

บทที่ 2

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.1 การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566 ของโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) ระยะที่ 1 ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร เป็นการรวบรวมข้อมูลรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมต่างๆ และสำรวจสภาพพื้นที่โครงการ การตรวจสอบเอกสาร การสัมภาษณ์ผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการดำเนินงาน และการดำเนินการแก้ไขปัญหาหรืออุปสรรคที่เกิดขึ้นดังกล่าว พร้อมทั้งทำการถ่ายภาพ เพื่อใช้ประกอบในการจัดทำรายงานฯ ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) ระยะที่ 1 ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ทั้งนี้โครงการมอบหมายให้ บริษัท เทคนิคสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด เป็นผู้ดำเนินการตรวจสอบและเก็บรวบรวมข้อมูลควรปฏิบัติตามมาตรการฯ มีรายละเอียดขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้

1. การรวบรวมและทบทวนข้อมูลของโครงการ
 - 1) การทบทวนข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับกิจกรรมการดำเนินงานของโครงการ
 - 2) การทบทวนรายละเอียดโครงการจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)
 - 3) การทบทวนรายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการสิ่งแวดล้อมของโครงการ ระยะดำเนินการ

2.2 ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ผ่านความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) ระยะที่ 1 ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร โดยผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของสิ่งแวดล้อม (ระยะดำเนินการ) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566 แสดงดังตารางที่ 2.2-1 มีรายละเอียด ดังนี้

- 1) มาตรการทั่วไป
- 2) ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ประกอบด้วย ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว คุณภาพน้ำผิวดิน อุทกนิเวศวิทยาและคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน
- 3) ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ ประกอบด้วย นิเวศวิทยาทางน้ำและนิเวศวิทยาดินบก
- 4) คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ประกอบด้วย การคมนาคมขนส่ง
- 5) คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ประกอบด้วย สภาพเศรษฐกิจสังคม อาชีวอนามัยและความปลอดภัย สาธารณสุขและสุขภาพ แหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์โครงการ

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป 1.1 กรุงเทพมหานคร ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทั้งหมด ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างของผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ทั้งนี้ต้องกำหนดหัวข้องานในการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันฯ และมาตรการติดตามฯ ดังกล่าว เป็นเนื้องานที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการเบิกจ่ายเงินค่าจ้าง ซึ่งหากไม่ปฏิบัติตามต้องมีบทลงโทษที่ชัดเจน และไม่สามารถเบิกจ่ายเงินค่าจ้างได้	- ในช่วงดำเนินการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ซึ่งได้รับมอบหมายจากกรุงเทพมหานครในการบริหารโครงการได้ดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 และกำกับดูแลให้บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BTSK ซึ่งเป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงดำเนินการปฏิบัติตามมาตรการที่เกี่ยวข้อง โดยหัวข้องานในการปฏิบัติตามมาตรการฯ ดังกล่าว เป็นเนื้องานที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการเบิกจ่ายเงินค่าจ้าง	-	ภาคผนวก 3ก

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) ระยะที่ 1 ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ) 1.2 กรุงเทพมหานคร เป็นผู้กำกับดูแลและควบคุมการปฏิบัติงานของผู้รับจ้าง ให้นำมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบต่างๆ ที่ได้มีการกำหนดไว้ในรายงาน EIA โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) มาใช้ปฏิบัติอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่องตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	- เป็นการดำเนินงานตั้งแต่ระยะก่อสร้าง ซึ่งปัจจุบันการก่อสร้างแล้วเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยบริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด ได้กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) ระยะที่ 1 โดยหัวข้องานในการปฏิบัติตามมาตรการฯ ดังกล่าว เป็นเรื่องงานที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการเบิกจ่ายเงินค่าจ้าง	-	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) ระยะที่ 1 ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ) 1.3 กรุงเทพมหานคร ต้องจัดให้มีหน่วยงานที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) เป็นประจำทุกเดือน โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการภายใต้การกำกับดูแลของกรุงเทพมหานคร และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย กรุงเทพมหานคร/ที่ปรึกษาคุมงาน/ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) รวมทั้งผู้แทนประชาชนในพื้นที่ ได้แก่ ผู้นำชุมชน ตัวแทนประชาชน ผู้แทนสำนักงานเขตในพื้นที่ เข้าร่วมการตรวจสอบทุกครั้งและจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบเสนอ กรุงเทพมหานครทุกเดือน พร้อมทั้งจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบ นำเสนอ สผ. เพื่อพิจารณาทุก 6 เดือน	- บริษัท เทคนิคสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด เป็นหน่วยงานที่ 3 (Third Party) ทำหน้าที่ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (ระยะดำเนินการ) พร้อมทั้งจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ นำเสนอต่อ สผ. ทุก 6 เดือน สำหรับการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ช่วงการดำเนินงานในระยะก่อสร้าง โดยกรุงเทพมหานครได้แต่งตั้งฯ ตามคำสั่งกรุงเทพมหานคร เลขที่ 157/2562 ลงวันที่ 16 มกราคม 2563	-	ภาคผนวก 1ข

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) ระยะที่ 1 ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ) 1.4 กรุงเทพมหานคร จะต้องจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวในรอบ 6 เดือน ให้ สผ. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ	- บริษัท เทคนิคสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด เป็นหน่วยงานที่ 3 (Third Party) ทำหน้าที่ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (ระยะดำเนินการ) และจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมนำเสนอต่อ สผ. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบทุก 6 เดือน	-	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ) 1.5 กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการที่ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) และเป็นมาตรการที่เป็นผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าหรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานฯ ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้วให้กรุงเทพมหานครเสนอหน่วยงานกำกับตามกฎหมายในพื้นที่และสำเนาแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อทราบกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขมาตรการนั้นกระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ให้จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไข และวิเคราะห์ผลกระทบในส่วนที่เปลี่ยนแปลงแก้ไข เสนอต่อ สผ. เพื่อให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาก่อนดำเนินการ	- โครงการได้มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการโดยคณะกรรมการบริหารโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ได้มีมติเห็นชอบในหลักการให้ปรับปรุงตำแหน่งสถานีเจริญนคร (G2) รวมทั้งการจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้นในการประชุม ครั้งที่ 1/2563 เมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2563 สำหรับในช่วงระยะดำเนินการไม่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือ มาตรการฯ แต่อย่างใด	-	ภาคผนวก 2ข

