

บทที่

1

บทนำ



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาของโครงการ

คณะกรรมการจัดการจราจรทางบก ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2547 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2547 ได้มีมติเห็นชอบแผนพัฒนาการขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ต่อเนื่อง ระยะที่ 1 (2547-2552) ตามที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เสนอคณะรัฐมนตรี ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 7 กันยายน 2547 ได้อนุมัติแนวเส้นทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนรวมทั้งหมด 7 เส้นทาง ระยะทางรวม 291 กิโลเมตร โดยมีโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว 2 เส้นทาง ได้แก่ สายสีเขียวอ่อน (ช่วงพารานก-สมุทรปราการ) และสายสีเขียวเข้ม (ช่วงสะพานใหม่-บางหว้า) บรรจุอยู่ในแผนดังกล่าว

กรุงเทพมหานคร (กทม.) ได้จัดทำแนวทางการพัฒนาโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายโดยรวมของแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน และสีเขียวเข้ม พร้อมศึกษาความเหมาะสม ทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม และออกแบบโครงการเบื้องต้นในเส้นทางดังกล่าว และได้ศึกษา ความเหมาะสมแนวเส้นทางที่อยู่นอกแผนการดำเนินงาน 6 ปี (2547-2552) เพิ่มเติมไว้อีก 6 เส้นทาง โดย ดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนพฤศจิกายน 2548 ซึ่งโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ส่วนต่อขยายสาย พหลโยธิน ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา เป็นหนึ่งใน 6 เส้นทางที่ศึกษาเพิ่มเติม คณะรัฐมนตรี ใน คราวประชุมเมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2549 ได้มีมติเห็นชอบในหลักการแนวทางการพัฒนาระบบรถไฟฟ้า ขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ตามลำดับความสำคัญ และความจำเป็นเร่งด่วนรวม 4 โครงการ 5 เส้นทาง รวมระยะทาง 118 กิโลเมตร โดยมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมรับไปศึกษารายละเอียด ปรับปรุง และออกแบบโครงการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว ซึ่งมีโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว 2 เส้นทาง ได้แก่ สายสีเขียวอ่อน (ช่วงอ่อนนุช-สมุทรปราการ) และสายสีเขียวเข้ม (ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่) รวมอยู่ด้วย ต่อมาคณะรัฐมนตรี ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2551 ได้มีมติรับทราบมติคณะกรรมการพัฒนาระบบขนส่งทางรางและ ขนส่งมวลชน ครั้งที่ 1/2551 เมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2551 ซึ่งได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม โดย สนข. ศึกษา และออกแบบรายละเอียดโครงการส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วง สะพานใหม่-ลำลูกกาคอลง 4 โดยเร่งด่วน เพื่อต่อขยายการดำเนินโครงการฯ จากหมอชิต-สะพานใหม่ และ ส่งมอบให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) รับไปดำเนินการก่อสร้างตามมติคณะรัฐมนตรีใน คราวเดียวกัน

กทม. ได้เสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายโดยรวมส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ในคราวประชุมครั้งที่ 5/2551 เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2551



มีมติรับทราบมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการ
ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2551 เมื่อวันที่
10 เมษายน 2551 ซึ่งได้ให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ โดยมี
เงื่อนไขว่า กรณีมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต้องนำเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการ
พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ พิจารณาให้ความเห็นก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลง
ทุกครั้ง

เนื่องจากงานออกแบบมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการที่แตกต่างไปจากรายงานการวิเคราะห์
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิมของ กทม. ที่เคยได้รับความเห็นชอบจาก กก.วล. ข้างต้น สนข. ได้รับมอบอำนาจ
จาก รฟม. ให้เป็นผู้เสนอรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการ
พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ในคราวประชุมครั้งที่ 13/2554 เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม
2554 ได้มีมติเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร
ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-
ลำลูกกาคลอง 4 (ปัจจุบัน รฟม. เป็นผู้ดำเนินการ) และ กก.วล. ในคราวประชุมครั้งที่ 4/2555 เมื่อวันที่
31 ตุลาคม 2555 ได้มีมติรับทราบการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ (ภาคผนวก ก) ทั้งนี้ รฟม. ได้
ผนวกรายงานฉบับนี้ไว้ในสัญญาให้ผู้รับจ้างนำไปปฏิบัติต่อไป

