

บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและ  
แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

---

## บทที่ 2

### ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

#### 2.1 การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปไตย) ระยะที่ 1 (ระยะดำเนินการ) ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 เป็นการรวบรวมข้อมูลรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมต่าง ๆ และสำรวจสภาพพื้นที่โครงการ การตรวจสอบเอกสาร การสัมภาษณ์ผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการดำเนินงาน และการดำเนินการแก้ไขปัญหาหรืออุปสรรคที่เกิดขึ้นดังกล่าว พร้อมทั้งทำการถ่ายภาพ เพื่อใช้ประกอบในการจัดทำรายงานฯ ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปไตย) ระยะที่ 1 ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ทั้งนี้โครงการมอบหมายให้ บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการตรวจสอบและเก็บรวบรวมข้อมูลผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ มีรายละเอียดขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้

- 1) การรวบรวมและทบทวนข้อมูลของโครงการ
  - 1.1) การทบทวนข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับกิจกรรมการดำเนินงานของโครงการ
  - 1.2) การทบทวนรายละเอียดโครงการจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)
  - 1.3) การทบทวนรายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการสิ่งแวดล้อมของโครงการ ระยะดำเนินการ
- 2) การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ณ พื้นที่โครงการ
- 3) สรุปผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ

#### 2.2 ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ผ่านความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปไตย) ระยะที่ 1 ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร โดยผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะดำเนินการ) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 แสดงดังตารางที่ 2-1 มีรายละเอียด ดังนี้

- 1) มาตรการทั่วไป
- 2) ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ประกอบด้วย ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว คุณภาพน้ำผิวดิน อุตุนิยมวิทยา และคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน
- 3) ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ ประกอบด้วย นิเวศวิทยาทางน้ำและนิเวศวิทยานบก
- 4) คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ประกอบด้วย การคมนาคมขนส่ง และระบบสาธารณสุขและสาธารณสุขการ
- 5) คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ประกอบด้วย สภาพเศรษฐกิจสังคม อาชีวอนามัยและความปลอดภัย สาธารณสุขและสุขภาพ แหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์ แหล่งท่องเที่ยวและทัศนียภาพ และการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์โครงการ

ตารางที่ 2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง  
(สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปไตย) ระยะที่ 1 (ระยะดำเนินการ) ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
<b>1.มาตรการทั่วไป</b>  1.1 กรุงเทพมหานคร ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทั้งหมด ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปไตย) และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างของผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปไตย) ทั้งนี้ต้องกำหนดหัวข้องานในการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันฯ และมาตรการติดตามฯ ดังกล่าว เป็นงานที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการเบิกจ่ายเงินค่าจ้าง ซึ่งหากไม่ปฏิบัติตามต้องมีบทลงโทษที่ชัดเจนและไม่สามารถเบิกจ่ายเงินค่าจ้างได้	- กรุงเทพมหานครได้มอบหมายให้บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ในฐานะผู้บริหารโครงการกำกับดูแลบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTSC) ซึ่งเป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงในการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปไตย) ระยะที่ 1 ซึ่งกำหนดเป็นเงื่อนไขการเบิกจ่ายเงินค่าจ้าง	-	ภาคผนวก 3ก

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง  
(สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) ระยะที่ 1 (ระยะดำเนินการ) ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หลักฐานและเอกสารอ้างอิง
<p><b>1.มาตรการทั่วไป (ต่อ)</b></p> <p>1.2 กรุงเทพมหานคร เป็นผู้กำกับดูแลและควบคุมการปฏิบัติงานของผู้รับจ้างให้นำมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบต่าง ๆ ที่ได้มีการกำหนดไว้ในรายงาน EIA โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) มาใช้ปฏิบัติอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่องตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</p>	<p>- บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัดซึ่งได้รับมอบหมายจากกรุงเทพมหานครในการบริหารจัดการโครงการในการกำกับดูแลบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTSC) ซึ่งเป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) ระยะที่ 1 อย่างเคร่งครัดโดยกำหนดเป็นเงื่อนไขการว่าจ้างและการเบิกจ่ายเงินค่าจ้าง</p>	-	-
<p>1.3 กรุงเทพมหานคร ต้องจัดให้มีหน่วยงานที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) เป็นประจำทุกเดือนโดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการภายใต้การกำกับดูแลของกรุงเทพมหานคร และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วยกรุงเทพมหานคร/ที่ปรึกษาคูมนาน/ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สน.) รวมทั้งผู้แทนประชาชนในพื้นที่ ได้แก่ ผู้นำชุมชน ตัวแทนประชาชน ผู้แทนสำนักงานเขตในพื้นที่ เข้าร่วมการตรวจสอบทุกครั้งและจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบเสนอกรุงเทพมหานครทุกเดือน พร้อมทั้งจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบ นำเสนอ สน. เพื่อพิจารณาทุก 6 เดือน</p>	<p>- โครงการได้มอบหมายบริษัท ยูไนเต็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นหน่วยงานที่ 3 (Third Party) ทำหน้าที่ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (ระยะดำเนินการ) พร้อมทั้งจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ นำเสนอต่อ สน. ทุก 6 เดือน นอกจากนี้กรุงเทพมหานครแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ช่วงการดำเนินงานในระยะก่อสร้าง โดยกรุงเทพมหานครได้แต่งตั้งฯ ตามคำสั่งกรุงเทพมหานคร เลขที่ 157/2562 ลงวันที่ 16 มกราคม พ.ศ. 2563</p>	-	ภาคผนวก 1ข



ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง  
 (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 (ระยะดำเนินการ) ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หลักฐานและเอกสารอ้างอิง
<b>1.มาตรการทั่วไป (ต่อ)</b> 1.4 กรุงเทพมหานคร จะต้องจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวในรอบ 6 เดือน ให้ สม. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ	- บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นหน่วยงานที่ 3 (Third Party) ทำหน้าที่ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (ระยะดำเนินการ) และจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมนำเสนอต่อ สม. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบทุก 6 เดือน โดยรายงานฉบับล่าสุดที่ได้มีการนำเสนอไปแล้วนั้น ได้แก่ รายงานฉบับที่ 2/2567 เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2567	-	ภาคผนวก 2ข
1.5 กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการที่ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) และเป็นมาตรการที่เป็นผลต่อสิ่งแวดล้อม มากกว่าหรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานฯ ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้วให้กรุงเทพมหานครเสนอหน่วยงานกำกับตามกฎหมายในพื้นที่และสำเนาแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สม.) เพื่อทราบ กรณีที่การเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขมาตรการนั้นกระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ให้จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไข และวิเคราะห์ผลกระทบในส่วนที่เปลี่ยนแปลงแก้ไข เสนอต่อ สม. เพื่อให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาก่อนดำเนินการ	- โครงการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการโดยเปลี่ยนแปลงทางขึ้น-ลงของสถานีกรุงธนบุรี (G1) สถานีเจริญนคร (G2) ฟังตรงข้ามไอคอนสยาม และสถานีคลองสาน (G3) ฟังโรงพยาบาลตากสิน ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริหารโครงการระบบขนส่งมวลชน สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ตามหนังสือที่ กท 1605/507 ลงวันที่ 19 มิถุนายน พ.ศ. 2563	-	ภาคผนวก 3ข

