

บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและ
แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.1 วิธีการติดตามตรวจสอบ

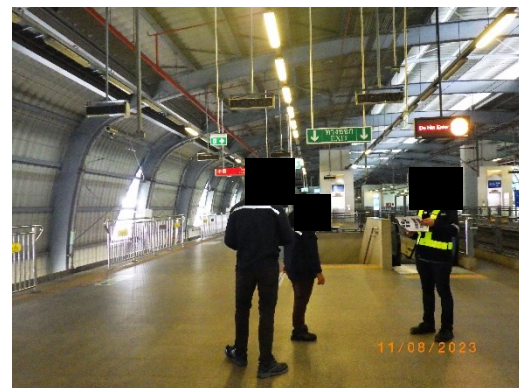
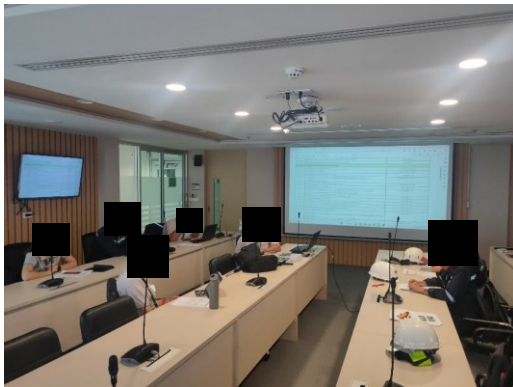
บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามหนังสือที่ ทส 1008/9068 ลงวันที่ 2 กันยายน พ.ศ. 2547 เรื่อง มติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 ซึ่งมีมติเห็นชอบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมแห่งชาติโครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม โดยกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการ **ดังภาคผนวก ก** และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่โครงการต้องยึดถือปฏิบัติ รวมทั้งสิ้น 4 ด้าน ประกอบด้วย

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

ทั้งนี้เมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ. 2564 การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มอบหมายให้บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด เป็นผู้ดูแลโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ดังแสดงใน**ภาคผนวก ข-1**) ซึ่งทางบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด มอบหมายให้ บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นบริษัทที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ของโครงการระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม พ.ศ. 2566 ดัง**รูปที่ 2-1**

2.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ระยะดำเนินการ) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566 โดยมีรายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ แสดงดัง**ตารางที่ 2-1 ถึง ตารางที่ 2-2 รูปที่ 2-2 ถึง รูปที่ 2-28 และภาคผนวก ก ถึง ภาคผนวก ข-21**



รูปที่ 2-1 การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย
ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

ตารางที่ 2-1 ผลการปฏิบัติตามมติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566

มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	ปัญหา/อุปสรรคและแนว ทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
<p>1. เจเนอรัลที่กำหนดเกี่ยวกับการดำเนินงานของโครงการต้องมีความเหมาะสมและเอื้อให้การเชื่อมกับโครงการอื่นสามารถดำเนินการได้อย่างสอดคล้องกลมกลืนกัน</p> <p>1.1 การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องดำเนินการก่อสร้างรถไฟฟ้าธรรมดาและรถไฟฟ้าด่วนโดยมีการออกแบบโครงสร้างบริเวณสถานีรถไฟฟ้าธรรมดาและสถานีรถไฟฟ้าด่วน มักกะสัน ให้สอดคล้องกับระบบรางอื่นทั้งระดับดินและต่ำกว่าพื้นดินโดยเฉพาะบริเวณสถานีจิตรลดาที่จะต้องออกแบบในอนาคต เพื่อให้การออกแบบทางวิ่งมีระดับของโครงสร้างที่สามารถเดินรถเชื่อมกับสถานีจิตรลดาได้โดยไม่ให้มีผลกระทบต่อทัศนียภาพของเมืองที่มีเอกลักษณ์และต้องไม่ให้คุณค่าของชุมชนเมืองในบริเวณที่ควรอนุรักษ์แห่งนี้ด้อยค่าลง</p>	<p>- การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ออกแบบโครงสร้างบริเวณสถานีรถไฟฟ้าธรรมดาและรถไฟฟ้าด่วนโดยมีการออกแบบโครงสร้างบริเวณสถานีรถไฟฟ้าธรรมดาและสถานีรถไฟฟ้าด่วน มักกะสัน ให้สอดคล้องกับระบบรางอื่นทั้งระดับดินและต่ำกว่าพื้นดิน โดยเฉพาะบริเวณสถานีจิตรลดาที่จะต้องออกแบบในอนาคต เพื่อให้การออกแบบทางวิ่งมีระดับของโครงสร้างที่สามารถเดินรถเชื่อมกับสถานีจิตรลดาได้โดยไม่ให้มีผลกระทบต่อทัศนียภาพของเมืองที่มีเอกลักษณ์และต้องไม่ให้คุณค่าของชุมชนเมืองในบริเวณที่ควรอนุรักษ์แห่งนี้ด้อยค่าลง</p> <p>- ในอนาคตหากโครงการมีแผนจะก่อสร้างสถานีจิตรลดาเพิ่มเติมต่อจากสถานีพญาไท โครงการจะออกแบบสถานีให้สอดคล้องกับระบบรางอื่นทั้งระดับดินและต่ำกว่าพื้นดิน เพื่อให้การออกแบบทางวิ่งมีระดับของโครงสร้างที่สามารถเดินรถเชื่อมกับสถานีจิตรลดาได้โดยไม่ให้มีผลกระทบต่อทัศนียภาพของเมืองที่มีเอกลักษณ์และต้องไม่ให้คุณค่าของชุมชนเมืองในบริเวณที่ควรอนุรักษ์แห่งนี้ด้อยค่าลง</p>	-	<p>ภาคผนวก ข-2 แบบโครงสร้างการก่อสร้างรถไฟฟ้า โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของการรถไฟแห่งประเทศไทย</p> <p>รูปที่ 2-2 การสอดคล้องกับระบบรางอื่นบริเวณสถานีมักกะสันและสถานีพญาไท</p>

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566**

มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	ปัญหา/ อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1.2 บริเวณสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (สถานี มักกะสัน) ต้องมีสถานที่จอดรถอย่างพอเพียงและมีสิ่ง อำนวยความสะดวกในการสัญจรแก่ผู้โดยสาร เช่น ลิฟท์ บันไดเลื่อน และบันได เพื่อให้ใช้งานได้ทั้งในสภาวะปกติ และกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน	- ปัจจุบันการจัดสรรดูแลพื้นที่โครงการฯ อยู่ระหว่างการทำข้อตกลงร่วมกันของ การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด อย่างไรก็ตามโครงการ ได้จัดให้มีพื้นที่จอดรถบริเวณสถานีมักกะสันอย่างเพียงพอ ซึ่งรองรับการจอด รถยนต์ได้จำนวน 200 คัน โดยปัจจุบันยังไม่ทำการเรียกเก็บค่าบริการ นอกจากนี้ ยังจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการสัญจรแก่ผู้โดยสาร ได้แก่ ลิฟท์โดยสาร บันไดธรรมดา บันไดเลื่อน และบันไดหนีไฟ เพื่อให้ใช้งานได้ทั้งในสภาวะปกติและ ในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน ซึ่งปัจจุบันอยู่ในการดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย	-	ภาคผนวก ข-1 บันทึกข้อตกลง ร่วมกันระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด รูปที่ 2-3 สถานที่จอดรถบริเวณ สถานีมักกะสัน รูปที่ 2-4 ลิฟท์โดยสารบริเวณ สถานีมักกะสัน รูปที่ 2-5 บันไดเลื่อนบริเวณ สถานีมักกะสัน รูปที่ 2-6 บันไดบริเวณสถานี มักกะสัน รูปที่ 2-7 ทางหนีไฟบริเวณสถานี มักกะสัน

