

บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 2

การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตาม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.1 การดำเนินการ

บุคคลที่ 3 (Third Party) โดยบริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ ของโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ตามที่ได้รับความเห็นชอบฯ โดยแบ่งการดำเนินการติดตามตรวจสอบ ในช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567 ได้แก่ การตรวจสอบเอกสารหลักฐาน และตรวจพื้นที่สนาม เพื่อติดตามผลการดำเนินงานตามมาตรการฯ ของโครงการ

2.2 ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ

จากการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ ของโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ในเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567 พบว่าโครงการได้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่ได้รับความเห็นชอบอย่างเคร่งครัด รายละเอียดแสดงในตารางที่ 2.2-1

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ชื่อโครงการ : รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม
เจ้าของโครงการ : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
ผู้รับสัมปทาน : บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
ประเภทโครงการ : โครงการระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษหรือระบบขนส่งมวลชนที่ใช้ราง
ระยะเวลา : เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ 1.1 คุณภาพอากาศ	1) รฟม. ประสานกับ กทม. เทศบาลนครนนทบุรี เทศบาลตำบลไทรมา เทศบาลบางบัวทอง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการซ่อมบำรุงทาง และรักษาความสะอาดบนถนนบริเวณใต้แนวสายทางของโครงการฯ โดยเฉพาะใต้พื้นที่สถานีรถไฟฟ้า โดยจัดให้มีการใช้รถดูดฝุ่นที่มีประสิทธิภาพในการดูดฝุ่นออกจากถนน	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการซ่อมบำรุงทาง และรักษาความสะอาดบนถนนใต้แนวสายทางของโครงการฯ ซึ่ง รฟม. ได้ส่งมอบให้หน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลตั้งแต่เริ่มเปิดให้บริการรถไฟฟ้า	-	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ) 1.1 คุณภาพอากาศ (ต่อ)	2) รฟม. ต้องประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจนครบาลเตาปูนและสถานีตำรวจภูธรนนทบุรี เพื่อลดความคับคั่งของการจราจรในพื้นที่โครงการฯ โดยเฉพาะพื้นที่ใต้สถานีรถไฟฟ้าที่ยกระดับ โดยติดตั้งเครื่องหมายและสัญลักษณ์จราจรเพื่อบอกทิศทางและกำหนดความเร็วบริเวณสถานี และอาคารจอดแล้วจร	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้มีการประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจนครบาลเตาปูนในการบริหารจัดการจราจร ถนนบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าเตาปูน และประสานเจ้าหน้าที่ตำรวจภูธรนนทบุรีจัดการจราจรบริเวณทางเข้า-ออกอาคารจอดแล้วจร เพื่อลดความคับคั่งของการจราจร และอำนวยความสะดวกแก่ผู้มาใช้บริการ สำหรับบริเวณอาคารจอดแล้วจร รฟม. ได้มีการติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรสัญลักษณ์จราจรเพื่อบอกทิศทางการเดินรถในอาคารจอดแล้วจร ทั้ง 4 แห่ง เรียบร้อยแล้ว	-	ภาพที่ 2.2-1 ภาพที่ 2.2-2 ภาพที่ 2.2-3
	3) ในกรณีที่ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศมีค่าใกล้เคียง หรือสูงกว่าค่ามาตรฐาน ให้ทำการติดตั้งพัดลมดูดอากาศใต้สถานีรถไฟฟ้า เพื่อลดการสะสมของมลสารในพื้นที่และติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศอย่างต่อเนื่องทุก 3 เดือน เป็นระยะเวลา 3 ปี	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จะดำเนินการพิจารณาติดตั้งพัดลมดูดอากาศใต้สถานีรถไฟฟ้า เมื่อพบว่าผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศมีค่าใกล้เคียงหรือสูงกว่ามาตรฐาน	-	-
	4) ห้ามจอดรถและติดเครื่องขณะจอดที่อาคารจอดแล้วจรและบริเวณสถานีรถไฟฟ้า	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ดำเนินการติดตั้งป้ายแจ้งแก่ผู้ให้บริการให้ดับเครื่องยนต์ขณะจอดที่อาคารจอดแล้วจรและบริเวณสถานีรถไฟฟ้าเรียบร้อยแล้ว	-	ภาพที่ 2.2-4

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ) 1.2 เสียง	1) ปลุกต้นไม้บริเวณสถานีเพื่อช่วยลดการสะท้อนของเสียง	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการปลุกต้นไม้/จัดพื้นที่สีเขียวบริเวณสถานีรถไฟฟ้า เพื่อช่วยลดการสะท้อนของเสียงและดำเนินการดูแลรักษา	-	ภาพที่ 2.2-5
	2) บำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้อยู่ในสภาพใช้งานดีและป้องกันเสียงดังจากการเสียดทานของรถกับรางรถไฟฟ้า	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีการบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้เป็นอย่างดี เพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียงจากการเสียดทานของรถกับรางรถไฟฟ้า	-	เอกสาร 2-1
	3) ศูนย์ซ่อมบำรุงที่มีอาณาเขตติดต่อกับเอกชนต้องปลุกต้นไม้เพื่อเป็นพื้นที่กันชน (Buffer zone) ต้นไม้ที่ปลุกต้องมีใบหนาและทรงสูง อย่างน้อย 2 แถว เช่น โอ๊คอินเดีย เป็นต้น	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการปลุกต้นไม้โอ๊คอินเดียบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงตามแนวอาณาเขตที่ติดกับพื้นที่เอกชน เพื่อเป็นพื้นที่กันชน (Buffer zone)	-	ภาพที่ 2.2-6
1.3 ความสั่นสะเทือน	- กรณีที่คาดว่าจะมีความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจากการดำเนินการหรือได้รับร้องเรียนเรื่องความสั่นสะเทือน ทางกรมการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) หรือผู้เดินรถ ต้องจัดผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางแก้ไขโดยด่วน	- ในกรณีที่มีความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจากการดำเนินการหรือได้รับเรื่องร้องเรียนเรื่องความสั่นสะเทือน โครงการจะจัดให้มีผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจตรวจสอบและหาแนวทางแก้ไขโดยด่วน	-	เอกสาร 2-2

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1.ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ) 1.4 คุณภาพน้ำผิวดิน	1) ควรจัดให้มีห้องส้วมแยกเพศชาย-หญิงที่ถูก สุขลักษณะสำหรับพนักงานและเจ้าหน้าที่ประจำ สถานีและศูนย์ซ่อมบำรุงสถานีรถไฟฟ้าทุกแห่ง	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้จัดให้มีห้องส้วมแยกชาย-หญิง สำหรับพนักงานและ เจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ซ่อมบำรุงและสถานีรถไฟฟ้า	-	ภาพที่ 2.2-7
	2) จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียที่ถูกหลักสุขาภิบาลทุก สถานีและศูนย์ซ่อมบำรุง	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและ สถานีรถไฟฟ้า	-	ภาพที่ 2.2-8
	3) ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียประจำสถานีและ ศูนย์ซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบการทำงานของระบบ บำบัดน้ำเสียบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและบริเวณสถานี รถไฟฟ้าอย่างสม่ำเสมอ	-	ภาพที่ 2.2-9 เอกสาร 2-3
	4) จัดให้มีการรวบรวมและจัดการมูลฝอยที่สถานีและ ศูนย์ซ่อมบำรุงอย่างเหมาะสม โดยไม่ให้ตกสู่แม่น้ำ คูคลอง	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำการรวบรวมและจัดการมูลฝอยที่ เกิดขึ้นบริเวณสถานีและศูนย์ซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันและลดผลกระทบต่อแม่น้ำคูคลอง โดยจัด ให้มีภาชนะรองรับมูลฝอยบริเวณสถานีและศูนย์ซ่อม บำรุงที่เพียงพอต่อปริมาณมูลฝอยที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-11 ภาพที่ 2.2-12 ภาพที่ 2.2-13