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง  
(สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปไตย) ระยะที่ 1 (ระยะดำเนินการ) ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
<b>1.มาตรการทั่วไป (ต่อ)</b> 1.6 ในระยะก่อนก่อสร้าง กรุงเทพมหานครต้องดำเนินการดังนี้ <ul style="list-style-type: none"><li>- กำหนดเงื่อนไขการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปไตย) ไว้ในสัญญาจ้างระหว่างกรุงเทพมหานครกับผู้รับเหมาก่อสร้างโดยกำหนดบทลงโทษที่ชัดเจนหากผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ปฏิบัติตามมาตรการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- ปัจจุบันการก่อสร้างแล้วเสร็จเรียบร้อย โดยบริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด ได้กำหนดเงื่อนไขการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปไตย) ระยะที่ 1 ไว้ในสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการเพื่อให้ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด</li></ul>	-	-
<ul style="list-style-type: none"><li>- ก่อนเริ่มการก่อสร้างให้ทำการสำรวจสิ่งก่อสร้างที่อาจได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง โดยการทำการบินศึกษาสิ่งปลูกสร้างบริเวณข้างเคียงก่อนการก่อสร้าง ถ้าหากเกิดการชำรุดจากการก่อสร้างผู้รับเหมาจะต้องเข้าไปดำเนินการซ่อมแซมให้ แต่ถ้าหากวิเคราะห์แล้วไม่ได้เกิดจากการก่อสร้างจะมีการพูดคุยทำความเข้าใจ หรือให้หน่วยงานกลาง (Third Party) เข้ามาวินิจฉัยถึงสาเหตุที่แท้จริง พร้อมกับอธิบายชี้แจงสร้างความเข้าใจ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- ปัจจุบันการก่อสร้างแล้วเสร็จเรียบร้อย โดยผู้รับเหมาก่อสร้างมีการสำรวจและบันทึกสภาพสิ่งปลูกสร้างบริเวณข้างเคียงที่อาจได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการในช่วงก่อนเริ่มการก่อสร้างโครงการ</li></ul>	-	-
<ul style="list-style-type: none"><li>- ก่อนเริ่มการก่อสร้าง ให้ทำการสำรวจพร้อมทั้งบันทึกสภาพพื้นที่ก่อนการก่อสร้าง เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะต้องมีการส่งมอบพื้นที่ที่ใช้ก่อสร้างคืนให้กับหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ เช่น กรุงเทพมหานคร ถ้าหากเกิดการชำรุดเสียหายจะมีการซ่อมแซมให้มีสภาพดีก่อนการส่งมอบคืน</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- ปัจจุบันการก่อสร้างแล้วเสร็จเรียบร้อย โดยผู้รับเหมาก่อสร้างมีการสำรวจและบันทึกสภาพพื้นที่ก่อนการก่อสร้าง ทั้งนี้ ในกรณีที่เกิดการชำรุดเสียหายของพื้นที่ โครงการได้กำกวดดูแลให้ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการซ่อมแซมให้มีสภาพดีก่อนการส่งมอบคืน</li></ul>	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง  
 (สถานีรถไฟฟ้ามหานคร-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 (ระยะดำเนินการ) ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หลักฐานและเอกสารอ้างอิง
<b>1.มาตรการทั่วไป (ต่อ)</b> 1.7 ในระยะก่อสร้าง กรุงเทพมหานครต้องควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด หากพบว่าไม่ปฏิบัติตามให้มีมาตรการลงโทษที่เป็นรูปธรรมเริ่มจากเบาไปหาหนักคือการแจ้งเตือนเป็นลายลักษณ์อักษรและการไม่อนุมัติเบิกจ่ายเงินงวดที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันผลกระทบดังกล่าวโดยกำหนดบทลงโทษไว้ในสัญญาจ้างให้ชัดเจน	- ปัจจุบันการก่อสร้างแล้วเสร็จเรียบร้อย โดยบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ได้มอบหมายให้กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา CSCGL เป็นผู้กำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบว่าผู้รับเหมาก่อสร้างมีการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามเงื่อนไข หรือไม่ปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนด โครงการจะมีมาตรการลงโทษเริ่มจากเบาไปหาหนัก	-	-
1.8 ในการก่อสร้างและดำเนินการโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใด ๆ กรุงเทพมหานคร โดยผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้างผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้ง สผ. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาหาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไปหากไม่ดำเนินการป้องกันแก้ไขอย่างเหมาะสม จำเป็นต้องถูกลงโทษตามที่กำหนดไว้ในสัญญาจ้างฯ ด้วย	- ในการดำเนินงานของโครงการระยะดำเนินการ ได้จัดให้มีระบบการจัดการเรื่องร้องเรียน โดยในกรณีที่การดำเนินงานโครงการก่อให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนจะมีการตรวจสอบเพื่อปรับปรุงแก้ไข โดยเร่งด่วนตลอดจนจัดให้มีการพิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหาร่วมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อป้องกันแก้ไขอย่างเหมาะสม สำหรับในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 ไม่พบข้อร้องเรียนที่เกิดจากการดำเนินการของโครงการ	-	ภาคผนวก 4ข ภาคผนวก 5ข

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง  
 (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 (ระยะดำเนินการ) ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
<b>2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ</b> <b>2.1 ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว</b> (1) ด้านธรณีวิทยา ตรวจสอบการทรุดตัวของดิน ผิวถนนบริเวณรอบ ๆ ตอม่อของโครงสร้างทางวิ่งรถไฟฟ้าและตอม่อของสถานีรถไฟฟ้าอย่าง น้อยปีละ 1 ครั้ง	- โครงการได้ดำเนินการส่งมอบถนนให้กับสำนักงานโยธา กรุงเทพมหานคร ในส่วนของถนนเจริญนคร ทั้งนี้ หากโครงการพบการทรุดตัวของผิวถนนจะ ทำการประสานงานแจ้งหน่วยงานผู้รับผิดชอบ	-	-
(2) ด้านแผ่นดินไหว ตรวจสอบโครงสร้างอาคารต่าง ๆ ของโครงการหากเกิด เหตุการณ์แผ่นดินไหวใกล้กับพื้นที่โครงการ หรือที่สามารถรับรู้ได้ถึง โครงการได้	- โครงการทำการตรวจสอบความเสียหายของโครงสร้างอาคารและโครงสร้าง ต่าง ๆ ของโครงการเนื่องจากการเกิดเหตุแผ่นดินไหวที่รับรู้ได้ถึงโครงการ เมื่อวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2568 ทั้งนี้ภายหลังกโครงการได้ตรวจสอบเส้นทาง การเดินรถ อุปกรณ์ และโครงสร้างสถานีให้มีความพร้อมก่อนการเปิด ให้บริการตามปกติ	-	-
<b>2.2 คุณภาพน้ำผิวดิน</b> (1) ให้ดำเนินการตรวจสอบบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสียที่ติดตั้งในทุ องค์ประกอบของโครงการอย่างสม่ำเสมอ	- บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด ได้มอบหมายให้ บริษัท ระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงในการ ตรวจสอบบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสียชนิดเดิมอากาศที่ติดตั้งในแต่ละสถานี ตามแผนที่กำหนด ปีละ 1 ครั้ง เพื่อให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยดำเนินการตรวจสอบ เมื่อเดือนเมษายน พ.ศ. 2568 พบว่าระบบบำบัด น้ำเสียทุกสถานีใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ	-	รูปที่ 2-1 ภาคผนวก 6ข

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง  
 (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 (ระยะดำเนินการ) ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
<b>2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ)</b> <b>2.3 อุตุณิยมิวิทยาและคุณภาพอากาศ</b> (1) ตรวจสอบดูแลบำรุงรักษาพัดลมระบายอากาศภายใต้สถานีรถไฟฟ้าเพื่อระบายมลพิษที่อาจจะสะสมได้สถานี	- บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ได้มอบหมายให้ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงเป็นผู้ดำเนินการตรวจสอบบำรุงรักษากระบบระบายอากาศภายใต้สถานีรถไฟฟ้าตามแผนที่กำหนด เพื่อการใช้งานในการระบายมลพิษอย่างมีประสิทธิภาพ	-	รูปที่ 2-2 ภาคผนวก 7ข
(2) ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการซ่อมบำรุงและรักษาความสะอาดบนถนนโครงข่ายเดิมโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ให้มีการล้างทำความสะอาดและดูดฝุ่นละอองบนถนนทุก ๆ 3 เดือน	- สำนักงานเขตคลองสานเป็นผู้รับผิดชอบดูแล และรักษาความสะอาดบนถนนโครงข่ายเดิมโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ซึ่งได้มีการล้างทำความสะอาดอย่างสม่ำเสมอ	-	ภาคผนวก 8ข
(3) จัดระบบการจราจรโดยรอบสถานีให้มีความคล่องตัวโดยการติดป้ายสัญลักษณ์ ป้ายเตือน ป้ายบังคับ และเครื่องหมายจราจร รวมทั้งป้ายบอกสถานที่สำคัญต่าง ๆ เพื่อบอกทิศทางให้ประชาชนทราบ	- โครงการดำเนินการติดตั้งป้ายสัญลักษณ์ ป้ายเตือนการจราจรต่าง ๆ เพื่อเป็นการบอกทิศทางให้กับประชาชนทราบ ตามที่ได้รับอนุมัติติดตั้งจากสำนักการจราจรและขนส่ง ตามหนังสือเลขที่ กท 1605/682 ลงวันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2564	-	รูปที่ 2-3 ภาคผนวก 9ข