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566

มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	ปัญหา/ อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
2. มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม 2.1 การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องดำเนินการตามมาตรการป้องกัน และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการ วิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม "โครงการระบบขนส่งทางรถไฟ เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ" ที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติเห็นชอบต่อรายงานและนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขใน สัญญาจ้าง ผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการ ก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ	- การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้เสนอไว้ใน รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม "โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อม ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ" ตามหนังสือที่ ทส 1008/9068 ลงวันที่ 2 กันยายน พ.ศ. 2547 เรื่อง มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 โดยใน ขั้นตอนการก่อสร้าง การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลงนามทำสัญญาจ้างก่อสร้างตามสัญญา เลขที่ รพท.ทก.1/กส./1/2548 ลงวันที่ 20 มกราคม พ.ศ. 2548 ว่าจ้างกลุ่มกิจการ ร่วมค้า Consortium ซึ่งประกอบด้วย บริษัท บี กริม อินเตอร์เนชั่นแนลจำกัด B.Grimm MBM Hong Kong Ltd. บริษัท Siemens Aktiengesellschaft จำกัด บริษัท ซีเมนต์ จำกัด และบริษัท ซิโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาและควบคุมงานก่อสร้างตามสัญญาเลขที่ รพท.ทก.1/ทปษ/ 1/2548 ลงวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2548 ซึ่งประกอบด้วย บริษัท เอเชียน เอ็นจีเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ไทยเอ็นจีเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัดบริษัท แปซิฟิค คอนซัลแตนท์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด บริษัท โซติจินตา มูเซล คอนซัลแตนท์ จำกัด DE-Consult Deutsche Eisenbahn-Consulting Gmbh บริษัท วิสิทธิ์ เอ็นจี เนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ดีไซน์ คอนเซป จำกัด เพื่อบริหารจัดการ การก่อสร้างโครงการฯ ให้เป็นไปตามมาตรการกำหนด	-	ภาคผนวก ก หนังสือที่ ทส 1008/9068 ลงวันที่ 2 กันยายน 2547 เรื่อง มติการประชุม คณะกรรมการ สิ่งแวดล้อม แห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ. 2547

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566

มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
2.2 การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้าง ออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบฯ ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม "โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ"	<p>- ในขั้นตอนการก่อสร้าง การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลงนามทำสัญญาจ้างก่อสร้างตามสัญญาเลขที่ 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 ชิโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาและควบคุมงานก่อสร้างและบริหารจัดการการก่อสร้างโครงการ ตามสัญญาเลขที่ รพท.ทก.1/ทปช/1/2548 ลงวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2548 ซึ่งประกอบด้วย บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ไทยเอนจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท แปซิฟิค คอนซัลแตนท์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด บริษัท โซติจินดา มูเซล คอนซัลแตนท์ จำกัด DE-Consult Dentsche Eisenbahn- Consulting Gmbh บริษัท วิสิทธ์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ดีไซน์ คอนเซป จำกัด เพื่อควบคุมการดำเนินงานให้เป็นไปตามมาตรการกำหนด</p> <p>- ปัจจุบันโครงการอยู่ในระยะดำเนินการ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดตั้งบริษัท เอเซีย เอร่า วัน จำกัด เพื่อให้บริการโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Airport Rail Link) รวมทั้งการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม "โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ" ตามหนังสือที่ ทส 1008/9068 ลงวันที่ 2 กันยายน พ.ศ. 2547 เรื่อง มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547</p>	-	ภาคผนวก ก หนังสือที่ ทส 1008/9068 ลงวันที่ 2 กันยายน 2547 เรื่อง มติการประชุม คณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ. 2547

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566

มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
2.3 การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องมีมาตรการควบคุมการตั้งป้ายโฆษณาต่างๆ เพื่อป้องกันผลกระทบทางด้านทัศนียภาพ	- ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการทำข้อตกลงร่วมกันเกี่ยวกับการจัดสรรดูแลพื้นที่โครงการระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยกับบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด ซึ่งเดิมการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ได้ทำสัญญาเช่าพื้นที่โฆษณา เลขที่SRTET/ขพ 001/2555 กับบริษัท โคอะ-อะ-มีเดีย (ประเทศไทย) จำกัด เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2554 เพื่อให้ใช้ประโยชน์พื้นที่โฆษณาบริเวณโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานกรุงเทพฯ โดยมีระยะสัญญาเช่า 10 ปี กำหนดเงื่อนไขแผนผังและมาตรการควบคุมการตั้งป้ายโฆษณาต่างๆ ไว้ในสัญญาเช่า เช่น สถานี มักกะสันได้กำหนดให้ชั้นชานชาลา Express Line ประกอบด้วย แรพกระจกชานชาลา (platform Mirror Wrap) 10 จุด โฆษณายานนอกลิฟท์ 2 จุด โฆษณายานนอกห้องควบคุม (Control Room Ad) 2 แห่ง และโอเวอร์เฮดที่ชานชาลา (Overhead Platform) 8 จุด และจอ LCD 4 เครื่อง เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อเป็นการป้องกันผลกระทบทางด้านทัศนียภาพของสถานีต่างๆ ทั้งนี้สัญญาดังกล่าวได้สิ้นสุดลงแล้ว ทั้งนี้ทางบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ได้ทำการต่อสัญญาเช่าพื้นที่โฆษณา กับบริษัทโคอะ-อะ-มีเดีย (ประเทศไทย) จำกัด ตามสัญญาเลขที่ 9001620233-9001620534 ซึ่งสัญญาจะสิ้นสุดในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2566 และอยู่ระหว่างขอหนังสือสัญญาเช่าฉบับใหม่จากการรถไฟแห่งประเทศไทย ปัจจุบันโครงการยังไม่มีติดตั้งป้ายโฆษณาใดๆ ในพื้นที่โครงการเพิ่มเติม	-	ภาคผนวก ข-3 สัญญาเช่าพื้นที่ติดตั้งป้ายโฆษณา ภาคผนวก ข-4 หนังสือแจ้งขอสัญญาเช่าพื้นที่ติดตั้งป้ายโฆษณาฉบับล่าสุด

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566

มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	ปัญหา/ อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
2.4 การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องควบคุมภูมิทัศน์ให้มีพื้นที่ สีเขียวตลอดแนวเส้นทางของโครงการ รวมทั้งมีมาตรการ ดูแลรักษาและป้องกันการบุกรุกพื้นที่ซึ่งอยู่ในความดูแลของ การรถไฟฯ	<ul style="list-style-type: none">- เนื่องจากแนวเส้นทางรถไฟของโครงการเป็นแบบยกระดับตลอดเส้นทางยกเว้นสถานี สุวรรณภูมิที่อยู่ใต้อาคารสนามบิน การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงจัดให้มีการปลูกต้นไม้ และพืชคลุมดินบริเวณสถานีมีกะสันเพื่อให้ภูมิทัศน์สีเขียวและสวยงาม- ฝ่ายช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดทำคู่มือการดำเนินการกับผู้บุกรุก ที่ดินรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งผ่านการพิจารณาและเห็นชอบจาก คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยในคราวประชุมการรถไฟแห่งประเทศไทย ครั้งที่ 12/2553 เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ. 2553 แบ่งออกเป็นหมวดที่ 1 วิเคราะห์ศัพท์ และหมวดที่ 2 ขั้นตอนการปฏิบัติงาน ประกอบด้วย ส่วนที่ 1 การป้องกันการ บุกรุกหรือลูก้าที่ดินการรถไฟฯ และส่วนที่ 2 เมื่อมีการบุกรุกหรือลูก้าที่ดินการรถไฟฯ โดยให้พนักงานผู้มีหน้าที่ต้องหมั่นตรวจสอบ และรายงานสภาพที่ดินรถไฟในเขตพื้นที่ รับผิดชอบไปยังผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นจนถึงผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ภายในวันที่ 5 ของเดือนถัดไปทุกเดือน กรณีพบมีการบุกรุกจะดำเนินการตาม ขั้นตอนที่กำหนดไว้ ซึ่งจากการตรวจสอบในพื้นที่โครงการ พบว่าสถานีมีกะสันมีการ ใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทางของโครงการบริเวณใกล้สถานีทำเป็นที่อยู่อาศัย ร้านค้าขายอาหาร ที่จอดรถยนต์ รถจักรยานยนต์ เป็นต้น สำหรับสถานีอื่นๆ เช่น สถานีสานเข้าน้ำพุ พบว่ามีการทำรั้วกันขอบเขตพื้นที่ของโครงการอย่างชัดเจน จึงไม่มี การลูก้าเข้ามาใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทางโครงการ	-	<p>ภาคผนวก ข-5 คู่มือการ ดำเนินการรักษาและป้องกันการ บุกรุกพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย</p> <p>รูปที่ 2-8 ภูมิทัศน์และพืชคลุม ดินบริเวณสถานีมีกะสัน</p> <p>รูปที่ 2-9 ตัวอย่างการใช้ ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทาง โครงการ</p>

