



บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1 บทนำ

1.1 ที่มาของโครงการ

สืบเนื่องจากรัฐบาลได้มีนโยบายขยายโครงข่ายรถไฟฟ้าให้ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อกระจายเส้นทางการเดินทางที่สะดวกรวดเร็ว และสามารถขนส่งผู้โดยสารได้ในปริมาณมาก ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดและคับคั่งบนถนนที่มีพื้นที่จำกัดโดยมีเป้าหมายที่สำคัญคือ ลดปริมาณการใช้รถยนต์ของประชาชน เพื่อช่วยประหยัดงบประมาณในการนำเข้าและสำรองน้ำมันที่มีผลกระทบจากการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันในตลาดโลก

คณะกรรมการจัดการระบบจราจรทางบก (คจร.) ได้มีมติเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2547 เห็นชอบแผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในภาพรวม จำนวน 7 สาย และคณะรัฐมนตรีรับทราบแผนงานการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบรางในการประชุม เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2547 และวันที่ 7 กันยายน 2547 จากนั้นตามแผนแม่บทโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบเมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2548 กำหนดให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค เป็นโครงการต่อขยายแนวเส้นทางรถไฟฟ้าชานสีกรุงเทพมหานครสายเฉลิมรัชมงคล (บางซื่อ-หัวลำโพง) ที่ให้บริการในปัจจุบัน ซึ่งขณะนี้ได้มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการที่มีนัยสำคัญ ได้แก่ การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง ทำให้ต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นชอบทางด้านสิ่งแวดล้อมก่อนที่จะดำเนินการเปลี่ยนแปลง

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กระทรวงคมนาคม จึงทำการศึกษาความเหมาะสมของเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และว่าจ้างผู้รับจ้างให้เข้าดำเนินงานจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับสมบูรณ์ (Final EIA Report) การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้า สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง) ซึ่งรายงานฉบับดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในวาระประชุมครั้งที่ 3/2551 เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2551 ตามหนังสือของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ ทส (กวล) 1008/8635 ลงวันที่ 13 พฤศจิกายน 2551 (ภาคผนวก 1-1)

โดยรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดให้โครงการฯ ต้องติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียงโดยทั่วไป คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำ การจัดการมูลฝอย คุณภาพน้ำเสียที่ผ่านการบำบัด เมื่อเปิดดำเนินโครงการ สภาพเศรษฐกิจ-สังคมของครัวเรือน หน่วยราชการ สถานประกอบการที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางรถไฟฟ้า และการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนโดยรอบพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง โดยโครงการจะต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนด และติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตลอดระยะเวลาการดำเนินการของโครงการ แล้วรายงานทุกๆ 6 เดือน เพื่อนำเสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

สำหรับเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ได้รับพระราชานุญาตใช้ชื่อ “เฉลิมรัชมงคล” เป็นชื่อพระราชทานชื่อเดียวกันตลอดทั้งสายแล้วในเดือนพฤศจิกายน 2562 (ภาคผนวก 1-2) โดยโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค) (ระยะดำเนินการ) ได้เปิดให้บริการในวันที่ 29 กันยายน 2562 โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้กำหนดให้ผู้รับสัมปทาน บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีการดำเนินงานภายใต้เงื่อนไขในมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้รับความเห็นชอบอย่างเคร่งครัด (ภาคผนวก 1-3 และภาคผนวก 1-4) และจัดให้มีหน่วยงานที่ 3 (Third Party) ทำหน้าที่ติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ตลอดจนจัดทำรายงานฯ เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้พิจารณา

1.2 รายละเอียดของโครงการ

1.2.1 ที่ตั้งโครงการ

รถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค) ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาครอบคลุมเขตปกครองต่างๆ จำนวน 4 เขต ได้แก่ เขตพระนคร เขตปทุมวัน เขตสัมพันธวงศ์ และเขตป้อมปราบศัตรูพ่าย และพื้นที่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาครอบคลุมเขตปกครองต่างๆ จำนวน 7 เขต ได้แก่ เขตธนบุรี เขตบางกอกใหญ่ เขตบางกอกน้อย เขตภาษีเจริญ เขตหนองแขม เขตจอมทอง และเขตบางแค มีพื้นที่โดยรวมประมาณ 450 ตารางกิโลเมตร

