

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.1 วิธีการติดตามตรวจสอบ

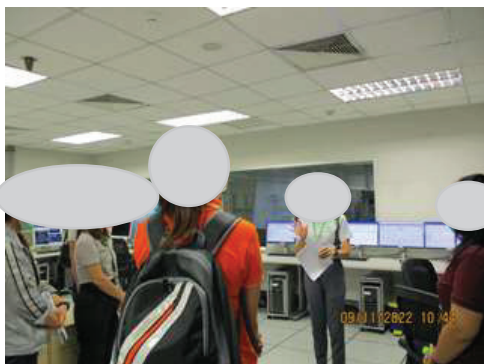
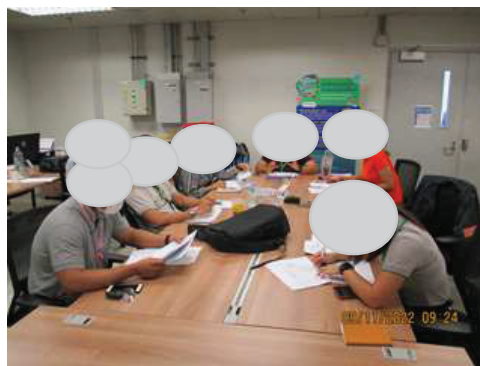
บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามหนังสือเลขที่ ทส 1008/9068 ลงวันที่ 2 กันยายน พ.ศ. 2547 เรื่อง มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 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 เอเชีย เอรา วัน จำกัด เป็นผู้ดูแลโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ดังแสดงในเอกสารแนบที่ 2) ซึ่งทางบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด มอบหมายให้ บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด เป็นบริษัทที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565 ซึ่งการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ดำเนินการและการปรับปรุงแก้ไขจากเจ้าหน้าที่บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด โดย บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด โดยได้สำรวจในพื้นที่โครงการเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2565 ดังภาพถ่ายที่ 2.1-1

2.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด ได้ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในระหว่างดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565 โดยมีรายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ แสดงดังตารางที่ 2.2-1 ถึงตารางที่ 2.2-2 ภาพถ่ายที่ 2.2-1 ถึงภาพถ่ายที่ 2.2-26 และเอกสารแนบที่ 1 ถึงเอกสารแนบที่ 18



ภาพถ่ายที่ 2.1-1 การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย
ในระหว่างดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย
ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	ผลการปฏิบัติ				รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุมคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	ปัญหา/ อุปสรรคและ แนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	สรุป	สรุปเชิงสรุป	สรุปเชิงสรุป	สรุปเชิงสรุป			
1. เงื่อนไขที่กำหนดเกี่ยวกับการดำเนินงานของโครงการ ต้องมีความเหมาะสมและเอื้อให้การเชื่อมกับโครงการอื่น สามารถดำเนินการได้อย่างสอดคล้องกลมกลืนกัน 1.1 การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องดำเนินการก่อสร้าง รถไฟฟ้ามหานครและรถไฟฟ้าด่วนโดยมีการออกแบบ โครงสร้างบริเวณสถานีรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสาย 1 (BTS) ที่สถานีพญาไทและสถานี รถไฟฟ้าด่วนมักกะสัน ให้สอดคล้องกับระบบรางอื่นทั้งระดับ ดินและต่ำกว่าพื้นดินโดยเฉพาะบริเวณสถานีจิตรลดาที่ จะต้องออกแบบในขนาด เพื่อให้การออกแบบทางวิ่งมี ระดับของโครงสร้างที่สามารถเดินรถเชื่อมกับสถานีจิตรลดา ได้โดยไม่ให้มีผลกระทบต่อกฎหมายของเมืองที่มี เอกลักษณ์และต้องไม่ให้คุณค่าของชุมชนเมืองในบริเวณที่ ควรอนุรักษ์แห่งนี้ด้วย	✓				<p>- การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ออกแบบโครงสร้างบริเวณสถานี รถไฟฟ้าฟ้ามหานครสาย 1 (BTS) ที่สถานีพญาไทและสถานี 6 รอบพระชนมพรรษา สาย 1 (BTS) ที่สถานีพญาไทและสถานี รถไฟฟ้าด่วนมักกะสัน ให้สอดคล้องกับระบบรางอื่นทั้งระดับ ดินและต่ำกว่าพื้นดินตามมาตรการกำหนด</p> <p>- ในอนาคตหากโครงการมีแผนจะก่อสร้างสถานีจิตรลดาเพิ่มเติมต่อ จากสถานีพญาไท โครงการจะออกแบบสถานีให้สอดคล้องกับระบบ รางอื่นทั้งระดับดินและต่ำกว่าพื้นดิน เพื่อให้การออกแบบทางวิ่งมี ระดับของโครงสร้างที่สามารถเดินรถเชื่อมกับสถานีจิตรลดาได้โดย ไม่ให้มีผลกระทบต่อกฎหมายของเมืองที่มีเอกลักษณ์และไม่ไ คุณค่าของชุมชนเมืองในบริเวณที่ควรอนุรักษ์ขอยกย</p>	-	เอกสารแนบที่ 3 แบบโครงสร้างการ ก่อสร้างรถไฟฟ้าฯ ภาพถ่ายที่ 2.2-1 การสอดคล้องกับระบบราง อื่นๆ บริเวณสถานี มักกะสันและสถานี พญาไท

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

มาตรการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	ปัญหา/ อุปสรรคและ แนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	ประชุม	ประชุมสรุป	ประชุมสรุปสรุป	ประชุมสรุปสรุปสรุป	ประชุมสรุปสรุปสรุปสรุป			
<p>1. เจื่อนใจที่กำหนดเกี่ยวกับการดำเนินงานของโครงการ ต้องมีความเหมาะสมและเอื้อให้การเชื่อมกับโครงการอื่น สามารถดำเนินการได้อย่างสอดคล้องกลมกลืนกัน (ต่อ)</p> <p>1.2 บริเวณสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (สถานี มักกะสัน) ต้องมีสถานที่จอดรถอย่างพอเพียงและมีสิ่ง อำนวยความสะดวกในการสัญจรแก่ผู้โดยสาร เช่น ลิฟท์ บันไดเลื่อนและบันได เพื่อให้ใช้งานได้ง่ายขึ้นในสภาวะปกติและ กรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน</p>	✓					<p>- ปัจจุบันการจัดสรรดูแลพื้นที่โครงการฯ อยู่ระหว่าง การทำข้อตกลงร่วมกันของโครงการรถไฟแห่งประเทศไทย ไทยและบริษัทเอเซีย เอรา วัน จำกัด อย่างไรก็ตาม โครงการได้จัดให้มีพื้นที่ที่จอดรถบริเวณสถานี มักกะสันอย่างเพียงพอ ซึ่งรองรับการจอดรถยนต์ได้ จำนวน 200 คัน โดยปัจจุบันยังไม่ทำการเรียกเก็บ ค่าบริการ นอกจากนี้ยังจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก สะดวกในการสัญจรแก่ผู้โดยสาร ได้แก่ ลิฟท์โดยสาร บันไดธรรมดา บันไดเลื่อน และบันไดหนีไฟ เพื่อให้ ใช้งานได้ง่ายขึ้นในสภาวะปกติและในกรณีเกิดเหตุ ฉุกเฉิน ซึ่งปัจจุบันอยู่ในการดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย</p>	-	<p>เอกสารแนบที่ 2 เอกสารการทำข้อตกลงร่วมกัน ระหว่างโครงการรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทเอเซีย เอรา วัน จำกัด</p> <p>ภาพถ่ายที่ 2.2-2 สถานที่จอดรถบริเวณสถานีมักกะสัน</p> <p>ภาพถ่ายที่ 2.2-3 ลิฟท์โดยสารบริเวณสถานีมักกะสัน</p> <p>ภาพถ่ายที่ 2.2-4 บันไดเลื่อนบริเวณสถานีมักกะสัน</p> <p>ภาพถ่ายที่ 2.2-5 บันไดบริเวณสถานีมักกะสัน</p> <p>ภาพถ่ายที่ 2.2-6 ทางหนีไฟบริเวณสถานีมักกะสัน</p>

