

บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและ
แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569 ได้ดำเนินการตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานโดยมีรายละเอียด ดังนี้

2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน

(หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

สำหรับการดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569 ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการประเด็นต่าง ๆ ที่ได้กำหนดไว้ตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่น ๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- 1) ทรัพยากรกายภาพ ได้แก่ คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
- 2) ทรัพยากรชีวภาพ ได้แก่ สภาพนิเวศวิทยาบนบก
- 3) คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ได้แก่ การใช้ที่ดิน การคมนาคมขนส่ง และระบบสาธารณสุข
- 4) คุณค่าคุณภาพชีวิต ได้แก่ สังคม เศรษฐกิจ และความคิดเห็น และอาชีพอนามัยและความปลอดภัย

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569 พบว่า มีการปฏิบัติตามมาตรการประเด็นต่าง ๆ ที่ได้กำหนดไว้ตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่น ๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ อย่างครบถ้วน โดยมีส่วนของมาตรการเรื่องการคมนาคมขนส่ง เกี่ยวกับการป้องกันเสาตอม่อที่ 4 5 และ 6 โดยใช้ Concrete Barriers นั้น มีการติดตั้งเฉพาะบริเวณเสาตอม่อที่ 5 ซึ่งเป็นจุดกัลลักรถที่อาจเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงได้ ส่วนบริเวณเสาตอม่อ 4 และ 6 สภาพเส้นทางเป็นทางตรง ไม่ได้เป็นพื้นที่เสี่ยง จึงไม่ได้ติดตั้ง Concrete Barriers โดยมีรายละเอียดและสรุปผล ได้ดังนี้

ตารางที่ 2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน
(หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
มาตรการทั่วไป				
	1) กำหนดให้มีการจัดตั้ง “คณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในช่วงดำเนินการก่อสร้าง” โดยประกอบด้วย - ผู้แทนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย - ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม - ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร - ผู้แทนจากกรุงเทพมหานคร - ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ - ผู้แทนสภาวิศวกรรมแห่งประเทศไทย - ผู้แทนจากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - ผู้ทรงคุณวุฒิด้านความปลอดภัย - ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสถาปัตยกรรมระบบขนส่งมวลชน - ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อควบคุมดูแลกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้างและ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ในช่วงระยะก่อสร้าง ได้จัดตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในช่วงดำเนินการก่อสร้างโครงการ ตามคำสั่ง รพม. ที่ 209/2558 ลงวันที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ. 2558 เพื่อควบคุมดูแลกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ปัจจุบัน โครงการอยู่ในระยะดำเนินการ จึงไม่ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าว ทั้งนี้ โครงการจะปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ระยะดำเนินการอย่างเคร่งครัด	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	2) ให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และ/หรือ หน่วยงานที่เป็นผู้ดำเนินโครงการ ดำเนินการมาตรการที่ขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ครั้งนี้อย่างเคร่งครัด	ทางโครงการดำเนินการตามมาตรการที่ขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ อย่างเคร่งครัด	-	-
	3) ให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และ/หรือหน่วยงานที่เป็นผู้ดำเนินโครงการ จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานฯ และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการ ดังกล่าวในรอบ 6 เดือน ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับทราบ	ทางโครงการได้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานเสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับทราบทุกๆ 6 เดือน	-	-
	4) ให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และ/หรือผู้ดำเนินโครงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามรายงานฯ ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ โดยกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการที่ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเป็นมาตรการที่เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าหรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว ให้เสนอหน่วยงานกำกับตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องและสำเนาแจ้ง	ในระยะดำเนินการ ไม่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการแต่อย่างใด โดยในปัจจุบันทางโครงการปฏิบัติตามมาตรการตามมติเห็นชอบหนังสือ ทส 1010.5/7176 ลงวันที่ 8 มิถุนายน พ.ศ. 2561 และที่ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้รับมติของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ในการประชุมครั้งที่ 3/2561 เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2561 ตามหนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส (กกวล) 1009/ว9718 ลงวันที่ 31 กรกฎาคม พ.ศ. 2561	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ กรณีที่เปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขมาตรการนั้นกระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานฯ ให้จัดส่งรายงานปรับปรุงแก้ไข และวิเคราะห์ผลกระทบในส่วนที่เปลี่ยนแปลงแก้ไข เสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาก่อนดำเนินการ			
	5) ในการก่อสร้างและดำเนินการโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใด ๆ การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และ/หรือ ผู้ดำเนินโครงการ ผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง ผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ ต้องดำเนินการป้องกัน แก้ไขเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่จะได้ร่วมกันพิจารณาหาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป	กรณีที่การก่อสร้างและดำเนินการโครงการ ก่อให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใดๆ ทางโครงการจะดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อร่วมกันพิจารณาหาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป อย่างไรก็ตาม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569 พบว่า ไม่พบข้อร้องเรียนจากการดำเนินงานของโครงการ	-	-
1. ทรัพยากรกายภาพ				
1.1 คุณภาพน้ำผิวดิน	1) ตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสีย เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการบำบัดน้ำเสีย โดยมีคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดเป็นไปตามเกณฑ์ที่ออกแบบอย่างสม่ำเสมอ เพื่อมิให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำของแหล่งรองรับน้ำทิ้งโครงการ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยตรวจสอบบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสียบริเวณสถานีรถไฟฟ้าวางสม่ำเสมอ	-	ภาคผนวก ข-1

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	2) น้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วต้องพิจารณานำกลับมาใช้ประโยชน์ในด้านอื่น ๆ เช่น รดน้ำต้นไม้ ล้างถนน เป็นต้น เพื่อลดปริมาณการใช้น้ำในพื้นที่โครงการ	ตามแนวทางการจัดการน้ำเสียที่เกิดจากโครงการ ในปัจจุบันทางโครงการ ยังไม่มีการนำน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วมาใช้ประโยชน์ด้านอื่น ๆ	-	ภาคผนวก ข-2
	3) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบสูบน้ำ และระบบระบายน้ำเพื่อช่วยในการควบคุมคุณภาพน้ำทิ้งดีขึ้น	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยตรวจสอบบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสียบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถอย่างสม่ำเสมอ	-	ภาคผนวก ข-1 ภาคผนวก ข-2
1.2 คุณภาพอากาศ	1) ตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบระบายอากาศให้มีสภาพสมบูรณ์	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบระบายอากาศให้มีสภาพสมบูรณ์อย่างสม่ำเสมอ	-	รูปที่ 2-1
	2) พิจารณาติดตั้งระบบระบายอากาศได้สถานีเพิ่มเติม กรณีที่มีผลการตรวจวัดอากาศได้สถานีใดมีค่าเกินมาตรฐานหรือมีค่าเกินมาตรฐานบรรยากาศภายนอกข้างใต้สถานีมาก และกรุงเทพมหานคร กรมควบคุมมลพิษ และ สผ. พิจารณาแล้วเห็นสมควรให้ติดตั้งเพิ่มเติมตามระยะเวลาที่กำหนด ทั้งนี้ในการติดตั้งต้องออกแบบและติดตั้งให้เหมาะสมกับทิศทางลมในฤดูกาลต่าง ๆ ในบริเวณนั้น ๆ ด้วย	สถานีรถไฟฟ้าทั้ง 12 สถานี ไม่มีการติดตั้งระบบระบายอากาศได้สถานีเพิ่มเติม เนื่องจากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศได้สถานีในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการมีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด	-	-
	3) ปรับปรุงโครงสร้างสถานีให้โปร่ง สามารถระบายอากาศได้ดี	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดย รฟม. ออกแบบโครงสร้างสถานีให้โปร่ง สามารถระบายอากาศได้ดี	-	-
	4) ปลูกต้นไม้ที่สามารถขึ้นได้ในที่แสงรำไร ได้แก่ ต้นไทรใบต่าง ต้นกะพ้อ ต้นเขียวหมื่นปี	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำการปลูกต้นไม้บริเวณเกาะกลางถนนและริมทางเท้าบริเวณสถานีรถไฟฟ้า	-	รูปที่ 2-2

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	5) ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีบางเขนเพื่อลดความคับคั่งของการจราจรในพื้นที่โครงการ โดยเฉพาะบริเวณใต้สถานีเชื่อมต่อห้าแยกลาดพร้าว สถานีวัดพระศรีมหาธาตุฯ ซึ่งเป็นที่ตั้งของจุดเชื่อมต่อสาธารณะ โดยติดตั้งเครื่องหมายและสัญลักษณ์จราจรเพื่อบอกทิศทางและกำหนดความเร็วบริเวณสถานี	บริเวณสถานีเชื่อมต่อห้าแยกลาดพร้าว และสถานีวัดพระศรีมหาธาตุฯ มีเครื่องหมายและสัญลักษณ์จราจรเพื่อบอกทิศทางและมีป้ายกำหนดความเร็วใกล้บริเวณสถานี เพื่อลดการจราจรที่อาจติดขัดและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ	-	รูปที่ 2-3
	6) ประสานงานสำนักงานเขตจตุจักรและสำนักงานเขตบางเขนในการรักษาความสะอาด บริเวณใต้สายทางของโครงการ โดยเฉพาะบริเวณใต้สถานี โดยจัดให้มีรถดูดฝุ่นที่มีประสิทธิภาพในการดูดฝุ่นออกจากถนน	มีพนักงานจากสำนักงานเขตรับผิดชอบในการทำความสะอาดบริเวณใต้สถานี และบริเวณใกล้เคียงสถานีอยู่เป็นประจำ	-	-
1.3 เสี่ยง	1) ตรวจสอบขบวนรถขบวนดีเซลรางและขบวนบริเวณคู่มือให้มีสภาพสมบูรณ์โดยการตรวจสอบอย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการตรวจสอบขบวนรถขบวนดีเซลรางและขบวนบริเวณคู่มือให้มีสภาพสมบูรณ์อย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง	-	รูปที่ 2-4 ภาคผนวก ข-3
	2) กำหนดความเร็วของรถไฟฟ้าช่วงที่ผ่านทางโค้งต่าง ๆ ไม่เกิน 30 กม./ชั่วโมง เพื่อความปลอดภัย และลดการเสียดสีของรางกับล้อ อันอาจก่อให้เกิดเสียงดัง	เนื่องจากทางโค้งช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ไม่อยู่ในขอบเขตต้องกำหนดความเร็วรถไฟฟ้า อย่างไรก็ตาม ทางโครงการมีการเดินรถในความเร็วตามระเบียบที่กำหนด	-	-
	3) บำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดี และป้องกันเสียงดังจากการเสียดทานของรถกับรางรถไฟฟ้า	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการตรวจสอบระบบรถไฟฟ้าให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์	-	ภาคผนวก ข-4
	4) บำรุงรักษา และปลูกต้นไม้ทดแทนที่ตายไปในบริเวณสถานีเพื่อช่วยลดการสะท้อนของบริเวณใต้สถานี	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยกรุงเทพมหานครจัดให้มีการดูแล รักษา และซ่อมแซมต้นไม้ให้เจริญงอกงามบริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้าอยู่เสมอ	-	รูปที่ 2-2