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง  
(สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปภิ) ระยะที่ 1 (ระยะดำเนินการ) ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
<b>2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ)</b> <b>2.3 อุตุณิยมิวิทยาและคุณภาพอากาศ (ต่อ)</b> (4) ห้ามการใช้รถบรรทุกขนาดกลาง และขนาดใหญ๋เข้ามารวิ้งบนโครงข่าย เดิมได้โครงสร้างของสถานีในช่วเวลาเร่งด่วนเข้า (07.00-9.00 น.) และ ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (16.00-19.00 น.) โดยติดตั้งป้ายประกาศให้ชัดเจน และให้หลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่น ๆ แทน เพื่อลดมลพิษจากท่อไอเสีย เนื่องจากการจราจรติดขัด	- โครงการดำเนินการติดป้ายเตือนด้านการจราจร บริเวณโครงข่ายเดิมและ ได้โครงสร้างสถานี ตามที่ได้รับอนุมัติติดตั้งจากสำนักการจราจรและขนส่ง ตามหนังสือเลขที่ กท 1605/682 ลงวันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2564 สำหรับ ในช่วงเวลาเร่งด่วนจะไม่มีรถบรรทุกเข้ามาวิ่งแต่อย่างใด ซึ่งเป็นไปตาม กฎหมายจราจร	-	รูปที่ 2-3 ภาคผนวก 9ข
(5) จัดให้มีการปลูกต้นไม้ จัดสวนหย่อม และบำรุงรักษาดันไม้ที่ปลูกให้มีการ เจริญเติบโตที่ดี เพื่อช่วยในการดักจับมลพิษที่ระบายออกจาก ยานพาหนะที่ผ่านเข้า-ออก และตามแนวเส้นทางโครงการ	- โครงการดำเนินการปลูกต้นไม้ จัดสวนหย่อม ตามแนวเส้นทางโครงการและ พื้นที่รับผิดชอบ รวมทั้งมีการบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ	-	รูปที่ 2-4
<b>2.4 ระดับเสียง</b> (1) กำหนดให้ดำเนินการตรวจสอบ และดูแลบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า โดยเฉพาะ ล้อยางอย่างสม่ำเสมอ (หรือตามข้อกำหนดของบริษัทผู้ผลิต) เพื่อให้อยู่ ในสภาพใช้งานได้ดีและไม่มีปัญหาด้านเสียงดังรบกวน	- บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ได้มอบหมายบริษัท ระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง ดำเนินการ ตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าตามแผนบำรุงรักษาอยู่เสมอ เพื่อให้ อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดี และไม่ให้เกิดปัญหาเสียงดังรบกวน	-	ภาคผนวก 10ข ภาคผนวก 11ข
(2) จัดช่องจราจรบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าให้มีความคล่องตัว รวมทั้ง ติดตั้งป้ายจราจรก่อนถึงสถานีรถไฟฟ้าทุกแห่ง เช่น ป้ายบ่งบอกทิศทาง และกำหนดความเร็วของยานพาหนะ ป้ายห้ามใช้แตร และจัดเจ้าหน้าที่ อำนวยความสะดวกบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าในช่วงโมงเร่งด่วน เป็นต้น	- โครงการทำการคืนผิวจราจรเมื่อก่อสร้างเสร็จสิ้นโดยช่องจราจรบริเวณใต้ สถานีรถไฟฟ้า มีจำนวน 6 ช่อง (ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) ซึ่งมีความคล่องตัว และมีการติดตั้งป้ายเตือนจราจร ตามที่ได้รับอนุมัติติดตั้งจากสำนักการจราจร และขนส่งตามหนังสือ เลขที่ กท 1605/682 ลงวันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2564	-	รูปที่ 2-3 รูปที่ 2-5 ภาคผนวก 9ข

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง  
(สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 (ระยะดำเนินการ) ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หลักฐานและเอกสารอ้างอิง
<p><b>2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ)</b></p> <p><b>2.4 ระดับเสียง (ต่อ)</b></p> <p>(3) ติดตามผลการตรวจวัดระดับเสียงในระยะดำเนินการตลอดแนวเส้นทางโครงการและข้อร้องเรียนเรื่องเสียงดังจากประชาชน หากพบว่าบริเวณใดมีค่าสูงเกินมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 (&lt;70.0 เดซิเบล (เอ)) ติดต่อกัน 5 วัน โครงการต้องประเมินผลกระทบด้านเสียง โดยใช้ข้อมูลช่วงเวลาดังกล่าวเป็นพื้นฐาน หากผลการประเมินบ่งชี้ว่าเป็นผลกระทบจากโครงการ ต้องดำเนินการติดตั้งวัสดุดูดซับเสียง (Absorptive Material) ในบริเวณดังกล่าวเพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น</p>	<p>- โครงการมีแผนตรวจวัดระดับเสียงตลอดแนวเส้นทางโครงการตามที่ EIA กำหนดเป็นประจำ ทุก 6 เดือน เพื่อติดตามและเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นของระดับเสียงจากการเดินรถไฟฟ้า โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง เมื่อวันที่ 17-22 พฤษภาคม 2568 พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ทั้งนี้ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 ไม่พบข้อร้องเรียนเรื่องเสียงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการแต่อย่างใด</p>	-	<p>ภาคผนวก 5ข ภาคผนวก 2ค</p>
<p>(4) ส่งเจ้าหน้าที่เข้าไปพูดคุย ชี้แจง ทำความเข้าใจกับพื้นที่อ่อนไหวที่อาจได้รับความรำคาญจากเสียงเดินรถไฟฟ้า เช่น โรงพยาบาลสมเด็จพระยาโรงพยาบาลตากสิน หากมีผลกระทบต้องพิจารณาแก้ไขผลกระทบดังกล่าวให้เหมาะสม เช่น ติดตั้งกระจกเสริมเพื่อป้องกันเสียงในบริเวณที่ได้รับ ความรำคาญ เช่น ห้องพักแพทย์ ห้องพักเจ้าหน้าที่และห้องผู้ป่วยบางบริเวณ</p>	<p>- โครงการลงพื้นที่สำรวจความคิดเห็นของพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่บริเวณแนวรถไฟฟ้าเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดจากการเดินรถ โดยครั้งล่าสุดดำเนินการ เมื่อวันที่ 22-24 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 และหากต้องการติดต่อ/ประสานงานเพื่อแจ้งเหตุเดือดร้อนสามารถแจ้งได้ช่องทางรับเรื่องร้องเรียนของโครงการ ได้แก่ ศูนย์รับเรื่องราวร้องทุกข์ กทม. (สายด่วน 1555) และผ่านช่องทางของ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 จากการตรวจสอบเรื่องร้องเรียนไม่พบเรื่องร้องเรียนผลกระทบด้านเสียงจากการเดินรถแต่อย่างใด</p>	-	<p>ภาคผนวก 5ข</p>

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง  
(สถานีรถไฟฟ้ามหานคร-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 (ระยะดำเนินการ) ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
<b>2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ)</b> <b>2.5 ความสั่นสะเทือน</b> (1) ตรวจสอบความสมบูรณ์ของระบบรถไฟฟ้าและแนวเส้นทางโครงการ รวมถึงประสิทธิภาพความยืดหยุ่นของล้อรางรถไฟฟ้า และเปลี่ยนตามระยะเวลาการใช้งานที่บริษัทผู้ผลิตรถไฟฟ้ากำหนดอย่างเคร่งครัด	- บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ได้มอบหมายให้ บริษัท ขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง ดำเนินการตรวจสอบระบบรถไฟฟ้าและแนวเส้นทางโครงการ รวมถึงความยืดหยุ่นของล้อรางไฟฟ้าตามแผนที่ผู้ผลิตรถไฟฟ้ากำหนด	-	ภาคผนวก 10ข ภาคผนวก 11ข
<b>3. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ</b> <b>3.1 นิเวศวิทยาทางน้ำ</b> (1) ดำเนินการตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินอย่างเคร่งครัด	- โครงการดำเนินการตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด	-	-
<b>3.2 นิเวศวิทยานบก</b> <b>1) กลุ่มสังคมพืช/พันธุ์ไม้</b> (1) ดูแลบำรุงรักษาต้นไม้ที่ปลูกไว้ตามแนวเส้นทางโครงการ โดยใส่ปุ๋ย ตกแต่งกิ่ง ตัดยอด และปลูกซ่อมต้นไม้ที่ตาย โดยตัดแต่งกิ่งไม้ใหญ่ ปีละ 1 ครั้ง เพื่อให้มีขนาดเรือนยอดที่เหมาะสมกับขนาดพื้นที่ และตัดแต่งทรงพุ่มไม้ประดับพื้นล่างให้สวยงามอยู่เสมอ	- โครงการได้มีการปลูกต้นไม้ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าและพื้นที่ที่รับผิดชอบ และหลังจากส่งมอบพื้นที่ให้สำนักงานเขตคลองสานแล้ว ทางสำนักงานเขตจะเป็นผู้ดูแล และบำรุงรักษาให้มีความสวยงามอยู่เสมอ	-	รูปที่ 2-4
(2) ปลูกพันธุ์ไม้เลื้อย เช่น การเวก เล็บมือนาง สร้อยฟ้า มะลิเลื้อย และ บานบุรี เป็นต้น รวมถึงจัดทำสวนขนาดเล็ก หรือสวนแนวตั้งของพืชทน ร่ม เช่น บริเวณอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงและบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้า (หาก มีพื้นที่) เพื่อเป็นการเพิ่มพูนทัศนียภาพที่สวยงาม	- โครงการจัดให้มีการปลูกพันธุ์ไม้ จัดทำสวนขนาดเล็ก บริเวณพื้นที่ที่รับผิดชอบ เช่น บริเวณใกล้กับสถานีคลองสาน (G3) และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียวและทัศนียภาพ	-	รูปที่ 2-4



ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง  
(สถานีรถไฟฟ้ามหานคร-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 (ระยะดำเนินการ) ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
<b>3. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ (ต่อ)</b> <b>3.2 นิเวศวิทยาบก (ต่อ)</b> <b>2) ทรัพยากรสัตว์ป่า</b> (1) กรุงเทพมหานครดูแลบำรุงรักษาต้นไม้ที่ปลูกไว้ตามแนวเส้นทางโครงการ โดยการใส่ปุ๋ย ตบแต่งกิ่ง ปลูกซ่อม ต้นไม้ที่ตายเพื่อช่วยรักษาระบบนิเวศ ช่วยฟอกอากาศและสร้างความร่มรื่นสวยงาม	- โครงการได้ปลูกต้นไม้ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า และพื้นที่ที่รับผิดชอบ และ หลังจากส่งมอบพื้นที่คืนให้สำนักงานเขตคลองสานแล้วทางสำนักงานเขต จะเป็นผู้ดูแลและบำรุงรักษาให้มีความสวยงามอยู่เสมอ	-	รูปที่ 2-4
<b>4. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์</b> <b>4.1 การคมนาคมขนส่ง</b> (1) กรุงเทพมหานครประชาสัมพันธ์และรณรงค์ให้ประชาชนและผู้ที่มี ยานพาหนะส่วนบุคคลหันมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชนให้มากขึ้น เพื่อลดปัญหาการใช้นายพาหนะส่วนบุคคล ปัญหาการจราจรติดขัด และลดปัญหาการเพิ่มมลพิษทางอากาศและเสียง	- โครงการจัดให้มีช่องทางการประชาสัมพันธ์และรณรงค์ให้ประชาชนมาใช้ บริการระบบขนส่งมวลชน เช่น ป้ายประชาสัมพันธ์ ช่องทางออนไลน์ การประชาสัมพันธ์เสียงตามสายในศูนย์การค้า เพชบุรีค สือโทรทัศน์ เป็นต้น เพื่อให้สามารถเข้าถึงประชาชนทุกกลุ่ม	-	รูปที่ 2-6 ภาคผนวก 12ข
(2) กำหนดให้ติดตั้งเครื่องหมายห้ามจอดยานพาหนะทุกประเภท (ยกเว้น รถโดยสารสาธารณะ) บนโครงข่ายถนนเต็มตลอดช่วงความยาวของ สถานี โดยเริ่มตั้งแต่ช่วงก่อนเข้าสู่สถานีประมาณ 50 เมตร และช่วง พ้นออกจากสถานีไปอีก 50 เมตร	- โครงการดำเนินการติดตั้งป้ายสัญลักษณ์ป้ายเตือนจราจรต่าง ๆ บนโครงข่าย ถนนเต็มตลอดช่วงความยาวของสถานี ตามที่ได้รับอนุมัติติดตั้งจากสำนัก การจราจรและขนส่ง ตามหนังสือเลขที่ กท 1605/682 ลงวันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2564 และบริเวณช่วงก่อนเข้าสู่สถานี และช่วงพ้นออกจากสถานี ทางเท้าจะเป็นแถบสีขาว-แดงและการปิดช่องทางเท้าด้วยรั้วเหล็ก เพื่อเตือน มิให้หยุดรถหรือจอดรถบริเวณดังกล่าว	-	รูปที่ 2-3 รูปที่ 2-9 รูปที่ 2-10 ภาคผนวก 9ข

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง  
(สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 (ระยะดำเนินการ) ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
<b>4. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ)</b> <b>4.1 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)</b> (3) ประสานขอความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะสถานี ตำรวจในพื้นที่รับผิดชอบตามแนวระบบขนส่งมวลชนของโครงการ เพื่อให้การบริหารและจัดระบบการจราจรบนโครงข่ายถนนเดิมและพื้นที่ ต่อเนื่อง ให้มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาเข้า-ออกของระบบขนส่งมวลชน	- โครงการได้ประสานกับสถานีตำรวจในพื้นที่ ได้แก่ สน.ปากคลองสาน สน.สำเหร่ และ สน.สมเด็จพระยาในการอำนวยความสะดวก เพื่อช่วยลด ปัญหาด้านจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน	-	-
(4) เพิ่มจุดจอดรถเสริมในสถานีคลองสาน (สถานี G3) โดยให้กันรั้วถาวร ในบริเวณขอบทางเท้า โดยเปิดช่องรั้วให้กับบริเวณหน้าป้ายหยุดรถ โดยสารประจำทาง ในการเพิ่มจุดจอดรถเสริมสามารถทำได้โดยใช้พื้นที่ ทางเท้าฝั่งคลองสมเด็จพระยาที่ระยะห่างจากแยกคลองสาน 86 เมตร และสถานี G4 กำหนดจุดจอดรถเสริมก่อนถึงสถานี โดยใช้ พื้นที่ทางเท้าซึ่งอยู่ในตำแหน่งระหว่างโครงสร้างเสาทางวิ่งฝั่งคลอง สมเด็จพระยา	- โครงการดำเนินการเพิ่มจุดจอดรถเสริมในสถานีคลองสาน (สถานี G3) โดยเปิดช่องรั้วบริเวณหน้าป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณฝั่ง โรงพยาบาลตากสิน และทำเป็นช่องเว้าบริเวณฝั่งคลองสมเด็จพระยา (ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 อยู่ระหว่างปรับปรุงพื้นที่) สำหรับสถานี G4 อยู่ในขอบเขตการดำเนินงานระยะที่ 2 ยังไม่ถึงช่วงเวลา ดำเนินการก่อสร้าง	-	รูปที่ 2-7

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง  
(สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 (ระยะดำเนินการ) ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
<p><b>4. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ)</b></p> <p><b>4.1 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)</b></p> <p>(5) ให้จัดผังการจราจรได้สถานีเมื่อเปิดให้บริการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จัดให้มีจำนวนช่องจราจรของถนนใต้สถานีภายหลังการก่อสร้างรถไฟฟ้าจะต้องมีไม่น้อยกว่าจำนวนช่องจราจรของถนนบริเวณดังกล่าว ก่อนทำการก่อสร้างรถไฟฟ้า</li> <li>- จุดจอดรับส่งผู้โดยสารของรถโดยสารสาธารณะให้อยู่ในตำแหน่งที่ใกล้กับทางขึ้นลงของสถานีรถไฟฟ้าให้มากที่สุดเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะ แต่ไม่ให้อยู่ใต้สถานีรถไฟฟ้าเพื่อเป็นการลดปัญหามลพิษบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้า</li> <li>- สำหรับจุดจอดรับส่งผู้โดยสาร ให้ตั้งอยู่ร่วมกับจุดจอดรับส่งผู้โดยสารของรถโดยสารสาธารณะ หรือแยกออกตามความเหมาะสมของพื้นที่ใต้สถานี โดยให้อยู่ใกล้กับบริเวณลิฟต์ของคนพิการ และมีช่องว่างเป็นพื้นที่จอดรถเพื่อไม่ให้เกิดการจราจรบนถนน</li> <li>- จุดจอดรับส่งผู้โดยสารของรถยนต์ส่วนบุคคลและรถแท็กซี่ ให้อยู่ในตำแหน่งที่ใกล้กับทางขึ้นลงของสถานีรถไฟฟ้าเช่นเดียวกับจุดจอดรับส่งผู้โดยสารของรถขนส่งสาธารณะ และมีช่องว่างเป็นพื้นที่จอดรถเพื่อไม่ให้เกิดการจราจรบนถนน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- โครงการมีการจัดผังจราจร จัดช่องทางจราจร จุดจอดรถรับ-ส่ง เพื่อให้เกิดความคล่องตัวของจราจร และอำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารรถไฟฟ้า <ul style="list-style-type: none"> <li>• ช่องจราจรของถนนใต้สถานีมีจำนวนช่องตามเดิม ก่อนทำการก่อสร้างรถไฟฟ้า</li> <li>• กำหนดจุดรับ-ส่ง รถโดยสารสาธารณะ รถรับส่งผู้พิการ รถยนต์ส่วนบุคคล และแท็กซี่ บริเวณใกล้กับทางขึ้น-ลง ของสถานีรถไฟฟ้า</li> <li>• มีการกันรั้วถาวรบริเวณทางเท้าใต้สถานี เพื่อไม่ให้เกิดการจอดรถกีดขวางการจราจร โดยมีช่องว่าง เพื่อให้จุดรถรับ-ส่ง</li> </ul> </li> </ul>	-	<p>รูปที่ 2-7</p> <p>รูปที่ 2-8</p> <p>รูปที่ 2-9</p> <p>รูปที่ 2-20</p> <p>ภาคผนวก 9ข</p>

