอกสารอ้างอิง |
|--|----------------|---------------|----------------|-----------------|--------------------|---|----------------------------------|---------------|
| | สรุป เรื่อง | สรุป ปัญหา | สรุป สาเหตุ | สรุป ผลกระทบ | สรุป ข้อเสนอแนะ | | | |
| 3. การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม | | | | | | - การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด มอบหมายให้ บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด เป็นบริษัทที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ของโครงการระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 เพื่อเสนอหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง | - | |
| 3.1 การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องจัดทำบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม “โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” ตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และต้องแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับโดยมีเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นประธานไทย ผู้แทนที่ปรึกษากรมวิชาการสำนักงานนโยบายและแผน สำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ ผู้แทนกรุงเทพมหานคร ผู้แทนสำนักงานเขตที่เกี่ยวข้อง ผู้แทนองค์กรพัฒนาเอกชน และผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น เพื่อกำกับและดูแลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามมาตรการด้านการสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งแจ้งต่อตามที่เสนอไว้ในรายงานดังกล่าว พร้อมทั้งแจ้งผลการติดตามตรวจสอบให้กระทรวงคมนาคมทราบ และหากพบว่าผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่รุนแรงให้แจ้งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติทราบด้วย | | ✓ | | | | | | |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

| มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 | ผลการปฏิบัติ | | | | | รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 | ปัญหา/ อุปสรรคและ แนวทางแก้ไข | เอกสารอ้างอิง |
|--|-----------------|-----------------|--------------------|---------------------|------------------------|--|---|--|
| | สรุป เนื้อหา | สรุป เชิงลึก | สรุป เชิงนโยบาย | สรุป เชิงปฏิบัติ | สรุป เชิงยุทธศาสตร์ | | | |
| 3. การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ) | | | | | | -ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการทำข้อตกลงร่วมกันเกี่ยวกับการจัดสรรดูแลพื้นที่โครงการระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยกับบริษัทเอเชีย เอรา วัน จำกัด ทำให้การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม อยู่ระหว่างดำเนินการ ซึ่งเดิมบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด มีการแจ้งหนังสือขออนุมัติลงนามเลขที่ SRTEI/SQD/0059/2563 ลงวันที่ 24 เมษายน พ.ศ.๒๕63 เรื่อง ขออนุมัติลงนามหนังสือเสนอการรถไฟแห่งประเทศไทยให้ดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม “โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาแต่งตั้ง ings บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด จัดให้มี Quality Organization Environment เพื่อกำกับดูแลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ของโครงการ | - ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการพิจารณา ระหว่างการพิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมอยู่ระหว่างดำเนินการ ซึ่งเดิมบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด มีการแจ้งหนังสือขออนุมัติลงนามเลขที่ SRTEI/SQD/0059/2563 ลงวันที่ 24 เมษายน พ.ศ.๒๕63 เรื่อง ขออนุมัติลงนามหนังสือเสนอการรถไฟแห่งประเทศไทยให้ดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม “โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาแต่งตั้ง ings บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด จัดให้มี Quality Organization Environment เพื่อกำกับดูแลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ของโครงการ | อ้างอิงเอกสารแนบที่ 4 จดหมายนำส่งข้อมูล ประกอบรายงานEIA จากการรถไฟแห่งประเทศไทย เลขที่ รฟฟท. 061601/2565 |
| 3.1 การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องจัดทำบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม “โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” ตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และต้องแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับโดยมีเลขานุการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นผู้แทนประเทศไทย ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ ผู้แทนสิ่งแวดล้อม ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ ผู้แทนกรุงเทพมหานคร ผู้แทนสำนักงานเขตที่เกี่ยวข้อง ผู้แทนองค์กรพัฒนาเอกชน และผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น เพื่อกำกับและดูแลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานดังกล่าว พร้อมทั้งแจ้งผลการติดตามตรวจสอบให้กระทรวงคมนาคมทราบ และหากพบว่า มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่รุนแรงให้แจ้งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติทราบด้วย (ต่อ) | | | | ✓ | | | | |

| ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) | | | | | |
|---|---|-------------|-------------|-------------|--|
| มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 | ผลการปฏิบัติ | | | | เอกสารอ้างอิง |
| | สรุป | สรุปเชิงลึก | สรุปเชิงลึก | สรุปเชิงลึก | |
| 3. การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ) 3.2 การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องแจ้งผลการปฏิบัติตาม มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ใน รายงานและจัดทำสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการ ดังกล่าวในรอบปีให้สำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องทราบ | ✓ | | | | เอกสารแนบที่ 5 สำเนาจดหมายนำส่ง รายงานผลการปฏิบัติ ตามมาตรการฯ ฉบับ เดือนม.ค.-มิ.ย. 2564 |
| รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 | <p>- การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด ได้มอบหมายให้บริษัท เอสซีเอส (ประเทศไทย) จำกัด เป็นผู้จัดทำ รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม และติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมช่วงเดือน มกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 ต่อสำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผู้อำนวยการเขตห้วยขวาง และการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยครั้งล่าสุดนำส่งรายงานผลการ ปฏิบัติตามมาตรการฯ ฉบับเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2564 เมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม พ.ศ. 2564 เรียบร้อยแล้ว</p> | | | | - |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

| มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 | ผลการปฏิบัติ | | | | | รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 | ปัญหา/ อุปสรรคและ แนวทางแก้ไข | เอกสารอ้างอิง |
|---|-----------------|--------------------|---------------------|--------------------|-------------------------|---|-------------------------------------|---|
| | สรุป ประเด็น | สรุป เชิงนโยบาย | สรุป เชิงปฏิบัติ | สรุป เชิงเทคนิค | สรุป เชิงเศรษฐศาสตร์ | | | |
| 3. การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ) 3.3 การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องตรวจวัดความ สิ้นสละเทือน บริเวณโบราณสถานและสถานที่สำคัญ ทางประวัติศาสตร์ตามหลักวิชาการที่ถูกต้อง หากพบว่า ระดับความสิ้นสละเทือนอยู่ในเกณฑ์ที่อาจจะเกิด ผลกระทบต่อบุคคลในบริเวณนั้นๆ ต้องแจ้งให้กรมศิลปากร ทราบและต้องรีบแก้ไขปัญหาคความสิ้นสละเทือนให้หมด ไปโดยเร็ว | ✓ | | | | | - โครงการได้ตรวจวัดความสิ้นสละเทือน ปีละ 1 ครั้ง จำนวน 6 สถานี ตรวจวัด ได้แก่ บริเวณสถานีพญาไท (หลังโรงพยาบาลเดชาเดิม) บริเวณมหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต บริเวณชุมชนหลังวัดลานบุญ บริเวณวัดอุทัยธาราม บริเวณโรงพยาบาลบุรฉัตรไชยากร (รพ.รถไฟ เดิม) และบริเวณชุมชนโรงพยาบาลบำรุง รพพท. โดยปีพ.ศ. 2565 นี้ ทำการตรวจวัดระหว่างวันที่ 6-9 มิถุนายน พ.ศ. 2565 พบว่า ผล การตรวจวัดความสิ้นสละเทือนอยู่ในระดับที่ไม่ส่งผลกระทบต่อ อาคาร ทั้งนี้ ในอนาคตหากพบว่า ผลการตรวจวัดระดับความ สิ้นสละเทือนอยู่ในเกณฑ์ที่อาจจะเกิดผลกระทบต่อบุคคลใน การรถไฟแห่งประเทศไทยจะแจ้งให้กรมศิลปากรทราบและจะรีบ แก้ไขปัญหาคความสิ้นสละเทือนให้หมดไป | - | รายงานบทที่ 3 ผลการตรวจวัด ความสิ้นสละเทือน |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

| มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 | ผลการปฏิบัติ | | | | รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 | ปัญหา/ อุปสรรคและ แนวทางแก้ไข | เอกสารอ้างอิง |
|--|-----------------|---------------|----------------|--------------------|--|-------------------------------------|--|
| | สรุป เนื้อหา | สรุป ปัญหา | สรุป สาเหตุ | สรุป ข้อเสนอแนะ | | | |
| 4. การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และ/หรือมาตรการ ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ การรถไฟ แห่งประเทศไทยต้องเสนอรายละเอียดของการ เปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอ คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นก่อน การดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง | ✓ | | | | <p>- ปัจจุบันโครงการอยู่ในระยะดำเนินการโดยยึดถือการปฏิบัติตาม มาตรการฯ ที่ได้รับความเห็นชอบตามหนังสือเลขที่ ทส 1008/9068 ลงวันที่ 2 กันยายน พ.ศ. 2547 เรื่อง มติการ ประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 การโดยยังไม่มีปรับเปลี่ยนรายละเอียดโครงการ ทั้งนี้หาก ทางโครงการมีความประสงค์ที่จะเปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการและมาตรการฯ การรถไฟแห่งประเทศไทย จะเสนอ รายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบาย และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอ คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นก่อนการ ดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง</p> | - | เอกสารแนบที่ 1 หนังสือเลขที่ ทส 1008/9068 ลงวันที่ 2 กันยายน พ.ศ. 2547 เรื่อง มติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

| มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 | ผลการปฏิบัติ | | | | รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 | ปัญหา/ อุปสรรคและ แนวทางแก้ไข | เอกสารอ้างอิง |
|--|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|---|-------------------------------------|--|
| | สรุป เชิง สรุป | สรุป เชิง สรุป | สรุป เชิง สรุป | สรุป เชิง สรุป | | | |
| 5. ในชั้นก่อสร้างและดำเนินการโครงการ หากพบว่าโครงการ ทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมีข้อร้องเรียนให้การ รถไฟแห่งประเทศไทย และ/หรือผู้รับจ้างออกแบบ ก่อสร้างผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริษัทบริหารจัดการโครงการ ดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วนและแจ้งสำนักงาน นโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อจะได้ร่วมพิจารณาหา แนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว | ✓ | | | | - ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการทำข้อตกลงร่วมกันเกี่ยวกับการ จัดสรรดูแลพื้นที่โครงการระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยกับ บริษัทเอเชีย เอรา วัน จำกัด อย่างไรก็ตามโครงการยังคงใช้ แผนผังชั้นตอนการรับเรื่องร้องเรียน/ข้อเสนอแนะ/ชมเชย สำหรับลูกค้า/ผู้โดยสารให้สามารถร้องเรียนผ่านช่องทางต่างๆ อาทิ Call Center 1690 โทรศัพท์ 02 308 5600 ต่อ 2906, 2907 โทรศัพท์ 02 308 5697 Facebook : Airports Rail Link Twitter : Airports Rail_Link Website: www.srtet.co.th ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยระหว่างเดือนมกราคม- มิถุนายน พ.ศ. 2565 ไม่พบข้อร้องเรียนด้านสิ่งแวดล้อมตามที่ มาตรการกำหนด | - | เอกสารแนบที่ 6 ขั้นตอนการรับเรื่อง ร้องเรียน/ข้อเสนอแนะ/ ชมเชย บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

| มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 | ผลการปฏิบัติ | | | | รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 | ปัญหา/ อุปสรรคและ แนวทางแก้ไข | เอกสารอ้างอิง |
|---|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|---|-------------------------------------|--|
| | สรุป เชิง สรุป | สรุป เชิง สรุป | สรุป เชิง สรุป | สรุป เชิง สรุป | | | |
| 6. นอกจากนี้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีความเห็นว่าการ พัฒนาโครงข่ายคมนาคมอื่นที่จะเกิดขึ้นในอนาคตควร พิจารณาการออกแบบขนส่งมวลชนทั้งหมดได้อย่างสะดวก โดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่ส่วนกลางของกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะต้องคำนึงถึงผลกระทบต่อกิจการและต้องป้องกัน มิให้อาคารของชุมชนเมืองต้องเสียไป | ✓ | | | | <p>- การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ออกแบบโครงสร้างบริเวณสถานี รถไฟพระรามดาสนานี้เพื่อให้บริการสาย 1 (BTS) ที่สถานี พระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา สาย 1 (BTS) ที่สถานี พญาไทและสถานีรถไฟพญาไท สำหรับสถานีรถไฟฟ้าวาน มิกะสันได้สอดคล้องกับรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (MRT) สถานีเพชรบุรี และสถานีรถไฟมิกะสัน ซึ่งเป็นการ สอดคล้องกับระบบรางอื่นทั้งระดับดินและต่ำกว่าพื้นดินตาม มาตรการกำหนด</p> <p>- ในอนาคตหากโครงการมีแผนจะก่อสร้างสถานีเพิ่มเติม ต่อจากสถานีพญาไท โครงการจะออกแบบสถานีให้สอดคล้องกับ ระบบรางอื่นทั้งระดับดินและต่ำกว่าพื้นดิน เพื่อให้การออกแบบ ทางวิ่งมีระดับของโครงสร้างที่สามารถเดินรถเชื่อมกับสถานี จิตรลดาได้โดยไม่ต้องมีผลกระทบต่อกิจการของเมืองที่มี เอกลักษณ์และไม่ให้มูลค่าของชุมชนเมืองในบริเวณที่ควร อนุรักษ์ด้วยค่าลง</p> | - | เอกสารแนบที่ 3 แบบโครงสร้างการ ก่อสร้างรถไฟฟ้า ภาพถ่ายที่ 2.2-1 การสอดคล้องกับระบบ รางอื่นบริเวณสถานี มิกะสันและสถานี พญาไท |