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ) 1.4 คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	5) ติดตั้งบรรทัดน้ำที่บริเวณโครงการฯ เพื่อให้ทราบ ข้อมูลระดับน้ำและความลึกของน้ำ และดำเนินการ สำรวจติดตามข้อมูลต่างๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้อง	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีการติดตั้งบรรทัดน้ำสำหรับแสดงข้อมูลระดับน้ำและ ความลึกของน้ำ ตลอดจนสำรวจติดตามข้อมูลต่างๆ	-	ภาพที่ 2.2-30
1.5 ทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลาย ของดิน	- ศูนย์ซ่อมบำรุงส่วนที่เป็นที่ว่างและที่โล่งต้องปลูก พืชหรือหญ้าคลุมดิน	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีการจัดให้มีพื้นที่สีเขียวโดยปลูกต้นไม้ ไม้ดอกไม้ ประดับ และหญ้าคลุมดินในบริเวณพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง พร้อมทั้งมีการดูแลพื้นที่สีเขียวอย่างสม่ำเสมอ	-	ภาพที่ 2.2-5 ภาพที่ 2.2-14
1.6 การกัดเซาะและการตกตะกอน	- ดำเนินการเช่นเดียวกับมาตรการลดผลกระทบด้าน คุณภาพน้ำที่อาจเกิดขึ้นจากการก่อสร้างต่อม่อของ สะพานรถไฟฟ้าข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพาน พระนั่งเกล้าและการขนย้ายตะกอนดินที่เกิดขึ้นจาก การก่อสร้างเสาเข็มเจาะในช่วงระยะดำเนินการ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีการดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบด้าน คุณภาพน้ำอย่างเคร่งครัด	-	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ - ทรัพยากรต้นไม้ในแนวสายทาง	1) มีการเพิ่มพื้นที่สีเขียวหรือการจัดสวนบริเวณสถานีหรือตามแนวเส้นทางรถไฟ เพื่อเป็นการลดมลพิษทางอากาศ เสียง และอื่นๆ โดยทำการปลูกไม้เพิ่มเติม เช่น ต้นทรงบาดาล ทองอุไร พลับพลึงและการเวก เป็นต้น	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการเพิ่มพื้นที่สีเขียวบริเวณสถานีและตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า	-	ภาพที่ 2.2-5
	2) ต้องทำการดูแลต้นไม้ที่ปลูกและให้ทำการปลูกชดเชยในกรณีที่ต้นไม้ตาย	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการดูแลต้นไม้ที่ปลูกบริเวณสถานี และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าและจะทำการปลูกชดเชยในกรณีที่ต้นไม้ตาย	-	ภาพที่ 2.2-5
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ 3.1 การคมนาคมและการจราจร	มาตรการลดผลกระทบการจราจรทางบก 1) มีการติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรเพื่อควบคุมการจราจรในแต่ละสถานี และอาคารจอดแล้วจร	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้มีการติดตั้งป้ายและเครื่องหมายสัญลักษณ์จราจรในอาคารจอดแล้วจรทั้ง 4 แห่งเรียบร้อยแล้ว	-	ภาพที่ 2.2-3
	2) จัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก บริเวณสถานีและอาคารจอดแล้วจร	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ว่าจ้างบริษัท เจนก้องไกล จำกัด โดยจัดให้มีพนักงานจัดการจราจรและดูแลพื้นที่ปฏิบัติงานบริเวณอาคารจอดแล้วจรทั้ง 4 แห่ง เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการ	-	ภาพที่ 2.2-15

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ) 3.1 การคมนาคมและการจราจร	มาตรการลดผลกระทบการจราจรทางบก (ต่อ) 3) จัดทางข้ามจากฟากหนึ่งไปยังอีกฟากหนึ่งของแนว รถไฟฟ้ายกระดับ	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ จัดให้มีทางข้าม (Sky Walk) จากฟากหนึ่งไปยังอีกฟาก หนึ่งของแนวรถไฟฟ้ายกระดับ เพื่ออำนวยความสะดวก ให้แก่ผู้ใช้บริการ	-	ภาพที่ 2.2-16
	มาตรการลดผลกระทบการจราจรทางน้ำ - ต้องรื้อถอนสิ่งก่อสร้างชั่วคราวต่างๆ ในแม่น้ำ เจ้าพระยาที่สร้างขึ้นในระหว่างการก่อสร้างออกให้ หมดเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อไม่ให้เกิด ผลกระทบต่อการกีดขวางการเดินเรือ	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ กำกับดูแลการรื้อถอนสิ่งก่อสร้างชั่วคราวต่างๆ ออกจาก แม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบด้านการกีด ขวางการเดินเรือ	-	-
3.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินและการขยายตัว ของเมือง	1) กรณีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณ สองข้างทางโครงการฯ ย่อมเป็นไปตามความพร้อมของ เอกชนเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งจะต้องอยู่ภายใต้กรอบกฎหมาย ที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมายควบคุมการก่อสร้างอาคาร และข้อกำหนดของกฎกระทรวงผังเมืองรวม เป็นต้น	- กรณีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณ สองข้างทางโครงการฯ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้า กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จะมีการดำเนินการภายใต้ กรอบกฎหมายและ/หรือข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง	-	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ) 3.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินและการขยายตัวของเมือง (ต่อ)	2) ควรปรับข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณ ศูนย์ซ่อมบำรุงให้สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ ที่ดินของโครงการฯ	- บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อดำเนินกิจการรถไฟฟ้า ซึ่งสอดคล้องกับการ ใช้ประโยชน์ที่ดินของโครงการฯ ตามพระราชกฤษฎีกา กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่เวนคืน ในท้องที่อำเภอ บางบัวทอง อำเภอบางใหญ่ อำเภอมะนังนบุรี และ เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2552	-	เอกสาร 2-4
3.3 การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม	1) สร้างระบบระบายน้ำบริเวณสถานีรถไฟฟ้า ศูนย์ ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ สร้างระบบระบายน้ำบริเวณสถานีรถไฟฟ้า ศูนย์ซ่อม บำรุง และอาคารจอดแล้วจรตั้งแต่ระยะก่อสร้าง เรียบร้อยแล้ว โดยมีการทำความสะอาดรางระบายน้ำ และจุดระบายน้ำต่างๆ ภายในอาคารจอดแล้วจร ความถี่ปีละ 2 ครั้ง (เดือนพฤษภาคม และเดือน พฤศจิกายน)	-	ภาพที่ 2.2-17 ภาพที่ 2.2-18
	2) จัดเตรียมและปรับปรุงสภาพพื้นที่ให้เหมาะสม สำหรับการควบคุมการไหลของน้ำ			
	3) พัฒนาระบบระบายน้ำบริเวณสถานีและศูนย์ซ่อม บำรุงให้เหมาะสมกับลักษณะภูมิประเทศ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีการดูแลรักษาระบบระบายน้ำบริเวณสถานีรถไฟฟ้า และศูนย์ซ่อมบำรุงให้มีความเหมาะสมกับลักษณะ ภูมิประเทศ เพื่อประสิทธิภาพในการระบายน้ำ	-	ภาพที่ 2.2-17 ภาพที่ 2.2-18

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์(ต่อ) 3.3 การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม(ต่อ)	4) ดูแลทำความสะอาดพื้นที่โดยรอบและสิ่งก่อสร้างต่างๆ ของโครงการฯ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีการดูแลและทำความสะอาดพื้นที่โดยรอบ ของโครงการอย่างสม่ำเสมอ สำหรับอาคารจอดรถแล้วเสร็จทั้ง 4 แห่งนั้น การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ว่าจ้างบริษัท เจนกิจกุล จำกัด ดูแลรักษาความสะอาดบริเวณอาคารจอดรถแล้วเสร็จทั้ง 4 แห่ง	-	ภาพที่ 2.2-13 ภาพที่ 2.2-18 ภาพที่ 2.2-19 เอกสาร 2-10
3.4 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	มาตรการลดผลกระทบด้านการจัดการมูลฝอย 1) ตั้งถังรองรับมูลฝอยทางขึ้นและลงสถานี	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้จัดเตรียมถังรองรับมูลฝอยไว้บริเวณสถานีรถไฟฟ้า	-	ภาพที่ 2.2-11
	2) ตรวจสอบสภาพปัญหาเกี่ยวกับการจัดการมูลฝอยอย่างสม่ำเสมอ ดังนี้ 2.1) สำรวจความเพียงพอของถังรองรับมูลฝอยภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง และทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้า หากพบว่ามีปริมาณมูลฝอยมากขึ้น ต้องจัดให้มีถังรองรับมูลฝอยในปริมาณที่เพียงพอ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีการจัดเตรียมถังรองรับมูลฝอย ภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง และทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้าที่เพียงพอต่อปริมาณมูลฝอยที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-11

