

บทที่

1

บทนำ



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2549 ให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการออกแบบรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน (อ่อนนุช-สมุทรปราการ) ประกอบด้วยแนวเส้นทางที่กรุงเทพมหานครได้ศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบผลการศึกษาแล้ว 3 ช่วงต่อกัน ดังนี้

1. ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง (ระยะทางประมาณ 5.25 กิโลเมตร) แนวเส้นทางอยู่ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง) ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบผลการศึกษา เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2543 โดยแนวเส้นทางเส้นอ่อนนุช-แบริ่ง เป็นช่วงต้นของแนวเส้นทางโครงการ เริ่มต้นจากสุขุมวิท 81 ถึงซอยแบริ่ง ขณะนี้กรุงเทพมหานคร (กทม.) ได้ก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการแล้ว

2. ช่วงแบริ่ง-สำโรง (ระยะทางประมาณ 4 กิโลเมตร) แนวเส้นทางอยู่ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง) ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบผลการศึกษา เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2543 โดยแนวเส้นทางช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง เป็นส่วนต่อจากช่วงแรกโดยเริ่มต้นจากซอยแบริ่ง ถึงซอย 3 โค้งจรเข้ (สำโรง)

3. ช่วงสำโรง-สมุทรปราการ (ระยะทางประมาณ 10 กิโลเมตร) แนวเส้นทางอยู่ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบผลการศึกษา เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2550 โดยแนวเส้นทางช่วงสำโรง-สมุทรปราการ เริ่มต้นจากซอย 3 โค้งจรเข้ ถึงซอยเทศบาลบางปู 55

ต่อมา กระทรวงคมนาคม โดยสำนักนโยบายและแผนการขนส่งจราจร (สนข.) และการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ดำเนินการศึกษา และจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ของ กทม. ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในคราวประชุมครั้งที่ 4/2552 เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ได้มีมติรับทราบการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ (ภาคผนวก ก) และ รฟม. ได้ผนวกรายงานฉบับนี้ไว้ในสัญญา ให้ผู้รับจ้างนำไปปฏิบัติต่อไป

ในระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ ได้มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ จากรายงานการขอเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท



(สุขุมวิท 81-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในคราวประชุมครั้งที่ 4/2552 เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ได้มีมติเห็นชอบแล้วข้างต้น จำนวน 3 ครั้ง ได้แก่

1. คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในคราวประชุมครั้งที่ 4/2555 เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2555 ได้รับทราบการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการช่วงแบร์ริง-สมุทรปราการ (ภาคผนวก ข)

2. คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในคราวประชุมครั้งที่ 4/2558 เมื่อวันที่ 8 ตุลาคม พ.ศ. 2558 ได้มีมติรับทราบมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 15/2558 เมื่อวันที่ 12 มิถุนายน พ.ศ. 2558 ซึ่งได้ให้ความเห็นชอบรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ กรณีขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง (ภาคผนวก ค)

3. คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ. 2560 ได้มีมติรับทราบมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 11/2559 เมื่อวันที่ 8 เมษายน พ.ศ. 2559 ซึ่งได้ให้ความเห็นชอบรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ (ภาคผนวก ง) จากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ได้มีการปรับปรุงตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบแล้ว (ภาคผนวก จ)

คณะรัฐมนตรี ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2561 ได้มีมติเห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินการจำหน่ายอสังหาริมทรัพย์โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบร์ริง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต (ไม่รวมอาคารจอดรถแล้ว) เพื่อให้กระทรวงมหาดไทย (กรุงเทพมหานคร (กทม.)) รับโอนกรรมสิทธิ์ และการบริหารจัดการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบร์ริง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ของ รฟม. ต่อไป โดยได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงระหว่าง รฟม. และ กทม. ว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สิน และโอนภาระทางการเงินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงแบร์ริง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ของ รฟม. ให้ กทม. เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม พ.ศ. 2561 (ภาคผนวก ฉ)

