บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.1 การดำเนินการ

บุคคลที่ 3 (Third Party) โดยบริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ ของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ตามที่ได้รับความเห็นชอบฯ โดยแบ่งการดำเนินการติดตามตรวจสอบ ในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 ได้แก่ การตรวจสอบเอกสารหลักฐาน และตรวจพื้นที่สนาม เพื่อติดตามผลการดำเนินงานตามมาตรการฯ ของโครงการ

2.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ ของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ในเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 พบว่าโครงการได้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่ได้รับความเห็นชอบอย่างเคร่งครัด รายละเอียดแสดงใน**ตารางที่ 2.2-1**

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

ชื่อโครงการ : รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม
เจ้าของโครงการ : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
ผู้รับสัมปทาน : บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
ประเภทโครงการ : โครงการระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษหรือระบบขนส่งมวลชนที่ใช้ราง
ระยะเวลา : เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ **1.1 คุณภาพอากาศ** 1) รฟม. ประสานกับ กทม. เทศบาลนครนนทบุรี เทศบาลตำบลไทรม้า เทศบาลบางบัวทอง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการซ่อมบำรุงทาง และรักษาความสะอาดบนถนนบริเวณใต้แนวสายทางของโครงการฯ โดยเฉพาะใต้พื้นที่สถานีรถไฟฟ้า โดยจัดให้มีการใช้รถดูดฝุ่นที่มีประสิทธิภาพในการดูดฝุ่นออกจากถนน	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการซ่อมบำรุงทาง และรักษาความสะอาดบนถนนใต้แนวสายทางของโครงการฯ ซึ่ง รฟม. ได้ส่งมอบให้หน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลตั้งแต่เริ่มเปิดให้บริการรถไฟฟ้า	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
1.1 คุณภาพอากาศ (ต่อ) 2) รฟม. ต้องประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจนครบาลเตาปูนและสถานีตำรวจภูธรนนทบุรีเพื่อลดความคับคั่งของการจราจรในพื้นที่โครงการฯ โดยเฉพาะพื้นที่ใต้สถานีรถไฟฟ้าที่ยกระดับ โดยติดตั้งเครื่องหมายและสัญลักษณ์จราจรเพื่อบอกทิศทางและกำหนดความเร็วบริเวณสถานี และอาคารจอดแล้วจร	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) มีการประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจนครบาลเตาปูนเพื่อจัดการจราจรใต้สถานีเตาปูน รวมถึงจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ให้บริการบริเวณสถานีเตาปูน และประสานเจ้าหน้าที่ตำรวจภูธรจังหวัดนนทบุรีจัดการจราจรบริเวณทางเข้า-ออกอาคารจอดแล้วจร (**ภาพที่ 2.2-1**) - การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ดำเนินการติดตั้งป้ายและเครื่องหมายสัญลักษณ์จราจร เพื่อบอกทิศทางในอาคารจอดแล้วจรทั้ง 4 แห่ง เรียบร้อยแล้ว (**ภาพที่ 2.2-2** และ**ภาพที่ 2.2-3**)	-
3) ในกรณีที่ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศมีค่าใกล้เคียง หรือสูงกว่าค่ามาตรฐาน ให้ทำการติดตั้งพัดลมดูดอากาศใต้สถานีรถไฟฟ้า เพื่อลดการสะสมของมลสารในพื้นที่และติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศอย่างต่อเนื่องทุก 3 เดือน เป็นระยะเวลา 3 ปี	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จะดำเนินการพิจารณาติดตั้งพัดลมดูดอากาศใต้สถานีรถไฟฟ้า เมื่อพบว่าผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศมีค่าใกล้เคียงหรือสูงกว่ามาตรฐาน	-
4) ห้ามจอดรถและติดเครื่องขณะจอดที่อาคารจอดแล้วจรและบริเวณสถานีรถไฟฟ้า	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ดำเนินการติดตั้งป้ายแจ้งแก่ผู้ใช้บริการให้ดับเครื่องยนต์ขณะจอดที่อาคารจอดแล้วจรและบริเวณสถานีรถไฟฟ้าเรียบร้อยแล้ว (**ภาพที่ 2.2-4**)	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