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	5) ตรวจสอบ วัสดุชำรุดเสียหายให้อยู่ในสภาพดีเป็นประจำสม่ำเสมอ และเปลี่ยน/ซ่อมแซม เมื่อพบว่ามี ความชำรุดเสียหาย เพื่อให้มี ประสิทธิภาพในการกันเสียงอย่างเหมาะสมตลอดเวลา	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการตรวจสอบวัสดุชำรุดเสียหายให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ	-	รูปที่ 2-5 ภาคผนวก ข-5
	6) การเดินรถไฟฟ้ที่ผ่านอาคารบ้านเรือนที่มีความสูง 3 ชั้น ขึ้นไป ควรตรวจระดับเสียงอีกครั้ง ถ้าเกินมาตรฐานต้องทำการติดตั้ง กำแพงกันเสียง	ปัจจุบันทางโครงการมีการติดตั้งกำแพงกันเสียงในบริเวณพื้นที่ อ่อนไหว ได้แก่ หน่วยงานราชการต่าง ๆ สำนักงานเขตบางเขน ศูนย์ส่งเสริมสุขภาพ และโรงเรียน	-	-
1.4 ความสั่นสะเทือน	1) ตรวจสอบยางรองหมดยึดรางและยางบริเวณคู่มือให้มีสภาพ สมบูรณ์ โดยตรวจสอบอย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการตรวจสอบยางรองหมดยึดราง และยางบริเวณคู่มือให้มีสภาพสมบูรณ์อย่างน้อย เดือนละ 2 ครั้ง	-	รูปที่ 2-4 ภาคผนวก ข-3
	2) กรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องความสั่นสะเทือน ทางหน่วยงาน หรือผู้เดินรถต้องจัดผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนว ทางแก้ไขโดยด่วน	ทางโครงการยังไม่มีข้อร้องเรียนในเรื่องความสั่นสะเทือน หากมี ทางโครงการจะรีบดำเนินการเข้าสำรวจและหาแนวทางแก้ไขอย่าง โดยด่วน	-	ภาคผนวก ข-6
2. ทรัพยากรชีวภาพ				
2.1 สภาพนิเวศวิทยาทางบก	1) ทำการปลูกต้นไม้เขตเขียวบริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้า หรือพื้นที่ใกล้เคียง โดยนำพันธุ์ไม้ที่นำมาปลูกควรเป็นไม้ประเภท ไม้ใบและไม้ดอกทรงพุ่มสูง	โครงการได้ปลูกต้นไม้ประเภทไม้ใบและไม้ดอกทรงพุ่มสูง เพื่อเขตเขียวบริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้า ตามที่มาตรการ กำหนด	-	รูปที่ 2-2
	2) บำรุง ดูแล รักษาและซ่อมแซมต้นไม้ให้เจริญงอกงามอย่างต่อเนื่อง เป็นระยะเวลาอย่างน้อย 5 ปี ก่อนส่งมอบให้กรุงเทพมหานครและ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดูแลต่อไป	กรุงเทพมหานครจัดให้มีการดูแล รักษาและซ่อมแซมต้นไม้ให้เจริญ งอกงามบริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้าอย่างสม่ำเสมอ ตามที่มาตรการกำหนด	-	รูปที่ 2-2
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์				
3.1 การใช้ที่ดิน	1) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องควบคุมการใช้ที่ดินขนาดย่อย ตาม จุดเชื่อมต่อสาธารณะ เช่น แผงลอย และร้านค้าปลีกเล็ก ๆ จะต้องมีการจัดการอย่างระมัดระวัง	การควบคุมการใช้ที่ดินอยู่ในขอบเขตของกรุงเทพมหานคร เบื้องต้น โครงการมีการติดตั้งป้ายห้ามการจัดตั้งแผงลอย บริเวณจุดเชื่อมต่อ สาธารณะ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการควบคุมการใช้ที่ดิน	-	รูปที่ 2-6 ภาคผนวก ข-7

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
3.2 การคมนาคมขนส่ง	1) แจ้งหน่วยงานผู้รับผิดชอบที่ดินขอบเขตทางเดินรถให้ชัดเจน	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยประสานงานให้หน่วยงานผู้รับผิดชอบที่ดินขอบเขตทางเดินรถให้สามารถมองเห็นชัดเจน	-	รูปที่ 2-7
	2) ติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณใต้สถานีและด้านข้างริมทางเดินเท้า เพื่อส่องสว่างมายังผิวจราจรโดยกำหนดให้โคมไฟแต่ละหลอดมีความสว่างไม่น้อยกว่า 21.5 ลักซ์ และต้องมีความสว่างใกล้เคียงกับแสงสว่างตามธรรมชาติมากที่สุด	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำการติดตั้งหลอดไฟให้ส่องสว่างมายังผิวจราจรไว้ที่บริเวณใต้สถานีและด้านข้างริมทางเดินเท้า อย่างเพียงพอ	-	รูปที่ 2-8
	3) ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนให้มากขึ้น เพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลให้น้อยลง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำการติดป้ายประชาสัมพันธ์ที่จุดจอดหรือเชิญชวนให้ประชาชนใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เช่น การจัดสิทธิพิเศษลดค่าโดยสาร	-	รูปที่ 2-9
	4) ประสานหรือเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น เพื่อให้สามารถขนถ่ายผู้โดยสารเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีป้ายแสดงทิศทางหรือเส้นทางหรือตำแหน่งที่จะเชื่อมต่อไปยังระบบขนส่งมวลชนอื่น	-	รูปที่ 2-10
	5) จัดระบบจราจรบริเวณถนนสายต่าง ๆ ที่แนวเส้นทางผ่านให้มีความสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชน	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการติดตั้งป้ายจราจรเพื่อควบคุมการจราจรให้สอดคล้องต่อระบบขนส่งมวลชน	-	รูปที่ 2-10
	6) ติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรเพื่อควบคุมการจราจรในแต่ละสถานีและบริเวณวงเวียนหลักสี่	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยประสานงานให้มีการติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจร ในบริเวณสถานีและบริเวณวงเวียนหลักสี่	-	รูปที่ 2-11
	7) จัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกบริเวณสถานีและจัดให้มีที่กักบริเวณและป้ายจราจรในจุดที่เหมาะสม	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกบริเวณสถานี และกรุงเทพมหานครจัดให้มีที่กักบริเวณและป้ายจราจรในจุดที่เหมาะสม	-	รูปที่ 2-12 รูปที่ 2-13
	8) ออกแบบโครงสร้างเพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้ทางเดินเท้าได้อย่างปลอดภัย เช่น ออกแบบความกว้างของทางเท้าเพียงพอต่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเท้า ออกแบบ Sky-walk เชื่อมต่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและการใช้ระบบขนส่งมวลชนอื่น เป็นต้น	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดย รฟม. มีการออกแบบและก่อสร้างทางข้าม (Sky Walk) จากฟากหนึ่งไปยังอีกฟากหนึ่งของแนวรถไฟฟ้ายกระดับบริเวณสถานีรถไฟฟ้า หรือเชื่อมต่อการใช้ขนส่งมวลชนอื่น เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการ	-	รูปที่ 2-14

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	9) จัดให้มีราวกันชนเหล็กบริเวณหน้าโรงเรียนไทยนิยมนสงเคราะห์ เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเท้า	ทางโครงการจัดให้มีแนวกันตกบริเวณทางข้าม Skywalk หน้าโรงเรียนฯ เพื่อความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้บริการ	-	รูปที่ 2-15
	10) ออกแบบทางเท้าให้มีความกว้างไม่น้อยกว่า 1.5 เมตร	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดย รฟม. ดำเนินการก่อสร้างตาม มาตรการฯ อย่างเคร่งครัด	-	-
	11) ให้กรุงเทพมหานคร ในฐานะผู้รับผิดชอบดำเนินการเดินรถ จัดทำแผนปฏิบัติการฉุกเฉิน โดยกำหนดแนวทางการดำเนินการ เมื่อเกิดกรณีขบวนรถเสีย แนวทางระบายคนบริเวณสถานี เป็นต้น	โครงการฯ ปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดทำแผนปฏิบัติการฉุกเฉิน ในกรณีต่าง ๆ โดยจะฝึกซ้อมการปฏิบัติในสถานการณ์ฉุกเฉิน ระหว่างเดือนมิถุนายน - สิงหาคม พ.ศ. 2569	-	ภาคผนวก ข-8
	12) ติดตั้งป้ายบอกทางบริเวณสถานีวัดพระศรีมหาธาตุให้ชัดเจน เพื่อให้ผู้โดยสารที่ต้องต่อรถเกิดความสับสน	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยติดตั้งป้ายบอกทางบริเวณสถานี วัดพระศรีมหาธาตุให้ชัดเจน	-	รูปที่ 2-16
	13) มีการป้องกันเสาตอม่อที่ 4, 5 และ 6 โดยใช้ Concrete Barriers	โครงการมีการติดตั้ง Concrete Barriers ในการป้องกันเฉพาะ บริเวณเสาตอม่อที่ 5 ซึ่งเป็นจุดกลับรถ สำหรับเสาตอม่อที่ 4 และ 6 ไม่มีการติดตั้ง Concrete Barriers ในการป้องกันเสาตอม่อ เนื่องจากสภาพเส้นทางบริเวณเสาตอม่อ 4 และ 6 เป็นทางตรง ไม่ได้เป็นพื้นที่เสี่ยง หรือจุดกลับรถที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงได้	-	รูปที่ 2-17
	14) เสนอแนะแนวทางเลือกให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรพิจารณาใช้ อุปกรณ์จราจรแบรีเออร์พลาสติก (Plastic Barrier) เพื่อแบ่งแนว หรือจัดระบบจราจรไม่ให้เกิดการเปลี่ยนช่องจราจรเข้า – ออกของ สะพานข้ามทางแยกตลอดแนวในกรณีที่เปิดปัญหาจราจร ซึ่ง การพิจารณาปิด-เปิด เส้นทางจราจรในกรณีต่าง ๆ ขึ้นอยู่กับ การบริหารจัดการของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการนำแบรีเออร์พลาสติก (Plastic Barrier) มาใช้เพื่อจัดระบบการจราจร	-	รูปที่ 2-18