1.2.2 แนวเส้นทางโครงการ

รถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค) เป็นระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน จากหัวลำโพงไปตามแนวถนนพระราม 4 เข้าถนนเจริญกรุง ผ่านวัดมิ่งกรมลาวาส ผ่านวังบูรพา เลี้ยวซ้ายเข้าถนนสนามไชย แล้วลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยาที่บริเวณปากคลองตลาด ลอดใต้คลองบางกอกใหญ่ เข้าสู่ถนนอิสรภาพ จากนั้นจะเริ่มยกระดับก่อนถึงสี่แยกท่าพระไปตามแนวถนนเพชรเกษม จนถึงบริเวณจุดตัดกับถนนกาญจนาภิเษก รวมระยะทาง 14 กิโลเมตร ดังแสดงในตารางที่ 1-1 และรูปที่ 1-1

1.2.3 ลักษณะของสถานีรถไฟฟ้าและศูนย์ซ่อมบำรุง

สำหรับลักษณะรูปแบบของสถานีรับส่งผู้โดยสารรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค) มีจำนวน 11 สถานี และศูนย์ซ่อมบำรุง จำนวน 1 แห่ง แบ่งเป็น

1) **ประเภทโครงสร้างใต้ดิน** จำนวน 4 สถานี คือ สถานีวัดมิ่งกรมลาวาส (สถานีวัดมังกร) สถานีวังบูรพา (สถานีสามยอด) สถานีสนามไชย และสถานีอิสรภาพ มีความยาวของชานชาลาประมาณ 150 เมตร ความยาวของสถานีประมาณ 200 เมตร และระดับของชั้นชานชาลา (Platform) ลีกลงจากระดับดินประมาณ 21.5 เมตร

2) ประเภทโครงสร้างยกระดับ จำนวน 7 สถานี คือ สถานีท่าพระ (สถานีร่วมกับรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ) สถานีบางไผ่ สถานีบางหว้า สถานีเพชรเกษม 48 สถานีภาษีเจริญ สถานีบางแค และสถานีหลักสอง โดยมีความกว้างประมาณ 27.0 เมตร ยาวประมาณ 150 เมตร สถานีประกอบด้วยชั้นชานพักผู้โดยสาร (Concourse) สูงจากพื้นดิน 6.50-14.00 เมตร และชั้นชานชาลา (Platform) สูงจากพื้นดิน 14.50-22.50 เมตร ในส่วนของทางวิ่งยกระดับ รูปแบบเป็นคานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องหล่อสำเร็จ ออกแบบเป็นคานต่อเนื่อง 3 ช่วงเสา โดยมีระยะห่างช่วงเสาละ 35 เมตร โครงสร้างเสาเป็นรูปแบบเสาเดี่ยววางบนแนวเกาะกลางถนน โครงสร้างฐานรากทั้งเสาเข็มเดี่ยว และเข็มกลุ่มขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางตั้งแต่ 0.80-1.80 เมตร

3) ศูนย์ซ่อมบำรุง มีพื้นที่ 79 ไร่ 3 งาน 89.229 ตารางวา อยู่บนเขตปกครองของแขวงบางหว้า เขตภาษีเจริญ และแขวงบางขุนเทียน เขตจอมทอง กรุงเทพมหานคร ตั้งอยู่ริมถนนกัลปพฤกษ์ ห่างจากถนนกัลปพฤกษ์ไปทางทิศเหนือประมาณ 80 เมตร ใกล้สถานีเพชรเกษม 48 โดยสภาพพื้นที่รอบศูนย์ซ่อมบำรุงมีขอบเขตดังนี้

- ด้านทิศเหนือบริเวณทางเข้า-ออกศูนย์ซ่อมบำรุงมีคลองบางหว้าไหลผ่าน และบริเวณที่ตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงมีคลองรางบัวไหลผ่าน
- ด้านทิศใต้ มีคลองบางประทุนไหลผ่าน
- ด้านทิศตะวันออกเลียบบถนนกัลปพฤกษ์มีลำรางเชื่อมระหว่างคลองรางบัว และคลองบางประทุน
- ด้านทิศตะวันตก มีลำรางสาธารณะที่เชื่อมระหว่างคลองรางบัว และคลองบางประทุนไหลผ่าน