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	ผลการปฏิบัติ				รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุมคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	ปัญหา/ อุปสรรคและ แนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	สรุป	สรุปเชิงสรุป	สรุปเชิงสรุป	สรุปเชิงสรุป			
2. มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม 2.1 การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องดำเนินการตามมาตรการ ป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการการ ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ใน รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม “โครงการระบบ ขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” ที่ คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติเห็นชอบต่อรายงานและ คำแนะนำเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้าง ผู้รับจ้างออกแบบ ก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการ โครงการ	✓				<p>- การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและ แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม “โครงการระบบขนส่งทางรถไฟ เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” ตามหนังสือเลขที่ ทส 1008/9068 ลงวันที่ 2 กันยายน พ.ศ. 2547 เรื่อง มติการ ประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 โดยใน ขั้นตอนการก่อสร้าง การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลงนามทำสัญญา จ้างก่อสร้างตามสัญญาเลขที่ 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 และบริษัท ชิน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และ ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาและควบคุมงานก่อสร้างตามสัญญาเลขที่ รพท. ทก. 1/ทปช/1/2548 ลงวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2548 ซึ่งประกอบด้วยบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนสัลแตนต์ จำกัด บริษัท ไทยเอนจิเนียริง คอนสัลแตนท์ จำกัด บริษัท แปซิฟิค คอนซัลแทนส์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด บริษัท โซติจินดา มูเชล คอนซัลแตนท์ จำกัด DE-Consult Deutsche Eisenbahn - Consulting GmbH บริษัท วิลิธี เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนต์ จำกัด และบริษัท ดีไซน์ คอนเซป จำกัด เพื่อบริหารจัดการการ ก่อสร้างโครงการฯ ให้เป็นไปตามมาตรการกำหนด</p>	-	<p>อ้างอิงเอกสารแนบที่ 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				รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	ปัญหา/ อุปสรรคและ แนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	สรุป	สรุปปัญหา	สรุปสาเหตุปัญหา	สรุปข้อเสนอแนะ			
2. มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ) 2.2 การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องควบคุมดูแลและ กำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือ ผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ ปฏิบัติ ตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการ ติดตามตรวจสอบฯ ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการ วิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม “โครงการระบบขนส่ง ทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ”	✓				<p>- ในขั้นตอนการก่อสร้าง การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลงนามทำสัญญาจ้าง ก่อสร้างตามสัญญาเลขที่ 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 และบริษัท ซีโน- ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และว่าจ้างบริษัทที่ ปรึกษาและควบคุมงานก่อสร้างและบริหารจัดการการก่อสร้างโครงการ ตาม สัญญาเลขที่ รพท.ทก.1/ทปช./1/2548 ลงวันที่ 10 มีนาคม 2548 ซึ่ง ประกอบด้วย บริษัท เอเซียเอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ไทย เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท แปซิฟิค คอนซัลแทนส์ อินเตอร์ เนชั่นแนล จำกัด บริษัท โซติจินดา มูเชล คอนซัลแตนท์ จำกัด DE-Consult Dentsche Eisenbahn - Consulting Gmbh บริษัท วิลิธท์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ดีไซน์ คอนเซ็ป จำกัด เพื่อควบคุมการ ดำเนินงานให้เป็นไปตามมาตรการกำหนด</p> <p>- ปัจจุบันโครงการอยู่ในระยะดำเนินการ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดตั้งบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด เพื่อให้บริการโครงการระบบขนส่งทาง รถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานใน เมือง (Airport Rail Link) รวมทั้งการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบ สิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้ เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม “โครงการระบบขนส่ง ทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” ตามหนังสือเลขที่ ทส 1008/9068 ลงวันที่ 2 กันยายน พ.ศ. 2547 เรื่อง มติการประชุมคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547</p>	-	<p>อ้างอิงเอกสารแนบที่ 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					รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	ปัญหา/ อุปสรรคและ แนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง เอกสารแนบที่ 4 จดหมายนำส่งข้อมูล ประกอบรายงานEIA จาก การรถไฟแห่งประเทศไทย เลขที่ รฟพท. 061601/2565
	สรุป	สรุปประเด็น	สรุปข้อสรุป	สรุปข้อเสนอแนะ	สรุปข้อเสนอแนะ			
	สรุป	สรุปประเด็น	สรุปข้อสรุป	สรุปข้อเสนอแนะ	สรุปข้อเสนอแนะ			
	สรุป	สรุปประเด็น	สรุปข้อสรุป	สรุปข้อเสนอแนะ	สรุปข้อเสนอแนะ			
	สรุป	สรุปประเด็น	สรุปข้อสรุป	สรุปข้อเสนอแนะ	สรุปข้อเสนอแนะ			
2. มาตรการและแผนปฏิบัติการ ด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ) 2.3 การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องมีมาตรการควบคุมการ ตั้งป้ายโฆษณาต่างๆ เพื่อป้องกัน ผลกระทบทางด้านทัศนียภาพ	✓					- ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการทำการก่อสร้างร่วมกันเกี่ยวกับการจัดสรรดูแลพื้นที่โครงการ ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยกับบริษัทเอเชีย เอรา วัน จำกัด ซึ่งเดิมการรถไฟแห่ง ประเทศไทย โดยบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ได้ทำสัญญาเช่าพื้นที่โฆษณา เลขที่ SRTET/ ชพ-001/2555 กับบริษัท โคอะ-ฉะ-มีเดีย (ประเทศไทย) จำกัด เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม พ.ศ. 2554 เพื่อให้ใช้ประโยชน์พื้นที่โฆษณาบริเวณโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศ ยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานกรุงเทพ โดยมีระยะสัญญาเช่า 10 ปี โดยสัญญากำหนดเงื่อนไข แผนผัง และมาตรการควบคุมการตั้งป้ายโฆษณาต่างๆ ไว้ในสัญญา เช่า เช่น สถานีมักจะสันได้กำหนดให้ชั้นโฆษณา Express Line ประกอบด้วย แรพกระจาก โฆษณา (Platform Mirror Wrap) 10 จุด โฆษณากายานอกลิฟท์ 2 จุด โฆษณากายานอก ห้องควบคุม (Control Room Ad) 2 แห่ง และโอเวอร์เฮดที่โฆษณา (Overhead Platform) 8 จุด และจอ LCD 4 เครื่อง เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อเป็นการป้องกันผลกระทบทางด้านทัศนียภาพ ของสถานีต่างๆ ซึ่งสัญญาดังกล่าวได้สิ้นสุดลงแล้ว ทั้งนี้ทางบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ได้ ทำการต่อสัญญาเช่าพื้นที่โฆษณา กับบริษัทโคอะ-ฉะ-มีเดีย (ประเทศไทย) จำกัด ตามสัญญา เลขที่ 9001620233-9001620534 ซึ่งสัญญาจะสิ้นสุดในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2566 โดย บริษัทโคอะ-ฉะ-มีเดีย (ประเทศไทย) ยังคงดูแลเรื่องป้ายโฆษณาและการเช่าร้านค้าบริเวณ พื้นที่โครงการ ปัจจุบันโครงการยังไม่มีติดตั้งป้ายโฆษณาใดๆ ในพื้นที่โครงการเพิ่มเติม		

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	ปัญหา/ อุปสรรคและ แนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	ปลูก	ปลูก	ปลูก	ปลูก	ปลูก			
<p>3. การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>3.1 การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องจัดทำบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรฐานการด้านสิ่งแวดล้อม “โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ”ตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และต้องแต่งตั้งคณะกรรมการ กำกับโดยมีเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นประธานซึ่งประกอบด้วยผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผู้แทนสำนักงานเขตที่ 1 ผู้แทนกรุงเทพมหานคร ผู้แทนสำนักงานเขตที่เกี่ยวข้อง ผู้แทน องค์การพัฒนาเอกชน และผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น เพื่อกำกับและดูแลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามมติของหน่วยงานดังกล่าว พร้อมทั้งแจ้งผลการติดตามตรวจสอบให้กระทรวงคมนาคมทราบ และหากพบว่า มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่รุนแรงให้แจ้งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติทราบด้วย</p>					✓	<p>- การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด มอบหมายให้ บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด เป็นบริษัทที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรฐานการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ของโครงการระหว่างงานราชการ กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565 เพื่อเสนอหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง</p>	-	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	ปัญหา/ อุปสรรคและ แนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	สรุป	สรุปเชิงสรุป	สรุปเชิงสรุป	สรุปเชิงสรุป	สรุปเชิงสรุป			
3. การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ) 3.1 การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม “โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ”ตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และต้องแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับโดยมีเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ ผู้แทนกรุงเทพมหานคร ผู้แทนสำนักงานเขตที่เกี่ยวข้อง ผู้แทน องค์การพัฒนาเอกชน และผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น เพื่อกำกับและดูแลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานดังกล่าว พร้อมทั้งแจ้งผลการติดตามตรวจสอบให้กระทรวงคมนาคมทราบ และหากพบว่ามีความผิดปกติของสิ่งแวดล้อมที่รุนแรงให้แจ้งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติด้วย (ต่อ)			✓			-ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการพิจารณา ระหว่างพิจารณา แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม อยู่ระหว่างดำเนินการ ซึ่งเดิมบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด มีการแจ้งหนังสือขออนุมัติลงนามเลขที่ SRTET/SQD/0059/2563 ลงวันที่ 24 เมษายน พ.ศ. 2563 เรื่อง ขออนุมัติลงนามหนังสือเสนอการรถไฟแห่งประเทศไทยให้ดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม “โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” ปัจจุบันอยู่ระหว่างพิจารณาแต่งตั้ง ทั้งนี้บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด จัดให้มี Quality Organization Environment เพื่อกำกับดูแลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ของโครงการ		อ้างอิงเอกสารแนบที่ 4 จดหมายนำส่งข้อมูล ประกอบรายงานEIA จากการรถไฟแห่งประเทศไทย เลขที่ รฟพท. 061601/2565