ต่อมาในช่วงระยะก่อสร้าง กองทัพอากาศมีนโยบายก่อสร้างอาคารพิพิธภัณฑสถานกองทัพอากาศ
และการบินแห่งชาติเพิ่มเติม จึงขอให้ยกเลิกการติดตั้งแผงบังสายตาบริเวณพิพิธภัณฑสถานกองทัพอากาศ
ดังนั้น รฟม. จึงได้เสนอรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร
ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา
(ปัจจุบัน รฟม. เป็นผู้ดำเนินการ) กรณียกเลิกการติดตั้งแผงบังสายตาบริเวณพิพิธภัณฑสถานกองทัพอากาศ
ซึ่ง กก.วล. ในคราวประชุมครั้งที่ 3/2561 เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2561 ได้มีมติรับทราบมติคณะกรรมการ
ผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ
ในคราวประชุมครั้งที่ 36/2560 เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2560 ซึ่งได้ให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลง
รายละเอียดโครงการฯ เนื่องจากกองทัพอากาศยังไม่มี ความชัดเจนด้านงบประมาณการก่อสร้างอาคาร
พิพิธภัณฑสถาน กองทัพอากาศจึงขอให้ รฟม. ดำเนินการติดตั้งแผงบังตาตามรูปแบบเดิมไปก่อน รฟม. จึงได้มี
หนังสือแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ขอใช้มาตรการตามที่
กก.วล. ในการประชุมครั้งที่ 4/2555 เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2555 ได้มีมติรับทราบรายงานการขอเปลี่ยนแปลง
รายละเอียดโครงการฯ ตามเดิม (ภาคผนวก ข)



คณะรัฐมนตรี ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2561 ได้มีมติเห็นชอบให้ รฟม.ดำเนินการ
จำหน่ายอสังหาริมทรัพย์ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-
คูคต (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) เพื่อให้กระทรวงมหาดไทย (กทม.) รับโอนกรรมสิทธิ์
และการบริหารจัดการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-
คูคต ของ รฟม. ต่อไป โดยได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงระหว่าง รฟม. และ กทม. ว่าด้วยการจำหน่าย
ทรัพย์สิน และโอนภาระทางการเงินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-
สะพานใหม่-คูคต ของ รฟม. ให้ กทม. เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2561 (ภาคผนวก ค)

รฟม. ได้มีหนังสือที่ รฟม 013 (ชน/ทป/3) ลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2564 แจ้ง สผ. เพื่อทราบการโอน
กรรมสิทธิ์โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ระยะดำเนินการ (ไม่รวมอาคารจอด
แล้วจร) ตามบันทึกข้อตกลงข้างต้น โดย กทม. จะเป็นผู้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งนำส่งและเสนอรายงานผลการปฏิบัติตาม
มาตรการฯ ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ในระยะดำเนินการ (ไม่รวมอาคาร
จอดแล้วจร) ให้ สผ. ต่อไป (ภาคผนวก ง) ทั้งนี้ รฟม. จะเป็นผู้ปฏิบัติตามมาตรการฯ เฉพาะพื้นที่อาคารจอด
แล้วจรเท่านั้น

ปัจจุบัน กทม. ได้เปิดให้บริการเดินรถ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต
ตั้งแต่วันที่ 16 ธันวาคม 2563 โดยบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้รับ
มอบหมายจาก รฟม. ให้เป็นผู้จัดทำรายงานฉบับนี้ เพื่อนำเสนอผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ใน
ระยะดำเนินการ (เฉพาะพื้นที่อาคารจอดแล้วจรในความรับผิดชอบของ รฟม.) ต่อ สผ.

1.2 รายละเอียดของโครงการ

“โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-
ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคลอง 4” รฟม. ได้เปลี่ยนชื่อเป็น
“โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคลอง 4”
เพื่อให้สอดคล้องกับชื่อตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
ของ สนข. ขณะนี้ กทม. ได้เปิดให้บริการต่อเนื่องจากสถานีหมอชิต ถึงสถานีคูคต (ผ่านพื้นที่บางส่วนของ
ช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคลอง 4) ส่วนแนวเส้นทางต่อจากสถานีคูคต ถึงสถานีวงแหวนรอบนอกตะวันออก
ตามรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ มีแผนก่อสร้างในอนาคต



1.2.1 ที่ตั้งโครงการ

พื้นที่โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคอลง 4 ตั้งอยู่ในพื้นที่ กรุงเทพมหานคร และจังหวัดปทุมธานี มีสถานีรถไฟฟ้ายกระดับ จำนวน 8 สถานี โดยมีรายละเอียดดังนี้

สถานีที่เปิดให้บริการแล้ว จำนวน 4 สถานี ได้แก่

- สถานีโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (N21) : ตั้งอยู่บริเวณด้านหน้าโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช และกรมการแพทย์ทหารอากาศ
- สถานีพิพิธภัณฑ์กองทัพอากาศ (N22) : ตั้งอยู่บริเวณด้านหน้าพิพิธภัณฑ์กองทัพอากาศ
- สถานีแยก คปอ. (N23) (ชื่อเดิมสถานี กม.25) : ตั้งอยู่บริเวณ กม.ที่ 25 ของถนนพหลโยธิน
- สถานีคูคต (N24) : ตั้งอยู่บริเวณเยื้องสถานีตำรวจภูธรคูคต

สถานีที่ยังไม่ได้ก่อสร้าง จำนวน 4 สถานี ได้แก่

- สถานีคลองสาม (N25) : ตั้งอยู่บริเวณก่อนถึงสะพานข้ามคลองสาม ซอยเสาวรส
- สถานีคลองสี่ (N26) : ตั้งอยู่บริเวณก่อนถึงซอยลำลูกกา 55 ประมาณ 100 เมตร
- สถานีคลองห้า (N27) : ตั้งอยู่บริเวณก่อนถึงเชิงสะพานข้ามคลองห้า ประมาณ 100 เมตร
- สถานีวงแหวนรอบนอกตะวันออก (N28) : ตั้งอยู่บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าบิ๊กซีลำลูกกา และหมู่บ้านวรพดินทร์

1.2.2 แนวเส้นทางโครงการ

แนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคอลง 4 ที่เปิดให้บริการแล้ว จะต่อเนื่องจากแนวโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณหน้าตลาดยิ่งเจริญ เป็นโครงสร้างยกระดับโดยใช้พื้นที่เกาะกลางถนนพหลโยธินขึ้นไปทางทิศเหนือ เมื่อถึงกิโลเมตรที่ 25 ของถนนพหลโยธิน แนวเส้นทางจะเบี่ยงโค้งไปทางทิศตะวันออกผ่านบริเวณพื้นที่ประตูกรุงเทพพลาซ่า ข้ามคลองสอง ช่วงที่ไหลบรรจบกับคลองหกวา เข้าไปเชื่อมกับถนนลำลูกกาบริเวณโค้งก่อนถึงสถานีตำรวจภูธรคูคต จากนั้นแนวเส้นทางจะวิ่งไปตามแนวเกาะกลางถนนลำลูกกา และสิ้นสุดที่บริเวณคลองสอง (บริเวณสถานีคูคต) รวมระยะทางประมาณ 6.8 กิโลเมตร **ดังรูปที่ 1-1**

1.2.3 อาคารจอดแล้วจร

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคอลง 4 มีอาคารจอดแล้วจร 2 แห่ง ได้แก่ อาคารจอดแล้วจรสถานีแยก คปอ. และอาคารจอดแล้วจรสถานีคูคต โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) อาคารจอดแล้วจร สถานีแยก คปอ. ตั้งอยู่บริเวณถนนพหลโยธิน กิโลเมตรที่ 25 เป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็ก (ค.ส.ล) สูง 3 ชั้น เหนือพื้นดิน โดยมีการใช้ประโยชน์ในพื้นที่นี้ 2 ส่วนหลัก คือ เป็นอาคารจอดแล้วจร และเป็นสถานีระบบขนส่งมวลชนเสริม (PTI) โดยด้านหน้าของที่ดินเป็นพื้นที่ของระบบขนส่ง



มวลชนเสริม และทางเข้าออกสำหรับอาคารจอดแล้วจร และส่วนอาคารจอดแล้วจร ประกอบด้วย 2 ส่วนหลัก คือ ลานจอดรถ และอาคารจอดแล้วจร ส่วนที่เป็นลานจอดรถบนดินจัดที่จอดรถแบบตั้งฉากกับแนวถนน สามารถจอดรถได้ประมาณ 625 คัน ส่วนที่เป็นอาคารจอดแล้วจร สามารถจอดรถได้ประมาณ 408 คัน ชั้นล่างมีพื้นที่ใช้สอยอาคาร 4,770 ตารางเมตร ประกอบด้วยทางเข้าออกสำหรับอาคารจอดแล้วจร พื้นที่สำนักงาน พื้นที่ห้องเครื่อง และพื้นที่จอดรถยนต์ บริเวณเฉพาะที่ชั้น 3 จะมีทางเชื่อมเป็น Directional Ramp จากถนนพหลโยธินฝั่งขาเข้าเมืองเข้ามาในอาคารได้โดยตรง รวมพื้นที่ใช้สอยทั้งหมดของอาคารจอดแล้วจรประมาณ 14,310 ตารางเมตร สามารถจอดรถยนต์ได้ประมาณ 1,030 คัน