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง  
(สถานีรถไฟฟ้ามหานคร-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 (ระยะดำเนินการ) ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
<b>4. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ)</b> <b>4.1 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)</b> - ในกรณีที่สถานีอยู่ใกล้กับทางแยกให้การกันรั้วเพื่อป้องกันการกีดขวางการจราจรขณะรับส่งผู้โดยสารของรถยนต์ส่วนบุคคลและรถแท็กซี่ เพื่อลดปัญหาการ Weaving ของกระแสการจราจรบริเวณทางแยกกับจุดจอดรับส่งได้สถานีโดยจะกำหนดช่องไว้ในบริเวณใกล้กับสถานีห่างจากทางแยกเป็นระยะ 50-100 เมตร			
(6) ปรับความกว้างของช่องจราจรใหม่ให้มีความสอดคล้องต่อเนื่องกันระหว่างถนนกรุงเทพมหานครและถนนเจริญนคร โดยยังคงจำนวนช่องจราจรให้เป็น 6 ช่องเหมือนเดิม (ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) พร้อมทั้งดำเนินการปูผิวแอสฟัลท์ใหม่ทับบนผิวจราจรเดิมเพื่อปรับระดับและตีเส้นช่องจราจรใหม่ โดยกำหนดความกว้างช่องจราจรของรถประจำทางไว้ที่ 3.20-3.25 เมตร ช่องทางวิ่งทั่วไปบนถนนกรุงเทพมหานครกว้าง 3.00 เมตร ส่วนถนนเจริญนครกว้าง 2.80 เมตร	- โครงการก่อสร้างช่องจราจรถนนกรุงเทพมหานคร และถนนเจริญนคร มีจำนวน 6 ช่องจราจร (ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) โดยมีการปูผิวแอสฟัลท์และตีเส้นช่องจราจรพร้อมกับส่งมอบพื้นที่ใช้ก่อสร้างคืนให้แก่กรมทางหลวงชนบทเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันทางสำนักการโยธาได้รับมอบถนนและทางเท้า ในส่วนแรกตั้งแต่แยกเป๊ปปี้ถึงสะพานเจริญนคร ไปเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2567 และอยู่ระหว่างรับมอบในส่วนที่เหลือต่อไป	-	รูปที่ 2-5 ภาคผนวก 13ข
(7) บริเวณแยกคลองสานให้ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร รวมถึงติดตั้งป้ายบอกทางบนโครงสร้างเสา Portal Frame	- โครงการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรและป้ายจราจรตามตำแหน่งที่ได้รับการพิจารณาอนุมัติจากหน่วยงานด้านจราจรในพื้นที่ ได้แก่ สำนักงานจราจรและขนส่ง, สน. สำเหร่, สน.ปากคลองสาน และ สน. สมเด็จเจ้าพระยา	-	รูปที่ 2-3 ภาคผนวก 9ข
(8) จัดทำรั้วถาวรตามแนวทางเท้าบริเวณใต้สถานี G1 โดยเปิดช่องว่างเฉพาะป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางซึ่งห่างจากทางเข้าออก Park & Ride ที่เสนอใหม่ เป็นระยะ 80 เมตร	- บริเวณใต้สถานีกรุงเทพมหานคร (G1) ได้จัดทำรั้วกันตามแนวทางเท้าใต้สถานีซึ่งเปิดช่องว่างบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารและจัดให้มีช่องว่างสำหรับหยุดรถ	-	รูปที่ 2-9

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง  
(สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประเวศชัย) ระยะที่ 1 (ระยะดำเนินการ) ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
<b>4. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ)</b> <b>4.1 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)</b> (9) ขยายเกาะกลางระหว่างทางคู่นานและทางหลักของถนนกรุงธนบุรี เพื่อป้องกันปัญหาการกีดขวางการจราจรที่เกิดจากการลักลอบเลี้ยวซ้ายจากทางเข้าออก Park & Ride ไปยังทางหลักของถนนกรุงธนบุรีโดยตรง	- โครงการทำการขยายเกาะกลางระหว่างทางคู่นานและทางหลักของถนนกรุงธนบุรี เพื่อป้องกันการกีดขวางการจราจรจากการลักลอบเลี้ยวซ้ายออกจาก Park & Ride	-	รูปที่ 2-11
<b>4.2 ระบบสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการ</b> (1) ในระยะดำเนินการไม่ก่อให้เกิดการสูญเสีย หรือจำเป็นรื้อย้ายระบบสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการเพิ่มเติมแต่คาดว่าพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสานประเวศชัย) ได้รับผลกระทบเชิงบวกจากการได้รับการบริการระบบสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการที่เพิ่มขึ้น เช่น ระบบไฟฟ้าส่องสว่างที่เพิ่มมากขึ้น และระบบประปาหรือระบบสื่อสารโทรคมนาคมที่ได้รับการปรับเปลี่ยนและมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น เป็นต้น ส่วนการปล่อยคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้า และการรบกวนจากการจ่ายกระแส ไฟฟ้าในระบบขับเคลื่อนรถไฟฟ้า นั้น กำหนดให้ดำเนินการออกแบบและติดตั้งระบบไฟฟ้าให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของ Electromagnetic Compatibility (EMC) Standard (IEC 6100)	- สำหรับการออกแบบและติดตั้งระบบไฟฟ้าเป็นไปตามข้อกำหนดของ Electromagnetic Compatibility (EMC)	-	-
(2) เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะต้องมีการส่งมอบพื้นที่ที่ใช้ก่อสร้างคืนให้กับหน่วยงานเจ้าของโครงการพื้นที่ เช่น กรุงเทพมหานคร โดยก่อนเริ่มการก่อสร้างให้ทำการสำรวจพร้อมทั้งบันทึกสภาพพื้นที่ก่อนการก่อสร้าง ถ้าหากเกิดการชำรุดเสียหายต้องซ่อมแซมให้มีสภาพดีก่อนการส่งมอบคืน	- โครงการดำเนินการส่งมอบคืนพื้นที่ที่ใช้ในการก่อสร้างให้กับหน่วยงานเจ้าของโครงการพื้นที่	-	ภาคผนวก 13ข

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง  
(สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 (ระยะดำเนินการ) ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
<b>5. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต</b> <b>5.1 สภาพเศรษฐกิจสังคม</b> (1) จัดให้มีศูนย์รับเรื่องราวร้องทุกข์ที่หน่วยงานผู้ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสีทอง เพื่อให้ข้อมูลโครงการที่ถูกต้อง และติดตามตรวจสอบหาสาเหตุในการร้องเรียน รวมทั้งจัดให้มีการติดตามประเมินผลการแก้ไขปัญหาในรูปแบบของคณะทำงานร่วมกันระหว่างกรุงเทพมหานครหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการ และประชาชน	- การร้องทุกข์สามารถร้องเข้ามายังหน่วยงานศูนย์รับเรื่องราวร้องทุกข์ กรุงเทพมหานคร (สายด่วน 1555) รวมทั้งช่องทางรับเรื่องราวร้องเรียนของบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 ไม่พบเรื่องราวร้องเรียนจากการดำเนินงานของโครงการ	-	ภาคผนวก 4ข ภาคผนวก 5ข
(2) ส่งเจ้าหน้าที่ไปพูดคุยเพื่อสร้างความเข้าใจกับประชาชนที่อยู่ติดสถานีที่มีความวิตกกังวลเรื่องความเป็นส่วนตัว ความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สิน หากพิจารณาติดตั้งแผงกันเพื่อป้องกันไม่ให้ประชาชนที่ใช้สถานีมองหรือบุกรุกเข้าไปในอาคารบ้านเรือนที่อยู่ติดสถานี	- โครงการลงพื้นที่สำรวจความคิดเห็นของชุมชนที่อยู่รอบแนวรถไฟฟ้าเกี่ยวกับผลกระทบจากการเดินรถปีละ 1 ครั้ง ในช่วง 3 ปีแรกตั้งแต่เริ่มเปิดดำเนินโครงการ และติดตามตรวจสอบอีกครั้งในปีที่ 8 ของระยะดำเนินการ หากต้องการร้องเรียนสามารถร้องเรียนผ่านทางช่องทางศูนย์รับเรื่องราวร้องทุกข์ กทม. (สายด่วน 1555) และผ่านช่องทางของบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	-	ภาคผนวก 4ข
(3) ดำเนินกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์เพื่อสร้างความผูกพันกับประชาชนในพื้นที่ ด้วยกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์ โดยมีกลุ่มเป้าหมายที่เป็นกระบอกเสียงให้กับคนในพื้นที่และในระดับครอบครัว ได้แก่ ผู้นำชุมชน ผู้สูงอายุ และเยาวชน สร้างความคุ้นเคยและความรู้สึกร่วมของคนในพื้นที่ให้รู้สึกเป็นเจ้าของ	- บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำกัด ซึ่งเป็นผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้าได้ดำเนินกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง เช่น เด็กเดินทางฟรีแบบไร้รอยต่อ 3 จังหวัดกับบีทีเอสและรถไฟฟ้าสายสีทอง, ผู้สูงอายุเดินทางฟรีกับบีทีเอสและรถไฟฟ้าสายสีทองในช่วงวันสงกรานต์ฟรีทุกสถานี, งานคลินิกลอยฟ้าตรวจสอบสุขภาพฟรีกับโรงพยาบาลชั้นนำ, จัดให้เข้าเยี่ยมชมศึกษาดูงาน ณ ศูนย์ควบคุมการเดินรถ และศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าเพื่อแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ ระหว่างสถาบันการศึกษาและภาคอุตสาหกรรม เป็นต้น	-	ภาคผนวก 14ข