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

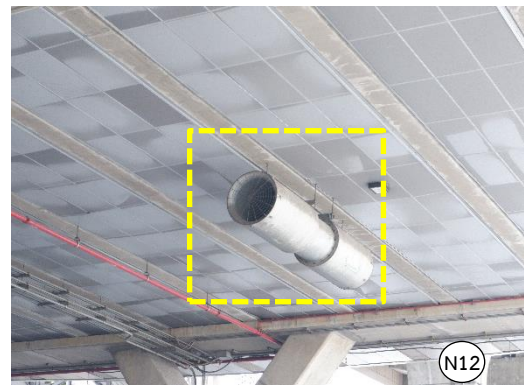
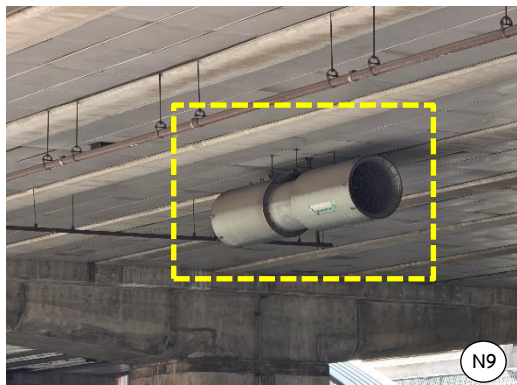
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	15) ประสานงานตำรวจที่รับผิดชอบในพื้นที่เพื่อวางแผนรองรับปัญหาจราจรที่อาจเกิดขึ้นบริเวณแยกเสนานิคม	กรุงเทพมหานครเป็นผู้ประสานงานตำรวจในพื้นที่รับผิดชอบเพื่อป้องกันปัญหาจราจรที่อาจเกิดขึ้นบริเวณดังกล่าว	-	-
	16) ประสานตำรวจเพื่อควบคุม กวดขัน การปฏิบัติตามกฎจราจร บริเวณวงเวียนอนุสาวรีย์ หลักสี่ และสถานีสะพานใหม่	กรุงเทพมหานครเป็นผู้ประสานงานตำรวจในพื้นที่รับผิดชอบเพื่อป้องกันปัญหาจราจรที่อาจเกิดขึ้นบริเวณดังกล่าว	-	-
3.3 การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม	1) ดูแลและบำรุงรักษาระบบระบายน้ำให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพอยู่เสมอ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีเจ้าหน้าที่ดูแลและบำรุงรักษาระบายน้ำให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพอยู่เสมอ	-	-
	2) พัฒนาและปรับปรุงสภาพพื้นที่และระบบระบายน้ำให้เหมาะสมสำหรับควบคุมการไหลของน้ำ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีเจ้าหน้าที่คอยปรับปรุงตรวจสอบระบบระบายน้ำ	-	-
4. คุณค่าคุณภาพชีวิต				
4.1 สังคม เศรษฐกิจ และความคิดเห็น	1) สืบถามความคิดเห็นของประชาชนเพื่อรับทราบปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการเพื่อนำมาดำเนินการและแก้ไขให้เหมาะสม	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีแผนดำเนินการสำรวจวันที่ 9 มิถุนายน ถึง 28 สิงหาคม พ.ศ. 2569 และจะนำเสนอในรายงานฉบับเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2569	-	-
	2) ประชาสัมพันธ์การดำเนินโครงการในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งแผ่นพับ ป้ายประชาสัมพันธ์ และสื่อต่าง ๆ เช่น วิทยู หนังสือพิมพ์ เป็นต้น	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ บริเวณสถานีรถไฟฟ้า และประชาสัมพันธ์ผ่านทางสื่อออนไลน์ เพื่อกระจายข่าวสารโครงการให้ประชาชนทราบยิ่งขึ้น	-	รูปที่ 2-9 ภาคผนวก ข-9
	3) ร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ของชุมชน เช่น การให้ทุนการศึกษากับโรงเรียนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ การทอดผ้าป่าหรือกฐินในวัดที่อยู่ใกล้โครงการ เป็นต้น	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีเชิญชวนชุมชนใกล้เคียงและประชาชนทั่วไปเข้าร่วมกิจกรรมจิตอาสาต่าง ๆ เช่น ปั่นน้ำจืด น้ำท่วม การบริจาคโลหิต และแจกต้นไม้บริเวณสถานี	-	รูปที่ 2-19 ภาคผนวก ข-10
	4) จัดให้มีการดูงานหรือทัศนศึกษาในโครงการ เพื่อให้ทราบลักษณะการดำเนินงานของโครงการ โดยเน้นกลุ่มเป้าหมายผู้นำชุมชน เยาวชน นักเรียน เป็นต้น	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการเปิดให้หน่วยงานที่สนใจเข้าเยี่ยมชมหรือทัศนศึกษาโครงการ	-	ภาคผนวก ข-11

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
4.2 การท่องเที่ยวและทัศนียภาพ	1) ออกแบบต่อม่อโครงสร้างทางวิ่งให้โปร่งบางเพื่อลดผลกระทบด้านทัศนียภาพต่อหน้าพระบรมราชานุสาวรีย์ รัชกาลที่ 8 วัดพระศรีมหาธาตุวรมหาวิหาร และอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยออกแบบโครงสร้างทางวิ่งให้โปร่งบางและปลูกต้นไม้ เพื่อลดผลกระทบทางด้านทัศนียภาพ	-	รูปที่ 2-20
	2) ออกแบบปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค เช่น เสาคอนกรีต สายไฟฟ้า สายโทรศัพท์ เป็นระบบท่อใต้ดิน เพื่อส่งเสริมทัศนียภาพบริเวณลานหน้าพระบรมราชานุสาวรีย์ รัชกาลที่ 8 บริเวณวัดพระศรีมหาธาตุวรมหาวิหาร	บริเวณลานหน้าพระบรมราชานุสาวรีย์ รัชกาลที่ 8 บริเวณวัดพระศรีมหาธาตุวรมหาวิหาร มีสภาพเป็นพื้นที่โล่งกว้าง ไม่มีระบบสาธารณูปโภคที่ส่งผลกระทบต่อทัศนียภาพแต่อย่างใด	-	รูปที่ 2-21
	3) ปรับปรุงภูมิทัศน์ในบริเวณวงเวียนหลักสี่ ด้วยต้นไม้ใหญ่เพื่อพรางโครงสร้างสถานีและออกแบบปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่หน้าลานพระบรมราชานุสาวรีย์ รัชกาลที่ 8 ด้วยต้นไม้ใบพุ่มสูงเพื่อพรางโครงสร้างบันไดเชื่อมต่อสถานี และ Sky Walk	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำการปลูกต้นไม้ ประเภทไม้ใบและไม้ดอกทรงพุ่มสูง บริเวณพื้นที่หน้าลานพระบรมราชานุสาวรีย์ รัชกาลที่ 8 เพื่อพรางโครงสร้างสถานี	-	รูปที่ 2-21
	4) ออกแบบปรับปรุงภูมิทัศน์โดยรอบอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ ให้มีความมั่นคง แข็งแรง คงความสง่างาม และเป็นเอกลักษณ์	ในช่วงระยะก่อสร้าง มีการย้ายที่ตั้งอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ เพื่อไม่ให้กระทบต่อการดำเนินการก่อสร้างสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ	-	-
	5) ให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ประสานกรมศิลปากรเพื่อขออนุญาต และขอความเห็นในการย้ายที่ตั้งอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ ไปอยู่ในบริเวณที่เหมาะสม	ในช่วงระยะก่อสร้าง รฟม. มีการประสานกรมศิลปากรเพื่อขออนุญาต และขอความเห็นในการย้ายที่ตั้งอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ ไปอยู่ในบริเวณที่เหมาะสม	-	-
	6) ออกแบบจัดภูมิทัศน์ได้สถานี N17 และในบริเวณวงเวียนหลักสี่ ตลอดจนออกแบบหลังคาสถานีให้มีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมโดยรอบ ดำเนินการปลูกต้นไม้ตามผังภูมิทัศน์ และผังการจัดสวนหย่อมที่กำหนดไว้สำหรับบริเวณต่าง ๆ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำการปลูกต้นไม้บริเวณเกาะกลางถนนและริมทางเท้า บริเวณสถานี N17 และในบริเวณวงเวียนหลักสี่	-	รูปที่ 2-20
	7) ตรวจสอบ ดูแล และบำรุงรักษาด้านไม้และสวนเป็นประจำสม่ำเสมอ และปลูกเสริมเมื่อพบว่าต้นไม้ตายลง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยกรุงเทพมหานครจัดให้มีการดูแลรักษา และซ่อมแซมต้นไม้ให้เจริญงอกงามบริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้าอยู่เสมอ	-	รูปที่ 2-2

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
4.3 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	1) ตั้งถังรองรับมูลฝอยทางขึ้น - ทางลงสถานี	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีถังขยะมูลฝอยไว้บริเวณทางขึ้น-ลงบนสถานี และมีหน่วยงานจาก สำนักงานเขต สังกัด กรุงเทพมหานคร เข้ามารับ เก็บขนขยะมูลฝอยเป็นประจำ	-	รูปที่ 2-22
	2) ประชาสัมพันธ์และรณรงค์ให้พนักงานคัดแยกมูลฝอย เป็นขยะเปียก ขยะแห้ง ก่อนทิ้งลงถังรองรับมูลฝอย และมูลฝอยจำพวกแก้ว กระจาด ขวด คัดแยกออกมาส่งขายให้คนรับซื้อของเก่า เพื่อลดปริมาณมูลฝอย ขยะอันตราย เช่น แบตเตอรี่ ถ่านไฟฉาย ควรแยกออกมาทิ้งในถังที่จัดไว้สำหรับขยะประเภทนี้โดยเฉพาะ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการอบรมความรู้ให้พนักงานคัดแยกประเภทมูลฝอยให้ถูกสุขลักษณะก่อนทิ้งลงถังรองรับมูลฝอย เพื่อลดปริมาณมูลฝอยที่ต้องนำไปกำจัด	-	รูปที่ 2-23 ภาคผนวก ข-12
	3) จัดให้มีป้ายเตือนที่ชัดเจนในบริเวณการทำงานที่เป็นอันตราย	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยติดตั้งป้ายเตือนบริเวณพื้นที่อันตราย เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่/ผู้ใช้บริการสถานี	-	รูปที่ 2-24
	4) จัดให้มีการตรวจสอบสุขภาพพนักงานประจำปี	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการตรวจสอบสุขภาพพนักงานประจำปี เมื่อวันที่ 18-20 และ 23-27 มีนาคม พ.ศ. 2569	-	ภาคผนวก ข-13
	5) จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล สำหรับพนักงานที่ต้องสัมผัสกับสิ่งอันตราย พร้อมกำหนดให้สวมใส่อุปกรณ์ดังกล่าวทุกครั้งปฏิบัติงาน เช่น ปลั๊กอุดหู ที่ครอบหู หน้ากากกันฝุ่น หมวกนิรภัย รองเท้านิรภัย แวนดานิรภัย เป็นต้น	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยกำหนดให้พนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่เข้ารับการอบรมออนไลน์ และมีการเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล สำหรับพนักงานที่ต้องสัมผัสกับสิ่งอันตราย	-	รูปที่ 2-25
	6) จัดให้มีการฝึกซ้อมรับเหตุฉุกเฉินอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง	โครงการฯ ปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดทำแผนปฏิบัติการฉุกเฉินในกรณีต่าง ๆ โดยจะฝึกซ้อมการปฏิบัติในสถานการณ์ฉุกเฉินระหว่างเดือนมิถุนายน - สิงหาคม พ.ศ. 2569	-	ภาคผนวก ข-8
	7) ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศอย่างเคร่งครัด	โครงการปฏิบัติตามมาตรการทางด้านคุณภาพอากาศอย่างเคร่งครัด	-	-



รูปที่ 2-1 ระบบระบายอากาศใต้สถานี



รูปที่ 2-2 การปลูกต้นไม้เขตเขียวบริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้า



รูปที่ 2-3 สัญลักษณ์จราจรเพื่อบอกทิศทางและกำหนดความเร็วบริเวณสถานีรถไฟฟ้า



รูปที่ 2-4 หมุดยึดราง ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่



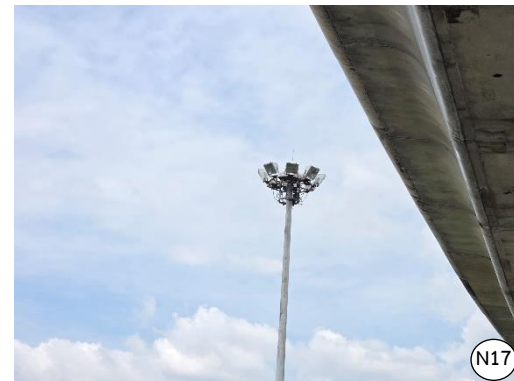
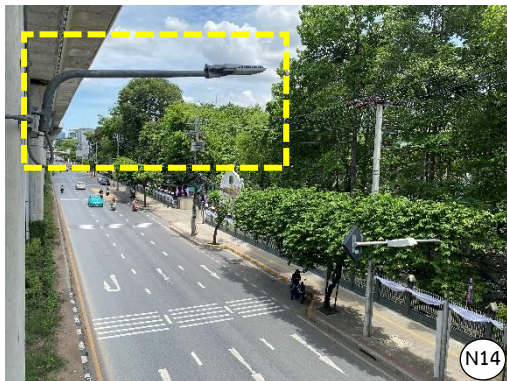
รูปที่ 2-5 วัสดุอุดข้อเสียบ ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่