1.2 เสียง 1) ปลูกต้นไม้บริเวณสถานีเพื่อช่วยลดการสะท้อนของเสียง	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการปลูกต้นไม้/จัดพื้นที่สีเขียวบริเวณสถานีรถไฟฟ้า เพื่อช่วยลดการสะท้อนของเสียงและดำเนินการดูแลรักษา (**ภาพที่ 2.2-5**)	-
2) บำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้อยู่ในสภาพใช้งานดีและป้องกันเสียงดังจากการเสียดทานของรถกับรางรถไฟฟ้า	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีการบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดีอย่างสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียงจากการเสียดทานของรถกับรางรถไฟฟ้า (**เอกสารแนบ 2-1**)	-
3) ศูนย์ซ่อมบำรุงที่มีอาณาเขตติดต่อที่เอกชนต้องปลูกต้นไม้เพื่อเป็นพื้นที่ฉนวน (Buffer zone) ต้นไม้ที่ปลูกต้องมีใบหนาและทรงสูง อย่างน้อย 2 แถว เช่น อโศกอินเดีย เป็นต้น	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการปลูกต้นอโศกอินเดียบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง ตามแนวอาณาเขตที่ติดกับพื้นที่เอกชน เพื่อเป็นพื้นที่ฉนวน (Buffer zone) (**ภาพที่ 2.2-6**)	-
1.3 ความสั่นสะเทือน - กรณีที่คาดว่ามีความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจากการดำเนินการหรือได้รับร้องเรียนเรื่องความสั่นสะเทือน ทางการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) หรือผู้เดินรถ ต้องจัดผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางแก้ไขโดยด่วน	- ในกรณีที่มีความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจากการดำเนินการหรือได้รับเรื่องร้องเรียนเรื่องความสั่นสะเทือน โครงการจะจัดให้มีผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจตรวจสอบและหาแนวทางแก้ไขโดยด่วน (**เอกสารแนบ 2-2**)	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
1.4 คุณภาพน้ำผิวดิน		
1) ควรจัดให้มีห้องส้วมแยกเพศชาย–หญิงที่ถูกสุขลักษณะสำหรับพนักงานและเจ้าหน้าที่ประจำสถานีและศูนย์ซ่อมบำรุงสถานีรถไฟฟ้าทุกแห่ง	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้จัดให้มีห้องส้วมแยกชาย-หญิง สำหรับพนักงานและเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ซ่อมบำรุงและสถานีรถไฟฟ้า (**ภาพที่ 2.2-7**)	-
2) จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียที่ถูกหลักสุขาภิบาลทุกสถานีและศูนย์ซ่อมบำรุง	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและสถานีรถไฟฟ้า (**ภาพที่ 2.2-8**)	-
3) ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียประจำสถานีและศูนย์ซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและบริเวณสถานีรถไฟฟ้าอย่างสม่ำเสมอ (**ภาพที่ 2.2-9** และ**เอกสารแนบ 2-3**)	-
4) จัดให้มีการรวบรวมและจัดการมูลฝอยที่สถานีและศูนย์ซ่อมบำรุงอย่างเหมาะสม โดยไม่ให้ตกสู่แม่น้ำคูคลอง	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำการรวบรวมและจัดการมูลฝอยที่เกิดขึ้นบริเวณสถานีและศูนย์ซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอเพื่อป้องกันและลดผลกระทบต่อแม่น้ำคูคลอง โดยจัดให้มีภาชนะรองรับมูลฝอยบริเวณสถานีและศูนย์ซ่อมบำรุงที่เพียงพอต่อปริมาณมูลฝอยที่เกิดขึ้น (**ภาพที่ 2.2-11** ถึง**ภาพที่ 2.2-13**)	-
5) ติดตั้งบรรทัดน้ำที่บริเวณโครงการฯ เพื่อให้ทราบข้อมูลระดับน้ำและความลึกของน้ำ และดำเนินการสำรวจติดตามข้อมูลต่างๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้อง	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีการติดตั้งบรรทัดน้ำสำหรับแสดงข้อมูลระดับน้ำและความลึกของน้ำ ตลอดจนสำรวจติดตามข้อมูลต่างๆ (**ภาพที่ 2.2-20**)	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