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง  
(สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปไตย) ระยะที่ 1 (ระยะดำเนินการ) ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
<b>5. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ)</b> <b>5.2 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย</b> (1) ต้องจัดเตรียมแผนการจัดการด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัยให้เป็นไปตามกฎหมายที่กำหนด รวมทั้งทดสอบและซักซ้อมแผนปฏิบัติการฉุกเฉินด้านความปลอดภัยในกรณีเลวร้ายต่าง ๆ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง เช่น การเกิดอัคคีภัยบนสถานีทั้งบริเวณชั้นพื้นถนน ชั้นจำหน่ายตั๋วและชั้นชานชาลา การอพยพผู้โดยสารออกจากสถานีหรือตัวรถไฟฟ้า การหยุดเดินรถไฟฟ้าฉุกเฉิน การให้ความช่วยเหลือแก่ผู้โดยสารระหว่างการอพยพหรือกรณีเกิดอุบัติเหตุรถไฟฟ้าตกราง เป็นต้น โดยจัดให้มีการซ้อมแผนเผชิญเหตุร่วมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้วย	- บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด มอบหมายให้ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จัดเตรียมแผนการจัดการด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัย แผนปฏิบัติการฉุกเฉิน และดำเนินการฝึกซ้อมปีละ 1 ครั้ง โดยในปี พ.ศ. 2568 มีแผนดำเนินการช่วงปลายปี (ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2568)	-	ภาคผนวก 15ข ภาคผนวก 19ข
(2) ต้องจัดให้มีแนวเส้นสีแดงเพื่อแสดงเขตห้ามล่วงล้ำขณะรถไฟวิ่งจอดเทียบชานชาลา และจัดเตรียมพื้นชานชาลาให้มีผิวขรุขระเพื่อให้ผู้โดยสารสัมผัสได้	- บริเวณชานชาลาของทุกสถานีมีแนวเส้นสีแดง และติดตั้งแผงกันชนชานชาลาแสดงเขตห้ามล่วงล้ำขณะรถไฟวิ่งจอดเทียบ และบริเวณพื้นชานชาลามีลักษณะผิวที่ขรุขระ เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร	-	รูปที่ 2-12
(3) ต้องจัดทำประกันภัยสาธารณะต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารและบุคคลที่ 3	- โครงการจัดให้มีประกันภัยสาธารณะต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารและบุคคลที่ 3 ตามข้อกำหนด	-	ภาคผนวก 16ข

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง  
 (สถานีรถไฟฟ้าวัดถนนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) ระยะที่ 1 (ระยะดำเนินการ) ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หลักฐานและเอกสารอ้างอิง
<b>5. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ)</b> <b>5.2 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย</b> (4) เตรียมความพร้อมในการประสานขอความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดูแลรักษาความปลอดภัยตามแนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่โดยรอบโรงซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร เช่น สถานีตำรวจ โรงพยาบาล หรือหน่วยบรรเทาสาธารณภัย เป็นต้น ทั้งนี้ต้องมีระบบการประสานงานและสื่อสารที่ทันสมัยในการแจ้งเหตุฉุกเฉินเพื่อให้สามารถเข้าให้ความช่วยเหลืออย่างเป็นระบบและถึงพื้นที่เกิดเหตุอย่างรวดเร็วภายในเวลาไม่เกิน 10 นาที	- บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด มอบหมายให้ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในการประสานความร่วมมือในการช่วยเหลือกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตามแผนปฏิบัติการภาวะฉุกเฉิน	-	ภาคผนวก 17ข
(5) จัดให้มีป้ายเตือนที่ชัดเจนในบริเวณการทำงานที่เป็นอันตราย	- โครงการติดตั้งป้ายเตือนอันตรายเพื่อให้สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนในบริเวณพื้นที่เสี่ยงอันตรายต่อการทำงานของพนักงานภายในอาคารซ่อมบำรุง และผู้โดยสารภายในสถานี	-	รูปที่ 2-13
(6) จัดให้มีการตรวจสอบสุขภาพพนักงานประจำปี	- บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด มอบหมายให้ บริษัท ขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จัดให้มีการตรวจสอบสุขภาพพนักงาน ปีละ 1 ครั้ง โดยในปี พ.ศ. 2568 ดำเนินการตรวจสอบสุขภาพพนักงาน เมื่อวันที่ 18-21 และ 24-27 มีนาคม พ.ศ. 2568	-	ภาคผนวก 18ข
(7) จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลสำหรับพนักงานที่ต้องสัมผัสกับสิ่งอันตราย พร้อมกำหนดให้สวมใส่อุปกรณ์ดังกล่าวทุกครั้งปฏิบัติงาน เช่น ปลั๊กอุดหู หมวกนิรภัย รองเท้านิรภัย และแว่นตานิรภัย เป็นต้น	- โครงการจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้กับพนักงานที่มีความเสี่ยง เช่น เจ้าหน้าที่ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า เพื่อสวมใส่ตลอดระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน	-	รูปที่ 2-14



ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง  
 (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 (ระยะดำเนินการ) ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
<b>5. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ)</b> <b>5.2 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)</b> (8) จัดให้มีการฝึกซ้อมรับเหตุฉุกเฉินอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง	- โครงการมีแผนฝึกซ้อมกรณีเหตุฉุกเฉินปีละ 1 ครั้ง โดยในปี พ.ศ. 2568 มีแผนดำเนินการช่วงปลายปี (ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2568)	-	ภาคผนวก 17ข ภาคผนวก 19ข
(9) ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศอย่างเคร่งครัด	- โครงการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศอย่างเคร่งครัดตลอดช่วงดำเนินการ	-	รูปที่ 2-2 รูปที่ 2-3 รูปที่ 2-4
(10) จัดให้มีนายตรวจประจำสถานีรถไฟฟ้า เพื่อดูแลความปลอดภัยของผู้โดยสาร	- โครงการจัดให้มีนายตรวจประจำสถานีรถไฟฟ้าตลอดระยะเวลาการเดินรถเพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสารรถไฟฟ้า	-	รูปที่ 2-15
(11) จัดให้มีสัญญาณฉุกเฉินไว้ใช้แจ้งต่อเจ้าหน้าที่บนขบวนรถไฟฟ้า ในกรณีที่เกิดเหตุอันตรายแก่ผู้โดยสาร	- โครงการติดตั้งสัญญาณฉุกเฉินบริเวณขบวนรถไฟฟ้าทุกขบวน เพื่อใช้แจ้งเหตุกรณีฉุกเฉิน	-	รูปที่ 2-16
<b>5.3 สาธารณสุขและสุขภาพ</b> (1) การรณรงค์หรือปลูกจิตสำนึกให้ประชาชนทั่วไปและผู้ขับขี่ยานพาหนะส่วนบุคคลให้มาใช้ระบบรถไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้น เพื่อลดปัญหามลภาวะทางอากาศและระดับเสียงดังอันจะส่งผลให้ปัญหาด้านสุขภาพอนามัยลดลง โดยเฉพาะโรคระบบทางเดินหายใจและระบบการได้ยิน	- โครงการจัดให้มีช่องทางประชาสัมพันธ์ และรณรงค์ให้ประชาชนมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เช่น ป้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางออนไลน์ การประชาสัมพันธ์ผ่านเสียงตามสายในศูนย์การค้า เฟซบุ๊ก สื่อโทรทัศน์ เป็นต้น เพื่อให้สามารถเข้าถึงประชาชนทุกกลุ่ม	-	รูปที่ 2-6 ภาคผนวก 12ข
(2) ผู้ขับขี่ยานพาหนะส่วนบุคคลหรือรถขนส่งมวลชนฯ ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดเพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะช่วงพื้นที่ใต้สถานีรถไฟฟ้า	- โครงการดำเนินการติดตั้งป้ายเตือนจราจร บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าทุกสถานี เพื่อให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะปฏิบัติตาม	-	รูปที่ 2-3

