

บทที่

บทนำ

1

บทที่ 1 บทนำ

1.1 ที่มาของโครงการ

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

1. ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง (ระยะทางประมาณ 5.25 กิโลเมตร) แนวเส้นทางอยู่ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง) ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบผลการศึกษา เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2543 โดยแนวเส้นทางเส้นอ่อนนุช-แบริ่ง เป็นช่วงต้นของแนวเส้นทางโครงการ เริ่มต้นจากสุขุมวิท 81 ถึงซอยแบริ่ง ขณะนี้ กรุงเทพมหานคร (กทม.) ได้ก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการแล้ว

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

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

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

ในระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ ได้มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ จากรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-ลำโพง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (ลำโพง-สมุทรปราการ) ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในคราวประชุมครั้งที่ 4/2552 เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2552 ได้มีมติเห็นชอบแล้วข้างต้น จำนวน 3 ครั้ง ได้แก่

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

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

3. คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2560 ได้มีมติรับทราบมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 11/2559 เมื่อวันที่ 8 เมษายน 2559 ซึ่งได้ให้ความเห็นชอบรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถ เป็นลานจอดรถ (ภาคผนวก ง) จากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ได้มีการปรับปรุงตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบแล้ว (ภาคผนวก จ)

คณะรัฐมนตรี ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2561 ได้มีมติเห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินการจำหน่ายสิทธิโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงเบริง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) เพื่อให้กระทรวงมหาดไทย (กรุงเทพมหานคร (กทม.)) รับโอนกรรมสิทธิ์และการบริหารจัดการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงเบริง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคตของ รฟม. ต่อไป โดยได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงระหว่าง รฟม. และ กทม. ว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงเบริง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคตของ รฟม. ให้ กทม. เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2561 (ภาคผนวก ฉ)

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

รฟม. ได้ตกลงไว้กับหน่วยงานหรือบุคคลอื่นในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ ซึ่งรวมถึงการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ที่เกี่ยวข้อง โดย กทม. จะเป็นผู้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ ในระยะดำเนินการ (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) ต่อไป (ภาคผนวก ข) ทั้งนี้ รฟม. จะเป็นผู้ปฏิบัติตามมาตรการฯ เฉพาะพื้นที่ลานจอดรถเท่านั้น

ต่อมา รฟม. ได้มีหนังสือที่ รฟม018(ข)/ทป/31 ลงวันที่ 18 กรกฎาคม 2562 แจ้งให้ สผ. ทราบว่า กทม. ได้รับโอนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) จาก รฟม. ตามมติคณะรัฐมนตรี ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2561 นับตั้งแต่วันที่ไดลงนามในบันทึกข้อตกลงฯ ดังกล่าว ดังนั้น กทม. จะต้องเป็นผู้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ ในระยะดำเนินการ (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) รวมทั้งจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ ในระยะดำเนินการ (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) เป็นเอกสารพร้อมกับข้อมูลที่เป็นไฟล์อิเล็กทรอนิกส์ ตามรูปแบบระยะเวลาและความถี่ ที่ สผ. กำหนดตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว 2561 และประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว (ฉบับที่ 2) 2564 ต่อไป (ภาคผนวก ข)

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

1.2 รายละเอียดโครงการ

ปัจจุบันในการเปิดให้บริการเดินรถได้มีการเปลี่ยนชื่อ “โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบันการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เป็นผู้ดำเนินการ)” เป็น “โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ” เพื่อให้สอดคล้องกับแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลของสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร (สนข.)

