

บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 2

การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตาม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.1 การดำเนินการ

การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และ บริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด ได้ดำเนินการโดยตรวจสอบเอกสารหลักฐาน และสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง

2.2 ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ

ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รายละเอียดการปฏิบัติแสดงในตารางที่ 2.2-1

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ชื่อโครงการ : รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม
เจ้าของโครงการ : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
ผู้รับสัมปทาน : บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
ประเภทโครงการ : โครงการระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษหรือระบบขนส่งมวลชนที่ใช้ราง
ระยะเวลา : เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ 1.1 คุณภาพอากาศ	1) รฟม. ประสานกับ กทม. เทศบาลนครนนทบุรี เทศบาลตำบลไทรมา เทศบาลบางบัวทอง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการซ่อมบำรุงทาง และรักษาความสะอาดบนถนนบริเวณใต้แนวสายทางของโครงการฯ โดยเฉพาะใต้พื้นที่สถานีรถไฟฟ้า โดยจัดให้มีการใช้รถดูดฝุ่นที่มีประสิทธิภาพในการดูดฝุ่นออกจากถนน	<ul style="list-style-type: none"> - การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้มีการติดต่อประสานงานกับ กทม. เทศบาลนครนนทบุรี เทศบาลตำบลไทรมา เทศบาลบางบัวทอง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการซ่อมบำรุงทาง และรักษาความสะอาดบนถนนใต้แนวสายทางของโครงการฯ ซึ่งเป็นพื้นที่ของ รฟม. ได้ส่งมอบให้หน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลตั้งแต่เริ่มเปิดให้บริการรถไฟฟ้า - บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีแผนรองรับในการติดต่อประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการซ่อมบำรุงทาง และรักษาความสะอาดบนถนนบริเวณใต้แนวสายทางของโครงการฯ เมื่อเกิดผลกระทบจากการให้บริการเดินรถไฟฟ้า 	-	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ) 1.1 คุณภาพอากาศ (ต่อ)	2) รฟม. ต้องประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานี ตำรวจนครบาลเตาปูนและสถานีตำรวจภูธร นนทบุรีเพื่อลดความคับคั่งของการจราจรในพื้นที่ โครงการฯ โดยเฉพาะพื้นที่ใต้สถานีรถไฟฟ้าที่ ยกระดับ โดยติดตั้งเครื่องหมายและสัญลักษณ์ จราจรเพื่อบอกทิศทางและกำหนดความเร็ว บริเวณสถานี และอาคารจอดแล้วจร	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) มีการประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจนครบาลเตาปูน เพื่อจัดการจราจรใต้สถานีเตาปูน รวมถึงจัดระเบียบ รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ให้บริการบริเวณสถานีเตาปูน และประสานเจ้าหน้าที่ตำรวจภูธรจังหวัดนนทบุรี จัดการจราจรบริเวณทางเข้า-ออกอาคารจอดแล้วจร - การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ดำเนินการติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจร สัญลักษณ์จราจรเพื่อบอกทิศทางในอาคารจอดแล้วจร ทั้ง 4 แห่งเรียบร้อยแล้ว	-	ภาพที่ 2.2-1 ภาพที่ 2.2-2 ภาพที่ 2.2-3
	3) ในกรณีที่ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศมีค่า ไกล่เคียง หรือสูงกว่าค่ามาตรฐาน ให้ทำการ ติดตั้งพัดลมดูดอากาศใต้สถานีรถไฟฟ้า เพื่อลด การสะสมของมลสารในพื้นที่และติดตาม ตรวจสอบคุณภาพอากาศอย่างต่อเนื่องทุก 3 เดือน เป็นระยะเวลา 3 ปี	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ในเดือนพฤศจิกายน 2565 ซึ่งผลการตรวจวัดมีค่า อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด รายละเอียดแสดง ในบทที่ 3 หัวข้อ 3.2-1 ในกรณีที่ผลการตรวจวัด คุณภาพอากาศมีค่าใกล้เคียงหรือสูงกว่าค่ามาตรฐาน ทางบริษัทฯ จะดำเนินการติดตั้งพัดลมดูดอากาศ บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าเพื่อลดการสะสมของมลสาร ในพื้นที่ และจัดให้มีการติดตามตรวจสอบคุณภาพ อากาศอย่างต่อเนื่องทุก 3 เดือน เป็นระยะเวลา 3 ปี	-	-
	4) ห้ามจอดรถและติดเครื่องขณะจอดที่อาคารจอด แล้วจรและบริเวณสถานีรถไฟฟ้า	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้มีการดำเนินการติดตั้งป้ายแจ้งแก่ผู้ใช้บริการ ให้ดับเครื่องยนต์เรียบร้อยแล้ว	-	ภาพที่ 2.2-4

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ) 1.2 เสียง	1) ปลุกต้นไม้บริเวณสถานีเพื่อช่วยลดการสะท้อนของเสียง	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการปลุกต้นไม้/จัดพื้นที่สีเขียวบริเวณสถานีรถไฟฟ้า เพื่อช่วยลดการสะท้อนของเสียงและดำเนินการดูแลรักษา	-	ภาพที่ 2.2-5
	2) บำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าวางอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้อยู่ในสภาพใช้งานดีและป้องกันเสียงดังจากการเสียดทานของรถกับรางรถไฟ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีการบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าวางอย่างสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียงจากการเสียดทานของรถกับรางรถไฟ	-	เอกสาร 2-1
	3) ศูนย์ซ่อมบำรุงที่มีอาณาเขตติดต่อกับเอกชนต้องปลุกต้นไม้เพื่อเป็นพื้นที่กันชน (Buffer zone) ต้นไม้ที่ปลูกต้องมีใบหนาและทรงสูง อย่างน้อย 2 แถว เช่น อโศกอินเดีย เป็นต้น	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการปลุกต้นไม้ชนิดเดียวบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง ตามแนวอาณาเขตที่ติดกับพื้นที่เอกชน เพื่อเป็นพื้นที่กันชน (Buffer zone)	-	ภาพที่ 2.2-6
1.3 ความสั่นสะเทือน	- กรณีที่คาดว่าจะมีความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจากการดำเนินการหรือได้รับร้องเรียนเรื่องความสั่นสะเทือน ทางกรมรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย(รฟม.) หรือผู้เดินรถต้องจัดผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางแก้ไขโดยด่วน	- ในกรณีที่มีความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจากการดำเนินการหรือได้รับเรื่องร้องเรียนเรื่องความสั่นสะเทือน บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จะจัดให้มีผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและดำเนินการหาแนวทางแก้ไขโดยด่วน	-	เอกสาร 2-2