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ) 1.6 ในระยะก่อนก่อสร้าง กรุงเทพมหานครต้องดำเนินการดังนี้ - กำหนดเงื่อนไขการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ไว้ในสัญญาจ้างระหว่างกรุงเทพมหานครกับผู้รับเหมาก่อสร้างโดยกำหนด บทลงโทษที่ชัดเจนหากผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ปฏิบัติตามมาตรการ	- เป็นการดำเนินงานตั้งแต่ระยะก่อสร้าง ซึ่งปัจจุบันการก่อสร้างแล้วเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยบริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด ได้กำหนดเงื่อนไขการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการระบบขนส่งมวลชน ขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 ไว้ในสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการ เพื่อให้ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด	-	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) ระยะที่ 1 ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ) - ก่อนเริ่มการก่อสร้างให้ทำการสำรวจสิ่งก่อสร้างที่อาจได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง โดยการทำการบินทักสภาพสิ่งปลูกสร้างบริเวณข้างเคียงก่อนการก่อสร้าง ถ้าหากเกิดการชำรุดจากการก่อสร้างผู้รับเหมาจะต้องเข้าไปดำเนินการซ่อมแซมให้ แต่ถ้าหากวิเคราะห์แล้วไม่ได้เกิดจากการก่อสร้าง จะมีการพูดคุยทำความเข้าใจ หรือให้หน่วยงานกลาง (Third Party) เข้ามาวินิจฉัยถึงสาเหตุที่แท้จริง พร้อมกับอธิบายชี้แจงสร้างความเข้าใจ	- เป็นการดำเนินงานตั้งแต่ระยะก่อสร้าง ซึ่งปัจจุบันการก่อสร้างแล้วเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยผู้รับเหมาก่อสร้างมีการสำรวจและบันทึกสภาพสิ่งปลูกสร้างบริเวณข้างเคียงที่อาจได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการในช่วงก่อนเริ่มการก่อสร้างโครงการ	-	-
- ก่อนเริ่มการก่อสร้าง ให้ทำการสำรวจพร้อมทั้งบันทึกสภาพพื้นที่ก่อนการก่อสร้าง เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะต้องมีการส่งมอบพื้นที่ที่ใช้ก่อสร้างคืนให้กับหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ เช่น กรุงเทพมหานคร ถ้าหากเกิดการชำรุดเสียหายจะมีการซ่อมแซมให้มีสภาพดีก่อนการส่งมอบคืน	- เป็นการดำเนินงานตั้งแต่ระยะก่อสร้าง ซึ่งปัจจุบันการก่อสร้างแล้วเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยผู้รับเหมาก่อสร้างมีการสำรวจและบันทึกสภาพพื้นที่ก่อนการก่อสร้าง ทั้งนี้ ในกรณีที่เกิดการชำรุดเสียหายของพื้นที่ โครงการได้กำกับดูแลให้ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการซ่อมแซมให้มีสภาพดีก่อนการส่งมอบคืน	-	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ) 1.7 ในระยะก่อสร้าง กรุงเทพมหานครต้องควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด หากพบว่าไม่ปฏิบัติตามให้มีมาตรการลงโทษที่เป็นรูปธรรมเริ่มจากเบาไปหาหนักคือการตักเตือนเป็นลายลักษณ์อักษรและการไม่อนุมัติเบิกจ่ายเงินงวดที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันผลกระทบดังกล่าว โดยกำหนดบทลงโทษไว้ในสัญญาจ้างให้ชัดเจน	- เป็นการดำเนินงานตั้งแต่ระยะก่อสร้าง ซึ่งปัจจุบันการก่อสร้างแล้วเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ได้มอบหมายให้กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา CSCGL เป็นผู้กำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบว่าผู้รับเหมาก่อสร้างมีการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามเงื่อนไข หรือไม่ปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนด โครงการจะมีมาตรการลงโทษเริ่มจากเบาไปหาหนัก	-	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ) 1.8 ในการก่อสร้างและดำเนินการโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใดๆ กรุงเทพมหานคร โดยผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้างผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้ง สผ. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาหาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไปหากไม่ดำเนินการป้องกันแก้ไขอย่างเหมาะสม จำเป็นต้องถูกลงโทษตามที่กำหนดไว้ในสัญญาจ้างฯ ด้วย	- ในการดำเนินงานของโครงการระยะดำเนินการ ได้จัดให้มีระบบการจัดการเรื่องร้องเรียน โดยในกรณีที่การดำเนินงานโครงการก่อให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนจะมีการตรวจสอบเพื่อปรับปรุงแก้ไขโดยเร่งด่วนตลอดจนจัดให้มีการพิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหาร่วมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อป้องกันแก้ไขอย่างเหมาะสม สำหรับในเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566 พบเรื่องร้องเรียนจำนวน 2 เรื่อง คือ พนักงานให้บริการซ้ำ ทั้งนี้ฝ่ายบริหารงานสถานีได้กำชับแนะนำเกี่ยวกับขั้นตอนการปฏิบัติงานเรียบร้อยแล้ว และมีผู้โดยสารร้องเรียนว่ามีกลิ่นสาดของสถานีเจริญนครตกลงมาโดนหลังคาบ้าน โดยฝ่ายซ่อมบำรุงได้ทำการตรวจสอบและชดเชยค่าเสียหายเรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้เรื่องร้องเรียนที่พบไม่เกี่ยวข้องกับการเดินรถแต่อย่างใด	-	ภาคผนวก 3ข ภาคผนวก 4ข

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) ระยะที่ 1 ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ 2.1 ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว (1) ด้านธรณีวิทยา ตรวจสอบการทรุดตัวของดิน ผิวถนนบริเวณรอบๆ ตอม่อของโครงสร้างทางวิ่งรถไฟฟ้าและตอม่อของสถานีรถไฟฟ้าอย่าง น้อยปีละ 1 ครั้ง	- โครงการดำเนินการตรวจสอบการทรุดตัวของดิน ผิวถนนบริเวณ รอบๆ ตอม่อของโครงสร้างทางวิ่งรถไฟฟ้า และตอม่อของสถานี รถไฟฟ้า ปีละ 1 ครั้ง โดยปี 2566 ดำเนินการตรวจสอบเมื่อเดือน กุมภาพันธ์ 2566 จากการตรวจสอบไม่พบการทรุดตัวของดิน และผิวถนนแต่อย่างใด	-	ภาคผนวก 5ข รูปที่ 1
(2) ด้านแผ่นดินไหว ตรวจสอบโครงสร้างอาคารต่างๆ ของโครงการหากเกิด เหตุการณ์แผ่นดินไหวใกล้กับพื้นที่โครงการ หรือที่สามารถรับรู้ได้ถึง โครงการได้	- ในเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566 ไม่มีเหตุการณ์แผ่นดินไหวใกล้กับ พื้นที่โครงการ	-	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) ระยะที่ 1 ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ) 2.2 คุณภาพน้ำผิวดิน (1) ให้ดำเนินการตรวจสอบบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสียที่ติดตั้ง ในทุกองค์ประกอบของโครงการอย่างสม่ำเสมอ	- บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด ได้มอบหมายให้ บริษัท ระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพฯ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง เป็นผู้ดำเนินการตรวจสอบบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสียชนิดเดิมอากาศ ที่ติดตั้งในแต่ละสถานีตามแผนที่กำหนดปีละ 1 ครั้ง เพื่อให้สามารถใช้งาน ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยในปี 2566 ดำเนินการตรวจสอบเมื่อเดือน กุมภาพันธ์ 2566	-	ภาคผนวก 6ข รูปที่ 2

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ) 2.3 อุตุณิยมิวิทยาและคุณภาพอากาศ (1) ตรวจสอบดูแลบำรุงรักษาพัดลมระบายอากาศภายใต้สถานีรถไฟฟ้าเพื่อระบายมลพิษที่อาจจะสะสมใต้สถานี	- บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ได้มอบหมายให้ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงเป็นผู้ดำเนินการตรวจสอบบำรุงรักษาระบบระบายอากาศภายใต้สถานีรถไฟฟ้าตามแผนที่กำหนด เพื่อการใช้งานในการระบายมลพิษอย่างมีประสิทธิภาพ โดยระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566 ดำเนินการตรวจสอบในเดือนเมษายน 2566 สำหรับสถานีกรุงธนบุรี (G1) เดือนพฤษภาคม 2566 สำหรับสถานีกรุงธนบุรี (G1) เดือนพฤษภาคม 2566 สำหรับสถานีเจริญนคร (G2) และในเดือนมีนาคม 2566 สำหรับสถานีคลองสาน (G3) พบว่า สามารถทำงานได้ตามปกติ	-	ภาคนว 7ข ภาคนว 8ข รูปที่ 3
(2) ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการซ่อมบำรุงและรักษาความสะอาดบนถนนโครงข่ายเดิมโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าให้มีการล้างทำความสะอาดและดูดฝุ่นละอองบนถนนทุกๆ 3 เดือน	- การดูแล และรักษาความสะอาดบนถนนโครงข่ายเดิมโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ดำเนินการโดยสำนักงานเขตคลองสาน ซึ่งได้มีการล้างทำความสะอาดอย่างสม่ำเสมอ	-	ภาคนว 9ข

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ) 2.3 อุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ (ต่อ) (3) จัดระบบการจราจรโดยรอบสถานีให้มีความคล่องตัวโดยการติดป้ายสัญลักษณ์ ป้ายเตือน ป้ายบังคับ และเครื่องหมายจราจร รวมทั้งป้ายบอกสถานที่สำคัญต่างๆ เพื่อบอกทิศทางให้ประชาชนทราบ	- โครงการดำเนินการติดตั้งป้ายสัญลักษณ์ ป้ายเตือนการจราจรต่าง ๆ เพื่อเป็นการบอกทิศทางให้กับประชาชนทราบ ตามที่ได้รับอนุมัติติดตั้งจากสำนักงานการจราจรและขนส่ง ตามหนังสือเลขที่ กท 1605/682 ลงวันที่ 30 มิถุนายน 2564	-	ภาคผนวก 10ข รูปที่ 4
(4) ห้ามการใช้รถบรรทุกขนาดกลาง และขนาดใหญ่เข้ามาวิ่งบนโครงข่ายเดิมใต้โครงสร้างของสถานีในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00-9.00 น.) และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (16.00-19.00 น.) โดยติดตั้งป้ายประกาศให้ชัดเจนและให้หลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นๆ แทน เพื่อลดมลพิษจากท่อไอเสียเนื่องจากการจราจรติดขัด	- โครงการดำเนินการติดป้ายเตือนด้านการจราจร บริเวณโครงข่ายเดิมและใต้โครงสร้างสถานี ตามที่ได้รับอนุมัติติดตั้งจากสำนักงานการจราจรและขนส่ง ตามหนังสือเลขที่ กท 1605/682 ลงวันที่ 30 มิถุนายน 2564 สำหรับในช่วงเวลาเร่งด่วนจะไม่มีรถบรรทุกเข้ามาวิ่งแต่อย่างใด ซึ่งเป็นไปตามกฎหมายจราจร	-	ภาคผนวก 10ข รูปที่ 4
(5) จัดให้มีการปลูกต้นไม้ จัดสวนหย่อม และบำรุงรักษาต้นไม้ที่ปลูกให้มีการเจริญเติบโตที่ดี เพื่อช่วยในการดักจับมลพิษที่ระบายออกจากยานพาหนะที่ผ่านเข้า-ออก และตามแนวเส้นทางโครงการ	- โครงการดำเนินการปลูกต้นไม้ จัดสวนหย่อม ตามแนวเส้นทางโครงการและพื้นที่รับผิดชอบ และแบบที่กำหนด รวมทั้งมีการบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ	-	รูปที่ 5