2) อาคารจอดแล้วจร สถานีคูคต ตั้งอยู่บริเวณสถานีคูคตใกล้กับสถานีตำรวจภูธรคูคต เป็นอาคาร ค.ส.ล. สูง 6 ชั้น เนื้อพื้นดิน โดยมีการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ 2 ส่วนหลัก คือ เป็นอาคารจอดแล้วจร และเป็น สถานีระบบขนส่งมวลชนเสริม (PTI) โดยด้านหน้าของที่ดินเป็นพื้นที่ของระบบขนส่งมวลชนเสริม และทางเข้าออกสำหรับอาคารจอดแล้วจร ส่วนอาคารจอดแล้วจร ชั้นล่างมีพื้นที่ใช้สอยอาคาร 4,215 ตารางเมตร ประกอบด้วยทางเข้าออกสำหรับอาคารจอดแล้วจร พื้นที่สำนักงาน พื้นที่ห้องเครื่อง และพื้นที่จอดรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ บริเวณเฉพาะที่ชั้น 3 จะมีทางเชื่อมเป็น Directional Ramp จากถนนลำลูกกาขาออกเมืองเข้ามาในอาคารได้โดยตรง รวมพื้นที่ใช้สอยทั้งหมดของอาคารจอดแล้วจรประมาณ 25,290 ตารางเมตร สามารถจอดรถยนต์ได้ประมาณ 710 คัน



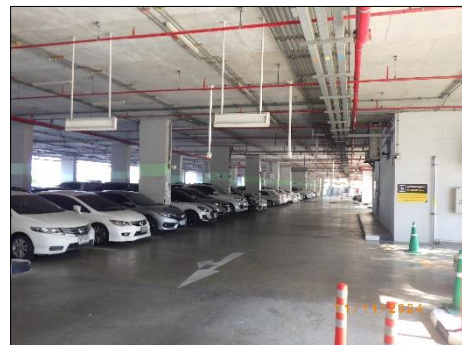


1.3 สถานภาพปัจจุบันของโครงการ

รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคลอง 4 ระยะดำเนินการ เฉพาะพื้นที่อาคารจอดแล้วจรเท่านั้น ซึ่ง รฟม. ได้เริ่มเปิดให้บริการอาคารจอดแล้วจร จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ อาคารจอดแล้วจร สถานีแยก คปอ. และอาคารจอดแล้วจรสถานีคูคต เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2563 โดยสภาพพื้นที่ดำเนินการของอาคารจอดแล้วจรในปัจจุบัน ประกอบไปด้วยรายละเอียด ดังนี้

1) อาคารจอดแล้วจร สถานีแยก คปอ. ดังรูปที่ 1-2

- บริเวณพื้นที่จอดรถ
- บริเวณสถานีระบบขนส่งมวลชนเสริม
- สำนักงาน
- ตู้จ่ายบัตรจอดรถ
- ระบบสาธารณูปโภค/สิ่งอำนวยความสะดวก



บริเวณพื้นที่จอดรถ

รูปที่ 1-2 สภาพพื้นที่ดำเนินการของอาคารจอดแล้วจร สถานีแยก คปอ.



บริเวณสถานีระบบขนส่งมวลชนเสริม

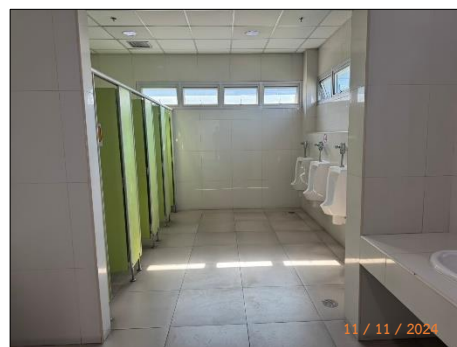


สำนักงาน



ตู้จ่ายบัตรจอดรถ

รูปที่ 1-2 (ต่อ) สภาพพื้นที่ดำเนินการของอาคารจอดแล้วจร สถานีแยก คปอ.



ระบบสาธารณูปโภค/สิ่งอำนวยความสะดวก

รูปที่ 1-2 (ต่อ) สภาพพื้นที่ดำเนินการของอาคารจอดแล้วจร สถานีแยก คปอ.