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง  
 (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 (ระยะดำเนินการ) ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หลักฐานและเอกสารอ้างอิง
<b>5. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ)</b> <b>5.3 สาธารณสุขและสุขภาพ (ต่อ)</b> (3) การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อประเภทต่าง ๆ เช่น ป้ายประชาสัมพันธ์ แผ่นพับ หนังสือพิมพ์ วิทยุสื่อสารเพื่อการจราจร (อาทิ จส.100 สวพ.91 และร่วมด้วยช่วยกัน เป็นต้น) เว็บไซต์ หรือโทรทัศน์ เป็นต้น และการให้ความรู้ความเข้าใจ แก่ประชาชนทั่วไป ได้รับทราบถึงความสำคัญและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากปัญหามลพิษทางอากาศจากยานพาหนะ และพยายามหลีกเลี่ยงการได้รับมลพิษทางอากาศโดยตรงและต้องดูแลรักษาสุขภาพอนามัยของตนเองอย่างเคร่งครัด	- โครงการจัดให้มีช่องทางประชาสัมพันธ์และรณรงค์ให้ประชาชนมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เช่น ป้ายประชาสัมพันธ์ การประชาสัมพันธ์ผ่านเสียงตามสาย ในศูนย์การค้า ช่องทางออนไลน์ เพชบุ๊ค สื่อโทรทัศน์ เป็นต้น เพื่อลดปัญหาด้านมลพิษทางอากาศ	-	รูปที่ 2-6 ภาคผนวก 12ข
(4) ประสานงานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น โรงพยาบาล ศูนย์บริการสาธารณสุขในพื้นที่ เพื่อจัดเตรียมแผนรองรับให้การช่วยเหลือเมื่อเกิดอุบัติเหตุของรถไฟฟ้า	- บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด มอบหมายให้ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ประสานงานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินตามขั้นตอนของแผนปฏิบัติการกรณีฉุกเฉิน	-	-
(5) ประชาสัมพันธ์/รณรงค์ในเรื่องของการรักษาความสะอาดบนขบวนรถไฟฟ้า	- โครงการประชาสัมพันธ์เรื่องการรักษาความสะอาดผ่านป้ายเตือนการห้ามทิ้งขยะและรับประทานอาหาร และการประกาศแจ้งให้กับผู้โดยสารทราบเป็นระยะ รวมทั้งการจัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดภายในขบวนรถและสถานีอย่างสม่ำเสมอ	-	รูปที่ 2-17
(6) ต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดบริเวณสถานีรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้าอย่างสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันการเป็นแหล่งสะสมและแพร่ระบาดของโรค	- โครงการจัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดบริเวณสถานีรถไฟฟ้าและภายในขบวนรถไฟฟ้าอย่างสม่ำเสมอ	-	รูปที่ 2-18 รูปที่ 2-19

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง  
(สถานีรถไฟฟ้าวัดถนนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปไตย) ระยะที่ 1 (ระยะดำเนินการ) ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หลักฐานและเอกสารอ้างอิง
<b>5. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ)</b> <b>5.4 แหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์</b> (1) แม้ว่าไม่มีกิจกรรมใดของโครงการในระยะนี้ที่คาดว่าจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อแหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์บริเวณใกล้เคียงกับแนวเส้นทางโครงการ แต่ในการดำเนินกิจกรรมประชาสัมพันธ์และมวลชนสัมพันธ์ของโครงการเสนอให้ผู้รับผิดชอบกิจกรรมดังกล่าวประสานอย่างต่อเนื่องกับผู้ดูแลแหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์ที่อยู่บริเวณใกล้เคียงกับแนวเส้นทาง เพื่อรับทราบข้อกังวลใจข้อคิดเห็น หรือข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องกับโครงการ รวมทั้งจัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในพื้นที่ดังกล่าว	- ระยะดำเนินการไม่มีผลกระทบด้านแหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์ อย่างไรก็ตามโครงการมีการประชาสัมพันธ์ตามสื่อต่างๆ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ที่อยู่บริเวณใกล้เคียงกับแนวเส้นทางโครงการ	-	รูปที่ 2-21 ภาคผนวก 12ข
<b>5.5 แหล่งท่องเที่ยวและทัศนียภาพ</b> (1) ในระยะดำเนินการโครงการคาดว่าจะไม่เกิดผลกระทบต่อการท่องเที่ยวหรือทัศนียภาพของชุมชนเมืองเพิ่มเติมเนื่องจากในขั้นตอนการออกแบบและก่อสร้างโครงสร้างทางวิ่งยกระดับและสถานีรถไฟฯ ได้ใช้หลักการออกแบบเมือง (Urban Design) โดยเน้นความโปร่งใส ไม่อับทึบ มีรูปลักษณ์ที่กะทัดรัด มีเอกลักษณ์ และเรียบง่าย รวมทั้งเลือกใช้วัสดุสีผิวที่เป็นโทนสีอ่อนหรือสีสว่าง ทำให้เกิดความกลมกลืน และลดระดับความกระด้างกับทัศนียภาพดั้งเดิม เช่นเดียวกับการออกแบบโรงซ่อมบำรุงเบา ซึ่งไม่มีผลกระทบต่อความโดดเด่น หรือขัดแย้งกับรูปลักษณ์ภายในองค์ประกอบด้านทัศนียภาพ จึงไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบเพิ่มเติม	- กิจกรรมการดำเนินงานโครงการในระยะดำเนินการไม่มีผลกระทบต่องิจกรรมการท่องเที่ยวหรือทัศนียภาพของชุมชนและไม่มีการกำหนดมาตรการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบเกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยวและทัศนียภาพแต่อย่างใด	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง  
(สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1 (ระยะดำเนินการ) ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หลักฐานและ เอกสารอ้างอิง
<b>5. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ)</b> <b>5.6 การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ</b> (1) จัดให้มีศูนย์รับเรื่องราวร้องทุกข์ที่หน่วยงานผู้ดำเนินการรถไฟฟ้า สายสีทอง เพื่อให้ข้อมูลโครงการที่ถูกต้อง และติดตามตรวจสอบหา สาเหตุในการร้องเรียนรวมทั้งจัดให้มีการติดตามประเมินผลการแก้ไข ปัญหาในรูปแบบของคณะทำงานร่วมกันระหว่างกรุงเทพมหานคร หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการ และประชาชน	- การร้องเรียนโครงการสามารถดำเนินการผ่านศูนย์รับเรื่องราวร้องทุกข์ กรุงเทพมหานคร (สายด่วน 1555) หรือช่องทางร้องเรียนของบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กรณีเกิดข้อร้องเรียนจะมีการ ตรวจสอบสาเหตุ และประสานความร่วมมือในการแก้ไขปัญหา อย่างทันที่ โดยในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 ไม่พบข้อร้องเรียน	-	ภาคผนวก 4ข ภาคผนวก 5ข
(2) ประชาสัมพันธ์และรณรงค์การใช้บริการรถไฟฟ้าให้ประชาชนและผู้ที่มี ยานพาหนะส่วนบุคคลหันมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชนให้มากขึ้น เพื่อ ลดปัญหาการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล ปัญหาการจราจรติดขัด และ ปัญหาการเพิ่มมลพิษทางอากาศและเสียง	- โครงการจัดให้มีช่องทางประชาสัมพันธ์และรณรงค์ให้ประชาชนมาใช้บริการ ระบบขนส่งมวลชน เช่น ป้ายประชาสัมพันธ์ การประชาสัมพันธ์ผ่านเสียงตาม สายภายในศูนย์การค้า ช่องทางออนไลน์ เฟซบุ๊ก สื่อโทรทัศน์ เป็นต้น เพื่อลด ปัญหามลพิษและการจราจรติดขัด	-	รูปที่ 2-6 ภาคผนวก 12ข
(3) ดำเนินกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์เพื่อสร้างความผูกพันกับประชาชนในพื้นที่ ด้วยกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์ โดยมีกลุ่มเป้าหมายที่เป็นกระบอกเสียงให้กับ คนในพื้นที่และในระดับครอบครัว ได้แก่ ผู้นำชุมชน ผู้สูงอายุ และเยาวชน สร้างความคุ้นเคยและความรู้สึกร่วมของคนในพื้นที่ให้รู้สึกเป็นเจ้าของ	- บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำกัด ซึ่งเป็นผู้ให้บริการ เดินรถไฟฟ้าได้ดำเนินกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง เช่น เด็กเดินทางฟรี แบบไร้รอยต่อ 3 จังหวัดกับบีทีเอสและรถไฟฟ้าสายสีทอง, ผู้สูงอายุเดินทางฟรี กับบีทีเอสและรถไฟฟ้าสายสีทองในช่วงวันสงกรานต์ฟรีทุกสถานี, งานคลินิก ลอยฟ้าตรวจสุขภาพฟรีกับโรงพยาบาลชั้นนำ, จัดให้เข้าเยี่ยมชมศึกษาดูงาน ณ ศูนย์ควบคุมการเดินรถ และศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าเพื่อแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ ระหว่างสถาบันการศึกษาและภาคอุตสาหกรรม เป็นต้น	-	ภาคผนวก 14ข

### รูปภาพประกอบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



บริเวณสถานีกรุงธนบุรี (G1)



บริเวณสถานีเจริญนคร (G2)



บริเวณสถานีคลองสาน (G3)

#### รูปที่ 2-1 การติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปบริเวณสถานีรถไฟ



บริเวณสถานีกรุงธนบุรี (G1)



บริเวณสถานีเจริญนคร (G2)



บริเวณสถานีคลองสาน (G3)

#### รูปที่ 2-2 พัดลมระบายอากาศใต้สถานีรถไฟ

### รูปภาพประกอบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 2-3 ป้ายสัญลักษณ์ด้านจราจรบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า



บริเวณสถานีกรุงธนบุรี (G1)



บริเวณสถานีเจริญนคร (G2)



บริเวณสถานีคลองสาน (G3)

รูปที่ 2-4 ต้นไม้และสวนหย่อมตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า



## รูปภาพประกอบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



บริเวณสถานีกรุงธนบุรี (G1)

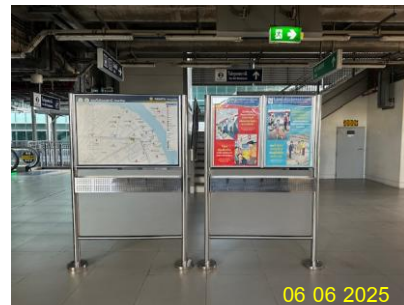


บริเวณสถานีเจริญนคร (G2)



บริเวณสถานีคลองสาน (G3)

### รูปที่ 2-5 ช่องจราจรของถนนใต้สถานีรถไฟ



### รูปที่ 2-6 ป้ายแสดงการประชาสัมพันธ์การใช้รถไฟฟ้า

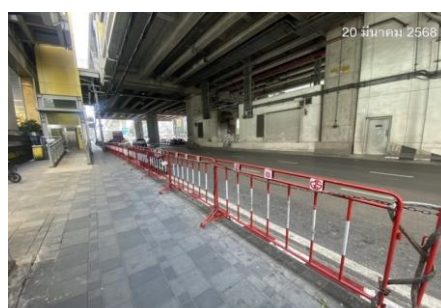
## รูปภาพประกอบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 2-7 จุดจอดรถเสริมบริเวณสถานีคลองสาน (G3)



รูปที่ 2-8 จุดจอดรถรับ-ส่งผู้โดยสาร



บริเวณสถานีกรุงธนบุรี (G1)

บริเวณสถานีเจริญนคร (G2)

รูปที่ 2-9 รั้วกั้นบริเวณทางเท้าได้สถานี



รูปที่ 2-10 สัญลักษณ์เตือนการห้ามจอดยานพาหนะ



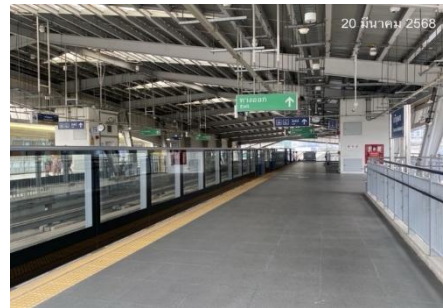
## รูปภาพประกอบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



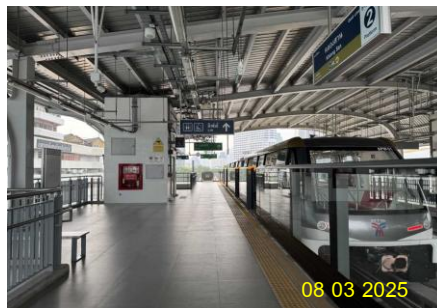
รูปที่ 2-11 เกาะกลางระหว่างทางคู่ขนานและทางหลักของถนนกรุงธนบุรีเพื่อป้องกันการลักลอบเลี้ยว



สถานีกรุงธนบุรี (G1)



สถานีเจริญนคร (G2)



สถานีคลองสาน (G3)

รูปที่ 2-12 การตีเส้นและพื้นผิวขรุขระแสดงเขตห้ามล้วงล้ำขณะรถไฟฟ้าวิ่งจอดเทียบชานชาลาบริเวณชานชาลา

## รูปภาพประกอบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



### บริเวณอาคารซ่อมบำรุง



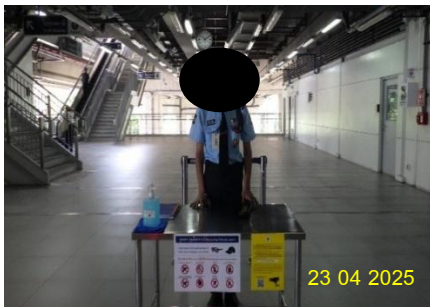
### บริเวณสถานี

### รูปที่ 2-13 ป้ายเตือนบริเวณที่เป็นอันตราย

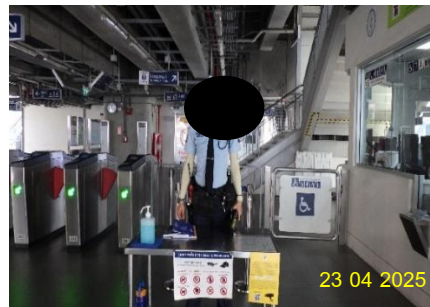
## รูปภาพประกอบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 2-14 การสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลของพนักงานบริเวณอาคารซ่อมบำรุง



บริเวณสถานีกรุงธนบุรี (G1)



บริเวณสถานีเจริญนคร (G2)



บริเวณสถานีคลองสาน (G3)

## รูปที่ 2-15 นายตรวจประจำสถานีรถไฟฟ้า



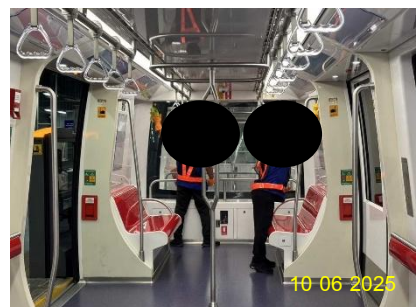
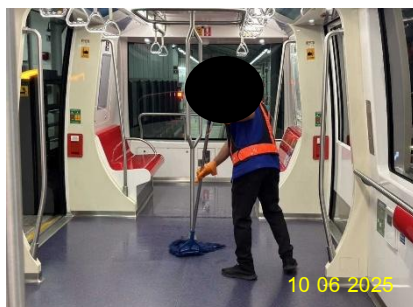
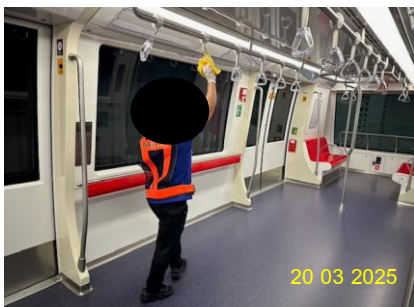
รูปที่ 2-16 ปุ่มกดฉุกเฉินบนขบวนรถไฟฟ้า



### รูปภาพประกอบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 2-17 ป้ายเตือนห้ามทิ้งขยะและรับประทานอาหาร

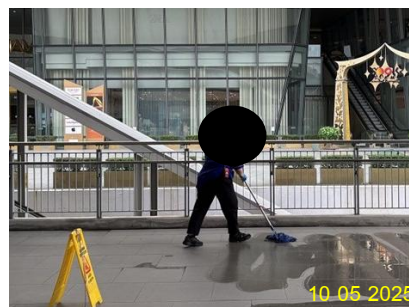


รูปที่ 2-18 เจ้าหน้าที่ทำความสะอาดภายในขบวนรถไฟฟ้า

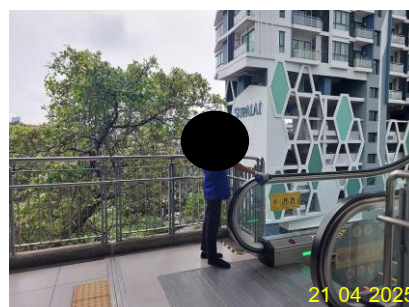
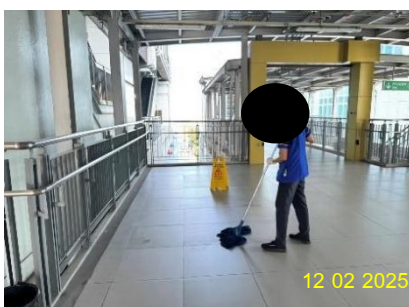
## รูปภาพประกอบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



บริเวณสถานีกรุงธนบุรี (G1)



บริเวณสถานีเจริญนคร (G2)



บริเวณสถานีคลองสาน (G3)

รูปที่ 2-19 เจ้าหน้าที่ทำความสะอาดบริเวณสถานี

## รูปภาพประกอบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 2-20 จุดจอดรับ-ส่งผู้พิการ



รูปที่ 2-21 ป้ายประชาสัมพันธ์สถานที่ท่องเที่ยว