ทั้งนี้ โครงการฯ มีอาคารจอดแล้วจร 2 อาคาร ตั้งอยู่ริมถนนเพชรเกษมทั้งฝั่งขาเข้าและฝั่งขาออก ใกล้สถานีหลักสองและสี่แยกบางแค ฝั่งขาออกเป็นอาคารสูง 8 ชั้นรองรับรถยนต์ได้ 350 คัน และฝั่งขาเข้าเป็นอาคารสูง 10 ชั้นรองรับรถยนต์ได้ 650 คัน มีสะพานรถยนต์อยู่เหนือถนนเพชรเกษมเชื่อมระหว่างอาคารทั้งสอง

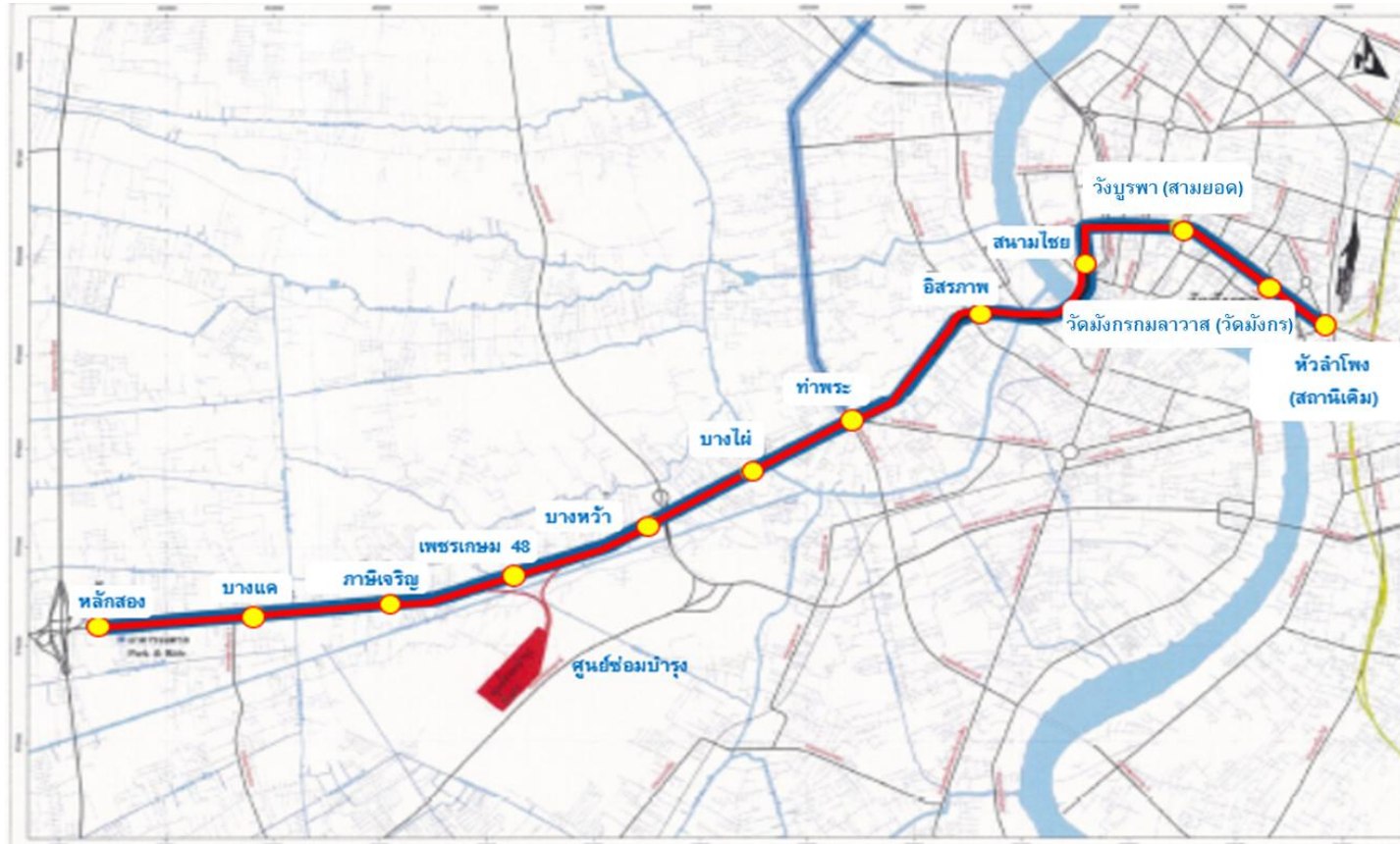
**ตารางที่ 1-1 รายละเอียดสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล
(สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค)**