รูปที่ 2-6 การติดป้ายควบคุมการจัดตั้งแผงลอย เพื่อควบคุมการใช้ที่ดิน



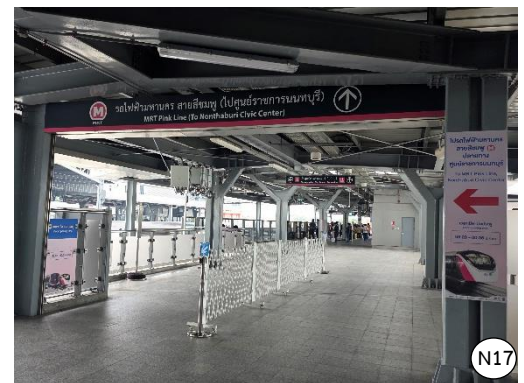
รูปที่ 2-7 การตีเส้นขอบเขตทางเดินรถบนผิวจราจรชัดเจน ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่



รูปที่ 2-8 การติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณใต้สถานีและด้านข้างริมทางเดินเท้า



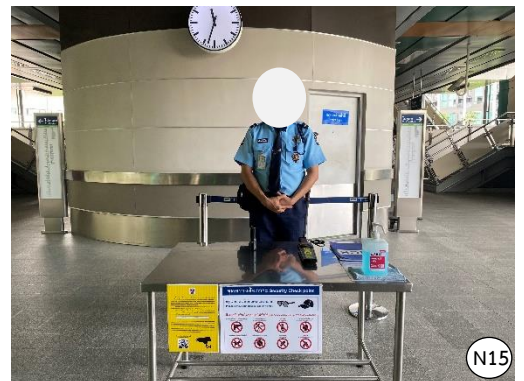
รูปที่ 2-9 ป้ายประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน



รูปที่ 2-10 ป้ายประชาสัมพันธ์/การประสานหรือเชื่อมต่อบริการขนส่งมวลชนอื่น



รูปที่ 2-11 ป้ายและเครื่องหมายจราจร ในบริเวณสถานีและบริเวณวงเวียนหลักสี่



รูปที่ 2-12 เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้า



รูปที่ 2-13 ป้ายจราจรและจุดกลับรถในจุดที่เหมาะสม



รูปที่ 2-14 ทางเชื่อมต่อสถานีรถไฟและระบบขนส่งมวลชนอื่น



รูปที่ 2-15 แนวกันตกบริเวณหน้าโรงเรียนไทยนิยมสงเคราะห์



รูปที่ 2-16 ป้ายบอกทางบริเวณสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ



เสาตอม่อที่ 4



เสาตอม่อที่ 5



เสาตอม่อที่ 6

รูปที่ 2-17 เสาตอม่อที่ 4 5 และ 6



รูปที่ 2-18 การจราจรโดยใช้ Plastic Barrier



รูปที่ 2-19 การจัดกิจกรรมต่างๆ



รูปที่ 2-20 ภูมิทัศน์บริเวณสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17)



รูปที่ 2-21 ภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่หน้าลานพระบรมราชานุสาวรีย์ รัชกาลที่ 8



รูปที่ 2-22 ภาพขณะรองรับมูลฝอยทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้า



รูปที่ 2-23 การเก็บและรวบรวมขยะมูลฝอยจากถังรวบรวมมูลฝอยบนสถานีรถไฟฟ้า



รูปที่ 2-24 ป้ายเตือนพื้นที่อันตราย



รูปที่ 2-25 อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล

2.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน

(หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

สำหรับการดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569 ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการประเด็นต่าง ๆ ที่ได้กำหนดไว้ตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่น ๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- 1) ทรัพยากรชีวภาพ ได้แก่ สภาพนิเวศวิทยานบก และสภาพนิเวศวิทยาในน้ำ
- 2) คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ได้แก่ การใช้ที่ดิน การคมนาคมขนส่ง การจัดการมูลฝอย การบำบัดน้ำเสีย และการระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม
- 3) คุณค่าคุณภาพชีวิต ได้แก่ สังคม เศรษฐกิจ และ ความคิดเห็น การประเมินผลกระทบทางสุขภาพและการสาธารณสุข และอาชีวอนามัยและความปลอดภัย

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569 พบว่า มีการปฏิบัติตามมาตรการประเด็นต่าง ๆ ที่ได้กำหนดไว้ตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่น ๆ ของรัฐและ อย่างครบถ้วน โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 2-2 และสรุปผลได้ดังนี้

ตารางที่ 2-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
มาตรการทั่วไป				
	1) กำหนดให้มีการจัดตั้ง “คณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในช่วงดำเนินการก่อสร้าง” โดยประกอบด้วย - ผู้แทนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย - ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม - ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร - ผู้แทนจากกรุงเทพมหานคร - ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ - ผู้แทนสภาวิศวกรแห่งประเทศไทย - ผู้แทนจากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - ผู้ทรงคุณวุฒิด้านความปลอดภัย - ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสถาปัตยกรรมระบบขนส่งมวลชน - ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อควบคุมดูแลกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้างและ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ในช่วงระยะก่อสร้าง ทางโครงการได้จัดตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในช่วงดำเนินงานก่อสร้างโครงการ ตามคำสั่ง รพม. ที่ 209/2558 ลงวันที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ. 2558 เพื่อควบคุมดูแลกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้างและ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการปฏิบัติตาม มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ปัจจุบัน โครงการอยู่ในระยะดำเนินการ จึงไม่ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าว ทั้งนี้ โครงการจะปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ระยะดำเนินการอย่างเคร่งครัด	-	-

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	2) ต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ โดยต้องแจ้งผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และจัดทำสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวในรอบปี ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ โดยให้รายงานผลทุกเดือน	ทางโครงการได้จ้างให้ บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท อินฟราทรานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (กิจการร่วม ยูเออีและไอทีซี) ทำหน้าที่เป็น Third Party เพื่อดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ พร้อมทั้งจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ เสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาทุก 6 เดือน	-	-
	3) หากพบว่าโครงการทำให้ผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมีข้อร้องเรียน ให้เจ้าของโครงการและ/หรือผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง ผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบด้วย	กรณีที่มีการดำเนินของโครงการก่อให้เกิดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม และมีข้อร้องเรียน โครงการจะดำเนินการแก้ไขโดยเร่งด่วนและแจ้งแก่หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องรับทราบ อย่างไรก็ตาม ในระยะดำเนินการระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569 ไม่พบข้อร้องเรียนจากการดำเนินงานของโครงการ	-	-
	4) หากมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ และ/หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่แตกต่างจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ ต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นก่อนดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง	ในระยะดำเนินการ ปัจจุบันไม่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการแต่อย่างใด กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และ/หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางโครงการจะนำเสนอรายละเอียดการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง	-	-

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
1. ทรัพยากรกายภาพ				
1.1 ทรัพยากรดิน	1) ปลุกพืชคลุมดินและไม่ย่นต้นบริเวณอาคารจอดและจร และศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำการปลุกพืชคลุมดินและไม่ย่นต้นบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ สำหรับบริเวณอาคารจอดและจร กรุงเทพมหานครไม่ได้รับโอนทรัพย์สินหนี้สินของโครงการฯ จาก รฟม. จึงอยู่ภายใต้การบริหาร กำกับดูแลโดยรฟม. ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบในการนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของโครงการฯ (เฉพาะพื้นที่อาคารจอดแล้วจรในความรับผิดชอบของ รฟม.) ต่อ สผ. ต่อไป	-	รูปที่ 2-26 ภาคผนวก ข-14
	2) บำรุง ดูแล รักษาพืชคลุมดินและไม่ย่นต้นอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งนอกจากจะทำให้บริเวณอาคารจอดและจร และศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถมีความร่มรื่นสวยงามแล้ว ยังเป็นการช่วยรักษาสภาพดินให้อุดมสมบูรณ์	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยดำเนินการ บำรุง รักษาพืชคลุมดินและไม่ย่นต้นบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ สำหรับบริเวณอาคารจอดและจร กรุงเทพมหานครไม่ได้รับโอนทรัพย์สินหนี้สินของโครงการฯ จาก รฟม. จึงอยู่ภายใต้การบริหาร กำกับดูแลโดยรฟม. ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบในการนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของโครงการฯ (เฉพาะพื้นที่อาคารจอดแล้วจรในความรับผิดชอบของ รฟม.) ต่อ สผ. ต่อไป	-	รูปที่ 2-26
1.2 คุณภาพน้ำผิวดิน	1) จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียและบ่อดักไขมัน/น้ำมันที่ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ และอาคารจอดและจร	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียและบ่อดักไขมัน สำหรับเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ พร้อมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยดูแล ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียและบ่อดักไขมันอย่างสม่ำเสมอ สำหรับบริเวณอาคารจอดและจร กรุงเทพมหานครไม่ได้รับโอนทรัพย์สินหนี้สินของโครงการฯ จาก รฟม. จึงอยู่ภายใต้การบริหาร กำกับดูแลโดยรฟม. ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบในการนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของโครงการฯ (เฉพาะพื้นที่อาคารจอดแล้วจรในความรับผิดชอบของ รฟม.) ต่อ สผ. ต่อไป	-	รูปที่ 2-27 ภาคผนวก ข-14 ภาคผนวก ข-15

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	2) จัดให้มีห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาลสำหรับพนักงานและเจ้าหน้าที่ ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ อาคารจอดและจร และสถานีรถไฟฟ้าวัดท่าพระ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาลสำหรับเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ และสถานีรถไฟฟ้าวัดท่าพระ พร้อมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลรักษาความสะอาดห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะอย่างสม่ำเสมอ สำหรับบริเวณอาคารจอดและจร กรุงเทพมหานครได้รับโอนทรัพย์สินหนี้สินของโครงการฯ จาก รฟม. จึงอยู่ภายใต้การบริหาร กำกับดูแลโดย รฟม. ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบในการนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของโครงการฯ (เฉพาะพื้นที่อาคารจอดแล้วจรในความรับผิดชอบของ รฟม.) ต่อ สผ. ต่อไป	-	รูปที่ 2-28 ภาคผนวก ข-14
	3) ตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสียที่ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ และอาคารจอดและจร โดยมีคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดเป็นไปตามเกณฑ์ที่ออกแบบเพื่อมิให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำของแหล่งรองรับน้ำทิ้งโครงการ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยตรวจสอบบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสียบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถอย่างสม่ำเสมอ สำหรับบริเวณอาคารจอดและจร กรุงเทพมหานครได้รับโอนทรัพย์สินหนี้สินของโครงการฯ จาก รฟม. จึงอยู่ภายใต้การบริหาร กำกับดูแลโดย รฟม. ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบในการนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของโครงการฯ (เฉพาะพื้นที่อาคารจอดแล้วจรในความรับผิดชอบของ รฟม.) ต่อ สผ. ต่อไป	-	รูปที่ 2-27 ภาคผนวก ข-14 ภาคผนวก ข-15
	4) ดักหรือกวดกักตะกอนจากบ่อปรับสภาพน้ำเสีย รวมทั้งไขมันและคราบน้ำมันจากบ่อดักไขมัน/น้ำมันมาเก็บรวบรวม และให้หน่วยงานที่รับกำจัดของเสียอันตรายที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการนำไปกำจัดต่อไป	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีเจ้าหน้าที่คอยตรวจสอบและดูแลระบบบำบัดน้ำเสีย และบ่อดักไขมันบริเวณสถานีรถไฟฟ้าวัดท่าพระอย่างสม่ำเสมอ	-	ภาคผนวก ข-1 ภาคผนวก ข-15
	5) พิจารณานำน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดกลับมามีประโยชน์ในด้านอื่น ๆ เช่น รดน้ำต้นไม้ ล้างถนน เป็นต้น เพื่อลดปริมาณการใช้น้ำในพื้นที่โครงการ	ปัจจุบันทางโครงการ ยังไม่มีการนำน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วกลับมามีประโยชน์ด้านอื่น ๆ เว้นศูนย์ซ่อมบำรุงมีการนำน้ำล้างขบวนรถที่ผ่านการบำบัดแล้วนำกลับมาใช้อีกครั้ง	-	-