ตารางที่ 2.2-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ของการรถไฟแห่งประเทศไทยในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม | ผลการปฏิบัติ | | | | | รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ | ปัญหา/ อุปสรรค และแนวทาง แก้ไข | เอกสารอ้างอิง |
|--|--------------|------|------|------|------|---|--------------------------------------|---|
| | ตรวจ | ตรวจ | ตรวจ | ตรวจ | ตรวจ | | | |
| 1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ทางกายภาพ (1) สภาพภูมิประเทศและ ทรัพยากรดิน - ดูแลและรักษาพืชคลุมดิน บริเวณพื้นที่โครงการให้อยู่ใน สภาพดีอยู่เสมอ | ✓ | | | | | - เนื่องจากแนวเส้นทางรถไฟฯของโครงการเป็นแบบยกระดับตลอดเส้นทาง ยกเว้น สถานีสุวรรณภูมิที่อยู่ใต้อาคารสนามบิน การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงจัดให้มีการปลูก ต้นไม้และพืชคลุมดินบริเวณสถานีหลักมักกะสันเพื่อให้ภูมิทัศน์สวยงามรวมทั้งดูแล และรักษาพืชคลุมดินบริเวณพื้นที่โครงการให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ | - | ภาพถ่ายที่ 2.2-7 ภูมิทัศน์และพืช คลุมดินบริเวณ สถานีมักกะสัน |

ตารางที่ 2.2-2 (ต่อ)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม | ผลการปฏิบัติ | | | | รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ | ปัญหา/ อุปสรรคและ แนวทางแก้ไข | เอกสารอ้างอิง |
|--|--------------|----------|----------|----------|--|-------------------------------------|--|
| | ระบุเชิง | ระบุเชิง | ระบุเชิง | ระบุเชิง | | | |
| 1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ) (2) อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ) - มีการจัดการและควบคุมระบบบำบัด น้ำเสียที่มีประสิทธิภาพ | ✓ | | | | - โครงการได้จ้างกิจการค้าร่วม W&W และ STC เป็นผู้รับผิดชอบ ติดตามตรวจสอบและควบคุมระบบบำบัดน้ำเสีย รวมทั้ง ตรวจสอบอุปกรณ์ที่ใช้ในระบบบำบัดน้ำเสีย อาทิ การบำรุงรักษา เชิงป้องกันสูขุภาภิบาลอุปกรณ์ Sump Pump, Dain Pump, Aerator Pump, Return Pump, Air Bower และ Waste water treatment ราย 1 ปีที่สถานีปลายทางสุวรรณภูมิ การ ตรวจสอบ Submerible Pump ประจำวันที่ศูนย์ซ่อมบำรุงคลอง ตัน (DPK) และสถานีมีกะสัน (MAS) การตรวจสอบ Preventive Maintenance of Drain Pit/ Tank, Preventive Maintenance of Septic Tank และ Preventive Maintenance of Grease Trap ประจำปี รวมทั้งการตรวจสอบการทำงานของระบบบำบัด น้ำเสีย Preventive Maintenance of Wastewater Treatment ประจำปี เป็นต้น - โครงการได้เก็บตัวอย่างน้ำทั้งที่สถานีมีกะสัน, MWS (DEPOT) และ WWS (DEPOT) ส่งวิเคราะห์คุณภาพน้ำที่บริษัท เอสที เทค จำกัด ทุกเดือนก่อนปล่อยน้ำที่ผ่านการบำบัดแล้วสู่ทางระบาย น้ำของ กทม. ต่อไป โดยพบว่า ผลการตรวจวัดระหว่างเดือน มกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน กำหนด ซึ่งในเดือนที่ผลการตรวจวัดไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน กำหนดโครงการมีแผนการตรวจสอบและแนวทางการแก้ไขของ ระบบแล้ว | - - | อ้างอิงเอกสารแนบที่ 8 รายละเอียดของระบบบำบัดน้ำเสียหลัก อ้างอิงเอกสารแนบที่ 9 ผลการวิเคราะห์คุณภาพ น้ำเสีย ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 อ้างอิงเอกสารแนบที่ 10 ตัวอย่าง Action Plan กรณีผลการวิเคราะห์ คุณภาพน้ำเสียอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน เอกสารแนบที่ 11 รายงานการบำรุงรักษา เชิงป้องกันสูขุภาภิบาลอุปกรณ์ Sump Pump, Dain Pump, Aerator Pump, Return Pump, Air Bower และ Waste water treatment ราย 1 ปีที่สถานีปลายทาง สุวรรณภูมิ เอกสารแนบที่ 12 ตัวอย่างบันทึก/ Checklist ระบบบำบัดน้ำเสีย ภาพถ่ายที่ 2.2-10 ระบบบำบัดน้ำเสียหลัก |

ตารางที่ 2.2-2 (ต่อ)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | ผลการปฏิบัติ | | | | | รายละเอียดของกิจกรรมการติดตามมาตรการฯ | ปัญหา/ อุปสรรค และแนวทางการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---|----------------------------------|---|
| | รูปชี้แจง | รูปชี้แจงรูป | รูปชี้แจงรูป | รูปชี้แจงรูป | รูปชี้แจงรูป | | | |
| 1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ) (3) คุณภาพอากาศ - ควรมีการบำรุงรักษาและทำความสะอาดถนนบริเวณสถานีอย่างสม่ำเสมอ | ✓ | | | | | - โครงการจัดให้มีพนักงานทำความสะอาดตรวจสอบและทำความสะอาดถนนบริเวณสถานีให้สามารถใช้งานได้อยู่เสมอ ซึ่งจากการติดตามตรวจสอบในพื้นที่โครงการบริเวณสถานีมีกักเก็บฝุ่นได้ โดยรอบสถานีมีความสะอาดและสามารถใช้งานได้ | - | เอกสารแนบที่ 13 ตัวอย่างแผนการทำงานสะอาด ภาพถ่ายที่ 2.2-11 ลักษณะถนนบริเวณสถานีมีกักเก็บ |
| (4) เสียง - จำกัดความเร็วของยานพาหนะบริเวณสถานีไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง | ✓ | | | | | - โครงการจำกัดความเร็วของยานพาหนะที่เข้า-ออกจากโครงการไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในส่วนสถานีที่ติดกับชุมชนที่อยู่อาศัย เช่น สถานีมีกักเก็บ สำหรับสถานีพญาไท มีการติดป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง ทั้งนี้เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงและป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดจากการคมนาคมขนส่งภายในพื้นที่โครงการ | | ภาพถ่ายที่ 2.2-12 ป้ายจำกัดความเร็วบริเวณสถานี มีกักเก็บและสถานีพญาไท |

