

บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและ
แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.1 วิธีการติดตามตรวจสอบ

บริษัท ยูนิटेค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามหนังสือที่ ทส 1008/9068 ลงวันที่ 2 กันยายน พ.ศ. 2547 เรื่อง มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 ซึ่งมีมติเห็นชอบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมแห่งชาติโครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม โดยกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการดังภาคผนวก ก และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่โครงการต้องยึดถือปฏิบัติ รวมทั้งสิ้น 4 ด้านประกอบด้วย

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 (ดังแสดงในภาคผนวก ข-1) ซึ่งทางบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด มอบหมายให้ บริษัท ยูนิटेค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นบริษัทที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ของโครงการระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2566 ดังรูปที่ 2-1

2.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูนิटेค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ระยะดำเนินการ) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 โดยมีรายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ แสดงดังตารางที่ 2-1 ถึงตารางที่ 2-2 รูปที่ 2-2 ถึงรูปที่ 2-30 และภาคผนวก ก ถึงภาคผนวก ข-20



รูปที่ 2-1 การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย
ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566

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

มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	ปัญหา/อุปสรรคและแนว ทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
<p>1. เงื่อนไขที่กำหนดเกี่ยวกับการดำเนินงานของโครงการต้องมีความเหมาะสมและเอื้อให้การเชื่อมกับโครงการอื่นสามารถดำเนินการได้อย่างสอดคล้องกลมกลืนกัน</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)
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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)
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	ปัญหา/ อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
2. มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม 2.1 การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องดำเนินการตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม "โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ" ที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติเห็นชอบต่อรายงานและนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้าง ผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ	- การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม "โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ" ตามหนังสือที่ ทส 1008/9068 ลงวันที่ 2 กันยายน พ.ศ. 2547 เรื่อง มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 โดยในขั้นตอนการก่อสร้าง การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลงนามทำสัญญาจ้างก่อสร้างตามสัญญาเลขที่ รพท.ทก.1/กส./1/2548 ลงวันที่ 20 มกราคม พ.ศ. 2548 ว่าจ้างกลุ่มกิจการร่วมค้า Consortium ซึ่งประกอบด้วย บริษัท 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) และว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาและควบคุมงานก่อสร้างตามสัญญาเลขที่ รพท.ทก.1/ทปษ/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 Deutsche Eisenbahn-Consulting Gmbh บริษัท วิสิตี เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ดีไซน์ คอนเซป จำกัด เพื่อบริหารจัดการการก่อสร้างโครงการฯ ให้เป็นไปตามมาตรการกำหนด	-	ภาคผนวก ก หนังสือที่ ทส 1008/9068 ลงวันที่ 2 กันยายน 2547 เรื่อง มติการประชุมคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ. 2547

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

มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
2.2 การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้าง ออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบฯ ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงาน การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม "โครงการระบบขนส่ง ทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ"	<p>- ในขั้นตอนการก่อสร้าง การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลงนามทำสัญญาจ้างก่อสร้าง ตามสัญญาเลขที่ รพท.ทก.1/กส./1/2548 ลงวันที่ 20 มกราคม พ.ศ. 2548 ว่าจ้าง กลุ่มกิจการร่วมค้า 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 เอเชีย เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ไทยเอนจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท แปซิฟิค คอนซัลแตนท์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด บริษัท โซติจินดา มูเซล คอนซัลแตนท์ จำกัด DE-Consult Deutsche Eisenbahn- Consulting Gmbh บริษัท วิสิทธิ์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ดีไซน์ คอนเซป จำกัด เพื่อควบคุมการดำเนินงานให้เป็นไปตามมาตรการกำหนด</p> <p>- ปัจจุบันโครงการอยู่ในระยะดำเนินการ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มอบหมาย บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด เป็นผู้ให้บริการโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อม ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Airport Rail Link) รวมทั้งการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม "โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ" ตามหนังสือที่ ทส 1008/9068 ลงวันที่ 2 กันยายน พ.ศ. 2547 เรื่อง มติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547</p>	-	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)
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566**

มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	ปัญหา/ อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
2.3 การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องมีมาตรการควบคุมการตั้งป้าย โฆษณาต่างๆ เพื่อป้องกันผลกระทบทางด้านทัศนียภาพ	- ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการทำข้อตกลงร่วมกันเกี่ยวกับการจัดสรรดูแลพื้นที่ โครงการระหว่างทางรถไฟแห่งประเทศไทยกับบริษัท เอเซีย เอรา วัน จำกัด ซึ่งเดิมการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ได้ทำสัญญา เช่าพื้นที่โฆษณา เลขที่ SRTET/ชพ 001/2555 กับบริษัท โคอะ-อะ-มีเดีย (ประเทศไทย) จำกัด เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2554 เพื่อให้ใช้ประโยชน์พื้นที่โฆษณา บริเวณโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานี รับส่งผู้โดยสารอากาศยานกรุงเทพฯ โดยมีระยะสัญญาเช่า 10 ปี กำหนดเงื่อนไข แผนผังและมาตรการควบคุมการตั้งป้ายโฆษณาต่างๆ ไว้ในสัญญาเช่า เช่น สถานี มักกะสันได้กำหนดให้ชั้นชานชาลา Express Line ประกอบด้วย แรพกระจก ชานชาลา (platform Mirror Wrap) 10 จุด โฆษณายานนอกลิฟท์ 2 จุด โฆษณา ภายนอกห้องควบคุม (Control Room Ad) 2 แห่ง และโอเวอร์เฮดที่ชานชาลา (Overhead Platform) 8 จุด และจอ LCD 4 เครื่อง เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อเป็นการ ป้องกันผลกระทบทางด้านทัศนียภาพของสถานีต่างๆ ทั้งนี้สัญญาดังกล่าวได้สิ้นสุด ลงแล้ว ทั้งนี้ทางบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ได้ทำการต่อสัญญาเช่าพื้นที่โฆษณา กับบริษัทโคอะ-อะ-มีเดีย (ประเทศไทย) จำกัด ตามสัญญาเลขที่ 9001620233- 9001620534 ซึ่งสัญญาจะสิ้นสุดในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2566 ปัจจุบันโครงการ ยังไม่มีติดตั้งป้ายโฆษณาใดๆ ในพื้นที่โครงการเพิ่มเติม	-	ภาคผนวก ข-3 สัญญาเช่าพื้นที่ ติดตั้งป้ายโฆษณา

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 และพืชคลุมดินบริเวณสถานีมีกาะสันเพื่อให้ภูมิทัศน์สีเขียวและสวยงาม- 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 กรณีพบว่าการบุกรุกจะดำเนินการตาม ขั้นตอนที่กำหนดไว้ ซึ่งจากการตรวจสอบในพื้นที่โครงการ พบว่าสถานีมีกาะสันมีการ ใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทางของโครงการบริเวณใกล้สถานีทำเป็นที่อยู่อาศัย ร้านค้าขายอาหาร ที่จอดรถยนต์ รถจักรยานยนต์ เป็นต้น สำหรับสถานีอื่นๆ เช่น สถานีบ้านทับช้าง พบว่ามีการทำรั้วกันขอบเขตพื้นที่ของโครงการอย่างชัดเจน จึงไม่มี การลูก้าเข้ามาใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทางโครงการ	-	<p>ภาคผนวก ข-4 คู่มือการ ดำเนินการรักษาและป้องกันการ บุกรุกพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย</p> <p>รูปที่ 2-8 ภูมิทัศน์และพืชคลุม ดินบริเวณสถานีมีกาะสัน</p> <p>รูปที่ 2-9 ตัวอย่างการใช้ ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทาง โครงการ</p>

