

บทที่ 2

การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สืบเนื่องจากมติที่ประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติครั้งที่ 6/2563 เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2563 ได้ให้ความเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ตามหนังสือแจ้งมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส (กวล) 1009/ว15130 ลงวันที่ 13 พฤศจิกายน 2563 และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีมติรับรองรายงานดังกล่าว ในการประชุม ครั้งที่ 7/2563 เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2563 ตามหนังสือของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส (กวล) 1009/ว15130 ลงวันที่ 13 พฤศจิกายน 2563 (ภาคผนวก ก-1) โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะต้องนำมาตราการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมพร้อมกับเงื่อนไข และแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ไปปฏิบัติให้ครบถ้วน

สำหรับมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ต้องนำมาปฏิบัติตามตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ โดยมาตรการที่ได้ดำเนินการไปแล้ว และมีการติดตามตรวจสอบระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566 โดยมีเนื้อหาและประเด็นสาระสำคัญ ดังนี้

2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566 สามารถแสดงผลการตรวจประเมินได้ดังตารางที่ 2-1

**ตารางที่ 2-1 รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
1. มาตรการทั่วไป 1. มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมที่โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงศรีรัช-เมืองทองธานี ต้องปฏิบัติ 1.1 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) จะต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและผู้บริหารจัดการโครงการ หรือบำรุงรักษาโครงการ 1.2 รฟม. จะต้องควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบและ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	- ผู้รับสัมปทานได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการในการดำเนินการโครงการ ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับสัมปทานออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ - รฟม. ได้ควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับสัมปทานออกแบบก่อสร้างและผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี	- -	ภาคผนวก ก-2 -

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ) 1.3 รฟม. จะต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการภายใต้การกำกับดูแลของ รฟม. และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม (ซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ ผู้แทนจังหวัดนนทบุรี องค์การพัฒนาเอกชนและผู้ทรงคุณวุฒิด้านสิ่งแวดล้อม เป็นต้น) เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ 1.4 รฟม. จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยและเสนอต่อหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต ถ้าไม่มีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต ให้เสนอ	- ผู้รับสัมปทานได้มอบหมายให้ Third Party (คือ บริษัท UAE) เป็นผู้ดำเนินการกำกับดูแลและติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ภายใต้การกำกับดูแลของ รฟม. และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผู้แทนการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ผู้แทนกรมทางหลวง ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ ผู้แทนจังหวัดนนทบุรี ผู้แทนกรุงเทพมหานคร ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ผู้แทนสมาคมวิศวกรรมสิ่งแวดล้อมแห่งประเทศไทย และผู้แทนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เป็นต้น โดยมีการแต่งตั้งแล้วเสร็จ ตั้งแต่วันที่ 20 มกราคม 2565 - ผู้รับสัมปทานได้มอบหมายให้ Third Party (คือ บริษัท UAE) เป็นผู้ดำเนินการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อมควบคุมและกำกับการจัดทำรายงานฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ เสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบทุก 6 เดือน	-	ภาคผนวก ค
		-	-

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ) ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบทุก 6 เดือน ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ	โดยรายงานฉบับล่าสุดเป็นรายงานฯ ระยะก่อสร้าง (ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565)		
2. ในกรณีที่ รฟม. มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการหรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ให้ดำเนินโครงการตามกฎหมายเป็นผู้พิจารณา ดำเนินการดังนี้	<ul style="list-style-type: none"> - รฟม. ควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับสัมปทานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามรายงานฯ ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคมของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชนแล้ว - กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการ หรือมาตรการที่ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ และเป็นมาตรการที่เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าหรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ รฟม. จะนำเสนอรายละเอียดการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้หน่วยงานกำกับตามกฎหมายในพื้นที่ และสำเนาแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบและพิจารณาให้ความเห็นก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง - กรณีที่การเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขมาตรการนั้นกระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานฯ รฟม. จะนำเสนอรายละเอียดการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาก่อนดำเนินการทุกครั้ง 	-	-
2.1 หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณีเห็นว่าการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นหรือเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้วให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต			

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
<p>1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)</p> <p>หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี รับจัดแจ้ง การปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้เป็นไปตาม หลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้น ๆ ต่อไป พร้อมทั้งให้จัดทำสำเนาการปรับปรุงแก้ไข มาตรการฯ ที่รับจัดแจ้งไว้ส่งให้สำนักงานนโยบายและ แผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ</p> <p>2.2 หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรือ อนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี เห็น ว่าการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการกระทบต่อ สาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมใน รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ดำเนินการ ดังนี้</p> <p>2.2.1 กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของ หน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติ ได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณา ของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลง รายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการ ดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ต้อง เสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณา ตามระเบียบปฏิบัติของราชการดังนี้ ให้หน่วยงานที่มี</p>			

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ) อำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการหรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นประกอบการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พิจารณาต่อไปด้วย ทั้งนี้ หากเป็นโครงการที่เข้าข่ายต้องเสนอคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ขอให้หน่วยงานเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หรือคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงาน			

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
<p>1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)</p> <p>เจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย</p> <p>2.2.2 กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการ ของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ไม่ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการดังนี้ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นชอบประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อทราบต่อไปด้วย และเมื่อโครงการหรือกิจการมี</p>			

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ) การเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไข มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ให้ ความเห็นประกอบแล้ว หากหน่วยงานที่มีอำนาจ หน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือ หน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้ง ผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงาน นโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมทราบด้วย			
3. ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าโครงการ ทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใด ๆ รพม. ต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และ แจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ ร่วมกันพิจารณาหาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไข ปัญหาต่อไป	- กรณีที่การดำเนินการก่อสร้างของโครงการก่อให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือ มีข้อร้องเรียน รพม. ได้ควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับสัมปทานจะต้องดำเนินการ แก้ไขโดยเร่งด่วนและแจ้งต่อ รพม. ถึงวิธีการแก้ไขและการแจ้งกลับต่อ ผู้ร้องเรียน รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาหา แนวทางและป้องกันการเกิดปัญหาซ้ำ รวมถึงข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหา ต่อไป	-	-
4. รพม. ต้องจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์โครงการให้แล้ว เร็วก่อนก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชน ในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะได้รับทราบวิธี การก่อสร้างและแผนการดำเนินงานโครงการ ผลกระทบ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ	- รพม. ได้จัดตั้งกองประชาสัมพันธ์ สำนักสื่อสารองค์กรเป็นหน่วยประชาสัมพันธ์ โครงการ ส่วนผู้รับสัมปทานได้จัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์ ซึ่งได้ดำเนินการ ประชาสัมพันธ์และรณรงค์ให้ประชาชนหรือผู้ใช้เส้นทางได้รับทราบอย่างทั่วถึง ผ่านทางสื่อมวลชนต่าง ๆ รวมทั้งประสานให้ข้อมูลข่าวสารและการขอความ คิดเห็น และข้อเสนอแนะจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	-	รูปที่ 2-1 รูปที่ 2-2 และรูปที่ 2-3

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ) ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วม ในการสังเกตการณ์และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการ เพื่อความเข้าใจอันดีต่อกันและป้องกันเรื่องร้องเรียน			
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ 2.1 สภาพภูมิประเทศ ระยะก่อสร้าง		-	-
2.2 ทรัพยากรดิน ระยะก่อสร้าง		-	รูปที่ 2-4
<ul style="list-style-type: none"> การเปิดหน้าดินในพื้นที่จำกัด ให้ดำเนินการใช้ระบบกำแพงกันดิน เพื่อป้องกันดินทลาย เนื่องจากการถูกรบกวนจากสภาพการทำงานในพื้นที่ 	<ul style="list-style-type: none"> จากข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2566 กิจกรรมก่อสร้างอยู่ในขั้นตอนงานก่อสร้างเสาเข็มเจาะ งานก่อสร้างฐานราก งานก่อสร้างเสาตอม่อ และงานติดตั้ง Cross beam ทั้งนี้ ผู้รับสัมปทานจัดให้มีกำแพงกันดิน เพื่อป้องกันดินทลาย เมื่อมีการเปิดหน้าดินในพื้นที่จำกัด 	-	รูปที่ 2-5 และรูปที่ 2-6
<ul style="list-style-type: none"> ดินที่ขุดออกจากการก่อสร้างฐานรากต้องจัดให้มีที่กองโดยเฉพาะและต้องปิดหรือปกคลุมหรือเก็บในพื้นที่ที่ปิดล้อม และต้องมีรถบรรทุกมารับนำไปทิ้งบริเวณที่จัดไว้ภายใน 24 ชั่วโมง 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานจัดให้มีภาชนะใส่ดิน/จัดให้มีที่กองโดยเฉพาะ และมีการปิดคลุมอย่างมิดชิดภายในพื้นที่ก่อสร้าง และจัดให้มีรถบรรทุกมารับไปทิ้งบริเวณที่จัดไว้ 	-	รูปที่ 2-5
<ul style="list-style-type: none"> ควบคุมดูแลกองดิน กองวัสดุต่าง ๆ ให้อยู่ในสถานที่ที่เหมาะสม และหลีกเลี่ยงบริเวณที่จะเกิดการกัดเซาะพังทลายได้ง่ายและไม่ควรเก็บกองเป็นเวลานานเกินไป 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้จัดการกองดิน กองวัสดุต่าง ๆ ให้อยู่ในสถานที่ที่เหมาะสม และหลีกเลี่ยงบริเวณที่จะเกิดการกัดเซาะพังทลายได้ง่ายและไม่เก็บกองเป็นเวลานานเกินไป 	-	รูปที่ 2-5

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
2.2 ทรัพยากรดิน (ต่อ) ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> การกองดินและวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่นำมาใช้ในงานก่อสร้าง ต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำผิวดินมากที่สุด และหลีกเลี่ยงบริเวณที่จะเกิดการกัดเซาะพังทลายได้ง่ายโดยเฉพาะพื้นที่ที่อยู่ใกล้กับแหล่งน้ำผิวดิน เช่น คลองบางพูด กำหนดให้ผู้ปฏิบัติงานระมัดระวังในการถ่ายเทน้ำมันและสารเคมีต่าง ๆ ไม่ให้เกิดการรั่วไหล โดยจัดหาภาชนะรองรับการหกหรือการทิ้ง เพื่อป้องกันการปนเปื้อนของน้ำมันและสารเคมี 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้ทำการกองดินและวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่นำมาใช้ในงานก่อสร้างให้อยู่ห่างจากแหล่งน้ำผิวดินมากที่สุด รวมทั้งจัดหาภาชนะรองรับ/ใส่เพื่อป้องกันการหกหรือไหลลงแหล่งน้ำผิวดิน ผู้รับสัมปทานได้จัดเตรียมภาชนะรองรับคราบน้ำมันและสารเคมี เพื่อป้องกันการปนเปื้อนและการหกหรือไหล 	-	รูปที่ 2-5
2.3 สภาพธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> ต้องทำการตอกเข็มพืด (Steel Sheet Pile) รอบพื้นที่ก่อสร้างที่มีการตอกเสาเข็ม โดยต้องตอกเข็มลึกพืดให้ถึงชั้นดินเหนียวแข็งปานกลาง ซึ่งมีความลึกประมาณ 18 เมตร จากพื้นดินเดิม กำหนดให้ทำการตอกเข็มพืด ในพื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ใกล้แหล่งน้ำผิวดิน เช่น คลองบางพูด หรือบริเวณเป็นดินร่วน เพื่อป้องกันการชะล้างการพังทลายของดิน 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้ทำการตอกเข็มพืด (Steel Sheet Pile) รอบพื้นที่ก่อสร้างที่มีการตอกเสาเข็ม ผู้รับสัมปทานจะตอกเข็มพืด เมื่อพื้นที่ก่อสร้างอยู่ใกล้แหล่งน้ำผิวดิน เพื่อป้องกันการชะล้างการพังทลายของดิน 	-	รูปที่ 2-4
		-	-

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
2.3 สภาพธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว (ต่อ) ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> สำหรับกรณีใช้เข็มเจาะ กำหนดให้ใช้สารละลายโพลิเมอร์ (Polymer Slurry) ป้องกันการพังทลายของดินและรักษาเสถียรภาพของหลุม โดยสารละลายดังกล่าวมีคุณสมบัติช่วยลดการซึมผ่านชั้นทรายและยึดเกาะอนุภาคของดินหรือทรายที่มีขนาดเล็กให้ยึดเกาะกันทำให้ตกตะกอนเร็วขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้ป้องกันการพังทลายของดินและรักษาเสถียรภาพของหลุมในการดำเนินการเจาะเสาเข็มโดยใช้สารที่มีคุณสมบัติช่วยลดการซึมผ่านชั้นทรายและยึดเกาะอนุภาคของดินหรือทรายขนาดเล็กให้ยึดเกาะกัน 	-	รูปที่ 2-7
<ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ดำเนินการก่อสร้างตามแบบโครงสร้างปรับการทรุดตัวที่ก่อสร้างครอบคลุมของฐานรากทางวิ่งยกระดับที่มีการซ้อนทับกับพื้นที่ผิวจราจรของถนนพื้นราบ โครงสร้างปรับการทรุดตัวจะมีช่องว่าง (Scape) ที่มีการออกแบบเพื่อไว้สำหรับการทรุดตัวไม่เท่ากับที่สามารถเกิดการเคลื่อนที่แนวตั้งของถนนพื้นราบกับเสาตอม่อทางยกระดับ โดยสามารถหลีกเลี่ยงความเสียหายต่อผิวจราจรได้ และเพื่อเป็นการป้องกันปัญหาการทรุดตัวระหว่างผิวถนนกับฐานตอม่อของโครงสร้างทางยกระดับบริเวณเกาะกลางถนน 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการจะก่อสร้างตามแบบโครงสร้างปรับการทรุดตัวที่ก่อสร้างครอบคลุมของฐานรากทางวิ่งยกระดับที่มีการซ้อนทับกับพื้นที่ผิวจราจรของถนนพื้นราบ 	-	-

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
2.4 อุทกวิทยาน้ำผิวดินและการระบายน้ำ ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> ดินที่ขุดออกจากการก่อสร้างฐานรากต้องจัดให้มีที่กองโดยเฉพาะและต้องปิดหรือปกคลุมหรือเก็บในพื้นที่ที่ปิดล้อม และต้องมีรถบรรทุกมารับนำไปทิ้งบริเวณที่จัดไว้ภายใน 24 ชั่วโมง 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานจัดให้มีภาชนะใส่ดินที่ปิดคลุมอย่างมิดชิดภายในพื้นที่ก่อสร้าง และขนย้ายออกจากพื้นที่ก่อสร้างภายใน 24 ชั่วโมง 	-	รูปที่ 2-5 รูปที่ 2-6
<ul style="list-style-type: none"> จัดเก็บวัสดุก่อสร้าง อุปกรณ์ เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างเป็นระเบียบ เพื่อป้องกันไม่ให้เศษดิน หินทราย โคลน ตกหล่นและปนเปื้อนลงในแหล่งน้ำ 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานมีการจัดเก็บวัสดุก่อสร้าง อุปกรณ์ เครื่องจักรอย่างเป็นระเบียบ 	-	รูปที่ 2-8
<ul style="list-style-type: none"> การก่อสร้างโครงสร้างทางวิ่งยกระดับบริเวณเกาะกลางถนนที่อยู่เหนือคลองบางพูดต้องมีการติดตั้งตาข่าย (safety net) รองรับโครงสร้าง โดยมีขนาดของตาข่ายและความยาวครอบคลุมโครงสร้าง เพื่อให้สามารถรองรับเศษวัสดุก่อสร้างที่อาจร่วงหล่นลงในคลองบางพูด 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานจะจัดให้มีตาข่ายมาซึ่งปกคลุมบริเวณใต้โครงสร้างทางยกระดับบริเวณเกาะกลางถนนที่อยู่เหนือคลองบางพูด เมื่อมีการก่อสร้างที่บริเวณดังกล่าว 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> ห้ามไม่ให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะมูลฝอย และวัสดุก่อสร้างลงในคลองบางพูด หรือท่อระบายน้ำสาธารณะใกล้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้กำกับดูแลไม่ให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะมูลฝอยลงในแหล่งน้ำ และท่อระบายน้ำสาธารณะ 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีท่อระบายน้ำ รางระบายน้ำ คูระบายน้ำข้างถนนเพื่อทดแทนส่วนที่ได้รับผลกระทบและป้องกันปัญหาน้ำท่วมขัง 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานจะจัดให้มีท่อระบายน้ำ รางระบายน้ำ คูระบายน้ำข้างถนนเพื่อทดแทนส่วนที่ได้รับผลกระทบและป้องกันปัญหาน้ำท่วมขัง 	-	-