ตารางที่ 2.2-2 (ต่อ)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม | ผลการปฏิบัติ | | | | รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ | ปัญหา/ อุปสรรค และแนวทางการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง |
|---|--------------|-------------|--------------------|--------------------|---|-------------------------------------|--|
| | ระบุเชิงรุก | ระบุเชิงรับ | ระบุเชิงรุกเชิงรุก | ระบุเชิงรับเชิงรับ | | | |
| 1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ) (4) เสียง <ul style="list-style-type: none"> - ติดตั้งแนวกำแพงกันเสียงในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่มีความเสี่ยงต่อการได้รับผลกระทบตลอดระดับเสียงในระยะดำเนินการสูงกว่า 70.0 เดซิเบล (เอ) ได้แก่ โรงพยาบาลเลขา พิจิตรภักดิ์ ว่างสวนผักกาด วัดอุทัยธาราม โรงพยาบาลพญาไท มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต | | | | ✓ | - โครงการตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป จำนวน 6 สถานีตรวจวัด ได้แก่ บริเวณสถานีพญาไท (หลังโรงพยาบาลเลขาเดิม) บริเวณมหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต บริเวณชุมชนหลังวัดลานบุญ บริเวณวัดอุทัยธาราม บริเวณโรงพยาบาลบุษราคัมไชยากร (รพ.รถไฟเดิม) และบริเวณชุมชนโรงซ่อมบำรุง รพพท. ระหว่างวันที่ 6-9 มิถุนายน พ.ศ. 2565 โดยพบว่า ผลการตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไปส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ยกเว้นบริเวณสถานีพญาไท (หลังโรงพยาบาลเลขาเดิม) ที่มีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด รายละเอียดผลการตรวจวัดดังรายการ <div>บทที่ 3</div> | - | รายงานบทที่ 3 ผลการตรวจวัด ระดับเสียงโดยทั่วไป |

ตารางที่ 2.2-2 (ต่อ)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | ผลการปฏิบัติ | | | | | รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ | ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข | เอกสารอ้างอิง |
|--|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--|-----------------------------|--|
| | สรุป | สรุปเชิงลึก | สรุปเชิงลึก | สรุปเชิงลึก | สรุปเชิงลึก | | | |
| 1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ) (4) เสียง (ต่อ) - ปลุกต้นไม้บริเวณสถานี | ✓ | | | | | <p>- เนื่องจากแนวเส้นทางรถไฟของโครงการเป็นแบบยกระดับตลอดเส้นทาง ยกเว้นสถานีสุวรรณภูมิที่อยู่ใต้อาคารสนามบิน การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงจัดให้มีการปลูกต้นไม้และพืชคลุมดินบริเวณสถานีหลักมักกะสันเพื่อให้มี ภูมิทัศน์ที่สวยงาม สำหรับสถานีย่อยอื่นๆ โครงการได้จัดให้มีกระถางต้นไม้ประดับตามความเหมาะสมซึ่งมีปริมาณไม่มาก เพื่อป้องกันเหตุการณ์ที่อาจจะ ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร และเพื่อป้องกันให้มีต้นไม้ล้ม หรือโค่นมาทับสายรถไฟฟ้า ซึ่งจะส่งผลต่อการเดินขบวนรถไฟฟ้า</p> <p>- โครงการจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำแต่ละสถานีตามความเหมาะสมตลอด 24 ชั่วโมง โดยแบ่งออกเป็น 2 กะ (08.00-20.00 น. และ 20.00-08.00 น.) เพื่อคอยอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารที่มาใช้บริการ ในกรณีที่มีผู้ใช้บริการหนาแน่น จะมีการแบ่งผู้ใช้บริการเป็นกลุ่มๆ เพื่อจำกัดปริมาณผู้ใช้บริการบนสถานี เพื่อความปลอดภัย และมีเจ้าหน้าที่ให้บริการ (passenger service) คอยอำนวยความสะดวก ให้คำแนะนำการใช้บริการให้กับผู้ใช้บริการ</p> | - | <p>ภาพถ่ายที่ 2.2-7</p> <p>ภูมิทัศน์และพืชคลุมดินบริเวณสถานีมักกะสัน</p> <p>ภาพถ่ายที่ 2.2-13</p> <p>การปลูกต้นไม้ภายในสถานี</p> |
| - จัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกในชั่วโมงเร่งด่วน | ✓ | | | | | <p>- โครงการจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำแต่ละสถานีตามความเหมาะสมตลอด 24 ชั่วโมง โดยแบ่งออกเป็น 2 กะ (08.00-20.00 น. และ 20.00-08.00 น.) เพื่อคอยอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารที่มาใช้บริการ ในกรณีที่มีผู้ใช้บริการหนาแน่น จะมีการแบ่งผู้ใช้บริการเป็นกลุ่มๆ เพื่อจำกัดปริมาณผู้ใช้บริการบนสถานี เพื่อความปลอดภัย และมีเจ้าหน้าที่ให้บริการ (passenger service) คอยอำนวยความสะดวก ให้คำแนะนำการใช้บริการให้กับผู้ใช้บริการ</p> | - | <p>ภาพถ่ายที่ 2.2-14</p> <p>เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกประจำสถานี</p> |