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	ปัญหา/ อุปสรรคและ แนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	สรุป	สรุปปัญหา	สรุปสาเหตุปัญหา	สรุปผลกระทบ	สรุปข้อเสนอแนะ			
3. การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ) 3.2 การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องแจ้งผลการปฏิบัติตาม มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรฐานการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงาน และจัดทำสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรฐานการดังกล่าวในรอบปี ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ	✓					- การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด ได้อบรมนายให้บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด เป็นผู้จัดทำ รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรฐานการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม และติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมช่วงเดือน กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565 ต่อสำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผู้อำนวยการเขตวิทยวาท และการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยครั้งล่าสุดนำส่งรายงานผลการ ปฏิบัติตามมาตรฐานการฯ ฉบับเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2565 เรียบร้อยแล้ว	-	เอกสารแนบที่ 5 สำเนาจดหมายนำส่ง รายงานผลการปฏิบัติ ตามมาตรฐานการฯ ฉบับ เดือนม.ค.-มิ.ย. 2565

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	สรุป เชิง สรุป			
3. การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ) 3.3 การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องตรวจวัดความสั่นสะเทือนบริเวณโบราณสถานและสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ตามหลักวิชาการที่ถูกต้อง หากพบว่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในเกณฑ์ที่อาจจะเกิดผลกระทบต่อบรรณสถานฯ ต้องแจ้งให้กรมศิลปากรทราบและต้องรีบแก้ไขปัญหความสั่นสะเทือนให้หมดไปโดยเร็ว	✓					- โครงการได้ตรวจวัดความสั่นสะเทือน ปีละ 1 ครั้ง จำนวน 6 สถานี ตรวจวัด ได้แก่ บริเวณสถานีพญาไท (หลังโรงพยาบาลเดชาเดิม) บริเวณมหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต บริเวณชุมชนหลังวัดลานบุญ บริเวณวัดอุทัยธาราม บริเวณโรงพยาบาลบุรีรัมย์ไชยการ (รพ.รติพเดิม) และบริเวณชุมชนโรงพยาบาลบำรุง รพพท. โดยปีพ.ศ. 2565 นี้ ทำการตรวจวัดระหว่างวันที่ 6-9 มิถุนายน พ.ศ. 2565 พบว่า ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่ไม่ส่งผลกระทบต่ออาคาร ทั้งนี้ ในอนาคตหากพบว่า ผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในเกณฑ์ที่อาจจะเกิดผลกระทบต่อบรรณสถานฯ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะแจ้งให้กรมศิลปากรทราบและจะรีบแก้ไขปัญหความสั่นสะเทือนให้หมดไป	-	รายงานบทที่ 3 ผลการตรวจวัด ความสั่นสะเทือน

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	ผลการปฏิบัติ				รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	ปัญหา/ อุปสรรคและ แนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	สรุปเนื้อหา	สรุปปัญหา	สรุปอุปสรรค	สรุปข้อเสนอแนะ			
4. การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และ/หรือมาตรฐานการ ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรฐานการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ การรถไฟ แห่งประเทศไทยต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลง ดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุก ครั้ง	✓				<p>- ปัจจุบันโครงการอยู่ในระยะดำเนินการโดยยึดถือการปฏิบัติ ตามมาตรฐานการฯ ที่ได้รับความเห็นชอบตามหนังสือเลขที่ ทส 1008/9068 ลงวันที่ 2 กันยายน พ.ศ. 2547 เรื่อง มติการ ประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 การโดยยังไม่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ทั้งนี้หาก ทางโครงการมีความประสงค์ที่จะเปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการและมาตรฐานการฯ การรถไฟแห่งประเทศไทย จะเสนอ รายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบาย และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอ คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นก่อนการ ดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง</p>	-	<p>อ้างอิงเอกสารแนบที่ 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				รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	ปัญหา/ อุปสรรคและ แนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	ระบุ เชิง	ระบุ เชิง	ระบุ เชิง	ระบุ เชิง			
5. ในขั้นก่อสร้างและดำเนินการโครงการ ทบทวนว่าโครงการ ทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมีข้อร้องเรียนให้การรถไฟ แห่งประเทศไทย และ/หรือผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง ผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการดำเนินการ ป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วนและแจ้งสำนักงานนโยบายและ แผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องทราบเพื่อจะได้ร่วมพิจารณาหาแนวทางและ ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป	✓				<p>- ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการซื้อตกลงร่วมกันเกี่ยวกับการ จัดสรรดูแลพื้นที่โครงการระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยกับ บริษัทเอเชีย เอรา วัน จำกัด อย่างไรก็ตามโครงการยังคงใช้ แผนผังขั้นตอนการรับเรื่องร้องเรียน/ข้อเสนอแนะ/ชมเชย สำหรับลูกค้า/ผู้โดยสารให้สามารถร้องเรียนผ่านช่องทางต่างๆ อาทิ Call Center 1690 โทรศัพท์ 02 308 5600 ต่อ 2906, 2907 โทรสาร 02 308 5697 Facebook : Airports Rail Link Twitter : Airports Rail_Link Website: www.srtt.co.th ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยระหว่างเดือนกรกฎาคม- ธันวาคม พ.ศ. 2565 ไม่พบข้อร้องเรียนด้านสิ่งแวดล้อมตามที่ มาตรการกำหนด</p>	-	<p>เอกสารแนบที่ 6</p> <p>ขั้นตอนการรับเรื่อง ร้องเรียน/ข้อเสนอแนะ/ ชมเชย บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด</p> <p>ภาพถ่ายที่ 2.2-9</p> <p>การประชาสัมพันธ์และ รับเรื่องร้องเรียนบริเวณ สถานีบริการ</p>

ตารางที่ 2.2-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ของการรถไฟแห่งประเทศไทยในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดของปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/ อุปสรรค และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	เชิงรุก	เชิงรุกสูง	เชิงรุกสูงสูง	เชิงรุกสูงสุด	เชิงรุกสูงสุดสูง			
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (1) สภาพภูมิประเทศและทรัพยากรดิน	✓					- เนื่องจากแนวเส้นทางรถไฟของโครงการเป็นแบบยกระดับตลอดเส้นทาง ยกเว้นสถานีสุวรรณภูมิที่อยู่ใต้อาคารสนามบิน การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงจัดให้มีการปลูกต้นไม้และพืชคลุมดินบริเวณสถานีหลักมักกะสันเพื่อให้มีภูมิทัศน์สวยงามรวมทั้งดูแลและรักษาพืชคลุมดินบริเวณพื้นที่โครงการให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ	-	อ้างอิงภาพถ่ายที่ 2.2-7 ภูมิทัศน์และพืชคลุมดินบริเวณสถานีมักกะสัน
(2) อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน	✓					- โครงการกำหนดให้ร้านค้า/ร้านอาหารในสถานีต่างๆ ที่มีส่วนซึ่งมีน้ำฝนและไขมันเป็นองค์ประกอบ ต้องมีการติดตั้งถังดักไขมันประจำแต่ละร้านก่อนจะส่งน้ำเสียไปบำบัดยังระบบบำบัดน้ำเสียของแต่ละสถานี	-	ภาพถ่ายที่ 2.2-10 ถังดักไขมันของร้านอาหารในสถานี

ตารางที่ 2.2-2 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/ อุปสรรค และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	เชิงรุก	เชิงรุกเชิงรุก	เชิงรุกเชิงรุก	เชิงรุกเชิงรุก	เชิงรุกเชิงรุก			
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ) (2) อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ) - จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียทุกสถานีหลัก	✓					<p>- โครงการจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียที่สถานีหลัก 2 แห่ง ได้แก่บริเวณสถานีสุวรรณภูมิ และสถานีมีกกะสัน โดยบริเวณสถานีสุวรรณภูมิทางสนามบินสุวรรณภูมิเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบระบบ ส่วนสถานีมีกกะสันทางโครงการดูแลรับผิดชอบ และมีระบบบำบัดหลักบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงคลองตันอีก 2 จุด ได้แก่ MWS (DEPOT) และ IWS (DEPOT) โดยบริเวณสถานีมีกกะสันได้จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียอยู่ใต้ดินใกล้กับบริเวณที่จอดรถยนต์ ประกอบด้วย บ่อตกตะกอน จำนวน 2 บ่อ และบ่อเติมอากาศ จำนวน 3 ชุด เชื่อมต่อกัน เดิมอากาศทุก 30 นาที ทั้งนี้มีการเก็บตัวอย่างน้ำทั้งที่สถานีมีกกะสัน, MWS (DEPOT) และ IWS (DEPOT) และ ส่งวิเคราะห์คุณภาพน้ำที่บริษัทเทสท์ เทค จำกัด พบว่า ผลการตรวจวัดระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565 มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกเดือน สำหรับสถานีย่อยอื่นๆ ได้จัดให้มีถัง Grease Trap เพื่อดักไขมันก่อนส่งไปยังถัง Septic Tank ซึ่งรองรับและบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยทิ้ง</p>	-	<p>เอกสารแนบที่ 7 รายละเอียดของระบบบำบัดน้ำเสียสถานีแต่ละสถานี</p> <p>เอกสารแนบที่ 8 รายละเอียดระบบบำบัดน้ำเสียหลัก</p> <p>เอกสารแนบที่ 9 ผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสียระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565</p> <p>เอกสารแนบที่ 10 Checklist การดักไขมันออกจากถัง Grease Trap ภาพถ่ายที่ 2.2-11 ระบบบำบัดน้ำเสียหลัก ภาพถ่ายที่ 2.2-12 แม่น้ำนาคาเข้มนอกจาก Grease Trap</p>