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
2.4 อุทกวิทยาน้ำผิวดินและการระบายน้ำ (ต่อ) ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> ตรวจสอบและจัดเก็บเศษวัสดุก่อสร้างต่าง ๆ ที่ร่วงหล่นบนพื้นที่ก่อสร้างหรือพื้นผิวจราจรออกให้หมดทุกวัน หรือหากมีวัสดุเหลือใช้จากการก่อสร้างให้ดำเนินการเคลื่อนย้ายออกจากพื้นที่ก่อสร้างโดยเร็ว หรือภายใน 24 ชั่วโมง เพื่อป้องกันปัญหาการกีดขวางการไหลของน้ำตามสภาพธรรมชาติ 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้เคลื่อนย้ายเศษวัสดุก่อสร้างและกองดินที่ขุดขึ้นมาออกจากพื้นที่งานเจาะเสาเข็มและงานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค ทั้งนี้ผู้รับสัมปทานไม่ได้กองดินกีดขวางการไหลของน้ำตามสภาพธรรมชาติ 	-	รูปที่ 2-6
<ul style="list-style-type: none"> ติดตั้งระบบสูบน้ำออกจากพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่โดยรอบ เพื่อลดปัญหาน้ำท่วมและช่วยบรรเทาปัญหาน้ำท่วมในระหว่างการก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้ขอยกกำแพงกันพื้นที่ก่อสร้าง และจัดเตรียมเครื่องสูบน้ำเพื่อช่วยระบายน้ำ 	-	รูปที่ 2-9 และรูปที่ 2-10
2.5 คุณภาพน้ำผิวดิน ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ผู้ปฏิบัติงานระมัดระวังในการถ่ายเทน้ำมันและสารเคมีต่าง ๆ ไม่ให้เกิดการรั่วไหล โดยจัดหาภาชนะรองรับการหกหรือการทิ้ง เพื่อป้องกันการปนเปื้อนของน้ำมันและสารเคมีลงในคลองบางพุด 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานกำหนดให้คนงานก่อสร้างระมัดระวังในการถ่ายเทน้ำมันและสารเคมีต่าง ๆ ไม่ให้เกิดการรั่วไหล โดยจะจัดหาภาชนะรองรับการหกหรือการทิ้ง เพื่อป้องกันการปนเปื้อนของน้ำมันและสารเคมีลงในคลองบางพุด 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> ต้องจัดเตรียมห้องน้ำ/ห้องส้วมที่ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาลไว้ให้เพียงพอ (10 คน/ห้อง) 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้จัดให้มีห้องส้วมที่ถูกต้องหลักสุขาภิบาลไว้จำนวน 4 ห้อง ภายในพื้นที่ก่อสร้าง (แบ่งเป็นห้องน้ำชาย 2 ห้อง และห้องน้ำหญิง 2 ห้อง) ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงาน จำนวนสูงสุด 20 คนต่อวัน 	-	รูปที่ 2-11

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
2.5 คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ) ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> ต้องจัดเตรียมถังรองรับขยะมูลฝอย โดยแยกเป็นถังขยะเปียก ถังขยะแห้ง ถังขยะอันตราย และถังขยะรีไซเคิลไว้ในพื้นที่ก่อสร้างและสำนักงานโครงการ และประสานกับหน่วยงานส่วนท้องถิ่นในจังหวัดนนทบุรี ให้เข้ามาเก็บขนไปกำจัดให้ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้จัดเตรียมถังรองรับขยะมูลฝอยขนาด 240 ลิตร แบบมีฝาปิดมิดชิดแยกเป็นถังขยะแห้ง ขยะเปียก ขยะอันตราย และขยะรีไซเคิล ตั้งกระจายไว้ตามจุดต่าง ๆ บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยได้ประสานเทศบาลนครปากเกร็ดให้เข้ามาเก็บขนไปกำจัดให้ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล 	-	รูปที่ 2-12 ภาคผนวก ง
<ul style="list-style-type: none"> น้ำเสียที่เกิดจากกิจกรรมการล้างและทำความสะอาดเครื่องมือ อุปกรณ์ก่อสร้างหรือยานพาหนะต่าง ๆ ต้องรวบรวมไว้ในพื้นที่สำนักงานโครงการที่ห่างจากแหล่งน้ำผิวดินมากที่สุด โดยต้องผ่านการบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้ใช้พื้นที่สำนักงานโครงการของรถไฟฟ้าสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี เป็นสำนักงานชั่วคราว ซึ่งได้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบไร้อากาศ ขนาดความจุ 8 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 2 ใบ และความจุ 1 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 1 ใบ สามารถบำบัดน้ำเสียได้ 17 ลูกบาศก์เมตร 	-	รูปที่ 2-13
2.6 คุณภาพอากาศ ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> ติดตั้งรั้วทึบสูงอย่างน้อย 2 เมตร หรือเทียบเท่า เพื่อกำหนดเป็นขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้ติดตั้งกำแพงคอนกรีต พร้อมแผงผ้าใบทึบ มีความสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร จากระดับพื้น รอบบริเวณพื้นที่ก่อสร้างบนโครงข่ายถนนเดิม 	-	รูปที่ 2-14

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
2.6 คุณภาพอากาศ (ต่อ) ระยะก่อสร้าง			
<ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ใช้คอนกรีตผสมเสร็จที่ผลิตและผสมจากภายนอกพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันและบรรเทาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับแหล่งชุมชนโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง 	- ผู้รับสัมปทานได้ใช้คอนกรีตผสมเสร็จที่ผลิตและผสมจากภายนอกพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันและบรรเทาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับแหล่งชุมชนโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง	-	รูปที่ 2-15
<ul style="list-style-type: none"> ทำความสะอาดถนนสาธารณะรอบโครงการโดยรถดูดฝุ่น 	- ผู้รับสัมปทานจัดให้มีการทำความสะอาดถนนสาธารณะรอบโครงการ โดยรถดูดฝุ่นตลอดแนวเส้นทางของโครงการ	-	รูปที่ 2-16
<ul style="list-style-type: none"> ล้างผิวถนนบริเวณทางเข้า-ออกโครงการเมื่อพบว่าสกปรกและมีคราบดิน 	- ผู้รับสัมปทานจัดให้มีการล้างผิวถนนบริเวณทางเข้า-ออกโครงการ เมื่อพบว่าสกปรกและมีคราบดิน	-	รูปที่ 2-17
<ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ต้องเคลื่อนย้ายเศษวัสดุก่อสร้างหรือกองดินที่ขุดขึ้นมาออกจากพื้นที่ก่อสร้างโดยเร็วที่สุดหรือภายใน 24 ชั่วโมง 	- ผู้รับสัมปทานได้เคลื่อนย้ายเศษวัสดุก่อสร้างและกองดินที่ขุดขึ้นมาออกจากพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำ	-	รูปที่ 2-6
<ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีพนักงานมาดำเนินการจัดเก็บและทำความสะอาดในพื้นที่ก่อสร้างทุกวัน รวมทั้งจัดระเบียบการวางกองวัสดุและอุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองตลอดระยะเวลาก่อสร้าง 	- ผู้รับสัมปทานจัดให้มีพนักงานทำความสะอาดในพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งมีการวางกองวัสดุและอุปกรณ์ต่าง ๆ อย่างเป็นระเบียบ	-	รูปที่ 2-8 และรูปที่ 2-39
<ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีหน่วยควบคุม บำรุงรักษา หรือตรวจสภาพเครื่องยนต์และเครื่องจักรกลต่าง ๆ ที่นำมาใช้ในการก่อสร้างอย่างน้อยสัปดาห์ละ 1 ครั้ง เพื่อป้องกันการปล่อยฝุ่นละออง (TSP และ PM₁₀) และควันพิษ (เช่น CO, NO_x, SO₂) หากมีอาการผิดปกติต้องปรับปรุงแก้ไขทันที 	- ผู้รับสัมปทานได้จัดให้หน่วยงานซ่อมบำรุงตรวจสภาพเครื่องยนต์และเครื่องจักรกลต่าง ๆ สัปดาห์ละ 1 ครั้ง	-	ภาคผนวก จ

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
2.6 คุณภาพอากาศ (ต่อ) ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้มีการออกแบบระบบระบายอากาศไว้ใต้สถานีรถไฟฟ้าเพื่อลดปริมาณฝุ่นละออง โดยจะต้องออกแบบให้สามารถรองรับน้ำหนัก และมีระยะความสูงของช่องลอดจากผิวจราจร (Vertical Clearance) เพียงพอตามกฎหมายกำหนด เพื่อในกรณีหากผลการตรวจวิเคราะห์ฝุ่นละอองในระยะดำเนินการมีการสะสมของฝุ่นละอองใต้สถานีรถไฟฟ้าสถานีใดสถานีหนึ่งมีค่าสูงเกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) กำหนด โครงการฯ จะสามารถดำเนินการติดตั้งระบบระบายอากาศไว้ใต้สถานีรถไฟฟ้าได้ทันที 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานจะออกแบบระบบระบายอากาศไว้ใต้สถานีรถไฟฟ้า เพื่อลดปริมาณฝุ่นละออง โดยจะออกแบบให้สามารถรองรับน้ำหนัก และมีระยะความสูงของช่องลอดจากผิวจราจร (Vertical Clearance) เพียงพอตามกฎหมายกำหนด 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> กำหนดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ที่วิ่งผ่านแหล่งชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น ศาสนสถาน สถานพยาบาล และสถานศึกษา เป็นต้น ต้องไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และความปลอดภัยในการจราจร 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานมีการควบคุมพนักงานขับขี่ยานพาหนะบรรทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างหรือรถทุกชนิดให้ขับขี่ยานพาหนะด้วยความระมัดระวังและใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง โดยได้ติดตั้งป้ายเตือนความเร็วบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง 	-	รูปที่ 2-18

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
2.6 คุณภาพอากาศ (ต่อ) ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีวัสดุปิดคลุมพื้นที่กองวัสดุก่อสร้าง เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้ปิดคลุมกองวัสดุก่อสร้างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างด้วยผ้าใบอย่างมิดชิดและมีการควบคุมให้รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างต่าง ๆ เข้ามาในพื้นที่ก่อสร้างมีผ้าใบปิดคลุมมิดชิด เพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย และเศษวัสดุตกหล่น 	-	รูปที่ 2-19 และรูปที่ 2-20
<ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ใช้วัสดุปิดคลุมกระบะรถบรรทุกของยานพาหนะที่ใช้บรรทุกวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้าง เพื่อป้องกันการร่วง/ตกหล่นของวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้างหรือเศษวัสดุเหลือใช้จากการก่อสร้างลงบนพื้นผิวโครงข่ายถนนเดิมหรือลำน้ำตามแนวเส้นทางที่ยานพาหนะขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้างแล่นผ่าน 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้ปิดคลุมผ้าใบกระบะรถบรรทุกของยานพาหนะที่ใช้บรรทุกวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้าง เพื่อป้องกันการร่วง/ตกหล่นของวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้างหรือเศษวัสดุเหลือใช้ลงบนพื้นผิวโครงข่ายถนนเดิมหรือลำน้ำ 	-	รูปที่ 2-20
2.7 ระดับเสียง ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> กำหนดช่วงเวลาให้อนุญาตให้มีกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังเฉพาะช่วงเวลา 08:00-17:00 น. 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้กำหนดแผนการก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดเสียงดังให้ดำเนินการเฉพาะในช่วงกลางวันเวลา 08:00-17:00 น. กรณีที่จำเป็นต้องทำงานนอกเหนือช่วงเวลาดังกล่าว ผู้รับสัมปทานจะแจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและชุมชนทราบก่อน 	-	รูปที่ 2-23

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
2.7 ระดับเสียง (ต่อ) ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> กำหนดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ที่วิ่งผ่านแหล่งชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น สถานพยาบาล สถานศึกษา และศาสนสถาน ต้องไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดเสียงดังรบกวน 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานมีการควบคุมพนักงานขับขี่ยานพาหนะบรรทุกวัสดุอุปกรณ์ให้ขับขี่ยานพาหนะด้วยความระมัดระวังและใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง 	-	รูปที่ 2-18
<ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ใช้เสาเข็มเจาะในพื้นที่ก่อสร้างที่เป็นเมืองหรือชุมชน เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานดำเนินการใช้เสาเข็มเจาะในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง 	-	รูปที่ 2-21
<ul style="list-style-type: none"> ตรวจสอบสภาพเครื่องจักรกลและอุปกรณ์ต่าง ๆ หรือยานพาหนะที่นำมาใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพดีตลอดระยะเวลาก่อสร้าง เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงดังเกินเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนด 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานจัดให้หน่วยงานซ่อมบำรุงตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และเครื่องจักรกลต่าง ๆ สัปดาห์ละ 1 ครั้ง 	-	ภาคผนวก จ
<ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ใช้พื้นรองแบบยางรองแผ่นเหล็กทำเป็นถนนชั่วคราว เพื่อลดความดังของเสียงในขณะที่รถยนต์วิ่งผ่าน และใช้แผ่นเหล็กชั่วคราวเมื่อจำเป็นเท่านั้น และหากได้รับการร้องเรียนเรื่องเสียงดังจากประชาชนต้องรีบดำเนินการแก้ไขทันที 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานจะใช้แผ่นเหล็กทำเป็นถนนชั่วคราว เนื่องจากงานรื้อย้ายมีการขุดหลุมลึกเป็นบริเวณกว้าง โดยจะมีการเชื่อมแผ่นเหล็กให้ยึดติดกัน และใช้ยางมะตอยเชื่อมระหว่างรอยต่อของแผ่นเหล็กกับพื้นถนน เพื่อลดความดังของเสียงในขณะที่รถยนต์วิ่งผ่าน นอกจากนั้นทางผู้รับสัมปทานจะเร่งคืนผิวถนนโดยเร็วที่สุด 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวสูง 2.5-3.5 เมตร ในบริเวณที่มีระดับเสียงเกินเกณฑ์มาตรฐาน จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนวัดผาสุกมณีจักร สำนักงานเครื่องกลและสื่อสาร กรมทางหลวง เดอะคอนเนค 2 และหมู่บ้านเดอะ แพล้น 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวสูง 2.5-3.5 เมตร ในบริเวณสำนักงานเครื่องกลและสื่อสาร กรมทางหลวง โรงเรียนวัดผาสุกมณีจักร และเดอะคอนเนค 2 ส่วนบริเวณหมู่บ้านเดอะ แพล้น ผู้รับสัมปทานยังไม่ได้เริ่มงานก่อสร้างในบริเวณใกล้เคียง 	-	รูปที่ 2-22 ภาคผนวก ฉ

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
2.7 ระดับเสียง (ต่อ) ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> ติดตั้งวัสดุดูดกลืนเสียง (Absorptive Material) บริเวณใต้อาคารสถานีรถไฟฟ้าของโครงการ โดยใช้วัสดุที่มีน้ำหนักเบาและมีอายุการใช้งานได้นาน เช่น ฉนวนพลาสติกใยแก้ว แผ่นอลูมิเนียมอัดด้วยเส้นใย เป็นต้น เพื่อลดเสียงสะท้อนภายในสถานี 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานจะติดตั้งวัสดุดูดกลืนเสียงบริเวณใต้สถานี เมื่อมีการก่อสร้างอาคารสถานีรถไฟฟ้า 	-	-
2.8 ความสั่นสะเทือน ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ดำเนินกิจกรรมก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน ตั้งแต่ช่วงเวลา 08:00-17:00 น. ได้แก่ งานขุดเจาะฐานรากรองรับโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้า เพื่อหลีกเลี่ยงการรบกวนการประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ในชีวิตประจำวันของแหล่งชุมชนทั่วไปหรือพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้ดำเนินกิจกรรมก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนตั้งแต่ช่วงเวลา 08:00-17:00 น. ในกรณีที่ต้องทำงานนอกเหนือช่วงเวลาดังกล่าว ผู้รับสัมปทานจะแจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและชุมชนทราบก่อนทุกครั้ง 	-	รูปที่ 2-23
<ul style="list-style-type: none"> หากมีกิจกรรมการก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดระดับการสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะงานขุดเจาะเพื่อก่อสร้างฐานราก จำเป็นต้องปรับลดพลังงานในการขุดเจาะเสาเข็มแต่ละครั้ง โดยการเพิ่มจำนวนครั้งในการขุดเจาะ เพื่อลดระดับการสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้เพิ่มจำนวนครั้งในการขุดเจาะเสาเข็ม สำหรับการก่อสร้างฐานรากเพื่อปรับลดพลังงานที่ใช้ในการขุดเจาะเสาเข็มแต่ละครั้ง และลดระดับการสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นในการขุดเจาะเสาเข็ม 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> ใช้เทคนิคการก่อสร้างเสาเข็มแบบ Barrette pile ที่ก่อสร้างโดยใช้หัวตักดินแทนการใช้หัวเจาะซึ่งใช้สำหรับก่อสร้างในจุดที่มีพื้นที่จำกัด และลดความสั่นสะเทือน 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานดำเนินการก่อสร้างฐานรากเพื่อรองรับโครงสร้างทางยกระดับโดยใช้เสาเข็มเจาะหน้าตัดกลม (Circular Bored Pile) และก่อสร้างฐานรากเพื่อรองรับสถานีรถไฟฟ้า โดยใช้เสาเข็มเจาะหน้าตัดเหลี่ยม (Barrette Pile) 	-	รูปที่ 2-21