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ) 3.4 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (ต่อ)	2.2) ตรวจสอบสภาพถังรองรับมูลฝอยภายในพื้นที่ โครงการฯ อยู่เสมอ หากพบว่าแตกชำรุด หรือ รั่วซึม จะต้องปรับปรุงซ่อมแซมทันที	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มี การตรวจสอบสภาพถังรองรับมูลฝอยภายในพื้นที่ โครงการฯ อย่างสม่ำเสมอ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการ แตก ชำรุด หรือรั่วซึม จะมีการเปลี่ยนหรือซ่อมแซมให้ อยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้ดีเช่นเดิม	-	ภาพที่ 2.2-11
	2.3) ติดต่อประสานงานให้รถเก็บขนมูลฝอยของ หน่วยงานที่รับผิดชอบตามท้องที่ที่สถานีศูนย์ ซ่อมบำรุงตั้งอยู่ มาเก็บขนมูลฝอยจาก โครงการฯ ไปกำจัดอย่างสม่ำเสมอ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ติดต่อประสานหน่วยงานในพื้นที่ให้เข้ามาเก็บขนมูล ฝอยของโครงการฯ ไปกำจัดอย่างสม่ำเสมอ	-	ภาพที่ 2.2-21
	3) ประชาสัมพันธ์และรณรงค์ให้พนักงานในศูนย์ซ่อม บำรุงและประจำสถานี ดำเนินการคัดแยกประเภท มูลฝอย โดยแยกเป็นขยะเปียก และขยะแห้งก่อน ทิ้งลงถังรองรับมูลฝอย ส่วนมูลฝอยจำพวกแก้ว ขวดพลาสติก และกระดาษ ควรแยกออกมาส่งขาย ให้คนรับซื้อของเก่าต่อไป เพื่อลดปริมาณมูลฝอยที่ ต้องนำไปกำจัด นอกจากนี้มูลฝอยอันตราย เช่น แบตเตอรี่และถ่านไฟฉายเป็นต้น ควรแยกออกมา และทิ้งในถังขยะที่จัดไว้สำหรับมูลฝอยประเภทนี้ โดยเฉพาะ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีการประชาสัมพันธ์ และรณรงค์ให้พนักงานในศูนย์ ซ่อมบำรุงและประจำสถานีรถไฟฟ้า ให้มีการคัดแยก ขยะประเภทมูลฝอย ก่อนทิ้งลงถังรองรับมูลฝอย เพื่อ ลดปริมาณมูลฝอยที่ต้องนำไปกำจัด โดยมูลฝอยที่ สามารถจำหน่ายได้จะมีการเก็บรวบรวมเพื่อจำหน่าย ให้กับผู้รับซื้อ สำหรับมูลฝอยอันตรายได้มีการจัดพื้นที่ ทิ้งและจัดเก็บเฉพาะ แล้วประสานบริษัทเอกชนที่ได้รับ อนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมเข้ามารับไปกำจัด ต่อไป	-	ภาพที่ 2.2-21 ภาพที่ 2.2-22

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ) 3.4 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (ต่อ)	4) ภาชนะรองรับมูลฝอยในสถานีควรมีขนาดความจุ 80 ลิตร ดังนั้น ในกรณีที่มีการรวบรวมมูลฝอยไปทิ้งใน Container ขนาดใหญ่ของสถานีวิ่งละ 2 ครั้ง จะใช้สถานีละ 45 ใบ วางกระจายให้เพียงพอภายในแต่ละสถานี หรือวางที่ทางเดินเท้าทุกระยะ 15-20 เมตร นอกจากนี้ ควรจัดเตรียมภาชนะรองรับย่อยของแต่ละสถานี เพื่อรอการเก็บขนไปกำจัดโดยกรุงเทพมหานคร และหน่วยงานที่รับผิดชอบในกรณีที่ไม่สามารถมาเก็บขนมูลฝอยได้ทุกวัน (ความจุประมาณ 20 ลูกบาศก์เมตร หรืออาจใช้เป็น Hauling Container ความจุ 8-10 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 2 ใบ)	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีการจัดเตรียมภาชนะรองรับมูลฝอยไว้ตามจุดต่างๆของสถานีสถานีรถไฟฟ้า ที่สามารถรองรับปริมาณมูลฝอยที่เกิดขึ้นได้อย่างเพียงพอ เพื่อรอการเก็บขนไปกำจัดโดยกรุงเทพมหานคร และหน่วยงานท้องถิ่นที่รับผิดชอบ ทั้งนี้บริษัทฯ ได้จัดให้มีข้อกำหนดห้ามผู้มาใช้บริการนำอาหารจากภายนอกเข้ามารับประทานภายในสถานีสถานีรถไฟฟ้า	-	ภาพที่ 2.2-11 ภาพที่ 2.2-21 ภาพที่ 2.2-23
	มาตรการลดผลกระทบด้านการจัดการน้ำเสีย 1) ตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสียประจำสถานีสวนย่อยซ่อมบำรุง และอาคารจอตแล้วจร เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการบำบัดน้ำเสีย โดยมีคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดเป็นไปตามที่ออกแบบอย่างสม่ำเสมอ	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) มีการซ่อมบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance) อุปกรณ์ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารจอตแล้วจรอย่างสม่ำเสมอ มีการตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งให้เป็นไปตามที่ออกแบบ รวมถึงกำจัดกากตะกอนจากบ่อบำบัดน้ำเสีย ความถี่ปีละ 1 ครั้ง	-	ภาพที่ 2.2-8 ภาพที่ 2.2-9 ภาพที่ 2.2-10 เอกสาร 2-11

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ) 3.4 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (ต่อ)	มาตรการลดผลกระทบด้านการจัดการน้ำเสีย (ต่อ) 2) น้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วต้องพิจารณาในแง่ของ การนำมาใช้ประโยชน์ในด้านอื่นๆ อีก เช่น การนำ น้ำมาใช้ในการรดน้ำต้นไม้ รดสนามหญ้า/ สวนหย่อม หรือล้างถนน เป็นต้น เพื่อลดปริมาณ การใช้น้ำภายในพื้นที่โครงการฯ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีการติดตั้งเครื่องสูบน้ำเพื่อนำน้ำที่ผ่านการบำบัด แล้วกลับมาใช้ในการรดน้ำต้นไม้และสนามหญ้า เพื่อลด ปริมาณการใช้น้ำในโครงการฯ	-	ภาพที่ 2.2-20
	3) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบสูบ น้ำ และระบบระบายน้ำภายในพื้นที่โครงการฯ เพื่อช่วยให้การควบคุมคุณภาพน้ำทิ้งดียิ่งขึ้น	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและควบคุมดูแล ประสิทธิภาพการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบ สูบน้ำ และระบบระบายน้ำภายในพื้นที่โครงการฯ เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการควบคุมคุณภาพน้ำทิ้ง	-	เอกสาร 2-3