รฟม. ได้มีหนังสือที่ รฟม018(ขต)/ทป/9 ลงวันที่ 22 มีนาคม พ.ศ. 2562 แจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อทราบกรรมสิทธิ์โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบร์ริง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ (ไม่รวมอาคารจอดรถแล้ว) ตามบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงิน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบร์ริง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ของ รฟม. ให้ กทม. เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม พ.ศ. 2561 ซึ่งได้กำหนดให้ กทม. ดำเนินการตามภาระผูกพันที่ รฟม. ได้ตกลงไว้กับหน่วยงานหรือบุคคลอื่นในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว



ช่วงเบร้ง-สมุทรปราการ ซึ่งรวมถึงการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในบรรดารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ที่เกี่ยวข้อง โดย กทม. จะเป็นผู้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงเบร้ง-สมุทรปราการ ในระยะดำเนินการ (ไม่รวมอาคารจอดรถแล้ว) ต่อไป (ภาคผนวก ข) ทั้งนี้ รฟม. จะเป็นผู้ปฏิบัติตามมาตรการฯ เฉพาะพื้นที่ลานจอดรถเท่านั้น

ต่อมา รฟม. ได้มีหนังสือที่ รฟม018(ข)/ทป/31 ลงวันที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 แจ้งให้ สผ. ทราบว่า กทม. ได้รับโอนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงเบร้ง-สมุทรปราการ (ไม่รวมอาคารจอดรถแล้ว) จาก รฟม. ตามมติคณะรัฐมนตรี ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2561 นับตั้งแต่วันที่ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงฯ ดังกล่าว ดังนั้น กทม. จะต้องเป็นผู้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงเบร้ง-สมุทรปราการ ในระยะดำเนินการ (ไม่รวมอาคารจอดรถแล้ว) รวมทั้งจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงเบร้ง-สมุทรปราการ ในระยะดำเนินการ (ไม่รวมอาคารจอดรถแล้ว) เป็นเอกสารพร้อมกับข้อมูลที่เป็นไฟล์อิเล็กทรอนิกส์ ตามรูปแบบ ระยะเวลา และความถี่ ที่ สผ. กำหนดตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ. 2561 ต่อไป (ภาคผนวก ข)

ปัจจุบัน กทม. ได้เปิดให้บริการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงเบร้ง-สมุทรปราการ ตั้งแต่วันที่ 6 ธันวาคม พ.ศ. 2561 ซึ่งรายงานฉบับนี้จัดทำโดย รฟม. เพื่อนำเสนอผลปฏิบัติตามมาตรการฯ (เฉพาะพื้นที่ลานจอดรถในความรับผิดชอบของ รฟม.) ต่อ สผ.

1.2 รายละเอียดโครงการ

ปัจจุบันในการเปิดให้บริการเดินรถได้มีการเปลี่ยนชื่อ “โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบันการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเป็นผู้ดำเนินการ)” เป็น “โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงเบร้ง-สมุทรปราการ” เพื่อให้สอดคล้องกับแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมาณของสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร (สนข.)



1.2.1 ที่ตั้งโครงการ

พื้นที่โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ จะต่อจากแนวโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ้ง พื้นที่โครงการอยู่ในพื้นที่ของจังหวัดสมุทรปราการ มีสถานีรถไฟฟ้ายกระดับ จำนวน 9 สถานี ได้แก่ สถานีสำโรง สถานีปู่เจ้าสมิงพราย สถานีโพธิ์แก้ว สถานีบ้านนาเกลือ สถานีโรงเรียนนายเรือ สถานีสมุทรปราการ สถานีศรีนครินทร์ สถานีแพรกษา สถานีสายลวด และสถานีเคหะสมุทรปราการ รวมทั้งมีลานจอดรถ จำนวน 1 แห่ง บริเวณสถานีเคหะสมุทรปราการ