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1.ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ) 1.4 คุณภาพน้ำผิวดิน	1) ควรจัดให้มีห้องส้วมแยกเพศชาย-หญิงที่ถูก สุขลักษณะสำหรับพนักงานและเจ้าหน้าที่ประจำ สถานีและศูนย์ซ่อมบำรุงสถานีรถไฟฟ้าทุกแห่ง	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีการออกแบบและก่อสร้างห้องส้วม แยกชาย-หญิง สำหรับพนักงานและเจ้าหน้าที่ ประจำศูนย์ซ่อมบำรุงและสถานีรถไฟฟ้าทุกสถานี	-	ภาพที่ 2.2-7 ภาพที่ 2.2-8
	2) จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียที่ถูกหลักสุขาภิบาลทุก สถานีและศูนย์ซ่อมบำรุง	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้จัดให้มีการออกแบบและก่อสร้างระบบบำบัดน้ำ เสียบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและสถานีรถไฟฟ้าทุกสถานี	-	ภาพที่ 2.2-9 ภาพที่ 2.2-10
	3) ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียประจำสถานีและ ศูนย์ซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้จัดให้มีวิศวกรทำหน้าที่ตรวจสอบและ ควบคุมดูแลประสิทธิภาพการทำงานของระบบบำบัด น้ำเสียบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและสถานีรถไฟฟ้าอย่าง สม่ำเสมอ	-	ภาพที่ 2.2-11 เอกสาร 2-3
	4) จัดให้มีการรวบรวมและจัดการมูลฝอยที่สถานี และศูนย์ซ่อมบำรุงอย่างเหมาะสม โดยไม่ให้ตกสู่ แม่น้ำคูคลอง	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีการรวบรวมและจัดการมูลฝอย ที่เกิดขึ้นบริเวณสถานีรถไฟฟ้าและศูนย์ซ่อมบำรุง อย่างเหมาะสม เพื่อป้องกันและลดผลกระทบ ต่อแม่น้ำคูคลอง โดยการจัดให้มีภาชนะรองรับ ไว้ตามจุดต่างๆ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าและศูนย์ซ่อม บำรุง ตลอดจนจัดให้มีพนักงานคอยตรวจสอบและ ทำความสะอาดอย่างสม่ำเสมอ	-	ภาพที่ 2.2-13 ภาพที่ 2.2-14 ภาพที่ 2.2-15 ภาพที่ 2.2-16 ภาพที่ 2.2-17

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ) 1.4 คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	5) ติดตั้งบรรทัดน้ำที่บริเวณโครงการฯ เพื่อให้ทราบ ข้อมูลระดับน้ำและความลึกของน้ำ และ ดำเนินการสำรวจติดตามข้อมูลต่างๆ ในส่วนที่ เกี่ยวข้อง	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีการติดตั้งบรรทัดน้ำสำหรับแสดงข้อมูล ระดับน้ำและความลึกของน้ำ ตลอดจนสำรวจติดตาม ข้อมูลต่างๆ รายละเอียดแสดงในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.2.4	-	ภาพที่ 2.2-18
1.5 ทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลาย ของดิน	- ศูนย์ซ่อมบำรุงส่วนที่เป็นที่ว่างและที่โล่งต้องปลูก พืชหรือหญ้าคลุมดิน	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีการจัดพื้นที่สีเขียวโดยปลูกต้นไม้ ไม้ดอกไม้ประดับ และหญ้าคลุมดินในบริเวณพื้นที่ ศูนย์ซ่อมบำรุงพร้อมทั้งมีการดูแลพื้นที่สีเขียว ตามความเหมาะสมอย่างสม่ำเสมอ	-	ภาพที่ 2.2-19 ภาพที่ 2.2-20
1.6 การกัดเซาะและการตกตะกอน	- ดำเนินการเช่นเดียวกับมาตรการลดผลกระทบ ด้านคุณภาพน้ำที่อาจเกิดขึ้นจากการก่อสร้าง ต่อม่อของสะพานรถไฟฟ้าข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณสะพานพระนั่งเกล้าและการขนย้ายตะกอน ดินที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างเสาเข็มเจาะในช่วง ระยะดำเนินการ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีการดำเนินการเพื่อลดผลกระทบ ด้านการกัดเซาะและการตกตะกอนตามมาตรการ ลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำที่อาจเกิดขึ้นจากการ ก่อสร้างต่อม่อของสะพานรถไฟฟ้าข้ามแม่น้ำ เจ้าพระยาบริเวณสะพานพระนั่งเกล้า รายละเอียด แสดงในหัวข้อ 1.4 คุณภาพน้ำผิวดิน	-	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ - ทรัพยากรต้นไม้ในแนวสายทาง	1) มีการเพิ่มพื้นที่สีเขียวหรือการจัดสวนบริเวณ สถานีหรือตามแนวเส้นทางรถไฟ เพื่อเป็นการลด มลพิษทางอากาศ เสียง และอื่นๆ โดยทำการปลูก ไม้เพิ่มเติม เช่น ต้นทรงบาดาล ทองอุไร พลับพลึงและการเวก เป็นต้น	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการเพิ่มพื้นที่สีเขียวบริเวณสถานี และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าเรียบร้อยแล้ว	-	ภาพที่ 2.2-5 ภาพที่ 2.2-37
	2) ต้องทำการดูแลต้นไม้ที่ปลูกและให้ทำการปลูก ชดเชยในกรณีที่ดินไม้ตาย	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการดูแลต้นไม้ที่ปลูกบริเวณ สถานี และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าและจะทำการ ปลูกชดเชยในกรณีที่ดินไม้ตาย	-	ภาพที่ 2.2-5 ภาพที่ 2.2-37
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ 3.1 การคมนาคมและการจราจร	มาตรการลดผลกระทบการจราจรทางบก 1) มีการติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรเพื่อ ควบคุมการจราจรในแต่ละสถานี และอาคารจอด แล้วจร	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ดำเนินการติดตั้งป้ายและเครื่องหมายสัญลักษณ์ จราจรในอาคารจอดแล้วจรทั้ง 4 แห่งเรียบร้อยแล้ว	-	ภาพที่ 2.2-3
	2) จัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก บริเวณสถานี และอาคารจอดแล้วจร	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้วางเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย เพื่อปฏิบัติ หน้าที่รักษาความปลอดภัย อำนวยความสะดวก บริเวณอาคารจอดแล้วจรทั้ง 4 แห่ง พร้อมทั้งมีการ กำกับและดูแลการปฏิบัติหน้าที่โดยพนักงานรักษา ความปลอดภัยของ รฟม.	-	ภาพที่ 2.2-21