ตารางที่ 2.2-2 (ต่อ)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | ผลการปฏิบัติ | | | | รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ | ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข | เอกสารอ้างอิง |
|---|--------------|----------|----------|----------|--|-----------------------------|--|
| | ระบุเชิง | ระบุเชิง | ระบุเชิง | ระบุเชิง | | | |
| <p>1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ)</p> <p>(5) ความเสี่ยงสะท้อน</p> <p>- เนื่องจากในระยะดำเนินการของโครงการไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านความเสี่ยงสะท้อนต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง แต่มีเพียง 4 แห่งที่ควรมีมาตรการเฉพาะ คือ พืชถิ่นที่ว่างสวนผักกาด วัดนักบุญยอห์น ปอลโก และวัดอุทัยธาราม โดยมี การติดตามตรวจสอบความ สะท้อนอย่างสม่ำเสมอ</p> | ✓ | | | | <p>-โครงการได้ตรวจวัดความเสี่ยงสะท้อน ปีละ 1 ครั้ง จำนวน 6 สถานีตรวจวัด ได้แก่ บริเวณสถานีพญาไท (หลังโรงพยาบาลเคหาเดิม) บริเวณมหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต บริเวณชุมชนหลังวัดลานบุญ บริเวณวัดอุทัยธาราม บริเวณโรงพยาบาลบุรีรัมย์ไชยากร (รพ.รถไฟเดิม) และบริเวณชุมชนโรงซ่อมบำรุง รพท. โดยปี พ.ศ. 2565 นี้ ทำการตรวจวัดระหว่างวันที่ 6-9 มิถุนายน พ.ศ. 2565 พบว่า ผลการตรวจวัดความเสี่ยงสะท้อนอยู่ในระดับที่ไม่ส่งผลกระทบต่ออาคาร ทั้งนี้ ในอนาคตหากพบว่า ผลการตรวจวัดระดับความเสี่ยงสะท้อนอยู่ในเกณฑ์ที่อาจจะเกิดผลกระทบต่อไปเรื่อย ๆ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะแจ้งให้กรมศิลปากรทราบและจะรีบแก้ไขปัญหาค่าความเสี่ยงสะท้อนให้หมดไป</p> | - | <p>รายงานบทที่ 3 ผลการตรวจวัดความ เสี่ยงสะท้อน</p> |

ตารางที่ 2.2-2 (ต่อ)

| มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม | ผลการปฏิบัติ | | | | | ปัญหา/ อุปสรรคและ แนวทางแก้ไข | เอกสารอ้างอิง |
|---|--------------|------|------|------|------|-------------------------------------|--|
| | ๒๕๖๕ | ๒๕๖๖ | ๒๕๖๗ | ๒๕๖๘ | ๒๕๖๙ | | |
| 2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทาง ชีวภาพ (3) ระบบนิเวศทางน้ำ - ดำเนินการป้องกันแก้ไข คุณภาพน้ำตามหัวข้ออุทก วิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน | ✓ | | | | | - | อ้างอิงเอกสารแนบที่ 7 รายละเอียดของระบบบำบัด แต่ละสถานี อ้างอิงเอกสารแนบที่ 8 รายละเอียดของระบบบำบัดน้ำ เสียหลัก อ้างอิงเอกสารแนบที่ 9 ผลการวิเคราะห์คุณภาพ น้ำเสีย ระหว่างเดือน มกราคม-มิถุนายน 2565 อ้างอิงเอกสารแนบที่ 10 Action Plan กรณีผลการ วิเคราะห์คุณภาพน้ำเสียไม่ อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ภาพถ่ายที่ 2.2-10 ระบบบำบัดน้ำเสียหลัก |
| - โครงการจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียที่สถานีมักกะสัน 1 จุด และศูนย์ซ่อมบำรุงคลอง ดัน 2 จุด (MWS (DEPOT) และWS (DEPOT)) โดยบริเวณสถานีมักกะสันได้จัดให้มี ระบบบำบัดน้ำเสียอยู่ติดกับบริเวณที่จอดรถยนต์ ประกอบด้วย ปอดกตะกอน จำนวน 2 บ่อ และบ่อเติมอากาศ จำนวน 3 ชุด เชื่อมต่อกัน เดิมอากาศทุก 30 นาที ทั้งนี้มีการเก็บตัวอย่างน้ำทั้งที่ สถานีมักกะสัน, MWS (DEPOT) และWS (DEPOT) และ ส่งวิเคราะห์คุณภาพน้ำที่ บริษัทเทสท์ เทค จำกัด ทุกเดือนก่อนปล่อยน้ำที่ผ่าน การบำบัดแล้วลงสู่ทางระบายน้ำของ กทม. ต่อไป โดยพบว่า ผลการตรวจวัดระหว่าง เดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ซึ่ง ในเดือนที่ผลการตรวจวัดไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน โครงการมีแผนการตรวจสอบและ แนวทางการแก้ไขของระบบไปแล้ว สำหรับสถานีอื่นๆ ได้จัดให้มีถัง Septic Tank คอยรองรับและบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยทิ้ง | | | | | | | |

ตารางที่ 2.2-2 (ต่อ)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | ผลการปฏิบัติ | | | | | รายละเอียดของกฎปติตามาตรการฯ | ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข | เอกสารอ้างอิง |
|--|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--|-----------------------------|---|
| | สรุป | สรุปเชิงลึก | สรุปเชิงลึก | สรุปเชิงลึก | สรุปเชิงลึก | | | |
| 3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (1) การคมนาคมขนส่ง - ติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรเพื่อควบคุมการจราจรในแต่ละสถานี | ✓ | | | | | - โครงการติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรบริเวณถนนและเส้นทางคมนาคมต่างๆ ในสถานี รวมทั้งมีป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อควบคุมการจราจรและอำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารที่มาใช้บริการ | - | ภาพถ่ายที่ 2.2-12 ป้ายจำกัดความเร็วบริเวณสถานีมีกาะสันและสถานีพญาไท |
| - จำกัดความเร็วของยานพาหนะที่ขนส่งผู้โดยสารมายังสถานีรถไฟไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง | ✓ | | | | | - โครงการจำกัดความเร็วของยานพาหนะที่เข้า-ออกจากโครงการไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในส่วนสถานีที่ติดกับชุมชนที่อยู่อาศัย เช่น สถานีมีกาะสัน สำหรับสถานีพญาไท มีการติดป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง ทั้งนี้เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงและป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดจากการคมนาคมขนส่งภายในพื้นที่โครงการ | - | ภาพถ่ายที่ 2.2-16 ป้ายและเครื่องหมายจราจรบริเวณสถานีมีกาะสัน |