| ชื่อสถานี | ชนิดของสถานี | ประเภท โครงสร้าง | ความสูงชันขาน พักผู้โดยสาร (เมตร) | ความสูงชัน ขานขาลา (เมตร) |
|----------------------------------|-------------------|---------------------|---|---------------------------------|
| 1. วัดมังกรกมลาวาส (วัดมังกร) | แบบขานขาลาซ้อนกัน | ใต้ดิน | -15.00 ^{1/} / -23.00 ^{2/} | -9.50 |
| 2. วังบูรพา (สามยอด) | แบบขานขาลาซ้อนกัน | ใต้ดิน | -15.00 ^{1/} / -29.00 ^{2/} | +1.50 |
| 3. สนามไชย | แบบขานขาลากลาง | ใต้ดิน | -28.50 | -10.00 |
| 4. อีสราภาพ | แบบขานขาลากลาง | ใต้ดิน | -27.00 | -21.50 |
| 5. ท่าพระ | แบบขานขาลาข้าง | ยกระดับ | +7.00 | +15.50 |
| 6. บางไผ่ | แบบขานขาลาข้าง | ยกระดับ | +6.50 | +15.00 |
| 7. บางหว้า | แบบขานขาลาข้าง | ยกระดับ | +14.00 | +22.50 |
| 8. เพชรเกษม 48 | แบบขานขาลาข้าง | ยกระดับ | +6.00 | +14.50 |
| 9. ภาษีเจริญ | แบบขานขาลาข้าง | ยกระดับ | +6.50 | +15.00 |
| 10. บางแค | แบบขานขาลาข้าง | ยกระดับ | +6.00 | +14.50 |
| 11. หลักสอง | แบบขานขาลาข้าง | ยกระดับ | +6.50 | +15.00 |

หมายเหตุ : ^{1/} ชันขานพักผู้โดยสารบน

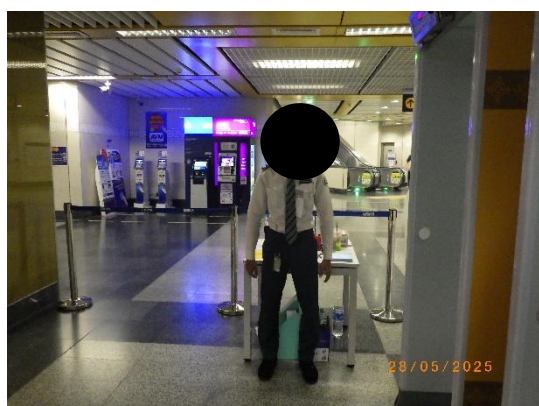
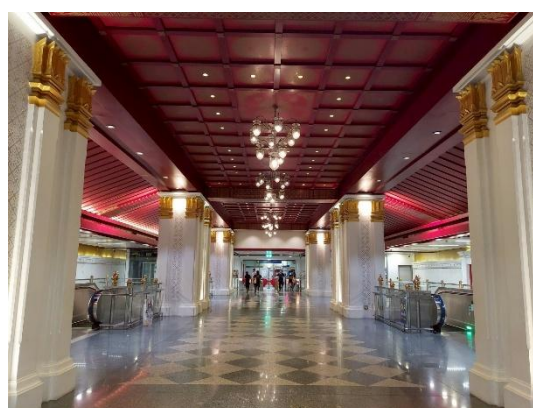
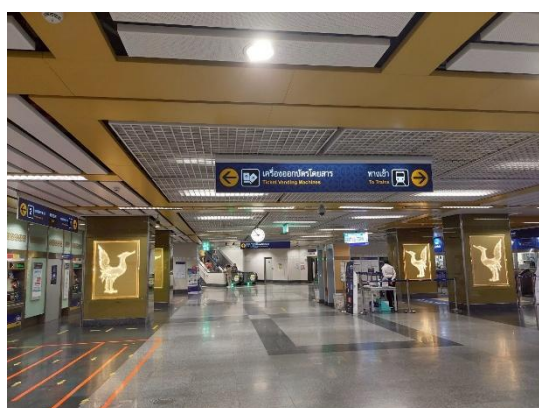
^{2/} ชันขานพักผู้โดยสารล่าง