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4 คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) 4.1 สภาพเศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	1) จัดให้มีการรักษาความปลอดภัยบริเวณสถานี รถไฟฟ้า รวมทั้งถนน ทางเดินเข้า-ออก ของสถานี	<ul style="list-style-type: none"> - การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ ว่าจ้างบริษัทรักษาความปลอดภัย เอเชีย คลีนนิ่ง เซอร์วิส จำกัด (ACS) โดยจัดเจ้าหน้าที่รักษาความ ปลอดภัย (รปภ.) ปฏิบัติหน้าที่ภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อม บำรุงและอาคารจอดแล้วจรทั้ง 4 แห่ง พร้อมทั้งมีการ กำกับและดูแลการปฏิบัติหน้าที่โดยพนักงานรักษาความ ปลอดภัยและพนักงานกู้ภัยของ รฟม. - บริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ ว่าจ้างบริษัทรักษาความปลอดภัย จี4เอส เซอร์วิสเชส (ประเทศไทย) จำกัด และ บริษัท รักษาความปลอดภัย และบริหารธุรการสยาม จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความ ปลอดภัย คอยอำนวยความสะดวกตรวจสอบความ เรียบร้อย ภายในสถานีรถไฟฟ้าด้วย 		ภาพที่ 2.2-31
	2) จัดให้มีสิทธิพิเศษแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงใน การประกอบอาชีพ หรือประกอบธุรกิจบริเวณ สถานี	<ul style="list-style-type: none"> - การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้จัดสิทธิพิเศษให้กับผู้เช่าร้านค้าขนาดเล็ก ของการ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) บริเวณ สถานีเตาปูน ให้ได้รับความสะดวกในการประกอบธุรกิจ รวมถึงการใช้บริการห้องสุขาในสถานี 	-	ภาพที่ 2.2-24 เอกสาร 2-12
	3) สำรวจความคิดเห็นของประชาชน เพื่อรับทราบ ปัญหาต่างๆ ที่เกิดจากโครงการฯ เพื่อได้นำมา ดำเนินการและแก้ไขให้เหมาะสม	<ul style="list-style-type: none"> - บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ดำเนินการสำรวจ ความคิดเห็นของประชาชน เพื่อรับทราบปัญหาต่างๆ ที่เกิดจากการเปิดดำเนินโครงการฯ ช่วง 2 ปีแรก (2559-2561) เพื่อเป็นข้อมูลมาดำเนินการและหาแนว ทางแก้ไขให้เหมาะสม 	-	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4 คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) 4.1 สภาพเศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	4) ประชาสัมพันธ์การดำเนินโครงการฯ ในรูปแบบต่างๆ ทั้งผ่านพับและป้ายประชาสัมพันธ์	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้จัดทำโปสเตอร์ สื่อสิ่งพิมพ์ และสื่อวีดิทัศน์ ประชาสัมพันธ์การดำเนินงานโครงการฯ ผ่านทางช่องทางต่างๆ เช่น เว็บไซต์ รฟม. (www.mrta.co.th) Facebook สำนักข่าวออนไลน์ เป็นต้น	-	ภาพที่ 2.2-25 เอกสาร 2-6
	5) ร่วมกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน เช่น การให้ทุนการศึกษากับโรงเรียนในแนวสายทางการทอดผ้าป่าหรือกฐินวัดในแนวสายทาง เป็นต้น	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีการร่วมกิจกรรมกับส่วนร่วม เช่น เป็นเจ้าภาพในงานทอดกฐินสามัคคี ประจำปี 2567 และถวายผ้าไตรจีวร อัฐบริวาร ถวายปัจจัยไทยธรรม และเงินทำบุญเพื่อทำนุบำรุงพระพุทธศาสนา เป็นต้น	-	ภาพที่ 2.2-26
	6) จัดให้มีการดูงานหรือทัศนศึกษาในโครงการฯ เพื่อให้ทราบลักษณะการดำเนินงานของโครงการฯ โดยเน้นกลุ่มเป้าหมายผู้นำชุมชน เยาวชน นักเรียน และกลุ่มต่างๆ	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้จัดกิจกรรมให้เยาวชนและนักเรียนจากโรงเรียนต่างๆ ทัศนศึกษาในโครงการฯ เพื่อให้ทราบลักษณะการดำเนินงานของโครงการฯ	-	ภาพที่ 2.2-27
4.2 การโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน	1) รฟม. จะต้องดำเนินการจ่ายเงินค่าทดแทน ได้แก่ 1.1) ค่าชดเชยที่ดิน: ใช้ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม ปี พ.ศ. 2547-2550 โดยคำนึงถึงราคาซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาด 1.2) ค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้าง: แบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ ดังนี้	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้เวนคืนที่ดินตามหลักเกณฑ์สำหรับการกำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน และจำนวนเงินทดแทนสำหรับโครงการรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นไปตามพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการเพื่อกิจการขนส่งมวลชนในท้องที่อำเภอบางบัวทอง อำเภอบางใหญ่ อำเภอเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี และเขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร	-	เอกสาร 2-4 เอกสาร 2-5

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4 คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) 4.2 การโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน (ต่อ)	<p>(1) สิ่งปลูกสร้างที่รื้อถอนไม่ได้ เช่น บ้านตึกแถว อาคารคอนกรีต เป็นต้น กำหนดโดยวิธีถอดแบบตามสภาพข้อเท็จจริงที่มีอยู่หักด้วยค่าเสื่อมราคา โดยค่าวัสดุก่อสร้าง ค่าแรงงานก่อสร้างค่าดำเนินการกำไร และภาษี ค่าออกแบบ และค่าควบคุมงาน ค่าธรรมเนียมอนุญาตปลูกสร้างอาคาร ค่าป้องกันอุบัติเหตุค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้ ค่าทดแทนด้านสาธารณูปโภคถือราคาในวันที่กำหนดราคา</p> <p>(2) สิ่งปลูกสร้างที่รื้อถอนได้ เช่น เิงไม้ เิงสังกะสี เป็นต้น กำหนดเป็นค่ารื้อถอนค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้ และค่าปลูกสร้างใหม่โดยถือราคาในวันที่</p> <p>1.3) ค่าทดแทนผู้เช่า: แบ่งออกเป็น 4 กรณี ดังนี้</p> <p>(1) กรณีการเช่าที่มีหลักฐานเป็นหนังสือและผู้เช่าได้จ่ายค่าหน้าดิน เงินกินเปล่า เงินค่าเช่าล่วงหน้า หรือเงินอื่นใด ในลักษณะเดียวกันให้กับผู้เช่าเป็นการล่วงหน้า กำหนดค่าทดแทนให้ตามจำนวนเงินที่ผู้เช่าได้จ่ายให้แก่ผู้ให้เช่าเป็นการล่วงหน้าตามส่วนของระยะเวลาการเช่าที่เหลืออยู่รวมกับค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้ค่าทดแทนด้านสาธารณูปโภค</p>			

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4 คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) 4.2 การโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน (ต่อ)	<p>(2) กรณีการเช่าที่ดินเพื่อปลูกสร้างอาคารและมีข้อสัญญาว่าอาคารที่ปลูกสร้างตกเป็นของเจ้าของที่ดิน กำหนดค่าทดแทนตามสัดส่วนของค่าสิ่งปลูกสร้างในระยะเวลาการเช่าที่เหลืออยู่รวมกับค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้และค่าทดแทนด้านสาธารณูปโภค</p> <p>(3) กรณีการเช่าซื้อสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน กำหนดค่าเสียหายในส่วนที่ชำระค่าเช่าซื้อไปแล้วรวมกับค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้ และค่าทดแทนด้านสาธารณูปโภค</p> <p>(4) การเช่ากรณีอื่นถือตามผลต่างระหว่างอัตราเฉลี่ยต่อเดือนของค่ารายปีที่ประเมินโดยกรุงเทพมหานคร ตามพระราชบัญญัติภาษีโรงเรือนและที่ดิน กับอัตราค่าเช่าเฉลี่ยต่อเดือนที่ผู้เช่าต้องชำระตามสัญญาตามสัดส่วนของระยะเวลาการเช่าที่เหลืออยู่ตามสัญญา รวมกับค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้และค่าทดแทนด้านสาธารณูปโภค</p>			