1.5 ทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลายของดิน - ศูนย์ซ่อมบำรุงส่วนที่เป็นที่ว่างและที่โล่งต้องปลูกพืชหรือหญ้าคลุมดิน	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีการจัดให้มีพื้นที่สีเขียว โดยปลูกต้นไม้ ไม้ดอกไม้ประดับ และหญ้าคลุมดินในบริเวณพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงพร้อมทั้งมีการดูแลพื้นที่สีเขียวอย่างสม่ำเสมอ (**ภาพที่ 2.2-5** และ**ภาพที่ 2.2-14**)	-
1.6 การกัดเซาะและการตกตะกอน - ดำเนินการเช่นเดียวกับมาตรการลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำที่อาจเกิดขึ้นจากการก่อสร้างตอม่อของสะพานรถไฟฟ้าข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระนั่งเกล้าและการขนย้ายตะกอนดินที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างเสาเข็มเจาะในช่วงระยะดำเนินการ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีการดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำอย่างเคร่งครัด	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ **ทรัพยากรต้นไม้ในแนวสายทาง** 1) มีการเพิ่มพื้นที่สีเขียวหรือการจัดสวนบริเวณสถานีหรือตามแนวเส้นทางรถไฟ เพื่อเป็นการลดมลพิษทางอากาศ เสียง และอื่นๆ โดยทำการปลูกไม้เพิ่มเติม เช่น ต้นทรงบาดาล ทองอุไร พลับพลึงและการเวก เป็นต้น	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการเพิ่มพื้นที่สีเขียวบริเวณสถานีและตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า (**ภาพที่ 2.2-5**)	-
2) ต้องทำการดูแลต้นไม้ที่ปลูกและให้ทำการปลูกชดเชยในกรณีที่ต้นไม้ตาย	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการดูแลต้นไม้ที่ปลูกบริเวณสถานี และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าและจะทำการปลูกชดเชยในกรณีที่มีต้นไม้ตาย (**ภาพที่ 2.2-5**)	-
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ **3.1 การคมนาคมและการจราจร** **มาตรการลดผลกระทบการจราจรทางบก** 1) มีการติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรเพื่อควบคุมการจราจรในแต่ละสถานีและอาคารจอดแล้วจร	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ดำเนินการติดตั้งป้ายและเครื่องหมาย สัญลักษณ์จราจรในอาคารจอดแล้วจรทั้ง 4 แห่งเรียบร้อยแล้ว (**ภาพที่ 2.2-3**)	-
2) จัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก บริเวณสถานีและอาคารจอดแล้วจร	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ว่าจ้างบริษัท เจนก้องไกล จำกัด โดยจัดให้มีพนักงานจัดการจราจรและดูแลพื้นที่ปฏิบัติงานบริเวณอาคารจอดแล้วจรทั้ง 4 แห่ง เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการ (**ภาพที่ 2.2-15**)	-
3) จัดทางข้ามจากฟากหนึ่งไปยังอีกฟากหนึ่งของแนวรถไฟฟ้ายกระดับ	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้จัดให้มีทางข้าม (Sky Walk) จากฟากหนึ่งไปยังอีกฟากหนึ่งของแนวรถไฟฟ้ายกระดับ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการ (**ภาพที่ 2.2-16**)	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
3.1 การคมนาคมและการจราจร (ต่อ) **มาตรการลดผลกระทบการจราจรทางน้ำ** - ต้องรื้อถอนสิ่งก่อสร้างชั่วคราวต่างๆ ในแม่น้ำเจ้าพระยาที่สร้างขึ้นในระหว่างการก่อสร้างออกให้หมดเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อการกีดขวางการเดินเรือ	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้กำกับดูแลการรื้อถอนสิ่งก่อสร้างชั่วคราวต่างๆ ออกจากแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบด้านการกีดขวางการเดินเรือ	-
3.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินและการขยายตัวของเมือง **มาตรการลดผลกระทบการจราจรทางบก** 1) กรณีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณสองข้างทางโครงการฯ ย่อมเป็นไปตามความพร้อมของเอกชนเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งจะต้องอยู่ภายใต้กรอบกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมายควบคุมการก่อสร้างอาคาร และข้อกำหนดของกฎกระทรวงผังเมืองรวม เป็นต้น	- กรณีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณสองข้างทางโครงการฯ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จะมีการดำเนินการภายใต้กรอบกฎหมายและ/หรือข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง	-