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

มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	ปัญหา/ อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม 3.1 การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม "โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ" ตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และต้องแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับโดยมีเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นประธาน ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ ผู้แทนกรุงเทพมหานคร ผู้แทนสำนักงานเขตที่เกี่ยวข้องผู้แทนองค์กรพัฒนาเอกชน และผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น เพื่อกำกับและดูแลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานดังกล่าว พร้อมทั้งแจ้งผลการติดตามตรวจสอบให้กระทรวงคมนาคมทราบ และหากพบว่า มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่รุนแรงให้แจ้งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติทราบด้วย	- การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด มอบหมายให้บริษัท ยูไนเต็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นบริษัทที่ปรึกษาดูแลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมมา ของโครงการระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 เพื่อเสนอหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง - ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการทำความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดสรรดูแลพื้นที่โครงการระหว่างรถไฟแห่งประเทศไทยกับบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด ทำให้การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม อยู่ระหว่างดำเนินการ ซึ่งเดิมบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด มีการแจ้งหนังสือขออนุมัติลงนามเลขที่ SRTET/SQD/0059/2563 ลงวันที่ 24 เมษายน 2563 เรื่อง ขออนุมัติลงนามหนังสือเสนอการรถไฟแห่งประเทศไทยให้ดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม "โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ" ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาแต่งตั้ง ทั้งนี้บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด จัดให้มี Quality Organization Environment เพื่อกำกับดูแลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมมา ของโครงการ	- ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการพิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ	ภาคผนวก ข-5 หนังสือแจ้งการรถไฟแห่งประเทศไทย พิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ภาคผนวก ข-6 แผนผังคณะกรรมการกำกับเพื่อดูแลติดตามตรวจสอบ (Quality Organization Environment)

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

มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติการประชุม คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547	ปัญหา/ อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3.2 การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องแจ้งผลการปฏิบัติตาม มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงาน และจัดทำสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวในรอบปี ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ	- การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยบริษัท เอเซีย เอรา วัน จำกัด ได้มอบหมายให้ บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้จัดทำ รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผู้อำนวยการ เขตห้วยขวาง และการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยครั้งล่าสุดนำเสนอรายงานผลการ ปฏิบัติตามมาตรการฯ ฉบับเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566 เมื่อวันที่ 4 กันยายน พ.ศ. 2566 เรียบร้อยแล้ว	-	ภาคผนวก ข-7 สำเนาจดหมาย นำส่งรายงานผลการปฏิบัติตาม มาตรการฯ ฉบับเดือนมกราคม- มิถุนายน พ.ศ. 2566
3.3 การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องตรวจวัดความสั่นสะเทือน บริเวณโบราณสถานและสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ ตามหลักวิชาการที่ถูกต้อง หากพบว่าระดับความสั่นสะเทือน อยู่ในเกณฑ์ที่อาจเกิดผลกระทบต่อโบราณสถานฯ ต้อง แจ้งให้กรมศิลปากรทราบและต้องรีบแก้ไขปัญหาความ สั่นสะเทือนให้หมดไปโดยเร็ว	- โครงการได้ติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ปีละ 1 ครั้ง จำนวน 6 สถานี ได้แก่ บริเวณสถานีพญาไท (หลังโรงพยาบาลเดชาเดิม) บริเวณมหาวิทยาลัยเกษม บัณฑิต บริเวณชุมชนหลังวัดลานบุญ บริเวณวัดอุทัยธาราม บริเวณโรงพยาบาล บุรฉัตรไชยากร (รพ.รถไฟเดิม) และบริเวณชุมชนโรงซ่อมบำรุง รฟฟท. โดยครั้ง ล่าสุดทำการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 31 สิงหาคม-3 กันยายน พ.ศ. 2566 พบว่า ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่ไม่ส่งผลกระทบต่อ อาคาร ทั้งนี้ ในอนาคตหากพบว่า ผลการติดตามตรวจสอบระดับความสั่นสะเทือน อยู่ในเกณฑ์ที่อาจเกิดผลกระทบต่อโบราณสถานฯ การรถไฟแห่งประเทศไทย จะแจ้งให้กรมศิลปากรทราบและจะรีบแก้ไขปัญหาความสั่นสะเทือนให้หมดไป	-	-

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 โดยยังไม่มีมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ทั้งนี้หากโครงการมีความประสงค์ที่จะเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการและมาตรการฯ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง	-	ภาคผนวก ก หนังสือที่ ทส 1008/9068 ลงวันที่ 2 กันยายน 2547 เรื่อง มติการประชุมคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ. 2547
5. ในขั้นก่อสร้างและดำเนินการโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมีข้อร้องเรียนให้การรถไฟแห่งประเทศไทย และ/หรือผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้างผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วนและแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อจะได้ร่วมพิจารณาหาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป	- ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการทำข้อตกลงร่วมกันเกี่ยวกับการจัดสรรดูแลพื้นที่โครงการระหว่างทางรถไฟแห่งประเทศไทยกับบริษัท เอเชีย 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, X (ชื่อเดิม Twitter) : Airports Rail_Link และ Website : www.srtet.co.th ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 ไม่พบข้อร้องเรียนด้านสิ่งแวดล้อมตามที่มาตรการกำหนด	-	ภาคผนวก ข-8 ขั้นตอนการรับเรื่องร้องเรียน/ข้อเสนอแนะ/ชมเชย บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด รูปที่ 2-10 การประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียนบริเวณสถานีบริการ

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2547 โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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"> - การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ออกแบบโครงสร้างบริเวณสถานีรถไฟฟ้าธรรมดาสถานีพญาไทให้สอดคล้องกับรถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา สาย 1 (BTS) ที่สถานีพญาไทและสถานีรถไฟฟ้าพญาไท สำหรับสถานีรถไฟฟ้าส่วนมักกะสันได้สอดคล้องกับรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (MRT) สถานีเพชรบุรี และสถานีรถไฟมักกะสัน ซึ่งเป็นการสอดคล้องกับระบบรางอื่นทั้งระดับดินและต่ำกว่าพื้นดินตามมาตรการกำหนด - ในอนาคตหากโครงการมีแผนจะก่อสร้างสถานีจิตรลดาเพิ่มเติมต่อจากสถานีพญาไท โครงการจะออกแบบสถานีให้สอดคล้องกับระบบรางอื่นทั้งระดับดินและต่ำกว่าพื้นดิน เพื่อให้การออกแบบทางวิ่งมีระดับของโครงสร้างที่สามารถเดินรถเชื่อมกับสถานีจิตรลดาได้โดยไม่ให้มีผลกระทบต่อทัศนียภาพของเมืองที่มีเอกลักษณ์และไม่ให้คุณค่าของชุมชนเมืองในบริเวณที่ควรอนุรักษ์ด้อยค่าลง 	-	<p>ภาคผนวก ข-2 แบบโครงสร้างการก่อสร้างรถไฟฟ้า โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของการรถไฟแห่งประเทศไทย</p> <p>รูปที่ 2-2 การสอดคล้องกับระบบรางอื่นบริเวณสถานีมักกะสันและสถานีพญาไท</p>

ตารางที่ 2-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (1) สภาพภูมิประเทศและทรัพยากรดิน - ดูแลและรักษาพืชคลุมดินบริเวณพื้นที่โครงการให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ	- เนื่องจากแนวเส้นทางรถไฟฟ้าของโครงการเป็นแบบยกระดับตลอดเส้นทาง ยกเว้นสถานีสุวรรณภูมิที่อยู่ใต้อาคารสนามบิน การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงจัดให้มีการปลูกต้นไม้และพืชคลุมดินบริเวณสถานีมีกักสะกั้นเพื่อให้มีภูมิทัศน์สวยงาม รวมทั้งดูแลและรักษาพืชคลุมดินบริเวณพื้นที่โครงการให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ	-	รูปที่ 2-8 ภูมิทัศน์และพืชคลุมดินบริเวณสถานีมีกักสะกั้น รูปที่ 2-9 ตัวอย่างการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทางโครงการ
(2) อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน - ติดตั้งบ่อดักน้ำมันและไขมันสำหรับการบำบัดน้ำเสียเบื้องต้น	- โครงการกำหนดให้ร้านค้า/ร้านอาหารในสถานีต่างๆ ที่มีน้ำทิ้งที่มีน้ำมันและไขมันเป็นองค์ประกอบ ต้องมีการติดตั้งถังดักไขมันประจำแต่ละร้านก่อนจะส่งน้ำเสียไปบำบัดยังระบบบำบัดน้ำเสียของแต่ละสถานี	-	ภาคผนวก ข-9 รายละเอียดของระบบบำบัดน้ำเสียแต่ละสถานี ภาคผนวก ข-14 Checklist การดักไขมันออกจากถัง Grease Trap รูปที่ 2-11 ถังดักไขมันของร้านอาหารบนสถานี

**ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
- จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียทุกสถานีหลัก	- โครงการจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียหลักที่บริเวณสถานีมีกกะสัน 1 จุด และบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงคลองตัน 2 จุด ได้แก่ MWS (DEPOT) และ IWS (DEPOT) ซึ่งโครงการเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบ โดยบริเวณสถานีมีกกะสันได้จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียอยู่ใต้ดินใกล้กับบริเวณที่จอดรถยนต์ ประกอบด้วย บ่อตกตะกอน จำนวน 2 บ่อ และบ่อเติมอากาศ จำนวน 3 ชุด เชื่อมต่อกัน เติมน้ำทุก 30 นาที ทั้งนี้มีการเก็บตัวอย่างน้ำทิ้งที่สถานีมีกกะสัน, MWS (DEPOT) และ IWS (DEPOT) และส่งวิเคราะห์คุณภาพน้ำที่บริษัท เทสท์ เทค จำกัด ทุกเดือนก่อนปล่อยน้ำที่ผ่านการบำบัดแล้วลงสู่ทางระบายน้ำของ กทม. ต่อไป โดยพบว่าผลการติดตามตรวจสอบระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน กำหนดซึ่งในเดือนที่ผลการติดตามตรวจสอบไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน โครงการมีแผนการตรวจสอบและแนวทางการแก้ไขของระบบแล้ว สำหรับสถานีอื่นๆ ได้จัดให้มีถัง Septic Tank คอยรองรับและบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยทิ้ง	-	ภาคผนวก ข-10 รายละเอียดระบบบำบัดน้ำเสียหลัก ภาคผนวก ข-11 แผนการติดตามตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียประจำปี พ.ศ. 2566 ภาคผนวก ข-12 รายงานผลการติดตามตรวจสอบการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียทุกสถานีหลัก ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 ภาคผนวก ข-13 Action Plan กรณีผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสียไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน รูปที่ 2-12 ระบบบำบัดน้ำเสียหลัก

**ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
<ul style="list-style-type: none"> - มีการจัดการและควบคุมระบบบำบัดน้ำเสียที่มีประสิทธิภาพ - มีการตรวจและทดสอบระบบบำบัดน้ำเสีย 	<ul style="list-style-type: none"> - โครงการได้ว่าจ้างบริษัท ไวร์เออ แอนด์ ไวร์เลส จำกัด (W&W) เป็นผู้รับผิดชอบติดตามตรวจสอบและควบคุมระบบบำบัดน้ำเสีย รวมทั้งตรวจสอบอุปกรณ์ที่ใช้ในระบบบำบัดน้ำเสีย อาทิ การบำรุงรักษาเชิงป้องกันสุขาภิบาลอุปกรณ์ Submersible Pump, Dain Pump, Aerator Pump, Return Pump, Air Bower และ Waste water treatment ที่สถานีพญาไทถึงสถานีสุวรรณภูมิ การตรวจสอบ Submerible Pump ประจำวันที่ศูนย์ซ่อมบำรุงคลองตัน (DPK) และสถานีมักกะสัน (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 - โครงการเก็บตัวอย่างน้ำทิ้งที่ สถานีมักกะสัน, MWS (DEPOT) และ IWS (DEPOT) และส่งวิเคราะห์คุณภาพน้ำที่บริษัท เทสท์ เทค จำกัด ทุกเดือนก่อนปล่อยน้ำที่ผ่านการบำบัดแล้วลงสู่ทางระบายน้ำของ กทม. ต่อไป โดยพบว่าผลการติดตามตรวจสอบระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดซึ่งในเดือนที่ผลการติดตามตรวจสอบไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานโครงการมีแผนการตรวจสอบและแนวทางการแก้ไขของระบบแล้ว สำหรับสถานีอื่นๆ ได้จัดให้มีถัง Septic Tank คอยรองรับและบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยทิ้ง 	-	<p>ภาคผนวก ข-10 รายละเอียดระบบบำบัดน้ำเสียหลัก</p> <p>ภาคผนวก ข-11 แผนการติดตามตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียประจำปี พ.ศ. 2566</p> <p>ภาคผนวก ข-12 รายงานผลการติดตามตรวจสอบการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียทุกสถานีหลัก ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566</p> <p>ภาคผนวก ข-13 Action Plan กรณีผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสียไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน</p> <p>ภาคผนวก ข-15 การตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบบำบัดน้ำเสีย (Wastewat Treatment)</p> <p>รูปที่ 2-30 การทำความสะอาดระบบบำบัดน้ำเสีย</p>

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
(3) คุณภาพอากาศ - ควรมีการบำรุงรักษาและทำความสะอาดถนนบริเวณสถานีอย่างสม่ำเสมอ	- โครงการจัดให้มีพนักงานทำความสะอาดคอยตรวจสอบและทำความสะอาดถนนบริเวณสถานีให้สามารถใช้งานได้ตลอดเวลา ซึ่งจากการติดตามตรวจสอบในพื้นที่โครงการบริเวณสถานีมักกะสันพบว่าถนนโดยรอบสถานีมีความสะอาดและสามารถใช้งานได้	-	ภาคผนวก ข-17 ตัวอย่างบันทึก/ Checklist การทำความสะอาดถนนบริเวณสถานี ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 รูปที่ 2-14 ลักษณะถนนบริเวณสถานี มักกะสัน รูปที่ 2-28 การทำความสะอาดถนนบริเวณโดยรอบสถานี
(4) เสียง - จำกัดความเร็วของยานพาหนะบริเวณสถานีไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	- โครงการจำกัดความเร็วของยานพาหนะที่เข้า-ออกจากโครงการไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในส่วนสถานีที่ติดกับชุมชนที่อยู่อาศัย เช่น สถานีมักกะสัน สำหรับสถานีพญาไท มีการติดป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง ทั้งนี้เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงและป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดจากการคมนาคมขนส่งภายในพื้นที่โครงการ	-	รูปที่ 2-15 ป้ายจำกัดความเร็วบริเวณสถานีมักกะสันและสถานีพญาไท
- ติดตั้งแนวกำแพงกันเสียงในบริเวณพื้นที่ที่ค่อนข้างจะมีความเสี่ยงต่อการได้รับผลกระทบและตรวจวัดระดับเสียงในระยะดำเนินการสูงกว่า 70.0 เดซิเบล (เอ) ได้แก่ โรงพยาบาลเดชา พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ วังสวนผักกาด วัดอุทัยธาราม โรงพยาบาลพญาไท มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต	- โครงการได้ติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป จำนวน 6 สถานี ได้แก่ บริเวณสถานีพญาไท (หลังโรงพยาบาลเดชาเดิม) บริเวณมหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต บริเวณชุมชนหลังวัดลานบุญ บริเวณวัดอุทัยธาราม บริเวณโรงพยาบาลบุรณศิริไชยากร (รพ. รถไฟเดิม) บริเวณชุมชนโรงซ่อมบำรุง รฟท. โดยครั้งล่าสุดทำการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 31 สิงหาคม-3 กันยายน พ.ศ. 2566 และระหว่างวันที่ 28 พฤศจิกายน-1 ธันวาคม พ.ศ. 2566 โดยพบว่า ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไปมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด	-	-

**ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
- ปลุกต้นไม้บริเวณสถานี	- เนื่องจากแนวเส้นทางรถไฟของโครงการเป็นแบบยกระดับตลอดเส้นทาง ยกเว้นสถานีสุวรรณภูมิที่อยู่ใต้อาคารสนามบิน การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงจัดให้มีการปลุกต้นไม้และพืชคลุมดินบริเวณสถานีหลักมักกะสันเพื่อให้มีภูมิทัศน์ที่สวยงามสำหรับสถานีย่อยอื่นๆ โครงการได้จัดให้มีกระถางต้นไม้ประดับตามความเหมาะสม ซึ่งมีปริมาณไม่มาก เพื่อป้องกันเหตุการณ์ที่อาจจะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร และเพื่อป้องกันไม่ให้มีต้นไม้ล้มหรือโค่นมาทับสถานีรถไฟฯ ซึ่งจะส่งผลต่อการเดินขบวนรถไฟฯ	-	รูปที่ 2-8 ภูมิทัศน์และพืชคลุมดินบริเวณสถานีมักกะสัน รูปที่ 2-16 การปลุกต้นไม้บริเวณสถานีมักกะสัน
- จัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกในชั่วโมงเร่งด่วน	- โครงการจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำแต่ละสถานีตามความเหมาะสมตลอด 24 ชั่วโมง โดยแบ่งออกเป็น 2 กะ (08:00-20:00 น. และ 20:00-08:00 น.) เพื่อคอยอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารที่มาใช้บริการ ในกรณีที่ผู้ใช้บริการหนาแน่น จะมีการแบ่งผู้ให้บริการเป็นกลุ่มๆ เพื่อจำกัดปริมาณผู้ใช้บริการบนสถานีเพื่อความปลอดภัย และมีเจ้าหน้าที่ให้บริการ (passenger service) คอยอำนวยความสะดวก ให้คำแนะนำการใช้บริการให้กับผู้ใช้บริการ	-	รูปที่ 2-17 เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกประจำสถานี
(5) ความสั่นสะเทือน - เนื่องจากในระยะดำเนินการของโครงการไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง แต่มีเพียง 4 แห่งที่ควรมีมาตรการเฉพาะ คือ พิพิธภัณฑ์วังสวนผักกาด วัดนักบุญยอห์น ปอลโก และวัดอุทัยธาราม โดยมีการติดตามตรวจสอบทุกๆ เดือนในช่วงปีแรกหลังเปิดดำเนินการและติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนอย่างสม่ำเสมอ	- โครงการได้ติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ปีละ 1 ครั้ง จำนวน 6 สถานี ได้แก่ บริเวณสถานีพญาไท (หลังโรงพยาบาลเดชาเดิม) บริเวณมหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต บริเวณชุมชนหลังวัดลานบุญ บริเวณวัดอุทัยธาราม บริเวณโรงพยาบาลบุรฉัตรไชยากร (รพ. รฟ. เดิม) บริเวณชุมชนโรงซ่อมบำรุง รฟฟท. โดยครั้งล่าสุดทำการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 31 สิงหาคม-3 กันยายน พ.ศ. 2566 พบว่า ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่ไม่ส่งผลกระทบต่ออาคาร ทั้งนี้ ในอนาคตหากพบว่า ผลการติดตามตรวจสอบระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในเกณฑ์ที่อาจจะเกิดผลกระทบต่อโบราณสถานฯ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะแจ้งให้กรมศิลปากรทราบและจะรีบแก้ไขปัญหาคความสั่นสะเทือนให้หมดไป	-	-

**ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ (1) ทรัพยากรป่า - เพื่อความสวยงามและก่อให้เกิดทัศนียภาพจึงควรปลูกต้นไม้บริเวณที่ว่างในพื้นที่โครงการและบริเวณที่เป็นที่ตั้งสถานีรถไฟฯ	- เนื่องจากแนวเส้นทางรถไฟฯของโครงการเป็นแบบยกระดับตลอดเส้นทางยกเว้นสถานีสุวรรณภูมิที่อยู่ใต้อาคารสนามบิน การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงจัดให้มีการปลูกต้นไม้และพืชคลุมดินบริเวณสถานีหลักมักกะสันเพื่อให้ภูมิทัศน์สวยงามสำหรับสถานีย่อยอื่นๆ โครงการได้จัดให้มีกระถางต้นไม้ประดับตามความเหมาะสมซึ่งมีปริมาณไม่มาก เพื่อป้องกันเหตุการณ์ที่อาจจะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร และเพื่อป้องกันไม่ให้มีต้นไม้ล้มหรือโค่นมาทับสถานีรถไฟฯ ซึ่งจะส่งผลต่อการเดินขบวนรถไฟฯ	-	รูปที่ 2-8 ภูมิทัศน์และพืชคลุมดินบริเวณสถานีมักกะสัน รูปที่ 2-16 การปลูกต้นไม้บริเวณสถานีมักกะสัน
(2) ทรัพยากรสัตว์ป่า - ปลูกต้นไม้ในบริเวณพื้นที่ว่างเพื่อเป็นที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่า	- สถานีรถไฟฯแต่ละสถานีจะมีต้นไม้ขึ้นเองตามธรรมชาติซึ่งเป็นที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่า เช่น นก เป็นต้น โดยมีความหนาแน่นหรืออุดมสมบูรณ์ตามสภาพแวดล้อมของแต่ละสถานี ซึ่งโครงการมิได้ปลูกเพิ่มเติม เนื่องจากเคยมีเหตุการณ์นกบินมาชนรถไฟฯและผลกระทบต่อการบินขบวนรถไฟฯ	-	รูปที่ 2-18 ต้นไม้ที่เจริญเติบโตตามธรรมชาติบริเวณสถานีมักกะสัน
(3) ระบบนิเวศทางน้ำ - ดำเนินการป้องกันแก้ไขคุณภาพน้ำตามหัวข้อทหวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน	- โครงการจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียหลักที่บริเวณสถานีมักกะสัน 1 จุด และบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงคลองตัน 2 จุด ได้แก่ MWS (DEPOT) และ IWS (DEPOT) ซึ่งโครงการเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบ โดยบริเวณสถานีมักกะสันได้จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียอยู่ใต้ดินใกล้กับบริเวณที่จอดรถยนต์ ประกอบด้วย บ่อตกตะกอน จำนวน 2 บ่อ และบ่อเติมอากาศ จำนวน 3 ชุด เชื่อมต่อกัน เติมอากาศทุก 30 นาที ทั้งนี้มีการเก็บตัวอย่างน้ำทั้งที่ สถานีมักกะสัน, MWS (DEPOT) และ IWS (DEPOT) และส่งวิเคราะห์คุณภาพน้ำที่บริษัท เทสท์ เทค จำกัด ทุกเดือนก่อนปล่อยน้ำที่ผ่านการ	-	ภาคผนวก ข-9 รายละเอียดของระบบบำบัดน้ำเสียแต่ละสถานี ภาคผนวก ข-10 รายละเอียดระบบบำบัดน้ำเสียหลัก ภาคผนวก ข-11 แผนการติดตามตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียประจำปี พ.ศ. 2566

**ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	บำบัดแล้วลงสู่ทางระบายน้ำของ กทม. ต่อไป โดยพบว่าผลการติดตามตรวจสอบระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน กำหนดซึ่งในเดือนที่ผลการติดตามตรวจสอบไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน โครงการมีแผนการตรวจสอบและแนวทางการแก้ไขของระบบแล้ว สำหรับสถานีอื่นๆ ได้จัดให้มีถัง Septic Tank คอยรองรับและบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยทิ้ง		ภาคผนวก ข-12 รายงานผลการติดตามตรวจสอบการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียทุกสถานีหลัก ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 ภาคผนวก ข-13 Action Plan กรณีผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสียไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน รูปที่ 2-12 ระบบบำบัดน้ำเสียหลัก รูปที่ 2-13 แม่บ้านดักไขมันออกจาก Grease Trap
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (1) การคมนาคมขนส่ง - ติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรเพื่อควบคุมการจราจรในแต่ละสถานี	- โครงการติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรบริเวณถนนและเส้นทางคมนาคมต่างๆ ในสถานี รวมทั้งมีป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อควบคุมการจราจรและอำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารที่มาใช้บริการ	-	รูปที่ 2-15 ป้ายจำกัดความเร็วบริเวณสถานีมีกะสันและสถานีพญาไท รูปที่ 2-19 ป้ายและเครื่องหมายจราจรบริเวณสถานีมีกะสัน และสถานีพญาไท
- จำกัดความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ขนส่งผู้โดยสารมายังสถานีรถไฟไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	- โครงการจำกัดความเร็วของยานพาหนะที่เข้า-ออกจากโครงการไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในส่วนสถานีที่ติดกับชุมชนที่อยู่อาศัย เช่น สถานีมีกะสัน สำหรับสถานีพญาไท มีการติดป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง ทั้งนี้เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงและป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดจากการคมนาคมขนส่งภายในพื้นที่โครงการ		

**ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
<ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีทางจราจรทั้งขาเข้าและขาออก เพื่อความคล่องตัวในการระบายรถออกจากโครงการ - จัดพื้นที่ลานจอดรถที่เพียงพอ 	- โครงการจัดให้มีทางเข้า-ออกของยานพาหนะแยกกันอย่างชัดเจน เพื่อความสะดวกในการระบายรถออกจากพื้นที่สถานี รวมทั้งจัดให้มีพื้นที่ลานจอดรถบริเวณสถานี มักกะสันที่เพียงพอ และสถานีสุวรรณภูมิซึ่งอยู่ใต้อาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยาน จึงใช้พื้นที่ทางเข้า-ออก และพื้นที่จอดรถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	-	<p>รูปที่ 2-3 สถานที่จอดรถบริเวณสถานี มักกะสัน</p> <p>รูปที่ 2-20 ช่องจราจรขาเข้าและขาออกพื้นที่จอดรถสถานี มักกะสัน</p>
<p>(2) การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดเตรียมและทำการก่อสร้างระบบระบายน้ำบริเวณสถานีและบริเวณใกล้เคียง - จัดเตรียมและปรับปรุงสภาพพื้นที่ให้เหมาะสมสำหรับการควบคุมการไหลของน้ำ 	- โครงการจัดให้มีระบบระบายน้ำ อาทิ ทางระบายน้ำฝนและท่อระบายน้ำบริเวณสถานีและบริเวณใกล้เคียงแต่ละสถานี รวมทั้งบริเวณโครงสร้างพาดตัดกับทางยกระดับ ซึ่งน้ำที่ระบายออกจากโครงการจะไหลไปยังทางระบายน้ำของกรุงเทพมหานครต่อไป	-	<p>รูปที่ 2-21 ท่อระบายน้ำบริเวณสถานี</p> <p>รูปที่ 2-22 ทางระบายน้ำฝนบริเวณสถานี</p> <p>รูปที่ 2-23 ทางระบายน้ำสาธารณะบริเวณสถานี</p>
<ul style="list-style-type: none"> - ทำการรวบรวมขยะและเศษวัสดุในระบบระบายน้ำเสมอๆ 	- โครงการมีเจ้าหน้าที่คอยดูแลทำความสะอาดบริเวณสถานีต่างๆ และเก็บรวบรวมขยะและเศษวัสดุต่างๆ จากถังขยะในสถานีทุกวัน รวมทั้งตรวจสอบและดูแลรางระบายน้ำ เพื่อป้องกันมิให้มีขยะหรือเศษวัสดุปนเปื้อนในระบบระบายน้ำ บริเวณชั้นจำหน่ายตั๋วของแต่ละสถานี และบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงคลองตันอย่างสม่ำเสมอ	-	<p>ภาคผนวก ข-18 ตัวอย่างบันทึก/ Checklist การทำความสะอาดรางระบายน้ำฝน ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566</p> <p>รูปที่ 2-24 เจ้าหน้าที่ทำความสะอาดประจำสถานี</p> <p>รูปที่ 2-25 การทำความสะอาดรางระบายน้ำ</p>

**ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
- ทำการพัฒนাবริเวณสถานีเพื่อการเก็บกักน้ำใต้กวีวิธี และเหมาะสมกับลักษณะภูมิประเทศ	- โครงการจัดให้มีถังเก็บน้ำประปาแต่ละสถานี เพื่อกักเก็บน้ำประปาไว้ใช้แต่ละสถานีให้เพียงพอต่อความต้องการและปริมาณผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการ	-	ภาคผนวก ข-16 การตรวจสอบประสิทธิภาพของถังเก็บน้ำประปา (Water Supply) รูปที่ 2-26 ตัวอย่างระบบน้ำประปาบริเวณสถานีมีกักสน รูปที่ 2-29 การทำความสะอาดถังเก็บน้ำดี (ระบบน้ำประปา)
(3) การใช้ที่ดิน - ระยะดำเนินการการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทางโครงการและบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีแต่ละแห่งควรพิจารณาจัดระเบียบการใช้ที่ดินให้เหมาะสม	- 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	-	ภาคผนวก ข-19 กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2563 ภาคผนวก ข-20 ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง ควบคุมอาคาร พ.ศ. 2544
- การใช้ที่ดินโดยรอบสถานีรถไฟในรัศมี 500 เมตร ต้องคำนึงถึงปัจจัยในการออกแบบผังพื้นที่เฉพาะ (ออกแบบชุมชน) ของแต่ละสถานี เช่น ความหนาแน่น FAR Land Mark และสุนทรียภาพของกลุ่มอาคาร เป็นต้น			

**ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566**

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

**ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
(2) ประวัติศาสตร์และโบราณคดี - มีสถานที่สำคัญ จำนวน 4 แห่ง คือพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ คริสตจักรกรุงเทพ วัดนักบุญยอห์น ปอสโก และ วัดอุทัยธาราม โดยดำเนินการ ดังนี้ ประสานงานให้ ผู้ดูแลสถานที่ดังกล่าวทราบ กรณีที่คาดว่าจะก่อให้เกิด ความเสียหายต้องระงับการก่อสร้างและแจ้งให้ ผู้เชี่ยวชาญเข้าไปตรวจสอบ	- ปัจจุบันโครงการยังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างหรือการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการที่ส่งผลกระทบต่อสถานที่สำคัญ ทั้ง 4 แห่ง อย่างไรก็ตามหากมีการ เปลี่ยนแปลงการดำเนินการใดๆ โครงการจะดำเนินการประสานงานและแจ้งข้อมูล ที่เกี่ยวข้องให้ผู้ดูแลสถานที่ทราบ	-	-
- ติดตามตรวจสอบระดับความสั่นสะเทือนอย่างสม่ำเสมอ	- โครงการได้ติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ปีละ 1 ครั้ง จำนวน 6 สถานี ได้แก่ บริเวณสถานีพญาไท (หลังโรงพยาบาลเดชาเดิม) บริเวณมหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต บริเวณชุมชนหลังวัดลานบุญ บริเวณวัดอุทัยธาราม บริเวณโรงพยาบาลบุรฉัตร ไชยากร (รพ.รถไฟเดิม) และบริเวณชุมชนโรงซ่อมบำรุง รฟฟท. โดยครั้งล่าสุดทำการ ติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 31 สิงหาคม-3 กันยายน พ.ศ. 2566 พบว่า ผลการ ติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่ไม่ส่งผลกระทบต่ออาคาร ทั้งนี้ ในอนาคตหากพบว่า ผลการติดตามตรวจสอบระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในเกณฑ์ที่ อาจจะเกิดผลกระทบต่อโบราณสถานฯ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะแจ้งให้ กรมศิลปากรทราบและจะรีบแก้ไขปัญหาคความสั่นสะเทือนให้หมดไป	-	-
(3) ทัศนียภาพ - มีการจัดภูมิทัศน์บริเวณตัวสถานีและโครงสร้างต่างๆ เพื่อลดการขัดแย้งทางด้านทัศนียภาพ	- เนื่องจากแนวเส้นทางรถไฟฟ้าของโครงการเป็นแบบยกระดับตลอดเส้นทางยกเว้น สถานีสุวรรณภูมิที่อยู่ใต้อาคารสนามบิน การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงจัดให้มีการ ปลูกต้นไม้และพืชคลุมดินบริเวณสถานีหลักมักกะสันเพื่อให้ภูมิทัศน์ที่สวยงามและ ลดการขัดแย้งทางด้านทัศนียภาพ	-	รูปที่ 2-8 ภูมิทัศน์และพืชคลุมดิน บริเวณสถานีมักกะสัน

**ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566**

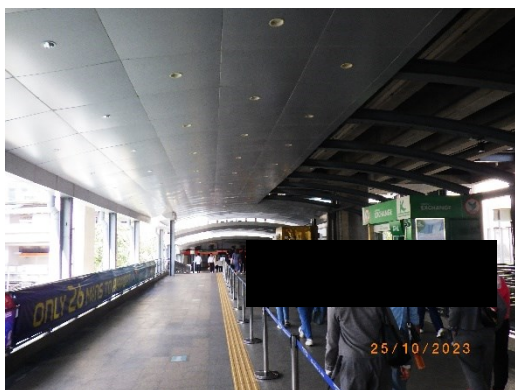
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
- มีการเพิ่มแสงสว่างบริเวณที่มีปริมาณแสงสว่างไม่เพียงพอ เช่น บริเวณที่โครงสร้างพาดตัดกับทางยกระดับ	- โครงการจัดให้มีหลอดไฟบริเวณตัวโครงสร้างสถานี เพื่อให้ความเข้มของแสงสว่างเพียงพอต่อการทำกิจกรรมบนสถานีและการสัญจรของผู้โดยสาร	-	รูปที่ 2-27 หลอดไฟส่องสว่างบริเวณสถานีและทางเดิน
- การให้บริการประชาสัมพันธ์สินค้าหรือสื่อต่างๆ บนตัวสถานี ควรพิจารณารูปแบบของป้ายสื่อทั้งในด้านรูปร่าง สี ขนาดที่ไม่ขัดแย้งหรือเป็นจุดเด่นมากเกินไป กับลักษณะโครงสร้างโดยรวมของสถานี	- ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการทำข้อตกลงร่วมกันเกี่ยวกับการจัดสรรดูแลพื้นที่โครงการระหว่างทางรถไฟแห่งประเทศไทยกับบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด ซึ่งเดิมทางรถไฟแห่งประเทศไทย โดยบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ได้ทำสัญญาเช่าพื้นที่โฆษณา เลขที่ 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 สถานีมีกะสันได้กำหนดให้ชั้นชานชลา Express Line ประกอบด้วย แรพกระจกชานชลา (Platform Mirror Wrap) 10 จุด โฆษณายานนอกลิฟท์ 2 จุด โฆษณายานนอกห้องควบคุม (Control Room Ad) 2 แห่ง และโอเวอร์เฮดที่ชานชลา (Overhead Platform) 8 จุด และจอ LCD 4 เครื่อง เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อเป็นการป้องกันผลกระทบทางด้านทัศนียภาพของสถานีต่างๆ ทั้งนี้สัญญาดังกล่าวได้สิ้นสุดลงแล้ว ทั้งนี้ทางบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ได้ทำการต่อสัญญาเช่าพื้นที่โฆษณา กับบริษัท โคอะ-อะ-มีเดีย (ประเทศไทย) จำกัด ตามสัญญาเลขที่ 9001620233-9001620534 ซึ่งสัญญาจะสิ้นสุดในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2566 ปัจจุบันโครงการยังไม่มีติดตั้งป้ายโฆษณาใดๆ ในพื้นที่โครงการเพิ่มเติม	-	ภาคผนวก ข-3 สัญญาเช่าพื้นที่ติดตั้งป้ายโฆษณา

**ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะดำเนินการ)
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและ แนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
- หลีกเลี่ยงการปรับปรุงตกแต่งที่จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่โครงสร้าง กรณีที่โครงสร้างโครงการผ่านใกล้อาคารสูงจะต้องมีโครงสร้างก้ำบังเพื่อป้องกันการเสียความเป็นส่วนตัวของอาคารนั้น 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

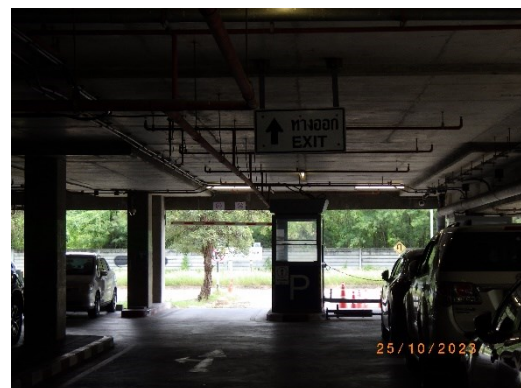
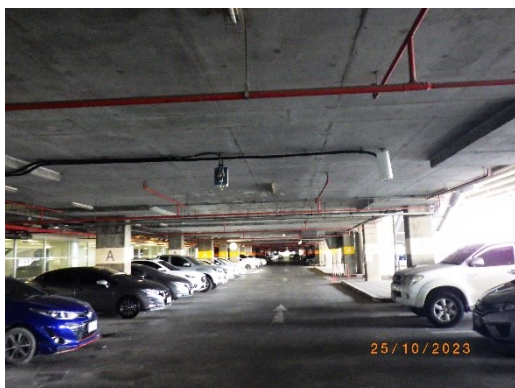


บริเวณสถานีมีกะสัน



บริเวณสถานีพญาไท

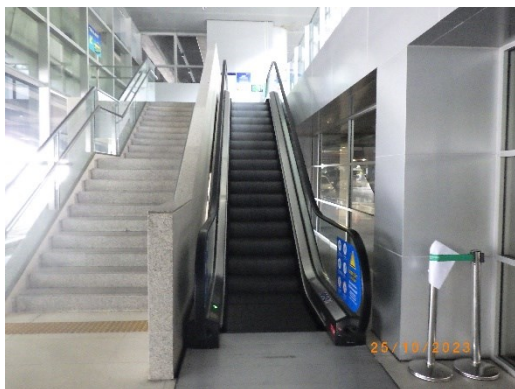
รูปที่ 2-2 การสอดรับกับระบบรางอื่นบริเวณสถานีมีกะสันและสถานีพญาไท



รูปที่ 2-3 สถานที่จอดรถบริเวณสถานีมีกะสัน



รูปที่ 2-4 ลิฟท์โดยสารบริเวณสถานีมีกะสัน



รูปที่ 2-5 บันไดเลื่อนบริเวณสถานีมีกะสัน



รูปที่ 2-6 บันไดบริเวณสถานีมีกะสัน



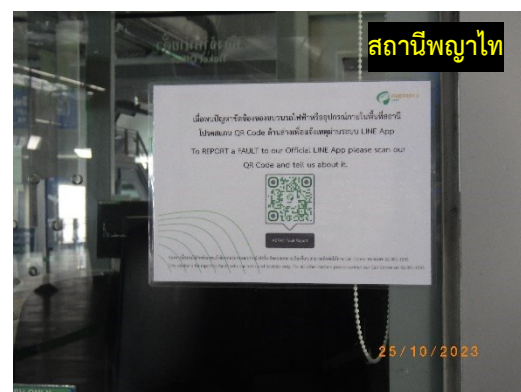
รูปที่ 2-7 ทางหนีไฟบริเวณสถานีมีกะสัน



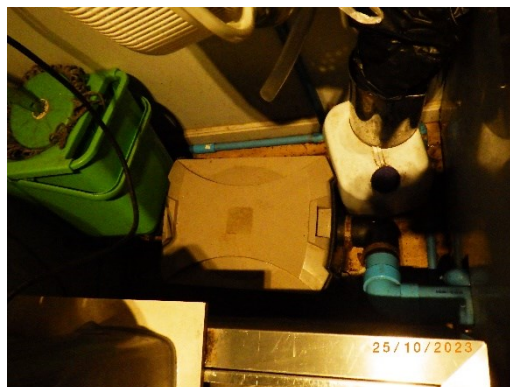
รูปที่ 2-8 ภูมิทัศน์และพืชคลุมดินบริเวณสถานีมีกะสัน



รูปที่ 2-9 ตัวอย่างการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทางโครงการ



รูปที่ 2-10 การประชาสัมพันธ์และรับเรื่องราวร้องเรียนบริเวณสถานีบริการ



รูปที่ 2-11 ถังดักไขมันของร้านอาหารบนสถานี



ระบบบำบัดน้ำเสียของสถานีมักกะสัน

รูปที่ 2-12 ระบบบำบัดน้ำเสียหลัก

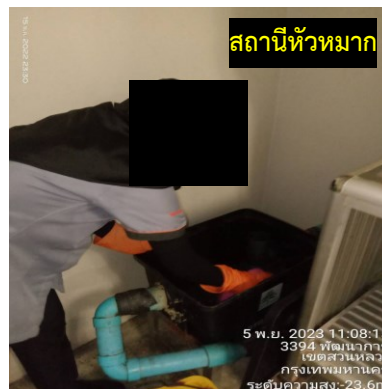
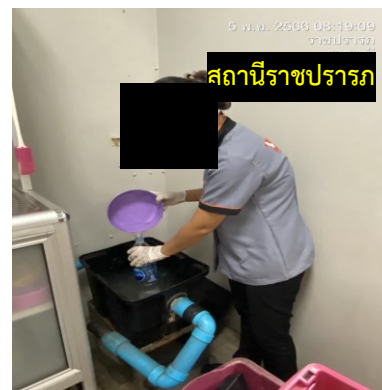
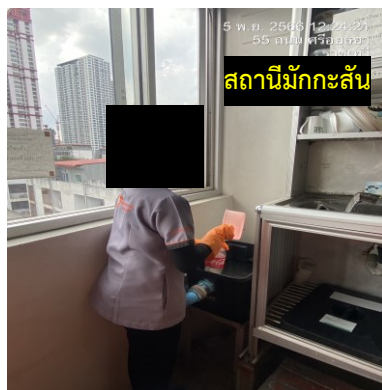


ระบบบำบัดน้ำเสียบริเวณ MWS (DEPOT)



ระบบบำบัดน้ำเสียบริเวณ IWS (DEPOT)

รูปที่ 2-12 (ต่อ) ระบบบำบัดน้ำเสียหลัก



รูปที่ 2-13 แม่บ้านตักไขมันออกจาก Grease Trap



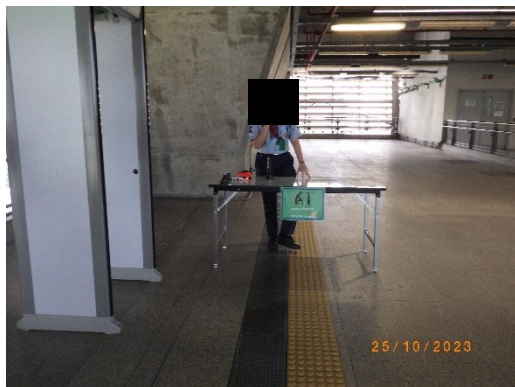
รูปที่ 2-14 ลักษณะถนนบริเวณสถานีมีกกะสัน



รูปที่ 2-15 ป้ายจำกัดความเร็วบริเวณสถานีมีกกะสันและสถานีพญาไท



รูปที่ 2-16 การปลูกต้นไม้บริเวณสถานีมีกกะสัน



รูปที่ 2-17 เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกประจำสถานี



รูปที่ 2-18 ต้นไม้ที่เจริญเติบโตตามธรรมชาติบริเวณสถานีมักกะสัน



รูปที่ 2-19 ป้ายและเครื่องหมายจราจรบริเวณสถานีมักกะสัน และสถานีพญาไท



รูปที่ 2-20 ช่องจราจรขาเข้าและขาออกพื้นที่จอดรถสถานีมักกะสัน



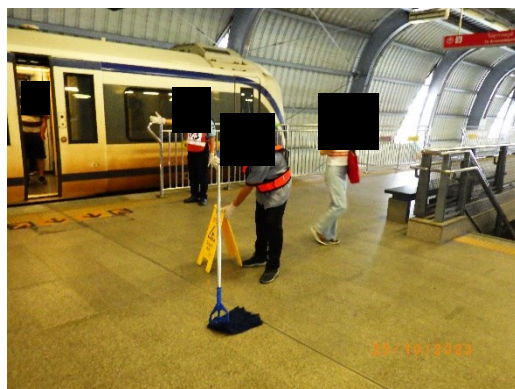
รูปที่ 2-21 ท่อระบายน้ำบริเวณสถานี



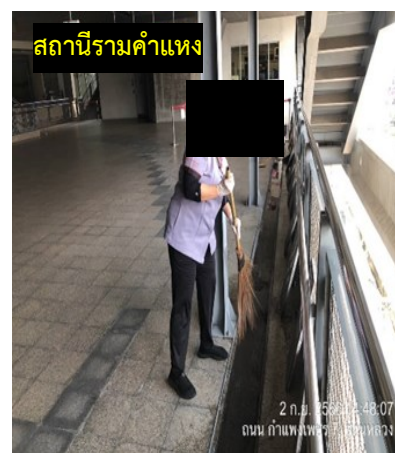
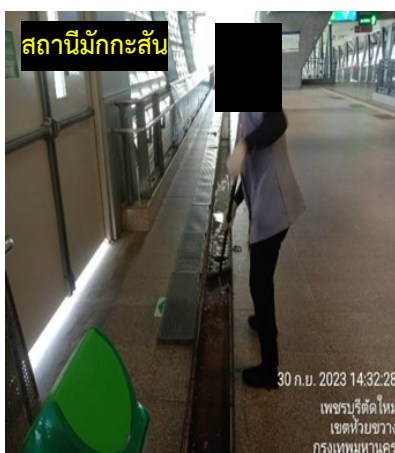
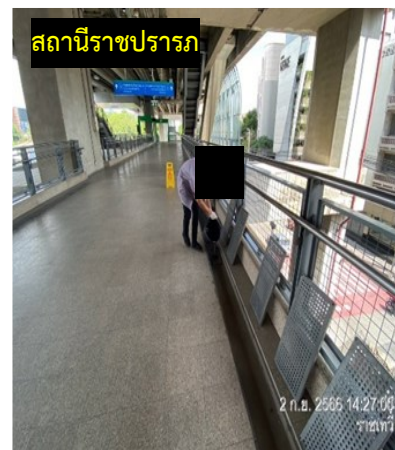
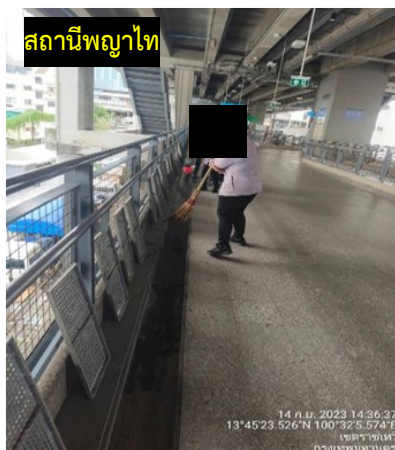
รูปที่ 2-22 ทางระบายน้ำฝนบริเวณสถานี



รูปที่ 2-23 ทางระบายน้ำสาธารณะบริเวณสถานี



รูปที่ 2-24 เจ้าหน้าที่ทำความสะอาดประจำสถานี



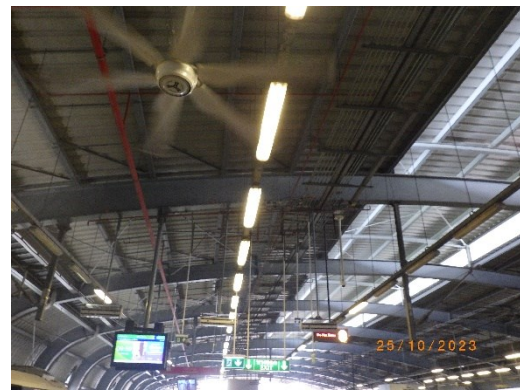
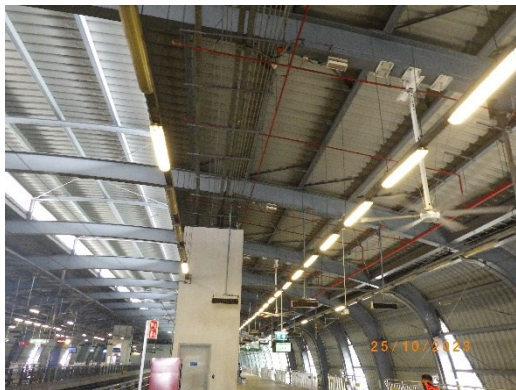
รูปที่ 2-25 การทำความสะอาดรางระบายน้ำ



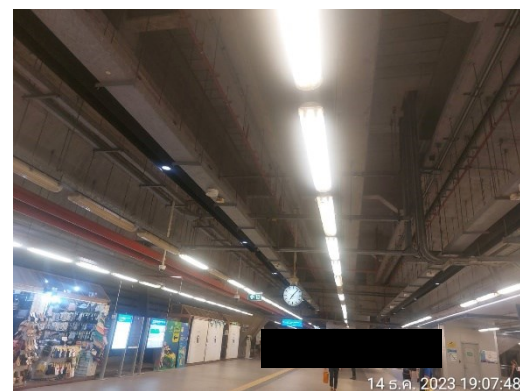
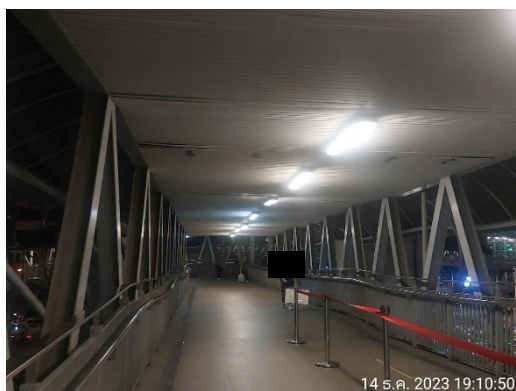
รูปที่ 2-25 (ต่อ) การทำความสะอาดรางระบายน้ำ



รูปที่ 2-26 ตัวอย่างระบบน้ำประปาบริเวณสถานีมีกกะสัน

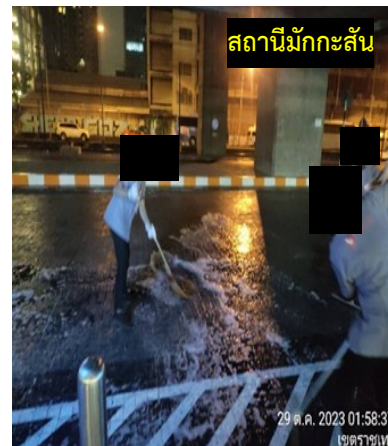


ช่วงเวลากลางวัน

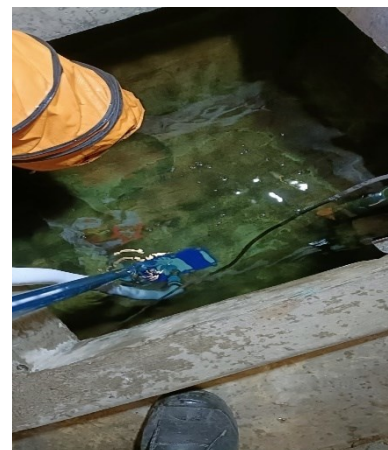


ช่วงเวลากลางคืน

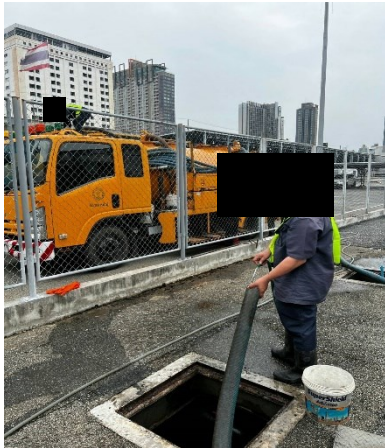
รูปที่ 2-27 หลอดไฟส่องสว่างบริเวณสถานีและทางเดิน



รูปที่ 2-28 การทำความสะอาดถนนบริเวณโดยรอบสถานี



รูปที่ 2-29 การทำความสะอาดถังเก็บน้ำดี (ระบบน้ำประปา)



รูปที่ 2-30 การทำความสะอาดระบบบำบัดน้ำเสีย