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4 คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) 4.2 การโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน (ต่อ)	1.4) ค่าทดแทนต้นไม้ยืนต้น: แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ ประเภทที่ปลูกเพื่อการกสิกรรม กำหนดเป็น ค่าต้นพันธุ์ พร้อมค่าใช้จ่ายในการปลูก การดูแล รักษาและประเภทที่ไม่ได้ปลูกเพื่อการกสิกรรม โดย ถือราคาของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ หรือ ราคาซื้อขายปกติตามท้องตลาดเป็นเกณฑ์ในการ พิจารณา			
	1.5) ค่าทดแทนความเสียหายเนื่องจากต้องออกจาก อสังหาริมทรัพย์ พิจารณากำหนดในแต่ละกรณี ดังนี้			
	(1) กรณีเป็นเจ้าของอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน ซึ่งได้มาโดยการซื้อขาย และมีการจ้างงเพื่อ นำเงินไปชำระราคาซื้อขายหากจำนวนเงินค่า ทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนดังกล่าว			
	(2) กรณีเป็นผู้อยู่อาศัยหรือประกอบการค้าขายหรือ การงานอันชอบด้วยกฎหมายในอสังหาริมทรัพย์ ที่ถูกเวนคืน จะกำหนดค่าชดเชยได้หรือขาด ประโยชน์จากอัตราเฉลี่ยของเงินได้สุทธิ หรือ กำไรสุทธิ ตามสัดส่วนของระยะเวลาที่ขาดรายได้ หรือขาดประโยชน์ซึ่งจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับ			

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4 คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) 4.2 การโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> - วันที่เจ้าของหรือผู้ครอบครอง ส่งมอบสิ่งปลูกสร้างนับแต่วันที่ได้รับ เงินค่าเวนคืนในกรณีทำสัญญา - วันที่เจ้าของหรือผู้ครอบครอง รื้อถอนสิ่งปลูกสร้างแล้วเสร็จ นับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้ง ให้รื้อถอนในกรณีวางเงินค่าทดแทน 			
	(3) กรณีเป็นผู้ปลูกไม้ยืนต้นเพื่อการกสิกรรม พิจารณาค่าขาดรายได้จากการจำหน่าย ผลผลิต			
	ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องใช้สิ่งห้ามทรัพย์ เพื่อประโยชน์ในการดำเนินกิจกรรมการขนส่ง มวลขนตามโครงการนี้ โดยไม่จำเป็นต้องให้ ได้มาซึ่งสิ่งห้ามทรัพย์จะต้องดำเนินการตาม ขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหา สิ่งห้ามทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลขน พ.ศ. 2540			

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4 คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) 4.2 การโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน (ต่อ)	2) กรณีเป็นการกำหนดในภาระอสังหาริมทรัพย์ รพม. จะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด ดังนี้ อสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นให้แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายให้คำนวณดังนี้ $\text{เงินค่าทดแทนภาระในอสังหาริมทรัพย์} = \text{ราคาที่ดิน} \times \text{ค่าสัมประสิทธิ์ของพื้นที่} \times \text{ค่าสัมประสิทธิ์ของความเสี่ยง}$	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้เวนคืนที่ดินตามหลักเกณฑ์สำหรับการกำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน และจำนวนเงินทดแทนสำหรับโครงการรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นไปตามพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการเพื่อกิจการขนส่งมวลชนในท้องที่อำเภอบางบัวทอง อำเภอบางใหญ่ อำเภอมะนังนบุรี จังหวัดนนทบุรี และเขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร	-	เอกสาร 2-4 เอกสาร 2-5
	3) ในกรณีของการที่บุตรหลานของผู้ที่ถูกเวนคืนต้องย้ายโรงเรียนไปอยู่ในพื้นที่การศึกษาโรงเรียนใกล้บ้านไม่ครบ 2 ปี ซึ่งจะไม่เข้าหลักเกณฑ์การอยู่ในพื้นที่ที่จะเรียนในโรงเรียนใกล้บ้านได้ ดังนั้นทาง รพม. ควรจะประสานและทำหนังสือถึงกระทรวงศึกษาธิการร่วมกับการทำหนังสือถึงโรงเรียนหรือสถานศึกษาที่นักเรียนประสงค์จะย้ายเข้าเรียนเพื่อให้ทางโรงเรียนหรือสถานศึกษาดังกล่าวทำหนังสือยืนยันรับรองว่านักเรียนรายนั้นๆ เป็นผู้ที่ถูกเวนคืนที่ดินจากโครงการฯ ทั้งนี้ เพื่อให้นักเรียนดังกล่าวได้รับการผ่อนผันเป็นกรณีพิเศษ	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้เวนคืนที่ดินตามหลักเกณฑ์สำหรับการกำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน และจำนวนเงินทดแทนสำหรับโครงการรถไฟฟ้าซึ่งเป็นไปตามพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการเพื่อกิจการขนส่งมวลชนในท้องที่อำเภอบางบัวทอง อำเภอบางใหญ่ อำเภอมะนังนบุรี จังหวัดนนทบุรี และเขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร	-	เอกสาร 2-4 เอกสาร 2-5

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) 4.3 การสาธารณสุขและอาชีวอนามัย	1) จัดให้มีการตรวจสุขภาพพนักงานประจำปี	- บริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ จัดให้มีการตรวจสุขภาพเป็นประจำทุกปี โดยในปี 2567 ได้มีการตรวจสุขภาพเรียบร้อยแล้ว	-	เอกสาร 2-7
	2) จัดทำแผนการจัดการด้านความปลอดภัยและ อาชีวอนามัย สำหรับพนักงานประจำสถานีและ ศูนย์ซ่อมบำรุง	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการจัดทำแผนการจัดการด้านความปลอดภัย และอาชีวอนามัยสำหรับพนักงานประจำสถานีรถไฟฟ้า และศูนย์ซ่อมบำรุง	-	เอกสาร 2-8
	3) จัดให้มีการฝึกซ้อมรับมือเหตุฉุกเฉินอย่างน้อย ปีละ 1 ครั้ง	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้า จำกัด (มหาชน) ได้จัดให้มีการซ้อมเหตุฉุกเฉินเป็นประจำทุกปี โดยปี 2567 ได้จัดให้มีการซ้อมเหตุฉุกเฉินเรียบร้อยแล้ว	-	ภาพที่ 2.2-28 เอกสาร 2-9
	4) ดำเนินการบำบัดน้ำเสียและจัดการมูลฝอยตาม มาตรการที่กำหนดเพื่อลดการปนเปื้อนของสัตว์ น้ำโรค	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำหน้าที่ตรวจสอบและควบคุมดูแล ประสิทธิภาพการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย และมี การจัดการมูลฝอย เพื่อลดการปนเปื้อนของสัตว์น้ำโรค	-	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) 4.4 โบราณคดี ประวัติศาสตร์ และศาสนสถาน	1) เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จให้หามาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (เช่น การป้องกันฝุ่นละออง และแรงสั่นสะเทือน เป็นต้น) เพื่อไม่ให้มีผลกระทบต่อศาสนสถาน (เช่น วัดน้อยนอก เป็นต้น)	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้จัดให้มีการตรวจวัดด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อติดตามตรวจสอบผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้น ต่อศาสนสถานในบริเวณใกล้เคียง 2 จุด คือบริเวณวัดน้อยนอกและวัดโพธิ์ทองล่าง	-	-
	2) ออกแบบปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์ และสภาพแวดล้อมของสิ่งก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าส่วนที่ใกล้เคียงศาสนสถานให้กลมกลืน	- ในอนาคตหากมีการปรับปรุงสิ่งก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าส่วนที่ใกล้เคียงศาสนสถาน ทางบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จะดำเนินการออกแบบให้กลมกลืนกับศาสนสถานใกล้เคียงโครงการฯ ให้มากที่สุดเท่าที่เป็นไปได้	-	-
4.5 ทัศนียภาพ	1) จัดภูมิทัศน์บริเวณตัวสถานีและโครงสร้างต่างๆ เพื่อลดการขัดแย้งทางด้านทัศนียภาพ	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้จัดภูมิทัศน์บริเวณตัวสถานีและโครงสร้างต่างๆ ให้มีความขัดแย้งทางด้านทัศนียภาพน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้	-	ภาพที่ 2.2-5