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
2.8 ความสั่นสะเทือน (ต่อ) ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> ควบคุมการก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรฐาน เพื่อป้องกันมิให้อาคารหรือโครงสร้างที่อยู่ใกล้เคียงได้รับความเสียหาย 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานจัดให้มีการควบคุมงานก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรฐาน 	-	รูปที่ 2-24
<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการตรวจสอบผลกระทบจากการก่อสร้างต่ออาคารข้างเคียงตลอดระยะเวลาก่อสร้าง หากพบวาเกิดดินสไลด์ทรุด สร้างความเสียหายเดือดร้อนรำคาญระหว่างก่อสร้าง เจ้าของโครงการจะต้องดำเนินการแก้ไขโดยทันที 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้ส่งเจ้าหน้าที่/วิศวกรโยธา/วิศวกรโครงสร้างเข้าไปตรวจสอบผลกระทบจากการก่อสร้างต่ออาคารข้างเคียงตลอดระยะเวลาก่อสร้าง หากพบวาระหว่างการก่อสร้างก่อให้เกิดดินสไลด์ทรุด สร้างความเสียหายเดือดร้อนรำคาญ ผู้รับสัมปทานจะดำเนินการแก้ไขโดยทันที 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> ควบคุมยานพาหนะที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดรวมทั้งจำกัดความเร็วในการขับขี่ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในกรณีที่วิ่งผ่านแหล่งชุมชนที่พักอาศัยหรือย่านพาณิชยกรรมหรือพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น สถานพยาบาล สถานศึกษา และศาสนสถาน เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้ควบคุมยานพาหนะที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด รวมทั้งจำกัดความเร็วในการขับขี่ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง และกำชับไม่ให้พนักงานขับรถทุกเกิน 25 ดัน ในกรณีที่วิ่งผ่านแหล่งชุมชนที่พักอาศัยหรือย่านพาณิชยกรรมหรือพื้นที่อ่อนไหว 	-	รูปที่ 2-18
<ul style="list-style-type: none"> กรณีได้รับการร้องเรียน ต้องรีบดำเนินการตรวจสอบและวิเคราะห์ความเสียหายที่เกิดขึ้น หากพบวาความเสียหายเกิดจากงานก่อสร้าง จะต้องรีบดำเนินการประเมินความเสียหายและหาแนวทางแก้ไข หรือให้ความช่วยเหลือโดยเร่งด่วน 	<ul style="list-style-type: none"> กรณีที่มีข้อร้องเรียน และตรวจสอบพบว่าสาเหตุเกิดจากการดำเนินการโครงการ ผู้รับสัมปทานจะรีบดำเนินการประเมินความเสียหาย และหาแนวทางแก้ไข เพื่อให้ความช่วยเหลือโดยเร่งด่วน 	-	-

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
2.8 ความสั่นสะเทือน (ต่อ) ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> หากมีกิจกรรมการก่อสร้างใกล้พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น สถานพยาบาล สถานศึกษาและศาสนสถาน ต้องทำการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบล่วงหน้า และประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบล่วงหน้าและประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง เมื่อมีกิจกรรมก่อสร้างใกล้พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น สถานพยาบาล สถานศึกษา และศาสนสถาน โดยได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์ ดังนี้ เมื่อวันที่ 7 มกราคม 2566 เมื่อวันที่ 7 และ 15 กุมภาพันธ์ 2566 เมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2566 เมื่อวันที่ 8 เมษายน 2566 เมื่อวันที่ 8 พฤษภาคม 2566 เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2566 โดยมีการประชาสัมพันธ์การดำเนินงานที่ก่อให้เกิดเสียงดังและเกิดความสั่นสะเทือน ประกอบด้วย งานสกัดคอนกรีต ขุดเจาะ ปัก-ถอน (Sheet pile) งานเจีย ตัดสกัด เชื่อมงาน Column และ Crossbeam หล่อและปักเสา Crossbeam บริเวณวงเวียนเมืองทองธานี ถึงไฟแดงแยกแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ณ ร้านค้าผู้ประกอบการและผู้พักอาศัย บริเวณซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ถึงบริเวณหมู่บ้านชวนชื่น ณ ร้านค้าผู้ประกอบการและผู้พักอาศัย 	-	รูปที่ 2-1 และภาคผนวก น
<ul style="list-style-type: none"> ก่อนการปฏิบัติงานก่อสร้างต่าง ๆ ที่จะก่อให้เกิดระดับการสั่นสะเทือนต่ออาคารบ้านเรือนหรือสิ่งปลูกสร้าง ต้องจัดส่งเจ้าหน้าที่/วิศวกรโยธา/วิศวกรโครงสร้างเข้าไปตรวจสอบและบันทึกภาพปัจจุบัน ก่อนการปฏิบัติงานทุกครั้งเพื่อป้องกันความเสียหายของประชาชน 	<ul style="list-style-type: none"> หากมีกิจกรรมการก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดระดับการสั่นสะเทือนต่ออาคารบ้านเรือนหรือสิ่งปลูกสร้าง โครงการจะจัดส่งเจ้าหน้าที่/วิศวกรโยธา/วิศวกรโครงสร้างเข้าไปตรวจสอบและบันทึกภาพปัจจุบัน ก่อนการปฏิบัติงานทุกครั้ง 	-	ภาคผนวก ป

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
3. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ 3.1 นิเวศวิทยาทางน้ำ ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> ผู้รับเหมาก่อสร้างและผู้รับสัมปทานภายใต้การกำกับดูแลของ รฟม. จะต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการป้องกันผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินที่อาจส่งผลกระทบต่อเนื่องถึงนิเวศวิทยาทางน้ำ 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินตลอดระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด 	-	-
3.2 ทรัพยากรป่าไม้ ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> ต้องดำเนินการเคลื่อนย้ายต้นไม้เฉพาะที่ กีดขวางการก่อสร้างออกจากพื้นที่ก่อสร้างทั้งหมดโดยใช้วิธีการล้อมและขุดออก (ไม่ให้มีการตัดฟัน) เพื่อนำไปปลูกในพื้นที่ที่ รฟม. กำหนด และต้องจัดบันทึกพันธุ์ไม้ทุกชนิด และจำนวนของต้นไม้ทุกต้น 	<ul style="list-style-type: none"> จากข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2566 ผู้รับสัมปทานได้ดำเนินการขุดย้ายต้นไม้บริเวณเกาะกลางถนนที่แนวสายทางของโครงการในพื้นที่ของเมืองทองธานีออกจากพื้นที่ก่อสร้างโดยวิธีการขุดล้อมและย้ายออกร่วมกับบริษัท บางกอกแลนด์ จำกัด (มหาชน) เพื่อนำไปปลูกในพื้นที่ของเมืองทองธานี ซึ่งได้ดำเนินการขุดย้ายแล้วเสร็จ จำนวน 80 ต้น ยกเว้นต้นไม้ในพื้นที่ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เนื่องจากอยู่ระหว่างการขออนุญาตเข้าพื้นที่ โดยได้จัดบันทึกพันธุ์ไม้ทุกชนิดและจำนวนของต้นไม้ที่ขุดย้ายทุกต้น ซึ่งยังไม่ได้ดำเนินการขุดย้ายต้นไม้ จำนวน 133 ต้น 	-	ภาคผนวก ข
<ul style="list-style-type: none"> การเคลื่อนย้ายปริมาณดินจากการขุดเจาะฐานรากหรือวัสดุอุปกรณ์และเครื่องจักรต่าง ๆ โดยรถบรรทุกขนาดกลาง-ขนาดใหญ่ จำเป็นต้องระมัดระวังเป็นพิเศษ เพื่อมิให้เกิดความเสียหายแก่ต้นไม้ที่อยู่ในพื้นที่ใกล้เคียง 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้ทำการเคลื่อนย้ายกองดินที่ขุดขึ้นมา ออกจากพื้นที่ภายใน 24 ชั่วโมง 	-	รูปที่ 2-6

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
3.3 ทรัพยากรสัตว์ป่า ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> การปรับพื้นที่ การขุดดิน การเปิดหน้าดิน การถมดิน ควรมีการตรวจสอบพื้นที่โดยละเอียดก่อนเพื่อป้องกันอันตรายจากการขุดและถมดินทับสัตว์บางชนิดซึ่งเดินหรือเคลื่อนที่ช้า 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้ทำการตรวจสอบพื้นที่โดยละเอียด เพื่อป้องกันอันตรายจากการขุดและถมดินทับสัตว์บางชนิดซึ่งเดินหรือเคลื่อนที่ช้า 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมแรงงานในสังกัดไม่ให้ล่าสัตว์ป่าในบริเวณพื้นที่โครงการ ทั้งเพื่อนำมาเป็นสัตว์เลี้ยง เพื่อการค้าหรือเพื่อนำมาเป็นอาหารโดยเด็ดขาด โดยให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบอย่างเคร่งครัด หากมีการกระทำผิดต้องถูกดำเนินคดีตามกฎหมาย 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานควบคุมไม่ให้มีการล่าสัตว์ป่าในบริเวณพื้นที่โครงการ ทั้งเพื่อนำมาเป็นสัตว์เลี้ยง เพื่อการค้าหรือเพื่อนำมาเป็นอาหารโดยเด็ดขาด 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> การแผ้วถางพื้นที่ การล้อมย้ายต้นไม้ การปรับพื้นที่ หากพบเห็นสัตว์ป่าต้องให้ออกาสกับสัตว์ป่าได้หลบเลี่ยงออกไปจากพื้นที่ได้อย่างปลอดภัยโดยการขับไล่ หรือช่วยเหลือและนำไปปล่อยในพื้นที่ห่างออกไปจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการ เพื่อความปลอดภัยของสัตว์ป่าหรือในถิ่นอาศัยที่เหมาะสมต่อไป 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานไม่พบสัตว์ป่าในขณะที่แผ้วถางพื้นที่ การล้อมย้ายต้นไม้ และการปรับพื้นที่ 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> หลีกเลี่ยงการก่อสร้างเมื่อพบบังไข่ ตัวอ่อน ของสัตว์ป่า โดยเฉพาะสัตว์ป่าคุ้มครองที่สำรวจพบจำนวน 23 ชนิด บริเวณพื้นที่โครงการ ควรเปิดโอกาสให้สัตว์ป่าดังกล่าวได้มีการพักตัวและสามารถเลี้ยงตัวจนมีชีวิตรอดได้หรือนำตัวอ่อนสัตว์ป่าไปอนุบาลก่อนจะดำเนินการก่อสร้างต่อ 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานไม่พบบังไข่ ตัวอ่อนของสัตว์ป่าในขณะที่แผ้วถางพื้นที่ การล้อมย้ายต้นไม้ และการปรับพื้นที่ 	-	-

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
3.3 ทรัพยากรสัตว์ป่า (ต่อ) ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> ระมัดระวังผลกระทบที่อาจคาดไม่ถึง เช่น การทิ้งสารเคมี น้ำมันหรือขยะต่าง ๆ จากเจ้าหน้าที่และจากคนงานก่อสร้างที่อาจเป็นอันตรายต่อทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า ที่มีอยู่ภายนอกบริเวณและใกล้เคียงพื้นที่โครงการและประชาสัมพันธุ์ให้พนักงานของโครงการได้เข้าใจและให้ความร่วมมือ 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้ทำการระมัดระวังผลกระทบที่อาจคาดไม่ถึง เช่น การทิ้งสารเคมี น้ำมันหรือขยะต่าง ๆ จากเจ้าหน้าที่และจากคนงานก่อสร้างที่อาจเป็นอันตรายต่อทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า ที่มีอยู่ภายนอกบริเวณและใกล้เคียงพื้นที่โครงการและประชาสัมพันธุ์ให้พนักงานของโครงการได้เข้าใจและให้ความร่วมมือ 	-	-
4. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ 4.1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน -	-	-	-
4.2 ระบบคมนาคมขนส่ง ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> ต้องดำเนินการปรับปรุงพื้นผิวจราจรบนโครงข่ายถนนเดิม ได้พื้นที่โครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้า และพื้นที่ต่อเนื่องให้มีความราบเรียบ และต้องตีเส้นขอบเขตทางเดินรถในแต่ละช่องจราจรให้ชัดเจนตามขนาดช่องจราจรภายหลังการส่งคืนพื้นที่ก่อสร้างเรียบร้อยแล้ว 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานจะปรับปรุงพื้นผิวจราจรบนโครงข่ายถนนเดิมได้พื้นที่โครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้า และพื้นที่ต่อเนื่อง ให้มีความราบเรียบและตีเส้นขอบเขตทางเดินรถในแต่ละช่องจราจรให้ชัดเจนตามขนาดช่องจราจร ภายหลังการส่งคืนพื้นที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> ประสานงานตำรวจ เพื่ออำนวยความสะดวก รวมถึงประชาสัมพันธ์ทางลาด ทางเลี้ยว และมีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและทางเลี้ยวต่าง ๆ ตลอดเวลา 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้มีการประสานงานกับสถานีตำรวจภูธรปากเกร็ด ซึ่งมีพื้นที่รับผิดชอบครอบคลุมแนวสายทางโครงการ เพื่อวางแผนการจัดการจราจร และกำหนดเส้นทางในการเดินทางให้แก่ผู้สัญจรผ่านไป-มา ตามที่มาตรการกำหนด 	-	รูปที่ 2-2 ภาคผนวก ข และภาคผนวก ฉ

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
4.2 ระบบคมนาคมขนส่ง (ต่อ) ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้มีป้ายเตือน แผงกัน กรวย ป้ายจราจร แสงสว่าง ไฟกะพริบ สัญญาณจราจรต่าง ๆ ที่จำเป็น ตั้งแต่ก่อนเข้าเขตก่อสร้างให้ถูกต้องตามมาตรฐาน และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบให้สามารถใช้งานได้ตลอดเวลา 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้ติดตั้งป้ายเตือน แผงกัน กรวย ป้ายจราจร แสงสว่าง ไฟกะพริบ และสัญญาณจราจรต่าง ๆ รวมทั้งมีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบให้สามารถใช้งานได้ตลอดเวลา 		รูปที่ 2-3 รูปที่ 2-14 รูปที่ 2-18 รูปที่ 2-26 รูปที่ 2-31 และรูปที่ 2-32
<ul style="list-style-type: none"> จัดทำแผนงานก่อสร้างเพื่อแสดงการจัดการจราจรบริเวณสถานที่ก่อสร้างเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการเปิดพื้นที่ก่อสร้างแต่ละพื้นที่ 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้จัดทำแผนการจัดการจราจร เพื่อแสดงการจัดการจราจรบริเวณสถานที่ก่อสร้างเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการเปิดพื้นที่ก่อสร้างแต่ละพื้นที่ 	-	ภาคผนวก ข
<ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีเจ้าหน้าที่ให้สัญญาณในการอำนวยความสะดวกในการเข้า-ออกของยานพาหนะในพื้นที่ก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ให้สัญญาณจราจรบริเวณทางเข้า-ออกในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง 	-	รูปที่ 2-34
<ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีทางเดินเท้าชั่วคราวและมีป้ายสัญลักษณ์แสดงทิศทางอย่างชัดเจนในกรณีมีกิจกรรมการก่อสร้างที่จะรบกวนการสัญจรทางเท้า เพื่อให้ผู้ใช้ทางเท้าสามารถใช้บริการรถโดยสารประจำทางได้อย่างปลอดภัย 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานจะจัดให้มีทางเดินเท้าชั่วคราวและแสดงป้ายสัญลักษณ์แสดงทิศทางอย่างชัดเจน 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> ติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรบอกทิศทางและกำหนดความเร็ว เพื่อควบคุมการจราจรบริเวณสถานีรถไฟฟ้า 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้ติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง 	-	รูปที่ 2-18 และรูปที่ 2-26
บริเวณทางลงทางพิเศษอุดรรัถยาฝั่งขาออกมุ่งหน้าบางปะอิน <ul style="list-style-type: none"> ติดตั้งป้ายระวางรถซ้าย เพื่อเตือนรถทางตรงให้ระวางรถที่ลงจากทางพิเศษอุดรรัถยา 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานอยู่ระหว่างจัดเตรียมการติดตั้งป้ายระวางรถซ้าย เพื่อเตือนรถทางตรงให้ระวางรถที่ลงจากทางพิเศษอุดรรัถยา 	-	-