ตารางที่ 2.2-2 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	ระบุผู้ทำ	ระบุผู้กำกับ	ระบุผู้ตรวจ	ระบุผู้ประเมิน	ระบุผู้ตรวจสอบ			
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ) (2) อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ) - มีการจัดการและควบคุมระบบบำบัดน้ำเสียที่มีประสิทธิภาพ - มีการตรวจและทดสอบระบบบำบัดน้ำเสีย	✓	✓				<p>- โครงการได้ว่าจ้างบริษัท W&W เป็นผู้รับผิดชอบติดตามตรวจสอบและควบคุมระบบบำบัดน้ำเสีย รวมทั้งตรวจสอบอุปกรณ์ที่ใช้ในระบบบำบัดน้ำเสีย อาทิ การบำรุงรักษาเชิงป้องกันสูทวาล์ว อุปกรณ์ Submersible Pump, Drain Pump, Aerator Pump, Return Pump, Air Blower และ Waste water treatment ราย 1 ปีที่สถานีพญาไทถึงสถานีสุวรรณภูมิ การตรวจสอบ Submersible Pump ประจำวันที่ศูนย์ซ่อมบำรุงคลองตัน (DPK) และสถานีมีกกะสัน (MAS) การตรวจสอบ Preventive Maintenance of Drain Pit/ Tank, Preventive Maintenance of Septic Tank และ Preventive Maintenance of Grease Trap ประจำปี รวมทั้งการตรวจสอบการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย Preventive Maintenance of Wastewater Treatment ประจำปี เป็นต้น</p> <p>- โครงการได้เก็บตัวอย่างน้ำทั้งที่สถานีมีกกะสัน, MWS (DEPOT) และ IWS (DEPOT) ส่งวิเคราะห์คุณภาพน้ำที่บริษัทเอสที เทค จำกัด ทุกเดือนก่อนปล่อยน้ำที่ผ่านการบำบัดแล้วลงสู่ทางระบายน้ำของ กทม. ต่อไป โดยพบว่า ผลการตรวจวัดระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565 มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกเดือน</p>	-	<p>อ้างอิงเอกสารแนบที่ 8 รายละเอียดของระบบบำบัดน้ำเสียหลัก</p> <p>อ้างอิงเอกสารแนบที่ 9 ผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสีย ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565</p> <p>เอกสารแนบที่ 11 รายงานการบำรุงรักษาเชิงป้องกันสูทวาล์ว Submersible Pump, Drain Pump, Aerator Pump, Return Pump, Air Blower และ Waste water treatment รายปี</p> <p>เอกสารแนบที่ 12 ตัวอย่างบันทึก/ Checklist ระบบบำบัดน้ำเสีย</p> <p>เอกสารแนบที่ 13 Check Sheet ประสิทธิภาพของระบบบำบัดน้ำเสีย</p> <p>อ้างอิงภาพถ่ายที่ 2.2-11 ระบบบำบัดน้ำเสียหลัก</p>

ตารางที่ 2.2-2 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ				รายละเอียดของกิจกรรมการติดตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	สรุปเชิง	สรุปเชิง	สรุปเชิง	สรุปเชิง			
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ) (3) คุณภาพอากาศ - ควรมีการบำรุงรักษาและทำความสะอาดถนนบริเวณสถานีอย่างสม่ำเสมอ	✓				- โครงการจัดให้มีพนักงานทำความสะอาดตรวจสอบและทำความสะอาดถนนบริเวณสถานีให้สามารถใช้งานได้อยู่เสมอ ซึ่งจากการติดตามตรวจสอบในพื้นที่โครงการบริเวณสถานีมักกะสันพบว่าถนนโดยรอบสถานีมีความสะอาดและสามารถใช้งานได้	-	เอกสารแนบที่ 14 ตัวอย่างแผนการทำ ความสะอาด ภาพถ่ายที่ 2.2-13 ลักษณะถนนบริเวณ สถานีมักกะสัน
(4) เสียง - จำกัดความเร็วของยานพาหนะบริเวณสถานีไม่ให้เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	✓				- โครงการจำกัดความเร็วของยานพาหนะที่เข้า-ออกจากโครงการไม่ให้เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในส่วนสถานีที่ติดกับชุมชนที่อยู่อาศัย เช่น สถานีมักกะสัน สำหรับสถานีพญาไท มีการติดป้ายจำกัดความเร็วไม่ให้เกิน 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง ทั้งนี้เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงและป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดจากการคมนาคมขนส่งภายในพื้นที่โครงการ	-	ภาพถ่ายที่ 2.2-14 ป้ายจำกัดความเร็ว บริเวณสถานีมักกะสัน และสถานีพญาไท

ตารางที่ 2.2-2 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/ อุปสรรค และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	สรุป	สรุปเชิงสรุป	สรุปเชิงสรุป	สรุปเชิงสรุป	สรุปเชิงสรุป			
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ) (4) เสียง - ติดตั้งแนวกำแพงกันเสียงในพื้นที่ที่ค่อนข้างจะมีความเสี่ยงต่อการได้รับผลกระทบผลตรวจวัดระดับเสียงในระยะดำเนินการสูงกว่า 70.0 เดซิเบล (เอ) ได้แก่ โรงพยาบาลเดชาพิพิธภัณฑ์วังสวนผั๊กกาต วัดอุทัยธาราม โรงพยาบาลพญาไท มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต			✓			- โครงการตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป จำนวน 6 สถานีตรวจวัด ได้แก่ บริเวณสถานีพญาไท (หลังโรงพยาบาลเดชาเดิม) บริเวณมหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต บริเวณชุมชนหลังวัดลานบุญ บริเวณวัดอุทัยธาราม บริเวณโรงพยาบาลบุรณศิริไฮยากร (รพ.รถไฟเดิม) และบริเวณชุมชนโรงพยาบาลพญาไท ระหว่างวันที่ 25 ตุลาคม-3 พฤศจิกายน พ.ศ. 2565 โดยพบว่า ผลการตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไปมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกค่า รายละเอียดการตรวจวัดดัง รายงานบทที่ 3	-	รายงานบทที่ 3 ผลการตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป

ตารางที่ 2.2-2 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ				รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	สรุป	สรุปเชิงลึก	สรุปเชิงลึก	สรุปเชิงลึก			
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ) (4) เสี่ยง (ต่อ) - ปลุกต้นไม้บริเวณสถานี	✓				<p>- เนื่องจากแนวเส้นทางรถไฟฯของโครงการเป็นแบบยกระดับตลอดเส้นทางยกเว้นสถานีสุวรรณภูมิที่อยู่ใต้อาคารสนามบิน การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงจัดให้มีการปลูกต้นไม้และพืชคลุมดินบริเวณสถานีหลัก มักกะสันเพื่อให้มีภูมิทัศน์ที่สวยงาม สำหรับสถานีย่อยอื่นๆ โครงการได้จัดให้มีกระถางต้นไม้ประดับตามความเหมาะสมซึ่งมีปริมาณไม่มาก เพื่อป้องกันเหตุการณ์ที่อาจจะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร และเพื่อป้องกันไม่ให้มีต้นไม้ล้มหรือโค่นมาทับสายรถไฟฯ ซึ่งจะส่งผลต่อการเดินขบวนรถไฟฯ</p>	-	<p>อ้างอิงภาพถ่ายที่ 2.2-7 ภูมิทัศน์และพืชคลุมดินบริเวณสถานีมักกะสัน</p> <p>ภาพถ่ายที่ 2.2-15 การปลูกต้นไม้ภายในสถานี</p>
- จัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกในชั่วโมงเร่งด่วน	✓				<p>- โครงการจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำแต่ละสถานีตามความเหมาะสมตลอด 24 ชั่วโมง โดยแบ่งออกเป็น 2 กะ (08.00-20.00 น. และ 20.00-08.00 น.) เพื่อคอยอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารที่มาใช้บริการในกรณีที่ผู้ใช้บริการหนาแน่น จะมีการแบ่งผู้ใช้บริการเป็นกลุ่มๆ เพื่อจำกัดปริมาณผู้ใช้บริการบนสถานี เพื่อความปลอดภัย และมีเจ้าหน้าที่ให้บริการ (passenger service) คอยอำนวยความสะดวก ให้คำแนะนำการใช้บริการให้กับผู้ใช้บริการ</p>	-	<p>ภาพถ่ายที่ 2.2-16 เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกประจำสถานี</p>