ที่มา : รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ฉบับสมบูรณ์, 2551



1.3 สถานภาพปัจจุบันของโครงการ

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้รับสัมปทานสำหรับการลงทุนจัดหาระบบรถไฟฟ้าและการให้บริการเดินรถไฟฟ้าจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) โดยเริ่มเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค) เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2562 สำหรับการดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 แสดงดังรูปที่ 1-2



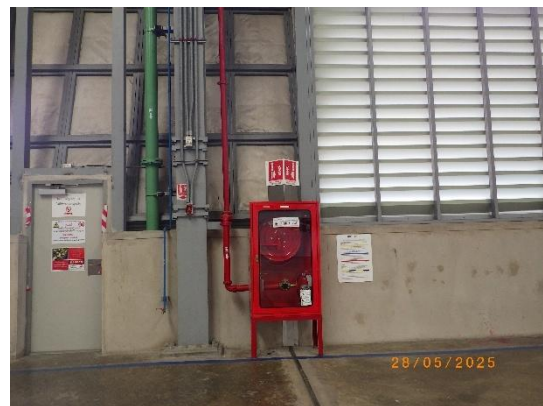
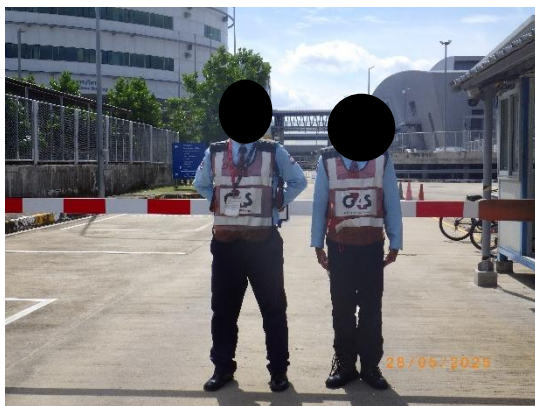
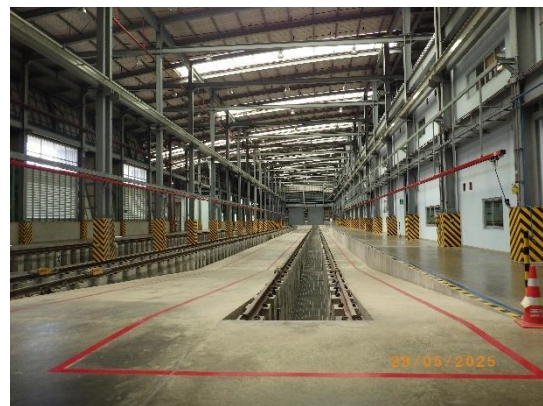
บริเวณสถานีรถไฟฟ้า

รูปที่ 1-2 สภาพการดำเนินการโครงการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568



บริเวณสถานีรถไฟฟ้า

รูปที่ 1-2 (ต่อ) สภาพการดำเนินการโครงการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568



บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง

รูปที่ 1-2 (ต่อ) สภาพการดำเนินการโครงการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568

1.4 ขอบเขตการดำเนินการ

1) การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการโดยการตรวจสอบเอกสาร ตรวจสอบพื้นที่ และสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งสรุปประเด็นปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติตามมาตรการ พร้อมทั้งเสนอแนะแนวทางการแก้ไข

2) การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการโดยสรุปผลเปรียบเทียบกับมาตรฐานหรือเกณฑ์ที่กำหนด พร้อมทั้งเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบที่ผ่านมา



3) การจัดทำรายงาน

ดำเนินการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะดำเนินการ ปีละ 2 ครั้ง (ทุก 6 เดือน) นำส่งให้บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และ รฟม. เพื่อนำเสนอต่อ สผ. พิจารณาต่อไป

ทั้งนี้ แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบ แสดงดังตารางที่ 1-2