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
4.2 ระบบคมนาคมขนส่ง (ต่อ) ระยะก่อสร้าง			
<ul style="list-style-type: none"> ติดตั้งป้ายระวางรถขวา เพื่อเตือนรถที่ลงจากทางพิเศษอุดรรัถยาให้ระวางรถทางตรง 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้ติดตั้งป้ายเตือนให้ระวางรถขวา เพื่อเตือนรถที่ลงจากทางพิเศษอุดรรัถยาให้ระวางรถทางตรง 	-	รูปที่ 2-27
<ul style="list-style-type: none"> ติดตั้งป้ายหยุด เพื่อให้รถที่ลงจากทางพิเศษอุดรรัถยาหยุดรอรถทางตรงไปก่อน และเคลื่อนรถไปได้เมื่อปลอดภัย 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้ติดตั้งป้ายหยุด เพื่อให้รถที่ลงจากทางพิเศษอุดรรัถยาหยุดรอรถทางตรงไปก่อน และเคลื่อนรถไปได้เมื่อปลอดภัย 	-	รูปที่ 2-27
<ul style="list-style-type: none"> เสริม Rumble Strip และ Anti-Skid เพื่อชะลอความเร็วของรถทางตรง 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานอยู่ระหว่างวางแผนและจัดเตรียมการติดตั้ง Rumble Strip และ Anti-Skid เพื่อชะลอความเร็วของรถทางตรง 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> ติดตั้งระบบไฟฟ้าส่องสว่างและสัญญาณไฟเตือน เพื่อเป็นการเพิ่มเติมความปลอดภัยให้ผู้ใช้งาน 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานอยู่ระหว่างติดตั้งระบบไฟฟ้าส่องสว่างและสัญญาณไฟเตือน เพื่อเป็นการเพิ่มเติมความปลอดภัยให้ผู้ใช้งาน 	-	-
บริเวณทางลงทางพิเศษอุดรรัถยา ผังขาเข้ามุ่งหน้าดินแดง			
<ul style="list-style-type: none"> ติดตั้งป้ายระวางรถซ้าย เพื่อเตือนรถทางตรงให้ระวางรถที่ลงจากทางพิเศษอุดรรัถยา 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานอยู่ระหว่างวางแผนและจัดเตรียมการติดตั้งป้ายระวางรถซ้าย เพื่อเตือนรถทางตรงให้ระวางรถที่ลงจากทางพิเศษอุดรรัถยา 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> ติดตั้งป้ายระวางรถขวา เพื่อเตือนรถที่ลงจากทางพิเศษอุดรรัถยาให้ระวางรถทางตรง 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานอยู่ระหว่างวางแผนและจัดเตรียมการติดตั้งป้ายระวางรถขวา เพื่อเตือนรถที่ลงจากทางพิเศษอุดรรัถยาให้ระวางรถทางตรง 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> ติดตั้งป้ายหยุด เพื่อให้รถที่ลงจากทางพิเศษอุดรรัถยาหยุดรอรถทางตรงไปก่อน และเคลื่อนรถไปได้เมื่อปลอดภัย 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานอยู่ระหว่างวางแผนและจัดเตรียมการติดตั้งป้ายหยุด เพื่อให้รถที่ลงจากทางพิเศษอุดรรัถยาหยุดรอรถทางตรงไปก่อน และเคลื่อนรถไปได้เมื่อปลอดภัย 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> เสริม Rumble Strip และ Anti-Skid เพื่อชะลอความเร็วของรถทางตรง 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานอยู่ระหว่างวางแผนและจัดเตรียมการติดตั้ง Rumble Strip และ Anti-Skid เพื่อชะลอความเร็วของรถทางตรง 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> ติดตั้งระบบไฟฟ้าส่องสว่างและสัญญาณไฟเตือน เพื่อเป็นการเพิ่มเติมความปลอดภัยให้ผู้ใช้งาน 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานอยู่ระหว่างติดตั้งระบบไฟฟ้าส่องสว่างและสัญญาณไฟเตือน เพื่อเป็นการเพิ่มเติมความปลอดภัยให้ผู้ใช้งาน 	-	-

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
4.3 ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ระยะเตรียมการก่อสร้าง กำหนดให้ผู้รับจ้างฯ ต้องเริ่มปฏิบัติงานต่าง ๆ ก่อนเริ่มงานก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนฯ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> สำรวจรายละเอียดเกี่ยวกับระบบสาธารณูปโภคและจัดเตรียมแบบรายละเอียดสำหรับปฏิบัติการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เช่น เขตทางหลวง โครงข่ายถนนปัจจุบัน พื้นที่เขตทางที่จะถูกเวนคืน ตำแหน่งระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่มีอยู่ในปัจจุบันที่จำเป็นต้องรื้อย้าย และการจัดวางระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่จะก่อสร้าง/ติดตั้งทดแทน เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้ดำเนินการสำรวจรายละเอียดเกี่ยวกับระบบสาธารณูปโภคเรียบร้อยแล้ว รวมทั้งมีการวางแผนงานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค 	-	ภาคผนวก ญ
<ul style="list-style-type: none"> จัดเตรียมแผนการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่จะได้รับผลกระทบให้สอดคล้องกับแผนงานก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนฯ นำเสนอต่อการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้จัดเตรียมแผนการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคที่จะได้รับผลกระทบให้สอดคล้องกับแผนงานก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนฯ นำเสนอต่อการทางพิเศษแห่งประเทศไทย การไฟฟ้านครหลวง และบริษัท บางกอกแลนด์ จำกัด (มหาชน) 	-	ภาคผนวก ญ
ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> ประสานงานและวางแผนงานร่วมกับหน่วยงานในพื้นที่รับผิดชอบระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่ต้องทำการรื้อย้ายออก เช่น การประปานครหลวง การไฟฟ้านครหลวง กรมทางหลวง บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) และบริษัท กสท. โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) เพื่อ 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้ประสานงานและวางแผนงานร่วมกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย การไฟฟ้านครหลวง และบริษัท บางกอกแลนด์ จำกัด (มหาชน) ในการเตรียมรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคที่เป็นอุปสรรคต่อการก่อสร้างโครงการเรียบร้อยแล้ว 	-	ภาคผนวก ข-1 และภาคผนวก ญ

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
4.3 ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (ต่อ) ระยะก่อสร้าง จัดเตรียมแผนประชาสัมพันธ์ให้ประชาชน/ผู้ใช้เส้นทาง รับทราบล่วงหน้า			
<ul style="list-style-type: none"> ต้องติดตั้งรั้วที่ความสูงอย่างน้อย 2 เมตร หรือเทียบเท่า เพื่อกำหนดเป็นขอบเขตพื้นที่ที่จะทำการรื้อย้ายระบบ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้ติดตั้งกำแพงคอนกรีต พร้อมแผงผ้าใบที่มีความสูง ไม่น้อยกว่า 2 เมตร จากระดับพื้น บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง 	-	รูปที่ 2-14
<ul style="list-style-type: none"> ต้องทำการประชาสัมพันธ์หรือประกาศเตือนผ่านสื่อต่าง ๆ เช่น แผ่นพับ สื่อวิทยุข่าวสาร เพื่อการจราจร บ้ายประกาศ ในพื้นที่ที่จะทำการรื้อย้าย เพื่อให้ประชาชน หรือผู้ใช้ เส้นทางได้รับทราบก่อนอย่างน้อย 15 วัน 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้ทำการประชาสัมพันธ์กิจกรรมการก่อสร้างให้ประชาชนได้ รับทราบ ทั้งนี้ กิจกรรมการรื้อย้ายสาธารณูปโภคและสาธารณูปการมีเพียง การรื้อย้ายสายไฟฟ้าและสายสื่อสาร บริเวณสถานี MT-01 ซึ่งดำเนินการอยู่ใน พื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น ทั้งนี้ ผู้รับสัมปทานได้ทำการติดป้ายแจ้งเตือนกิจกรรมงาน ก่อสร้าง เพื่อให้ประชาชน หรือผู้ใช้เส้นทางได้รับทราบ 	-	รูปที่ 2-3
<ul style="list-style-type: none"> ยานพาหนะที่จะใช้ในการเคลื่อนย้ายระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการจะต้องมีตาข่ายหรือผ้าใบปิดคลุม กระบะบรรทุกให้มิดชิด เพื่อป้องกันการร่วงหล่น ลงสู่พื้นผิวจราจร รวมทั้งต้องจำกัดความเร็วในการขับเคลื่อน ยานพาหนะไปยังสถานที่ กองเก็บวัสดุไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานควบคุมและกำชับให้ยานพาหนะที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายระบบ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการปิดคลุมผ้าใบกระเบรบรรทุก รวมทั้งมีการควบคุม พนักงานขับชื้อยานพาหนะให้ขับชื้อยานพาหนะด้วยความระมัดระวังและใช้ความเร็ว ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง 	-	รูปที่ 2-18 และรูปที่ 2-20
<ul style="list-style-type: none"> หากได้รับการร้องเรียนจากประชาชนหรือผู้ใช้เส้นทางว่า “งานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ” ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญจากงานรื้อย้าย หรือ การสร้างความเสียหายให้แก่ระบบสาธารณูปโภคและ สาธารณูปการที่มีอยู่เดิมจะต้องรีบดำเนินการแก้ไขปัญหา โดยเร่งด่วน 	<ul style="list-style-type: none"> หากได้รับการร้องเรียนจากประชาชนหรือผู้ใช้เส้นทาง ผู้รับสัมปทานจะรีบ ดำเนินการแก้ไขปัญหาอย่างเร่งด่วน 	-	-

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
5. คุณค่าคุณภาพชีวิต 5.1 สภาพเศรษฐกิจสังคม ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> แจ้งประชาชนให้ทราบล่วงหน้าถึงกิจกรรมที่จะเกิดขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้ประชาสัมพันธ์กิจกรรมการก่อสร้างโครงการให้ประชาชนได้รับทราบล่วงหน้าและประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง 	-	รูปที่ 2-1
<ul style="list-style-type: none"> พิจารณาจ้างแรงงานท้องถิ่นเป็นลำดับแรกและดูแลกดขี่แรงงานต่างถิ่นให้มีวินัยไม่ก่อความเดือดร้อนแก่ชุมชน 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้ติดประกาศรับสมัครแรงงานก่อสร้างที่มีภูมิลำเนาอาศัยอยู่ภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล บริเวณด้านหน้าบ้านพักคนงาน และสำนักงานก่อสร้างโครงการ 	-	รูปที่ 2-28
<ul style="list-style-type: none"> ต้องจัดตั้งศูนย์กลางการรับข้อมูลข่าวสารและรับเรื่องราวร้องทุกข์ไว้ในสำนักงานโครงการ เพื่อรับข้อมูลข่าวสารหรือข้อร้องเรียนต่าง ๆ จากประชาชน พร้อมจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางในการติดต่อสื่อสาร เช่น หมายเลขโทรศัพท์ Call Center/ E-mail Address และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ ตลอด 24 ชั่วโมง รวมทั้งการรวบรวมและประมวลผลข้อมูลการร้องทุกข์และข้อเสนอแนะผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสนอต่อการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เดือนละ 1 ครั้ง เพื่อช่วยเหลือและบรรเทาปัญหาความเดือดร้อนรำคาญของประชาชนทั่วไปที่ได้รับผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> รฟม. ได้จัดตั้งศูนย์กลางการรับข้อมูลข่าวสารและรับเรื่องราวร้องทุกข์ไว้ที่ รฟม. เพื่อรับข้อมูลข่าวสาร หรือข้อร้องเรียนต่าง ๆ จากประชาชน พร้อมจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์ช่องทางในการติดต่อสื่อสารที่หมายเลขโทรศัพท์ 0 2716 4000 และ pr@mrta.co.th สำหรับผู้รับแจ้งได้จัดตั้งศูนย์กลางการรับข้อมูลข่าวสารและรับเรื่องราวร้องทุกข์ไว้ที่สำนักงานโครงการ พร้อมจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางในการติดต่อสื่อสารที่หมายเลขโทรศัพท์ 06 3474 5925 และ 09 8827 5555 และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อรวบรวมและประมวลผลข้อมูลการร้องทุกข์และข้อเสนอแนะผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสนอต่อ รฟม. เดือนละ 1 ครั้ง เพื่อช่วยเหลือและบรรเทาปัญหาความเดือดร้อนรำคาญของประชาชนทั่วไปที่ได้รับผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้าง 	-	รูปที่ 2-29
<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานต้องควบคุมและเข้มงวดต่อพนักงานและคนงานก่อสร้างไม่ให้ประพฤติและปฏิบัติตนในทางที่จะสร้างความเดือดร้อนรำคาญหรือก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับประชาชน ในชุมชนท้องถิ่นหรือผู้สัญจรผ่านไป-มา บนโครงข่ายถนนเดิมตามแนวพื้นที่ก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานมีการควบคุมและเข้มงวดต่อพนักงานและคนงานก่อสร้างให้ประพฤติตนตามระเบียบที่กำหนดในการปฏิบัติงานอยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้าง 	-	-

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
5. คุณค่าคุณภาพชีวิต (ต่อ) 5.1 สภาพเศรษฐกิจสังคม (ต่อ) <ul style="list-style-type: none"> ต้องประกาศแจ้งเตือนให้ประชาชนหรือผู้สัญจรผ่านไป-มา บนโครงข่ายถนนเดิมช่วงที่มีการก่อสร้างได้รับทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน ก่อนที่จะทำการปิดกั้นการจราจร เพื่อปฏิบัติงานก่อสร้าง หรือขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้างขนาดใหญ่ ทั้งนี้จะต้องแจ้งผ่านสื่อประเภทต่าง ๆ เช่น ป้ายประชาสัมพันธ์ แผ่นพับ หนังสือพิมพ์ วิทยุข่าวสาร เว็บไซต์ หรือโทรทัศน์ เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้ติดตั้งป้ายประกาศแจ้งเตือนให้ประชาชนหรือผู้สัญจรผ่านไป-มา บนโครงข่ายถนนเดิมได้รับทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน ก่อนการปิดกั้นช่องจราจร เพื่อดำเนินกิจกรรมในระยะก่อสร้าง 	-	รูปที่ 2-3 ภาคผนวก ข และภาคผนวก ฉ
<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานต้องทำการก่อสร้างด้วยความระมัดระวัง เพื่อไม่ให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนในชุมชนท้องถิ่นที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ก่อสร้าง เช่น การสร้างความเสียหายให้กับผิวจราจรทำให้เป็นอุปสรรคสำคัญในการเดินทางหรือใช้เส้นทางในการติดต่อสื่อสารระหว่างชุมชน หากไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้จะต้องรีบดำเนินการปรับปรุงแก้ไขให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุดหรือภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 วัน 	<ul style="list-style-type: none"> หากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนในชุมชนท้องถิ่นที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ก่อสร้าง ผู้รับสัมปทานจะรีบดำเนินการปรับปรุงแก้ไขให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุดหรือภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 วัน 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> ต้องให้ความสำคัญและเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ภายในชุมชนท้องถิ่นตามแนวนพื้นที่ ก่อสร้าง เพื่อสร้างความคุ้นเคยและการยอมรับจากประชาชนในชุมชนท้องถิ่น เช่น การพัฒนาชุมชนหรือเสริมสร้างอาชีพ การมอบทุนการศึกษาให้แก่เด็กนักเรียน/นักศึกษา หรือโรงเรียนในชุมชนท้องถิ่น การร่วมแข่งขันกีฬาหรือเข้าร่วมพัฒนาชุมชนในโอกาสสำคัญ ๆ 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการยินดีเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ภายในชุมชนท้องถิ่นตามแนวนพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อสร้างความคุ้นเคยและการยอมรับจากประชาชนในชุมชนท้องถิ่น 	-	-