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	6) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลระบบบำบัดน้ำเสีย เพื่อช่วยให้การควบคุมคุณภาพน้ำทั้งดีขึ้น	ทางโครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบ บำรุงระบบบำบัดน้ำเสียให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพอยู่เสมอ	-	ภาคผนวก ข-1 ภาคผนวก ข-15
	7) รวบรวมและกำจัดมูลฝอยและของเสียอันตรายจากบริเวณสถานีรถไฟฟ้า อาคารจอดและจร และศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถอย่างเหมาะสม โดยไม่ให้รั่วไหล/ปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำ	ทางโครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดเตรียมภาชนะรองรับมูลฝอยอย่างเพียงพอ และรวบรวมมูลฝอยจากถังรวบรวมมูลฝอยบนสถานีรถไฟฟ้า และศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ โดยประสานงานกับสำนักงานเขตหรือหน่วยงานท้องถิ่นให้เข้ามาเก็บขนขยะมูลฝอยเป็นประจำ สำหรับบริเวณอาคารจอดและจร กรุงเทพมหานครไม่ได้รับโอนทรัพย์สินหนี้สินของโครงการฯ จาก รฟม. จึงอยู่ภายใต้การบริหารกำกับดูแลโดยรฟม. ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบในการนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของโครงการฯ (เฉพาะพื้นที่อาคารจอดแล้วจรใน ความรับผิดชอบของ รฟม.) ต่อ สผ. ต่อไป	-	รูปที่ 2-29 รูปที่ 2-30 ภาคผนวก ข-14
1.3 คุณภาพอากาศ	1) ตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบระบายอากาศให้มีสภาพสมบูรณ์	สถานีรถไฟฟ้าทั้ง 4 สถานี ไม่มีการติดตั้งระบบระบายอากาศไว้ใต้สถานี เนื่องจากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศใต้สถานีในระยะดำเนินการมีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด	-	-
	2) ประสานงานหน่วยงานท้องถิ่นในการรักษาความสะอาดบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้า โดยจัดให้มีรถดูดฝุ่นที่มีประสิทธิภาพในการดูดฝุ่นออกจากถนน	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยกรุงเทพมหานครมีการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการรักษาความสะอาดบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้า	-	-
	3) ควบคุมและไม่ให้มีการจอดรถและติดเครื่องยนต์ทิ้งไว้ในขณะจอดที่อาคารจอดและจร และบริเวณสถานีรถไฟฟ้า	บริเวณอาคารจอดและจร กรุงเทพมหานครไม่ได้รับโอนทรัพย์สินหนี้สินของโครงการฯ จาก รฟม. จึงอยู่ภายใต้การบริหารกำกับดูแลโดยรฟม. ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบในการนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของโครงการฯ (เฉพาะพื้นที่อาคารจอดแล้วจรใน ความรับผิดชอบของ รฟม.) ต่อ สผ. ต่อไป	-	ภาคผนวก ข-14

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	4) ปลุกต้นไม้เพื่อเป็น Buffer Zone จำนวน 3 แถวสลับฟันปลา ด้านที่อาคารจอดและจร และศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถอยู่ติดชุมชน โดยไม่ย่นต้นไม้ที่ปลูก เช่น ไม้โกกอินเดียน เป็นต้น เพื่อช่วยดูดซับมลสารที่เกิดขึ้น	ทางโครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีการปลูกต้นไม้บริเวณ ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ เพื่อช่วยในการดูดซับมลสารที่เกิดขึ้น สำหรับบริเวณอาคารจอดและจร กรุงเทพมหานครไม่ได้รับโอนทรัพย์สินหนี้สินของโครงการฯ จาก รฟม. จึงอยู่ภายใต้การบริหาร กำกับดูแลโดยรฟม. ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบในการนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของโครงการฯ (เฉพาะพื้นที่อาคารจอดแล้วจรในความรับผิดชอบของ รฟม.) ต่อ สผ. ต่อไป	-	รูปที่ 2-26 ภาคผนวก ข-14
1.4 เสียง	1) ปลูกและบำรุงรักษาต้นไม้บริเวณสถานี ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ และอาคารจอดและจร เพื่อช่วยลดการสะท้อนของเสียงบริเวณใต้สถานี	ทางโครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีการปลูกต้นไม้บริเวณ ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ เพื่อช่วยลดการสะท้อนของเสียงบริเวณใต้สถานี รวมทั้งประสานงาน/จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยดูแล บำรุงรักษาต้นไม้อย่างสม่ำเสมอ สำหรับบริเวณอาคารจอดและจร กรุงเทพมหานครไม่ได้รับโอนทรัพย์สินหนี้สินของโครงการฯ จาก รฟม. จึงอยู่ภายใต้การบริหาร กำกับดูแลโดยรฟม. ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบในการนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของโครงการฯ (เฉพาะพื้นที่อาคารจอดแล้วจรในความรับผิดชอบของ รฟม.) ต่อ สผ. ต่อไป	-	รูปที่ 2-26 ภาคผนวก ข-14
	2) บำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้ายางสม่ำเสมอเพื่อให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดี และป้องกันเสียงดังจากการเสียดทานล้อรถกับรางรถไฟฟ้ายาง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการตรวจสอบระบบรถไฟฟ้ายางให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์	-	ภาคผนวก ข-4
	3) ตรวจสอบ วัสดุซับเสียงให้อยู่ในสภาพดีเป็นประจำสม่ำเสมอ และเปลี่ยน/ซ่อมแซม เมื่อพบว่ามีความชำรุดเสียหาย เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการกันเสียงอย่างเหมาะสมตลอดเวลา	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีแผนการตรวจสอบความแข็งแรงของวัสดุดูดซับเสียงใต้สถานีอยู่เป็นประจำ	-	รูปที่ 2-31 ภาคผนวก ข-5
	4) ตรวจสอบยางรองหมุดยึดรางและยางบริเวณคูล้อให้มีสภาพสมบูรณ์โดยทำการตรวจสอบ อย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการตรวจสอบยางรองหมุดยึดรางและยางบริเวณคูล้อให้มีสภาพสมบูรณ์อย่างน้อย เดือนละ 2 ครั้ง	-	รูปที่ 2-32 ภาคผนวก ข-3

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	5) กำหนดความเร็วของรถไฟฟ้าช่วงที่ผ่านทางโค้งต่าง ๆ ไม่เกิน 30 กม./ชั่วโมง เพื่อความปลอดภัย และลดการเสียดสีของรางกับล้อ อันอาจก่อให้เกิดเสียงดัง	เนื่องจากทางโค้งในช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ไม่อยู่ในขอบเขตต้องกำหนดความเร็วรถไฟฟ้า ทั้งนี้ ทางโครงการมีการเดินรถในความเร็วตามระเบียบที่กำหนด	-	-
1.5 ความสั่นสะเทือน	1) กรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องความสั่นสะเทือน ทางหน่วยงานหรือผู้เดินรถต้องจัดผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางแก้ไขโดยด่วน	ทางโครงการยังไม่มีข้อร้องเรียนในเรื่องความสั่นสะเทือน หากมีทางโครงการจะรีบดำเนินการเข้าสำรวจและหาแนวทางแก้ไขอย่างโดยด่วน	-	ภาคผนวก ข-6
	2) ตรวจสอบยางรองหมุดยึดรางและยางบริเวณคูล้อให้มีสภาพสมบูรณ์ โดยตรวจสอบอย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการตรวจสอบยางรองหมุดยึดรางและยางบริเวณคูล้อให้มีสภาพสมบูรณ์อย่างน้อย เดือนละ 2 ครั้ง	-	รูปที่ 2-32 ภาคผนวก ข-3
2. ทรัพยากรชีวภาพ				
2.1 สภาพนิเวศวิทยาทางบก	1) ปลุกต้นไม้เขตเขียวบริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้าหรือพื้นที่ใกล้เคียง โดยพันธุ์ไม้ๆ ที่นำมาปลูกควรเป็นไม้ประเภทไม้ใบและไม้ดอกทรงพุ่มสูง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำการปลุกต้นไม้ ประเภทไม้ใบ และไม้ดอกทรงพุ่มสูง บริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้า	-	รูปที่ 2-26
	2) บำรุง ดูแล รักษาและปลูกซ่อมแซมต้นไม้ให้เจริญงอกงามอย่างต่อเนื่องเป็นระยะเวลาอย่างน้อย 5 ปี ก่อนส่งมอบให้กรุงเทพมหานครและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดูแลต่อไป	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยกรุงเทพมหานครจัดให้มีการดูแลรักษาและซ่อมแซมต้นไม้ให้เจริญงอกงามบริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้าอยู่เสมอ	-	รูปที่ 2-26
	3) เลือกชนิดพันธุ์ไม้ที่จะนำมาปลูกบริเวณได้สถานีเป็นชนิดที่ดูแลรักษาง่าย และสามารถเจริญเติบโตได้ดีในบริเวณที่แสงส่องถึงค่อนข้างน้อย	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำการปลุกต้นไม้ ประเภทไม้ใบ และไม้ดอกทรงพุ่มสูง บริเวณใต้โครงสร้างยกระดับ	-	รูปที่ 2-26

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
2.2 สภาพนิเวศวิทยาในน้ำ	1) ตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสียศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ และอาคารจอดและจร	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสีย และจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยดูแล ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสีย อย่างสม่ำเสมอบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ สำหรับบริเวณอาคารจอดและจร กรุงเทพมหานครไม่ได้รับโอนทรัพย์สินหนี้สินของโครงการฯ จาก รฟม. จึงอยู่ภายใต้การบริหาร กำกับดูแลโดยรฟม. ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบในการนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของโครงการฯ (เฉพาะพื้นที่อาคารจอดแล้ว จรในความรับผิดชอบของ รฟม.) ต่อ สผ. ต่อไป	-	ภาคผนวก ข-14 ภาคผนวก ข-15
	2) น้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วต้องพิจารณานำกลับมาใช้ประโยชน์ ในด้านอื่น ๆ เช่น รดน้ำต้นไม้	ปัจจุบันทางโครงการ ยังไม่มีการนำน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วมา พิจารณานำกลับมาใช้ประโยชน์ด้านอื่น ๆ	-	-
	3) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบสูบน้ำ และระบบระบายน้ำในพื้นที่โครงการ เพื่อให้การควบคุมคุณภาพน้ำดียิ่งขึ้น	ทางโครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบ บำรุง ระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบสูบน้ำ และระบบระบายน้ำ อยู่เป็นประจำ	-	ภาคผนวก ข-15
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์				
3.1 การใช้ที่ดิน	1) ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการควบคุมการขยายตัวของชุมชนเมืองและย่านธุรกิจการค้าให้เป็นไปอย่างมีระเบียบ ตามข้อบังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร และผังเมืองรวม ชุมชนคูคต จังหวัดปทุมธานี	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยกรุงเทพมหานครมีการประสานงาน กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการควบคุมการขยายตัวของชุมชนเมืองและ ย่านธุรกิจให้เป็นไปตามข้อบังคับ	-	รูปที่ 2-33