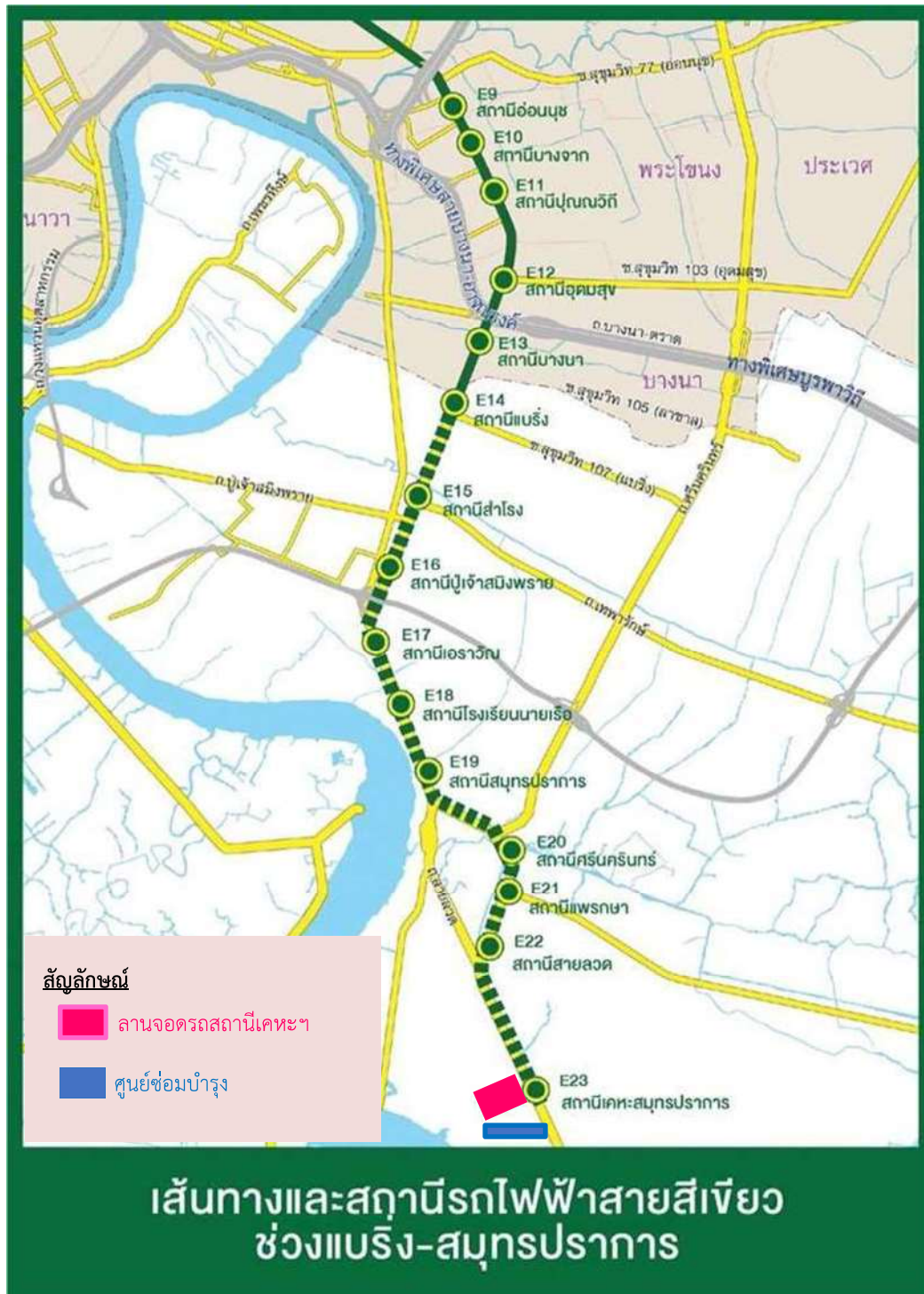
รูปที่ 1-1 สถานีรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ

1.2.2 แนวเส้นทางโครงการ

พื้นที่โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ จะต่อเนื่องจากโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ้ง บริเวณสุดเขตการปกครองของกรุงเทพมหานคร บริเวณปากซอยสุขุมวิท 107 (แบริ้ง) เส้นทางเป็นทางยกระดับไปตามแนวเกาะกลางของถนนสุขุมวิทผ่านคลองสำโรง ผ่านแยกเทพารักษ์ แยกปู่เจ้าสมิงพราย เมื่อถึงบริเวณจุดตัดกับโครงการถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้ แนวเส้นทางจะเบี่ยงออกจากเกาะกลางไปทางทิศตะวันตก ของถนนสุขุมวิทเพื่อข้ามทางต่างระดับวงแหวนรอบนอกด้านใต้ แล้วจึงเบี่ยงกลับมาอยู่ในแนวเกาะกลางของถนนสุขุมวิท ผ่านแยกศาลากลางจะเลี้ยวซ้ายไปตามแนวถนนสุขุมวิทจนถึงบริเวณแยกการไฟฟ้า แนวเส้นทางจะเบี่ยงหลบสะพานลอยข้ามแยกของกรมทางหลวง ทางด้านทิศตะวันตกของถนนสุขุมวิทจนพ้นทางแยกแล้วจึงเบี่ยงกลับมาในแนวเกาะกลางถนนสุขุมวิท ผ่านถนนแพรกษา ถนนสายลวด จนถึงจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณด้านหน้าสถานีไฟฟ้าย่อยบางปะกง แล้วแนวเส้นทาง