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) ระยะที่ 1 ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ) 2.4 ระดับเสียง (1) กำหนดให้ดำเนินการตรวจสอบ และดูแลบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า โดยเฉพาะล้อยาง อย่างสม่ำเสมอ (หรือตามข้อกำหนดของบริษัทผู้ผลิต) เพื่อให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดีและไม่มีปัญหาด้านเสียงดังรบกวน	- บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ได้มอบหมายให้ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง ดำเนินการตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า ตามแผนบำรุงรักษาอยู่เสมอ เพื่อให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ และไม่ให้เกิดปัญหาเสียงดังรบกวน	-	ภาคผนวก 11ข
(2) จัดช่องจราจรบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าให้มีความคล่องตัว รวมทั้งติดตั้งป้ายจราจรก่อนถึงสถานีรถไฟฟ้าทุกแห่ง เช่น ป้ายบ่งบอกทิศทาง และกำหนดความเร็วของยานพาหนะ ป้ายห้ามใช้แตร และจัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าในช่วงโมงเร่งด่วน เป็นต้น	- ช่องจราจรบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้า มีจำนวน 6 ช่อง (ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) ซึ่งมีความคล่องตัว และมีการติดตั้งป้ายเตือนจราจร ตามที่ได้รับอนุมัติติดตั้งจากสำนักงานการจราจรและขนส่ง ตามหนังสือ เลขที่ กท 1605/682 ลงวันที่ 30 มิถุนายน 2564	-	ภาคผนวก 10ข รูปที่ 6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 ของสำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ) 2.4 ระดับเสียง (ต่อ) (3) ติดตามผลการตรวจวัดระดับเสียงในระยะดำเนินการตลอดแนวเส้นทางโครงการและข้อร้องเรียนเรื่องเสียงดังจากประชาชน หากพบว่าบริเวณใดมีค่าสูงเกินมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 (<70.0 เดซิเบล (เอ)) ติดต่อกัน 5 วัน โครงการต้องประเมินผลกระทบด้านเสียง โดยใช้ข้อมูลช่วงเวลาดังกล่าวเป็นพื้นฐาน หากผลการประเมินบ่งชี้ว่าเป็นผลกระทบจากโครงการ ต้องดำเนินการติดตั้งวัสดุดูดซับเสียง (Absorptive Material) ในบริเวณดังกล่าวเพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	- โครงการตรวจวัดระดับเสียงตลอดแนวเส้นทางโครงการตามที่ EIA กำหนด ทุก 6 เดือน ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566 ดำเนินการตรวจวัดเมื่อวันที่ 31 มีนาคม ถึง 5 เมษายน 2566 ผลการตรวจวัด พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ตามมาตรฐานกำหนด และไม่พบการร้องเรียนเรื่องเสียงดังที่เกิดจากการเดินรถแต่อย่างใด	-	ภาคผนวก ค

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 ของสำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ) 2.4 ระดับเสียง (ต่อ) (4) ส่งเจ้าหน้าที่เข้าไปพูดคุย ชี้แจง ทำความเข้าใจ กับพื้นที่อ่อนไหวที่อาจได้รับความรำคาญจากเสียงเดินรถไฟฟ้า เช่น โรงพยาบาลสมเด็จเจ้าพระยา โรงพยาบาลตากสิน หากมีผลกระทบต้องพิจารณาแก้ไขผลกระทบดังกล่าวให้เหมาะสม เช่น ติดตั้งกระจกเสริมเพื่อป้องกันเสียงในบริเวณที่ได้รับความรำคาญ เช่น ห้องพักแพทย์ ห้องพักเจ้าหน้าที่และห้องพัสดุผู้ป่วยบางบริเวณ	- มีการลงพื้นที่สำรวจความคิดเห็นของพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่บริเวณแนวรถไฟฟ้าเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดจากการเดินรถปีละ 1 ครั้ง โดยครั้งล่าสุดดำเนินการเมื่อวันที่ 10-11 ตุลาคม 2565 และหากต้องการติดต่อ/ประสานงานเพื่อแจ้งเหตุเดือดร้อนสามารถแจ้งได้ช่องทางรับเรื่องร้องเรียนของโครงการ ได้แก่ ศูนย์รับเรื่องราวร้องทุกข์ กทม. (สายด่วน 1555) และผ่านช่องทางของ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งในเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566 จากการตรวจสอบเรื่องร้องเรียนไม่พบเรื่องร้องเรียนผลกระทบด้านเสียงจากการเดินรถแต่อย่างใด	-	ภาคผนวก 4ข

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) ระยะที่ 1 ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ) 2.5 ความั่นสะเทือน (1) ตรวจสอบความสมบูรณ์ของระบบรถไฟและแนวเส้นทางโครงการ รวมถึงประสิทธิภาพความยืดหยุ่นของล้อรางรถไฟ และเปลี่ยนตามระยะเวลาการใช้งานที่บริษัทผู้ผลิตรถไฟกำหนดอย่างเคร่งครัด	- บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด ได้มอบหมายให้ บริษัท ขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้ให้บริการเดินรถ และซ่อมบำรุงดำเนินการตรวจสอบระบบรถไฟ และแนวเส้นทางโครงการ รวมถึงความยืดหยุ่นของล้อรางรถไฟตามแผนที่ผู้ผลิตรถไฟกำหนด	-	ภาคผนวก 11ข

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) ระยะที่ 1 ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
3. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ 3.1 นิเวศวิทยาทางน้ำ (1) ดำเนินการตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินอย่างเคร่งครัด	- โครงการดำเนินการตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด	-	-
3.2 นิเวศวิทยานบก 1) กลุ่มสังคมพืช/พันธุ์ไม้ (1) ดูแลบำรุงรักษาต้นไม้ที่ปลูกไว้ตามแนวเส้นทางโครงการ โดยใส่ปุ๋ย ตกแต่งกิ่ง ตัดยอด และปลูกซ่อมต้นไม้ที่ตาย โดยตัดแต่งกิ่งไม้ใหญ่ ปีละ 1 ครั้ง เพื่อให้มีขนาดเรือนยอดที่เหมาะสมกับขนาดพื้นที่และตัดแต่งทรงพุ่มไม้ระดับพื้นล่างให้สวยงามอยู่เสมอ	- โครงการได้มีการปลูกต้นไม้ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าและพื้นที่ที่รับผิดชอบ และหลังจากส่งมอบพื้นที่ให้สำนักงานเขตคลองสานแล้วทางสำนักงานเขตจะเป็นผู้ดูแล และบำรุงรักษาให้มีความสวยงามอยู่เสมอ	-	รูปที่ 5
(2) ปลูกพันธุ์ไม้เลื้อย เช่น การเวก เล็บมือนาง สร้อยฟ้า มะลิเลื้อย และบานบุรี เป็นต้น รวมถึงจัดทำสวนขนาดเล็ก หรือสวนแนวตั้งของพืชทนร่ม เช่น บริเวณอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงและบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้า (หากมีพื้นที่) เพื่อเป็นการเพิ่มพูนทัศนียภาพที่สวยงาม	- โครงการจัดให้มีการปลูกพันธุ์ไม้ จัดทำสวนขนาดเล็ก บริเวณพื้นที่รับผิดชอบ เช่น บริเวณใกล้กับสถานีคลองสาน (G3) และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียวและทัศนียภาพ	-	รูปที่ 5

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) ระยะที่ 1 ของสำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
3. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ (ต่อ) 3.2 นิเวศวิทยาบนบก (ต่อ) 2) ทรัพยากรสัตว์ป่า (1) กรุงเทพมหานครดูแลบำรุงรักษาด้านไม้ที่ปลูกไว้ตามแนวเส้นทางโครงการโดยการใส่ปุ๋ย ตกแต่งกิ่ง ปลูกซ่อม ต้นไม้ที่ตายเพื่อช่วยรักษาระบบนิเวศช่วยฟอกอากาศและสร้างความร่มรื่นสวยงาม	- โครงการได้มีการปลูกต้นไม้ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า และพื้นที่ที่รับผิดชอบ และหลังจากส่งมอบพื้นที่ ให้สำนักงานเขตคลองสานแล้วทางสำนักงานเขตจะเป็นผู้ดูแล และบำรุงรักษาให้มีความสวยงามอยู่เสมอ	-	รูปที่ 5