2) อาคารจอดแล้วจร สถานีคูคต ดังรูปที่ 1-3

- บริเวณพื้นที่จอดรถ
- บริเวณสถานีระบบขนส่งมวลชนเสริม
- สำนักงาน
- ผู้จ่ายบัตรจอดรถ
- ระบบสารสนเทศ/สิ่งอำนวยความสะดวก



บริเวณพื้นที่จอดรถ

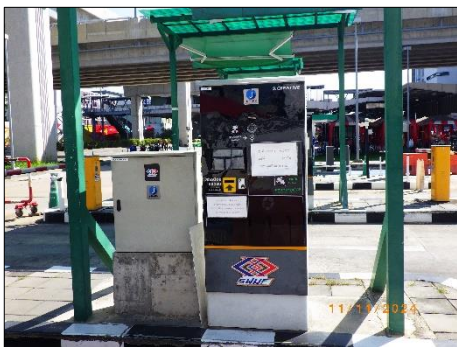


บริเวณสถานีระบบขนส่งมวลชนเสริม

รูปที่ 1-3 สภาพพื้นที่ดำเนินการของอาคารจอดแล้วจร สถานีคูคต



สำนักงาน

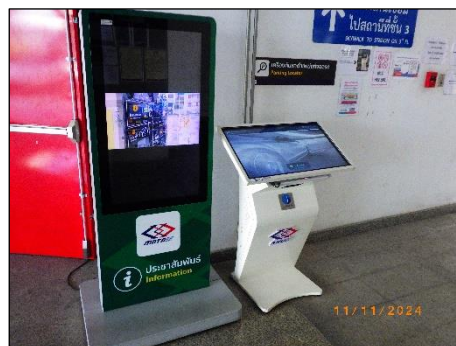
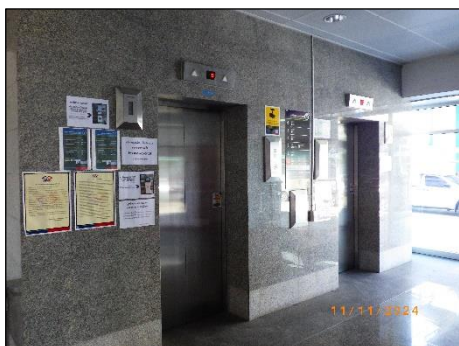


ตู้จ่ายบัตรจอดรถ



ระบบสาธารณูปโภค/สิ่งอำนวยความสะดวก

รูปที่ 1-3 (ต่อ) สภาพพื้นที่ดำเนินการของอาคารจอดรถแล้วเสร็จ สถานีคูคต



ระบบสาธารณูปโภค/สิ่งอำนวยความสะดวก (ต่อ)

รูป 1-3 (ต่อ) สภาพพื้นที่ดำเนินการของอาคารจอดรถแล้วเสร็จ สถานีคูคต

1.4 ขอบเขตการดำเนินงาน

1) การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ในระยะดำเนินการ โดยการตรวจสอบเอกสาร ตรวจสอบพื้นที่ และสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้ง
สรุปประเด็นปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติตามมาตรการ พร้อมทั้งเสนอแนะแนวทางแก้ไข

2) การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ในระยะดำเนินการ โดยสรุปผลเปรียบเทียบกับมาตรฐานหรือเกณฑ์ที่กำหนด พร้อมทั้งเปรียบเทียบผลการ
ติดตามตรวจสอบที่ผ่านมา



3) การจัดทำเล่มรายงาน

ดำเนินการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะดำเนินการ ปีละ 2 ครั้ง (ทุก 6 เดือน) นำส่งให้ รฟม. เพื่อนำเสนอต่อ สผ. พิจารณาต่อไป

ทั้งนี้ แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบแสดงดังตารางที่ 1-1



ตารางที่ 1-1 แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

การดำเนินงานติดตามตรวจสอบ	ความถี่	2567												2568
		ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.
1. การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปีละ 2 ครั้ง					<div></div>						<div></div>		
2. สภาพเศรษฐกิจและสังคม - สำรวจความคิดเห็นของประชาชนกลุ่มต่างๆ ที่สนใจต่อการเปิดใช้อาคารจอดแล้วจร	ปีละ 1 ครั้ง					<div></div>								
3. การจัดส่งรายงาน	ทุก 6 เดือน							<div></div>						<div></div>

หมายเหตุ : แผนการดำเนินงาน

ผลการดำเนินงาน