



ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ รถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2568 จากการตรวจสอบเอกสารและสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง โดยผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ มีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 2-1 และตารางที่ 2-2

ตารางที่ 2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ระยะดำเนินการ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
1. คุณภาพอากาศ 1. รฟม. ประสานกับ กทม. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการซ่อมบำรุงทาง และรักษาความสะอาดบนถนนบริเวณใต้แนวเส้นทางของโครงการฯ โดยเฉพาะใต้พื้นที่สถานีรถไฟฟ้า โดยจัดให้มีการใช้รถดูดฝุ่นในการดูดฝุ่นออกจากถนน	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีแผนรองรับในการติดต่อประสานงานกับ กทม. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการซ่อมบำรุงทาง และรักษาความสะอาดบนถนนบริเวณใต้แนวสายทางของโครงการฯ	-
2. รฟม. ต้องประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่เพื่อลดความคับคั่งของการจราจรในพื้นที่โครงการฯ โดยเฉพาะพื้นที่ใต้สถานีรถไฟฟ้ายกระดับ	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ดำเนินการติดตั้งเครื่องหมายและสัญลักษณ์จราจร สำหรับบอกทิศทางและกำหนดความเร็ว เพื่อลดความคับคั่งของจราจรบริเวณพื้นที่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า รวมทั้งได้มีการประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่ เพื่อจัดการจราจรในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า รายละเอียดดังรูปที่ 2-1 และรูปที่ 2-2	-
3. ติดตั้งสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศอย่างต่อเนื่อง ในกรณีที่ผลการตรวจวัดมีค่าใกล้เคียง หรือสูงกว่าค่ามาตรฐาน ให้ทำการติดตั้งพัดลมดูดอากาศใต้สถานีรถไฟฟ้า เพื่อลดการสะสมของมลสารในพื้นที่และติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศอย่างต่อเนื่อง	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ประจำทุก 3 เดือน ตามที่รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการกำหนดไว้ โดยได้ดำเนินการในเดือนกรกฎาคมและเดือนตุลาคม 2568 ซึ่งผลการติดตามตรวจสอบดังกล่าวทุกดัชนีมีค่าเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด รายละเอียดแสดงในบทที่ 3 หัวข้อ 3.3 และในกรณีที่ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศมีค่าใกล้เคียงหรือสูงกว่าค่ามาตรฐานทางบริษัทฯ จะดำเนินการติดตั้งพัดลมดูดอากาศบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้า เพื่อลดการสะสมของมลสารในพื้นที่ และติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศอย่างต่อเนื่อง	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ระยะดำเนินการ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
1. คุณภาพอากาศ (ต่อ) 4. กรณีที่มีมลพิษทางอากาศได้สถานี มีค่าสูงกว่ามาตรฐาน กำหนดให้ติดตั้งพัดลมพ่นน้ำได้สถานี เพื่อให้ละอองน้ำจับกับมลพิษทางอากาศ และพ่นให้ตกลงมาที่พื้น หรือวิธีอื่นที่เหมาะสม	- ในกรณีที่ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้ามีค่าสูงกว่ามาตรฐานกำหนด บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จะดำเนินการติดตั้งพัดลมพ่นน้ำบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้า เพื่อให้ละอองน้ำจับกับมลพิษทางอากาศและพ่นให้ตกลงมาที่พื้น หรือหาแนวทางการป้องกันวิธีอื่นที่เหมาะสม	-
5. ประสานงานตำรวจท้องที่ให้มีการจัดการจราจรบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้า และบนถนนเพชรเกษมให้มีความคล่องตัว	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ดำเนินการติดตั้งเครื่องหมายและสัญลักษณ์จราจร สำหรับบ่งบอกทิศทางและกำหนดความเร็วเพื่อลดความคับคั่งของการจราจร บริเวณพื้นที่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า และบนถนนเพชรเกษม รวมทั้งได้มีการประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่ เพื่อจัดการจราจรตามพื้นที่แนวเส้นทางรถไฟฟ้าและพื้นที่ใต้สถานีรถไฟฟ้ายกระดับ รายละเอียดดังรูปที่ 2-1 และรูปที่ 2-2	-
6. ปลุกต้นไม้ใต้สถานีรถไฟฟ้าลดการแพร่กระจายมลพิษได้สถานี	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการปลุกต้นไม้บริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า เพื่อลดการแพร่กระจายมลพิษ รายละเอียดดังรูปที่ 2-3	-
2. เสียง 1. ต้องทำการดูแลรักษาระบบรถไฟฟ้าให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ เพื่อป้องกันเสียงดังจากการเสียดทานของรถกับรางรถไฟฟ้า	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีการดูแลรักษาระบบของรถไฟฟ้าให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันเสียงดังที่เกิดจากการเสียดทานของรถไฟฟ้าและราง รายละเอียดดังรูปที่ 2-4 และภาคผนวก 2-1	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ระยะดำเนินการ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
2. เสียง (ต่อ) 2. ตรวจสอบซ่อมบำรุงรางรถไฟฟ้าวางสม่ำเสมอ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีการตรวจสอบซ่อมบำรุงรักษารางรถไฟฟ้าวางสม่ำเสมอ รายละเอียดดังรูปที่ 2-5 และภาคผนวก 2-1	-
3. รักษาระยะห่างของรางรถไฟฟ้าวให้มีระยะตามที่ออกแบบ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จัดให้มีการรักษาระยะห่างของรางไฟฟ้าให้เป็นไปตามระยะที่ออกแบบ รายละเอียดดังภาคผนวก 2-2	-
3. ความสั่นสะเทือน 1. กรณีที่คาดว่าจะมีความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจากการดำเนินการหรือได้รับร้องเรียนเรื่องความสั่นสะเทือน ต้องจัดผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางแก้ไขโดยด่วน	- ในกรณีที่มีความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจากการดำเนินการหรือได้รับเรื่องร้องเรียนเรื่องความสั่นสะเทือน บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จะจัดให้มีผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและดำเนินการหาแนวทางแก้ไขโดยด่วน รายละเอียดดังภาคผนวก 2-3	-