ตารางที่ 2.2-2 (ต่อ)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | ผลการปฏิบัติ | | | | | รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ | ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข | เอกสารอ้างอิง |
|---|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--|-----------------------------|--|
| | สรุป | สรุปเชิงลึก | สรุปเชิงลึก | สรุปเชิงลึก | สรุปเชิงลึก | | | |
| 3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (1) การคมนาคมขนส่ง - จัดให้มีทางจราจรทั้งขาเข้าและขาออกเพื่อความสะดวก ตัวในการระบายรถออกจากโครงการ - จัดพื้นที่ลานจอดรถที่เพียงพอ | ✓ | | | | | - โครงการจัดให้มีทางเข้า-ออกของยานพาหนะแยกกันอย่างชัดเจนเพื่อความสะดวกในการระบายรถออกจากพื้นที่สถานี รวมทั้งจัดให้มีพื้นที่ลานจอดรถบริเวณสถานีมีกึ่งส้นที่เพียงพอ ทั้งนี้สถานีรวมค่าแห่งโครงการสัมปทานพื้นที่ให้กับทางสรรพสินค้า A-Link ดังนั้นยานพาหนะที่จะเข้าสถานีรวมค่าแห่งจะใช้พื้นที่ทางเข้า-ออกและพื้นที่จอดรถร่วมกับทางสรรพสินค้า A-Link และสถานีสุวรรณภูมิซึ่งอยู่ใต้อาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานจึงใช้พื้นที่ทางเข้า-ออก และพื้นที่จอดรถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ | - | ภาพถ่ายที่ 2.2-2 สถานที่จอดรถบริเวณสถานีมีกึ่งส้น ภาพถ่ายที่ 2.2-17 ช่องจราจรขาเข้าและขาออกพื้นที่จอดรถ |

ตารางที่ 2.2-2 (ต่อ)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | ผลการปฏิบัติ | | | | | รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ | ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข | เอกสารอ้างอิง |
|---|--------------|------|------|------|------|---|-----------------------------|--|
| | ตรวจ | ตรวจ | ตรวจ | ตรวจ | ตรวจ | | | |
| 3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ) (2) การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม - จัดเตรียมและทำการก่อสร้างระบบระบายน้ำบริเวณสถานีและบริเวณใกล้เคียง - จัดเตรียมและปรับปรุงสภาพพื้นที่ให้เหมาะสมสำหรับการควบคุมการไหลของน้ำ | ✓ | | | | | - โครงการจัดให้มีระบบระบายน้ำ อาทิ ทางระบายน้ำฝน และท่อระบายน้ำบริเวณสถานีและบริเวณใกล้เคียงแต่ละสถานี รวมทั้งบริเวณโครงสร้างพาดตัดกับทางยกระดับ ซึ่งน้ำที่ระบายออกจากโครงการจะไหลไปยังทางระบายน้ำของกรุงเทพมหานครต่อไป | - | ภาพถ่ายที่ 2.2-18 ท่อระบายน้ำบริเวณสถานี ภาพถ่ายที่ 2.2-19 ทางระบายน้ำบริเวณสถานี ภาพถ่ายที่ 2.2-20 ทางระบายน้ำบริเวณสถานี |
| - ทำการรวบรวมขยะและเศษวัสดุไม่ระบบระบายน้ำเสมอๆ | ✓ | | | | | - โครงการมีแผนคัดแยกขยะและเศษวัสดุต่างๆ จากถังขยะในสถานีทุกวัน รวมทั้งขุดลอกทำความสะอาดตามแผนที่กำหนดไว้ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดขยะหรือวัสดุขุดพบเป็นอันตราย | - | อ้างอิงเอกสารแนบที่ 13 ตัวอย่างแผนการทำความสะอาด ภาพถ่ายที่ 2.2-21 แผนบ้านทำความสะอาดประจำวัน |
| - ทำการพัฒนาบริเวณสถานีเพื่อการเก็บกักน้ำที่ถูกรวบรวม และเหมาะสมกับลักษณะภูมิประเทศ | ✓ | | | | | - โครงการจัดให้มีถังเก็บน้ำประปาแต่ละสถานี เพื่อเก็บกักน้ำประปาไว้ใช้แต่ละสถานีให้เพียงพอต่อความต้องการและปริมาณผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการ | - | |

ตารางที่ 2.2-2 (ต่อ)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | ผลการปฏิบัติ | | | | | รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ | ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข | เอกสารอ้างอิง |
|--|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---|-----------------------------|--|
| | สรุป | สรุปเชิงลึก | สรุปเชิงลึก | สรุปเชิงลึก | สรุปเชิงลึก | | | |
| 4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (1) การโยกย้าย การเวนคืนและการชดเชยทรัพย์สิน - จัดตั้งคณะกรรมการดำเนินการติดตามตรวจสอบการบุกรุก | | | | | ✓ | - ฝ่ายช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดทำคู่มือการดำเนินการกับผู้บุกรุกที่ดินรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งผ่านการพิจารณาและเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยในคราวประชุมการรถไฟแห่งประเทศไทย ครั้งที่ 12/2553 เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ. 2553 แบ่งออกเป็นหมวดที่ 1 วิเคราะห์ข้อพิพาท และหมวดที่ 2 ขั้นตอนการปฏิบัติงาน ประกอบด้วย ส่วนที่ 1 การป้องกันการบุกรุกหรือลักลอบที่ดินการรถไฟ โดยให้พนักงานผู้หน้าที่ต้องหมั่นตรวจสอบ และรายงานสภาพที่ดินรถไฟในเขตพื้นที่รับผิดชอบไปยังผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นจนถึงผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ภายในวันที่ 5 ของเดือนถัดไปทุกเดือน กรณีพบว่ามีผู้บุกรุกจะดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ ซึ่งจากการตรวจสอบในพื้นที่โครงการพบว่าสถานีมีลักษณะมีการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทางของโครงการบริเวณใกล้สถานีทำเป็นที่อยู่อาศัย ร้านค้าขายอาหาร ที่จอดรถยนต์ รถจักรยานยนต์ เป็นต้น สำหรับสถานีอื่นๆ เช่น สถานีบ้านทับช้าง พบว่ามีการทำรั้วกันขอบเขตพื้นที่ของโครงการอย่างชัดเจน จึงไม่มีการลักลอบเข้ามาใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทางโครงการ - การพิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินการติดตามตรวจสอบการบุกรุกเป็นอำนาจหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งบริษัท เอเซีย เอรา วัน จำกัด จะเสนอการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อพิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการฯ ในวาระต่อไป | - | อ้างอิงเอกสารแบบที่ 4 จดหมายนำส่งข้อมูลประกอบรายงานEIA จากกรการรถไฟแห่งประเทศไทย เลขที่ รพพท. 061601/2565 ภาพถ่ายที่ 2.2-8 ตัวอย่างการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า |
| - สร้างทางรถไฟสี่เหลี่ยมเพื่อแสดงแนวเขตทางรถไฟและป้องกันการบุกรุก | | | | | ✓ | | | |