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) 4.5 ทัศนียภาพ (ต่อ)	2) ทำการเพิ่มพื้นที่สีเขียวเสริมในเขตแนวเส้นทางของ โครงการฯ ในรูปแบบของการปลูกต้นไม้เสริม บริเวณเสาตอม่อโครงสร้างของโครงการฯ เพื่อลด ความแข็งแรงทางด้านมุมมองของโครงสร้าง และสีเขียวของต้นไม้ยังช่วยทำให้เกิดความสบายตา และทำให้มีการปรับตัวทางด้านการรับรู้ต่อ ทัศนียภาพที่เปลี่ยนไปจากเดิมได้เร็วขึ้นลักษณะ พันธุ์ไม้ที่พิจารณานำมาปลูกจะประกอบด้วยไม้ต้น ขนาดกลาง ไม้พุ่มกระถางและไม้คลุมดินโดย รูปแบบการจัดวางจะมีไม้ยืนต้นอยู่ในแนวตรงกลาง กระถาง ไม้คลุมดินปลูกตามแนวขอบกระเบียดตลอด แนวส่วนไม้พุ่มปลูกเติมพื้นที่ถัดจากไม้คลุมดินโดย ให้มีระยะสูงกว่าไม้คลุมดินประมาณ 2 เท่า	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการเพิ่มพื้นที่สีเขียวบริเวณตามแนวเส้นทาง รถไฟฟ้าในรูปแบบของการปลูกต้นไม้เสริมบริเวณเสา ตอม่อโครงสร้างเพื่อลดผลด้านทัศนียภาพ	-	ภาพที่ 2.2-5
	3) เพิ่มแสงสว่างบริเวณที่มีปริมาณแสงสว่างไม่ เพียงพอ เช่น บริเวณที่โครงสร้างพาดตัดกับทาง ยกระดับ เป็นต้น	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการติดตั้งไฟส่องสว่างในบริเวณพื้นที่ โครงการฯ และบริเวณที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ	-	ภาพที่ 2.2-29

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

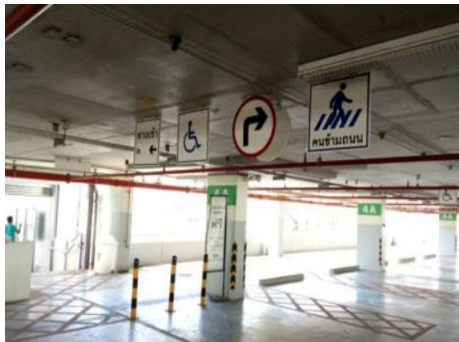
องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ) 4.5 ทัศนียภาพ (ต่อ)	4) การให้บริการประชาสัมพันธ์สินค้าหรือสื่อต่างๆ บนตัวสถานี ควรพิจารณารูปแบบของป้ายสื่อ ทั้งในด้าน รูปร่าง สี ขนาด ที่ไม่ขัดแย้งหรือเป็น จุดเด่นมากเกินไป กับลักษณะโครงสร้างโดยรวม ของสถานี	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จะพิจารณาติดตั้งสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ บนสถานี โดย สื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ บนสถานี จะดำเนินการติดตั้งใน จุดที่เหมาะสม ไม่กีดขวางทางสัญจรของผู้ใช้บริการ และรูปแบบต้องกลมกลืนไม่ขัดแย้งหรือเป็นจุดเด่นมาก เกินไปกับลักษณะโครงสร้างโดยรวมของสถานี เช่น - สติกเกอร์ PVC ประชาสัมพันธ์สิทธิประโยชน์จาก พันธมิตรทางธุรกิจที่มอบให้แก่ผู้ใช้บริการ บริเวณรั้ว กระจก ชั้นชานชาลา ซึ่งเป็นวัสดุเฉพาะสำหรับใช้งาน กลางแจ้ง ทนแดดทนฝน และลอกออกได้ง่าย โดยไม่ เหลือคราบขาว	-	ภาพที่ 2.2-25 เอกสาร 2-6
	5) หลีกเลี่ยงการปรับปรุงที่จะก่อให้เกิดความเสียหาย แก่โครงสร้าง	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้หลีกเลี่ยงการปรับปรุงใดๆ ที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่โครงสร้างของโครงการฯ	-	-



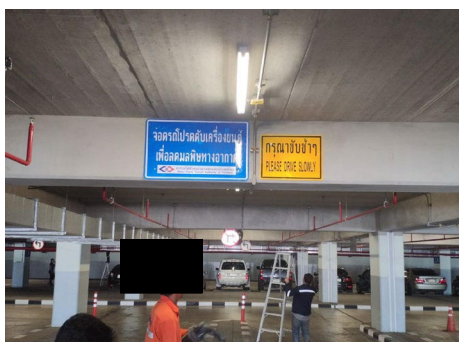
ภาพที่ 2.2-1 ภาพการประสานงานระหว่าง รฟม. กับเจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่



ภาพที่ 2.2-2 เครื่องหมายและสัญลักษณ์จราจรบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง



ภาพที่ 2.2-3 เครื่องหมายและสัญลักษณ์จราจรบริเวณอาคารจอดรถแล้วจร



อาคารจอดรถแล้วจรสถานีคลองบางไผ่

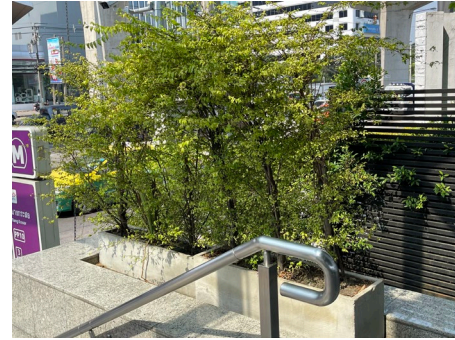
อาคารจอดรถแล้วจรสถานีสามแยกบางใหญ่



อาคารจอดรถแล้วจรสถานีบางรักน้อยท่าอิฐ

อาคารจอดรถแล้วจรสถานีแยกถนนพหลโยธิน 1

ภาพที่ 2.2-4 รูปแบบป้ายเตือนห้ามติดเครื่องยนต์



บริเวณสถานีรถไฟฟ้า



บริเวณต่อม่อรถไฟฟ้า



บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง



บริเวณอาคารจอดแล้วจร

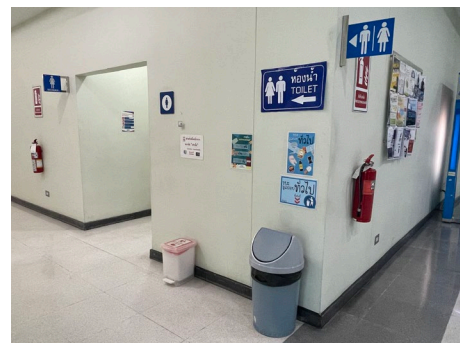
ภาพที่ 2.2-5 พื้นที่สีเขียว



ภาพที่ 2.2-6 Buffer zone บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง



สถานีรถไฟฟ้า



ศูนย์ซ่อมบำรุง

ภาพที่ 2.2-7 ห้องน้ำ-ห้องส้วมสำหรับเจ้าหน้าที่

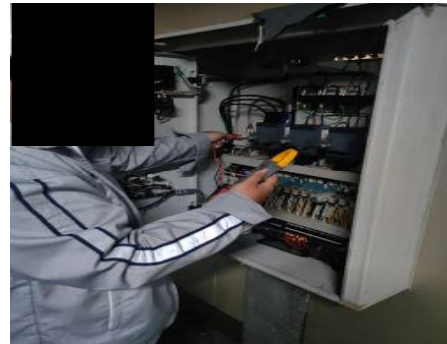


ระบบบำบัดน้ำเสียสถานีรถไฟฟ้า



ระบบบำบัดน้ำเสียศูนย์ซ่อมบำรุง

ภาพที่ 2.2-8 ระบบบำบัดน้ำเสีย



ภาพที่ 2.2-9 การซ่อมบำรุงระบบบำบัดน้ำเสียภายในอาคารจอตแล้วจร สถานีรถไฟ และศูนย์ซ่อมบำรุง