4. อุทกวิทยา 1. พื้นพื้นที่ก่อสร้างและใช้ที่ดินอย่างเหมาะสม ดูแลรักษาพื้นที่ที่พังก้ำ และระบบระบายน้ำที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ	- ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2568 ไม่มีกิจกรรมก่อสร้างโครงการ ทั้งนี้ หากมีการก่อสร้างที่ส่งผลต่อพื้นที่พังก้ำ และระบบระบายน้ำที่เกี่ยวข้อง จะดำเนินการพื้นพื้นที่อย่างเหมาะสมตามมาตรการกำหนด รายละเอียดดังรูปที่ 2-6	-
2. ดูแลทำความสะอาดพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ	- ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2568 ไม่มีกิจกรรมก่อสร้างโครงการ ทั้งนี้ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลทำความสะอาดพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าอย่างสม่ำเสมอ รายละเอียดดังรูปที่ 2-7	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ระยะดำเนินการ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
5. คุณภาพน้ำผิวดิน 1. จัดให้มีห้องสุขาที่ถูกสุขลักษณะที่สถานีรถไฟฟ้าทุกแห่ง	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) มีการออกแบบและก่อสร้างห้องสุขาที่ถูกสุขลักษณะที่สถานีรถไฟฟ้าทุกแห่ง รายละเอียดดังรูปที่ 2-8 - บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลรักษาห้องสุขาให้มีสภาพดีอยู่เสมอ รายละเอียดดังภาคผนวก 2-4	-
2. มีการบำบัดน้ำเสียประจำสถานีที่ถูกหลักสุขาภิบาลก่อนปล่อยลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะ ตลอดจนตรวจสอบและดูแลประสิทธิภาพการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียอย่างสม่ำเสมอ	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้จัดให้มีการออกแบบและก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียประจำสถานีรถไฟฟ้าทุกสถานีที่ถูกหลักสุขาภิบาลก่อนปล่อยลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะ รายละเอียดดังรูปที่ 2-9 - บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและดูแลประสิทธิภาพการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียประจำสถานีรถไฟฟ้าอย่างสม่ำเสมอ รายละเอียดดังรูปที่ 2-10 ภาคผนวก 2-5 และภาคผนวก 2-6	
6. การใช้ประโยชน์ที่ดิน 1. ปรับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครและมีการบังคับใช้ผังเมืองอย่างเคร่งครัด	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จะดำเนินการภายใต้ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครที่มีการบังคับใช้อย่างเคร่งครัด	-
7. การคมนาคม 1. จัดทางข้ามจากฟากหนึ่งไปยังอีกฟากหนึ่งของแนวรถไฟฟ้ายกระดับ	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้จัดให้มีการออกแบบและก่อสร้างทางข้าม (Sky Walk) จากฟากหนึ่งไปยังอีกฟากหนึ่งของแนวรถไฟฟ้ายกระดับบริเวณสถานีรถไฟฟ้า เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการ รายละเอียดดังรูปที่ 2-11	-
2. จัดให้มีที่กักรถและป้ายจราจรในจุดที่เหมาะสม	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้จัดให้มีที่กักรถและป้ายจราจรตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าในจุดที่เหมาะสม รายละเอียดดังรูปที่ 2-2	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ระยะดำเนินการ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
8. การจัดการมูลฝอย 1. จัดภาชนะรองรับมูลฝอยให้เพียงพอภายในแต่ละสถานี และจัดเตรียมภาชนะรวบรวมขยะมูลฝอยขนาดใหญ่ สำหรับเก็บขยะรวมจากภาชนะรองรับย่อยของแต่ละ สถานี เพื่อรอการเก็บขนไปกำจัดโดยกรุงเทพมหานคร ในกรณีที่กรุงเทพมหานครไม่สามารถมาเก็บขนขยะได้ ทุกวัน โดยมีความจุรวมประมาณ 20 ลบ.ม.	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้จัดเตรียมภาชนะรองรับ มูลฝอยภายในสถานีรถไฟฟ้าทุกสถานีและมีการรวบรวมมูลฝอยที่เกิดขึ้นในพื้นที่ สถานีรถไฟฟ้า และจัดเก็บไว้ที่จุดพักมูลฝอยเพื่อรอการเก็บขนไปกำจัดอย่าง สม่าเสมอโดยกรุงเทพมหานคร และในกรณีที่กรุงเทพมหานครไม่สามารถเก็บขน ขยะได้ทุกวัน บริษัทฯ ได้จัดให้มีภาชนะรวบรวมมูลฝอยให้เพียงพอภายในสถานี รายละเอียดดังรูปที่ 2-12 และรูปที่ 2-13	-
9. เศรษฐกิจ-สังคม 1. ให้สิทธิพิเศษแก่ผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงในการเข้ามา ประกอบธุรกิจบริเวณสถานี	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เปิดโอกาสให้ผู้ได้รับ ผลกระทบโดยตรงจากการเวนคืนเสนอประกอบธุรกิจต่างๆ เช่น ขอเช่าพื้นที่ เป็นต้น	-
2. จัดให้มีระบบความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ ทั้งบริเวณ สถานีรถไฟฟ้า และบริเวณถนน/ทางเดินเข้า-ออกสถานี รถไฟฟ้า	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้จัดให้มีระบบความ ปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพทั้งบริเวณสถานีรถไฟฟ้าและบริเวณถนน/ทางเดิน เข้า-ออกสถานีรถไฟฟ้า โดยมีการติดตั้งกล้องวงจรปิดบริเวณพื้นที่ต่างๆ ภายใน สถานีรถไฟฟ้า และจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยคอยอำนวยความสะดวก ตรวจสอบความเรียบร้อยและรักษาความปลอดภัยบริเวณสถานีรถไฟฟ้า รายละเอียดดังรูปที่ 2-14	-
10. คุณค่าความงาม/ทัศนียภาพ 1. ใช้เทคนิคทางด้านภูมิทัศน์และการปลูกต้นไม้บริเวณจุดที่ รถไฟฟ้าเปลี่ยนระดับ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีการดำเนินการใช้เทคนิค ทางด้านภูมิทัศน์และการปลูกต้นไม้บริเวณจุดที่รถไฟฟ้าเปลี่ยนระดับ รายละเอียด ดังรูปที่ 2-15	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48) (ระยะดำเนินการ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
11. คุณค่าทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม 1. สถาปัตยกรรมของสถานีรถไฟฟ้า ซึ่งอยู่ในเขตกรุงรัตนโกสินทร์และองค์ประกอบอื่นของสถานี เช่น ทางเข้า ช่องระบายอากาศ ควรเข้ากันได้กับรูปแบบของสถาปัตยกรรมที่มีอยู่โดยรอบ	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ศึกษาและออกแบบสถาปัตยกรรมของสถานีรถไฟฟ้าซึ่งอยู่ในเขตกรุงรัตนโกสินทร์และองค์ประกอบอื่นๆ ของสถานี เช่น ทางเข้า ช่องระบายอากาศ ให้เข้ากันได้กับรูปแบบของสถาปัตยกรรมที่มีอยู่โดยรอบ และในอนาคตหากมีการปรับปรุงสิ่งก่อสร้างของสถานีรถไฟฟ้า บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จะดำเนินการออกแบบให้เข้ากันได้กับรูปแบบของสถาปัตยกรรมที่มีอยู่โดยรอบ รายละเอียดดังรูปที่ 2-16	-