ตารางที่ 2.2-2 (ต่อ)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม | ผลการปฏิบัติ | | | | | รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ | ปัญหา/ อุปสรรคและ แนวทางแก้ไข | เอกสารอ้างอิง |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|---|----------------------------------|---------------|
| | สรุปเชิง สรุป | สรุปเชิง สรุป | สรุปเชิง สรุป | สรุปเชิง สรุป | สรุปเชิง สรุป | | | |
| <p>4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ)</p> <p>(2) ประวัติศาสตร์และโบราณคดี</p> <p>- มีสถานที่สำคัญ จำนวน 4 แห่ง คือ พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ คริสตจักร กรุงเทพ วัดนักบุญยอห์นบอสโก และวัด อภัยธาราม โดยดำเนินการ ดังนี้ ประสาน งานให้ผู้ดูแลสถานที่ดังกล่าว ทราบกรณี คาดว่าจะก่อให้เกิดความเสียหายต้อง ระงับการก่อสร้างและแจ้งให้ผู้เชี่ยวชาญ เข้าไปตรวจสอบ</p> | | | | | ✓ | <p>- ปัจจุบันโครงการยังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างหรือการเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการที่ส่งผลกระทบต่อสถานที่สำคัญ ทั้ง 4 แห่ง อย่างไรก็ตามหากมีการเปลี่ยนแปลงการดำเนินการใดๆ ทางโครงการ จะดำเนินการประสานงานและแจ้งข้อมูลที่เกี่ยวข้องให้ผู้ดูแลสถานที่ ทราบ</p> | - | - |

ตารางที่ 2.2-2 (ต่อ)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | ผลการปฏิบัติ | | | | | รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ | ปัญหา/ อุปสรรคและแนวทางแก้ไข | เอกสารอ้างอิง |
|---|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--|------------------------------|--|
| | สรุป | สรุปเชิงลึก | สรุปเชิงลึก | สรุปเชิงลึก | สรุปเชิงลึก | | | |
| 4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) (2) ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ) - ติดตามตรวจสอบระดับความสิ้นสละเทือนอย่างสม่ำเสมอ | ✓ | | | | | - โครงการได้ตรวจวัดความสิ้นสละเทือน ปีละ 1 ครั้ง จำนวน 6 สถานีตรวจวัด ได้แก่ บริเวณสถานีพญาไท (หลังโรงพยาบาลเดชาเดิม) บริเวณมหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต บริเวณชุมชนหลังวัดลานบุญ บริเวณวัดอุทัยธาราม บริเวณโรงพยาบาลบุรณศิริโยธการ (รพ.รถไฟเดิม) และบริเวณชุมชนโรงซ่อมบำรุง รพฟท. โดยปีพ.ศ. 2565 นี้ ทำการตรวจวัดระหว่างวันที่ 6-9 มิถุนายน พ.ศ. 2565 พบว่า ผลการตรวจวัดความสิ้นสละเทือนอยู่ในระดับที่ไม่ส่งผลกระทบต่ออาคาร ทั้งนี้ ในอนาคตหากพบว่า ผลการตรวจวัดระดับความสิ้นสละเทือนอยู่ในเกณฑ์ที่อาจจะเกิดผลกระทบต่อไปเรื่อย ๆ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะแจ้งให้กรมศิลปากรทราบและจะรีบแก้ไขปัญหาลดความสิ้นสละเทือนให้หมดไป | - | รายงานบทที่ 3 ผลการตรวจวัดความสิ้นสละเทือน |

ตารางที่ 2.2-2 (ต่อ)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | ผลการปฏิบัติ | | | | | รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ | ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง |
|---|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---|--------------------------------|--|
| | สรุป | สรุปเชิงลึก | สรุปเชิงลึก | สรุปเชิงลึก | สรุปเชิงลึก | | | |
| 4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) (3) ที่ค้ายภาพ - มีการจัดภูมิทัศน์บริเวณตัวสถานีและโครงสร้างต่างๆ เพื่อลดการขัดแย้งทางด้านทัศนียภาพ | ✓ | | | | | - เนื่องจากแนวเส้นทางรถไฟของโครงการเป็นแบบยกระดับตลอดเส้นทางยกเว้นสถานีสุวรรณภูมิที่อยู่ใต้อาคารสนามบิน การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงจัดให้มีการปลูกต้นไม้และพืชคลุมดินบริเวณสถานีหลักมักกะสันเพื่อให้ภูมิทัศน์ที่สวยงามและลดการขัดแย้งทางด้านทัศนียภาพ | - | ภาพถ่ายที่ 2.2-7 ภูมิทัศน์และพืชคลุมดินบริเวณสถานีมักกะสัน |
| - มีการเพิ่มแสงสว่างบริเวณที่มีปริมาณแสงสว่างไม่เพียงพอ เช่น บริเวณที่โครงสร้างพาดตัดกับทางยกระดับ | ✓ | | | | | - โครงการจัดให้มีหลอดไฟบริเวณตัวโครงสร้างสถานี และทางเดินเชื่อมต่อระหว่างสถานีกับระบบรางอื่นๆ เพื่อให้ความเข้มของแสงสว่างเพียงพอต่อการทำกิจกรรมบนสถานีและการสัญจรของผู้โดยสาร ทั้งนี้โครงสร้างของโครงการไม่มีจุดพาดตัดกับทางยกระดับตลอดแนวเส้นทาง | | ภาพถ่ายที่ 2.2-22 หลอดไฟส่องสว่างบริเวณสถานีและทางเดิน |