ตารางที่ 1-2 แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบฯ รถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค) (ระยะดำเนินการ)

| การดำเนินงานติดตามตรวจสอบ | ความถี่ | การดำเนินงาน | | | | | | | | | | | | | |
|--|----------------------------|--------------|---------|----------|----------|---------|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--|
| | | ม.ค. 68 | ก.พ. 68 | มี.ค. 68 | เม.ย. 68 | พ.ค. 68 | มิ.ย. 68 | ก.ค. 68 | ส.ค. 68 | ก.ย. 68 | ต.ค. 68 | พ.ย. 68 | ธ.ค. 68 | ม.ค. 69 | |
| 1. การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | ตลอดระยะเวลาดำเนินการ | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป | ทุกๆ 3 เดือน | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.2 ระดับเสียงโดยทั่วไป | ทุกๆ 6 เดือน | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.3 ความสั่นสะเทือน | ทุกๆ 6 เดือน ^{1/} | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.4 คุณภาพน้ำผิวดิน | ทุกๆ 6 เดือน | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.5 นิเวศวิทยาทางน้ำ | ทุกๆ 6 เดือน | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.6 การจัดการมูลฝอย | ทุกๆ เดือน | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.7 คุณภาพน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดบริเวณบ่อบำบัดน้ำเสียของศูนย์ซ่อมบำรุง | ทุกๆ 3 เดือน | | | | | | | | | | | | | | |
| 3. การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ | ทุกๆ 6 เดือน | | | | | | | | | | | | | | |

หมายเหตุ :  แผนการดำเนินงาน (Plan)
 ผลการดำเนินงานจริง (Actual)

^{1/} หากผลการตรวจสอบในช่วง 3 ปีแรกไม่เกินมาตรฐาน DIN 4150 ให้ยกเลิกแผนงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน (ตั้งแต่ปี 2566 ไม่มีการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน)

1.5 รายละเอียดการจัดส่งรายงาน

โครงการได้ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ติดตามตรวจสอบและจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยนำเสนอต่อ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) มีรายละเอียดดังนี้

1. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 1/2554 ประจำเดือนเมษายน-มิถุนายน 2554
2. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 2/2554 ประจำเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2554
3. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 1/2555 ประจำเดือนมกราคม-มิถุนายน 2555
4. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 2/2555 ประจำเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2555
5. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 1/2556 ประจำเดือนมกราคม-มิถุนายน 2556
6. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 2/2556 ประจำเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2556
7. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 1/2557 ประจำเดือนมกราคม-มิถุนายน 2557
8. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 2/2557 ประจำเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2557
9. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 1/2558 ประจำเดือนมกราคม-มิถุนายน 2558
10. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 2/2558 ประจำเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2558
11. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 1/2559 ประจำเดือนมกราคม-มิถุนายน 2559
12. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 2/2559 ประจำเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2559
13. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 1/2560 ประจำเดือนมกราคม-มิถุนายน 2560
14. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 2/2560 ประจำเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2560
15. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 1/2561 ประจำเดือนมกราคม-มิถุนายน 2561
16. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 2/2561 ประจำเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2561
17. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 1/2562 ประจำเดือนมกราคม-มิถุนายน 2562
18. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 2/2562 ประจำเดือนกรกฎาคม-กันยายน 2562
19. รายงานระยะดำเนินการ ฉบับที่ 1/2562 ประจำเดือนตุลาคม-ธันวาคม 2562
20. รายงานระยะดำเนินการ ฉบับที่ 1/2563 ประจำเดือนมกราคม-มิถุนายน 2563
21. รายงานระยะดำเนินการ ฉบับที่ 2/2563 ประจำเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2563
22. รายงานระยะดำเนินการ ฉบับที่ 1/2564 ประจำเดือนมกราคม-มิถุนายน 2564
23. รายงานระยะดำเนินการ ฉบับที่ 2/2564 ประจำเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2564
24. รายงานระยะดำเนินการ ฉบับที่ 1/2565 ประจำเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565
25. รายงานระยะดำเนินการ ฉบับที่ 2/2565 ประจำเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565
26. รายงานระยะดำเนินการ ฉบับที่ 1/2566 ประจำเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566
27. รายงานระยะดำเนินการ ฉบับที่ 2/2566 ประจำเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566
28. รายงานระยะดำเนินการ ฉบับที่ 1/2567 ประจำเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567
29. รายงานระยะดำเนินการ ฉบับที่ 2/2567 ประจำเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567

สำหรับรายงานฉบับนี้เป็นรายงานระยะดำเนินการ ฉบับที่ 1/2568 ประจำปีเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 ของรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค) ซึ่งเป็นการสรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการฯ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)