ตารางที่ 2-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ระยะดำเนินการ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
1. คุณภาพอากาศ 1. กำหนดความเร็วรถยนต์ภายในศูนย์ซ่อมบำรุงให้มีความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการติดตั้งป้ายกำหนดความเร็วรถยนต์ภายในศูนย์ซ่อมบำรุงให้มีความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง รายละเอียดดังรูปที่ 2-17	-
2. กำหนดห้ามติดเครื่องยนต์ขณะจอดภายในศูนย์ซ่อมบำรุง	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการติดตั้งป้ายกำหนดห้ามติดเครื่องยนต์ขณะจอดภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง รายละเอียดดังรูปที่ 2-18	-
2. เสียง 1. กำหนดความเร็วช่วงรถไฟฟ้าออกตอนเช้าและตอนเลิกต้องไม่สูงกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีการกำหนดความเร็วช่วงรถไฟฟ้าออกตอนเช้าและตอนเลิกไม่ให้ความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง รายละเอียดดังภาคผนวก 2-7	-
2. การซ่อมที่มีเสียงดังต้องดำเนินการภายในอาคารซ่อมบำรุง	- ในกรณีที่ทีมงานซ่อมบำรุงที่มีเสียงดัง บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้กำหนดให้ดำเนินการภายในอาคารซ่อมบำรุงเท่านั้น รายละเอียดดังรูปที่ 2-19	-

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ระยะดำเนินการ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
3. อุทกวิทยาการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม 1. ตรวจสอบ ดูแล และขุดลอกท่อระบายน้ำและบ่อบัก ท่อระบายน้ำอย่างสม่ำเสมออย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง เพื่อให้การระบายน้ำในพื้นที่โครงการเป็นไปอย่างสะดวก และรวดเร็ว รวมทั้งควรทำการตรวจตรา ดูแลและ ซ่อมแซมฝาบ่อบักท่อระบายน้ำให้มีสภาพดีอยู่เสมอ เพื่อ ความปลอดภัยของผู้พักอาศัยภายในโครงการ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีการตรวจสอบ ดูแล และขุดลอกท่อระบายน้ำและบ่อบักท่อระบายน้ำภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงอย่าง สม่ำเสมอ เพื่อให้การระบายน้ำในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงเป็นไปอย่างสะดวกและ รวดเร็ว รวมทั้งมีการตรวจตราและดูแลฝาบ่อบักท่อระบายน้ำให้มีสภาพดีอยู่เสมอ หากพบมีการชำรุดจะรีบดำเนินการซ่อมแซม เพื่อให้พร้อมใช้งานและความ ปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ รายละเอียดดังรูปที่ 2-20	-
2. ตรวจสอบระดับของตะกอนในบ่อบ่อบักน้ำภายในพื้นที่ โครงการอย่างสม่ำเสมอ ถ้ามีปริมาณมากควรดำเนินการ ขุดลอกออก	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแล ตรวจสอบระดับของตะกอนในบ่อบ่อบักน้ำภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงอย่าง สม่ำเสมอ หากพบว่ามีปริมาณของตะกอนมากเกินไปจะดำเนินการขุดลอกออก รายละเอียดดัง ภาคผนวก 2-5 และภาคผนวก 2-6	-
4. คุณภาพน้ำผิวดิน 1. จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียในศูนย์ซ่อมบำรุงเพื่อลด ปริมาณน้ำมันและไขมัน ตลอดจนสารเคมีและ องค์ประกอบอื่นๆ ในน้ำเสียที่สามารถปล่อยลงท่อรวม น้ำเสียชุมชน โดยระบบบำบัดน้ำเสียที่ใช้จะต้องมี ประสิทธิภาพในการบำบัดมากกว่าร้อยละ 90 และ คุณภาพน้ำที่ผ่านการบำบัดแล้วต้องเป็นไปตามมาตรฐาน กรมควบคุมมลพิษ	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้จัดให้มีการออกแบบและ ก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง เพื่อลดปริมาณน้ำมันและไขมัน ตลอดจนสารเคมีและองค์ประกอบอื่นๆ ในน้ำเสียที่ไม่สามารถปล่อยลงท่อรวม น้ำเสียชุมชน โดยระบบบำบัดน้ำเสียที่ใช้มีประสิทธิภาพในการบำบัดมากกว่า ร้อยละ 90 - บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการติดตาม ตรวจสอบคุณภาพน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดในเดือนกันยายน 2568 และเดือน ธันวาคม 2568 ซึ่งผลการติดตามตรวจสอบมีค่าเป็นไปตามมาตรฐานกรมควบคุม มลพิษรายละเอียดแสดงในบทที่ 3 หัวข้อ 3.10 และรูปที่ 2-21	-