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ) 3.1 การคมนาคมและการจราจร	มาตรการลดผลกระทบการจราจรทางบก (ต่อ) 3) จัดทางข้ามจากฟากหนึ่งไปยังอีกฟากหนึ่งของ แนวรถไฟฟ้ายกระดับ	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้จัดให้มีการออกแบบและก่อสร้างทางข้าม (Sky Walk) จากฟากหนึ่งไปยังอีกฟากหนึ่งของแนว รถไฟฟ้ายกระดับ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ ผู้ใช้บริการ	-	ภาพที่ 2.2-22
	มาตรการลดผลกระทบการจราจรทางน้ำ - ต้องรื้อถอนสิ่งก่อสร้างชั่วคราวต่างๆ ในแม่น้ำ เจ้าพระยาที่สร้างขึ้นในระหว่างการก่อสร้างออก ให้หมดเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อไม่ให้เกิด ผลกระทบต่อภารกิจทางการเดินเรือ	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้กำกับดูแลการรื้อถอนสิ่งก่อสร้างชั่วคราวต่างๆ ออกจากแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบ ด้านการกีดขวางการเดินเรือเสร็จสิ้นเรียบร้อยแล้ว	-	-
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ) 3.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินและการ ขยายตัวของเมือง	1) กรณีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินใน บริเวณสองข้างทางโครงการฯ ย่อมเป็นไปตาม ความพร้อมของเอกชนเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งจะต้อง อยู่ภายใต้กรอบกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมายควบคุมการก่อสร้างอาคาร และ ข้อกำหนดของกฎกระทรวงผังเมืองรวม เป็นต้น	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จะมีการดำเนินการภายใต้กรอบกฎหมาย และ/หรือข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องในกรณีที่จะมีการ เปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณสอง ข้างทางโครงการฯ	-	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ) 3.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินและการ ขยายตัวของเมือง	2) ควรปรับข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณ ศูนย์ซ่อมบำรุงให้สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ ที่ดินของโครงการฯ	- บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อดำเนินกิจการรถไฟฟ้า ซึ่งสอดคล้องกับการ ใช้ประโยชน์ที่ดินของโครงการฯ ตามพระราช กฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่เวนคืน ในท้องที่อำเภอบางบัวทอง อำเภอบางใหญ่ อำเภ เมืองนนทบุรี และเขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2552	-	เอกสาร 2-4
3.3 การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม	1) สร้างระบบระบายน้ำบริเวณสถานีรถไฟฟ้า ศูนย์ ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้สร้างระบบระบายน้ำบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและ อาคารจอดแล้วจรตั้งแต่ระยะก่อสร้างเรียบร้อยแล้ว	-	ภาพที่ 2.2-24 ภาพที่ 2.2-25
	2) จัดเตรียมและปรับปรุงสภาพพื้นที่ให้เหมาะสม สำหรับการควบคุมการไหลของน้ำ			
	3) พัฒนาระบบระบายน้ำบริเวณสถานีและศูนย์ซ่อม บำรุงให้เหมาะสมกับลักษณะภูมิประเทศ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จะดูแลรักษาระบบระบายน้ำบริเวณสถานี รถไฟฟ้าและศูนย์ซ่อมบำรุงให้มีความเหมาะสม กับลักษณะภูมิประเทศให้มากที่สุด เพื่อประสิทธิภาพ ในการระบายน้ำ	-	ภาพที่ 2.2-23 ภาพที่ 2.2-24 ภาพที่ 2.2-25

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์(ต่อ) 3.3 การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม	4) ดูแลทำความสะอาดพื้นที่โดยรอบและสิ่งก่อสร้าง ต่างๆ ของโครงการฯ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีการดูแลและทำความสะอาดพื้นที่ โดยรอบและสิ่งก่อสร้างต่างๆ ของโครงการฯ อย่างสม่ำเสมอ สำหรับอาคารจอดรถแล้วเสร็จทั้ง 4 แห่ง นั้น การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ว่าจ้างบริษัท เจนก้องไกล จำกัด ดูแล รักษาความสะอาด และได้มีการทำความสะอาด รางระบายน้ำและจุดระบายน้ำต่างๆ ภายในอาคาร จอดรถแล้วเสร็จปีละ 2 ครั้ง เพื่อการระบายน้ำอย่างมี ประสิทธิภาพ	-	ภาพที่ 2.2-25 ภาพที่ 2.2-27
3.4 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	มาตรการลดผลกระทบด้านการจัดการมูลฝอย 1) ตั้งถังรองรับมูลฝอยทางขึ้นและลงสถานี	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้จัดเตรียมถังรองรับมูลฝอยไว้บริเวณ ทางขึ้นและลงสถานีรถไฟฟ้า	-	ภาพที่ 2.2-14
	2) ตรวจสอบสภาพปัญหาเกี่ยวกับการจัดการมูลฝอย อย่างสม่ำเสมอ ดังนี้ 2.1) สำรวจความเพียงพอของถังรองรับมูลฝอย ภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง และทางขึ้น-ลง สถานีรถไฟฟ้า หากพบว่าปริมาณมูลฝอย มากขึ้น ต้องจัดให้มีถังรองรับมูลฝอยใน ปริมาณที่เพียงพอ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีการจัดเตรียมถังรองรับมูลฝอย ภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง และทางขึ้น-ลงสถานี รถไฟฟ้าให้เพียงพอต่อปริมาณมูลฝอยที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-14 ภาพที่ 2.2-15

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ) 3.4 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (ต่อ)	2.2) ตรวจสอบสภาพถังรองรับมูลฝอยภายในพื้นที่โครงการฯ อยู่เสมอ หากพบว่าแตก ชำรุด หรือรั่วซึม จะต้องปรับปรุงซ่อมแซมทันที	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีการตรวจสอบสภาพถังรองรับมูลฝอยภายในพื้นที่โครงการฯ บริเวณต่างๆ อย่างสม่ำเสมอ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการแตก ชำรุด หรือรั่วซึม จะมีการเปลี่ยนหรือซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้เช่นเดิม	-	ภาพที่ 2.2-14 ภาพที่ 2.2-15
	2.3) ติดต่อประสานงานให้รถเก็บขนมูลฝอยของหน่วยงานที่รับผิดชอบตามท้องที่ที่สถานี ศูนย์ซ่อมบำรุงตั้งอยู่ มาเก็บขนมูลฝอยจากโครงการฯ ไปกำจัดอย่างสม่ำเสมอ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ติดต่อประสานหน่วยงานในพื้นที่ให้เข้ามาเก็บขนมูลฝอยของโครงการฯ ไปกำจัดอย่างสม่ำเสมอ	-	ภาพที่ 2.2-28
	3) ประชาสัมพันธ์และรณรงค์ให้พนักงานในศูนย์ซ่อมบำรุงและประจำสถานี ดำเนินการคัดแยกประเภทมูลฝอย โดยแยกเป็นขยะเปียก และขยะแห้งก่อนทิ้งลงถังรองรับมูลฝอย ส่วนมูลฝอยจำพวกแก้ว ขวดพลาสติก และกระดาษ ควรแยกออกมาส่งขายให้คนรับซื้อของเก่าต่อไป เพื่อลดปริมาณมูลฝอยที่ต้องนำไปกำจัด นอกจากนี้มูลฝอยอันตราย เช่น แบตเตอรี่และถ่านไฟฉาย เป็นต้น ควรแยกออกมาและทิ้งในถังขยะที่จัดไว้สำหรับมูลฝอยประเภทนี้โดยเฉพาะ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีการประชาสัมพันธ์และรณรงค์ให้พนักงานในศูนย์ซ่อมบำรุงและประจำสถานีรถไฟฟ้าคัดแยกขยะประเภทมูลฝอย ก่อนทิ้งลงถังรองรับมูลฝอย เพื่อลดปริมาณมูลฝอยที่ต้องนำไปกำจัดโดยมูลฝอยที่สามารถจำหน่ายได้จะมีการเก็บรวบรวมเพื่อจำหน่ายให้กับผู้รับซื้อ สำหรับมูลฝอยอันตรายได้มีการจัดพื้นที่ทิ้งและจัดเก็บเฉพาะแล้วประสานบริษัทเอกชนที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมเข้ามารับไปกำจัดต่อไป	-	ภาพที่ 2.2-28 ภาพที่ 2.2-29