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) ระยะที่ 1 ของสำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
4. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ 4.1 การคมนาคมขนส่ง (1) กรุงเทพมหานครประชาสัมพันธ์และรณรงค์ให้ประชาชนและผู้ที่มียานพาหนะส่วนบุคคลหันมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชนให้มากขึ้น เพื่อลดปัญหาการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล ปัญหาการจราจรติดขัด และลดปัญหาการเพิ่มมลพิษทางอากาศและเสียง	- จัดให้มีช่องทางการประชาสัมพันธ์และรณรงค์ให้ประชาชนมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เช่น ป้ายประชาสัมพันธ์ ช่องทางออนไลน์ การประชาสัมพันธ์เสียงตามสายในศูนย์การค้า เฟซบุ๊ก สื่อโทรทัศน์ เป็นต้น เพื่อให้สามารถเข้าถึงประชาชนทุกกลุ่ม	-	ภาคผนวก 12ข รูปที่ 7
(2) กำหนดให้ติดตั้งเครื่องหมายห้ามจอดยานพาหนะทุกประเภท (ยกเว้นรถโดยสารสาธารณะ) บนโครงข่ายถนนเดิมตลอดช่วงความยาวของสถานี โดยเริ่มตั้งแต่ช่วงก่อนเข้าสู่สถานีประมาณ 50 เมตร และช่วงพ้นออกจากสถานีไปอีก 50 เมตร	- โครงการดำเนินการติดตั้งป้ายสัญลักษณ์ป้ายเตือนจราจรต่างๆ บนโครงข่ายถนนเดิมตลอดช่วงความยาวของสถานี ตามที่ได้รับอนุมัติติดตั้งจากสำนักงานจราจรและขนส่ง ตามหนังสือเลขที่ กท 1605/682 ลงวันที่ 30 มิถุนายน 2564 และบริเวณช่วงก่อนเข้าสู่สถานี และช่วงพ้นออกจากสถานี ทุติยภูมิจะเป็นแถบสีขาว-แดง เพื่อเตือนมิให้หยุดรถหรือจอดรถบริเวณดังกล่าว	-	ภาคผนวก 10ข รูปที่ 4 รูปที่ 8

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
4. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ) 4.1 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) (3) ประสานขอความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะสถานีตำรวจในพื้นที่รับผิดชอบตามแนวระบบขนส่งมวลชนของโครงการ เพื่อให้การบริหารและจัดระบบการจราจรบนโครงข่ายถนนเดิมและพื้นที่ต่อเนื่อง ให้มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาเข้า-ออกของระบบขนส่งมวลชน	- โครงการได้ประสานกับสถานีตำรวจในพื้นที่ ได้แก่ สน.ปากคลองสาน สน.สำเหร่ และ สน.สมเด็จพระยาในการพิจารณาความเหมาะสมของรูปแบบจราจร จุดกลับรถและป้ายเตือนต่างๆ ในแนวเส้นทางโครงการเพื่อใช้ในการบริหารจัดการระบบจราจรในพื้นที่	-	ภาคผนวก 10ข
(4) เพิ่มจุดจอดรถเสริมในสถานีคลองสาน (สถานี G3) โดยให้กันรั้วถาวรในบริเวณขอบทางเท้า โดยเปิดช่องรั้วให้กับบริเวณหน้าป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง ในการเพิ่มจุดจอดรถเสริมสามารถทำได้โดยใช้พื้นที่ทางเท้าฝั่งคลองสมเด็จพระยาที่ระยะห่างจากแยกคลองสาน 86 เมตร และสถานี G4 กำหนดจุดจอดรถเสริมก่อนถึงสถานี โดยใช้พื้นที่ทางเท้าซึ่งอยู่ในตำแหน่งระหว่างโครงสร้างเสาทางวิ่งฝั่งคลองสมเด็จพระยา	- โครงการดำเนินการเพิ่มจุดจอดรถเสริมในสถานีคลองสาน (สถานี G3) โดยเปิดช่องรั้วบริเวณหน้าป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางบริเวณฝั่งโรงพยาบาลตากสิน และทำเป็นช่องว่างบริเวณฝั่งคลองสมเด็จพระยา สำหรับสถานี G4 อยู่ในขอบเขตการดำเนินงานระยะที่ 2 ยังไม่ถึงช่วงเวลาดำเนินการก่อสร้าง	-	รูปที่ 9

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
4. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ) 4.1 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) (5) ให้จัดผังการจราจรใต้สถานีเมื่อเปิดให้บริการดังนี้ - จัดให้มีจำนวนช่องจราจรของถนนใต้สถานีภายหลังการก่อสร้างรถไฟฟ้าจะต้องไม่น้อยกว่าจำนวนช่องจราจรของถนนบริเวณดังกล่าวก่อนทำการก่อสร้างรถไฟฟ้า - จุดจอดรับส่งผู้โดยสารของรถโดยสารสาธารณะให้อยู่ในตำแหน่งที่ใกล้กับทางขึ้นลงของสถานีรถไฟฟ้าให้มากที่สุดเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะ แต่ไม่ให้อยู่ใต้สถานีรถไฟฟ้าเพื่อเป็นการลดปัญหามลพิษบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้า - สำหรับจุดจอดรับส่งผู้โดยสาร ให้ตั้งอยู่ร่วมกับจุดจอดรับส่งผู้โดยสารของรถโดยสารสาธารณะ หรือแยกออกตามความเหมาะสมของพื้นที่ใต้สถานี โดยให้อยู่ใกล้กับบริเวณลิฟต์ของคนพิการ และมีช่องว่างเป็นพื้นที่จอดรถเพื่อไม่ให้รบกวนการจราจรบนถนน	- โครงการมีการจัดผังจราจร จัดช่องทางจราจร จุดจอดรถรับ-ส่ง เพื่อให้เกิดความคล่องตัวของการจราจร และอำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารรถไฟฟ้า • ช่องจราจรของถนนใต้สถานีมีจำนวนช่องตามเดิม ก่อนทำการก่อสร้างรถไฟฟ้า • กำหนดจุดรับ-ส่ง รถโดยสารสาธารณะ รถรับส่งผู้พิการ รถยนต์ส่วนบุคคล และแท็กซี่ บริเวณใกล้กับทางขึ้น-ลงของสถานีรถไฟฟ้า • มีการกั้นรั้วถาวรบริเวณทางเข้าใต้สถานี เพื่อไม่ให้มีการจอดรถกีดขวางการจราจร โดยมีช่องว่าง เพื่อให้จุดจอดรับ-ส่ง	-	ภาคผนวก 10ข รูปที่ 6 รูปที่ 10 รูปที่ 11

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 ของสำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
<p>4. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ)</p> <p>4.1 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)</p> <p>(5) ให้จัดผังการจราจรใต้สถานีเมื่อเปิดให้บริการดังนี้ (ต่อ)</p> <ul style="list-style-type: none"> - จุดจอดรับส่งผู้โดยสารของรถยนต์ส่วนบุคคลและรถแท็กซี่ ให้อยู่ในตำแหน่งที่ใกล้กับทางขึ้นลงของสถานีรถไฟฟ้าเช่นเดียวกับจุดจอดรับส่งผู้โดยสารของรถขนส่งสาธารณะ และมีช่องว่างเป็นพื้นที่จอดรถเพื่อไม่ให้รบกวนการจราจรบนถนน - ในกรณีที่สถานีอยู่ใกล้กับทางแยกให้การกันรั้วเพื่อป้องกันการกีดขวางการจราจรขณะรับส่งผู้โดยสารของรถยนต์ส่วนบุคคลและรถแท็กซี่ เพื่อลดปัญหาการ Weaving ของกระแสการจราจรบริเวณทางแยกกับจุดจอดรับส่งใต้สถานีโดยจะกำหนดช่องว่างในบริเวณใกล้กับสถานีห่างจากทางแยกเป็นระยะ 50-100 เมตร 			