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ระยะดำเนินการ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
4. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ) 2. ระบบบำบัดน้ำเสียที่ศูนย์ซ่อมบำรุงต้องมีขีดความสามารถในการบำบัดน้ำเสียที่เกิดจากกิจกรรมต่างๆ ภายในศูนย์ซ่อมบำรุง	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้จัดให้มีวิศวกรทำหน้าที่ตรวจสอบและควบคุมดูแลระบบบำบัดน้ำเสียที่ศูนย์ซ่อมบำรุงให้มีขีดความสามารถในการบำบัดน้ำเสียที่เกิดจากกิจกรรมต่างๆ ภายในศูนย์ซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ รายละเอียดดัง ภาคผนวก 2-5 และภาคผนวก 2-6	-
3. ก่อนบำบัดน้ำเสีย ทางศูนย์ซ่อมบำรุงควรลดปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นโดยมีแนวทาง เช่น ไม่ควรใช้สารทำความสะอาดล้างพื้นในปริมาณที่มากเกินไปจนความจำเป็น วิธีทำความสะอาดพื้น ควรใช้ไม้กวาด ไม้ถูพื้นหรือเครื่องดูดฝุ่นใช้วัสดุดูดซับน้ำมัน เช่น ทราย ขี้เลื่อยและเศษผ้า ดูดซับคราบไขมันให้มากที่สุดก่อนล้างทำความสะอาดพื้น	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จัดให้มีแม่บ้านทำความสะอาดบริเวณพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการปฏิบัติงานด้านความสะอาดในการลดปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้น โดยการลดใช้สารทำความสะอาดล้างพื้นในปริมาณที่มากเกินไปจนความจำเป็น ให้ใช้ไม้กวาด ไม้ถูพื้นหรือเครื่องดูดฝุ่นในการทำทำความสะอาดพื้น เป็นต้น รายละเอียดดัง รูปที่ 2-22	-
4. ติดตั้งเครื่องเติมอากาศชนิดผิวน้ำ เพื่อเติมอากาศในน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดก่อนปล่อยลงสู่คลองรางบัว	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการติดตั้งเครื่องเติมอากาศชนิดผิวน้ำในบ่อพักน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดเรียบร้อยแล้ว รายละเอียดดัง รูปที่ 2-23	-
5. นิเวศวิทยาทางน้ำ 1. ดำเนินการเช่นเดียวกับมาตรการลดผลกระทบการควบคุมมลพิษทางน้ำในระยะดำเนินการ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการเช่นเดียวกับมาตรการลดผลกระทบการควบคุมมลพิษทางน้ำในระยะดำเนินการอย่างเคร่งครัด	-

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ระยะดำเนินการ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
6. การใช้ประโยชน์ที่ดิน 1. ต้องทำการวางแผนดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างอย่างรอบคอบ และการติดตามตรวจสอบอย่างใกล้ชิด	- ในอนาคตหากมีการวางแผนดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จะทำการวางแผนดำเนินการอย่างรอบคอบ และมีการติดตามตรวจสอบการดำเนินการอย่างใกล้ชิด และดำเนินการภายใต้กรอบกฎหมายและ/หรือข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง	-
2. ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้อรถใช้ถนนทราบถึงบริเวณที่จะมีการก่อสร้างพร้อมเส้นทางที่ใช้หลีกเลี่ยงได้	- ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2568 บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ไม่ได้มีการก่อสร้างในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงแต่อย่างใด	-
3. ให้ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านอื่นๆ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมในด้านต่างๆ เช่น การปลูกต้นไม้บริเวณพื้นที่โครงการเพื่อลดมลพิษอากาศและภูมิทัศน์ของโครงการฯ รายละเอียดดังรูปที่ 2-24	-
7. การคมนาคม 1. ติดตั้งแสดงเส้นทางรถเข้า-ออกภายในพื้นที่โครงการ พร้อมทั้งสัญญาณจราจรต่างๆ ให้ชัดเจนตามความเหมาะสม	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการติดตั้งป้ายแสดงเส้นทางเข้า-ออก และป้ายสัญญาณจราจรต่างๆ ภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงให้เห็นอย่างชัดเจนตามความเหมาะสมเรียบร้อยแล้ว รายละเอียดดังรูปที่ 2-25	-
2. จัดเจ้าหน้าที่โครงการอำนวยความสะดวกและจัดระบบจราจรให้กับรถที่เข้า-ออกโครงการในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยคอยอำนวยความสะดวก และจัดระบบจราจรให้กับรถที่เข้า-ออกศูนย์ซ่อมบำรุงในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ รายละเอียดดังรูปที่ 2-26	-

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ระยะดำเนินการ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
8. การจัดการขยะมูลฝอยและของเสียอันตราย 1. สำรวจความเพียงพอของถังรองรับมูลฝอยภายในพื้นที่โครงการ หากพบว่าปริมาณมูลฝอยมากขึ้นต้องจัดให้มีถังรองรับมูลฝอยเพิ่มขึ้นในปริมาณที่เพียงพอกับปริมาณมูลฝอยที่เพิ่มขึ้นนั้น	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีการจัดเตรียมภาชนะรองรับมูลฝอยในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงอย่างเพียงพอกับปริมาณมูลฝอยที่เกิดขึ้น รายละเอียดดังรูปที่ 2-27	-
2. ตรวจสอบสภาพถังรองรับมูลฝอยภายในพื้นที่โครงการอยู่เสมอ หากพบว่าแตก ชำรุด หรือรั่วซึมจะต้องปรับปรุงซ่อมแซม	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีการตรวจสอบสภาพถังรองรับมูลฝอยภายในบริเวณต่างๆ ของพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการแตก ชำรุด หรือรั่วซึมจะดำเนินการเปลี่ยนหรือซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้ดีเช่นเดิม	-
3. ดูแลรักษาความสะอาดของห้องพักมูลฝอยรวมของโครงการอย่างสม่ำเสมอ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จัดให้มีห้องพักมูลฝอยรวมของโครงการ และมีการดูแลรักษาความสะอาดห้องพักมูลฝอยรวมของโครงการอย่างสม่ำเสมอ รายละเอียดดังรูปที่ 2-13	-
4. ติดต่อประสานงานให้รถเก็บขนมูลฝอยของเขตภาษีเจริญมาเก็บขนมูลฝอยจากโครงการไปกำจัดอย่างสม่ำเสมอ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีการติดต่อประสานงานกับสำนักงานเขตจอมทองให้เข้ามาเก็บขนมูลฝอยจากโครงการฯ ไปกำจัดอย่างสม่ำเสมอ รายละเอียดดังรูปที่ 2-28	-
5. ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างทำการแยกขยะประเภทของเสียอันตรายที่เกิดจากการซ่อมบำรุงและทำงานของเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ นำไปจัดเก็บแยกต่างหากจากขยะทั่วไป เพื่อรอการเก็บขนไปกำจัดต่อไป	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จัดให้มีโรงแยกขยะประเภทของเสียอันตรายที่เกิดจากการซ่อมบำรุงและทำงานของเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ ของผู้รับเหมาแยกจากขยะทั่วไป เพื่อรอการเก็บขนไปกำจัดต่อไป รายละเอียดดังรูปที่ 2-27 ถึงรูปที่ 2-30	-