1.2.1 ที่ตั้งโครงการ

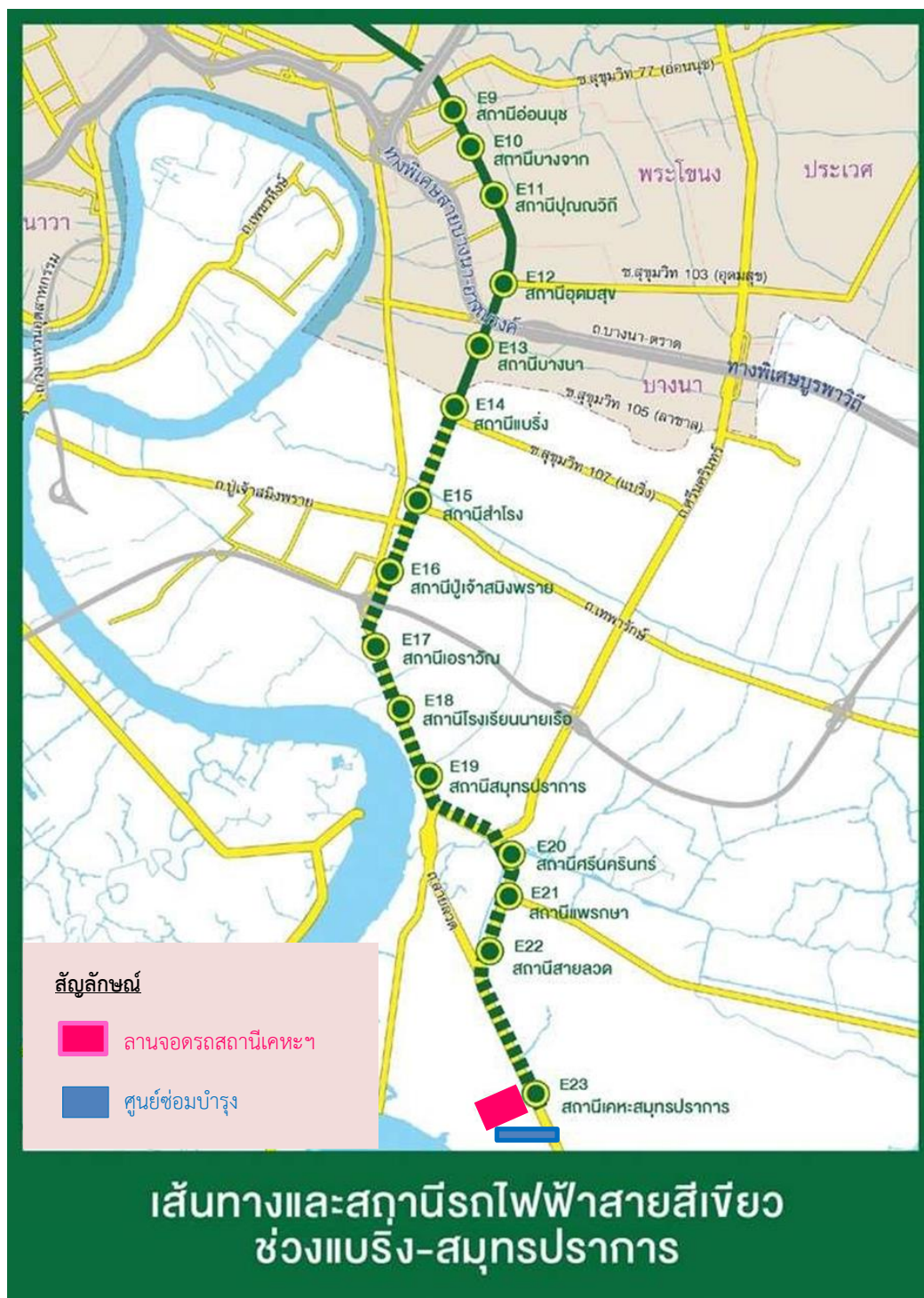
พื้นที่โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ จะต่อจากแนวโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง พื้นที่โครงการอยู่ในพื้นที่ของจังหวัดสมุทรปราการ มีสถานีรถไฟฟ้ายกระดับ จำนวน 9 สถานี ได้แก่ สถานีสำโรง สถานีปู่เจ้าสมิงพราย สถานีอิสรวีน 6 สถานีศรีนครินทร์ 7 สถานีแพรกษา 8 สถานีสายลวด และ สถานีเคหะสมุทรปราการ รวมทั้งมีลานจอดรถ จำนวน 1 แห่ง บริเวณสถานีเคหะสมุทรปราการ



รูปที่ 1-1 สถานีรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

1.2.2 แนวเส้นทางโครงการ

พื้นที่โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ จะต่อเนื่องจากโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ้ง บริเวณสุดเขตการปกครองของกรุงเทพมหานคร บริเวณปากซอยสุขุมวิท 107 (แบริ้ง) เส้นทางเป็นทางยกระดับไปตามแนวเกาะกลางของถนนสุขุมวิท ผ่านคลองสำโรง ผ่านแยกเทพารักษ์ แยกปุเจ้าสมิงพราย เมื่อถึงบริเวณจุดตัดกับโครงการถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้ แนวเส้นทางจะเบี่ยงออกจากเกาะกลางไปทางทิศตะวันตก ของถนนสุขุมวิทเพื่อข้ามทางต่างระดับวงแหวนรอบนอกด้านใต้ แล้วจึงเบี่ยงกลับมาอยู่ในแนวเกาะกลางของถนนสุขุมวิท ผ่านแยกศาลากลางจะเลี้ยวซ้ายไปตามแนวถนนสุขุมวิทจนถึงบริเวณแยกการไฟฟ้า แนวเส้นทางจะเบี่ยงหลบสะพานลอยข้ามแยกของกรมทางหลวงทางด้านทิศตะวันตกของถนนสุขุมวิทจนพ้นทางแยกแล้วจึงเบี่ยงกลับมายังแนวเกาะกลางถนนสุขุมวิท ผ่านถนนแพรงษา ถนนสายลาด จนถึงจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณด้านหน้าสถานีไฟฟ้าย่อยบางปิ้ง แล้วแนวเส้นทางจะเบี่ยงออกทางด้านทิศตะวันตก ประมาณกิโลเมตรที่ 12 ของโครงการจะลดระดับ และแยกออกจากแนวเส้นทางเพื่อเข้าสู่ศูนย์ซ่อมบำรุง รวมระยะทางประมาณ 12.6 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ 1-2