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566

มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
<p>3. การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>3.1 การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม "โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ" ตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และต้องแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับโดยมีเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นประธาน ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ ผู้แทนกรุงเทพมหานคร ผู้แทนสำนักงานเขตที่เกี่ยวข้องผู้แทนองค์กรพัฒนาเอกชน และผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น เพื่อกำกับและดูแลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานดังกล่าว พร้อมทั้งแจ้งผลการติดตามตรวจสอบให้กระทรวงคมนาคมทราบ และหากพบว่า มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่รุนแรงให้แจ้งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติทราบด้วย</p>	<p>- การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด มอบหมายให้ บริษัท ยูนิเท็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นบริษัทที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ของโครงการระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566 เพื่อเสนอหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง</p> <p>- ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการทำข้อตกลงร่วมกันเกี่ยวกับการจัดสรรดูแลพื้นที่โครงการระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยกับบริษัทเอเชีย เอรา วัน จำกัด ทำให้การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม อยู่ระหว่างดำเนินการ ซึ่งเดิมบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด มีการแจ้งหนังสือขออนุมัติลงนามเลขที่ SRTET/SQD/0059/2563 ลงวันที่ 24 เมษายน 2563 เรื่อง ขออนุมัติลงนามหนังสือเสนอการรถไฟแห่งประเทศไทยให้ดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม "โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ" ปัจจุบันอยู่ระหว่างพิจารณาแต่งตั้ง ทั้งนี้บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด จัดให้มี Quality Organization Environment เพื่อกำกับดูแลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ของโครงการ</p>	<p>- ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการพิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ</p>	<p>ภาคผนวก ข-6 หนังสือแจ้งการรถไฟแห่งประเทศไทย พิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม</p> <p>ภาคผนวก ข-7 แผนผังคณะกรรมการกำกับเพื่อดูแลติดตามตรวจสอบ (Quality Organization Environment)</p>

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566

มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3.2 การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องแจ้งผลการปฏิบัติตาม มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงาน และจัดทำสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวในรอบปี ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ	- การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด ได้มอบหมายให้ บริษัท ยูนิเท็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้จัดทำ รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566 ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผู้อำนวยการเขตห้วยขวาง และการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยครั้งสุดท้ายส่ง รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ฉบับเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565 เมื่อวันที่ 30 มกราคม พ.ศ. 2566 เรียบร้อยแล้ว	-	ภาคผนวก ข-8 สำเนาจดหมาย นำส่งรายงานผลการปฏิบัติตาม มาตรการฯ ฉบับเดือนกรกฎาคม- ธันวาคม พ.ศ. 2565
3.3 การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องตรวจวัดความสั่นสะเทือน บริเวณโบราณสถานและสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ ตามหลักวิชาการที่ถูกต้อง หากพบว่าระดับความสั่นสะเทือน อยู่ในเกณฑ์ที่อาจจะเกิดผลกระทบต่อโบราณสถานฯ ต้อง แจ้งให้กรมศิลปากรทราบและต้องรีบแก้ไขปัญหาคความ สั่นสะเทือนให้หมดไปโดยเร็ว	- โครงการได้ติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ปีละ 1 ครั้ง จำนวน 6 สถานี ได้แก่ บริเวณหลังโรงพยาบาลเดชา บริเวณมหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต บริเวณชุมชนหลัง วัดลานบุญ บริเวณวัดอุทัยธาราม บริเวณโรงพยาบาลรถไฟ และบริเวณชุมชน โรงซ่อมบำรุง รฟฟท. โดยครั้งสุดท้ายการตรวจวัดระหว่างวันที่ 6-9 มิถุนายน 2565 พบว่า ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่ไม่ส่งผลกระทบต่ออาคาร สำหรับปี พ.ศ. 2566 มีแผนดำเนินการติดตามตรวจสอบใน เดือนตุลาคม พ.ศ. 2566 ทั้งนี้ ในอนาคตหากพบว่า ผลการติดตามตรวจสอบ ระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในเกณฑ์ที่อาจจะเกิดผลกระทบต่อโบราณสถานฯ การ รถไฟแห่งประเทศไทยจะแจ้งให้กรมศิลปากรทราบและจะรีบแก้ไขปัญหาคความ สั่นสะเทือนให้หมดไป	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566

มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และ/หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง	- ปัจจุบันโครงการอยู่ในระยะดำเนินการ โดยยึดถือปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่ได้รับความเห็นชอบตามหนังสือที่ ทส 1008/9068 ลงวันที่ 2 กันยายน 2547 เรื่อง มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 โดยยังไม่มี การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ทั้งนี้หากทางโครงการมีความประสงค์ที่จะเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการและมาตรการฯ การรถไฟแห่งประเทศไทย จะเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง	-	ภาคผนวก ก หนังสือที่ ทส 1008/9068 ลงวันที่ 2 กันยายน 2547 เรื่อง มติการประชุม คณะกรรมการ สิ่งแวดล้อม แห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ. 2547
5. ในขั้นก่อสร้างและดำเนินการโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมีข้อร้องเรียนให้การรถไฟแห่งประเทศไทย และ/หรือผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง ผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วนและแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อจะได้ร่วมพิจารณาหาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป	- ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการทำข้อตกลงร่วมกันเกี่ยวกับการจัดสรรดูแลพื้นที่โครงการระหว่างทางการรถไฟแห่งประเทศไทยกับบริษัท เอเซีย เอรา วัน จำกัด อย่างไรก็ตามโครงการยังคงใช้แผนผังขั้นตอนการรับเรื่องร้องเรียน/ข้อเสนอแนะ/ชมเชยสำหรับลูกค้า/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.srtet.co.th ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566 ไม่พบข้อร้องเรียนด้านสิ่งแวดล้อมตามที่มาตรการกำหนด	-	ภาคผนวก ข-9 ขั้นตอนการรับเรื่องร้องเรียน/ข้อเสนอแนะ/ชมเชย บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด รูปที่ 2-10 การประชาสัมพันธ์ และรับเรื่องร้องเรียนบริเวณ สถานีบริการ

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566

มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
6. นอกจากนี้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีความเห็นว่าการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมอื่นที่จะเกิดขึ้นในอนาคตควรพิจารณากรอบการดำเนินการศึกษาให้สามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายของระบบขนส่งมวลชนทั้งหมดได้อย่างสะดวก โดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่ส่วนกลางของกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะต้องคำนึงถึงผลกระทบต่อทัศนียภาพและต้องป้องกันมิให้เอกลักษณ์ของชุมชนเมืองต้องเสียไป	<ul style="list-style-type: none"> - การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ออกแบบโครงสร้างบริเวณสถานีรถไฟฟ้าธรรมศาสตร์ สถานีให้สอดคล้องกับรถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา สาย 1 (BTS) ที่สถานีพญาไทและสถานีรถไฟฟ้าพญาไท สำหรับสถานีรถไฟฟ้าส่วนมีกกะสันได้สอดคล้องกับรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (MRT) สถานีเพชรบุรี และสถานีรถไฟมีกกะสัน ซึ่งเป็นการสอดคล้องกับระบบรางอื่นทั้งระดับดินและต่ำกว่าพื้นดินตามมาตรการกำหนด - ในอนาคตหากโครงการมีแผนจะก่อสร้างสถานีจิตรลดาเพิ่มเติมต่อจากสถานีพญาไท โครงการจะออกแบบสถานีให้สอดคล้องกับระบบรางอื่นทั้งระดับดินและต่ำกว่าพื้นดิน เพื่อให้การออกแบบทางวิ่งมีระดับของโครงสร้างที่สามารถเดินรถเชื่อมกับสถานีจิตรลดาได้โดยไม่ให้มีผลกระทบต่อทัศนียภาพของเมืองที่มีเอกลักษณ์และไม่ให้คุณค่าของชุมชนเมืองในบริเวณที่ควรอนุรักษ์ด้อยค่าลง 	-	<p>ภาคผนวก ข-2 แบบโครงสร้างการก่อสร้างรถไฟฟ้า โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของการรถไฟแห่งประเทศไทย</p> <p>รูปที่ 2-2 การสอดคล้องกับระบบรางอื่นบริเวณสถานีมีกกะสันและสถานีพญาไท</p>

ตารางที่ 2-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (1) สภาพภูมิประเทศและทรัพยากรดิน - ดูแลและรักษาพืชคลุมดินบริเวณพื้นที่โครงการให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ	- เนื่องจากแนวเส้นทางรถไฟของโครงการเป็นแบบยกระดับตลอดเส้นทาง ยกเว้นสถานีสุวรรณภูมิที่อยู่ใต้อาคารสนามบิน การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงจัดให้มีการปลูกต้นไม้และพืชคลุมดินบริเวณสถานีมีกักกันเพื่อให้มีภูมิทัศน์สวยงาม รวมทั้งดูแลและรักษาพืชคลุมดินบริเวณพื้นที่โครงการให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ	-	รูปที่ 2-8 ภูมิทัศน์และพืชคลุมดินบริเวณสถานีมีกักกัน รูปที่ 2-9 ตัวอย่างการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทางโครงการ
(2) อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน - ติดตั้งบ่อดักน้ำมันและไขมันสำหรับการบำบัดน้ำเสียเบื้องต้น	- โครงการกำหนดให้ร้านค้า/ร้านอาหารในสถานีต่างๆ ที่มีน้ำทิ้งที่มีน้ำมันและไขมันเป็นองค์ประกอบ ต้องมีการติดตั้งถังดักไขมันประจำแต่ละร้านก่อนจะส่งน้ำเสียไปบำบัดยังระบบบำบัดน้ำเสียของแต่ละสถานี	-	ภาคผนวก ข-10 รายละเอียดของระบบบำบัดน้ำเสียแต่ละสถานี ภาคผนวก ข-15 Checklist การดักไขมันออกจากถัง Grease Trap รูปที่ 2-11 ถังดักไขมันของร้านอาหารบนสถานี

**ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและ แนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
- จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียทุกสถานีหลัก	- โครงการจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียที่สถานีหลัก 2 แห่ง ได้แก่ สถานีสุวรรณภูมิ และสถานีมักกะสัน โดยสถานีสุวรรณภูมิทางสนามบินสุวรรณภูมิเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบ ระบบ ส่วนสถานีมักกะสันโครงการเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบ และมีระบบบำบัดน้ำเสียหลักบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงคลองตันอีก 2 จุด ได้แก่ (MWS (DEPOT) และ IWS (DEPOT) โดยบริเวณสถานีมักกะสันได้จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียอยู่ใต้ดินใกล้กับบริเวณที่จอดรถยนต์ ประกอบด้วย บ่อตกตะกอน จำนวน 2 บ่อ และบ่อเติมอากาศ จำนวน 3 ชุด เชื่อมต่อกัน เติมอากาศทุก 30 นาที ทั้งนี้มีการเก็บตัวอย่างน้ำทั้งที่สถานีมักกะสัน, MWS (DEPOT) และ IWS (DEPOT) และส่งวิเคราะห์คุณภาพน้ำที่บริษัท เทสต์ เทค จำกัด ทุกเดือนก่อนปล่อยน้ำที่ผ่านการบำบัดแล้วลงสู่ทางระบายน้ำของ กทม. ต่อไป โดยพบว่าผลการติดตามตรวจสอบระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566 ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดซึ่งในเดือนที่ผลการตรวจวัดไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน โครงการมีแผนการตรวจสอบและแนวทางการแก้ไขของระบบแล้ว สำหรับสถานีอื่นๆ ได้จัดให้มีถัง Septic Tank คอยรองรับและบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยทิ้ง	-	ภาคผนวก ข-11 รายละเอียดระบบบำบัดน้ำเสียหลัก ภาคผนวก ข-12 แผนการติดตามตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียประจำปี พ.ศ. 2566 ภาคผนวก ข-13 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำเสีย ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566 ภาคผนวก ข-14 Action Plan กรณีผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสียไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน รูปที่ 2-12 ระบบบำบัดน้ำเสียหลัก

**ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
<ul style="list-style-type: none"> - มีการจัดการและควบคุมระบบบำบัดน้ำเสียที่มีประสิทธิภาพ - มีการตรวจและทดสอบระบบบำบัดน้ำเสีย 	<ul style="list-style-type: none"> - โครงการได้ว่าจ้างบริษัท ไวร์เอ แอนด์ ไวร์เลส จำกัด (W&W) เป็นผู้รับผิดชอบติดตามตรวจสอบและควบคุมระบบบำบัดน้ำเสีย รวมทั้งตรวจสอบอุปกรณ์ที่ใช้ในระบบบำบัดน้ำเสีย อาทิ การบำรุงรักษาเชิงป้องกันสุขาภิบาลอุปกรณ์ Submersible Pump, Dain Pump, Aerator Pump, Return Pump, Air Bower และ Waste water treatment ราย 1 ปี ที่สถานีพญาไทถึงสถานีสุวรรณภูมิ การตรวจสอบ Submerible Pump ประจำวันที่ศูนย์ซ่อมบำรุงคลองตัน (DPK) และ สถานีมักกะสัน (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 ประจำปีเป็นต้น - โครงการเก็บตัวอย่างน้ำทิ้งที่ สถานีมักกะสัน, MWS (DEPOT) และ IWS (DEPOT) และส่งวิเคราะห์คุณภาพน้ำที่บริษัท เทสต์ เทค จำกัด ทุกเดือนก่อนปล่อยน้ำที่ผ่านการบำบัดแล้วลงสู่ทางระบายน้ำของ กทม. ต่อไป โดยพบว่าผลการติดตามตรวจสอบระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566 ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดซึ่งในเดือนที่ผลการตรวจวัดไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน โครงการมีแผนการตรวจสอบและแนวทางการแก้ไขของระบบแล้ว สำหรับสถานีอื่นๆ ได้จัดให้มีถัง Septic Tank คอยรองรับและบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยทิ้ง 	-	<p>ภาคผนวก ข-11 รายละเอียดระบบบำบัดน้ำเสียหลัก</p> <p>ภาคผนวก ข-12 แผนการติดตามตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียประจำปี พ.ศ. 2566</p> <p>ภาคผนวก ข-13 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำเสีย ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566</p> <p>ภาคผนวก ข-14 Action Plan กรณีผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสียไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน</p> <p>ภาคผนวก ข-16 ตัวอย่างบันทึก/ Checklist ระบบบำบัดน้ำเสีย</p> <p>ภาคผนวก ข-17 การตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบบำบัดน้ำเสีย</p>

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
(3) คุณภาพอากาศ - ควรมีการบำรุงรักษาและทำความสะอาดถนนบริเวณสถานีอย่างสม่ำเสมอ	- โครงการจัดให้มีพนักงานทำความสะอาดคอยตรวจสอบและทำความสะอาดถนนบริเวณสถานีให้สามารถใช้งานได้ดียู่เสมอ ซึ่งจากการติดตามตรวจสอบในพื้นที่โครงการบริเวณสถานีมีกักกันพบว่าถนนโดยรอบสถานีมีความสะอาดและสามารถใช้งานได้ดี	-	รูปที่ 2-14 ลักษณะถนนบริเวณสถานี มีกักกัน รูปที่ 2-15 การทำความสะอาดถนนบริเวณสถานี
(4) เสียง - จำกัดความเร็วของยานพาหนะบริเวณสถานีไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	- โครงการจำกัดความเร็วของยานพาหนะที่เข้า-ออกจากโครงการไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในส่วนสถานีที่ติดกับชุมชนที่อยู่อาศัย เช่นสถานีมีกักกัน สำหรับสถานีพญาไท มีการติดป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง ทั้งนี้เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงและป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดจากการคมนาคมขนส่งภายในพื้นที่โครงการ	-	รูปที่ 2-16 ป้ายจำกัดความเร็วบริเวณสถานีมีกักกันและสถานีพญาไท
- ติดตั้งแนวกำแพงกันเสียงในบริเวณพื้นที่ที่ค่อนข้างจะมีความเสี่ยงต่อการได้รับผลกระทบและตรวจวัดระดับเสียงในระยะดำเนินการสูงกว่า 70.0 เดซิเบล (เอ) ได้แก่ โรงพยาบาลเดชา พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ วังสวนผักกาด วัดอู่ยาราม โรงพยาบาลพญาไท มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต	- โครงการได้ตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป จำนวน 6 สถานี ได้แก่ บริเวณสถานีพญาไท (หลังโรงพยาบาลเดชาเดิม) บริเวณมหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต บริเวณชุมชนหลังวัดลานบุญ บริเวณวัดอู่ยาราม บริเวณโรงพยาบาลบุรณศิริไชยากร (รพ. รถไฟเดิม) บริเวณชุมชนโรงซ่อมบำรุง รฟพท. โดยครั้งล่าสุดทำการตรวจวัดระหว่างวันที่ 25 ตุลาคม-3 พฤศจิกายน พ.ศ. 2565 โดยพบว่า ผลการตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไปมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด สำหรับปี พ.ศ. 2566 มีแผนดำเนินการติดตามตรวจสอบในเดือนสิงหาคม และตุลาคม พ.ศ. 2566	-	-