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ) 3.4 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (ต่อ)	4) ภาชนะรองรับมูลฝอยในสถานีควรมีขนาดความจุ 80 ลิตร ดังนั้น ในกรณีที่มีการรวบรวมมูลฝอยไปทิ้งใน Container ขนาดใหญ่ของสถานีวันละ 2 ครั้ง จะใช้สถานีละ 45 ใบ วางกระจายให้เพียงพอภายในแต่ละสถานี หรือวางที่ทางเดินเท้า ทุกระยะ 15-20 เมตร นอกจากนี้ ควรจัดเตรียมภาชนะรองรับย่อยของแต่ละสถานี เพื่อรอการเก็บขนไปกำจัดโดยกรุงเทพมหานคร และหน่วยงานที่รับผิดชอบในกรณีที่ไม่สามารถมาเก็บขนมูลฝอยได้ทุกวัน (ความจุประมาณ 20 ลูกบาศก์เมตร หรืออาจใช้เป็น Hauling Container ความจุ 8-10 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 2 ใบ)	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีการจัดเตรียมภาชนะรองรับมูลฝอยบริเวณทางเข้า-ออก ของสถานีรถไฟฟ้า บริเวณชั้นออกบัตรโดยสาร ทั้งนี้บริษัทฯ ได้จัดให้มีข้อกำหนดห้ามผู้มาใช้บริการนำอาหารจากภายนอกเข้ามารับประทานภายในสถานีรถไฟฟ้า ส่งผลต่อจำนวนภาชนะรองรับย่อยของแต่ละสถานี เพื่อรอการเก็บขนไปกำจัดโดยกรุงเทพมหานคร และหน่วยงานท้องถิ่นที่รับผิดชอบ	-	ภาพที่ 2.2-14 ภาพที่ 2.2-30
	มาตรการลดผลกระทบด้านการจัดการน้ำเสีย 1) ตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสียประจำสถานี ศูนย์ซ่อมบำรุง และอาคารจอตแล้ว จร เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการบำบัดน้ำเสีย โดยมีคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดเป็นไปตามที่ออกแบบอย่างสม่ำเสมอ	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ว่าจ้างบริษัท มาร์จินอล จำกัด เป็นผู้บำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารจอตแล้วจรให้เป็นไปตามมาตรฐาน และได้ว่าจ้างบริษัท เทสท์ เทค จำกัด เป็นผู้ตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง โดยคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดเป็นไปตามที่ออกแบบไว้	-	ภาพที่ 2.2-9 ภาพที่ 2.2-10 ภาพที่ 2.2-11 ภาพที่ 2.2-12 เอกสาร 2-3

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ) 3.4 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (ต่อ)	มาตรการลดผลกระทบด้านการจัดการน้ำเสีย (ต่อ) 1) ตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสีย ประจำสถานี ศูนย์ซ่อมบำรุง และอาคารจอตแล้ว จร เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการบำบัดน้ำเสีย โดย มีคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดเป็นไปตามที่ ออกแบบอย่างสม่ำเสมอ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้จัดให้มีวิศวกรทำหน้าที่ตรวจสอบและควบคุมดูแล ประสิทธิภาพการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย บริเวณสถานีรถไฟฟ้า และศูนย์ซ่อมบำรุง อย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มีประสิทธิภาพ ในการบำบัดเป็นไปตามที่ ออกแบบไว้ ซึ่งคุณภาพน้ำทิ้งหลังการบำบัดมีค่า อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานทั้งหมด	-	ภาพที่ 2.2-9 ภาพที่ 2.2-10 ภาพที่ 2.2-11 ภาพที่ 2.2-12 เอกสาร 2-3
	2) น้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วต้องพิจารณาในแง่ของ การนำมาใช้ประโยชน์ในด้านอื่นๆ อีก เช่น การ นำน้ำมาใช้ในการรดน้ำต้นไม้ รดสนามหญ้า/ สวนหย่อม หรือล้างถนน เป็นต้น เพื่อลดปริมาณ การใช้น้ำภายในพื้นที่โครงการฯ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีการติดตั้งเครื่องสูบน้ำเพื่อนำน้ำที่ผ่าน การบำบัดแล้วกลับมาใช้ในการรดน้ำต้นไม้และ สนามหญ้า เพื่อลดปริมาณการใช้น้ำในโครงการฯ	-	ภาพที่ 2.2-26
	3) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบ สูบน้ำ และระบบระบายน้ำภายในพื้นที่ โครงการฯ เพื่อช่วยให้การควบคุมคุณภาพน้ำทิ้งดี ยิ่งขึ้น	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้จัดให้มีวิศวกรทำหน้าที่ตรวจสอบ และควบคุมดูแลประสิทธิภาพการทำงานของระบบ บำบัดน้ำเสีย ระบบสูบน้ำ และระบบระบายน้ำภายใน พื้นที่โครงการฯ เพื่อให้มีประสิทธิภาพการทำงานที่ดี ตามที่ได้มีการออกแบบไว้ และควบคุมคุณภาพน้ำทิ้ง ให้เป็นไปตามมาตรฐาน	-	เอกสาร 2-3

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4 คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) 4.1 สภาพเศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	1) จัดให้มีการรักษาความปลอดภัยบริเวณสถานี รถไฟฟ้า รวมทั้งถนน ทางเดินเข้า-ออก ของ สถานี	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย คอยอำนวยความสะดวกตรวจสอบความเรียบร้อย และรักษาความปลอดภัยบริเวณสถานีรถไฟฟ้า ทางเดินเข้า-ออกสถานี และทางเดิน/ถนนใกล้เคียง สถานี		ภาพที่ 2.2-31
	2) จัดให้มีสิทธิพิเศษแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง ในการประกอบอาชีพ หรือประกอบธุรกิจบริเวณ สถานี	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เปิดโอกาสให้ผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงจากการ เวนคืนเสนอขอประกอบธุรกิจในพื้นที่ของ รฟม. ปัจจุบันไม่มีผู้ถูกเวนคืนประสงค์ขอใช้พื้นที่ เนื่องจากไม่คุ้มค่าแก่การลงทุน	-	ภาพที่ 2.2-32 เอกสาร 2-5
	3) สำรวจความคิดเห็นของประชาชน เพื่อรับทราบ ปัญหาต่างๆ ที่เกิดจากโครงการฯ เพื่อนำมา ดำเนินการและแก้ไขให้เหมาะสม	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ว่าจ้างหน่วยงานที่ 3 (Third Party) ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน เพื่อรับทราบปัญหาต่างๆ ที่เกิดจากการเปิด ดำเนินโครงการฯ ช่วง 2 ปีแรก (2559-2561) มาดำเนินการและแก้ไขให้เหมาะสม	-	-
	4) ประชาสัมพันธ์การดำเนินโครงการฯ ในรูปแบบ ต่างๆ ทั้งแผ่นพับและป้ายประชาสัมพันธ์	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์การดำเนิน โครงการฯ ในรูปแบบต่างๆ ได้แก่ ประชาสัมพันธ์ทาง เว็บไซต์ จัดทำโปสเตอร์ สื่อสิ่งพิมพ์ และสื่อวีดิทัศน์ เป็นต้น	-	ภาพที่ 2.2-33 เอกสาร 2-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4 คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) 4.1 สภาพเศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	5) ร่วมกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน เช่น การให้ ทุนการศึกษากับโรงเรียนในแนวสายทางการ ทอดผ้าป่าหรือกฐิน วัด ใน แนว สาย ทาง เป็นต้น	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีการร่วมกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน เช่น กิจกรรม “มอบ ทุนการศึกษา รฟม. เพื่อเยาวชน ประจำปี 2565” และ กิจกรรม “BEM สร้างสุขสู่สังคม พัฒนาและปรับปรุงภูมิ ทัศน์วัดสนามใน”	-	ภาพที่ 2.2-34
	6) จัดให้มีการดูงานหรือทัศนศึกษาในโครงการฯ เพื่อให้ทราบลักษณะการดำเนินงานของ โครงการฯ โดยเน้นกลุ่มเป้าหมายผู้นำชุมชน เยาวชน นักเรียน และกลุ่มต่างๆ	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้จัดให้หน่วยงานต่างๆ เข้ามาศึกษาดูงาน และทัศนศึกษาโครงการฯ	-	ภาพที่ 2.2-35
4.2 การโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน	1) รฟม. จะต้องดำเนินการจ่ายเงินค่าทดแทน ได้แก่ 1.1) ค่าชดเชยที่ดิน: ใช้ราคาประเมินทุนทรัพย์ เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม ปี พ.ศ. 2547- 2550 โดยคำนึงถึงราคาซื้อขายกันตามปกติ ในท้องตลาด 1.2) ค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้าง: แบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ ดังนี้	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้เวนคืนที่ดินตามหลักเกณฑ์สำหรับการกำหนด ค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน และจำนวน เงินทดแทนสำหรับโครงการรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นไปตาม พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะ ดำเนินการเพื่อกิจการขนส่งมวลชนในท้องที่อำเภอ บางบัวทอง อำเภอบางใหญ่ อำเภอเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี และเขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร และปัจจุบัน รฟม. ได้จ่ายเงินค่าทดแทนให้ผู้ถูก เวนคืนทั้งหมดแล้ว	-	เอกสาร 2-4 เอกสาร 2-5