จะเบี่ยงออกทางด้านทิศตะวันตก ประมาณกิโลเมตรที่ 12 ของโครงการจะลดระดับ และแยกออกจากแนวเส้นทาง เพื่อเข้าสู่ศูนย์ซ่อมบำรุง รวมระยะทางประมาณ 12.6 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ 1-2



รูปที่ 1-2 แนวเส้นทางโครงการ



1.2.3 ลานจอดรถ

ลานจอดรถของโครงการมีลักษณะเป็นลานจอดแล้วจรระดับพื้นดิน สามารถรองรับผู้ใช้บริการได้สะดวกและเพียงพอต่อการให้บริการ ประกอบด้วย ที่จอดรถยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ รถจักรยาน และรถโดยสารสาธารณะ โดยสามารถจอดรถได้รวมทั้งสิ้น 783 คัน ลานจอดรถออกแบบเป็นพื้นคอนกรีตเสริมเหล็ก (ค.ส.ล.) มีหลังคาคลุมแต่ละโซน มีระบบระบายน้ำรอบลานจอดรถ โดยจะระบายน้ำสู่ระบบระบายน้ำของถนนสุขุมวิท สภาพพื้นที่ลานจอดรถในปัจจุบัน ดังแสดงในรูปที่ 1-3



รูปที่ 1-3 ลานจอดรถของโครงการ



1.3 สถานการณ์ดำเนินโครงการ

รฟม. เริ่มเปิดให้บริการลานจอดรถบริเวณสถานีเคหะสมุทรปราการ เมื่อวันที่ 6 ธันวาคม พ.ศ. 2561 ซึ่งลานจอดรถได้รับการออกแบบเป็นพื้นคอนกรีตเสริมเหล็ก (ค.ส.ล.) มีหลังคาคลุมในแต่ละโซน มีระบบระบายน้ำรอบลานจอดรถ โดยจะระบายน้ำลงสู่ระบบระบายน้ำของถนนสุขุมวิท สภาพพื้นที่ภายในลานจอดรถ ดังแสดงในรูปที่ 1-4 ประกอบด้วยรายละเอียดดังนี้

- บริเวณพื้นที่จอดรถ
- ตู้จำหน่ายบัตรจอดรถ (Ticket Booth)
- สำนักงาน Mobile Office Container สำหรับเจ้าหน้าที่ดูแลควบคุมพื้นที่
- สำนักงาน Mobile Rescue Office Container สำหรับเจ้าหน้าที่ดูแลควบคุมพื้นที่
- ระบบสุขาภิบาลเป็นรูปแบบ Mobile Toilet Container
- ระบบระบายน้ำรอบลานจอดรถ



บริเวณพื้นที่จอดรถ

รูปที่ 1-4 สภาพพื้นที่ภายในลานจอดรถของโครงการ



ตู้จ่ายบัตรจอดรถ (Ticket Booth)

รูปที่ 1-4 (ต่อ) สภาพพื้นที่ภายในลานจอดรถของโครงการ



สำนักงาน Mobile Office Container และสำนักงาน Mobile Rescue Office Container



ระบบสุขาภิบาลเป็นรูปแบบ Mobile Toilet Container

รูปที่ 1-4 (ต่อ) สภาพพื้นที่ภายในลานจอดรถของโครงการ



(ต่อ) ระบบสุขาภิบาลเป็นรูปแบบ Mobile Toilet Container



ระบบระบายน้ำรอบลานจอดรถ

รูปที่ 1-4 (ต่อ) สภาพพื้นที่ภายในลานจอดรถของโครงการ