ตารางที่ 2.2-2 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ				รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	สรุป	สรุปเชิงลึก	สรุปเชิงลึก	สรุปเชิงลึก			
<p>1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ)</p> <p>(5) ความสิ้นสະเทือน</p> <p>- เนื่องจากในระยะดำเนินการของโครงการไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านความสิ้นสະเทือนต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง แต่มีเพียง 4 แห่งที่ควรมีมาตรการเฉพาะ คือ พิพิธภัณฑ์วังสวณัฎกาด วัดนัฎญะยอนัฎนโปสโก และวัดอุยัฎธาราม โดยมีการติดตามตรวจสอบความสิ้นสະเทือนอย่างสม่ำเสมอ</p>	✓				<p>-โครงการได้ตรวจวัดความสิ้นสະเทือน ปีละ 1 ครั้ง จำนวน 6 สถานีตรวจวัด ได้แก่ บริเวณสถานีพญาไท (หลังโรงพยาบาลเคชาเดิม) บริเวณมหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต บริเวณชุมชนหลังวัดลานบุญ บริเวณวัดอุยัฎธาราม บริเวณโรงพยาบาลบุรณัฎร์ไชยการ (รพ.รถไฟเดิม) และบริเวณชุมชนโรงซ่อมบำรุงรพพ. โดยปี พ.ศ. 2565 นี้ ทำการตรวจวัดระหว่างวันที่ 6-9 มิถุนายน พ.ศ. 2565 พบว่า ผลการตรวจวัดความสิ้นสະเทือนอยู่ในระดับที่ไม่ส่งผลกระทบต่ออาคาร ทั้งนี้ ในอนาคตหากพบว่า ผลการตรวจวัดระดับความสิ้นสະเทือนอยู่ในเกณฑ์ที่อาจจะเกิดผลกระทบต่อไปรณาสถานฯ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะแจ้งให้กรมศิลปากรทราบและจะรีบแก้ไขหากความสิ้นสະเทือนให้หมดไป</p>	-	รายงานบทที่ 3 ผลการตรวจวัดความสิ้นสະเทือน

ตารางที่ 2.2-2 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/ อุปสรรคและ แนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	กฎกระทรวง	กฎกระทรวง	กฎกระทรวง	กฎกระทรวง	กฎกระทรวง			
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทาง ชีวภาพ (1) ทรัพยากรป่า - เพื่อความสวยงามและก่อให้เกิด ทัศนียภาพจึงควรปลูกต้นไม้ บริเวณที่ว่างในพื้นที่โครงการและ บริเวณที่เป็นที่ตั้งสถานีรถไฟ	✓					<p>- เนื่องจากแนวเส้นทางรถไฟของโครงการเป็นแบบยกระดับตลอดเส้นทางยกเว้น สถานีสุวรรณภูมิที่อยู่ใต้อาคารสนามบิน การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงจัดให้มีการ ปลูกต้นไม้และพืชคลุมดินบริเวณสถานีหลักมีกาะสันเพื่อให้ภูมิทัศน์สวยงาม สำหรับสถานีย่อยอื่นๆ โครงการได้จัดให้มีกระถางต้นไม้ประดับตามความเหมาะสม ซึ่งมีปริมาณไม่มาก เพื่อป้องกันเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย ของผู้โดยสาร และเพื่อป้องกันไม่ให้น้ำมันหรือโคนมาทับสายรถไฟฟ้า ซึ่งจะ ส่งผลกระทบต่อเดินขบวนรถไฟฟ้า</p>	-	อ้างอิงภาพถ่ายที่ 2.2-7 ภูมิทัศน์และพืชคลุมดิน บริเวณสถานีมีกาะสัน อ้างอิงภาพถ่ายที่ 2.2-15 การปลูกต้นไม้ภายในสถานี
(2) ทรัพยากรสัตว์ป่า - ปลูกต้นไม้ในบริเวณพื้นที่ว่างเพื่อ เป็นที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่า	✓					<p>- สถานีรถไฟฟ้าแต่ละสถานีจะมีต้นไม้ขึ้นเองตามธรรมชาติซึ่งเป็นที่อยู่อาศัยของสัตว์ ป่า เช่น นก เป็นต้น โดยมีความหนาแน่นหรืออุดมสมบูรณ์ตามสภาพแวดล้อมของ แต่ละสถานี ซึ่งโครงการมีได้ปลูกเพิ่มเติม</p>	-	ภาพถ่ายที่ 2.2-17 ต้นไม้ที่เจริญเติบโต ตามธรรมชาติ

ตารางที่ 2.2-2 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/ อุปสรรคและ แนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	ปลูกพืช	ปลูกพืชคลุมดิน	ปลูกพืชคลุมดิน	ปลูกพืชคลุมดิน	ปลูกพืชคลุมดิน			
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทาง ชีวภาพ (3) ระบบนิเวศทางน้ำ - ดำเนินการป้องกันแก้ไขคุณภาพ น้ำตามหัวข้อกฎหมายและ คุณภาพน้ำผิวดิน	✓					<p>- โครงการจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียที่สถานีหลัก 2 แห่ง ได้แก่บริเวณสถานีสุวรรณภูมิและสถานีมีนบุรี โดยบริเวณสถานีสุวรรณภูมิทางสนมเป็นสุวรรณภูมิเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบระบบ ส่วนสถานีมีนบุรีทางโครงการดูแลรับผิดชอบ และมีระบบบำบัดหลักบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงคลองตันอีก 2 จุด ได้แก่ MWS (DEPOT) และ MWS (DEPOT) โดยบริเวณสถานีมีนบุรีได้จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียอยู่ใต้ดินใกล้กับบริเวณที่จอดรถยนต์ ประกอบด้วย บ่อตกตะกอน จำนวน 2 บ่อ และบ่อเติมอากาศ จำนวน 3 ชุด เชื่อมต่อกัน เดิมอากาศทุก 30 นาที ทั้งนี้มีการเก็บตัวอย่างน้ำทั้งที่สถานีมีนบุรี, MWS (DEPOT) และ MWS (DEPOT) และ ส่งวิเคราะห์คุณภาพน้ำที่บริษัทเอสที เทคโนโลยี จำกัด ทุกเดือนก่อนปล่อยน้ำที่ผ่านการบำบัดแล้วสู่ทางระบายน้ำของ กทม. ต่อไป โดยพบว่า ผลการตรวจวัดระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565 มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกเดือน สำหรับสถานีย่อยอื่นๆ ให้จัดให้มีถัง Grease Trap เพื่อดักไขมันก่อนส่งไปยังถัง Septic Tank ซึ่งรองรับและบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยทิ้ง</p>	-	<p>อ้างอิงเอกสารแนบที่ 7 รายละเอียดของระบบบำบัดน้ำเสียแต่ละสถานี</p> <p>อ้างอิงเอกสารแนบที่ 8 รายละเอียดของระบบบำบัดน้ำเสียหลัก</p> <p>อ้างอิงเอกสารแนบที่ 9 ผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสีย ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565</p> <p>อ้างอิงเอกสารแนบที่ 10 Checklist การดักไขมันออกจากรถ Grease Trap</p> <p>อ้างอิงภาพถ่ายที่ 2.2-11 ระบบบำบัดน้ำเสียหลัก</p> <p>อ้างอิงภาพถ่ายที่ 2.2-12 แม่บ้านดักไขมันออกจากรถ Grease Trap</p>

ตารางที่ 2.2-2 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	สรุป	สรุปเชิงลึก	สรุปเชิงลึก	สรุปเชิงลึก	สรุปเชิงลึก			
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (1) การคมนาคมขนส่ง - ติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรเพื่อควบคุมการจราจรในแต่ละสถานี	✓					- โครงการติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรบริเวณถนนและเส้นทางคมนาคมต่างๆ ในสถานี รวมทั้งมีป้ายจำกัดความเร็วไม่ให้เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อควบคุมการจราจรและอำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารที่มาใช้บริการ	-	อ้างอิงภาพถ่ายที่ 2.2-14 ป้ายจำกัดความเร็วบริเวณสถานีมีกะสันและสถานีพญาไท ภาพถ่ายที่ 2.2-18 ป้ายและเครื่องหมายจราจรบริเวณสถานีมีกะสัน
- จำกัดความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ขนส่งผู้โดยสารมายังสถานีรถไฟไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	✓					- โครงการจำกัดความเร็วของยานพาหนะที่เข้า-ออกจากโครงการไม่ให้เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในส่วนสถานีที่ติดกับชุมชนที่อยู่อาศัย เช่น สถานีมีกะสัน สำหรับสถานีพญาไท มีการติดป้ายจำกัดความเร็วไม่ให้เกิน 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง ทั้งนี้เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงและป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดจากการคมนาคมขนส่งภายในพื้นที่โครงการ	-	