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4 คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) 4.2 การโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน (ต่อ)	<p>(1) สิ่งปลูกสร้างที่รื้อถอนไม่ได้ เช่น บ้านตึกแถว อาคารคอนกรีต เป็นต้น กำหนดโดยวิธีถอดแบบตามสภาพข้อเท็จจริงที่มีอยู่หักด้วยค่าเสื่อมราคา โดยค่าวัสดุก่อสร้าง ค่าแรงงานก่อสร้าง ค่าดำเนินการกำไรและภาษี ค่าออกแบบ และค่าควบคุมงานค่าธรรมเนียมอนุญาตปลูกสร้างอาคาร ค่าป้องกันอุบัติเหตุค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้ ค่าทดแทนด้านสาธารณูปโภคอัตราค่าในวันที่กำหนดราคา</p> <p>(2) สิ่งปลูกสร้างที่รื้อถอนได้ เช่น เพิงไม้ เพิงสังกะสี เป็นต้น กำหนดเป็นค่ารื้อถอนค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้ และค่าปลูกสร้างใหม่โดยอัตราค่าในวันที่</p> <p>1.3) ค่าทดแทนผู้เช่า: แบ่งออกเป็น 4 กรณี ดังนี้</p> <p>(1) กรณีการเช่าที่มีหลักฐานเป็นหนังสือและผู้เช่าได้จ่ายค่าหน้าดิน เงินกินเปล่า เงินค่าเช่าล่วงหน้า หรือเงินอื่นใด ในลักษณะเดียวกันให้กับผู้เช่า เป็นการล่วงหน้า กำหนดค่าทดแทนให้ตามจำนวนเงินที่ผู้เช่าได้จ่ายให้แก่ผู้ให้เช่าเป็นการล่วงหน้าตาม ส่วนของระยะเวลาการเช่าที่เหลืออยู่รวมกับค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้ค่าทดแทนด้านสาธารณูปโภค</p>			

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4 คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) 4.2 การโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน (ต่อ)	(2) กรณีการเช่าที่ดินเพื่อปลูกสร้างอาคาร และมีข้อสัญญาว่าอาคารที่ปลูกสร้างตก เป็นของเจ้าของที่ดิน กำหนดค่าทดแทน ตามสัดส่วนของค่าสิ่งปลูกสร้างใน ระยะเวลาการเช่าที่เหลืออยู่รวมกับค่าขน ย้ายสิ่งของเครื่องใช้ และค่าทดแทนด้าน สาธารณูปโภค			
	(3) กรณีการเช่าซื้อสิ่งทอสิ่งหัตถ์ที่ถูก เวนคืนกำหนดค่าเสียหายในส่วนที่ชำระ ค่าเช่าซื้อไปแล้วรวมกับค่าขนย้ายสิ่งของ เครื่องใช้ และค่าทดแทนด้าน สาธารณูปโภค			
	(4) การเช่ากรณีอื่นถือตามผลต่างระหว่าง อัตราเฉลี่ยต่อเดือนของค่ารายปีที่ ประเมินโดยกรุงเทพมหานคร ตาม พระราชบัญญัติภาษีโรงเรือนและที่ดิน กับอัตราค่าเช่าเฉลี่ยต่อเดือนที่ผู้เช่าต้อง ชำระตามสัญญาตามสัดส่วนของ ระยะเวลาการเช่าที่เหลืออยู่ตามสัญญา รวมกับค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้และค่า ทดแทนด้านสาธารณูปโภค			

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4 คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) 4.2 การโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน (ต่อ)	1.4) ค่าทดแทนต้นไม้ยืนต้น: แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ ประเภทที่ปลูกเพื่อการกสิกรรม กำหนดเป็นค่าต้นพันธุ์ พร้อมค่าใช้จ่ายในการปลูก การดูแลรักษาและประเภทที่ไม่ได้ปลูกเพื่อการกสิกรรม โดยถือราคาของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ หรือราคาซื้อขายปกติตามท้องตลาดเป็นเกณฑ์ในการพิจารณา			
	1.5) ค่าทดแทนความเสียหายเนื่องจากต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์ พิจารณากำหนดในแต่ละกรณีดังนี้			
	(1) กรณีเป็นเจ้าของอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนซึ่งได้มาโดยการซื้อขาย และมีการจ้างงเพื่อนำเงินไปชำระราคาซื้อขายหากจำนวนเงินค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนดังกล่าว			
	(2) กรณีเป็นผู้อยู่อาศัยหรือประกอบการค้าขายหรือการงานอื่นชอบด้วยกฎหมายในอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน จะกำหนดค่าขาดรายได้หรือขาดประโยชน์จากอัตราเฉลี่ยของเงินได้สุทธิ หรือกำไรสุทธิ ตามสัดส่วนของระยะเวลาที่ขาดรายได้หรือขาดประโยชน์ซึ่งจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับ			