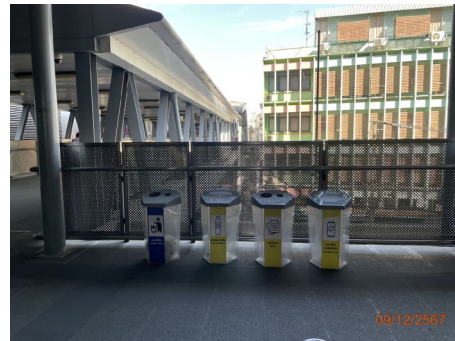


ภาพที่ 2.2-10 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้งก่อน-หลังการบำบัดภายในอาคารจอตแล้วจร



บริเวณห้องพักรับส่งงานประจำสถานีรถไฟ

ภาพที่ 2.2-11 ภาพขณะรองรับมูลฝอย



บริเวณสถานีรถไฟฟ้า

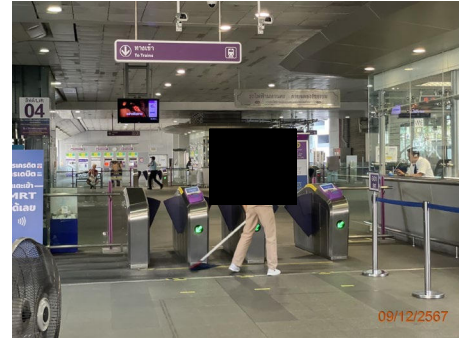
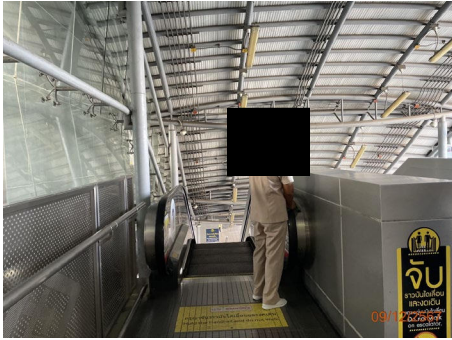


บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง

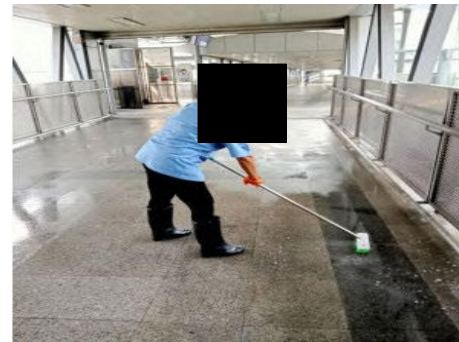
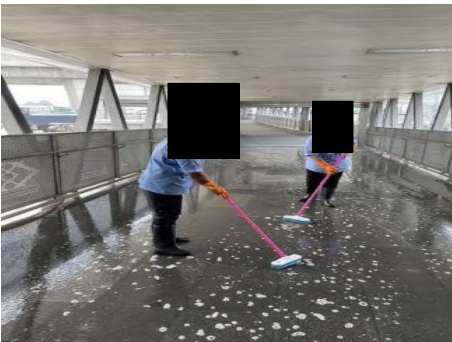
ภาพที่ 2.2-11 ภาพขณะรองรับมูลฝอย (ต่อ)



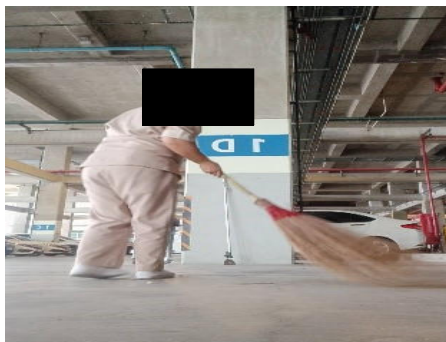
ภาพที่ 2.2-12 ห้องพักมูลฝอยและภาพขณะรองรับมูลฝอยแยกประเภทบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง



บริเวณสถานีรถไฟฟ้า



บริเวณทางเชื่อมต่อระหว่างอาคารจอดกับสถานีรถไฟฟ้า



บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง

ภาพที่ 2.2-13 การดูแลและทำความสะอาด



ภาพที่ 2.2-14 การดูแลพื้นที่สีเขียวบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง



บริเวณสถานีรถไฟฟ้า



อาคารจอดแล้วจรสถานีคลองบางไฟ



อาคารจอดแล้วจรสถานีสามแยกบางใหญ่



อาคารจอดแล้วจรสถานีบางรักน้อยท่าอิฐ



อาคารจอดแล้วจรสถานีแยกถนนพหลโยธิน 1

ภาพที่ 2.2-15 เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก



ภาพที่ 2.2-16 ทางข้ามแนวรถไฟฟ้ายกระดับ (Sky Walk)



บริเวณสถานีรถไฟฟ้า

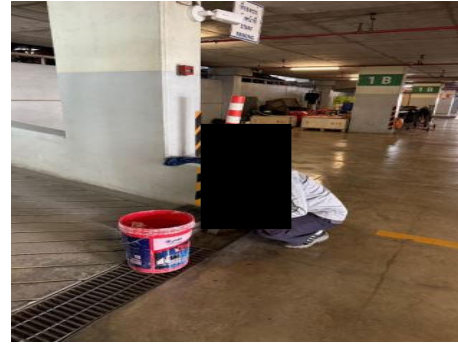


บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง

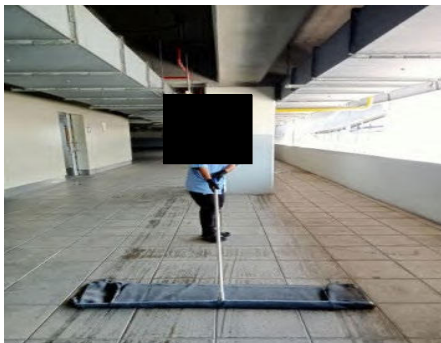


บริเวณอาคารจอดแล้วจร

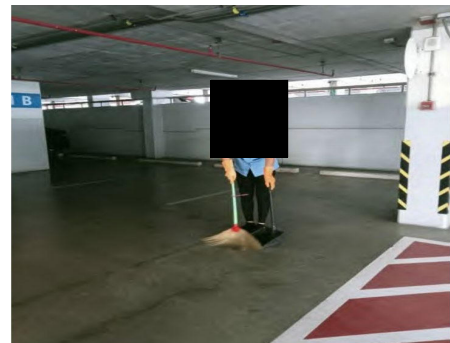
ภาพที่ 2.2-17 ระบบระบายน้ำ



ภาพที่ 2.2-18 การทำความสะอาดรางระบายน้ำบริเวณอาคารจอดรถแล้วจร



อาคารจอดรถแล้วจรสถานีคลองบางไผ่



อาคารจอดรถแล้วจรสถานีสามแยกบางใหญ่

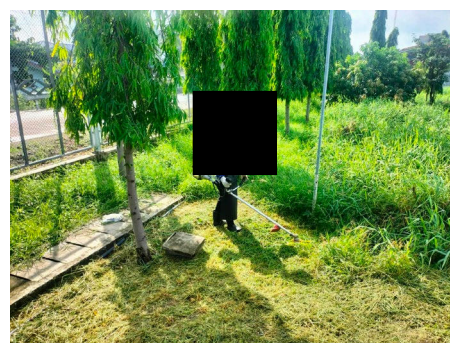


อาคารจอดรถแล้วจรสถานีบางรักน้อยท่าอิฐ

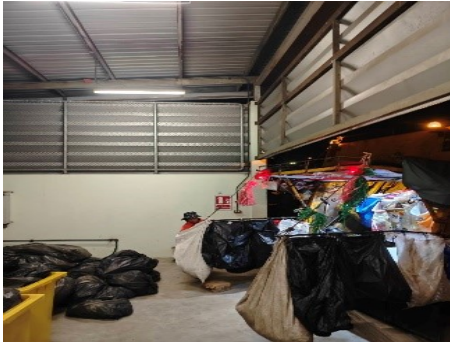


อาคารจอดรถแล้วจรสถานีแยกถนนพู่รี 1

ภาพที่ 2.2-19 การทำความสะอาดบริเวณอาคารจอดรถแล้วจร



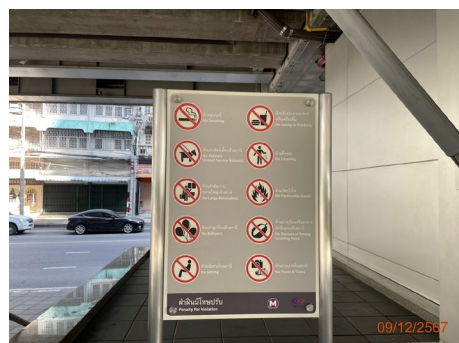
ภาพที่ 2.2-20 การนำน้ำที่ผ่านการบำบัดมาใช้ประโยชน์