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) ระยะที่ 1 ของสำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
4. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ) 4.1 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) (6) ปรับความกว้างของช่องจราจรใหม่ให้มีความสอดคล้องต่อเนื่องกันระหว่างถนนกรุงธนบุรีและถนนเจริญนคร โดยยังคงจำนวนช่องจราจรให้เป็น 6 ช่องเหมือนเดิม (ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) พร้อมทั้งดำเนินการปูผิวแอสฟัลท์ใหม่ทับบนผิวจราจรเดิมเพื่อปรับระดับและตีเส้นช่องจราจรใหม่ โดยกำหนดความกว้างช่องจราจรของรถประจำทางไว้ที่ 3.20-3.25 เมตร ช่องทางวิ่งทั่วไปบนถนนกรุงธนบุรีกว้าง 3.00 เมตร ส่วนถนนเจริญนครกว้าง 2.80 เมตร	- ช่องจราจรถนนกรุงธนบุรี และถนนเจริญนคร มีจำนวน 6 ช่องจราจร (ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) โดยมีการปูผิวแอสฟัลท์ และตีเส้นช่องจราจร โครงการดำเนินการส่งมอบพื้นที่ที่ใช้ก่อสร้างคืนให้แก่กรมทางหลวงชนบทเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการส่งมอบพื้นที่ที่ใช้ก่อสร้างคืนให้แก่สำนักงานการโยธา	-	ภาคผนวก 13 รูปที่ 6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
4. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ) 4.1 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) (7) บริเวณแยกคลองสานให้ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร รวมถึงติดตั้งป้ายบอกทางบนโครงสร้างเสา Portal Frame	- โครงการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรและป้ายจราจรตามตำแหน่งที่ได้รับการพิจารณาอนุมัติจากหน่วยงานด้านจราจรในพื้นที่ ได้แก่ สำนักงานจราจรและขนส่ง, สน. สำเหร่, สน.ปากคลองสาน และ สน. สมเด็จเจ้าพระยา	-	ภาคผนวก 10 รูปที่ 4
(8) จัดทำรั้วการตามแนวทางเท้าบริเวณใต้สถานี G1 โดยเปิดช่องว่างเฉพาะป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางซึ่งห่างจากทางเข้าออก Park & Ride ที่เสนอใหม่ เป็นระยะ 80 เมตร	- บริเวณใต้สถานีกรุงธนบุรี (G1) ได้จัดทำรั้วกันตามแนวทางเท้าใต้สถานี ซึ่งเปิดช่องว่างบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารและจัดให้มีช่องว่างสำหรับหยุดรถ	-	รูปที่ 11
(9) ขยายเกาะกลางระหว่างทางคู่ขนานและทางหลักของถนนกรุงธนบุรี เพื่อป้องกันปัญหาการกีดขวางการจราจรที่เกิดจากการลักลอบเลี้ยวซ้ายจากทางเข้าออก Park & Ride ไปยังทางหลักของถนนกรุงธนบุรีโดยตรง	- ดำเนินการขยายเกาะกลางระหว่างทางคู่ขนานและทางหลักของถนนกรุงธนบุรี เพื่อป้องกันการกีดขวางการจราจรจากการลักลอบเลี้ยวซ้ายออกจาก Park & Ride	-	รูปที่ 12

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 ของสำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
<p>4. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ)</p> <p>4.2 ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ</p> <p>(1) ในระยะดำเนินการไม่ก่อให้เกิดการสูญเสีย หรือจำเป็นรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเพิ่มเติมแต่คาดว่าพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสานประชาธิป) ได้รับผลกระทบเชิงบวกจากการได้รับบริการระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่เพิ่มขึ้น เช่น ระบบไฟฟ้าส่องสว่างที่เพิ่มมากขึ้น และระบบประปาหรือระบบสื่อสารโทรคมนาคมที่ได้รับการปรับเปลี่ยนและมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น เป็นต้น</p> <p>ส่วนการปล่อยคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้า และการรบกวนจากการจ่ายกระแสไฟฟ้าในระบบขับเคลื่อนรถไฟฟ้า นั้น กำหนดให้ดำเนินการออกแบบและติดตั้งระบบไฟฟ้าให้สอดคล้องกับข้อกำหนด ของ Electromagnetic Compatibility (EMC) Standard (IEC 6100)</p>	<p>- สำหรับการออกแบบและติดตั้งระบบไฟฟ้าเป็นไปตามข้อกำหนดของ Electromagnetic Compatibility (EMC)</p>	-	- ภาคผนวก 14ข

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 ของสำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
4. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ) 4.2 ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (ต่อ) (2) เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะต้องมีการส่งมอบพื้นที่ที่ใช้ก่อสร้างคืนให้กับหน่วยงานเจ้าของโครงการพื้นที่ เช่น กรุงเทพมหานคร โดยก่อนเริ่มการก่อสร้างให้ทำการสำรวจพร้อมทั้งบันทึกสภาพพื้นที่ก่อนการก่อสร้าง ถ้าหากเกิดการชำรุดเสียหายต้องซ่อมแซมให้มีสภาพดีก่อนการส่งมอบคืน	- โครงการดำเนินการส่งมอบคืนพื้นที่ที่ใช้ในการก่อสร้างให้กับหน่วยงานรับผิดชอบให้แก่กรมทางหลวงชนบทเป็นที่เรียบร้อยแล้ว โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการส่งมอบพื้นที่ให้กับสำนักงานการโยธา	-	- ภาคผนวก 13ข
5. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต 5.1 สภาพเศรษฐกิจสังคม (1) จัดให้มีศูนย์รับเรื่องราวร้องทุกข์ที่หน่วยงานผู้ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสีทอง เพื่อให้ข้อมูลโครงการที่ถูกต้อง และติดตามตรวจสอบหาสาเหตุในการร้องเรียน รวมทั้งจัดให้มีการติดตามประเมินผลการแก้ไขปัญหาในรูปแบบของคณะทำงานร่วมกันระหว่างกรุงเทพมหานครหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการ และประชาชน	- การร้องทุกข์สามารถร้องเข้ามายังหน่วยงานศูนย์รับเรื่องราวร้องทุกข์ กรุงเทพมหานคร (สายด่วน 1555) รวมทั้งช่องทางรับเรื่องราวร้องเรียนของบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566 พบเรื่องราวร้องเรียนจำนวน 1 เรื่อง คือ พนักงานให้การบริการช้า ทั้งนี้ฝ่ายบริหารงานสถานีได้กำชับแนะนำเกี่ยวกับขั้นตอนการปฏิบัติงานเรียบร้อยแล้ว	- -	ภาคผนวก 3ข ภาคผนวก 4ข

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) ระยะที่ 1 ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
5. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต 5.1 สภาพเศรษฐกิจสังคม (ต่อ) (2) ส่งเจ้าหน้าที่ไปพูดคุยเพื่อสร้างความเข้าใจกับประชาชนที่อยู่ติดสถานีที่มีความวิตกกังวลเรื่องความเป็นส่วนตัว ความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สิน หากพิจารณาติดตั้งแผงกันเพื่อป้องกันไม่ให้ประชาชนที่ใช้สถานีมองหรือบุกรุกเข้าไปในอาคารบ้านเรือนที่อยู่ติดสถานี	- มีการลงพื้นที่สำรวจความคิดเห็นของชุมชนที่อยู่รอบแนวรถไฟฟ้าเกี่ยวกับผลกระทบจากการเดินรถปีละ 1 ครั้ง โดยครั้งล่าสุดดำเนินการเมื่อวันที่ 10-11 ตุลาคม 2565 และหากต้องการร้องเรียนสามารถร้องเรียนผ่านทางช่องทางศูนย์รับเรื่องราวร้องทุกข์ กทม. (สายด่วน 1555) และผ่านช่องทางของบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	-	-
(3) ดำเนินกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์เพื่อสร้างความผูกพันกับประชาชนในพื้นที่ด้วยกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์ โดยมีกลุ่มเป้าหมายที่เป็นกระบอกเสียงให้กับคนในพื้นที่และในระดับครอบครัว ได้แก่ ผู้นำชุมชน ผู้สูงอายุ และเยาวชนสร้างความคุ้นเคยและความรู้สึกร่วมของคนในพื้นที่ให้รู้สึกเป็นเจ้าของ	- บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำกัด ซึ่งเป็นผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้าได้ดำเนินกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง เช่น กิจกรรมมอบความสุขในวันเด็กเชิญชวนน้องๆ ขึ้นรถไฟฟ้าสายสีทอง เป็นต้น	-	ภาคผนวก 15ข