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4 คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) 4.2 การโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> - วันที่เจ้าของหรือผู้ครอบครอง ส่งมอบสิ่งปลูกสร้างนับแต่วันที่ ได้รับเงินค่าเวนคืนในกรณีทำ สัญญา - วันที่เจ้าของหรือผู้ครอบครอง รื้อถอนสิ่งปลูกสร้างแล้วเสร็จ นับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้ง ให้รื้อถอนในกรณีวางเงิน ค่า ทดแทน 			
	(3) กรณีเป็นผู้ปลูกไม้ยืนต้นเพื่อการ กสิกรรม พิจารณาค่าขาดรายได้ จากการจำหน่ายผลผลิต			
	ใน กรณี ที่ มี ความ จำ เป็ น ต้ อ ง ใช้ อสังหาริมทรัพย์เพื่อประโยชน์ในการดำเนิน กิจกรรมการขนส่งมวลชนตามโครงการฯ นี้ โดยไม่ จำ เป็ น ต้ อ ง ให้ ได้ มา ซึ่ง อสังหาริมทรัพย์จะต้องดำเนินการตาม ขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหา อสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540			

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4 คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) 4.2 การโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน (ต่อ)	2) กรณีเป็นการกำหนดในการก่อสร้างหาริมทรัพย์ รฟม. จะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามที่กฎหมาย กำหนด ดังนี้ อสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นให้แก่เจ้าของหรือผู้ ครอบครองโดยชอบตามกฎหมายให้คำนวณดังนี้ $\text{เงินค่าทดแทนภาระในอสังหาริมทรัพย์} = \text{ราคาที่ดิน} \times \text{ค่าสัมประสิทธิ์ของพื้นที่} \times \text{ค่าสัมประสิทธิ์ของความลึก}$	- การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้เวนคืนที่ดินตามหลักเกณฑ์สำหรับการกำหนด ค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน และจำนวน เงินทดแทนสำหรับโครงการรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นไปตาม พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะ ดำเนินการเพื่อกิจการขนส่งมวลชนในท้องที่อำเภอ บางบัวทอง อำเภอบางใหญ่ อำเภอเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี และเขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร และปัจจุบัน รฟม. ได้จ่ายเงินค่าทดแทนให้ผู้ถูก เวนคืนทั้งหมดแล้ว	-	เอกสาร 2-4 เอกสาร 2-5
	3) ในกรณีของการที่บุตรหลานของผู้ที่ถูกเวนคืน ต้องย้ายโรงเรียนไปอยู่ในพื้นที่การศึกษาโรงเรียน ใกล้บ้านไม่ครบ 2 ปี ซึ่งจะไม่เข้าหลักเกณฑ์ การอยู่ในพื้นที่ที่จะเรียนในโรงเรียนใกล้บ้านได้ ดังนั้นทาง รฟม. ควรจะประสานและทำหนังสือ ถึงกระทรวงศึกษาธิการร่วมกับการทำหนังสือถึง โรงเรียนหรือสถานศึกษาที่นักเรียนประสงค์จะ ย้ายเข้าเรียนเพื่อให้ทางโรงเรียนหรือสถานศึกษา ดังกล่าวทำหนังสือยืนยันรับรองว่านักเรียนราย นั้นๆ เป็นผู้ที่ถูกเวนคืนที่ดินจากโครงการฯ ทั้งนี้ เพื่อให้นักเรียนดังกล่าวได้รับการผ่อนผันเป็น กรณีพิเศษ	- การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้เวนคืนที่ดินตามหลักเกณฑ์สำหรับการกำหนด ค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน และจำนวน เงินทดแทนสำหรับโครงการรถไฟฟ้าซึ่งเป็นไปตาม พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะ ดำเนินการเพื่อกิจการขนส่งมวลชนในท้องที่อำเภอ บางบัวทอง อำเภอบางใหญ่ อำเภอเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี และเขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร และปัจจุบัน รฟม. ได้จ่ายเงินค่าทดแทนให้ผู้ถูก เวนคืนทั้งหมดแล้ว	-	เอกสาร 2-4 เอกสาร 2-5

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) 4.3 การสาธารณสุขและอาชีวอนามัย	1) จัดให้มีการตรวจสอบสุขภาพพนักงานประจำปี	- บริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้จัดให้มีการตรวจสอบสุขภาพเป็นประจำทุกปี โดยในปี 2565 ได้มีการตรวจสอบสุขภาพเรียบร้อยแล้ว	-	เอกสาร 2-7
	2) จัดทำแผนการจัดการด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัย สำหรับพนักงานประจำสถานีและศูนย์ซ่อมบำรุง	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการจัดทำแผนการจัดการด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัยสำหรับพนักงานประจำสถานีรถไฟฟ้าและศูนย์ซ่อมบำรุง	-	เอกสาร 2-8
	3) จัดให้มีการฝึกซ้อมรับมือเหตุฉุกเฉินอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้า จำกัด (มหาชน) ได้จัดให้มีการซ้อมเหตุฉุกเฉินเป็นประจำทุกปี โดยปี 2565 ได้จัดให้มีการซ้อมเหตุฉุกเฉินเรียบร้อยแล้ว	-	ภาพที่ 2.2-35 เอกสาร 2-9
	4) ดำเนินการบำบัดน้ำเสียและจัดการมูลฝอยตามมาตรการที่กำหนดเพื่อลดการเพาะพันธุ์ของสัตว์นำโรค	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้จัดให้มีวิศวกรทำหน้าที่ตรวจสอบและควบคุมดูแลประสิทธิภาพการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย และมีการจัดการมูลฝอยเพื่อลดการเพาะพันธุ์ของสัตว์นำโรค	-	-
4.4 โบราณคดี ประวัติศาสตร์ และศาสนสถาน	1) เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จให้หามาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (เช่น การป้องกันฝุ่นละออง และแรงสั่นสะเทือน เป็นต้น) เพื่อไม่ให้มีผลกระทบต่อศาสนสถาน (เช่น วัดน้อยนอก เป็นต้น)	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้จัดให้มีการตรวจวัดด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อติดตามตรวจสอบผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อศาสนสถานในบริเวณใกล้เคียง 2 จุด คือบริเวณวัดน้อยนอกและวัดโพธิ์ทองล่าง ซึ่งผลการตรวจวัดในเดือนพฤศจิกายน 2565 มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน รายละเอียดแสดงในบทที่ 3	-	ภาพที่ 3.2.1-1 ภาพที่ 3.2.2-1

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	2) ออกแบบปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์และสภาพแวดล้อมของสิ่งก่อสร้างสถานีรถไฟส่วนที่ใกล้เคียงศาสนสถานให้กลมกลืน	- ในอนาคตหากมีการปรับปรุงสิ่งก่อสร้างสถานีรถไฟส่วนที่ใกล้เคียงศาสนสถาน ทางบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จะดำเนินการออกแบบให้กลมกลืนกับศาสนสถานใกล้เคียงโครงการฯ ให้มากที่สุดเท่าที่เป็นไปได้	-	-
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) 4.5 ทักษิณภาพ	1) จัดภูมิทัศน์บริเวณตัวสถานีและโครงสร้างต่างๆ เพื่อลดการขัดแย้งทางด้านทัศนียภาพ	- การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ศึกษาและออกแบบการจัดภูมิทัศน์บริเวณตัวสถานีและโครงสร้างต่างๆ ให้มีความขัดแย้งทางด้านทัศนียภาพน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ในอนาคตหากมีการเปลี่ยนแปลงหรือออกแบบการจัดภูมิทัศน์บริเวณตัวสถานีและโครงสร้างต่างๆ ทางบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จะดำเนินการไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางด้านทัศนียภาพ	-	ภาพที่ 2.2-5