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
3.2 การคมนาคมขนส่ง	1) ติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจร เพื่อบอกทิศทางและกำหนดความเร็ว เพื่อควบคุมการจราจรในบริเวณแต่ละสถานีและอาคารจอดและจร	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจร เพื่อบอกทิศทางและกำหนดความเร็ว เพื่อควบคุมการจราจรในบริเวณแต่ละสถานี สำหรับบริเวณอาคารจอดและจร กรุงเทพมหานครไม่ได้รับโอนทรัพย์สินหนี้สินของโครงการฯ จาก รฟม. จึงอยู่ภายใต้การบริหารกำกับดูแลโดยรฟม. ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบในการนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของโครงการฯ (เฉพาะพื้นที่อาคารจอดแล้วจรในความรับผิดชอบของ รฟม.) ต่อ สผ. ต่อไป	-	รูปที่ 2-34 ภาคผนวก ข-14
	2) แจ้งหน่วยงานผู้รับผิดชอบตีเส้นขอบเขตทางเดินรถให้ชัดเจน	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยบนพื้นผิวจราจรมีการตีเส้นขอบเขตทางเดินรถที่ผู้ใช้ถนนสามารถมองเห็นได้ชัดเจน	-	รูปที่ 2-35
	3) ติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณใต้สถานีและด้านข้างริมทางเดินเท้าเพื่อส่องสว่างมายังผิวจราจรโดย กำหนดให้โคมไฟแต่ละหลอดมีความสว่างไม่น้อยกว่า 21.5 ลักซ์ และต้องมีความสว่างใกล้เคียงกับแสงสว่างตามธรรมชาติมากที่สุด	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำการติดตั้งหลอดไฟให้ส่องสว่างมายังผิวจราจรไว้ที่บริเวณใต้สถานีและด้านข้างริมทางเดินเท้าอย่างเพียงพอ	-	รูปที่ 2-36
	4) จัดให้มีระบบขนส่งมวลชนเสริม (Feeder) โดยพิจารณาเส้นทางที่มีชุมชนหนาแน่นเป็นลำดับแรกและตรวจสอบเส้นทางของรถตู้เพื่อไม่ให้เปิดซ้อนขัดแย้งต่าง ๆ	โครงการจัดให้มีพื้นที่สำหรับเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนเสริมเป็นที่เรียบร้อยแล้ว	-	รูปที่ 2-37 รูปที่ 2-38
	5) ประสานให้หน่วยงานท้องถิ่นของแต่ละพื้นที่เข้ามาบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนเสริมเพื่อให้เกิดความขัดแย้งต่าง ๆ น้อยที่สุด	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยประสานให้หน่วยงานท้องถิ่นของแต่ละพื้นที่เข้ามาบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนเสริมเพื่อให้เกิดความขัดแย้งต่าง ๆ น้อยที่สุด	-	รูปที่ 2-38
	6) ทำจุดจอดรถรับ-ส่งชั่วคราว (Bus Bay)	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำจุดจอดรถรับ-ส่งชั่วคราวบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้า	-	รูปที่ 2-37

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	7) ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนให้มากขึ้น เพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลให้น้อยลง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำการติดป้ายประชาสัมพันธ์ที่จุดจอดหรือเชิญชวนให้ประชาชนใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เช่น การจัดสิทธิพิเศษลดค่าโดยสาร	-	รูปที่ 2-39
	8) ประสานหรือเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น เพื่อให้สามารถขนถ่ายผู้โดยสารเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีป้ายแสดงทิศทางหรือเส้นทางหรือตำแหน่งที่จะเชื่อมต่อไปยังระบบขนส่งมวลชนอื่น	-	รูปที่ 2-38
	9) จัดระบบจราจรบริเวณถนนสายต่าง ๆ ที่แนวเส้นทางผ่านให้มีความสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชน	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีตำรวจจราจร รวมถึงเจ้าหน้าที่ให้สัญญาณจราจรปฏิบัติหน้าที่ตามแยกถนนในช่วงเวลาเร่งด่วน	-	-
	10) จัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกบริเวณสถานี และอาคารจอดและจร	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกบริเวณสถานี ส่วนบริเวณอาคารจอดและจร กรุงเทพมหานครไม่ได้รับโอนทรัพยากรนี้ของโครงการฯ จาก รฟม. จึงอยู่ภายใต้การบริหารกำกับดูแลโดยรฟม. ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบในการนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของโครงการฯ (เฉพาะพื้นที่อาคารจอดแล้วจรในความรับผิดชอบของ รฟม.) ต่อ สผ. ต่อไป	-	รูปที่ 2-40 ภาคผนวก ข-14
	11) จัดให้มีที่จอดรถและป้ายจราจรในจุดที่เหมาะสม	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเลือกจุดจอดรถและป้ายจราจรที่เหมาะสม	-	รูปที่ 2-41
	12) ประชาสัมพันธ์การเปิดใช้อาคารจอดและจร	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีการประชาสัมพันธ์การเปิดใช้อาคารจอดและจรเป็นที่เรียบร้อยแล้ว	-	รูปที่ 2-39
	13) จัดให้มีที่จอดรถจักรยานบริเวณใกล้เคียงสถานีต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้จักรยานเพิ่มมากขึ้น	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีพื้นที่สำหรับจอดรถจักรยานบริเวณใกล้เคียงสถานี เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้จักรยานมากยิ่งขึ้น	-	รูปที่ 2-42

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
3.3 การจัดมูลฝอย	1) จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยในอาคารจอดและจร และบริเวณสถานี อย่างเพียงพอ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีถังขยะมูลฝอยไว้บริเวณทางเข้าบนสถานี รวมทั้งภายในห้องน้ำและห้องพยาบาลบนสถานี อย่างเพียงพอ และมีหน่วยงานของ สำนักงานเขต สังกัดกรุงเทพมหานคร และหน่วยงานท้องถิ่น จังหวัดปทุมธานี เข้ามาเก็บขนขยะมูลฝอยเป็นประจำ สำหรับบริเวณอาคารจอดและจร กรุงเทพมหานครไม่ได้รับโอนทรัพย์สินหนี้สินของโครงการฯ จาก รฟม. จึงอยู่ภายใต้การบริหาร กำกับดูแลโดยรฟม. ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบในการนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของโครงการฯ (เฉพาะพื้นที่อาคารจอดแล้วจรในความรับผิดชอบของ รฟม.) ต่อ สผ. ต่อไป	-	รูปที่ 2-29 รูปที่ 2-30 ภาคผนวก ข-14
	2) ตรวจสอบสภาพปัญหาการจัดการมูลฝอยอย่างสม่ำเสมอ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีถังขยะมูลฝอยอย่างเพียงพอ และมีหน่วยงานของสำนักงานเขต สังกัดกรุงเทพมหานคร และหน่วยงานท้องถิ่น จังหวัดปทุมธานี เข้ามาเก็บขนขยะมูลฝอยเป็นประจำ	-	รูปที่ 2-29 รูปที่ 2-30
	3) ประชาสัมพันธ์และณรงค์ให้พนักงานในศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ และอาคารจอดและจร คัดแยกมูลฝอย เป็นขยะเปียก ขยะแห้ง ก่อนทิ้งลงถังรองรับมูลฝอย ส่วนมูลฝอยจำพวก แก้ว กระดาษ ควรคัดแยกออกมาส่งขายให้คนรับซื้อของเก่าเพื่อลดปริมาณมูลฝอย	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการอบรมความรู้ให้พนักงาน คัดแยกประเภทมูลฝอยให้ถูกสุขลักษณะก่อนทิ้งลงถังรองรับมูลฝอย เพื่อลดปริมาณมูลฝอยที่ต้องนำไปกำจัด สำหรับบริเวณอาคารจอดและจร กรุงเทพมหานครไม่ได้รับโอนทรัพย์สินหนี้สินของโครงการฯ จาก รฟม. จึงอยู่ภายใต้การบริหาร กำกับดูแลโดยรฟม. ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบในการนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของโครงการฯ (เฉพาะพื้นที่อาคารจอดแล้วจรในความรับผิดชอบของ รฟม.) ต่อ สผ. ต่อไป	-	รูปที่ 2-29 รูปที่ 2-30 ภาคผนวก ข-14

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	4) ขยะอันตราย เช่น แบตเตอรี่ ถ่านไฟฉาย ของเสียอันตราย จากกระบวนการซ่อมบำรุง (เช่น น้ำมันหล่อลื่น) ควรแยกออกมาทิ้งในถังที่จัดไว้สำหรับขยะประเภทนี้โดยเฉพาะ และส่งไปกำจัดโดยหน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากการราชการ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีโรงคัดแยกขยะประเภทของเสียอันตรายที่เกิดจากการซ่อมบำรุง เพื่อบรรจุเก็บขนไปกำจัดต่อไป	-	รูปที่ 2-29 รูปที่ 2-30 ภาคผนวก ข-16
3.4 การบำบัดน้ำเสีย	1) จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียและบ่อดักไขมัน/น้ำมันที่ศูนย์ซ่อมบำรุง และอาคารจอดและจร	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียและบ่อดักไขมัน สำหรับเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ พร้อมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยดูแล ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียและบ่อดักไขมันอย่างสม่ำเสมอ ส่วนบริเวณอาคารจอดและจร กรุงเทพมหานครไม่ได้รับโอนทรัพย์สินหนี้สินของโครงการฯ จาก รฟม. จึงอยู่ภายใต้การบริหาร กำกับดูแลโดยรฟม. ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบในการนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของโครงการฯ (เฉพาะพื้นที่อาคารจอดแล้วจรในความรับผิดชอบของ รฟม.) ต่อ สผ. ต่อไป	-	รูปที่ 2-27 ภาคผนวก ข-14 ภาคผนวก ข-15
	2) นำทิ้งที่ผ่านการบำบัดมาใช้ประโยชน์ให้มากที่สุด เช่น นำมารดน้ำต้นไม้บริเวณพื้นที่สีเขียวของศูนย์ซ่อมบำรุง และอาคารจอดและจร	ปัจจุบันบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงมีการนำน้ำล้างขบวนรถที่ผ่านการบำบัดแล้วนำกลับมาใช้อีกครั้ง ส่วนบริเวณอาคารจอดและจร กรุงเทพมหานครไม่ได้รับโอนทรัพย์สินหนี้สินของโครงการฯ จาก รฟม. จึงอยู่ภายใต้การบริหาร กำกับดูแลโดยรฟม. ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบในการนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของโครงการฯ (เฉพาะพื้นที่อาคารจอดแล้วจรในความรับผิดชอบของ รฟม.) ต่อ สผ. ต่อไป	-	ภาคผนวก ข-14
	3) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบสูบน้ำ และระบบระบายน้ำในพื้นที่โครงการเพื่อให้การควบคุมคุณภาพน้ำดียิ่งขึ้น	ทางโครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบ บำรุงระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบสูบน้ำ และระบบระบายน้ำ อยู่เป็นประจำ	-	ภาคผนวก ข-15