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
5. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) 5.2 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (1) ต้องจัดเตรียมแผนการจัดการด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัยให้เป็นไปตามกฎหมายที่กำหนด รวมทั้งทดสอบและซักซ้อมแผนปฏิบัติการฉุกเฉินด้านความปลอดภัยในกรณีเลวร้ายต่างๆ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง เช่น การเกิดอัคคีภัยบนสถานีทั้งบริเวณชั้นพื้นถนน ชั้นจำหน่ายตั๋วและชั้นชานชาลา การอพยพผู้โดยสารออกจากสถานีหรือตัวรถไฟฟ้า การหยุดเดินรถไฟฟ้าฉุกเฉิน การให้ความช่วยเหลือแก่ผู้โดยสารระหว่างการอพยพ หรือกรณีเกิดอุบัติเหตุรถไฟฟ้าตกราง เป็นต้น โดยจัดให้มีการซ้อมแผนเผชิญเหตุร่วมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้วย	- บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด มอบหมายให้ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จัดเตรียมแผนการจัดการด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัย จัดให้มีแผนปฏิบัติการฉุกเฉิน และดำเนินการฝึกซ้อมปีละ 1 ครั้ง โดยในปี 2566 ดำเนินการฝึกซ้อมดับเพลิง และอพยพหนีไฟเมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2566 ร่วมกับหน่วยงานภายนอก เช่น กลุ่มงานเก็บกู้วัตถุระเบิด (EDC) กองกำกับการสุนัขตำรวจ สถานีตำรวจนครบาลสำเหร่ และสำนักงานเขตคลองสาน เป็นต้น	-	ภาคผนวก 16ข ภาคผนวก 17ข ภาคผนวก 18ข
(2) ต้องจัดให้มีแนวเส้นสีแดงเพื่อแสดงเขตห้ามล่งล้ำขณะรถไฟฟ้าวิ่งจอดเทียบชานชาลา และจัดเตรียมพื้นชานชาลาให้มีผิวขรุขระเพื่อให้ผู้โดยสารสัมผัสได้	- บริเวณชานชาลาของทุกสถานีมีแนวเส้นสีแดง และติดตั้งแผ่นกันชานชาลาแสดงเขตห้ามล่งล้ำขณะรถไฟฟ้าวิ่งจอดเทียบ และบริเวณพื้นชานชาลามีลักษณะผิวที่ขรุขระ เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร	-	รูปที่ 13

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) ระยะที่ 1 ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
5. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) 5.2 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ) (3) ต้องจัดทำประกันภัยสาธารณะต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารและบุคคลที่ 3	- โครงการจัดให้มีประกันภัยสาธารณะต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารและบุคคลที่ 3 ตามข้อกำหนด	-	ภาคผนวก 19ข
(4) เตรียมความพร้อมในการประสานขอความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดูแลรักษาความปลอดภัยตามแนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่โดยรอบโรงซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร เช่น สถานีตำรวจ โรงพยาบาล หรือหน่วยบรรเทาสาธารณภัย เป็นต้น ทั้งนี้ต้องมีระบบการประสานงานและสื่อสารที่ทันสมัยในการแจ้งเหตุฉุกเฉินเพื่อให้สามารถเข้าให้ความช่วยเหลืออย่างเป็นระบบและถึงพื้นที่เกิดเหตุอย่างรวดเร็วภายในเวลาไม่เกิน 10 นาที	- บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด มอบหมายให้ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในการประสานความร่วมมือในการช่วยเหลือกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามแผนปฏิบัติการภาวะฉุกเฉิน	-	ภาคผนวก 17ข

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
5. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) 5.2 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ) (5) จัดให้มีป้ายเตือนที่ชัดเจนในบริเวณการทำงานที่เป็นอันตราย	- ในบริเวณพื้นที่เสี่ยงอันตรายต่อการทำงานของพนักงานภายในอาคารซ่อมบำรุง และผู้โดยสารภายในสถานีจะมีการติดตั้งป้ายเตือนอันตรายเพื่อให้สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน	-	รูปที่ 14
(6) จัดให้มีการตรวจสอบสุขภาพพนักงานประจำปี	- บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด มอบหมายให้ บริษัท ขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จัดให้มีการตรวจสอบสุขภาพพนักงานปีละ 1 ครั้ง โดยในปี 2566 ดำเนินการตรวจสอบสุขภาพพนักงานระหว่างวันที่ 20-24 และ 27-29 มีนาคม 2566	-	ภาคผนวก 20ข
(7) จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลสำหรับพนักงานที่ต้องสัมผัสกับสิ่งอันตราย พร้อมกำหนดให้สวมใส่อุปกรณ์ดังกล่าวทุกครั้งปฏิบัติงาน เช่น ปลั๊กอุดหู หมวกนิรภัย รองเท้านิรภัย และแว่นตานิรภัย เป็นต้น	- จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้กับพนักงานที่มีความเสี่ยง เช่น เจ้าหน้าที่ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า เพื่อสวมใส่ตลอดระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน	-	รูปที่ 15

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
5. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) 5.2 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ) (8) จัดให้มีการฝึกซ้อมรับเหตุฉุกเฉินอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง	- โครงการมีแผนฝึกซ้อมกรณีเหตุฉุกเฉินปีละ 1 ครั้ง โดยในปี 2566 ดำเนินการฝึกซ้อมดับเพลิงและอพยพหนีไฟ เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2566 ร่วมกับหน่วยงานภายนอก เช่น กลุ่มงานเก็บกู้วัตถุระเบิด (ECD) กองกำกับการสุนัขตำรวจ สถานีตำรวจนครบาลสำเหร่ และสำนักงานเขตคลองสาน เป็นต้น	-	ภาคผนวก 18ข
(9) ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศอย่างเคร่งครัด	- โครงการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศอย่างเคร่งครัดตลอดช่วงดำเนินการ	-	-
(10) จัดให้มีนายตรวจประจำสถานีรถไฟฟ้า เพื่อดูแลความปลอดภัยของผู้โดยสาร	- โครงการจัดให้มีนายตรวจประจำสถานีรถไฟฟ้าตลอดระยะเวลาการเดินรถ เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสารรถไฟฟ้า	-	รูปที่ 16
(11) จัดให้มีสัญญาณฉุกเฉินไว้ใช้แจ้งต่อเจ้าหน้าที่บนขบวนรถไฟฟ้า ในกรณีที่เกิดเหตุอันตรายแก่ผู้โดยสาร	- ติดตั้งสัญญาณฉุกเฉินบริเวณขบวนรถไฟฟ้าทุกขบวน เพื่อใช้แจ้งเหตุกรณีฉุกเฉิน	-	รูปที่ 17

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
5. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) 5.3 สาธารณสุขและสุขภาพ (1) การรณรงค์หรือปลูกจิตสำนึกให้ประชาชนทั่วไปและผู้ขับขี่ยานพาหนะส่วนบุคคลให้มาใช้ระบบรถไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้น เพื่อลดปัญหามลภาวะทางอากาศและระดับเสียงดังอันจะส่งผลให้ปัญหาด้านสุขภาพอนามัยลดลงโดยเฉพาะโรคระบบทางเดินหายใจและระบบการได้ยิน	- จัดให้มีช่องทางประชาสัมพันธ์ และรณรงค์ให้ประชาชนมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เช่น ป้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางออนไลน์ การประชาสัมพันธ์ผ่านเสียงตามสายในศูนย์การค้า เฟซบุ๊ก สื่อโทรทัศน์ เป็นต้น เพื่อให้สามารถเข้าถึงประชาชนทุกกลุ่ม	-	ภาคผนวก 12ข รูปที่ 7
(2) ผู้ขับขี่ยานพาหนะส่วนบุคคลหรือรถขนส่งมวลชนฯ ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดเพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะช่วงพื้นที่ได้สถานีรถไฟฟ้า	- ดำเนินการติดตั้งป้ายเตือนจราจร บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าทุกสถานีเพื่อให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะปฏิบัติตาม	-	รูปที่ 4

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
5. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) 5.3 สาธารณสุขและสุขภาพ (ต่อ) (3) การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อประเภทต่างๆ เช่น ป้ายประชาสัมพันธ์ แผ่นพับ หนังสือพิมพ์ วิทยุสื่อสารเพื่อการจราจร (อาทิจส.100 สวพ.91 และร่วมด้วยช่วยกัน เป็นต้น) เว็บไซต์ หรือโทรทัศน์ เป็นต้น และการให้ความรู้ความเข้าใจ แก่ประชาชนทั่วไป ได้รับทราบถึงความสำคัญและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากปัญหามลพิษทางอากาศจากยานพาหนะ และพยายามหลีกเลี่ยงการได้รับมลพิษทางอากาศโดยตรงและต้องดูแลสุขภาพอนามัยของตนเองอย่างเคร่งครัด	- จัดให้มีช่องทางประชาสัมพันธ์และรณรงค์ให้ประชาชนมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เช่น ป้ายประชาสัมพันธ์ การประชาสัมพันธ์ผ่านเสียงตามสายในศูนย์การค้า ช่องทางออนไลน์ เฟซบุ๊ก สื่อโทรทัศน์ เป็นต้น เพื่อลดปัญหาด้านมลพิษทางอากาศ	-	ภาคผนวก 12ข รูปที่ 7
(4) ประสานงานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น โรงพยาบาล ศูนย์บริการสาธารณสุขในพื้นที่ เพื่อจัดเตรียมแผนรองรับให้การช่วยเหลือเมื่อเกิดอุบัติเหตุของรถไฟฟ้า	- บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด มอบหมายให้ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ประสานงานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินตามขั้นตอนของแผนปฏิบัติการกรณีฉุกเฉิน	-	ภาคผนวก 17ข