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) 4.5 ทัศนียภาพ (ต่อ)	2) ทำการเพิ่มพื้นที่สีเขียวเสริมในเขตแนวเส้นทาง ของโครงการฯ ในรูปแบบของการปลูกต้นไม้ เสริมบริเวณเสาดมหรือโครงสร้างของโครงการฯ เพื่อลดความแข็งแกร่งทางด้านมุมมองของ โครงสร้างและสีเขียวของต้นไม้ยังช่วยทำให้เกิด ความสบายตาและทำให้มีการปรับตัวทางด้านการ รับรู้ต่อทัศนียภาพที่เปลี่ยนไปจากเดิมได้เร็วขึ้น ลักษณะพันธุ์ไม้ที่พิจารณานำมาปลูกจะ ประกอบด้วยไม้ต้นขนาดกลาง ไม้พุ่มกระถางและ ไม้คลุมดินโดยรูปแบบการจัดวางจะมีไม้ยืนต้นอยู่ ในแนวตรงกลางกระถาง ไม้คลุมดินปลูกตามแนว ขอบกระเบียดตลอดแนวส่วนไม้พุ่มปลูกเต็มพื้นที่ ถัดจากไม้คลุมดินโดยให้มีระยะสูงกว่าไม้คลุมดิน ประมาณ 2 เทา	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการเพิ่มพื้นที่สีเขียวบริเวณ ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าในรูปแบบของการปลูก ต้นไม้เสริมบริเวณเสาดมหรือโครงสร้างเรียบร้อยแล้ว	-	ภาพที่ 2.2-37
	3) เพิ่มแสงสว่างบริเวณที่มีปริมาณแสงสว่างไม่ เพียงพอ เช่น บริเวณที่โครงสร้างพาดตัดกับทาง ยกระดับ เป็นต้น	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการติดตั้งไฟส่องสว่างในบริเวณ พื้นที่โครงการฯ และบริเวณที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ	-	ภาพที่ 2.2-38

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) 4.5 ทัศนียภาพ (ต่อ)	4) การให้บริการประชาสัมพันธ์สินค้าหรือสื่อต่างๆ บนตัวสถานี ควรพิจารณารูปแบบของป้ายสื่อทั้งในด้านรูปร่าง สี ขนาด ที่ไม่ขัดแย้งหรือเป็นจุดเด่นมากเกินไป กับลักษณะโครงสร้างโดยรวมของสถานี	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จะพิจารณารูปแบบของป้ายสื่อทั้งในด้านรูปร่าง สี ขนาด ที่ไม่ขัดแย้งหรือเป็นจุดเด่นมากเกินไปกับลักษณะโครงสร้างโดยรวมของสถานี - การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้มีการประชาสัมพันธ์สินค้าหรือสื่อต่างๆ บนตัวสถานี โดยใช้รูปแบบของป้ายสื่อที่มีรูปร่าง สี ขนาด วัสดุที่มีความเรียบร้อยกลมกลืนกับโครงสร้าง สถานีโดยรวม	-	ภาพที่ 2.2-33 เอกสาร 2-6
	5) หลีกเลี่ยงการปรับปรุงที่จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่โครงสร้าง	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้หลีกเลี่ยงการปรับปรุงใดๆ ที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่โครงสร้างของโครงการฯ	-	-



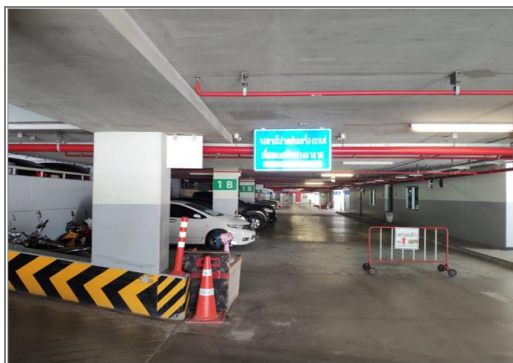
ภาพที่ 2.2-1 เครื่องหมายและสัญลักษณ์จราจรบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง



ภาพที่ 2.2-2 ภาพการประสานงานระหว่าง รฟม. กับเจ้าหน้าที่ตำรวจเตาปูน



ภาพที่ 2.2-3 เครื่องหมายและสัญลักษณ์จราจรบริเวณอาคารจอดรถแล้วจร



ภาพที่ 2.2-4 ป้ายเตือนห้ามติดเครื่องยนต์



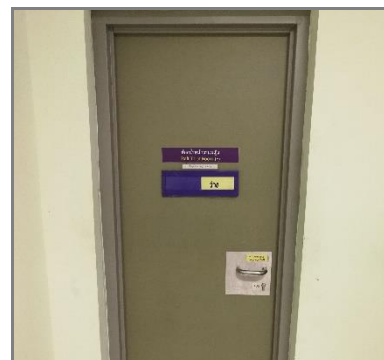
ภาพที่ 2.2-5 พื้นที่สีเขียวบริเวณสถานีรถไฟฟ้าและอาคารจอดรถแล้วจร



ภาพที่ 2.2-5 (ต่อ) พื้นที่สีเขียวบริเวณสถานีรถไฟฟ้าและอาคารจอดรถแล้วจร



ภาพที่ 2.2-6 Buffer zone บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง



ภาพที่ 2.2-7 ห้องน้ำ-ห้องส้วมสำหรับเจ้าหน้าที่ประจำสถานีรถไฟฟ้า

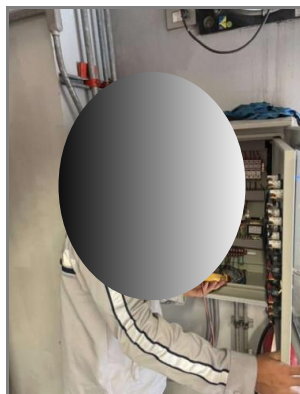


ภาพที่ 2.2-8 ห้องน้ำ-ห้องส้วมสำหรับเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ซ่อมบำรุง



ภาพที่ 2.2-9 ระบบบำบัดน้ำเสียสถานีรถไฟ

ภาพที่ 2.2-10 ระบบบำบัดน้ำเสียศูนย์ซ่อมบำรุง



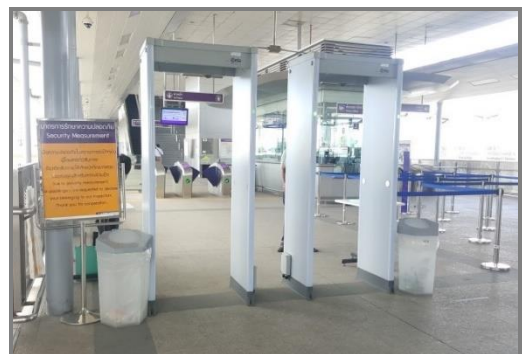
ภาพที่ 2.2-11 การซ่อมบำรุงระบบบำบัดน้ำเสียภายในอาคารจอดแล้วจร สถานีรถไฟ และศูนย์ซ่อมบำรุง



ภาพที่ 2.2-12 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทั้งก่อน-หลังการบำบัดภายในอาคารจอตแล้วจรและศูนย์ซ่อมบำรุง