ตารางที่ 2.2-2 (ต่อ)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | ผลการปฏิบัติ | | | | | รายละเอียดของกรปฏิบัติตามมาตรการฯ | ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง |
|--|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--|--------------------------------|---|
| | ระบุผู้ระบุ | ระบุผู้ระบุ | ระบุผู้ระบุ | ระบุผู้ระบุ | ระบุผู้ระบุ | | | |
| 4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) (3) ทัศนียภาพ (ต่อ) - การให้บริการประชาสัมพันธ์คำหรือสื่อต่างๆบนตัวสถานี ควรพิจารณารูปแบบของป้ายสื่อทั้งในด้านรูปร่าง สี ขนาดที่ไม่ขัดแย้งหรือเป็นจุดเด่นมากเกินไปกับลักษณะโครงสร้างโดยรวมของสถานี | ✓ | | | | | <p>- ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการทำข้อตกลงร่วมกันเกี่ยวกับการจัดสรรดูแลพื้นที่โครงการระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยกับบริษัทเอเชีย เอรา วัน จำกัด ซึ่งเดิมการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ได้ทำสัญญาเช่าพื้นที่โฆษณา เลขที่ SRIT/ชพ-001/2555 กับบริษัท โคอะ-อะ- มีเดีย (ประเทศไทย) จำกัด เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2554 เพื่อให้ใช้ประโยชน์พื้นที่โฆษณาบริเวณโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานกรุงเทพฯ โดยมีระยะสัญญาเช่า 10 ปี กำหนดเงื่อนไข แฉฉัง และมาตรการควบคุมการตั้งป้ายโฆษณาต่างๆ ไว้ในสัญญาเช่า เช่น สถานีนี้มักจะส่นได้กำหนดให้ชั้นชานชาลา Express Line ประกอบด้วย แพรกระจกจากชานชาลา (Platform Mirror Wrap) 10 จุด โฆษณารายนอกลิฟท์ 2 จุด โฆษณารายนอกห้องควบคุม (Control Room Ad) 2 แห่ง และเอวอร์เฮดที่ชานชาลา (Overhead Platform) 8 จุด และจอ LCD 4 เครื่อง เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อเป็นการป้องกันผลกระทบทางด้านนียภาพของสถานีต่างๆ ทั้งนี้สัญญาดังกล่าวได้สิ้นสุดลงแล้ว และโครงการยังไม่มีติดตั้งป้ายโฆษณาใดๆ ในพื้นที่โครงการ</p> | - | อ้างอิงเอกสารแนบที่ 4 จดหมายนำส่งข้อมูลประกอบรายงานEIA จากการรถไฟแห่งประเทศไทย เลขที่ รพฟท. 061601/2565 |

ตารางที่ 2.2-2 (ต่อ)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | ผลการปฏิบัติ | | | | | รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ | ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข | เอกสารอ้างอิง |
|---|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---|-----------------------------|---|
| | สรุป | สรุปเชิงลึก | สรุปเชิงลึก | สรุปเชิงลึก | สรุปเชิงลึก | | | |
| 4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) - หลักเสี่ยงการปรับปรุงตกแต่งที่จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่โครงสร้าง กรณีที่โครงสร้างโครงการผ่านใกล้อาคารสูงจะต้องมีโครงสร้างก้ำกึ่งเพื่อป้องกันการเสียวความเป็นส่วนตัวของอาคารนั้น เช่น อาคารช่วงสถานีพญาไทและสถานีราชปรารภ | ✓ | | | | | - ปัจจุบันโครงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้อธิบายไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม “โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” ตามหนังสือเลขที่ ทส 1008/9068 ลงวันที่ 2 กันยายน 2547 เรื่อง มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 โดยยังไม่มีการปรับปรุงตกแต่งที่จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่โครงสร้างกรณีที่โครงสร้างโครงการผ่านใกล้อาคารสูงตามมาตรการกำหนด | - | เอกสารแนบที่ 1 หนังสือเลขที่ ทส 1008/9068 ลงวันที่ 2 กันยายน 2547 เรื่อง มติการประชุม คณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 |



บริเวณสถานีมีกะสัน



บริเวณสถานีพญาไท

ภาพถ่ายที่ 2.2-1 การสอดรับกับระบบรางอื่นบริเวณสถานีมีกะสันและสถานีพญาไท



ภาพถ่ายที่ 2.2-2 สถานที่จอดรถบริเวณสถานีมีกะสัน



ภาพถ่ายที่ 2.2-3 ลิฟต์โดยสารบริเวณสถานีมีกกะสัน



ภาพถ่ายที่ 2.2-4 บันไดเลื่อนบริเวณสถานีมีกกะสัน



ภาพถ่ายที่ 2.2-5 บันไดบริเวณสถานีมีกกะสัน



ภาพถ่ายที่ 2.2-6 ทางหนีไฟบริเวณสถานีมีกะสัน



ภาพถ่ายที่ 2.2-7 ภูมิทัศน์และพืชคลุมดินบริเวณสถานีมีกะสัน



ภาพถ่ายที่ 2.2-8 ตัวอย่างการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทางโครงการ



ภาพถ่ายที่ 2.2-9 ถังดับไขมันของร้านอาหารบนสถานี



ระบบบำบัดน้ำเสียของสถานีนี้มักกะสัน
ภาพถ่ายที่ 2.2-10 ระบบบำบัดน้ำเสียหลัก



ระบบบำบัดน้ำเสียบริเวณ MWS (DEPOT)



ระบบบำบัดน้ำเสียบริเวณ IWS (DEPOT)

ภาพถ่ายที่ 2.2-10 ระบบบำบัดน้ำเสียหลัก (ต่อ)



ภาพถ่ายที่ 2.2-11 ลักษณะถนนบริเวณสถานีมีกกะสัน



ภาพถ่ายที่ 2.2-12 ป้ายจำกัดความเร็วบริเวณสถานีมีกกะสันและสถานีพญาไท



ภาพถ่ายที่ 2.2-13 การปลูกต้นไม้บริเวณสถานี



ภาพถ่ายที่ 2.2-14 เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกประจำสถานี



ภาพถ่ายที่ 2.2-15 ต้นไม้ที่เจริญเติบโตตามธรรมชาติ



สถานีมีนกะสัน



สถานีมีนกะสัน



สถานีพญาไท



สถานีมีนกะสัน

ภาพถ่ายที่ 2.2-16 ป้ายและเครื่องหมายจราจรบริเวณสถานีมีนกะสันและสถานีพญาไท



ทางเข้ารถยนต์



ทางเข้ารถยนต์



ทางเข้ารถจักรยานยนต์



ทางเข้ารถจักรยานยนต์

ภาพถ่ายที่ 2.2-17 ช่องจราจรขาเข้าและขาออกพื้นที่จอดรถ



ภาพถ่ายที่ 2.2-18 ท่อระบายน้ำบริเวณสถานี



ภาพถ่ายที่ 2.2-19 ทางระบายน้ำฝนบริเวณสถานี



ภาพถ่ายที่ 2.2-20 ทางระบายน้ำสาธารณะบริเวณสถานี



ภาพถ่ายที่ 2.2-21 แม่บ้านทำความสะอาดประจำสถานี



ช่วงเวลากลางวัน



ช่วงเวลากลางคืน

ภาพถ่ายที่ 2.2-22 หลอดไฟส่องสว่างบริเวณสถานีและทางเดิน