ตารางที่ 2.2-2 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	สรุป	สรุปเชิงสรุป	สรุปโดยสรุป	สรุปโดยสรุป	สรุปโดยสรุป			
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (1) การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) - จัดให้มีทางจราจรทั้งขาเข้าและขาออกเพื่อความสะดวกคล่องตัวในการระบายรถออกจากโครงการ	✓					- โครงการจัดให้มีทางเข้า-ออกของยานพาหนะแยกกัน อย่างชัดเจนเพื่อความสะดวกในการระบายรถออกจาก พื้นที่สถานี รวมทั้งจัดให้มีพื้นที่ลานจอดรถบริเวณสถานี มักกะสัน เพียงพอ ทั้งนี้สถานีรามคำแหงโครงการ สัมปทานพื้นที่ให้กับห้างสรรพสินค้า A-Link ดังนั้น ยานพาหนะที่จะเข้าสถานีรามคำแหงจะใช้พื้นที่ทางเข้า- ออกและพื้นที่จอดรถร่วมกับห้างสรรพสินค้า A-Link และสถานีสุวรรณภูมิซึ่งอยู่ใต้อาคารโดยสารของท่า อากาศยานจึงใช้พื้นที่ทางเข้า-ออก และพื้นที่จอดรถของ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	-	อ้างอิงภาพถ่ายที่ 2.2-2 สถานีที่จอดรถบริเวณสถานี มักกะสัน ภาพถ่ายที่ 2.2-19 ช่องจราจรขาเข้าและขาออก พื้นที่จอดรถ
- จัดพื้นที่ลานจอดรถที่เพียงพอ	✓							

ตารางที่ 2.2-2 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/ อุปสรรคและ แนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	ระบุชี้แจง	ระบุชี้แจง	ระบุชี้แจง	ระบุชี้แจง	ระบุชี้แจง			
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ) (2) การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม - จัดเตรียมและทำการก่อสร้างระบบระบายน้ำบริเวณสถานีและบริเวณใกล้เคียง - จัดเตรียมและปรับปรุงสภาพพื้นที่ให้เหมาะสมสำหรับการควบคุมการไหลของน้ำ	✓					- โครงการจัดให้มีระบบระบายน้ำ อาทิ ทางระบายน้ำฝน และท่อระบายน้ำบริเวณสถานีและบริเวณใกล้เคียงแต่ละสถานี ซึ่งน้ำที่ระบายออกจากโครงการจะไหลไปยังทางระบายน้ำของกรุงเทพมหานครต่อไป การทำความสะอาดทางระบายน้ำบริเวณพื้นที่จำหน่ายตัวของแต่ละสถานี จะดำเนินการทำความสะอาดปีละ 1 ครั้ง ช่วงก่อนฤดูฝน และในเดือนกรกฎาคม 2565 ได้ทำความสะอาดรางระบายน้ำบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงคลองตัน	-	ภาพถ่ายที่ 2.2-20 ท่อระบายน้ำบริเวณสถานี ภาพถ่ายที่ 2.2-21 ทางระบายน้ำฝนบริเวณสถานี ภาพถ่ายที่ 2.2-22 ทางระบายน้ำสาธารณะบริเวณสถานี ภาพถ่ายที่ 2.2-23 การทำความสะอาดรางระบายน้ำ
	✓					- โครงการมีแม่บ้านคอยดูแลทำความสะอาดบริเวณสถานีต่างๆ และเก็บรวบรวมขยะและเศษวัสดุต่างๆ จากถังขยะในสถานีทุกวัน รวมทั้งขุดลอกทำความสะอาดตามแผนที่กำหนดไว้ เพื่อป้องกันมิให้ขยะหรือเศษวัสดุปนเปื้อนในระบบระบายน้ำ	-	อ้างอิงเอกสารแนบที่ 13 ตัวอย่างแผนการทำความสะอาด ภาพถ่ายที่ 2.2-24 แม่บ้านทำความสะอาดประจำสถานี
	✓					- ทำการรวบรวมขยะและเศษวัสดุในระบระบายน้ำเสมอๆ	-	

ตารางที่ 2.2-2 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	รู้เรื่อง	รู้เรื่องทันที	รู้เรื่องโดยเร็ว	M-Check	รู้เรื่องโดยเร็วที่สุด			
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ) (2) การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม - ทำการพัฒนาบริเวณสถานีเพื่อการเก็บกักน้ำที่ถูกรวบรวมและเหมาะสมกับลักษณะภูมิประเทศ	✓					- โครงการจัดให้มีถังเก็บน้ำประปาแต่ละสถานี เพื่อเก็บน้ำประปาไว้ใช้แต่ละสถานีให้เพียงพอต่อความต้องการและปริมาณโดยสายที่เข้ามาใช้บริการ	-	เอกสารแนบที่ 15 ตัวอย่างผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำประปา ภาพถ่ายที่ 2.2-25 ตัวอย่างถังเก็บน้ำประปา
(3) การใช้ที่ดิน - ระยะดำเนินการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทางโครงการและบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีแต่ละแห่ง ควรพิจารณาจัดระเบียบการใช้ที่ดินให้เหมาะสม - การใช้ที่ดินตามแนวเส้นทางโครงการนั้นควรเป็นไปตามกรอบข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 414 พ.ศ. 2542 และข้อบัญญัติควบคุม การก่อสร้างอาคารที่เกี่ยวข้อง - การใช้ที่ดินโดยรอบสถานีรถไฟในรัศมี 500 เมตร ต้องคำนึงถึงปัจจัยในการออกแบบผังพื้นที่เฉพาะ (ออกแบบชุมชน) ของแต่ละสถานี เช่น ความหนาแน่น FAR Land Mark และ ศูนย์ภาพของกลุ่มอาคาร เป็นต้น	✓					- ปัจจุบันกรอบข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 414 พ.ศ. 2542 สิ้นสุดการใช้แล้ว ดังนั้นโครงการจึงดำเนินการใช้ประโยชน์ที่ดินตาม “กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2563” ซึ่งเป็นฉบับปัจจุบัน รวมถึงข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครเรื่องควบคุมการก่อสร้างอาคาร พ.ศ. 2522 ได้ยกเลิก ดังนั้นโครงการจึงปฏิบัติตามกรอบข้อกำหนดของข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครเรื่องควบคุมอาคาร พ.ศ. 2544 ซึ่งเป็นฉบับปัจจุบัน โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ลงวันที่ 3 สิงหาคม พ.ศ. 2544 ซึ่งปัจจุบันอยู่ในการกำกับดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย	-	เอกสารแนบที่ 16 กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร 2563 เอกสารแนบที่ 17 ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครเรื่องควบคุมอาคาร พ.ศ. 2544
	✓						-	
	✓						-	

ตารางที่ 2.2-2 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ				รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	ระบุผู้ทำ	ระบุผู้กำกับ	ระบุผู้ติดตาม	ระบุผู้ประเมิน			
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (1) การโยกย้าย การเวนคืนและการชดเชยทรัพย์สิน - จัดตั้งคณะกรรมการดำเนินการติดตามตรวจสอบการบุกรุก				✓	- ฝ่ายช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดทำคู่มือการดำเนินการกับผู้บุกรุกที่ดินรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งผ่านการพิจารณาและเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยในคราวประชุมการรถไฟแห่งประเทศไทย ครั้งที่ 12/2553 เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ. 2553 แบ่งออกเป็นหมวดที่ 1 วิเคราะห์ศัพท์ และหมวดที่ 2 ขั้นตอนการปฏิบัติงาน ประกอบด้วย ส่วนที่ 1 การป้องกันการบุกรุกหรือลักลอบที่ดินการรถไฟ และส่วนที่ 2 เมื่อมีการบุกรุกหรือลักลอบที่ดินการรถไฟ โดยให้พนักงานผู้หน้าที่ต้องหมั่นตรวจสอบ และรายงานสภาพที่ดินรถไฟในเขตพื้นที่รับผิดชอบไปยังผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นจนถึงผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ภายในวันที่ 5 ของเดือนถัดไปทุกเดือน กรณีพบว่ามีกรบุกรุกจะดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ ซึ่งจากการตรวจสอบในพื้นที่โครงการพบว่าสถานีมีการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทางของโครงการบริเวณใกล้สถานีทำเป็นที่อยู่อาศัย ร้านค้าขายอาหาร ที่จอดรถยนต์ รถจักรยานยนต์ เป็นต้น สำหรับสถานีอื่นๆ เช่น สถานีบ้านทับช้าง พบว่ามีการทำรั้วกันขอบเขตพื้นที่ของโครงการอย่างชัดเจน จึงไม่มีการลักลอบเข้ามาใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทางโครงการ - การพิจารณาแต่งตั้งจัดตั้งคณะกรรมการดำเนินการติดตามตรวจสอบการบุกรุกเป็นอำนาจหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งบริษัท เอเซีย เอรา วัน จำกัด จะเสนอการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อพิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการฯ ในวาระต่อไป	-	อ้างอิงเอกสารแบบที่ 4 จดหมายนำส่งข้อมูลประกอบรายงานEIA จากการรถไฟฯ แห่งประเทศไทย เลขที่ รพพท. 061601/2565 อ้างอิงภาพถ่ายที่ 2.2-8 ตัวอย่างการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า
- สร้างทางรถไฟสี่เลี้ยวเพื่อแสดงแนวเขตทางรถไฟและป้องกันการบุกรุก		✓					