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
5. คุณค่าคุณภาพชีวิต (ต่อ) 5.1 สภาพเศรษฐกิจสังคม (ต่อ) <ul style="list-style-type: none"> ต้องจัดให้มีการประชาสัมพันธ์เป็นระยะ ๆ และสร้างความเข้าใจอันดีระหว่างผู้รับสัมปทานกับประชาชนในชุมชนท้องถิ่นที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง โดยการจัดประชุม ชี้แจงลักษณะและขั้นตอนการก่อสร้าง ระบบป้องกันภัย และระบบตรวจสอบ เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบที่เกิดขึ้น รวมทั้งการรับทราบข้อมูลและรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเดือนละ 1 ครั้ง เพื่อนำข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้รับมาปรับปรุงแก้ไขหรือบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้างหรือใช้กำหนดแผนการปฏิบัติงานก่อสร้างให้มีความชัดเจนและสอดคล้องความต้องการของประชาชนอย่างแท้จริง 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบล่วงหน้าและประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องโดยได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์ ดังนี้ เมื่อวันที่ 7 มกราคม 2566 เมื่อวันที่ 7 และ 15 กุมภาพันธ์ 2566 เมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2566 เมื่อวันที่ 8 เมษายน 2566 เมื่อวันที่ 8 พฤษภาคม 2566 เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2566 <p>โดยมีการประชาสัมพันธ์การดำเนินงานที่ก่อให้เกิดเสียงดังและเกิดกลิ่น สันตะเทือน ประกอบด้วย งานสกัดคอนกรีต ขุดเจาะ ปัก-ถอน (Sheet pile) งาน เจีย ดัดสกัด เชื่อมงาน Column และ Crossbeam หล่อและปักเสา Crossbeam บริเวณวงเวียนเมืองทองธานี ถึงไฟแดงแยกแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ณ ร้านค้าผู้ประกอบการและผู้พักอาศัย, บริเวณซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ถึง บริเวณหมู่บ้านชวนชื่น ณ ร้านค้าผู้ประกอบการและผู้พักอาศัย</p>	-	รูปที่ 2-1 และภาคผนวก น

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
5.2 การโยกย้ายและการเวนคืน ระยะก่อสร้าง การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ต้องดำเนินการเกี่ยวกับการโยกย้ายและเวนคืนให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มดำเนินงานก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน ดังนี้			
(ก) การออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน (พ.ร.ฎ.) โดยจะระบุท้องที่จุดเริ่มต้น-จุดสิ้นสุด และความกว้างของเขตพระราชกฤษฎีกา	- รฟม. ได้ดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกาเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน และได้ระบุจุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุดของขอบเขตพระราชกฤษฎีกา	-	ภาคผนวก บ
(ข) ปิดประกาศพระราชกฤษฎีกา ไว้ตามหน่วยราชการต่าง ๆ ที่แนวเส้นทางโครงการพาดผ่าน เช่น สำนักงานที่ดินจังหวัดนนทบุรี หรือสำนักงานที่ดินจังหวัดสาขา ที่ว่าการอำเภอปากเกร็ด และเทศบาลนครปากเกร็ด เป็นต้น	- รฟม. ได้ดำเนินการปิดประกาศพระราชกฤษฎีกา ไว้ตามสถานที่ต่าง ๆ ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 11 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562	-	-
(ค) การเข้าสำรวจอสังหาริมทรัพย์ที่จะถูกเวนคืน โดยเจ้าหน้าที่จะต้องส่งหนังสือแจ้งกำหนดการสำรวจให้เจ้าของทรัพย์สินทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 15 วัน รวมทั้งการสำรวจจำนวนผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงอย่างละเอียด เพื่อจะได้รับทราบความต้องการที่จะรับความช่วยเหลือจากภาครัฐ วิธีการ/ แนวทาง/ ระยะเวลาในการจ่ายค่าทดแทนหรือข้อเสนอแนะในการโยกย้าย เพื่อใช้เป็นแนวทางปฏิบัติที่มีความสอดคล้องกับความต้องการของผู้ได้รับผลกระทบให้มากที่สุด	- รฟม. ได้ดำเนินการแจ้งวันเข้าทำการสำรวจอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนเป็นหนังสือให้เจ้าของทรัพย์สินล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 15 วัน ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562	-	-

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
5.2 การโยกย้ายและการเวนคืน (ต่อ) ระยะก่อสร้าง (ง) ต้องดำเนินการจัดตั้งคณะกรรมการ เพื่อกำหนดราคาค่าทดแทนที่ดิน สิ่งปลูกสร้างและพืชผลทางการเกษตร โดยรูปแบบเบื้องต้นของคณะกรรมการต้องมีตัวแทนของผู้ได้รับผลกระทบและผู้นำชุมชนท้องถิ่นในพื้นที่ที่ถูกเวนคืนเข้าร่วมเป็นกรรมการ เพื่อร่วมพิจารณาและกำหนดหลักเกณฑ์ การกำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ วิธีการคำนวณหรือขั้นตอนการจ่ายเงิน เป็นต้น	- รฟม. ได้ดำเนินการจัดตั้งคณะกรรมการ เพื่อกำหนดราคาเบื้องต้นของอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืน โดยประกอบด้วยบุคคลต่าง ๆ ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 19 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 - รฟม. มีการกำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ให้แต่ละบุคคลตามขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้ 1. การตรวจสอบข้อมูลบุคคลและข้อมูลอสังหาริมทรัพย์ในรายงานประเมินฯ ให้ตรงตามข้อมูลการสอบสวนสิทธิ และจัดทำสรุปข้อเท็จจริงแต่ละราย เพื่อนำเสนอคณะกรรมการ พร้อมทั้งจัดทำบัญชีกำหนดราคาเบื้องต้น 2. เมื่อตรวจสอบแล้วปรากฏว่ารายงานประเมินฯ มีข้อมูลผิดพลาดไปจากข้อเท็จจริง ส่งคืนให้กองสำรวจและประเมินราคาดำเนินการแก้ไขให้เรียบร้อย 3. นำข้อเท็จจริงที่ได้จากการสำรวจเสนอให้คณะกรรมการพิจารณาแต่ละราย และเมื่อคณะกรรมการมีมติแล้ว ให้คณะกรรมการลงนามในบัญชีกำหนดราคาเบื้องต้น เพื่อทำบัญชีประกาศราคาเบื้องต้น 4. เมื่อประชุมเรียบร้อยแล้วจัดส่งรายงานการประชุมบัญชีกำหนดราคาเบื้องต้น รายงานประเมินฯ จัดส่งให้นิติกรเพื่อดำเนินการทำสัญญา 5. นิติกรจัดทำหนังสือขอปิดประกาศราคาไปยัง รฟม. ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร สำนักงานเขต ที่ทำการแขวง สำนักงานที่ดินจังหวัด และที่ทำการที่ดินอำเภอ	-	-

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
5.2 การโยกย้ายและการเวนคืน (ต่อ) ระยะก่อสร้าง (จ) ต้องพิจารณากำหนดและจ่ายค่าทดแทนสำหรับทรัพย์สินในอัตราที่เป็นธรรม เหมาะสม และเป็นที่ยอมรับของกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยต้องคำนึงถึงความยุติธรรม ค่าเสียหายทางใจ (ค่าเสียโอกาส) การสูญเสียทางจิตใจ รวมทั้งระยะเวลาในการจ่ายค่าทดแทนต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับแผนการดำเนินงานก่อสร้างโครงการฯ และต้องจ่ายให้เสร็จสิ้นก่อนเริ่มงานก่อสร้าง ทั้งนี้ในการประเมินค่าทดแทนให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบต้องคำนึงถึงค่าใช้จ่ายในระหว่างที่มีการสูญเสียรายได้เดิมที่เคยได้รับตามความเป็นจริงรวมทั้งค่าทดแทนพิเศษเพื่อใช้พยุฐานะจนกว่าจะกลับคืนสู่สภาพปกติ	- รฟม. ได้พิจารณากำหนดและจ่ายค่าทดแทนสำหรับทรัพย์สินในอัตราที่เป็นธรรม เหมาะสม และเป็นที่ยอมรับของกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบ โดยมีขั้นตอนดำเนินงานดังนี้ 1. การตรวจสอบข้อมูลบุคคลและข้อมูลทรัพย์สินในรายงานประเมินฯ ให้ตรงตามข้อมูลการสอบสวนสิทธิ และจัดทำสรุปข้อเท็จจริงแต่ละราย เพื่อนำเสนอคณะกรรมการ พร้อมทั้งจัดทำบัญชีกำหนดราคาเบื้องต้น 2. เมื่อตรวจสอบแล้วปรากฏว่ารายงานประเมินฯ มีข้อมูลผิดพลาดไปจากข้อเท็จจริง ส่งคืนให้กองสำรวจและประเมินราคาดำเนินการแก้ไขให้เรียบร้อย 3. นำข้อเท็จจริงที่ได้จากการสำรวจเสนอให้คณะกรรมการพิจารณาแต่ละราย และเมื่อคณะกรรมการมีมติแล้ว ให้คณะกรรมการลงนามในบัญชีกำหนดราคาเบื้องต้น เพื่อทำบัญชีประกาศราคาเบื้องต้น 4. เมื่อประชุมเรียบร้อยแล้วจัดส่งรายงานการประชุมบัญชีกำหนดราคาเบื้องต้น รายงานประเมินฯ จัดส่งให้นิติกรเพื่อดำเนินการทาสัญญา 5. นิติกรจัดทำหนังสือขอปิดประกาศราคาไปยัง รฟม. ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร สำนักงานเขต ที่ทำการแขวง สำนักงานที่ดินจังหวัด และที่ทำการที่ดินอำเภอ	-	-

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
5.2 การโยกย้ายและการเวนคืน (ต่อ) ระยะก่อสร้าง (ณ) การกำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ในเบื้องต้นจะต้องพิจารณากำหนดให้แก่บุคคลดังนี้ - เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งที่ดินที่ต้องเวนคืน - เจ้าของโรงเรียนหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่รื้อถอนไม่ได้ซึ่งมีอยู่ในที่ดินที่ถูกเวนคืนในวันขึ้นบังคับพระราชกฤษฎีกาหรือได้ปลูกสร้างขึ้นภายหลังโดยได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ - เจ้าของที่ดิน โรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นในที่ดินที่ต้องเวนคืน แต่ในการเช่าจะต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือซึ่งได้ทำไว้ก่อนวันขึ้นบังคับพระราชกฤษฎีกา หรือได้จัดทำขึ้นภายหลังโดยได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ และการเช่ายังมีได้ระบุไว้ในวันที่เจ้าหน้าที่ หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่ได้เข้าครอบครองที่ดิน โรงเรือน หรือสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว แต่เงินค่าทดแทนในการเช่าจะกำหนดให้เฉพาะที่ผู้เช่าได้เสียหายจริงโดยเหตุที่ต้องออกจากที่ดิน โรงเรือน หรือสิ่งปลูกสร้างดังกล่าวก่อนสัญญาเช่าจะครบ - เจ้าของที่ดินไม่ยินยอมที่ดินขึ้นอยู่ในที่ดินในวันขึ้นบังคับพระราชกฤษฎีกา	- รฟม. มีการกำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ให้แก่บุคคลตามขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้ 1. การตรวจสอบข้อมูลบุคคลและข้อมูลอสังหาริมทรัพย์ในรายงานประเมินฯ ให้ตรงตามข้อมูลการสอบสวนสิทธิ และจัดทำสรุปข้อเท็จจริงแต่ละรายเพื่อนำเสนอคณะกรรมการ พร้อมทั้งจัดทำบัญชีกำหนดราคาเบื้องต้น 2. เมื่อตรวจสอบแล้วปรากฏว่ารายงานประเมินฯ มีข้อมูลผิดพลาดไปจากข้อเท็จจริง ส่งคืนให้กองสำรวจและประเมินราคาค่าดำเนินการแก้ไขให้เรียบร้อย 3. นำข้อเท็จจริงที่ได้จากการสำรวจเสนอให้คณะกรรมการพิจารณาแต่ละราย และเมื่อคณะกรรมการมีมติแล้ว ให้คณะกรรมการลงนามในบัญชีกำหนดราคาเบื้องต้น เพื่อทำบัญชีประกาศราคาเบื้องต้น 4. เมื่อประชุมเรียบร้อยแล้วจัดส่งรายงานการประชุมบัญชีกำหนดราคาเบื้องต้น รายงานประเมินฯ จัดส่งให้นิติกรเพื่อดำเนินการทำสัญญา 5. นิติกรจัดทำหนังสือขอปิดประกาศราคาไปยัง รฟม. ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร สำนักงานเขต ที่ทำการแขวง สำนักงานที่ดินจังหวัด และที่ทำการที่ดินอำเภอ	-	-

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
5.2 การโยกย้ายและการเวนคืน (ต่อ) ระยะก่อสร้าง - เจ้าของโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่รื้อถอนได้ซึ่งมีอยู่ในที่ดินที่ถูกเวนคืนในวันใช้บังคับพระราชบัญญัติฯ แต่ต้องไม่เป็นผู้ซึ่งจำต้องรื้อถอนโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างดังกล่าวออกไปเมื่อได้รับแจ้งจากเจ้าของที่ดิน โดยเงินค่าทดแทนจะกำหนดให้เฉพาะค่ารื้อถอนค่าขนย้ายและค่าปลูกสร้างใหม่ (ในสภาพเดิม) - บุคคลผู้เสียสิทธิในการใช้ทางวางท่อน้ำ ท่อระบายน้ำ สายไฟฟ้า หรือสิ่งอื่นซึ่งคล้ายกันผ่านที่ดินที่ต้องเวนคืนตามมาตรา 1349 หรือมาตรา 1352 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (กรณี que บุคคลเช่นนั้นจ่ายค่าทดแทนในการใช้สิทธิดังกล่าวให้แก่เจ้าของที่ดินที่ต้องเวนคืนแล้ว)			
(ข) ต้องพิจารณากำหนดและจ่ายค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ในอัตราที่เป็นธรรม เหมาะสมและเป็นที่ยอมรับของกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยคำนึงถึงความยุติธรรม ค่าเสียหายทางใจ (ค่าเสียโอกาส) การสูญเสียทางจิตใจรวมทั้งระยะเวลาในการจ่ายค่าทดแทนต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับแผนการดำเนินงานก่อสร้างโครงการฯ และต้องจ่ายให้เสร็จสิ้นก่อนเริ่มงานก่อสร้าง ทั้งนี้ในการประเมินค่าทดแทนให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบต้องคำนึงถึงค่าใช้จ่ายในระหว่างที่มีการสูญเสียรายได้เดิมที่เคยได้รับตามความเป็นจริง รวมทั้งค่าทดแทนพิเศษ เพื่อใช้พียงฐานะจนกว่าจะกลับคืนสู่สภาพปกติ	- รฟม. ได้พิจารณากำหนดและจ่ายค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ในอัตราที่เป็นธรรมเหมาะสม และเป็นที่ยอมรับของกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบ โดยมีขั้นตอนดำเนินงานดังนี้ 1. การตรวจสอบข้อมูลบุคคลและข้อมูลอสังหาริมทรัพย์ในรายงานประเมินฯ ให้ตรงตามข้อมูลการสอบสวนสิทธิ และจัดทำสรุปข้อเท็จจริงแต่ละรายเพื่อนำเสนอคณะกรรมการ พร้อมทั้งจัดทำบัญชีกำหนดราคาเบื้องต้น 2. เมื่อตรวจสอบแล้วปรากฏว่ารายงานประเมินฯ มีข้อมูลผิดพลาดไปจากข้อเท็จจริง ส่งคืนให้กองสำรวจและประเมินราคาดำเนินการแก้ไขให้เรียบร้อย 3. นำข้อเท็จจริงที่ได้จากการสำรวจเสนอให้คณะกรรมการพิจารณาแต่ละราย และเมื่อคณะกรรมการมีมติแล้ว ให้คณะกรรมการลงนามในบัญชีกำหนดราคาเบื้องต้น เพื่อทำบัญชีประกาศราคาเบื้องต้น	-	-

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
5.2 การโยกย้ายและการเวนคืน (ต่อ) ระยะก่อสร้าง	<p>4. เมื่อประชุมเรียบร้อยแล้วจัดส่งรายงานการประชุมบัญชีกำหนดราคาเบื้องต้น รายงานประเมินฯ จัดส่งให้นิติกรเพื่อดำเนินการทำสัญญา</p> <p>5. นิติกรจัดทำหนังสือขอปิดประกาศราคาไปยัง รพม. ศาลว่าการกรุงเทพมหานคร สำนักงานเขต ที่ทำการแขวง สำนักงานที่ดินจังหวัด และที่ทำการที่ดินอำเภอ โดยโครงการมีแนวทางการแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้น ดังนี้</p> <p>(1) กรณีที่คณะกรรมการมีมติให้ตรวจสอบข้อเท็จจริงเพิ่มเติม เพื่อประกอบการพิจารณา กรณีเป็นงานสอบสวนสิทธิให้แจ้งหัวหน้าแผนกสอบสวนสิทธิ สั่งการพนักงานที่รับผิดชอบไปดำเนินการ หากเป็นงานสำรวจประเมินราคาให้บันทึกเสนอผู้อำนวยการกองกรรมสิทธิ์ที่ดิน เพื่อพิจารณาสั่งการให้ผู้อำนวยการกองสำรวจและประเมินราคารับไปดำเนินการ</p> <p>(2) กรณีผู้ถูกเวนคืนร้องขอให้พิจารณาทบทวนเงินค่าทดแทนสำหรับทรัพย์สินให้ผู้ถูกเวนคืนร้องขอให้พิจารณาทบทวนเงินค่าทดแทนสำหรับทรัพย์สินให้ผู้เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการ</p>		