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	4) ตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสียศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ และอาคารจอดและจร	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบ บำรุงระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบสูบน้ำ และระบบระบายน้ำอยู่เป็นประจำ ส่วนบริเวณอาคารจอดและจร กรุงเทพมหานครไม่ได้รับโอนทรัพย์สินหนี้สินของโครงการฯ จาก รฟม. จึงอยู่ภายใต้การบริหารกำกับดูแลโดยรฟม. ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบในการนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของโครงการฯ (เฉพาะพื้นที่อาคารจอดแล้วจรในความรับผิดชอบของ รฟม.) ต่อ สผ. ต่อไป	-	ภาคผนวก ข-14 ภาคผนวก ข-15
3.5 การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม	1) ดูแล และบำรุงรักษาระบบระบายน้ำให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพอยู่เสมอ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบ บำรุงระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบสูบน้ำ และระบบระบายน้ำ อยู่เป็นประจำ	-	-
	2) พัฒนาและปรับปรุงสภาพพื้นที่และระบบระบายน้ำบริเวณอาคารจอดและจร และศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถให้เหมาะสมสำหรับการควบคุมการไหลของน้ำ	ทางโครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยปรับปรุงสภาพพื้นที่และระบบระบายน้ำบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถให้เหมาะสมสำหรับการควบคุมการไหลของน้ำ ส่วนบริเวณอาคารจอดและจร กรุงเทพมหานครไม่ได้รับโอนทรัพย์สินหนี้สินของโครงการฯ จาก รฟม. จึงอยู่ภายใต้การบริหารกำกับดูแลโดยรฟม. ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบในการนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของโครงการฯ (เฉพาะพื้นที่อาคารจอดแล้วจรในความรับผิดชอบของ รฟม.) ต่อ สผ. ต่อไป	-	ภาคผนวก ข-14
	3) ดูแลระบบการระบายน้ำได้ลานยกระดับจอดซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าให้มีสภาพดีอยู่เสมอ เพื่อลดปัญหาน้ำขังหรือน้ำเน่าเสีย	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยดูแลระบบการระบายน้ำได้ลานยกระดับจอดซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าให้มีสภาพดีอยู่เสมอ	-	-
	4) การสูบน้ำออกจากพื้นที่เพื่อระบายน้ำลงสู่แหล่งน้ำผิวดินจะต้องไม่ก่อให้เกิดปัญหากับพื้นที่ข้างเคียง	ทางโครงการปฏิบัติตามมาตรการอย่างเคร่งครัด	-	-

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	5) กรณีเกิดปัญหาอุทกภัยบริเวณใกล้เคียงศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ ควรให้ความช่วยเหลือประชาชน เช่น มีการจัดเตรียมเรือกู้ภัยขนาดเล็กไว้ภายในศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ และมีหน่วยงานเฉพาะกิจเพื่อช่วยเหลือประชาชน เป็นต้น	หากมีกรณีเกิดปัญหาอุทกภัย ทางโครงการยินดีให้ความช่วยเหลือประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ	-	-
	6) ประสานงานและให้ข้อมูลด้านการระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วมของโครงการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น โครงการส่งน้ำและบำรุงรักษารังสิตใต้ กรมชลประทาน สำนักงานเขตสายไหม และเทศบาลเมืองคูคต ในກາດดูแล บำรุง รักษาคลองสองและคลองทวา	ทางโครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยเมื่อมีเหตุการณ์ฉุกเฉิน ศูนย์ควบคุมการเดินรถจะเป็นผู้ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป	-	-
4. คุณภาพชีวิต				
4.1 สังคม เศรษฐกิจ และความคิดเห็น	1) ประชาสัมพันธ์การดำเนินโครงการในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งผ่านป้ายประชาสัมพันธ์ และสื่อต่าง ๆ เช่น วิทยุ หนังสือพิมพ์ เป็นต้น	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์บริเวณสถานีรถไฟฟ้า และประชาสัมพันธ์ผ่านทางสื่อออนไลน์ เพื่อกระจายข่าวสารโครงการให้ประชาชนทราบยิ่งขึ้น	-	รูปที่ 2-39 ภาคผนวก ข-9
	2) ร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ของชุมชน เช่น การให้ทุนการศึกษากับโรงเรียนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ การทอดผ้าป่าหรือกฐินในวัดที่อยู่ใกล้โครงการ เป็นต้น	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีเชิญชวนชุมชนใกล้เคียงและประชาชนทั่วไปเข้าร่วมกิจกรรมจิตอาสาต่าง ๆ เช่น ปั่นน้ำใจน้ำท่วม การบริจาคโลหิต และแจกต้นไม้บริเวณสถานี	-	ภาคผนวก ข-10
	3) จัดให้มีการดูงานหรือทัศนศึกษาในโครงการ เพื่อให้ทราบลักษณะการดำเนินงานของโครงการ โดยเน้นกลุ่มเป้าหมายผู้นำชุมชน เยาวชน นักเรียน เป็นต้น	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการเปิดให้หน่วยงานที่สนใจเข้าเยี่ยมชมหรือทัศนศึกษาโครงการ	-	ภาคผนวก ข-11
4.2 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพและการสาธารณสุข	1) จัดให้มีการตรวจสอบสุขภาพพนักงานประจำปีจากปัจจัยเสี่ยงจากการทำงานและสมรรถนะการได้ยิน เป็นต้น	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการตรวจสอบสุขภาพพนักงานประจำปี ซึ่งได้ดำเนินการเมื่อวันที่ 6-7 มีนาคม พ.ศ. 2568 ที่ผ่านมา	-	ภาคผนวก ข-13

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	2) จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล สำหรับพนักงานในศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ ที่ต้องสัมผัสกับสิ่งอันตราย และควบคุมให้มีการใช้อุปกรณ์ดังกล่าวทุกครั้งตลอดการปฏิบัติงาน	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล สำหรับพนักงานในศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ ที่ต้องสัมผัสกับสิ่งอันตราย และควบคุมให้มีการใช้อุปกรณ์ดังกล่าว ทุกครั้งตลอดการปฏิบัติงาน	-	รูปที่ 2-43
4.3 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	มาตรการทั่วไป (ข้อ (1)-(6))			
	1) จัดให้มีโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) และการรักษาความปลอดภัย บริเวณอาคารจอดและจร รวมทั้งทางเดินเข้า-ออกอาคาร และควบคุมให้มีการปฏิบัติตามมาตรการความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด	บริเวณอาคารจอดและจรอยู่ภายใต้การบริหาร กำกับดูแล โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบในการนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของโครงการฯ ต่อ สผ. ต่อไป	-	ภาคผนวก ข-14
	2) จัดให้มีป้ายเตือนที่ชัดเจนในบริเวณการทำงานที่เป็นอันตราย	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยติดตั้งป้ายเตือนบริเวณพื้นที่อันตราย เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่/ผู้ใช้บริการสถานี	-	รูปที่ 2-44
	3) จัดให้มีการฝึกซ้อมรับเหตุฉุกเฉินอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง	โครงการฯ ปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดทำแผนปฏิบัติการฉุกเฉินในกรณีต่าง ๆ โดยจะฝึกซ้อมการปฏิบัติในสถานการณ์ฉุกเฉินระหว่างเดือนมิถุนายน - สิงหาคม พ.ศ. 2569	-	ภาคผนวก ข-8
	4) ควบคุมดูแลการจัดการทางด้านสุขาภิบาลบริเวณสถานี อาคารจอดและจร และศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถให้มีประสิทธิภาพ ได้แก่ การบำบัดน้ำเสีย การจัดการขยะมูลฝอย และสิ่งปฏิกูล เป็นต้น	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสีย ภาชนะรองรับมูลฝอยที่เพียงพอ และห้องส้วมที่ถูสุขาภิบาล สำหรับเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ พร้อมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยดูแล ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียและบ่อดักไขมันอย่างสม่ำเสมอ ส่วนบริเวณอาคารจอดและจรอยู่ภายใต้การบริหาร กำกับดูแล โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบในการนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของโครงการฯ ต่อ สผ. ต่อไป	-	รูปที่ 2-27 รูปที่ 2-28 รูปที่ 2-29 รูปที่ 2-30 ภาคผนวก ข-14

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	5) จัดให้มีลิฟต์คนพิการและคนชรา ตามกฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพและคนชรา พ.ศ. 2548	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีลิฟต์สำหรับคนพิการและคนชรา ตามกฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพและคนชรา พ.ศ. 2548	-	รูปที่ 2-45
	6) จัดให้มีบันไดเลื่อนทั้งขาขึ้นและขาลงเพื่ออำนวยความสะดวกและเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้งาน	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีบันไดเลื่อนทั้งขาขึ้นและขาลงเพื่ออำนวยความสะดวกและเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้งาน บริกรสถานี	-	รูปที่ 2-46
	มาตรการสำหรับกรณีเกิดเหตุการณ์ชุมนุมทางการเมืองบริเวณประตูกรุงเทพ (ข้อ (7)-(9))			
	7) ประสานงานเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้าบริเวณสถานี กม.25 (N23)	ปัจจุบันยังไม่มีเหตุการณ์ชุมนุมทางการเมืองบริเวณประตูกรุงเทพเกิดขึ้น หากมี ทางโครงการจะปฏิบัติตามมาตรการอย่างเคร่งครัด	-	-
	8) ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ ให้ประชาชนที่จะใช้บริการรถไฟฟ้า หลีกเลี่ยงการเดินทางมายังสถานี กม. 25 (N23) โดยให้ไปใช้บริการที่สถานีอื่นที่อยู่ใกล้เคียง	ปัจจุบันยังไม่มีเหตุการณ์ชุมนุมทางการเมืองบริเวณประตูกรุงเทพเกิดขึ้น หากมี ทางโครงการจะปฏิบัติตามมาตรการอย่างเคร่งครัด	-	-
4.4 การท่องเที่ยวและทัศนียภาพ	9) ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ ให้ประชาชนทราบเกี่ยวกับการปิด-เปิด การให้บริการรถไฟฟ้าเป็นระยะ ๆ	ปัจจุบันยังไม่มีเหตุการณ์ชุมนุมทางการเมืองบริเวณประตูกรุงเทพเกิดขึ้น หากมี ทางโครงการจะปฏิบัติตามมาตรการอย่างเคร่งครัด	-	-
	1) กำหนดให้มีพื้นที่ใช้สอยเชิงพาณิชย์ หรือร้านค้าย่อยเฉพาะที่จำเป็นเท่านั้น และพื้นที่ดังกล่าวต้องไม่กีดขวางการเดินทางและทัศนียภาพของผู้โดยสาร	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยกรุงเทพมหานครเป็นผู้ประสานงาน/ ควบคุมในการกำหนดพื้นที่การใช้สอยเชิงพาณิชย์ เบื้องต้นทางโครงการ มีการติดป้ายห้ามหาบเร่ ตั้งแผงลอยในบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้า เพื่อควบคุมไม่ให้เกิดการกีดขวางทางเดินทาง	-	รูปที่ 2-47 ภาคผนวก ข-7

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	2) ตรวจสอบ คูแฉ และบำรุงรักษาดันไม้และสวนเป็นประจำสม่ำเสมอ และปลูกเสริมเมื่อพบว่ามิดันใดตายลง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยกรุงเทพมหานครจัดให้มีการดูแลรักษา และซ่อมแซมต้นไม้ให้เจริญงอกงามบริเวณ เกาะกลางถนน และทางเดินเท้าอยู่สม่ำเสมอ	-	รูปที่ 2-26
	3) จัดให้มีพื้นที่สีเขียวบริเวณอาคารจอดและจร และศูนย์ซ่อมบำรุง และควบคุมการเดินรถในบริเวณที่เหมาะสม	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำการปลูกต้นไม้ บริเวณ ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถในบริเวณที่เหมาะสม ส่วนบริเวณอาคารจอดและจร กรุงเทพมหานครไม่ได้รับโอนทรัพย์สินหนี้สินของโครงการฯ จาก รฟม. จึงอยู่ภายใต้การบริหารกำกับดูแลโดยรฟม. ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบในการนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของโครงการฯ (เฉพาะพื้นที่อาคารจอดแล้วจรในความรับผิดชอบของ รฟม.) ต่อ สผ. ต่อไป	-	รูปที่ 2-26
	4) บำรุงรักษาพื้นที่สีเขียวให้สมบูรณ์สวยงามอยู่เสมอ ซึ่งสีเขียวของต้นไม้จะช่วยให้สบายตา	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยให้มีการดูแล รักษา และซ่อมแซมต้นไม้ให้เจริญงอกงามอยู่เสมอ	-	-
	5) จัดให้มีกำแพงบังสายตาในช่วงที่แนวเส้นทางรถไฟฟ้าผ่านพื้นที่ของกองทัพอากาศดังนี้ - N21, N22 ติดตั้งในฝั่งขาออกนอกเมืองและหัว – ท้ายสถานี - N23 ติดตั้งทั้งฝั่งขาเข้า – ออก นอกเมืองและหัว – ท้ายสถานี โดยชั้น Platform ติดตั้งตลอดความยาวสถานี และหัว – ท้ายสถานี มีความสูง 2.00 ม. จากพื้นชั้น Platform ส่วนชั้น Concourse บริเวณบันไดขึ้นชั้น Platform ติดตั้งสูงจากพื้นจนถึงฝ้าเพดาน ส่วนบริเวณอื่น ๆ ติดตั้งสูงจากพื้น 2.00 ม. และติดตั้งที่บันไดทางขึ้นสถานีในชั้น At Grade	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีกำแพงบังสายตาในช่วงที่แนวเส้นทางรถไฟฟ้าผ่านพื้นที่ของกองทัพอากาศ บริเวณพื้นที่ที่กำหนด	-	รูปที่ 2-48