ภาพที่ 2.2-13 ภาชนะรองรับมูลฝอยภายในห้องพักพนักงานประจำสถานีรถไฟฟ้า



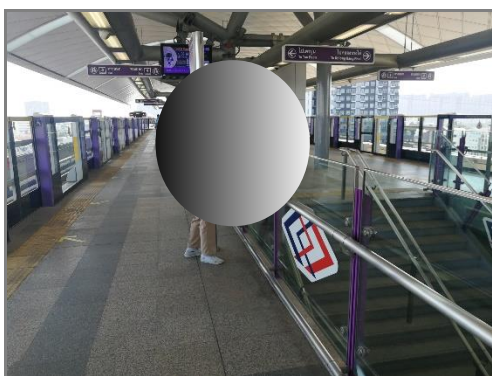
ภาพที่ 2.2-14 ภาชนะรองรับมูลฝอยบริเวณสถานีรถไฟฟ้า



ภาพที่ 2.2-15 ภาชนะรองรับมูลฝอยบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง



ภาพที่ 2.2-16 ห้องพักมูลฝอยและภาชนะรองรับมูลฝอยแยกประเภทบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง



ภาพที่ 2.2-17 การดูแลและทำความสะอาดบริเวณสถานีและศูนย์ซ่อมบำรุง



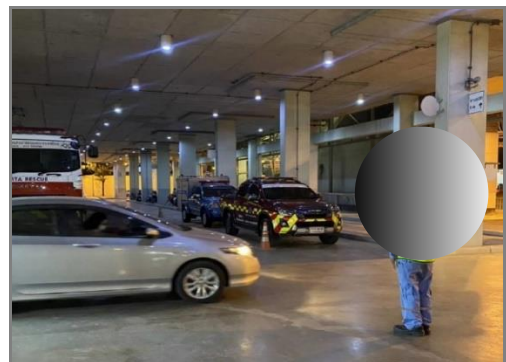
ภาพที่ 2.2-18 บรรทัดน้ำบริเวณต่อม่อสะพานรถไฟฟ้



ภาพที่ 2.2-19 พื้นที่สีเขียวบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง



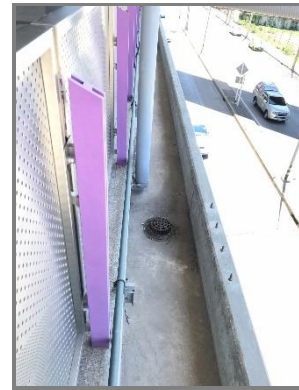
ภาพที่ 2.2-20 การดูแลพื้นที่สีเขียวบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง



ภาพที่ 2.2-21 เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้
และอาคารจอดแล้วจร



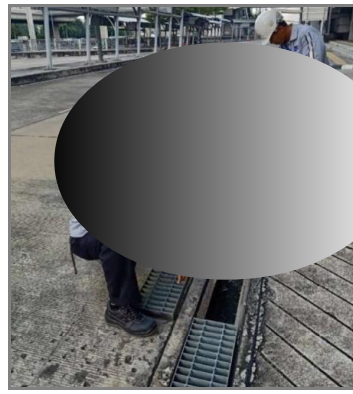
ภาพที่ 2.2-22 ทางข้ามแนวรถไฟฟ้ายกระดับ (Sky Walk)



ภาพที่ 2.2-23 ระบบระบายน้ำบริเวณสถานีรถไฟฟ้า



ภาพที่ 2.2-24 ระบบระบายน้ำบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง



ภาพที่ 2.2-25 ระบบระบายน้ำและการทำความสะอาดบริเวณอาคารจอดรถ



ภาพที่ 2.2-26 การนำน้ำที่ผ่านการบำบัดมาใช้ประโยชน์



ภาพที่ 2.2-27 การดูแลและทำความสะอาดพื้นที่โครงการฯ



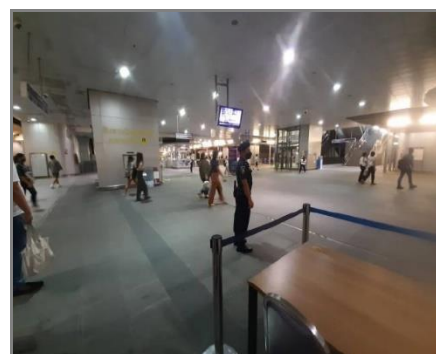
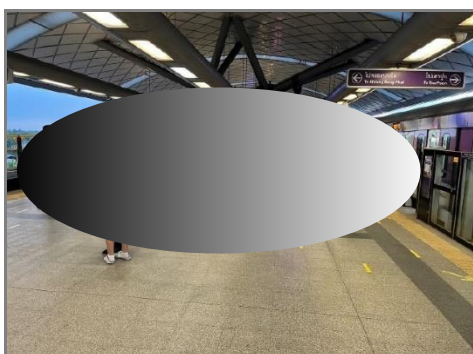
ภาพที่ 2.2-28 การเก็บข้อมูลฝอยของโครงการฯ ไปกำจัด



ภาพที่ 2.2-29 ป้ายรณรงค์ให้คัดแยกขยะ



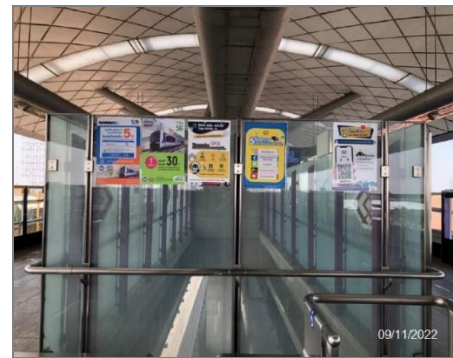
ภาพที่ 2.2-30 ป้ายห้ามรับประทานอาหาร/เครื่องดื่ม



ภาพที่ 2.2-31 เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้า



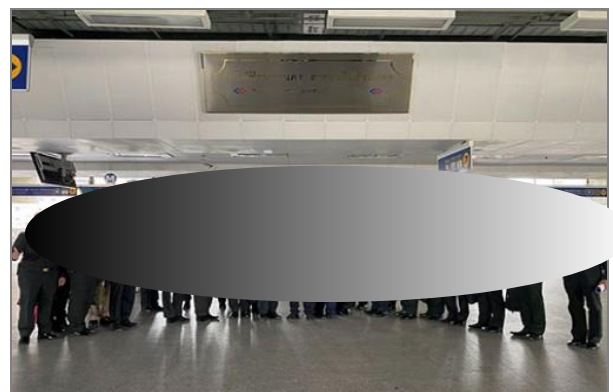
พื้นที่ร้านค้าบริเวณสถานีรถไฟฟ้า
ภาพที่ 2.2-32 พื้นที่บริเวณโครงการฯ ที่จัดเตรียมไว้เพื่อประกอบธุรกิจ



ภาพที่ 2.2-33 การประชาสัมพันธ์การดำเนินโครงการฯ



ภาพที่ 2.2-34 การร่วมกิจกรรมกับชุมชนใกล้เคียง



ภาพที่ 2.2-35 การดูงาน/ทัศนศึกษาภายในโครงการฯ



ภาพที่ 2.2-36 การฝึกซ้อมเหตุฉุกเฉิน



ภาพที่ 2.2-37 พื้นที่สีเขียวบริเวณตอม่อรถไฟฟ้า



ภาพที่ 2.2-38 ไฟส่องสว่างบริเวณโครงการฯ