รูปที่ 1-2 แนวเส้นทางโครงการ

1.2.3 ลานจอดรถ

ลานจอดรถของโครงการมีลักษณะเป็นลานจอดแล้วจรระดับพื้นดิน สามารถรองรับผู้ใช้บริการได้สะดวกและเพียงพอต่อการให้บริการ ประกอบด้วย ที่จอดรถยนต์ส่วนบุคคล 600 คัน และรถจักรยานยนต์ 120 คัน โดยสามารถจอดรถได้รวมทั้งสิ้น 720 คัน ลานจอดรถออกแบบเป็นพื้นคอนกรีตเสริมเหล็ก (ค.ส.ล.) มีหลังคาคลุมแต่ละโซน มีระบบระบายน้ำรอบลานจอดรถ โดยจะระบายน้ำสู่ระบบระบายน้ำของถนนสุขุมวิท สภาพพื้นที่ลานจอดรถในปัจจุบัน ดังแสดงในรูปที่ 1-3



รูปที่ 1-3 ลานจอดรถของโครงการ

1.3 สถานภาพปัจจุบันของโครงการ

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

- บริเวณพื้นที่จอดรถยนต์
- บริเวณพื้นที่จอดรถจักรยานยนต์
- ตู้จ่ายบัตรจอดรถ (Ticket Booth)
- สำนักงาน Mobile Office Container สำหรับเจ้าหน้าที่ดูแลควบคุมพื้นที่
- สำนักงาน Mobile Rescue Office Container สำหรับเจ้าหน้าที่ดูแลควบคุมพื้นที่
- ระบบสุขาภิบาลเป็นรูปแบบ Mobile Toilet Container
- ระบบระบายน้ำรอบลานจอดรถ



บริเวณพื้นที่จอดรถยนต์

รูปที่ 1-4 สภาพพื้นที่ภายในลานจอดรถของโครงการ



บริเวณพื้นที่จอดรถจักรยานยนต์

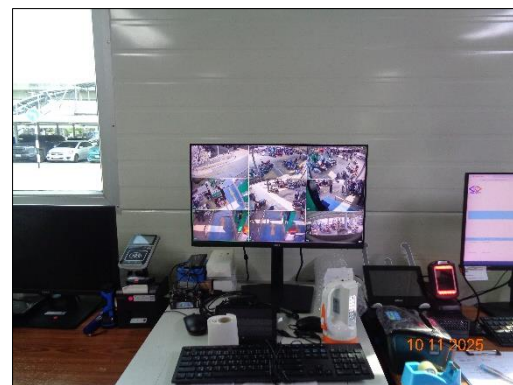


ตู้จ่ายบัตรจอดรถ (Ticket Booth)

รูปที่ 1-4 (ต่อ) สภาพพื้นที่ภายในลานจอดรถของโครงการ

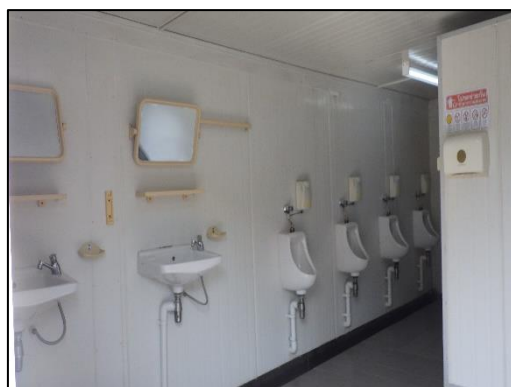
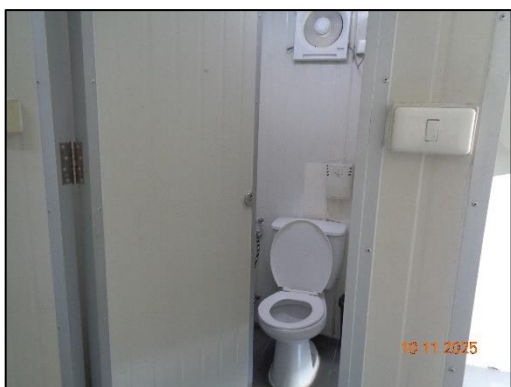


ตู้จ่ายบัตรจอดรถ (Ticket Booth) (ต่อ)



สำนักงาน Mobile Office Container และสำนักงาน Mobile Rescue Office Container

รูปที่ 1-4 (ต่อ) สภาพพื้นที่ภายในลานจอดรถของโครงการ



ระบบสุขาภิบาลเป็นรูปแบบ Mobile Toilet Container

รูปที่ 1-4 (ต่อ) สภาพพื้นที่ภายในลานจอดรถของโครงการ



ระบบระบายน้ำรอบลานจอดรถ

รูปที่ 1-4 (ต่อ) สภาพพื้นที่ภายในลานจอดรถของโครงการ