ตารางที่ 2.2-2 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดของกรปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/ อุปสรรคและ แนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	ระบุปัญหา	ระบุผลกระทบ	ระบุผลกระทบ	ระบุผลกระทบ	ระบุผลกระทบ			
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) (2) ประวัติศาสตร์และโบราณคดี - มีสถานที่สำคัญ จำนวน 4 แห่ง คือ พิพิธภัณฑ์ วังสวนผักกาด คริสตจักรกรุงเทพ วัดนักบุญ ยอห์น ปอลโก และวัดอุทัยธาราม โดย ดำเนินการ ดังนี้ ประสานงานให้ผู้ดูแลสถานที่ ดังกล่าว ทราบกรณีที่ได้คาดว่าจะก่อให้เกิดความ เสียหายต้องระงับการก่อสร้างและแจ้งให้ ผู้เชี่ยวชาญเข้าไปตรวจสอบ					✓	- ปัจจุบันโครงการยังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการที่ส่งผลกระทบต่อบ้านที่สำคัญ ทั้ง 4 แห่ง อย่างไรก็ตามมีการเปลี่ยนแปลงการดำเนินการใดๆ ทางโครงการ จะดำเนินการประสานงานและแจ้งข้อมูลที่เกี่ยวข้องให้ผู้ดูแลสถานที่ ทราบ	-	

ตารางที่ 2.2-2 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/ อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	๒๕๖๕	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙			
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) (2) ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ) - ติดตามตรวจสอบระดับความสั่นสะเทือนอย่างสม่ำเสมอ	✓					- โครงการได้ตรวจวัดความสั่นสะเทือน ปีละ 1 ครั้ง จำนวน 6 สถานี ตรวจวัด ได้แก่ บริเวณสถานีพญาไท (หลังโรงพยาบาลเดชาเดิม) บริเวณมหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต บริเวณชุมชนหลังวัดลานบุญ บริเวณวัดอุทัยธาราม บริเวณโรงพยาบาลบุรฉัตรไชยากร (รพ.รถไฟเดิม) และบริเวณชุมชนโรงซ่อมบำรุง รฟฟท. โดยปีพ.ศ. 2565 นี้ ทำการตรวจวัดระหว่างวันที่ 6-9 มิถุนายน พ.ศ. 2565 พบว่า ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่ไม่ส่งผลกระทบต่ออาคาร ทั้งนี้ ในอนาคตหากพบว่า ผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในเกณฑ์ที่อาจจะเกิดผลกระทบต่อไป รายนสถานีฯ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะแจ้งให้กรมศิลปากรทราบและจะรีบแก้ไขหากความสั่นสะเทือนให้หมดไป	-	รายงานบทที่ 3 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน

ตารางที่ 2.2-2 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/ อุปสรรคและ แนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	เชิง เชิง	เชิง เชิง	เชิง เชิง	เชิง เชิง	เชิง เชิง			
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) (3) ทัศนียภาพ - มีการจัดภูมิทัศน์บริเวณตัวสถานีและโครงสร้างต่างๆ เพื่อ ลดการจัดแอ่งทางด้านทัศนียภาพ	✓					- เนื่องจากแนวเส้นทางรถไฟของโครงการเป็นแบบ ยกระดับตลอดเส้นทางยกเว้นสถานีสุวรรณภูมิที่อยู่ใต้ อาคารสนามบิน การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงจัดให้มี การปลูกต้นไม้และพืชคลุมดินบริเวณสถานีหลัก มักกะสันเพื่อให้ภูมิทัศน์ที่สวยงามและลดการขัดแย้ง ทางด้านทัศนียภาพ - โครงการจัดให้มีหลอดไฟบริเวณตัวโครงสร้างสถานี และ ทางเดินเชื่อมต่อระหว่างสถานีกับระบบรางอื่นๆ เพื่อให้ ความเข้มของแสงสว่างเพียงพอต่อการทำกิจกรรมบน สถานีและการสัญจรของผู้โดยสาร ทั้งนี้โครงสร้างของ โครงการไม่มีจุดพาดตัดกับทางยกระดับตลอดแนว เส้นทาง	-	อ้างอิงภาพถ่ายที่ 2.2-7 ภูมิทัศน์และพืชคลุมดิน บริเวณสถานีมักกะสัน
- มีการเพิ่มแสงสว่างบริเวณที่มีปริมาณแสงสว่างไม่เพียงพอ เช่น บริเวณที่โครงสร้างพาดตัดกับทางยกระดับ	✓							ภาพถ่ายที่ 2.2-26 หลอดไฟส่องสว่างบริเวณ สถานีและทางเดิน

ตารางที่ 2.2-2 (ต่อ)

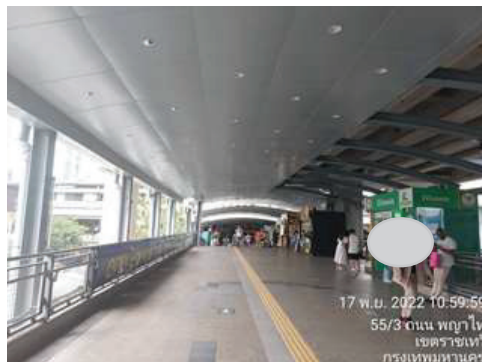
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/ อุปสรรค และแนว ทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	ระบุเชิง รูป	ระบุเชิง ตัว	ระบุเชิง ตัว	ระบุเชิง ตัว	ระบุเชิง ตัว			
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) (3) ทัศนียภาพ (ต่อ) - การให้บริการประชาสัมพันธ์สินค้าหรือสื่อ ต่างๆ บนตัวสถานี ควรพิจารณารูปแบบ ของป้ายสื่อทั้งในด้านรูปร่าง สี ขนาดที่ไม่ ขัดแย้งหรือเป็นจุดเด่นมากเกินไปกับ ลักษณะโครงสร้างโดยรวมของสถานี	✓					- ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการทำข้อตกลงร่วมกันเกี่ยวกับการจัดสรรดูแลพื้นที่ โครงการระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยกับบริษัทเอเชีย เอรา วัน จำกัด ซึ่งเดิมการ รถไฟแห่งประเทศไทย โดยบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ได้ทำสัญญาเช่าพื้นที่โฆษณา เลขที่ SRTET/ทพ-001/2555 กับบริษัท โคอะ-อะ- มีเดีย (ประเทศไทย) จำกัด เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม พ.ศ. 2554 เพื่อให้ใช้ประโยชน์พื้นที่โฆษณาบริเวณโครงการระบบขนส่งทางรถไฟ เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานกรุงเทพ โดยมีระยะ สัญญาเช่า 10 ปี โดยสัญญากำหนดเงื่อนไข แผนผัง และมาตรการควบคุมการตั้งป้าย โฆษณาต่างๆ ไว้ในสัญญาเช่า เช่น สถานีมีกะสันได้กำหนดให้ชั้นโฆษณา Express Line ประกอบด้วย แพรกระจกบานชาลา (Platform Mirror Wrap) 10 จุด โฆษณาภายนอก ลิฟท์ 2 จุด โฆษณาภายนอกห้องควบคุม (Control Room Ad) 2 แห่ง และโอเวอร์เฮดที่ ชาวนชาลา (Overhead Platform) 8 จุด และจอ LCD 4 เครื่อง เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อเป็นการ ป้องกันผลกระทบทางด้านทัศนียภาพของสถานีต่างๆ ซึ่งสัญญาดังกล่าวได้สิ้นสุดลงแล้ว ทั้งนี้ทางบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ได้ทำการต่อสัญญาเช่าพื้นที่โฆษณากับบริษัทโคอะ- อะ- มีเดีย (ประเทศไทย) จำกัด ตามสัญญาเลขที่ 901620233-901620234 ซึ่งสัญญาจะ สิ้นสุดในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2566 โดยบริษัทโคอะ-อะ- มีเดีย (ประเทศไทย) ยังคงดูแล เรื่องป้ายโฆษณาและการเข้าร้านค้าบริเวณพื้นที่โครงการ ปัจจุบันโครงการยังไม่มีติดตั้ง ป้ายโฆษณาใดๆ ในพื้นที่โครงการเพิ่มเติม	-	อ้างอิงเอกสารแนบที่ 4 จัดหมายนำส่งข้อมูล ประกอบรายงานEIA จาก การรถไฟแห่งประเทศไทย เลขที่ รพพท. 061601/2565