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
5.2 การโยกย้ายและการเวนคืน (ต่อ) ระยะก่อสร้าง (ข) การออกพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ (พ.ร.บ.) เพื่อให้กรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ตกเป็นของภาครัฐ	- รฟม. ได้ดำเนินการออกพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ (พ.ร.บ.) เพื่อให้กรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ตกเป็นของภาครัฐ ซึ่งมีขั้นตอนการดำเนินการ ดังนี้ 1. รวบรวมข้อเท็จจริงที่ดินในแต่ละแปลงที่ได้วางเงินค่าทดแทนให้แก่ผู้ถูกเวนคืน เมื่อเสร็จสิ้นการวางเงินค่าทดแทนที่ดินทั้งหมดในโครงการ ยกเว้นที่ราชพัสดุ นำเสนอผู้ว่าการ โดยผ่านผู้บังคับบัญชาตามลำดับเพื่ออนุมัติ - เสนอตราพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อให้กรรมสิทธิ์ในที่ดินตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ รฟม. - เสนอพระราชกฤษฎีกาโอนกรรมสิทธิ์ที่วัดและที่ธรณีสงฆ์ เพื่อให้กรรมสิทธิ์ในที่ดินตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ รฟม. - เสนอตราพระราชบัญญัติกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน เพื่อให้ที่ดินตกอยู่ภายใต้ภาระในอสังหาริมทรัพย์ 2. ผู้ว่าการพิจารณานันทีกเสนอตราพระราชบัญญัติฯ หรือพระราชกฤษฎีกาฯ หากเห็นชอบตามเสนอให้นิติกรผู้รับผิดชอบจัดทำบันทึกแจ้งสำนักผู้ว่าการเพื่อนำระเบียบวาระการประชุมเสนอคณะกรรมการ รฟม. พิจารณา หากไม่เห็นชอบ เช่น ข้อมูลหรือเอกสารไม่ครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนดให้นิติกรผู้รับผิดชอบดำเนินการปรับปรุงแก้ไขแล้วนำเสนอผู้ว่าการพิจารณาใหม่	-	-

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
5.2 การโยกย้ายและการเวนคืน (ต่อ) ระยะก่อสร้าง (ฅ) หลักเกณฑ์ในการกำหนดค่าทดแทนสิ่งหรือทรัพย์สินที่ถูกเวนคืนและจำนวนเงินค่าทดแทนสำหรับโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ของ รฟม. ให้ดำเนินการตามระเบียบปฏิบัติของ รฟม. อย่างเคร่งครัด	- รฟม. ได้ดำเนินการกำหนดหลักเกณฑ์ในการกำหนดค่าทดแทนสิ่งหรือทรัพย์สินที่ถูกเวนคืนและจำนวนเงินค่าทดแทนสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ตามระเบียบปฏิบัติของ รฟม. อย่างเคร่งครัด		-
5.3 สาธารณสุขและความปลอดภัย ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ผู้รับสัมปทานจะต้องจัดทำแผนบรรเทาอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการออกแบบ การดำเนินการ และการซ่อมบำรุงของโครงการ การดำเนินการซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า รวมถึงการวิเคราะห์มาตรการป้องกันอันตราย 	- ผู้รับสัมปทานได้จัดทำแผนบรรเทาอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการออกแบบ การดำเนินการ และการซ่อมบำรุงของโครงการ การดำเนินการซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า รวมถึงการวิเคราะห์มาตรการป้องกันอันตราย	-	ภาคผนวก ข
<ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ผู้รับสัมปทานต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศและเสียงในระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด 	- ผู้รับสัมปทานได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศและเสียงในระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด	-	-
<ul style="list-style-type: none"> ในการก่อสร้างเสาเข็มและฐานราก กำหนดให้มีวิศวกรโครงการควบคุมดูแลอย่างใกล้ชิดทุกครั้ง เพื่อตรวจสอบการทำงานให้เกิดความปลอดภัยตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ 	- ผู้รับสัมปทานได้จัดให้มีวิศวกรโครงการควบคุมดูแลงานก่อสร้าง เพื่อตรวจสอบการทำงานให้เกิดความปลอดภัยตามขั้นตอนที่กำหนดไว้	-	รูปที่ 2-24

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
5.3 สาธารณสุขและความปลอดภัย (ต่อ) ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> ในการก่อสร้างจะมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน หากผู้ปฏิบัติงานขาดความระมัดระวังและประมาท เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุมิให้เกิดขึ้นในระดับรุนแรงผู้รับสัมปทานต้องดำเนินการดังนี้ 			
<ul style="list-style-type: none"> - ต้องจัดตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยเพื่อกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้าง เช่น การกำหนดแผนงานก่อสร้าง และมาตรการควบคุมความปลอดภัย การควบคุมและกำกับดูแลพนักงานและคนงานก่อสร้างให้ปฏิบัติตามระเบียบหรือกฎหมายความปลอดภัย การตรวจสอบหาสาเหตุการเกิดเหตุอันตรายต่าง ๆ และการให้ข้อเสนอแนะและฝึกอบรมพนักงานและคนงานก่อสร้างให้ปฏิบัติงานด้วยความระมัดระวัง เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับสัมปทานได้จัดตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยเพื่อกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้างเป็นที่เรียบร้อยแล้ว 	-	ภาคผนวก ก
<ul style="list-style-type: none"> - ต้องจัดอบรมพนักงานและคนงานก่อสร้างให้รู้จักวิธีการใช้และดูแลบำรุงรักษาเครื่องมือ เครื่องจักรกลและอุปกรณ์ต่าง ๆ อย่างถูกต้องและเหมาะสมกับประเภทของงานและต้องกำหนดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบเพื่อดูแลบำรุงรักษาเครื่องมือ เครื่องจักรกลและอุปกรณ์ต่าง ๆ ให้สามารถใช้งานได้ดียิ่งอยู่เสมอ รวมทั้งต้องทำการซ่อมแซมทันทีหากพบว่าเกิดการชำรุดเสียหายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานตลอดเวลา 	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับสัมปทานมีการจัดอบรมพนักงานและคนงานก่อสร้างให้รู้จักวิธีการใช้ และดูแลบำรุงรักษาเครื่องมือเครื่องจักรกลและอุปกรณ์ต่าง ๆ อย่างถูกต้องและเหมาะสมกับประเภทของงาน และกำหนดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบเพื่อดูแลบำรุงรักษาเครื่องมือเครื่องจักรกลและอุปกรณ์ต่าง ๆ ให้สามารถใช้งานได้ดียิ่งอยู่เสมอ รวมทั้งต้องทำการซ่อมแซมทันทีหากพบว่าเกิดการชำรุดเสียหายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานตลอดเวลา โดยได้จัดให้มีการตรวจสอบสภาพเครื่องจักรกลและอุปกรณ์ต่าง ๆ 	-	ภาคผนวก จ ภาคผนวก ก
<ul style="list-style-type: none"> - กำหนดให้พนักงานและคนงานก่อสร้างต้องสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล (PPE) ตลอดระยะเวลาที่ปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันอันตรายและอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานตามกฎหมายกำหนดมาตรฐาน 	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับสัมปทานมีการจัดเตรียมและควบคุมให้พนักงานและคนงานก่อสร้างสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล (PPE) ตลอดระยะเวลาที่ปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้าง 	-	รูปที่ 2-30

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
5.3 สาธารณสุขและความปลอดภัย (ต่อ) ระยะก่อสร้าง ในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพสิ่งแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ. 2551 และการคุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลอย่างเคร่งครัด			
- ควบคุม ดูแล และห้ามไม่ให้คนงานก่อสร้างและพนักงานขับรถขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างใช้ยาหรือสารกระตุ้นประสาทหรือดื่มสุราในขณะที่ปฏิบัติงานและต้องกำหนดบทลงโทษแก่ผู้ฝ่าฝืนขั้นรุนแรง เช่น พักการปฏิบัติงาน ไม่มีกำหนด ตัดเงินเดือน 50% หรือไล่ออก	- ผู้รับสัมปทานได้จัดให้มีการควบคุม ดูแล ห้าม และมีการตรวจสอบไม่ให้คนงานก่อสร้างและพนักงานขับรถขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างใช้ยาหรือสารกระตุ้นประสาทหรือดื่มสุราในขณะที่ปฏิบัติงาน โดยมีการตรวจวัดแอลกอฮอล์ และกำหนดบทลงโทษแก่ผู้ฝ่าฝืนขั้นรุนแรง	-	ภาคผนวก ร
- ควบคุมและกำชับให้พนักงานขับยานพาหนะขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ในช่วงที่ขับผ่านแหล่งชุมชนหรือพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น สถานพยาบาล สถานศึกษา และศาสนสถาน เป็นต้น และใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง	- ผู้รับสัมปทานมีการควบคุมและกำชับให้พนักงานขับยานพาหนะขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง รวมทั้งติดป้ายเตือนให้ควบคุมความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	-	รูปที่ 2-18
- กำหนดให้ติดตั้งกำแพงคอนกรีต (Concrete Barrier) พร้อมแผ่น Metal Sheet ความสูง 2.0 เมตร บริเวณพื้นที่ก่อสร้างบนโครงข่ายถนนเดิม เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง	- ผู้รับสัมปทานได้ติดตั้งกำแพงคอนกรีต พร้อมรั้วผ้าใบทึบ ความสูง 2.0 เมตร รอบบริเวณพื้นที่ก่อสร้างบนโครงข่ายถนนเดิม	-	รูปที่ 2-14
- กำหนดให้มีการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อประเภทต่าง ๆ เช่น ป้ายประชาสัมพันธ์ แผ่นพับ หนังสือพิมพ์ วิทยุโทรทัศน์ และเว็บไซต์ เพื่อให้ประชาชนหรือผู้สัญจรผ่านไป-มา ได้รับทราบกรณีจะมีการปิดกั้นเส้นทางที่ใช้สัญจรปกติ	- รฟม. และผู้รับสัมปทานประชาสัมพันธ์และณรงค์ให้ประชาชนหรือผู้ใช้เส้นทางได้รับทราบอย่างทั่วถึง ผ่านทางสื่อมวลชนต่าง ๆ เช่น การจัดแถลงข่าว ป้ายประชาสัมพันธ์ แผ่นพับ เว็บไซต์ และสื่อโซเชียล รวมทั้งประสานให้ข้อมูลข่าวสารและการขอความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	-	รูปที่ 2-1 รูปที่ 2-2 และรูปที่ 2-3

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
5.3 สาธารณสุขและความปลอดภัย (ต่อ) ระยะก่อสร้าง ได้แก่ ถนนในซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ถนนติวานนท์ และถนนแจ้งวัฒนะ เพื่อรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการหรือเคลื่อนย้ายวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างขนาดใหญ่หรืองานวางคานคอนกรีต เป็นต้น	โดยขอความร่วมมือและรณรงค์ให้ผู้ใช้เส้นทางหลีกเลี่ยงการเดินทางผ่านจุดที่มีการปิดเบี่ยงถนน หรือหลีกเลี่ยงในช่วงเวลาเร่งด่วน รวมทั้งแนะนำให้ใช้เส้นทางหลีกเลี่ยงทดแทน		
- กำหนดมาตรการควบคุมดูแลพื้นที่ ก่อสร้างทุกแห่ง โดยการจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย (รปภ.) คอยเฝ้าระวัง และป้องกันไม่ให้ผู้ที่มิได้รับอนุญาตและผู้ไม่เกี่ยวข้องกับงานก่อสร้างเข้าพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันอันตรายและป้องกันทรัพย์สินสูญหายในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	- ผู้รับสัมปทานได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย (รปภ.) คอยเฝ้าระวัง และป้องกันไม่ให้ผู้ที่มิได้รับอนุญาตและผู้ไม่เกี่ยวข้องกับงานก่อสร้างเข้าพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันอันตรายและป้องกันทรัพย์สินสูญหายในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	-	รูปที่ 2-25
- กำหนดให้ผู้รับสัมปทานต้องนำดาข่ายหรือผ้าใบมาซึ่งรองด้านล่างกันบริเวณที่จะก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ สถานีรถไฟฟ้าและส่วนประกอบอื่น ๆ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากการตกหล่นของวัสดุหรืออุปกรณ์จากการก่อสร้าง กรณีมีประชาชนทั่วไปหรือผู้ได้รับความเสียหายร้องเรียน ต้องจัดส่งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเข้าตรวจสอบความเสียหาย และต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายจากความเสียหายที่เกิดขึ้น ตามความเหมาะสมหรือตามความเป็นจริง	- จากข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2566 กิจกรรมก่อสร้างอยู่ในขั้นตอนงานก่อสร้างเสาเข็มเจาะ งานก่อสร้างฐานราก งานก่อสร้างเสาตอม่อ และงานติดตั้ง Cross beam ทั้งนี้ ผู้รับสัมปทานจะจัดให้มีดาข่ายมาซึ่งปกคลุมบริเวณใต้โครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้า	-	-
- ต้องติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างภายในเขตพื้นที่ก่อสร้างให้เพียงพอ และเหมาะสมกับกิจกรรมการก่อสร้าง เพื่อความปลอดภัยในการทำงาน และจัดให้มีการติดตั้งไฟสัญญาณหรือไฟกะพริบแสดงให้เห็นพื้นที่ก่อสร้างอย่างชัดเจนโดยเฉพาะในช่วงเวลากลางคืนเพื่อความปลอดภัยกับผู้สัญจรไป-มา	- ผู้รับสัมปทานได้ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างภายในเขตพื้นที่ก่อสร้าง และมีการติดตั้งไฟสัญญาณหรือไฟกะพริบแสดงให้เห็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมในระยะก่อสร้างอย่างชัดเจนโดยเฉพาะในช่วงเวลากลางคืน	-	รูปที่ 2-31 รูปที่ 2-32 และรูปที่ 2-33

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
5.3 สาธารณสุขและความปลอดภัย (ต่อ) ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ผู้รับสัมปทานดำเนินการจัดเตรียมห้องพยาบาลภายในสำนักงานโครงการ โดยมีพยาบาลวิชาชีพประจำอย่างน้อย 1 คน เพื่อให้การรักษาพยาบาลเบื้องต้น และจัดเตรียมแผนปฏิบัติการในกรณีที่มีอุบัติเหตุชั้นร้ายแรงเกิดขึ้นระหว่างการปฏิบัติงานจะรีบส่งให้สถานพยาบาลที่อยู่ใกล้ที่สุด ได้แก่ โรงพยาบาลมงกุฎวัฒนะ 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้จัดเตรียมห้องพยาบาลไว้ภายในสำนักงานโครงการ และมีพยาบาลวิชาชีพประจำ 1 คน เพื่อให้การรักษาพยาบาลเบื้องต้น และจัดเตรียมแผนปฏิบัติการในกรณีที่มีอุบัติเหตุชั้นร้ายแรงเกิดขึ้นระหว่างการปฏิบัติงานจะรีบส่งให้สถานพยาบาลที่อยู่ใกล้ที่สุด ได้แก่ โรงพยาบาลมงกุฎวัฒนะ 	-	รูปที่ 2-35 และภาคผนวก ข
<ul style="list-style-type: none"> ต้องจัดการด้านอนามัยสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ก่อสร้างหรือสำนักงานโครงการให้ถูกสุขลักษณะเป็นไปตามข้อเสนอแนะของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยและข้อกำหนดของกระทรวงสาธารณสุข ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ต้องจัดให้มีปริมาณน้ำดื่มสะอาด (5 ลิตร/คน/วัน) และปริมาณน้ำใช้ (50 ลิตร/คน/วัน) ที่มีความสะอาดให้เพียงพอกับจำนวนพนักงานและคนงานก่อสร้างที่ปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้าง หรือสำนักงานโครงการ และบริเวณที่พักคนงานต้องจัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วมให้เพียงพอกับการใช้งาน (10 คน/ ห้อง) และต้องติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปภายในสำนักงานโครงการก่อนปล่อยสู่อากาศธรรมชาติ 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานจัดให้มีเครื่องบริการน้ำดื่มสะอาดอย่างเพียงพอกับจำนวนพนักงานภายในสำนักงานโครงการ ผู้รับสัมปทานจัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วมไว้อย่างเพียงพอ และติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปภายในสำนักงานโครงการ บ้านพักคนงาน 	-	รูปที่ 2-11 รูปที่ 2-13 รูปที่ 2-36 และรูปที่ 2-37