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ระยะดำเนินการ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
8. การจัดการขยะมูลฝอยและของเสียอันตราย (ต่อ) 6. ประชาสัมพันธ์และรณรงค์ให้ผู้ที่พักอาศัยภายในโครงการ ดำเนินการรวบรวมมูลฝอยของห้องตนเองให้ถูกสุขลักษณะ เช่น ดำเนินการแยกประเภทมูลฝอยโดยแยกเป็นขยะเปียก และขยะแห้ง ก่อนทิ้งลงถังรองรับมูลฝอย ส่วนมูลฝอยจำพวกแก้ว ขวดพลาสติก และกระดาษควรแยกออกมาส่งขายให้คนรับซื้อของเก่าต่อไป เพื่อลดปริมาณมูลฝอย นอกจากนี้ขยะอันตรายจำพวกแบตเตอรี่และถ่านไฟฉายควรแยกออกมาและทิ้งในถังขยะที่จัดไว้สำหรับขยะประเภทนี้โดยเฉพาะ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีการประชาสัมพันธ์และรณรงค์ให้พนักงานและเจ้าหน้าที่ภายในศูนย์ซ่อมบำรุงดำเนินการรวบรวมและคัดแยกประเภทมูลฝอยให้ถูกสุขลักษณะก่อนทิ้งลงถังรองรับมูลฝอย เพื่อลดปริมาณมูลฝอยที่ต้องนำไปกำจัด โดยมูลฝอยประเภทรีไซเคิลจะดำเนินการรวบรวมนำไปบริจาคแก่หน่วยงานต่างๆ ผ่านโครงการส่งเสริมด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ สำหรับมูลฝอยอันตรายได้มีการจัดพื้นที่ทิ้งและจัดเก็บเฉพาะ และประสานบริษัทเอกชนที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมเข้ามารับไปกำจัดต่อไป รายละเอียดดังรูปที่ 2-27 ถึงรูปที่ 2-30	-
9. เศรษฐกิจ-สังคม 1. จัดให้มีระบบความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้จัดให้มีระบบรักษาความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ เช่น กล้องวงจรปิด สัญญาณเตือนภัย ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง เป็นต้น และจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยคอยตรวจสอบและดูแลรักษาความปลอดภัยในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง รายละเอียดดังรูปที่ 2-26	-
10. การป้องกันอัคคีภัย 1. ต้องปฏิบัติตามที่ตามแผนป้องกันและระงับอัคคีภัยที่วางไว้อย่างเคร่งครัด	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีการจัดทำแผนป้องกันอัคคีภัยและกำชับให้พนักงานปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด รายละเอียดดังภาคผนวก 2-8	-

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ระยะดำเนินการ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
10. การป้องกันอัคคีภัย (ต่อ) 2. ดำเนินการอบรมซ้อมการหนีไฟให้กับเจ้าหน้าที่โครงการ เพื่อให้มีความรู้และได้ฝึกปฏิบัติอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จัดให้มีการอบรมซ้อมการหนีไฟให้กับเจ้าหน้าที่โครงการ เพื่อให้มีความรู้และได้ฝึกปฏิบัติอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง โดยล่าสุดได้ดำเนินการฝึกซ้อมเมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2568 รายละเอียดดังรูปที่ 2-31 และภาคผนวก 2-9	-
3. ประสานงานกับสถานดับเพลิงที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ และจัดเตรียมแบบพื้นที่โครงการและรายละเอียดแบบของโครงการ เพื่อประโยชน์ในการเข้าปฏิบัติงานหากมีเหตุเพลิงไหม้	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จัดให้มีการอบรมซ้อมการหนีไฟให้กับเจ้าหน้าที่โครงการเพื่อให้มีความรู้และได้ฝึกปฏิบัติอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง โดยล่าสุดได้ดำเนินการฝึกซ้อมเมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2568 รายละเอียดดังรูปที่ 2-31 และภาคผนวก 2-9	-
4. ตรวจสอบความพร้อมและประสิทธิภาพของอุปกรณ์/เครื่องมือของระบบไฟฟ้าและป้องกันอัคคีภัย เป็นประจำ และพร้อมใช้งานได้ตลอดเวลา เช่น ฝาเปิด-ปิดหัวจ่ายน้ำดับเพลิง ดูแลให้พร้อมใช้งานไม่เกิดสนิม หากพบว่าชำรุดเสียหายให้รีบดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซม	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จัดให้มีการตรวจสอบความพร้อมและประสิทธิภาพของอุปกรณ์เครื่องมือของระบบไฟฟ้า และป้องกันอัคคีภัยเป็นประจำ ให้พร้อมใช้งานได้ตลอดเวลา โดยมีการตรวจสอบ เช่น ฝาเปิด-ปิดหัวจ่ายน้ำดับเพลิง ดูแลให้พร้อมใช้งานไม่เกิดสนิม หากพบว่าชำรุดมีการแก้ไขทันที เป็นต้น รายละเอียดดังรูปที่ 2-32 และภาคผนวก 2-11	-