ตารางที่ 2.2-2 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	ระบุชี้แจง	ระบุชี้แจง	ระบุชี้แจง	ระบุชี้แจง	ระบุชี้แจง			
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) - หลักเสี่ยงการปรับปรุงตกแต่งที่จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่โครงสร้าง กรณีที่โครงสร้างโครงการผ่านใกล้อาคารสูงจะต้องมีโครงสร้างก้ำกั้มเพื่อป้องกันการเสียดลื่นเป็นส่วนตัวของอาคารนั้น เช่น อาคารช่วงสถานีพญาไทและสถานีราชปรารภ	✓					- ปัจจุบันโครงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม “โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” ตามหนังสือเลขที่ ทส 1008/9068 ลงวันที่ 2 กันยายน 2547 เรื่อง มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 โดยยังไม่มีโครงการปรับปรุงตกแต่งที่จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่โครงสร้างกรณีนี้ที่โครงสร้างโครงการผ่านใกล้อาคารสูงตามมาตรการกำหนด	-	อ้างอิงเอกสารแนบที่ 1 หนังสือเลขที่ ทส 1008/9068 ลงวันที่ 2 กันยายน 2547 เรื่อง มติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547



บริเวณสถานีมีดกะสัน



บริเวณสถานีพญาไท

ภาพถ่ายที่ 2.2-1 การสอดรับกับระบบรางอื่นบริเวณสถานีมีดกะสันและสถานีพญาไท



ภาพถ่ายที่ 2.2-2 สถานที่จอดรถบริเวณสถานีมีดกะสัน



ภาพถ่ายที่ 2.2-3 ลิฟต์โดยสารบริเวณสถานีมีกะสัน



ภาพถ่ายที่ 2.2-4 บันไดเลื่อนบริเวณสถานีมีกะสัน



ภาพถ่ายที่ 2.2-5 บันไดบริเวณสถานีมีกะสัน



ภาพถ่ายที่ 2.2-6 ทางหนีไฟบริเวณสถานีมีกกะสัน



ภาพถ่ายที่ 2.2-7 ภูมิทัศน์และพืชคลุมดินบริเวณสถานีมีกกะสัน



ภาพถ่ายที่ 2.2-8 ตัวอย่างการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทางโครงการ



ภาพถ่ายที่ 2.2-9 การประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียนบริเวณสถานีบริการ



ภาพถ่ายที่ 2.2-10 ถังดักไขมันของร้านอาหารบนสถานี



ระบบบำบัดน้ำเสียของสถานีนี้มักกะสัน

ภาพถ่ายที่ 2.2-11 ระบบบำบัดน้ำเสียหลัก



ระบบบำบัดน้ำเสียบริเวณ MWS (DEPOT)



ระบบบำบัดน้ำเสียบริเวณ IWS (DEPOT)

ภาพถ่ายที่ 2.2-11 ระบบบำบัดน้ำเสียหลัก (ต่อ)



ภาพถ่ายที่ 2.2-12 แม่บ้านตักไขมันออกจาก Grease Trap



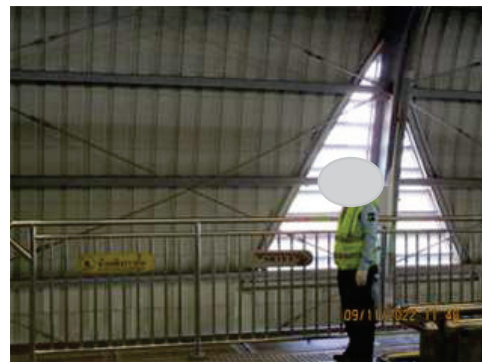
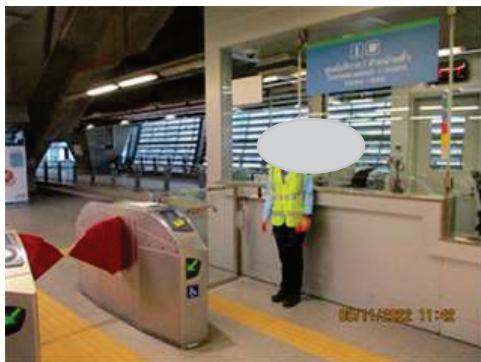
ภาพถ่ายที่ 2.2-13 ลักษณะถนนบริเวณสถานีมีก่ะสัน



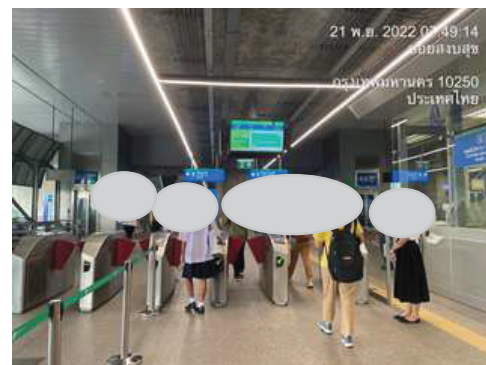
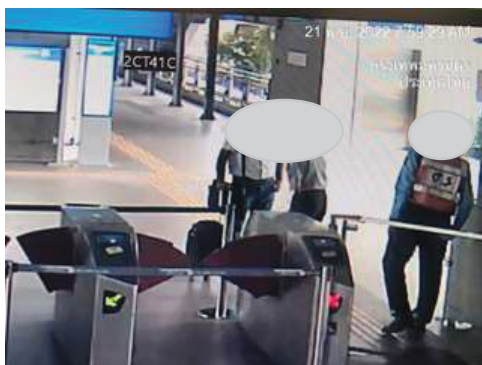
ภาพถ่ายที่ 2.2-14 ป้ายจำกัดความเร็วบริเวณสถานีมีก่ะสันและสถานีพญาไท



ภาพถ่ายที่ 2.2-15 การปลูกต้นไม้บริเวณสถานี



ภาพถ่ายที่ 2.2-16 เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกประจำสถานี

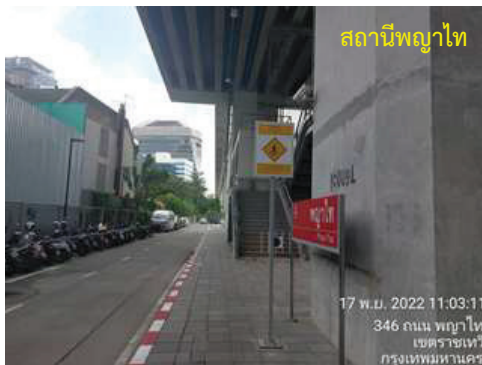


ภาพถ่ายที่ 2.2-16 เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกประจำสถานี (ต่อ)



บริเวณสถานีมีกะสัน

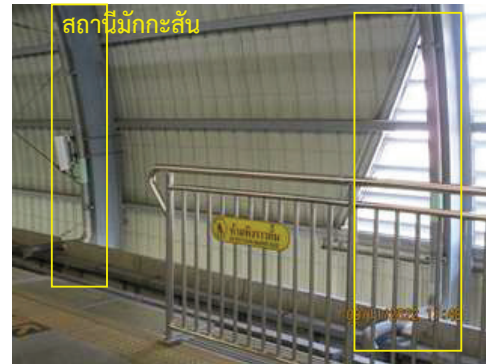
ภาพถ่ายที่ 2.2-17 ต้นไม้ที่เจริญเติบโตตามธรรมชาติ



ภาพถ่ายที่ 2.2-18 ป้ายและเครื่องหมายจราจรบริเวณสถานีมีกะสันและสถานีพญาไท



ภาพถ่ายที่ 2.2-19 ช่องจราจรเข้าและขาออกพื้นที่จอดรถ



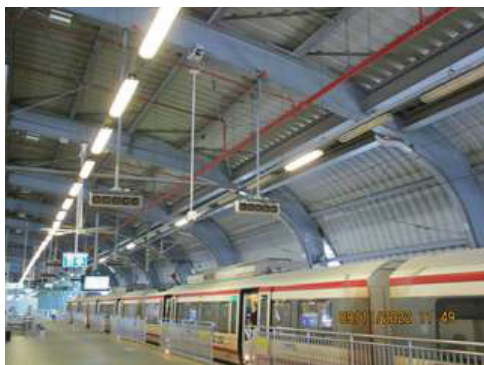
ภาพถ่ายที่ 2.2-20 ท่อระบายน้ำบริเวณสถานี



ภาพถ่ายที่ 2.2-21 ทางระบายน้ำฝนบริเวณสถานี



ภาพถ่ายที่ 2.2-22 ทางระบายน้ำสาธารณะบริเวณสถานี



ช่วงเวลากลางวัน



ช่วงเวลากลางคืน

ภาพถ่ายที่ 2.2-26 หลอดไฟส่องสว่างบริเวณสถานีและทางเดิน