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	6) พิจารณาดำเนินงานที่พื้นที่รกร้างว่างเปล่าให้ห่างจากถนนทางเข้า – ออกบ้านพักข้าราชการของกองทัพอากาศ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยดำเนินการพื้นที่รกร้างว่างเปล่าให้ห่างจากถนนทางเข้า – ออกบ้านพักข้าราชการของกองทัพอากาศ	-	-
	7) จัดให้มีทางเชื่อมต่อ (Sky Walk) ไปยังอาคารของโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้มาใช้บริการมากขึ้น	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการออกแบบและก่อสร้างทางเชื่อมต่อไปยังอาคารของโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช	-	รูปที่ 2-49
	8) ออกแบบให้สถานีพื้นที่รกร้างว่างเปล่ามีเอกลักษณ์โดดเด่น เพื่อช่วยส่งเสริมด้านการท่องเที่ยว	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยโครงการฯ มีการออกแบบพื้นที่รกร้างว่างเปล่ามีเอกลักษณ์โดดเด่น เพื่อช่วยส่งเสริมด้านการท่องเที่ยว	-	-
	9) เมื่อก่อสร้างสถานีแล้วเสร็จต้องรีบดำเนินการปลูกต้นไม้คลุมดินและไม้ยืนต้นเพื่อพรางเสาโดยใช้ไม้พุ่มกว้างและมีใบดก เพื่อช่วยบดบังและลดผลกระทบทางทัศนียภาพ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำการปลูกต้นไม้คลุมดินและไม้ยืนต้นเพื่อพรางเสาโดยใช้ไม้พุ่มกว้างและมีใบดก เพื่อช่วยบดบัง และลดผลกระทบทางทัศนียภาพ	-	รูปที่ 2-26
	10) ติดป้ายแสดงประวัติความเป็นมาของสถานที่ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ เช่น สถานีพื้นที่รกร้างว่างเปล่าของกองทัพอากาศ (N22)	โครงการอยู่ระหว่างดำเนินการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อปฏิบัติตามมาตรการ	-	รูปที่ 2-50
	11) ควบคุมดูแลไม่ให้มีการติดป้ายโฆษณาหาเสียงต่าง ๆ บริเวณโครงสร้างทางวิ่งรถไฟฟ้า	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยกรุงเทพมหานครเป็นผู้ควบคุมในการติดป้ายโฆษณาหาเสียงต่าง ๆ บริเวณโครงสร้างทางวิ่งรถไฟฟ้า	-	-



บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ



รูปที่ 2-26 พืชคลุมดินและไม้ยืนต้น



บริเวณสถานีรถไฟ



บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ

รูปที่ 2-27 บำบัดน้ำเสียและปัดักไขมัน



บริเวณสถานีรถไฟฟ้า



บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ

รูปที่ 2-28 ห้องน้ำ



บริเวณสถานีรถไฟฟ้า



บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ

รูปที่ 2-29 ภาชนะรองรับมูลฝอยและการรวบรวมกำจัดขยะมูลฝอย



N21



N23

รูปที่ 2-30 การเก็บและรวบรวมขยะมูลฝอยจากถังรวบรวมมูลฝอย



N21



N23

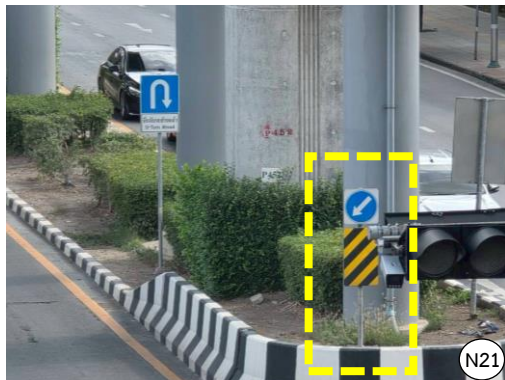
รูปที่ 2-31 วัสดุติดขัดเสียง เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4



รูปที่ 2-32 หมุดยึดราง เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4



รูปที่ 2-33 การใช้ที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า



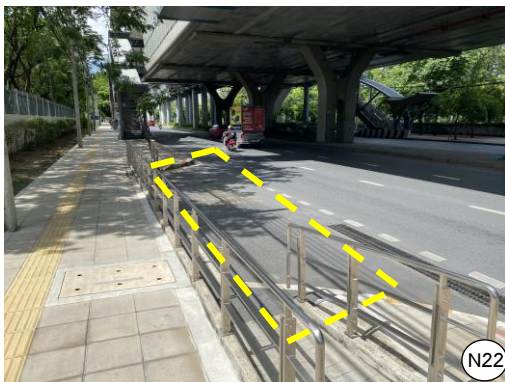
รูปที่ 2-34 ป้ายและเครื่องหมายจราจรบอกทิศทางและความเร็ว



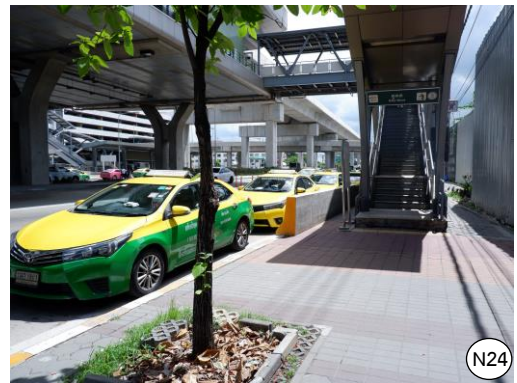
รูปที่ 2-35 การตีขอบเส้นทางเดินรถ ช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4



รูปที่ 2-36 ติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณใต้สถานีและด้านข้างริมทางเท้า



รูปที่ 2-37 จุดจอดรถรับ-ส่งชั่วคราว



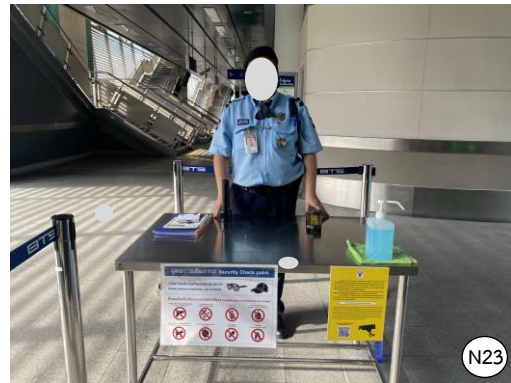
รูปที่ 2-38 ประสานงานหรือเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



รูปที่ 2-39 การประชาสัมพันธ์โครงการ



รูปที่ 2-40 เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกและความปลอดภัย



รูปที่ 2-41 ป้ายจราจรและจุดกลับรถบริเวณใกล้เคียงสถานี



รูปที่ 2-42 พื้นที่สำหรับจอดรถจักรยานบริเวณใกล้เคียงสถานีไฟฟ้า



บริเวณสถานีรถไฟ



บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ

รูปที่ 2-43 การจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล

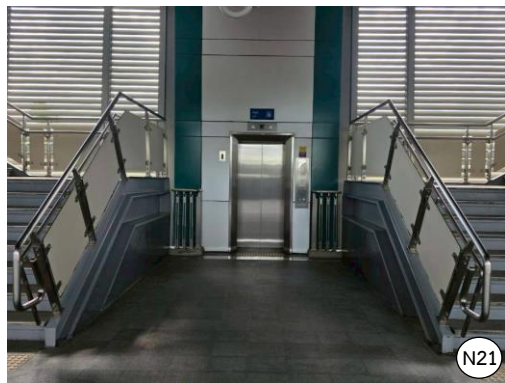


N21

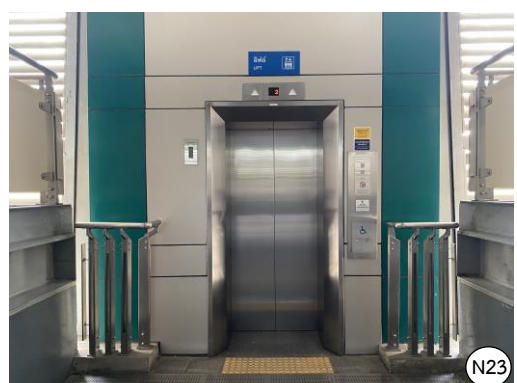


N22

รูปที่ 2-44 ป้ายเตือนพื้นที่อันตราย



N21



N23

รูปที่ 2-45 ลิฟต์สำหรับคนพิการและคนชรา



N22



N24

รูปที่ 2-46 บันไดเลื่อน เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับผู้ใช้บริการสถานี



N21



N22

รูปที่ 2-47 ป้ายควบคุมการใช้พื้นที่บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้า

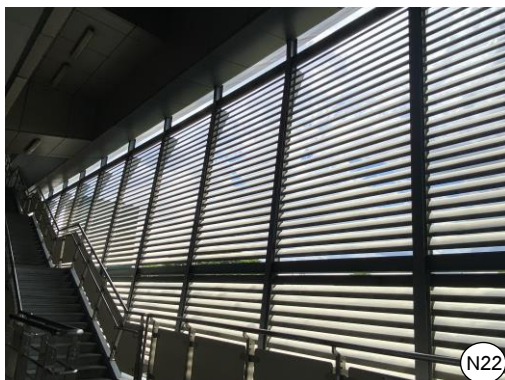


N21

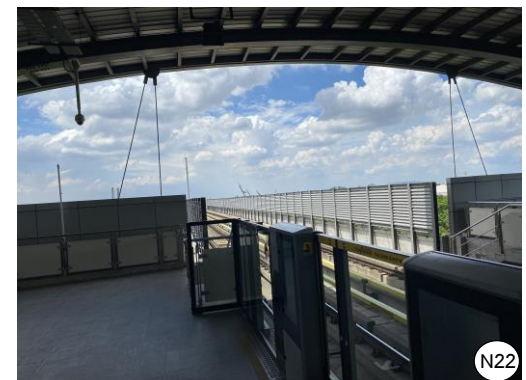


N21

สถานีโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (N21)



N22



N22

สถานีพิพิธภัณฑ์กองทัพอากาศ (N22)



N23



N23

สถานีแยกคปอ. (N23)

รูปที่ 2-48 กำแพงบังสายตา



รูปที่ 2-49 ทางเชื่อมต่อ (Sky walk) ไปยังอาคารโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช



รูปที่ 2-50 ป้ายแสดงประวัติความเป็นมาของสถานที่ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์