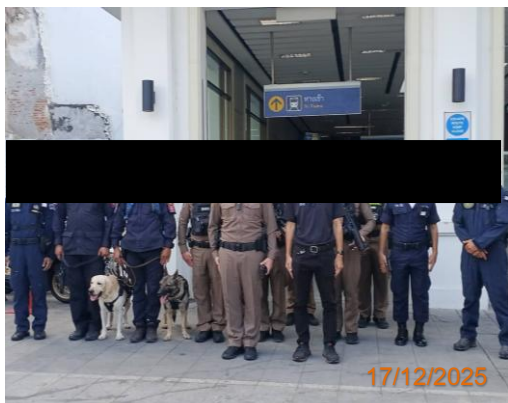
ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ระยะดำเนินการ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
11. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย 1. กวดขันพนักงานรักษาความสะอาดภายในพื้นที่โครงการ ให้ปฏิบัติหน้าที่การรักษาความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด หากพบเหตุผิดปกติใดๆ ไม่ว่าจะเป็นการโจรกรรมหรือเกิดอัคคีภัย เป็นต้น ให้รีบดำเนินการช่วยเหลือในขั้นต้น หรือติดต่อขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทันที	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีการเน้นย้ำและกวดขันให้พนักงานรักษาความปลอดภัยภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง ปฏิบัติหน้าที่การรักษาความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด และหากพบเหตุผิดปกติใดๆ เช่น การโจรกรรมหรือการเกิดอัคคีภัย ให้ดำเนินการช่วยเหลือในขั้นต้น หรือติดต่อขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทันที	-
2. ทางโครงการต้องควบคุมสภาพแวดล้อมภายในพื้นที่โครงการ เช่น การจัดเก็บมูลฝอยให้ถูกสุขลักษณะ อยู่เสมอเพื่อลดแหล่งเพาะพันธุ์แมลง สัตว์นำโรค ตลอดจนจัดระบบการจราจรภายในโครงการให้มีความสะดวก ปลอดภัยเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จัดให้มีพื้นที่รองรับมูลฝอยที่ถูกสุขลักษณะเพื่อลดแหล่งเพาะพันธุ์แมลงและสัตว์นำโรค และจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยทำหน้าที่จัดระบบการจราจรและดูแลความปลอดภัยภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ รายละเอียดดังรูปที่ 2-25 ถึงรูปที่ 2-27	-
3. ควรทำการตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบสุขาภิบาลภายในโครงการอย่างสม่ำเสมอ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ดำเนินการตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบสุขาภิบาลภายในโครงการอย่างสม่ำเสมอ เช่น ระบบบำบัดน้ำเสีย เป็นต้น รายละเอียดดังภาคผนวก 2-5 และภาคผนวก 2-6	-

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค (บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง) (ระยะดำเนินการ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
12. การประชาสัมพันธ์โครงการและจัดตั้งศูนย์รับเรื่องราวร้องทุกข์ 1. ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อยู่รอบศูนย์ซ่อมบำรุงอย่างต่อเนื่อง	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการฯ ผ่านสื่อต่างๆ เช่น วิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ เว็บไซต์ โซเชียลมีเดีย ควบคู่กับการประชาสัมพันธ์โดยใช้เอกสารและป้ายประกาศติดตั้งไว้ในที่ที่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน ให้ประชาชนที่อยู่รอบศูนย์ซ่อมบำรุงรับทราบอย่างต่อเนื่อง รายละเอียดดังรูปที่ 2-33	-
2. สำรวจความคิดเห็นประชาชนรอบพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง 2 ครั้ง ต่อปี ในระยะ 2 ปีแรกของการเปิดดำเนินการ โดยมีค่าใช้จ่าย/งบประมาณรวมอยู่ในการสำรวจเศรษฐกิจ-สังคม ตามที่กำหนดไว้ในมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง)	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ว่าจ้างหน่วยงานที่ 3 (Third Party) ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นประชาชนรอบพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง ตั้งแต่เปิดให้บริการในปี 2562 จนถึงปี 2564 ซึ่งดำเนินการสำรวจความคิดเห็น 2 ครั้งต่อปี ในระยะ 2 ปีแรก ของการเปิดดำเนินการเรียบร้อยแล้ว	-

รูปภาพประกอบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



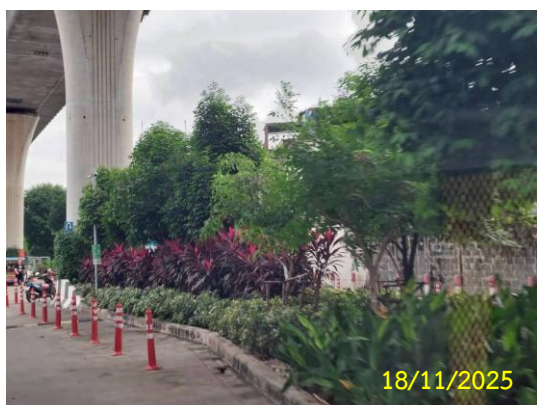
รูปที่ 2-1 การประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่
ให้มีการจัดการจราจรบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้า



รูปที่ 2-2 เครื่องหมายและสัญลักษณ์จราจร
บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้า