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
- ปลุกต้นไม้บริเวณสถานี	- เนื่องจากแนวเส้นทางรถไฟของโครงการเป็นแบบยกระดับตลอดเส้นทาง ยกเว้นสถานีสุวรรณภูมิที่อยู่ใต้อาคารสนามบิน การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงจัดให้มีการปลุกต้นไม้และพืชคลุมดินบริเวณสถานีหลักมักกะสันเพื่อให้ภูมิทัศน์ที่สวยงามสำหรับสถานีย่อยอื่นๆ โครงการได้จัดให้มีกระถางต้นไม้ประดับตามความเหมาะสมซึ่งมีปริมาณไม่มาก เพื่อป้องกันเหตุการณ์ที่อาจจะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร และเพื่อป้องกันไม่ให้มีต้นไม้ล้มหรือโคนมาทับสายรถไฟฟ้า ซึ่งจะส่งผลต่อการเดินขบวนรถไฟฟ้า	-	รูปที่ 2-8 ภูมิทัศน์และพืชคลุมดินบริเวณสถานีมักกะสัน รูปที่ 2-17 การปลุกต้นไม้บริเวณสถานี
- จัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกในชั่วโมงเร่งด่วน	- โครงการจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำแต่ละสถานีตามความเหมาะสมตลอด 24 ชั่วโมง โดยแบ่งออกเป็น 2 กะ (08:00-20:00 น. และ (20:00-08:00 น.) เพื่อคอยอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารที่มาใช้บริการ ในกรณีที่ไม่มีผู้ให้บริการหนาแน่น จะมีการแบ่งผู้ให้บริการเป็นกลุ่มๆ เพื่อจำกัดปริมาณผู้ให้บริการบนสถานีเพื่อความปลอดภัย และมีเจ้าหน้าที่ให้บริการ (passenger service) คอยอำนวยความสะดวก ให้คำแนะนำการใช้บริการให้กับผู้โดยสาร	-	รูปที่ 2-18 เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกประจำสถานี
(5) ความสั่นสะเทือน - เนื่องจากในระยะดำเนินการของโครงการไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง แต่มีเพียง 4 แห่งที่ควรมีมาตรการเฉพาะ คือ พิพิธภัณฑ์วังสวนผักกาด วัดนักบุญยอห์น ปอสโก และวัดอุทัยธาราม โดยมีการติดตามตรวจสอบทุกๆ เดือนในช่วงปีแรกหลังเปิดดำเนินการและติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนอย่างสม่ำเสมอ	- โครงการได้ติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ปีละ 1 ครั้ง จำนวน 6 สถานี ได้แก่ บริเวณหลังโรงพยาบาลเตาเผา บริเวณมหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต บริเวณชุมชนหลังวัดลานบุญ บริเวณวัดอุทัยธาราม บริเวณโรงพยาบาลรถไฟ และบริเวณชุมชนโรงซ่อมบำรุง รฟฟท. โดยครั้งล่าสุดทำการตรวจวัดระหว่างวันที่ 6-9 มิถุนายน 2565 พบว่า ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่ไม่ส่งผลกระทบต่ออาคาร สำหรับปี พ.ศ. 2566 มีแผนดำเนินการติดตามตรวจสอบในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2566 ทั้งนี้ ในอนาคตหากพบว่า ผลการติดตามตรวจสอบระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในเกณฑ์ที่อาจจะเกิดผลกระทบต่อโบราณสถานฯ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะแจ้งให้กรมศิลปากรทราบและจะรีบแก้ไขปัญหาคความสั่นสะเทือนให้หมดไป	-	-

**ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ (1) ทรัพยากรป่า - เพื่อความสวยงามและก่อให้เกิดทัศนียภาพจึงควรปลูกต้นไม้บริเวณที่ว่างในพื้นที่โครงการและบริเวณที่เป็นที่ตั้งสถานีรถไฟฯ	- เนื่องจากแนวเส้นทางรถไฟฯของโครงการเป็นแบบยกระดับตลอดเส้นทางยกเว้นสถานีสุวรรณภูมิที่อยู่ใต้อาคารสนามบิน การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงจัดให้มีการปลูกต้นไม้และพืชคลุมดินบริเวณสถานีหลักมักกะสันเพื่อให้มีภูมิทัศน์สวยงามสำหรับสถานีย่อยอื่นๆ โครงการได้จัดให้มีกระถางต้นไม้ประดับตามความเหมาะสมซึ่งมีปริมาณไม่มาก เพื่อป้องกันเหตุการณ์ที่อาจจะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร และเพื่อป้องกันไม่ให้มีต้นไม้ล้มหรือโคนมาทับสายรถไฟฯ ซึ่งจะส่งผลต่อการเดินขบวนรถไฟฯ	-	รูปที่ 2-8 ภูมิทัศน์และพืชคลุมดินบริเวณสถานีมักกะสัน รูปที่ 2-17 การปลูกต้นไม้บริเวณสถานี
(2) ทรัพยากรสัตว์ป่า - ปลูกต้นไม้ในบริเวณพื้นที่ว่างเพื่อเป็นที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่า	- สถานีรถไฟฯแต่ละสถานีจะมีต้นไม้ขึ้นเองตามธรรมชาติซึ่งเป็นที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่า เช่น นก เป็นต้น โดยมีความหนาแน่นหรืออุดมสมบูรณ์ตามสภาพแวดล้อมของแต่ละสถานี ซึ่งโครงการมิได้ปลูกเพิ่มเติม เนื่องจากเคยมีเหตุการณ์นกบินมาชนรถไฟฯและผลกระทบต่อการเดินขบวนรถไฟฯ	-	รูปที่ 2-19 ต้นไม้ที่เจริญเติบโตตามธรรมชาติ

**ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
<p>(3) ระบบนิเวศทางน้ำ</p> <p>- ดำเนินการป้องกันแก้ไขคุณภาพน้ำตามหัวข้อทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน</p>	<p>- โครงการจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียที่สถานีหลัก 2 แห่ง ได้แก่ สถานีสุวรรณภูมิ และสถานีมักกะสัน โดยสถานีสุวรรณภูมิทางสนามบินสุวรรณภูมิเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบระบบ ส่วนสถานีมักกะสันโครงการเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบ และมีระบบบำบัดน้ำเสียหลักบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงคลองตันอีก 2 จุด ได้แก่ (MWS (DEPOT) และ IWS (DEPOT) โดยบริเวณสถานีมักกะสันได้จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียอยู่ใต้ดินใกล้กับบริเวณที่จอดรถยนต์ ประกอบด้วย บ่อตกตะกอน จำนวน 2 บ่อ และบ่อเติมอากาศ จำนวน 3 ชุด เชื่อมต่อกัน เติมอากาศทุก 30 นาที ทั้งนี้มีการเก็บตัวอย่างน้ำทั้งที่สถานีมักกะสัน, MWS (DEPOT) และ IWS (DEPOT) และส่งวิเคราะห์คุณภาพน้ำที่บริษัท เทสท์ เทค จำกัด ทุกเดือนก่อนปล่อยน้ำที่ผ่านการบำบัดแล้วลงสู่ทางระบายน้ำของ กทม. ต่อไป โดยพบว่าผลการติดตามตรวจสอบระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566 ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดซึ่งในเดือนที่ผลการตรวจวัดไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน โครงการมีแผนการตรวจสอบและแนวทางการแก้ไขของระบบแล้ว สำหรับสถานีอื่นๆ ได้จัดให้มีถัง Septic Tank คอยรองรับและบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยทิ้ง</p>	-	<p>ภาคผนวก ข-11 รายละเอียดระบบบำบัดน้ำเสียหลัก</p> <p>ภาคผนวก ข-12 แผนการติดตามตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียประจำปี พ.ศ. 2566</p> <p>ภาคผนวก ข-13 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำเสีย ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566</p> <p>ภาคผนวก ข-14 Action Plan กรณีผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสียไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน</p> <p>รูปที่ 2-12 ระบบบำบัดน้ำเสียหลัก</p> <p>รูปที่ 2-13 แม่บ้านดักไขมันออกจาก Grease Trap</p>

**ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (1) การคมนาคมขนส่ง - ติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรเพื่อควบคุมการจราจรในแต่ละสถานี	- โครงการติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรบริเวณถนนและเส้นทางคมนาคมต่างๆ ในสถานี รวมทั้งมีป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อควบคุมการจราจรและอำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารที่มาใช้บริการ	-	รูปที่ 2-16 ป้ายจำกัดความเร็วบริเวณสถานีมีกกะสันและสถานีพญาไท รูปที่ 2-20 ป้ายและเครื่องหมายจราจรบริเวณสถานีมีกกะสัน และสถานีพญาไท
- จำกัดความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ขนส่งผู้โดยสารมายังสถานีรถไฟไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	- โครงการจำกัดความเร็วของยานพาหนะที่เข้า-ออกจากโครงการไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในส่วนสถานีที่ติดกับชุมชนที่อยู่อาศัย เช่น สถานีมีกกะสัน สำหรับสถานีพญาไท มีการติดป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง ทั้งนี้เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงและป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดจากการคมนาคมขนส่งภายในพื้นที่โครงการ	-	รูปที่ 2-3 สถานีจอดรถบริเวณสถานีมีกกะสัน รูปที่ 2-21 ช่องจราจรขาเข้าและขาออกพื้นที่จอดรถ
- จัดให้มีทางจราจรทั้งขาเข้าและขาออก เพื่อความคล่องตัวในการระบายรถออกจากโครงการ - จัดพื้นที่ลานจอดรถที่เพียงพอ	- โครงการจัดให้มีทางเข้า-ออกของยานพาหนะแยกกันอย่างชัดเจน เพื่อความสะดวกในการระบายรถออกจากพื้นที่สถานี รวมทั้งจัดให้มีพื้นที่ลานจอดรถบริเวณสถานีมีกกะสันที่เพียงพอ ทั้งนี้สถานีรวมค่าแห่งโครงการสัมปทานพื้นที่ให้กับทางสรรพสินค้า A-Link ดังนั้นยานพาหนะที่จะเข้าสถานีรวมค่าแห่งจะใช้พื้นที่ทางเข้า-ออกและพื้นที่จอดรถร่วมกับทางสรรพสินค้า A-Link และสถานีสุวรรณภูมิ ซึ่งอยู่ใต้อาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานจึงใช้พื้นที่ทางเข้า-ออก และพื้นที่จอดรถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	-	