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
5.3 สาธารณสุขและความปลอดภัย (ต่อ) ระยะก่อสร้าง - จัดให้มีถังขยะรองรับขยะมูลฝอยที่ถูกสุขลักษณะไว้ในพื้นที่ก่อสร้างและสำนักงานโครงการให้เพียงพอขนาด 240 ลิตร และมีฝาปิดมิดชิด โดยแยกเป็นถังขยะเปียก ถังขยะแห้ง ถังขยะอันตรายและขยะที่นำกลับมาใช้ใหม่ (Recycle) และติดต่อประสานงานกับหน่วยงานผู้รับผิดชอบท้องถิ่นเข้ามาขนย้าย เพื่อนำไปกำจัดให้ถูกสุขลักษณะอย่างน้อยสัปดาห์ละ 3 ครั้ง	- ผู้รับสัมปทานจัดให้มีถังรองรับขยะมูลฝอยขนาด 240 ลิตร แบบมีฝาปิดมิดชิด แยกเป็นขยะแห้ง ขยะเปียก ขยะอันตราย และขยะรีไซเคิล ไว้ในพื้นที่ก่อสร้างและสำนักงานโครงการ (ปัจจุบันผู้รับสัมปทานใช้สำนักงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี เป็นสำนักงาน (ชั่วคราว)) และได้ประสานเทศบาลนครปากเกร็ดและสำนักงานเขตคันนายาว ให้เข้ามาเก็บขนไปกำจัดให้ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล	-	รูปที่ 2-12 ภาคผนวก ง
<ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ผู้รับสัมปทานดำเนินการจัดเตรียมมาตรการสำหรับคนงานก่อสร้างตามพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 และกฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ. 2551 	- ผู้รับสัมปทานได้จัดให้มีคู่มือความปลอดภัยสำหรับงานก่อสร้าง และควบคุมคนงานก่อสร้างให้ปฏิบัติตามมาตรการฯ อย่างเคร่งครัด	-	ภาคผนวก ผ
<ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ผู้รับสัมปทานจัดตั้งเฉพาะ “สำนักงานโครงการฯ” ในบริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่ก่อสร้างโดยต้องได้รับความเห็นชอบจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ก่อน และต้องปฏิบัติตามกฎหมาย/ระเบียบของหน่วยงานท้องถิ่นในการก่อสร้างที่פקอาศัยหรือตาม พ.ร.บ.ควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 หรือตามกฎหมายกระทรวงมหาดไทย ฉบับที่ 55 พ.ศ. 2543 อย่างเคร่งครัด 	- ปัจจุบันผู้รับสัมปทานได้ใช้พื้นที่สำนักงานโครงการของรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี เป็นสำนักงานชั่วคราว	-	ภาคผนวก ข-2

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
5.3 สาธารณสุขและความปลอดภัย (ต่อ) ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> ต้องจัดเตรียมห้องน้ำ/ห้องส้วมที่ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาลไว้ให้เพียงพอ (10 คน/ห้อง) 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานจัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วมไว้อย่างเพียงพอ และติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปภายในสำนักงานโครงการ บ้านพักคนงาน และบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง 	-	รูปที่ 2-11 รูปที่ 2-13 และรูปที่ 2-36
<ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปขนาดความจุ 2 ลูกบาศก์เมตร/วัน จำนวน 5 ใบ ซึ่งสามารถบำบัดน้ำเสียได้ 10.0 ลูกบาศก์เมตร/วัน เพื่อใช้ในการบำบัดน้ำเสียและสิ่งปฏิกูลที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการใช้ห้องน้ำ/ห้องส้วมหรือการล้างภาชนะใส่อาหารในระหว่างการปฏิบัติงานในแต่ละวันของพนักงาน/เจ้าหน้าที่ จำนวน 100 คน/วัน ภายในสำนักงานโครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปภายในสำนักงานโครงการ ซึ่งปัจจุบันผู้รับสัมปทานได้ใช้พื้นที่สำนักงานโครงการของรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี เป็นสำนักงาน (ชั่วคราว) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี 	-	รูปที่ 2-13
<ul style="list-style-type: none"> น้ำเสียที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้าง เช่น การถ่ายเทน้ำมันเครื่อง การล้างและทำความสะอาดเครื่องมืออุปกรณ์ก่อสร้างหรือยานพาหนะต่าง ๆ ต้องรวบรวมไว้ในพื้นที่สำนักงานโครงการที่ห่างจากแหล่งน้ำผิวดินไม่น้อยกว่า 100 เมตร โดยต้องผ่านการบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ และกำหนดให้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปขนาดความจุ 6 ลูกบาศก์เมตร/ใบ จำนวน 2 ใบ สามารถบำบัดน้ำเสียได้ 12 ลูกบาศก์เมตร 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปภายในสำนักงานโครงการ ซึ่งปัจจุบันผู้รับสัมปทานได้ใช้พื้นที่สำนักงานโครงการของรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี เป็นสำนักงาน (ชั่วคราว) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี 	-	รูปที่ 2-13
<ul style="list-style-type: none"> ต้องจัดเตรียมถังรองรับขยะมูลฝอยขนาด 240 ลิตร แบบมีฝาปิดมิดชิดแยกเป็นถังขยะเปียก ถังขยะแห้ง ถังขยะอันตราย และถังขยะรีไซเคิล ตั้งกระจายไว้ในสถานที่ต่าง ๆ เป็นกลุ่ม ๆ ละ 4 ถัง ภายในสำนักงานโครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานจัดให้มีถังรองรับขยะมูลฝอยขนาด 240 ลิตร แบบมีฝาปิดมิดชิดแยกเป็นถังขยะแห้ง ถังขยะเปียก ถังขยะอันตราย และถังขยะรีไซเคิล ไว้ในพื้นที่สำนักงานโครงการ และได้ประสานสำนักงานเขตคั่นนายวให้เข้ามาเก็บขนไปกำจัดให้ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล 	-	รูปที่ 2-12 ภาคผนวก ง

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
5.3 สาธารณสุขและความปลอดภัย (ต่อ) ระยะก่อสร้าง และประสานกับเทศบาลนครปากเกร็ด ให้เข้ามาเก็บขน ไปกำจัดให้ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล <ul style="list-style-type: none"> จัดเตรียมถังขยะรองรับมูลฝอยที่มีฝาปิดมิดชิดโดย ตั้งกระจายไว้ในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ และประสานให้ เทศบาลนครปากเกร็ดหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามา เก็บขนไปกำจัดให้ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้จัดเตรียมถังรองรับขยะมูลฝอยขนาด 240 ลิตร แบบมีฝาปิด มิดชิดแยกเป็นถังขยะแห้ง ถังขยะเปียก ถังขยะอันตราย และถังขยะรีไซเคิล ไว้ในพื้นที่ก่อสร้าง และได้ประสานงานเทศบาลนครปากเกร็ด ให้เข้ามาเก็บขน ไปกำจัดให้ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล 	-	รูปที่ 2-12 ภาคผนวก ง
<ul style="list-style-type: none"> ออกแบบระบบป้องกันการเกิดฟ้าผ่า (Lightning Protection System) โดยกำหนดระยะติดตั้งของอุปกรณ์ ป้องกันฟ้าผ่า ได้แก่ Air Terminal, Down Conductor โดยใช้ระดับป้องกันที่ระดับ 2 การเดินสายตัวนำลงดิน (Down Conductor) ใช้สายทองแดงขนาด 95 ตร.มม. Bare Copper เดินไปยังระบบสายดิน (Grounding Termination) ผ่านท่อ PVC ที่ฝังในโครงสร้างคอนกรีต หรือใช้เสาโครงสร้างเหล็กหลังคาเป็นตัวนำลงดิน ธรรมชาติ 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานจะจัดเตรียมระบบป้องกันฟ้าผ่าผ่านท่อ PVC ที่ฝังในโครงสร้าง คอนกรีตหรือใช้เสาโครงสร้างเหล็กหลังคาเป็นตัวนำลงดินธรรมชาติ 	-	-
5.4 ประวัติศาสตร์และโบราณคดี ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคมขนส่งอย่าง เคร่งครัดเพื่อความสะดวก และปลอดภัยของประชาชน ที่มาติดต่อกับศาสนสถานหรือนักท่องเที่ยวที่ยังแหล่ง ศิลปกรรม 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด 	-	-

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
5.4 ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ) ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ และความสั่นสะเทือนอย่างเคร่งครัด จะช่วยลดผลกระทบจากฝุ่นละอองต่อตัวโครงสร้างอาคาร ความรำคาญจากฝุ่นละอองที่ฟุ้งกระจาย และความสั่นสะเทือนได้ 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ และความสั่นสะเทือนอย่างเคร่งครัด เช่น การใช้ผ้าใบปิดคลุมกองดิน/กองเศษวัสดุ การปิดคลุมกระเบรรถบรรทุกของรถบรรทุกทรายหรือดิน และควบคุมยานพาหนะที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง เป็นต้น 	-	รูปที่ 2-18 รูปที่ 2-19 รูปที่ 2-20
5.5 สุนทรียภาพ สันทนาการ และการท่องเที่ยว ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> กำหนดเป็นเงื่อนไขสัญญาก่อสร้างให้ผู้รับเหมารักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่เก็บกองวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ตลอดระยะเวลาดำเนินการก่อสร้างโครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้จัดเก็บวัสดุก่อสร้าง อุปกรณ์ เครื่องจักรอย่างเป็นระเบียบ และปิดคลุมกองวัสดุก่อสร้าง 	-	รูปที่ 2-8 และรูปที่ 2-19
<ul style="list-style-type: none"> ติดตั้งรั้วที่รอบพื้นที่ก่อสร้างโครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้ติดตั้งกำแพงคอนกรีต พร้อมรั้วผ้าใบทึบ ความสูง 2 เมตร รอบพื้นที่ก่อสร้าง 	-	รูปที่ 2-14
<ul style="list-style-type: none"> จัดหาพื้นที่เก็บกองวัสดุอุปกรณ์ เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างเหมาะสม 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้จัดหาพื้นที่เก็บกองวัสดุอุปกรณ์ เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างเหมาะสม 	-	รูปที่ 2-8
<ul style="list-style-type: none"> ระมัดระวังมิให้กิจกรรมการก่อสร้างโครงการมีการกีดขวางทางเข้า-ออกหรือทางสัญจรหลักของแหล่งสันทนาการและแหล่งท่องเที่ยว ในกรณีที่ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิมหรือมีการดำเนินการใด ๆ ที่เป็นอุปสรรคของการสัญจรต้องจัดทำทางเบี่ยงหรือทางเข้า-ออกให้สัญจรได้ตามปกติ พร้อมทั้งติดตั้งป้ายและสัญญาณไฟเตือน ในระยะการติดตั้งที่เหมาะสมและเห็นได้ชัดเจน ตลอดกลางวันและกลางคืน 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับสัมปทานได้ติดตั้งป้ายและสัญญาณไฟเตือนแล้ว 	-	รูปที่ 2-26 รูปที่ 2-31 รูปที่ 2-32 และรูปที่ 2-38

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
5.5 สุขภาพ สภาพ สันทนาการ และการท่องเที่ยว (ต่อ) ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none">จัดให้มีคนให้สัญญาณจราจรบริเวณทางเข้า-ออก หรือทางสัญจรหลักของแหล่งสันทนาการ และแหล่งท่องเที่ยว เพื่ออำนวยความสะดวกให้สามารถสัญจรไป-มา	- ผู้รับสัมปทานได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย (รปภ.) เพื่อดูแลรักษาความปลอดภัยต่าง ๆ และเจ้าหน้าที่ให้สัญญาณจราจรช่วยอำนวยความสะดวกด้านการจราจร ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	-	รูปที่ 2-25 และรูปที่ 2-34

2.2 สรุปผลการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สรุปผลการตรวจประเมินการปฏิบัติงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566 มีกิจกรรมการดำเนินงาน จำนวน 2 โซน ได้แก่

1.	Zone 1	พื้นที่ก่อสร้างทางวิ่งระหว่าง MT0-P01 ถึง MT0-P56
		พื้นที่ก่อสร้างสถานี MT-01
2.	Zone 2	พื้นที่ก่อสร้างทางวิ่งระหว่าง MT1-P01 ถึง MT1-P30
		พื้นที่ก่อสร้างสถานี MT-02

จากการปฏิบัติงานของผู้รับสัมปทาน พบว่า มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ โดยมี รฟม. และที่ปรึกษา PCPK ตรวจสอบผลการดำเนินการของผู้รับสัมปทานเป็นประจำทุกเดือนในแต่ละประเด็นอย่างเคร่งครัด

รูปภาพประกอบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



กองประชาสัมพันธ์ สำนักสื่อสารองค์กร ของ รฟม.

เจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์ของผู้รับสัมปทาน

รูปที่ 2-1 การประชาสัมพันธ์



รูปที่ 2-2 การประชาสัมพันธ์ด้านการจราจรทางระบบสื่อสารคมนาคมออนไลน์



รูปที่ 2-3 การติดตั้งป้ายแจ้งเตือนกิจกรรมก่อสร้างแสดงหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อสอบถาม/ร้องเรียน

รูปภาพประกอบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 2-4 การตอกเข็มพืด (Steel Sheet Pile)



รูปที่ 2-5 ภาชนะรองรับ/ใส่ดิน



รูปที่ 2-6 การขนย้ายกองดินออกจากพื้นที่ก่อสร้าง



รูปที่ 2-7 การใช้สารละลายพอลิเมอร์



รูปที่ 2-8 การจัดเก็บวัสดุก่อสร้าง อุปกรณ์
อย่างเป็นระเบียบ



รูปที่ 2-9 การยวบยก้ำพังกั้นพื้นที่ก่อสร้าง

รูปภาพประกอบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 2-10 การจัดเตรียมเครื่องสูบน้ำ
ไว้ภายในพื้นที่ก่อสร้าง



รูปที่ 2-11 ห้องส้วมบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง



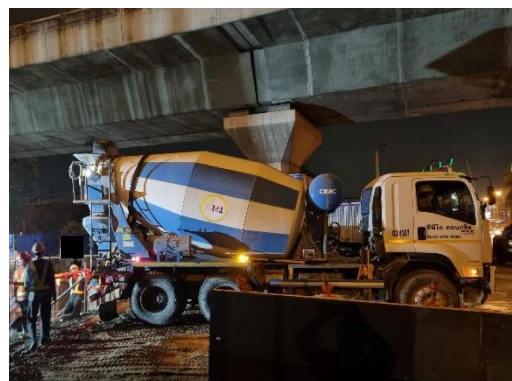
รูปที่ 2-12 ถังรองรับขยะมูลฝอย



รูปที่ 2-13 การติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป
ภายในสำนักงานโครงการ



รูปที่ 2-14 การติดตั้งกำแพงคอนกรีต
พร้อมรั้วผ้าใบทึบ ความสูง 2.0 เมตร



รูปที่ 2-15 การใช้คอนกรีตผสมเสร็จ

รูปภาพประกอบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 2-16 การจัดเตรียมรถดูดฝุ่น
ตามแนวเส้นทางโครงการ



รูปที่ 2-17 การล้างผิวถนน
บริเวณทางเข้า-ออกโครงการ



รูปที่ 2-18 การติดตั้งป้ายควบคุมความเร็ว
30 กิโลเมตร/ชั่วโมง



รูปที่ 2-19 การใช้ผ้าใบปิดคลุม
กองดิน/ กองเศษวัสดุ



รูปที่ 2-20 การปิดคลุมผ้าใบรถบรรทุก

รูปภาพประกอบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

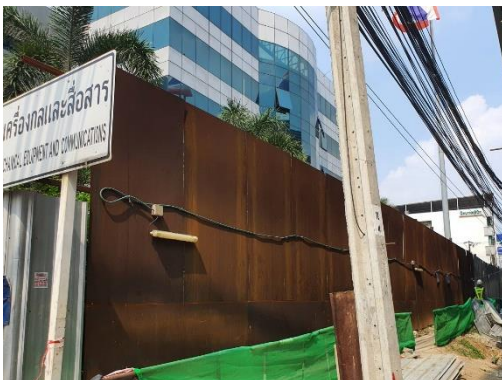


เสาเข็มเจาะหน้าตัดเหลี่ยม (Barrette Pile)



เสาเข็มเจาะหน้าตัดกลม (Circular Bored Pile)

รูปที่ 2-21 การก่อสร้างฐานรากโดยใช้เสาเข็มเจาะ



บริเวณสำนักงานเครื่องกลและสื่อสาร กรมทางหลวง



บริเวณสถานี MT-01 ติดตั้งภายในวงเวียนเมืองทองธานีฝั่งโรงเรียนวัดผาสุกมณีจักร

รูปที่ 2-22 กำแพงกันเสียงชั่วคราว

รูปภาพประกอบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



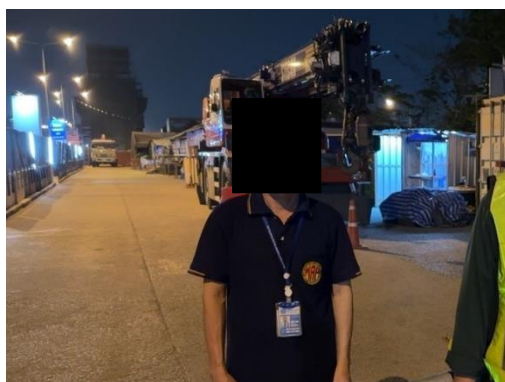
บริเวณเดอะคอนเนค 2

รูปที่ 2-22 (ต่อ) กำแพงกันเสียงชั่วคราว



รูปที่ 2-23 การประชาสัมพันธ์การดำเนินงาน
ที่ก่อให้เกิดเสียงดังและเกิดความสั่นสะเทือนใน
ช่วงเวลากลางคืน