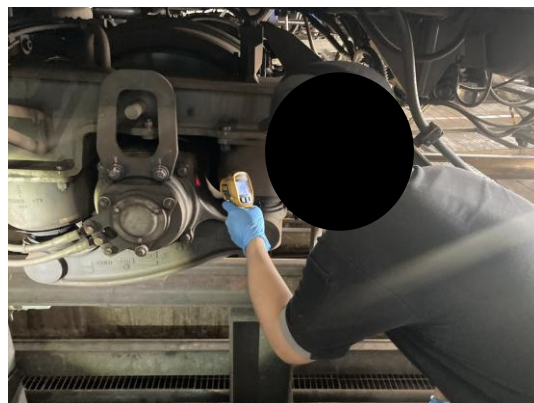
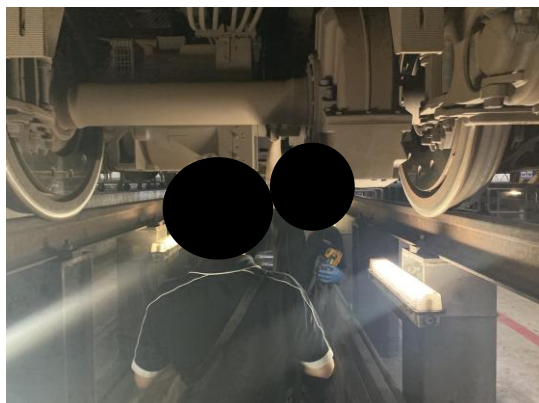


รูปที่ 2-2 (ต่อ) เครื่องหมายและสัญลักษณ์จราจรบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้า

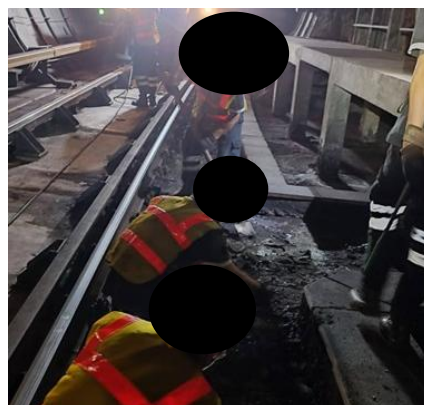


รูปที่ 2-3 การปลูกต้นไม้บริเวณสถานีรถไฟฟ้า เพื่อลดการแพร่กระจายของมลพิษ

รูปภาพประกอบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



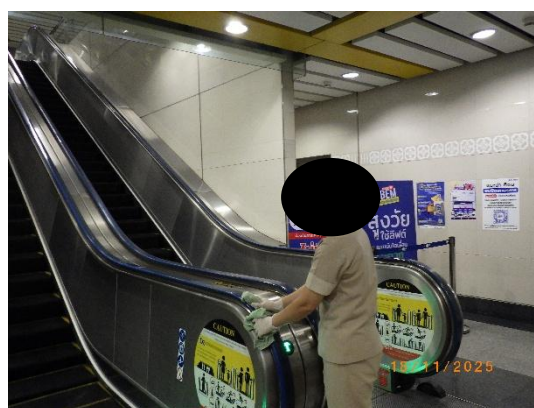
รูปที่ 2-4 การบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดี



รูปที่ 2-5 การตรวจสอบและซ่อมบำรุงรางรถไฟฟ้าอย่างสม่ำเสมอ



รูปที่ 2-6 ระบบระบายน้ำบริเวณพื้นที่สถานี



รูปที่ 2-7 เจ้าหน้าที่ดูแลทำความสะอาดพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า

รูปภาพประกอบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

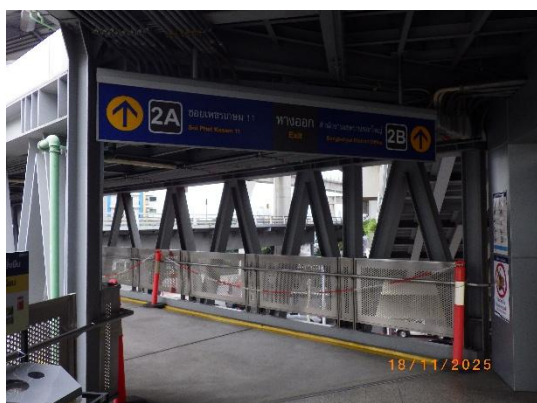


รูปที่ 2-8 ห้องสุขาที่ถูกสุขลักษณะบริเวณสถานีรถไฟฟ้า



รูปที่ 2-9 ระบบบำบัดน้ำเสียประจำสถานีรถไฟฟ้า

รูปที่ 2-10 การตรวจสอบและดูแลประสิทธิภาพ
การทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย
บริเวณสถานีรถไฟฟ้า



รูปที่ 2-11 ทางข้ามแนวรถไฟฟ้ายกระดับ (Sky Walk)

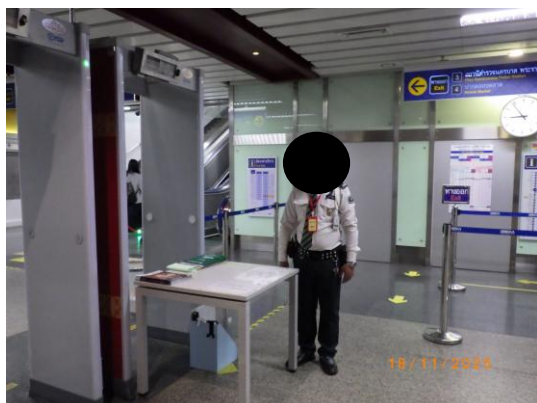
รูปภาพประกอบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 2-12 ภาพขณะรองรับขยะมูลฝอยบริเวณสถานีรถไฟฟ้าและบริเวณห้องพักรับพนักงานประจำสถานี



รูปที่ 2-13 จุดพักมูลฝอยเพื่อรอการเก็บขนไปกำจัด



รูปที่ 2-14 ระบบรักษาความปลอดภัยบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า

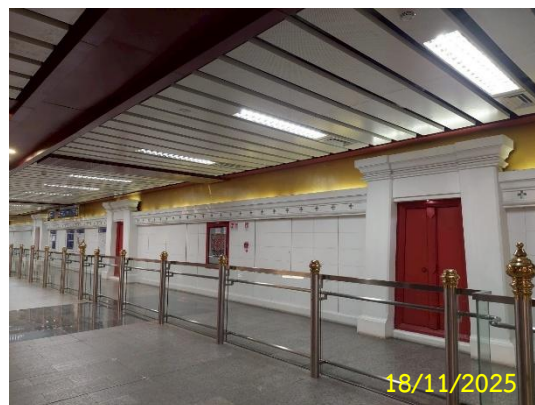
รูปภาพประกอบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 2-14 (ต่อ) ระบบรักษาความปลอดภัยบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า