ภาพที่ 2.2-21 การเก็บขนมูลฝอยของโครงการฯ ไปกำจัด



ภาพที่ 2.2-22 ป้ายณรงค์ให้คัดแยกขยะ

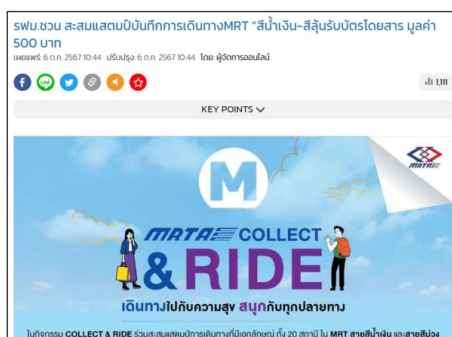
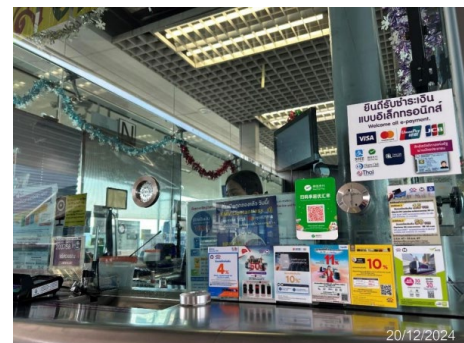


ภาพที่ 2.2-23 ป้ายห้ามรับประทานอาหาร/เครื่องดื่ม



พื้นที่ร้านค้าบริเวณสถานีรถไฟฟ้า

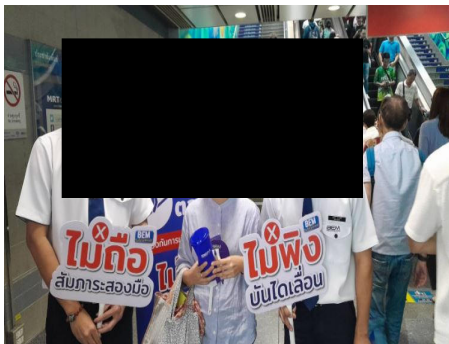
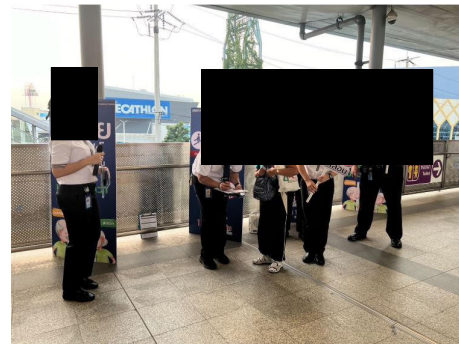
ภาพที่ 2.2-24 พื้นที่บริเวณโครงการฯ ที่จัดเตรียมไว้เพื่อประกอบธุรกิจ



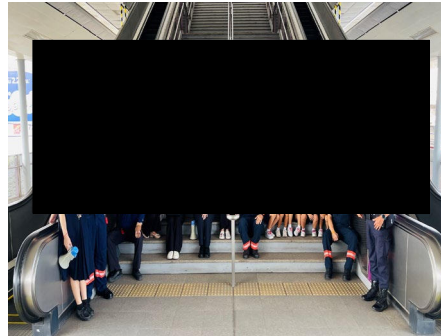
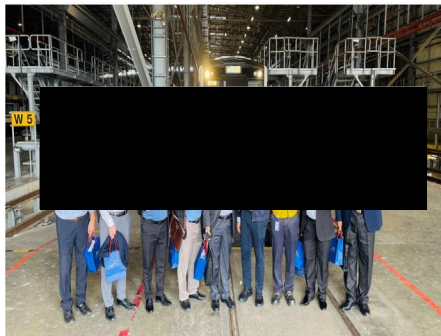
ภาพที่ 2.2-25 การประชาสัมพันธ์การดำเนินโครงการฯ



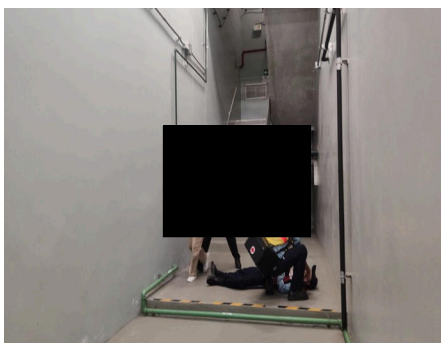
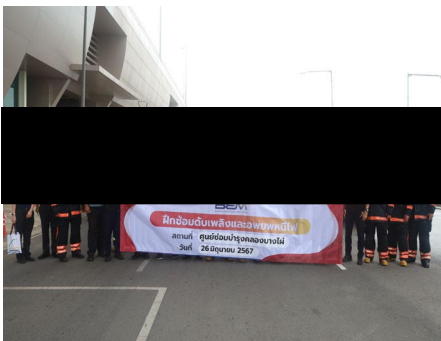
ภาพที่ 2.2-25 การประชาสัมพันธ์การดำเนินโครงการฯ (ต่อ)



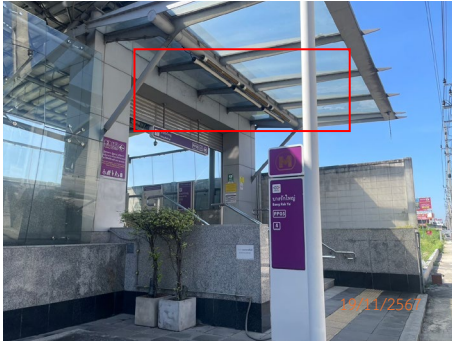
ภาพที่ 2.2-26 การร่วมกิจกรรมกับชุมชนใกล้เคียง



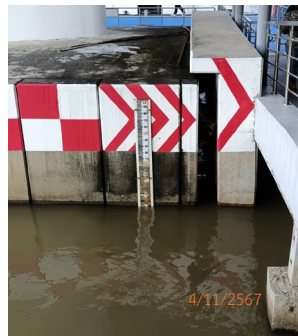
ภาพที่ 2.2-27 การดูงาน/ทัศนศึกษาภายในโครงการฯ



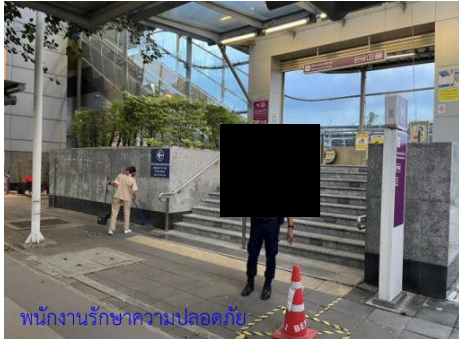
ภาพที่ 2.2-28 การฝึกซ้อมเหตุฉุกเฉิน



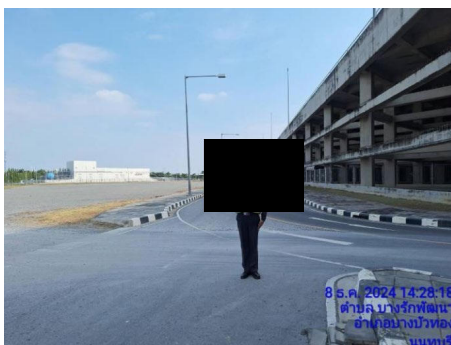
ภาพที่ 2.2-29 ไฟส่องสว่างบริเวณโครงการฯ



ภาพที่ 2.2-30 บรรทัดน้ำบริเวณต่อม่อสะพานรถไฟฟ้า



บริเวณสถานีรถไฟฟ้า



อาคารจอดแล้วจร

ภาพที่ 2.2-31 เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย