

บทที่

3

ผลการปฏิบัติตาม

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



บทที่ 3

ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เนื่องจากบันทึกข้อตกลงระหว่าง รฟม. และ กทม. ว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สิน และโอนภาระทางการเงิน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ของ รฟม. ให้ กทม. เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม พ.ศ. 2561 ได้กำหนดให้ กทม. ดำเนินการตามภาระผูกพันที่ รฟม. ได้ตกลงไว้กับหน่วยงาน หรือบุคคลอื่นในการดำเนินโครงการฯ ซึ่งรวมถึงการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการฯ ยกเว้น บริเวณอาคารจอดแล้วจรที่ดำเนินการโดย รฟม. โดยมีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ มาตรการด้านสภาพเศรษฐกิจสังคม ซึ่งกำหนดให้ดำเนินการสำรวจความคิดเห็น ทศนคติต่อการเปิดใช้อาคารจอดแล้วจร ปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการฯ ตลอดจนความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ของประชาชนกลุ่มต่างๆ บริเวณพื้นที่อาคารจอดแล้วจร จำนวน 40 ตัวอย่าง/ครั้ง โดยให้ดำเนินการสำรวจปีละ 1 ครั้ง ในระยะ 5 ปีแรกของการเปิดดำเนินการ และหลังจากนั้นติดตามทุกๆ 3 ปี

ดังนั้น รฟม. จึงมอบหมายให้ บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการสำรวจความคิดเห็น ทศนคติต่อการเปิดใช้อาคารจอดแล้วจร ปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการฯ ตลอดจนความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ของประชาชนกลุ่มต่างๆ ได้แก่ หัวหน้าครัวเรือน สถานประกอบการ ศาสนสถาน สถานศึกษาที่อยู่ใกล้เคียง หน่วยงานราชการที่อยู่ใกล้เคียง ผู้นำชุมชน และผู้ใช้บริการ จำนวนรวมทั้งสิ้น 80 ตัวอย่าง เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ระหว่างวันที่ 21-22 พฤษภาคม พ.ศ. 2566 ซึ่งได้รายงานผลการดำเนินงานไว้ในรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม ถึงมิถุนายน พ.ศ. 2566 โดยผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ มีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3-1



ตารางที่ 3-1 การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน
(หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกากลาง 4 ในระยะดำเนินการ
(เฉพาะพื้นที่อาคารจอดแล้วจรในความรับผิดชอบของ รฟม.) ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึงธันวาคม พ.ศ. 2566

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<p>สภาพเศรษฐกิจและสังคม</p> <ul style="list-style-type: none">- ดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจและสังคม โดยการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนกลุ่มต่าง ๆ ได้แก่<ul style="list-style-type: none">• หัวหน้าครัวเรือน• สถานประกอบการ• ศาสนสถาน• สถานศึกษาที่อยู่ใกล้เคียง• หน่วยงานราชการที่อยู่ใกล้เคียง• ผู้นำชุมชน• ผู้ใช้บริการ- ความถี่ในการตรวจสอบ<ul style="list-style-type: none">• สำรวจปีละ 1 ครั้ง ในระยะ 5 ปีแรก ของการเปิดดำเนินการ และหลังจากนั้นติดตามทุก ๆ 3 ปี (บริเวณพื้นที่อาคารจอดแล้วจร จำนวน 40 ตัวอย่าง/ครั้ง)- โดยสำรวจข้อมูลด้านต่าง ๆ ดังนี้<ul style="list-style-type: none">• ทศนคติต่อการเปิดใช้อาคารจอดและจร และศูนย์ซ่อมและควบคุมการเดินรถบำรุง• ปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการ ตลอดจนข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ	<ul style="list-style-type: none">- โครงการดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนกลุ่มต่างๆ ทศนคติต่อการเปิดใช้อาคารจอดแล้วจร และปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการตลอดจนข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ บริเวณพื้นที่อาคารจอดแล้วจรสถานีแยก คปอ. และอาคารจอดแล้วจรสถานีคูคต ระหว่างวันที่ 21-22 พฤษภาคม พ.ศ. 2566 ซึ่งได้รายงานผลการดำเนินงานไว้ในรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคมถึงมิถุนายน พ.ศ. 2566	-



3.2 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รฟม. ได้ปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคอลง 4 ในระยะดำเนินการ (เฉพาะพื้นที่อาคารจอดแล้วจรในความรับผิดชอบของ รฟม.) ได้แก่ การสำรวจทัศนคติต่อการเปิดใช้งานของอาคารจอดแล้วจร และปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการ ตลอดจนข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการของประชาชนกลุ่มต่างๆ บริเวณพื้นที่อาคารจอดแล้วจร ทั้ง 2 แห่ง ระหว่างวันที่ 21-22 พฤษภาคม พ.ศ. 2566 โดยสรุปผลการสำรวจได้ ดังนี้

1) ทัศนคติต่อการให้บริการอาคารจอดแล้วจร

ทัศนคติต่อการเปิดใช้งานของอาคารจอดแล้วจร บริเวณสถานีแยก คปอ พบว่ากลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีทัศนคติต่อการให้บริการอาคารจอดแล้วจร อยู่ในระดับพึงพอใจมาก โดยระดับความพึงพอใจสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ ด้านกิจกรรมการยาของพนักงานรักษาความปลอดภัย (ร้อยละ 75.0) ความประหยัดค่าน้ำมันรถ และความรวดเร็วหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจร เท่ากัน (ร้อยละ 60.0) และด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ระยะเวลาในการเปิดให้บริการจอดรถ และความสะดวกสบายในการเชื่อมต่อระบบขนส่ง เท่ากัน (ร้อยละ 57.5) ตามลำดับ และพบกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามระบุว่ามีความพึงพอใจน้อยที่สุดจำนวน 1 ด้าน ได้แก่ ด้านความเพียงพอของจำนวนช่องจอดรถ (ร้อยละ 5.0)

สำหรับทัศนคติต่อการเปิดใช้งานของอาคารจอดแล้วจร บริเวณสถานีคูคต พบว่ากลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีทัศนคติต่อการให้บริการอาคารจอดแล้วจร อยู่ในระดับพึงพอใจมาก โดยระดับความพึงพอใจสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ ด้านความประหยัดค่าน้ำมันรถ (ร้อยละ 62.5) ด้านระยะเวลาในการเปิดให้บริการจอดรถมีความเหมาะสม (ร้อยละ 60.0) และด้านจำนวนช่องจอดรถมีความเพียงพอ การจัดการระบบจราจร ความสะดวกสบายในการเชื่อมต่อระบบขนส่ง และความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินเมื่อใช้บริการ เท่ากัน (ร้อยละ 57.5) ตามลำดับ

2) ปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการ

กลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคอลง 4 ในระยะดำเนินการ (เฉพาะพื้นที่อาคารจอดแล้วจรในความรับผิดชอบของ รฟม.) บริเวณสถานีแยก คปอ. และสถานีคูคตทั้งหมด ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบจากการเปิดใช้งานของอาคารจอดแล้วจร



3) ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่กลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม บริเวณสถานีแยก คปอ. ต้องการให้โครงการฯ ดำเนินการ พบว่ามี 1 ข้อ ได้แก่ ควรเพิ่มพื้นที่จอดรถบริเวณอาคารจอดรถแล้วเสร็จ

สำหรับข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่กลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม บริเวณสถานีคูคต ต้องการให้โครงการฯ ดำเนินการ พบว่ามี 4 ข้อ ได้แก่ 1) ควรเพิ่มพื้นที่จอดรถบริเวณอาคารจอดรถแล้วเสร็จ 2) เพิ่มจำนวนที่จอดรถโดยเฉพาะจุดจอดรถจักรยานยนต์ 3) เพิ่มจุดบริการตู้ชำระเงิน และป้ายแจ้งจุดบริการตู้ชำระเงิน 4) เพิ่มความรวดเร็วในการให้บริการจุดทางออก