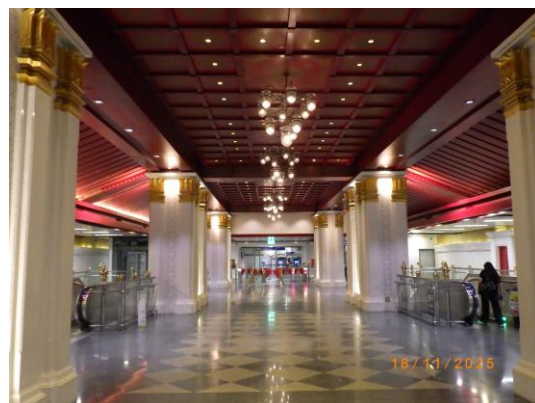
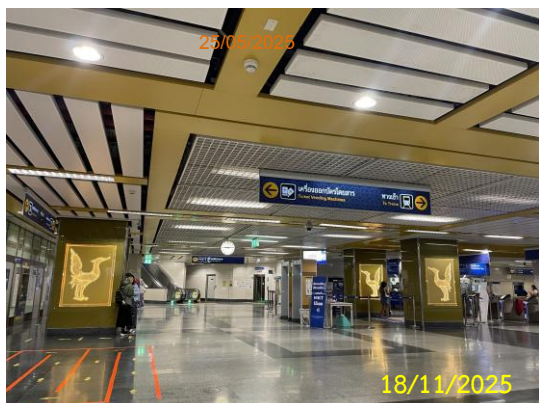


รูปที่ 2-15 การใช้เทคนิคทางด้านภูมิทัศน์และการปลูกต้นไม้บริเวณจุดที่รถไฟฟ้าเปลี่ยนระดับ



รูปที่ 2-16 สถาปัตยกรรมของสถานีรถไฟฟ้า

รูปภาพประกอบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

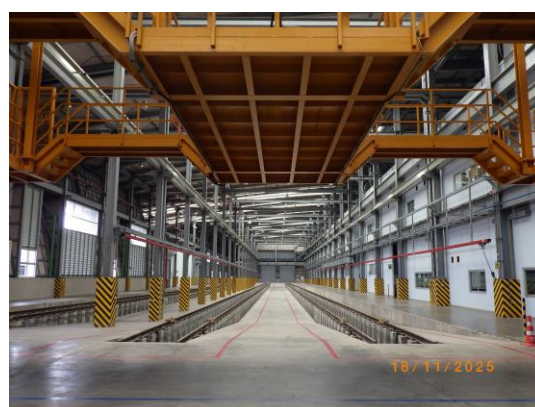


รูปที่ 2-16 (ต่อ) สถาปัตยกรรมของสถานีรถไฟฟ้า



รูปที่ 2-17 ป้ายจำกัดความเร็วรถยนต์
ไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง

รูปที่ 2-18 ป้ายห้ามติดเครื่องยนต์ขณะจอด
ภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง



รูปที่ 2-19 อาคารศูนย์ซ่อมบำรุง

รูปภาพประกอบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 2-20 การตรวจสอบ คูและชุดลอกท่อระบายน้ำและบ่อกักน้ำ
ภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง



รูปที่ 2-21 ระบบบำบัดน้ำเสียภายในศูนย์ซ่อมบำรุง



รูปที่ 2-22 พนักงานทำความสะอาดประจำวัน
ในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง



รูปที่ 2-23 เครื่องเติมอากาศ บริเวณบ่อกักน้ำเสียที่ผ่านการบำบัด ภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง

รูปภาพประกอบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 2-24 พื้นที่สีเขียวบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง



รูปที่ 2-25 ป้ายแสดงเส้นทางรถเข้า-ออกและป้ายสัญญาณจราจรภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง

รูปภาพประกอบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 2-25 (ต่อ) ป้ายแสดงเส้นทางรถเข้า-ออกและป้ายสัญญาณจราจรภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง



รูปที่ 2-26 เจ้าหน้าที่และระบบรักษาความปลอดภัยบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง



รูปที่ 2-27 ภาพขณะรอรับขยะมูลฝอยภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง

รูปภาพประกอบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 2-28 การเก็บขนมูลฝอยไปกำจัด

รูปที่ 2-29 โรงแยกขยะประเภทของเสียอันตราย
บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง



รูปที่ 2-30 การประชาสัมพันธ์การแยกขยะ



รูปที่ 2-31 การซ้อมแผนอพยพและระงับอัคคีภัยประจำปี 2568

รูปภาพประกอบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

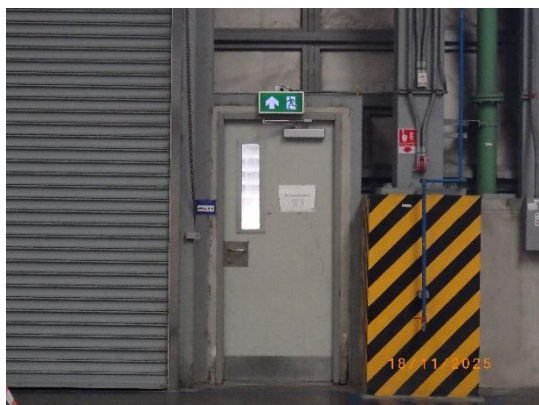


รูปที่ 2-31 (ต่อ) การซ้อมแผนอพยพและระงับอัคคีภัยประจำปี 2568



รูปที่ 2-32 อุปกรณ์/เครื่องมือของระบบไฟฟ้าและป้องกันอัคคีภัย

รูปภาพประกอบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 2-32 (ต่อ) อุปกรณ์/เครื่องมือของระบบไฟฟ้าและป้องกันอัคคีภัย



รูปที่ 2-33 การประชาสัมพันธ์ข่าวสารของโครงการและการรับเรื่องราวร้องทุกข์

รูปภาพประกอบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 2-33 (ต่อ) การประชาสัมพันธ์ข่าวสารของโครงการและการรับเรื่องราวร้องทุกข์