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
5. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) 5.3 สาธารณสุขและสุขภาพ (ต่อ) (5) ประชาสัมพันธ์/รณรงค์ในเรื่องของการรักษาความสะอาดบนขบวนรถไฟฟ้า	- การประชาสัมพันธ์เรื่องการรักษาความสะอาดจะประชาสัมพันธ์ผ่านป้ายเตือนการห้ามทิ้งขยะและรับประทานอาหาร และการประกาศแจ้งให้กับผู้โดยสารทราบเป็นระยะ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดภายในขบวนรถและสถานีอย่างสม่ำเสมอ	-	รูปที่ 18 รูปที่ 19
(6) ต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดบริเวณสถานีรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้าอย่างสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันการเป็นแหล่งสะสมและแพร่ระบาดของโรค	- จัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดบริเวณสถานีรถไฟฟ้าและภายในขบวนรถไฟฟ้าอย่างสม่ำเสมอ	-	รูปที่ 19

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) ระยะที่ 1 ของสำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารประกอบ
5. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) 5.4 แหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์ (1) แม้ว่าไม่มีกิจกรรมใดของโครงการในระยะนี้ที่คาดว่าจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อแหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์บริเวณใกล้เคียงกับแนวเส้นทางโครงการ แต่ในการดำเนินกิจกรรมประชาสัมพันธ์และมวลชนสัมพันธ์ของโครงการเสนอให้ผู้รับผิดชอบกิจกรรมดังกล่าวประสานอย่างต่อเนื่องกับผู้ดูแลแหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์ที่อยู่บริเวณใกล้เคียงกับแนวเส้นทาง เพื่อรับทราบข้อกังวลใจ ข้อคิดเห็น หรือข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องกับโครงการ รวมทั้งจัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในพื้นที่ดังกล่าว	- ระยะดำเนินการไม่มีผลกระทบด้านแหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์	-	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) ระยะที่ 1 ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
5. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) 5.5 แหล่งท่องเที่ยวและทัศนียภาพ (1) ในระยะดำเนินการโครงการคาดว่าจะไม่เกิดผลกระทบต่อการท่องเที่ยวหรือทัศนียภาพของชุมชนเมืองเพิ่มเติมเนื่องจากในขั้นตอนการออกแบบและก่อสร้างโครงสร้างทางวิ่งยกระดับและสถานีรถไฟฟ้า ได้ใช้หลักการออกแบบเมือง (Urban Design) โดยเน้นความโปร่งใส ไม่อับทึบ มีรูปลักษณะที่กะทัดรัด มีเอกลักษณ์ และเรียบง่าย รวมทั้งเลือกใช้วัสดุสีผิวที่เป็นโทนสีอ่อนหรือสีสว่าง ทำให้เกิดความกลมกลืน และลดระดับความกระด้างกับทัศนียภาพดั้งเดิม เช่นเดียวกับการออกแบบโรงซ่อมบำรุงเบาซึ่งไม่มีผลกระทบต่อความโดดเด่น หรือขัดแย้งกับรูปลักษณะภายในองค์ประกอบด้านทัศนียภาพ จึงไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบเพิ่มเติม	- ระยะดำเนินการไม่มีผลกระทบด้านแหล่งท่องเที่ยวและทัศนียภาพ	-	-



ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) ระยะที่ 1 ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
5. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) 5.6 การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ (1) จัดให้มีศูนย์รับเรื่องราวร้องทุกข์ที่หน่วยงานผู้ดำเนินการรถไฟฟ้าสายสีทอง เพื่อให้ข้อมูลโครงการที่ถูกต้อง และติดตามตรวจสอบหาสาเหตุในการร้องเรียนรวมทั้งจัดให้มีการติดตามประเมินผลการแก้ไขปัญหารูปแบบของคณะทำงานร่วมกันระหว่างกรุงเทพมหานคร หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการ และประชาชน	- การร้องเรียนโครงการสามารถดำเนินการผ่านศูนย์รับเรื่องราวร้องทุกข์ กรุงเทพมหานคร (สายด่วน 1555) หรือช่องทางร้องเรียนของบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กรณีเกิดข้อร้องเรียนจะมีการตรวจสอบสาเหตุ และประสานความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาอย่างทันท่วงที โดยในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566 พบเรื่องร้องเรียนจำนวน 1 เรื่อง คือ พนักงานให้บริการซ้ำ ทั้งนี้ฝ่ายบริหารงานสถานีได้กำชับแนะนำเกี่ยวกับขั้นตอนการปฏิบัติงานเรียบร้อยแล้ว	-	ภาคผนวก 3ข ภาคผนวก 4ข
(2) ประชาสัมพันธ์และรณรงค์การใช้บริการรถไฟฟ้าให้ประชาชนและผู้ที่มียานพาหนะส่วนบุคคลหันมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชนให้มากขึ้น เพื่อลดปัญหาการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล ปัญหาการจราจรติดขัด และปัญหาการเพิ่มมลพิษทางอากาศและเสียง	- จัดให้มีช่องทางประชาสัมพันธ์และรณรงค์ให้ประชาชนมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เช่น ป้ายประชาสัมพันธ์ การประชาสัมพันธ์ผ่านเสียงตามสายภายในศูนย์การค้า ช่องทางออนไลน์ เฟซบุ๊ก สื่อโทรทัศน์ เป็นต้น เพื่อลดปัญหามลพิษและการจราจรติดขัด	-	ภาคผนวก 12ข รูปที่ 7







ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) ระยะที่ 1 ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
5. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) 5.6 การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ (ต่อ) (3) ดำเนินกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์เพื่อสร้างความผูกพันกับประชาชนในพื้นที่ด้วยกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์ โดยมีกลุ่มเป้าหมายที่เป็นกระบอกเสียงให้กับคนในพื้นที่และในระดับครอบครัว ได้แก่ ผู้นำชุมชน ผู้สูงอายุ และเยาวชน สร้างความคุ้นเคยและความรู้สึกร่วมของคนในพื้นที่ให้รู้สึกเป็นเจ้าของ	- บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำกัด ซึ่งเป็นผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้าได้ดำเนินกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง เช่น กิจกรรมมอบความสุขในวันเด็กเชิญชวนน้องๆ ขึ้นรถไฟฟ้าสายสีทอง เป็นต้น	-	ภาคผนวก 15ข

รูปประกอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดังนี้

มาตรการด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและกายภาพ	
	
	
	
รูปที่ 1 สภาพผิวถนนบริเวณรอบต่อม่อของโครงสร้างทางวิ่งรถไฟฟ้า	

รูปประกอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดังนี้ (ต่อ)

มาตรการด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและกายภาพ (ต่อ)	
	
บริเวณสถานี G1	
	
บริเวณสถานี G2	
	
บริเวณสถานี G3	
รูปที่ 2 การติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปบริเวณสถานีรถไฟฟ้า	

รูปประกอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดังนี้ (ต่อ)

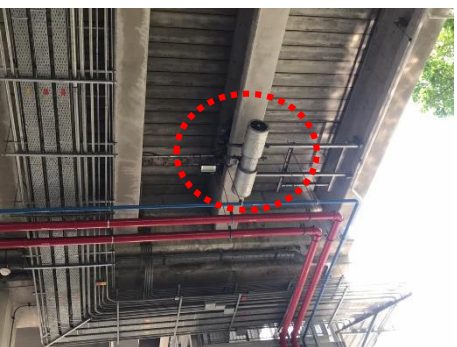
มาตรการด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและกายภาพ (ต่อ)



บริเวณสถานี G1



บริเวณสถานี G2



บริเวณสถานี G3

รูปที่ 3 พัฒนาระบายอากาศใต้สถานีรถไฟฟ้า

รูปประกอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดังนี้ (ต่อ)

มาตรการด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและกายภาพ (ต่อ)	
	
	
	
รูปที่ 4 ป้ายสัญลักษณ์ด้านจราจรบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า	

รูปประกอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดังนี้ (ต่อ)

มาตรการด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและกายภาพ (ต่อ)	
	
	
	
รูปที่ 4 ป้ายสัญลักษณ์ด้านจราจรบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า (ต่อ)	

รูปประกอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดังนี้ (ต่อ)

มาตรการด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและกายภาพ (ต่อ)	
	