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
<p>(2) การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดเตรียมและทำการก่อสร้างระบบระบายน้ำบริเวณสถานีและบริเวณใกล้เคียง - จัดเตรียมและปรับปรุงสภาพพื้นที่ให้เหมาะสมสำหรับการควบคุมการไหลของน้ำ 	<p>- โครงการจัดให้มีระบบระบายน้ำ อาทิ ทางระบายน้ำฝนและท่อระบายน้ำบริเวณสถานีและบริเวณใกล้เคียงแต่ละสถานี รวมทั้งบริเวณโครงสร้างพาดตัดกับทางยกระดับ ซึ่งน้ำที่ระบายออกจากโครงการจะไหลไปยังทางระบายน้ำของกรุงเทพมหานครต่อไป</p>	-	<p>รูปที่ 2-22 ท่อระบายน้ำบริเวณสถานี</p> <p>รูปที่ 2-23 ทางระบายน้ำฝนบริเวณสถานี</p> <p>รูปที่ 2-24 ทางระบายน้ำสาธารณะบริเวณสถานี</p>
<ul style="list-style-type: none"> - ทำการรวบรวมขยะและเศษวัสดุในระบบระบายน้ำเสมอๆ 	<p>- โครงการมีแม่บ้านคอยดูแลทำความสะอาดบริเวณสถานีต่างๆ และเก็บรวบรวมขยะและเศษวัสดุต่างๆ จากถังขยะในสถานีทุกวัน รวมทั้งตรวจสอบและดูแลรางระบายน้ำเพื่อป้องกันมิให้มีขยะหรือเศษวัสดุปนเปื้อนในระบบระบายน้ำ บริเวณชั้นจำหน่ายตัวของแต่ละสถานี และบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงคลองตันอย่างสม่ำเสมอ</p>	-	<p>ภาคผนวก ข-18 ตัวอย่างบันทึก/ Checklist การตรวจรางระบายน้ำฝนระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566</p> <p>รูปที่ 2-25 แม่บ้านทำความสะอาดประจำสถานี</p> <p>รูปที่ 2-26 การทำความสะอาดรางระบายน้ำ</p>
<ul style="list-style-type: none"> - ทำการพัฒนาบริเวณสถานีเพื่อการเก็บกักน้ำที่ถูกรวบรวมและเหมาะสมกับลักษณะภูมิประเทศ 	<p>- โครงการจัดให้มีถังเก็บน้ำประปาแต่ละสถานี เพื่อกักเก็บน้ำประปาไว้ใช้แต่ละสถานีให้เพียงพอต่อความต้องการและปริมาณผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการ</p>	-	<p>ภาคผนวก ข-19 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำประปา ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566</p> <p>รูปที่ 2-27 ตัวอย่างถังเก็บน้ำประปา</p>

**ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
<p>(3) การใช้ที่ดิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ระยะดำเนินการการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทางโครงการและบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีแต่ละแห่งควรพิจารณาจัดระเบียบการใช้ที่ดินให้เหมาะสม - การใช้ที่ดินตามแนวเส้นทางโครงการนั้นควรเป็นไปตามกรอบข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 414 พ.ศ. 2542 และข้อบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคารที่เกี่ยวข้อง - การใช้ที่ดินโดยรอบสถานีรถไฟในรัศมี 500 เมตร ต้องคำนึงถึงปัจจัยในการออกแบบผังพื้นที่เฉพาะ (ออกแบบชุมชน) ของแต่ละสถานี เช่น ความหนาแน่น FAR Land Mark และสุนทรียภาพของกลุ่มอาคาร เป็นต้น 	<p>- ปัจจุบันกรอบข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 414 พ.ศ. 2542 สิ้นสุดการใช้แล้ว ดังนั้น โครงการจึงดำเนินการใช้ประโยชน์ที่ดินตาม "กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2563" ซึ่งเป็นฉบับปัจจุบัน รวมถึงข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครเรื่องควบคุมการก่อสร้างอาคาร พ.ศ. 2522 ได้ถูกยกเลิก ดังนั้นโครงการจึงปฏิบัติตามกรอบข้อกำหนดข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครเรื่องควบคุมอาคาร พ.ศ. 2544 ซึ่งเป็นฉบับปัจจุบัน โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ลงวันที่ 3 สิงหาคม 2544 ซึ่งปัจจุบันอยู่ในการกำกับดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย</p>	-	<p>ภาคผนวก ข-20 กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2563</p> <p>ภาคผนวก ข-21 ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง ควบคุมอาคาร พ.ศ. 2544</p>

**ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (1) การโยกย้าย การเวนคืนและการชดเชยทรัพย์สิน - จัดตั้งคณะกรรมการดำเนินการติดตามตรวจสอบการบุกรุก - สร้างทางรถไฟสีเขียวเพื่อแสดงแนวเขตทางรถไฟและป้องกันการบุกรุก	- ฝ่ายช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดทำคู่มือการดำเนินการกับผู้บุกรุกที่ดินรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งผ่านการพิจารณาและเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยในคราวประชุมการรถไฟแห่งประเทศไทย ครั้งที่ 12/2553 เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ. 2553 แบ่งออกเป็นหมวดที่ 1 วิเคราะห์ศัพท์และหมวดที่ 2 ขั้นตอนการปฏิบัติงาน ประกอบด้วย ส่วนที่ 1 การป้องกันการบุกรุกหรือลูก้าที่ดินการรถไฟ และส่วนที่ 2 เมื่อมีการบุกรุกหรือลูก้าที่ดินการรถไฟ โดยให้พนักงานผู้มีหน้าที่ต้องหมั่นตรวจสอบ และรายงานสภาพที่ดินรถไฟในเขตพื้นที่รับผิดชอบไปยังผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นจนถึงผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ภายในวันที่ 5 ของเดือนถัดไปทุกเดือน กรณีพบว่ามีบุกรุกจะดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ ซึ่งจากการตรวจสอบในพื้นที่โครงการพบว่าสถานีมีกักขังมีการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทางของโครงการบริเวณใกล้สถานีทำเป็นที่อยู่อาศัย ร้านค้าขายอาหาร ที่จอดรถยนต์ รถจักรยานยนต์ เป็นต้น สำหรับสถานีอื่นๆ เช่น สถานีบ้านทับช้าง พบว่ามีการทำรั้วกันขอบเขตพื้นที่ของโครงการอย่างชัดเจน จึงไม่มีการลูก้าเข้ามาใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทางโครงการ - การพิจารณาแต่งตั้งจัดตั้งคณะกรรมการดำเนินการติดตามตรวจสอบการบุกรุกเป็นอำนาจหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งบริษัทเอเชีย เอรา วัน จำกัด จะเสนอการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อพิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการฯ ในวาระถัดไป	-	ภาคผนวก ข-5 คู่มือการดำเนินการรักษาและป้องกันการบุกรุกพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย รูปที่ 2-9 ตัวอย่างการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทางโครงการ

**ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
(2) ประวัติศาสตร์และโบราณคดี - มีสถานที่สำคัญ จำนวน 4 แห่ง คือพิพิธภัณฑวังสวนผักกาด คริสตจักรกรุงเทพ วัดนักบุญยอห์น ปอลโก และ วัดอุทัยธาราม โดยดำเนินการ ดังนี้ ประสานงานให้ผู้ดูแลสถานที่ดังกล่าวทราบ กรณีที่คาดว่าจะก่อให้เกิดความเสียหายต้องระงับการก่อสร้างและแจ้งให้ผู้เชี่ยวชาญเข้าไปตรวจสอบ	- ปัจจุบันโครงการยังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างหรือการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการที่ส่งผลกระทบต่อสถานที่สำคัญ ทั้ง 4 แห่ง อย่างไรก็ตามหากมีการเปลี่ยนแปลงการดำเนินการใดๆ โครงการจะดำเนินการประสานงานและแจ้งข้อมูลที่เกี่ยวข้องให้ผู้ดูแลสถานที่ทราบ	-	-
- ติดตามตรวจสอบระดับความสั่นสะเทือนอย่างสม่ำเสมอ	- โครงการได้ติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ปีละ 1 ครั้ง จำนวน 6 สถานี ได้แก่ บริเวณหลังโรงพยาบาลเดชา บริเวณมหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต บริเวณชุมชนหลังวัดลานบุญ บริเวณวัดอุทัยธาราม บริเวณโรงพยาบาลรถไฟ และบริเวณชุมชนโรงซ่อมบำรุง รฟฟท. โดยครั้งล่าสุดทำการตรวจวัดระหว่างวันที่ 6-9 มิถุนายน 2565 พบว่า ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่ไม่ส่งผลกระทบต่ออาคาร สำหรับปี พ.ศ. 2566 มีแผนดำเนินการติดตามตรวจสอบในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2566 ทั้งนี้ ในอนาคตหากพบว่า ผลการติดตามตรวจสอบระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในเกณฑ์ที่อาจเกิดผลกระทบต่อโบราณสถานฯ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะแจ้งให้กรมศิลปากรทราบและจะรีบแก้ไขปัญหาความสั่นสะเทือนให้หมดไป	-	-
(3) ทัศนียภาพ - มีการจัดภูมิทัศน์บริเวณตัวสถานีและโครงสร้างต่างๆ เพื่อลดการขัดแย้งทางด้านทัศนียภาพ	- เนื่องจากแนวเส้นทางรถไฟฟ้าของโครงการเป็นแบบยกระดับตลอดเส้นทางยกเว้นสถานีสุวรรณภูมิที่อยู่ใต้อาคารสนามบิน การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงจัดให้มีการปลูกต้นไม้และพืชคลุมดินบริเวณสถานีหลักมักกะสันเพื่อให้มีภูมิทัศน์ที่สวยงามและลดการขัดแย้งทางด้านทัศนียภาพ	-	รูปที่ 2-8 ภูมิทัศน์และพืชคลุมดินบริเวณสถานีมักกะสัน

**ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
- มีการเพิ่มแสงสว่างบริเวณที่มีปริมาณแสงสว่างไม่เพียงพอ เช่น บริเวณที่โครงสร้างพาดตัดกับทางยกระดับ	- โครงการจัดให้มีหลอดไฟบริเวณตัวโครงสร้าง สถานีรวมทั้งบริเวณโครงสร้างพาดตัดกับทางยกระดับตลอดแนวเส้นทาง เพื่อให้ความเข้มของแสงสว่างเพียงพอต่อการทำกิจกรรมบนสถานีและการสัญจรของผู้โดยสาร	-	รูปที่ 2-28 หลอดไฟส่องสว่างบริเวณสถานีและทางเดิน
- การให้บริการประชาสัมพันธ์สินค้าหรือสื่อต่างๆ บนตัวสถานี ควรพิจารณารูปแบบของป้ายสื่อทั้งในด้านรูปร่าง สี ขนาดที่ไม่ขัดแย้งหรือเป็นจุดเด่นมากเกินไป กับลักษณะโครงสร้างโดยรวมของสถานี	- ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการทำข้อตกลงร่วมกันเกี่ยวกับการจัดสรรดูแลพื้นที่โครงการระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยกับบริษัทเอเชีย เอรา วัน จำกัด ซึ่งเดิมการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ได้ทำสัญญาเช่าพื้นที่โฆษณาเลขที่ SRTET/ขพ-001/2555 กับบริษัท โคอะ-อะ-มีเดีย (ประเทศไทย) จำกัด เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม พ.ศ. 2554 เพื่อให้ใช้ประโยชน์พื้นที่โฆษณาบริเวณโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานกรุงเทพฯ โดยมีระยะสัญญาเช่า 10 ปี กำหนดเงื่อนไข แผนผัง และมาตรการควบคุมการตั้งป้ายโฆษณาต่างๆ ไว้ในสัญญาเช่า เช่น สถานีมีกยะสันได้กำหนดให้ชั้นชานชลา Express Line ประกอบด้วย แรพกระจกชานชลา (Platform Mirror Wrap) 10 จุด โฆษณาภายนอกลิฟท์ 2 จุด โฆษณาภายนอกห้องควบคุม (Control Room Ad) 2 แห่ง และโอเวอร์เฮดที่ชานชลา (Overhead Platform) 8 จุด และจอ LCD 4 เครื่อง เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อเป็นการป้องกันผลกระทบทางด้านทัศนียภาพของสถานีต่างๆ ทั้งนี้สัญญาดังกล่าวได้สิ้นสุดลงแล้ว ทั้งนี้ทางบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ได้ทำการต่อสัญญาเช่าพื้นที่โฆษณากับบริษัทโคอะ-อะ-มีเดีย (ประเทศไทย) จำกัด ตามสัญญาเลขที่ 9001620233-9001620534 ซึ่งสัญญาจะสิ้นสุดในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2566 และอยู่ระหว่างขอหนังสือสัญญาเช่าฉบับใหม่จากการรถไฟแห่งประเทศไทย ปัจจุบันโครงการยังไม่มีติดตั้งป้ายโฆษณาใดๆ ในพื้นที่โครงการเพิ่มเติม	-	ภาคผนวก ข-3 สัญญาเช่าพื้นที่ติดตั้งป้ายโฆษณา ภาคผนวก ข-4 หนังสือแจ้งขอสัญญาเช่าพื้นที่ติดตั้งป้ายโฆษณา

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
- หลีกเลี่ยงการปรับปรุงตกแต่งที่จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่โครงสร้าง กรณีที่โครงสร้างโครงการผ่านใกล้อาคารสูงจะต้องมีโครงสร้างก้ำบังเพื่อป้องกันการเสียเป็นส่วนตัวของอาคารนั้น เช่น อาคารช่วงสถานีพญาไทและสถานีราชปรารภ	- ปัจจุบันโครงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม "โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ" ตามหนังสือเลขที่ ทส 1008/9068 ลงวันที่ 2 กันยายน 2547 เรื่อง มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 โดยยังไม่มีโครงการปรับปรุงตกแต่งที่จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่โครงสร้างกรณีที่โครงสร้างโครงการผ่านใกล้อาคารสูงตามมาตรฐานกำหนด	-	ภาคผนวก ก หนังสือที่ ทส 1008/9068 ลงวันที่ 2 กันยายน 2547 เรื่อง มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ. 2547

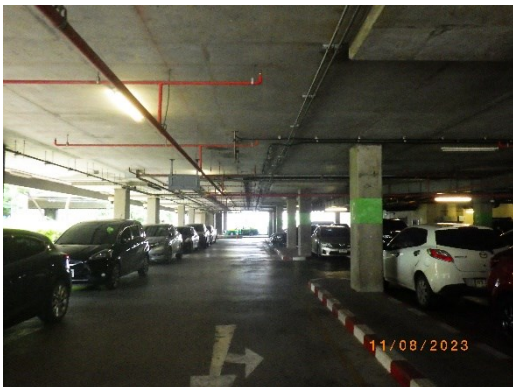


บริเวณสถานีมักกะสัน



บริเวณสถานีพญาไท

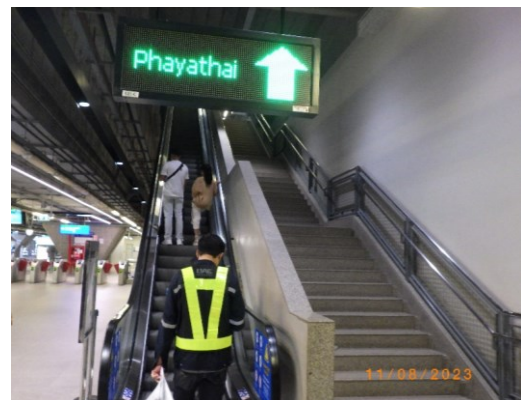
รูปที่ 2-2 การสอดรับกับระบบรางอื่นบริเวณสถานีมักกะสันและสถานีพญาไท



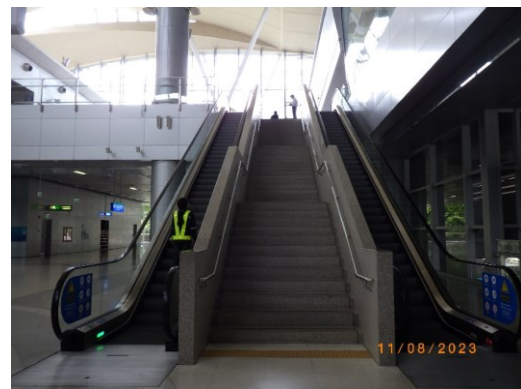
รูปที่ 2-3 สถานที่จอดรถบริเวณสถานีมักกะสัน