รูปที่ 2-24 วิศวกรโครงการ
ควบคุมดูแลงานก่อสร้าง



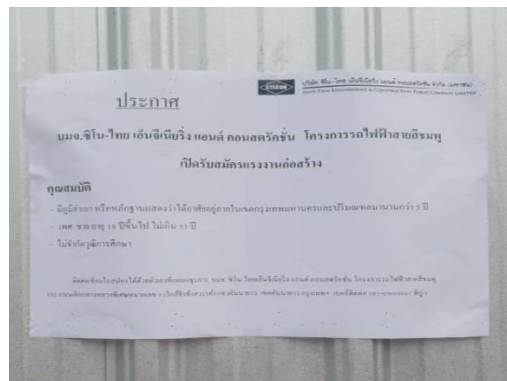
รูปที่ 2-25 เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย
ภายในพื้นที่ก่อสร้าง

รูปที่ 2-26 ป้ายเตือนการจราจร

รูปภาพประกอบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 2-27 การติดตั้งป้ายจราจร บริเวณทางลงทางพิเศษอุดรรัถยา ผังขาออกมุ่งหน้าบางปะอิน



รูปที่ 2-28 ตัวอย่างการประกาศรับสมัครแรงงานท้องถิ่น



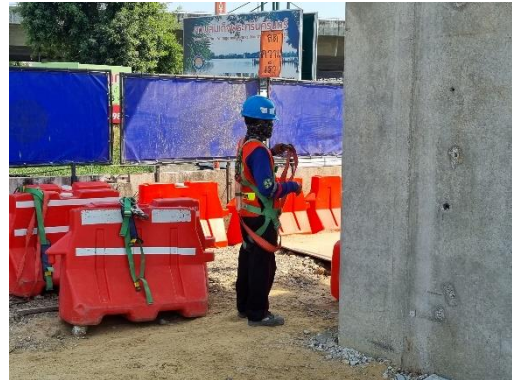
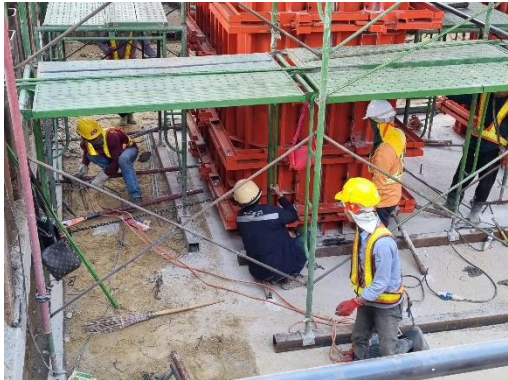
ศูนย์รับเรื่องร้องทุกข์ที่ รพม.



ศูนย์รับเรื่องร้องทุกข์ของผู้รับสัมปทาน

รูปที่ 2-29 ศูนย์รับเรื่องร้องทุกข์

รูปภาพประกอบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

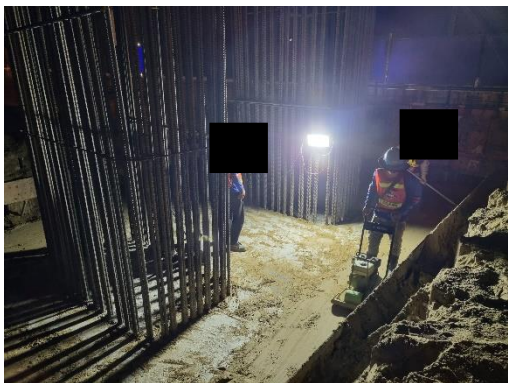


รูปที่ 2-30 การสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล



รูปที่ 2-31 ระบบไฟส่องสว่าง

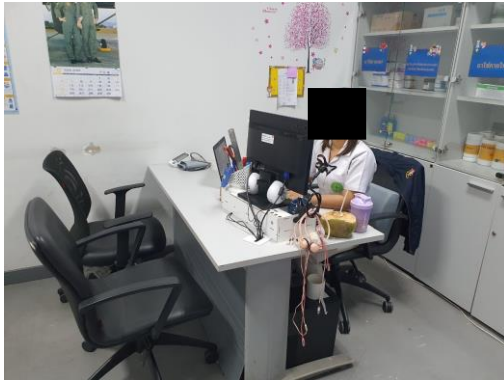
รูปที่ 2-32 การติดตั้งไฟกะพริบ



รูปที่ 2-33 การติดตั้งไฟส่องสว่าง
ภายในพื้นที่ก่อสร้าง

รูปที่ 2-34 เจ้าหน้าที่ให้สัญญาณจราจรบริเวณ
ทางเข้า-ออก ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง

รูปภาพประกอบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

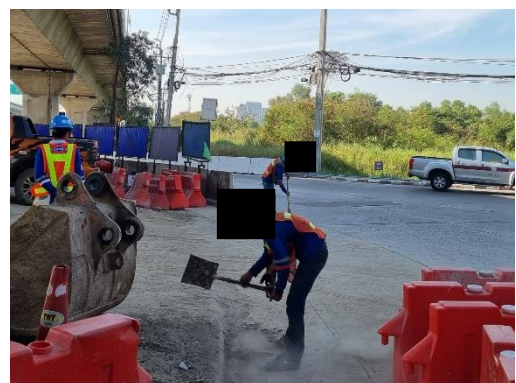


รูปที่ 2-35 การจัดเตรียมห้องพยาบาล และจัดให้มีพยาบาลวิชาชีพประจำ 1 คน



รูปที่ 2-36 ห้องส้วมที่สำนักงานโครงการ

รูปที่ 2-37 เครื่องบริการน้ำดื่มสะอาด



รูปที่ 2-38 การตีช่องจราจร และการจัดระยะสอบ

รูปที่ 2-39 พนักงานทำความสะอาด
ในพื้นที่ก่อสร้าง

2.3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566 สามารถแสดงผลการตรวจประเมินได้ ดังตารางที่ 2-2

**ตารางที่ 2-2 รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม				ผลการติดตามตรวจสอบ
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ความถี่ของการติดตามตรวจสอบ	
1. คุณภาพน้ำผิวดิน	<u>ทางกายภาพ</u> 1. ความลึก (Depth) 2. อุณหภูมิ (Temperature) 3. ความโปร่งแสง (Transparency) 4. ความเค็ม (Salinity) 5. ค่าความนำไฟฟ้า (Conductivity) 6. ความเร็วกระแสน้ำ (Velocity) <u>ทางเคมี</u> 1. ความเป็นกรด-ด่าง (pH) 2. ออกซิเจนละลาย (Dissolved Oxygen) 3. ความสกปรกในรูปความต้องการใช้ออกซิเจน สำหรับย่อยสลายสารอินทรีย์ (BOD ₅) 4. ของแข็งแขวนลอย (Suspended Solids) 5. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) <u>ทางชีวภาพ</u> 1. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) 2. แบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria) <u>โลหะหนัก</u> 1. ตะกั่ว (Pb) 2. แคดเมียม (Cd) 3. เหล็กทั้งหมด (Total Iron)	จำนวน 2 จุด ได้แก่ 1. คลองบางพูด 2. ทะเลสาบเมืองทองธานี	ทุก 1 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง (1 ครั้ง ก่อนเริ่มงานก่อสร้าง) ^{1/}	- ผลการติดตามตรวจสอบบริเวณสถานี Wx1 คลองบางพูด ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566 ส่วนใหญ่มีคุณภาพน้ำอยู่ในมาตรฐาน คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่ 5 (รายละเอียดดัง บทที่ 3) - ผลการติดตามตรวจสอบบริเวณสถานี Wx2 ทะเลสาบเมืองทองธานี ระหว่างเดือนมกราคม- มิถุนายน 2566 ส่วนใหญ่มีคุณภาพน้ำอยู่ใน มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่ 4 (รายละเอียดดังบทที่ 3)

หมายเหตุ : ^{1/} ติดตามตรวจสอบก่อนเริ่มงานก่อสร้าง 1 ครั้ง เพิ่มเติมจากเงื่อนไขที่ระบุในรายงานฉบับสมบูรณ์ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

**ตารางที่ 2-2 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม				ผลการติดตามตรวจสอบ
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ความถี่ของการติดตามตรวจสอบ	
2. คุณภาพอากาศ	1. ฝุ่นละอองรวม (TSP) 2. ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM ₁₀) 3. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) 4. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) 5. ความเร็วและทิศทางลม	จำนวน 1 จุด ได้แก่ - โรงเรียนวัดผาสุกมณีจักร	- ก่อนเริ่มงานก่อสร้าง 1 เดือน จำนวน 1 ครั้ง เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) - ทุก 3 เดือน (4 ครั้ง/ปี) โดยตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดาและ วันหยุดราชการจนกว่าการก่อสร้างโครงการ แล้วเสร็จ)	- ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ซึ่งดำเนินการ ตรวจวัดในเดือนกุมภาพันธ์ และพฤษภาคม 2566 พบว่ามีความอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด - ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM ₁₀) ซึ่งดำเนินการตรวจวัดในเดือนกุมภาพันธ์ และพฤษภาคม 2566 พบว่ามีความอยู่ในเกณฑ์ มาตรฐานกำหนด - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ซึ่งดำเนินการ ตรวจวัดในเดือนกุมภาพันธ์ และพฤษภาคม 2566 พบว่ามีความอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) ซึ่งดำเนินการ ตรวจวัดในเดือนกุมภาพันธ์ และพฤษภาคม 2566 พบว่ามีความอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด - ความเร็วและทิศทางลม ซึ่งดำเนินการตรวจวัดใน เดือนกุมภาพันธ์ และพฤษภาคม 2566 รายละเอียดแสดงดังบทที่ 4
3. ระดับเสียง	1. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L _{Aeq} 24 hours) 2. ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L _{A90}) 3. ระดับเสียงเวลากลางวัน-กลางคืน (L _{Adn}) 4. ระดับเสียงสูงสุด (L _{Amax})	จำนวน 1 จุด ได้แก่ - โรงเรียนวัดผาสุกมณีจักร	- ก่อนเริ่มงานก่อสร้าง 1 เดือน จำนวน 1 ครั้ง เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) - ทุก 3 เดือน (4 ครั้ง/ปี) โดยตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดาและ วันหยุดราชการจนกว่าการก่อสร้างโครงการ แล้วเสร็จ)	- ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L _{Aeq} 24 hours) ซึ่งดำเนินการ ตรวจวัดในเดือนกุมภาพันธ์ และพฤษภาคม 2566 พบว่ามีความอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด - ระดับเสียงสูงสุด (L _{Amax}) ซึ่งดำเนินการตรวจวัดใน เดือนกุมภาพันธ์ และพฤษภาคม 2566 พบว่า มีความอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

หมายเหตุ : ^{1/} ติดตามตรวจสอบก่อนเริ่มงานก่อสร้าง 1 ครั้ง เพิ่มเติมจากเงื่อนไขที่ระบุไว้ในรายงานฉบับสมบูรณ์ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

**ตารางที่ 2-2 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม				ผลการติดตามตรวจสอบ
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ความถี่ของการติดตามตรวจสอบ	
4. ความสั่นสะเทือน	1. ความถี่ (Frequency) 2. ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity)	จำนวน 1 จุด ได้แก่ - โรงเรียนวัดผาสุกมณีจักร	- ก่อนเริ่มงานก่อสร้าง 1 เดือน จำนวน 1 ครั้ง เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) - ทุก 3 เดือน (4 ครั้ง/ปี) โดยตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดาและ วันหยุดราชการจนกว่าการก่อสร้างโครงการ แล้วเสร็จ)	- ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ซึ่งดำเนินการตรวจวัดในเดือนกุมภาพันธ์ และ พฤษภาคม 2566 พบว่าค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด ในแนวแกนนอน (แกน X หรือแกน Y) หรือ แนวแกนตั้ง (แกน Z) ของทุกจุดติดตามตรวจสอบ มีค่าอยู่ในมาตรฐานกำหนด รายละเอียดดังบทที่ 5
5. ระบบนิเวศวิทยาทางน้ำ	1. ความหลากหลายทางชีวภาพ 2. ชนิดและความชุกชุมของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ 3. ความหนาแน่นของสัตว์หน้าดิน	จำนวน 1 จุด ได้แก่ - คลองบางพูด	ทุก 1 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง (1 ครั้ง ก่อนเริ่มงานก่อสร้าง) ^{1/}	- ผลการติดตามตรวจสอบระบบนิเวศวิทยาทางน้ำ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566 ส่วนใหญ่ มีคุณภาพน้ำอยู่ในเกณฑ์พอใช้ สิ่งมีชีวิตในน้ำ สามารถอาศัยอยู่ได้ รายละเอียดดังบทที่ 3
6. ระบบคมนาคมขนส่ง	1. ปริมาณจราจร 2. สถิติอุบัติเหตุ	จำนวน 2 จุด ได้แก่ 1. บริเวณถนนซอยแจ้ง วัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงแยกถนนแจ้งวัฒนะตัด กับทางเข้า-ออก เมืองทองธานี 2. บริเวณถนนซอยแจ้ง วัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงทางขึ้น-ลงทางด่วน เมืองทองธานี	- ตรวจสอบและบันทึกข้อมูลปริมาณจราจร ก่อนเริ่มงานก่อสร้าง 1 เดือน จำนวน 1 ครั้ง โดยตรวจวัดเป็นเวลา 2 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ) เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) - ตรวจสอบและบันทึกข้อมูลปริมาณจราจรทุก 1 เดือน โดยตรวจวัดเป็นเวลา 2 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ) จนกว่าการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ - ตรวจสอบสถิติอุบัติเหตุเดือนละ 1 ครั้งตลอด ระยะการก่อสร้าง	- ผลการติดตามตรวจสอบระบบคมนาคมขนส่ง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566 ส่วนใหญ่ มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลที่ใกล้เคียง หรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยัง เคลื่อนที่ได้อย่างสม่ำเสมอความคล่องตัวในระดับนี้ ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS E) และมีระดับการไหลอยู่ในสภาพ วิกฤติ การจราจรติดขัดมากมีการเคลื่อนตัวเป็นช่วง ๆ (Level of Service; LOS F) รายละเอียดดังบทที่ 6

หมายเหตุ : ^{1/} ติดตามตรวจสอบก่อนเริ่มงานก่อสร้าง 1 ครั้ง เพิ่มเติมจากเงื่อนไขที่ระบุในรายงานฉบับสมบูรณ์ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

**ตารางที่ 2-2 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566**

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม				ผลการติดตามตรวจสอบ
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ความถี่ของการติดตามตรวจสอบ	
7. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	1. การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร เกี่ยวกับโครงการฯ 2. ผลกระทบที่เกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้าง และความคิดเห็นต่อโครงการ 3. ปัญหาที่เกิดจากโครงการ ตลอดจนข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ	กลุ่มผู้อยู่อาศัยในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง โครงการทั้ง 2 ฟัง (ผู้นำชุมชน และผู้ได้รับผลกระทบโดยอ้อม) แบ่งเป็นบริเวณสถานีรถไฟฟ้า จำนวนสถานีละ 30 ตัวอย่าง และบริเวณแนวเส้นทาง โครงการ จำนวน 30 ตัวอย่าง/ กิโลเมตร	ปีละ 2 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	- ผลการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ซึ่งดำเนินการในเดือนเมษายน 2566 พบว่า ความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับสภาพปัญหา หรือความเดือดร้อนรำคาญทางด้านสิ่งแวดล้อม และปัญหาสังคมที่ประชาชนได้รับอยู่ในปัจจุบัน สูงสุด คือ ปัญหาการจราจรติดขัด สำหรับ ประโยชน์ที่จะได้รับจากการดำเนินงานของ โครงการแล้วเสร็จ ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดเห็นว่า ส่งผลให้สภาพแวดล้อมในสังคมดีขึ้น รายละเอียด ดังบทที่ 7

หมายเหตุ : ^{1/} ติดตามตรวจสอบก่อนเริ่มงานก่อสร้าง 1 ครั้ง เพิ่มเติมจากเงื่อนไขที่ระบุในรายงานฉบับสมบูรณ์ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