	
	
รูปที่ 5 ต้นไม้และสวนหย่อมตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า	

รูปประกอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดังนี้ (ต่อ)

มาตรการด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและกายภาพ (ต่อ)



รูปที่ 5 ต้นไม้และสวนหย่อมตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า (ต่อ)

รูปประกอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดังนี้ (ต่อ)

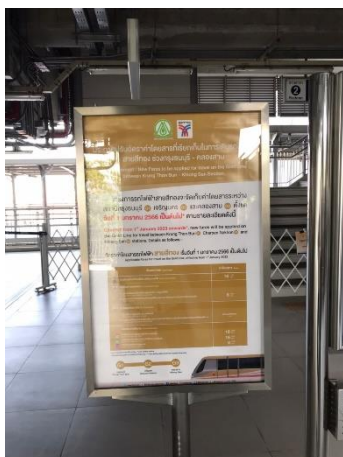
มาตรการด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและกายภาพ (ต่อ)

	
บริเวณสถานี G1	
	
บริเวณสถานี G2	
	
บริเวณสถานี G3	
รูปที่ 6 ช่องจราจรของถนนใต้สถานีรถไฟฟ้า	

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปไตย) ระยะที่ 1
สำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

รูปประกอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดังนี้ (ต่อ)

มาตรการด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและกายภาพ (ต่อ)



รูปที่ 7 ป้ายแสดงการประชาสัมพันธ์การใช้รถไฟฟ้า

รูปประกอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดังนี้ (ต่อ)

มาตรการด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์	
	
บริเวณสถานี G1	
	
บริเวณสถานี G2	
	
บริเวณสถานี G3	
รูปที่ 8 สัญลักษณ์เตือนการห้ามจอดยานพาหนะ	

รูปประกอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดังนี้ (ต่อ)

มาตรการด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ)



รูปที่ 9 จุดจอดรถเสริมบริเวณสถานีคลองสาน (G3)



รูปที่ 10 จุดจอดรับส่งผู้โดยสาร

รูปประกอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดังนี้ (ต่อ)

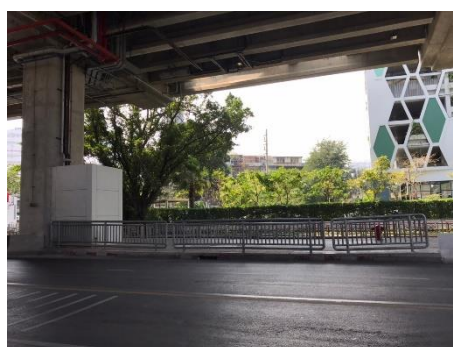
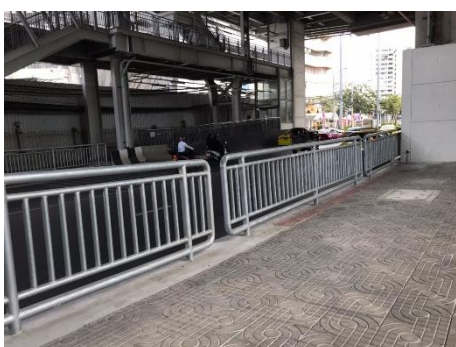
มาตรการด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ)



บริเวณสถานี G1



บริเวณสถานี G2



บริเวณสถานี G3

รูปที่ 11 รื้อกันบริเวณทางเท้าใต้สถานี

รูปประกอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดังนี้ (ต่อ)

มาตรการด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ)



รูปที่ 12 เกาะกลางระหว่างทางคู่ขนานและทางหลักของถนนกรุงธนบุรี ป้องกันการลักลอบเลี้ยว

รูปประกอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดังนี้ (ต่อ)

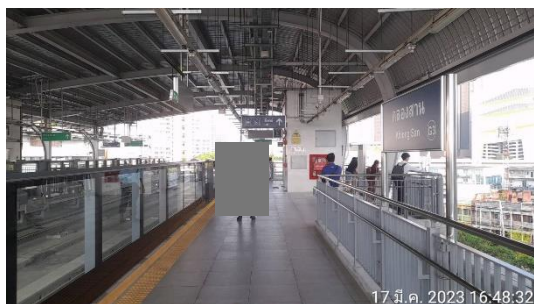
มาตรการด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต



บริเวณสถานี G1







บริเวณสถานี G2



บริเวณสถานี G3

รูปที่ 13 ชานชาลา

รูปประกอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดังนี้ (ต่อ)

มาตรการด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ)	
	
	
บริเวณอาคารซ่อมบำรุง	
	
บริเวณสถานี	
รูปที่ 14 ป้ายเตือนบริเวณที่เป็นอันตราย	

รูปประกอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดังนี้ (ต่อ)

มาตรการด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ)

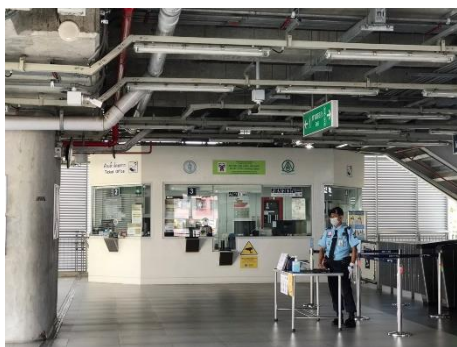


บริเวณสถานี (ต่อ)

รูปที่ 14 ป้ายเตือนบริเวณที่เป็นอันตราย (ต่อ)



รูปที่ 15 การสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลของพนักงานบริเวณอาคารซ่อมบำรุง



รูปที่ 16 ห้องปฏิบัติงานนายตรวจประจำสถานีรถไฟฟ้า

รูปประกอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดังนี้ (ต่อ)

มาตรการด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ)




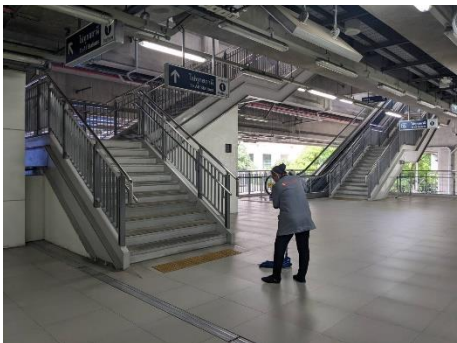
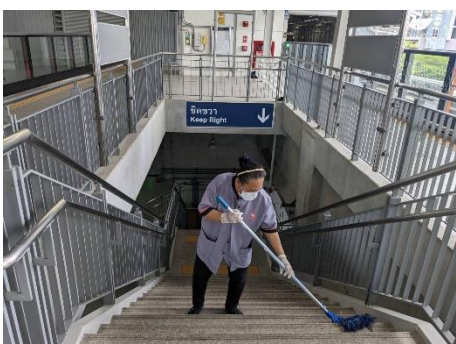



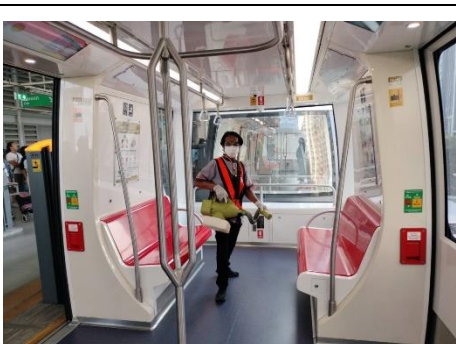
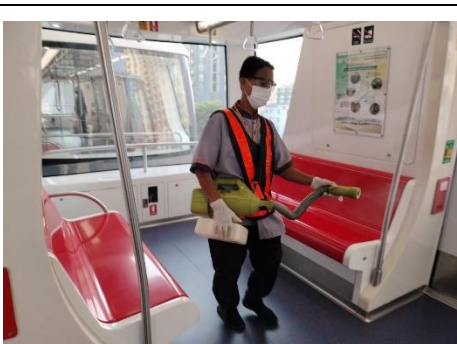
รูปที่ 17 สัญญาณฉุกเฉินบนขบวนรถไฟฟ้า



รูปที่ 18 ป้ายเตือนห้ามทิ้งขยะและรับประทานอาหาร

รูปประกอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดังนี้ (ต่อ)

มาตรการด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ)

	
	
	
	
<p>รูปที่ 19 เจ้าหน้าที่ทำความสะอาดบริเวณสถานีและภายในขบวนรถไฟฟ้า</p>	

รูปประกอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดังนี้ (ต่อ)

มาตรการด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ)

	 10 มิ.ย. 2023 16:58:41
	 2 มิ.ย. 2023 16:58:42
รูปที่ 19 เจ้าหน้าที่ทำความสะอาดบริเวณสถานีและภายในขบวนรถไฟฟ้า (ต่อ)	