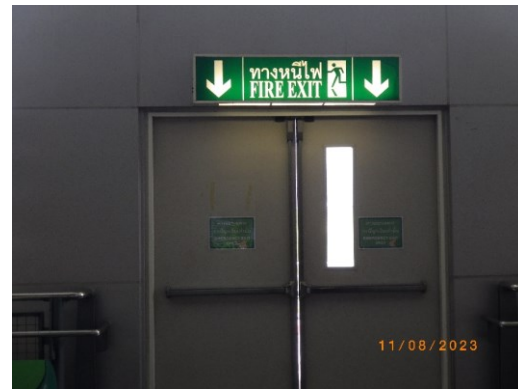
รูปที่ 2-4 ลิฟท์โดยสารบริเวณสถานีมีกกะสัน



รูปที่ 2-5 บันไดเลื่อนบริเวณสถานีมีกกะสัน



รูปที่ 2-6 บันไดบริเวณสถานีมีกกะสัน



รูปที่ 2-7 ทางหนีไฟบริเวณสถานีมีกกะสัน



รูปที่ 2-8 ภูมิทัศน์และพืชคลุมดินบริเวณสถานีมีกกะสัน



รูปที่ 2-9 ตัวอย่างการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทางโครงการ



รูปที่ 2-10 การประชาสัมพันธ์และรับเรื่องราวร้องเรียนบริเวณสถานีบริการ



รูปที่ 2-11 ถังดักไขมันของร้านอาหารบนสถานี



ระบบบำบัดน้ำเสียของสถานีมักกะสัน

รูปที่ 2-12 ระบบบำบัดน้ำเสียหลัก



ระบบบำบัดน้ำเสียบริเวณ MWS (DEPOT)



ระบบบำบัดน้ำเสียบริเวณ IWS (DEPOT)

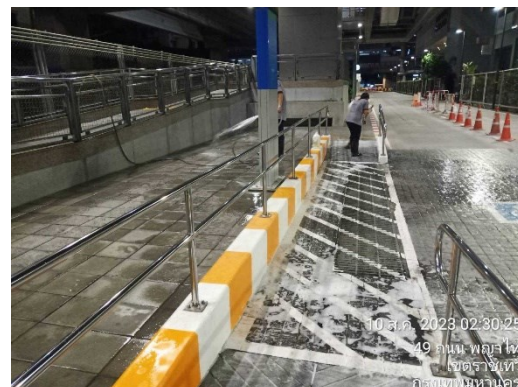
รูปที่ 2-12 (ต่อ) ระบบบำบัดน้ำเสียหลัก



รูปที่ 2-13 แม่บ้านตักไขมันออกจาก Grease Trap



รูปที่ 2-14 ลักษณะถนนบริเวณสถานีมักกะสัน



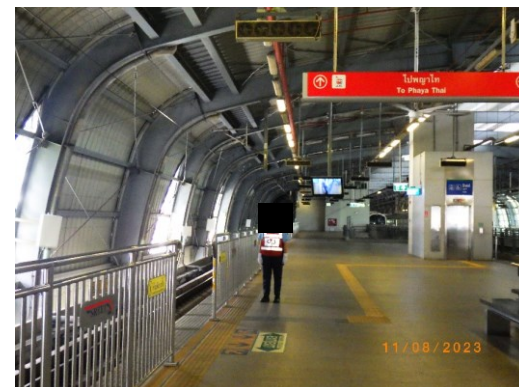
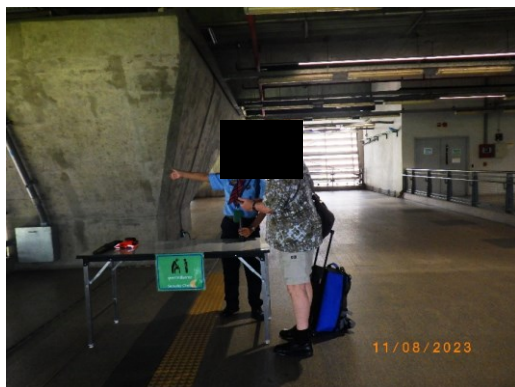
รูปที่ 2-15 การทำความสะอาดถนนบริเวณสถานี



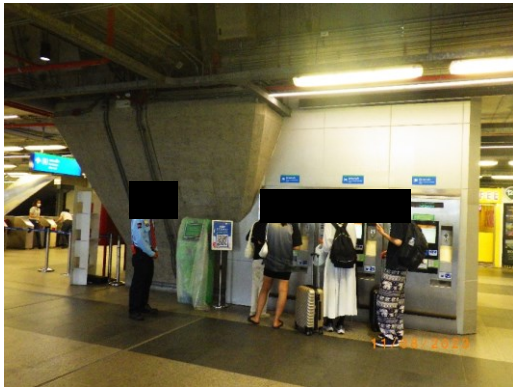
รูปที่ 2-16 ป้ายจำกัดความเร็วบริเวณสถานีมีนกหัสันและสถานีพญาไท



รูปที่ 2-17 การปลูกต้นไม้บริเวณสถานี



รูปที่ 2-18 เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกประจำสถานี



รูปที่ 2-18 (ต่อ) เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกประจำสถานี



รูปที่ 2-19 ต้นไม้ที่เจริญเติบโตตามธรรมชาติ



รูปที่ 2-20 ป้ายและเครื่องหมายจราจรบริเวณสถานีมักกะสัน และสถานีพญาไท



รูปที่ 2-20 (ต่อ) ป้ายและเครื่องหมายจราจรบริเวณสถานีมีกะสัน และสถานีพญาไท



รูปที่ 2-21 ช่องจราจรเข้าและขาออกพื้นที่จอดรถ



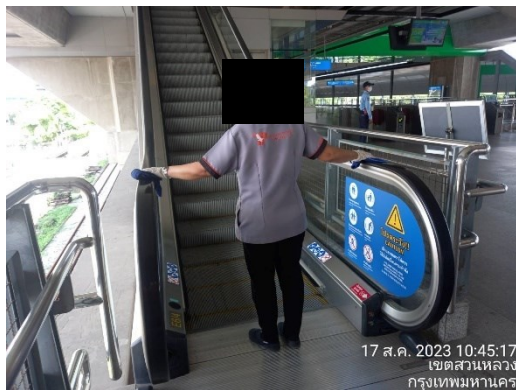
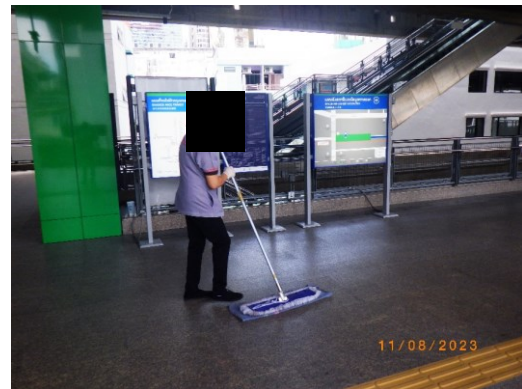
รูปที่ 2-22 ท่อระบายน้ำบริเวณสถานี



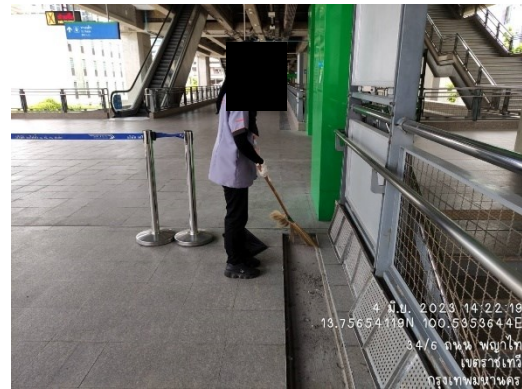
รูปที่ 2-23 ทางระบายน้ำฝนบริเวณสถานี



รูปที่ 2-24 ทางระบายน้ำสาธารณะบริเวณสถานี



รูปที่ 2-25 แม่บ้านทำความสะอาดประจำสถานี



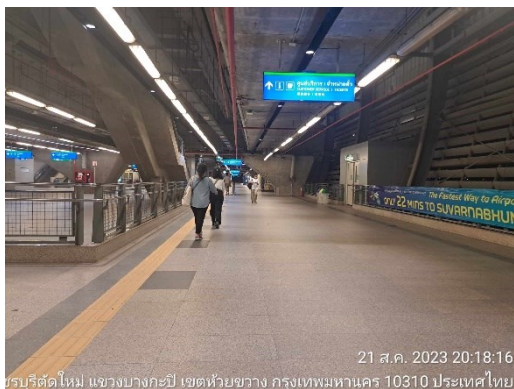
รูปที่ 2-26 การทำความสะอาดรางระบายน้ำ



รูปที่ 2-27 ตัวอย่างถังเก็บน้ำประปา



ช่วงเวลากลางวัน



ช่วงเวลากลางคืน

รูปที่ 2-28 หลอดไฟส่องสว่างบริเวณสถานีและทางเดิน