2) ควรปรับข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงให้สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินของโครงการฯ	- บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อดำเนินกิจการรถไฟฟ้า ซึ่งสอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินของโครงการฯ ตามพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่เวนคืน ในท้องที่อำเภอบางบัวทอง อำเภอบางใหญ่ อำเภอเมืองนนทบุรี และเขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2552 (**เอกสารแนบ 2-4**)	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
3.3 การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม		
1) สร้างระบบระบายน้ำบริเวณสถานีรถไฟฟ้า ศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้สร้างระบบระบายน้ำบริเวณสถานีรถไฟฟ้า ศูนย์ซ่อมบำรุง และอาคารจอดแล้วจรเสร็จเรียบร้อยแล้วตั้งแต่ช่วงระยะก่อสร้าง โดยมีการทำความสะอาดรางระบายน้ำและจุดระบายน้ำต่างๆ ภายในอาคารจอดแล้วจร ความถี่ปีละ 2 ครั้ง (เดือนพฤษภาคมและพฤศจิกายน) (**ภาพที่ 2.2-17** ถึง**ภาพที่ 2.2-18**)	-
2) จัดเตรียมและปรับปรุงสภาพพื้นที่ให้เหมาะสมสำหรับการควบคุมการไหลของน้ำ	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้สร้างระบบระบายน้ำบริเวณสถานีรถไฟฟ้า ศูนย์ซ่อมบำรุง และอาคารจอดแล้วจรเสร็จเรียบร้อยแล้วตั้งแต่ช่วงระยะก่อสร้าง โดยมีการทำความสะอาดรางระบายน้ำและจุดระบายน้ำต่างๆ ภายในอาคารจอดแล้วจร ความถี่ปีละ 2 ครั้ง (เดือนพฤษภาคมและพฤศจิกายน) (**ภาพที่ 2.2-17** ถึง**ภาพที่ 2.2-18**)	-
3) พัฒนาระบบระบายน้ำบริเวณสถานีและศูนย์ซ่อมบำรุงให้เหมาะสมกับลักษณะภูมิประเทศ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีการดูแลรักษาระบบระบายน้ำบริเวณสถานีรถไฟฟ้าและศูนย์ซ่อมบำรุงให้มีความเหมาะสมกับลักษณะภูมิประเทศ เพื่อประสิทธิภาพในการระบายน้ำ (**ภาพที่ 2.2-17** และ**ภาพที่ 2.2-18**)	-
4) ดูแลทำความสะอาดพื้นที่โดยรอบและสิ่งก่อสร้างต่างๆ ของโครงการฯ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีการดูแลและทำความสะอาดพื้นที่โดยรอบของโครงการฯอย่างสม่ำเสมอ สำหรับอาคารจอดแล้วจรทั้ง 4 แห่งนั้น การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย(รฟม.) ได้ว่าจ้างบริษัท เจนก้องไกล จำกัด ดูแลรักษาความสะอาดบริเวณอาคารจอดแล้วจรทั้ง 4 แห่ง และได้บริหารจัดการทำความสะอาดโดยรอบบริเวณพื้นที่เช่าและสิ่งก่อสร้างต่างๆของโครงการฯ (**ภาพที่ 2.2-13, ภาพที่ 2.2-18, ภาพที่ 2.2-19** และ**เอกสารแนบ 2-10**)	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
3.4 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ **มาตรการลดผลกระทบด้านการจัดการมูลฝอย** 1) ตั้งถังรองรับมูลฝอยทางขึ้นและลงสถานี	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้จัดเตรียมถังรองรับมูลฝอยไว้บริเวณสถานีรถไฟฟ้า (**ภาพที่ 2.2-11**)	-
2) ตรวจสอบสภาพปัญหาเกี่ยวกับการจัดการมูลฝอยอย่างสม่ำเสมอ ดังนี้ 2.1) สำรวจความเพียงพอของถังรองรับมูลฝอยภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง และทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้า หากพบว่ามีปริมาณมูลฝอยมากขึ้นต้องจัดให้มีถังรองรับมูลฝอยในปริมาณที่เพียงพอ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีการจัดเตรียมถังรองรับมูลฝอย ภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง และทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้าที่เพียงพอต่อปริมาณมูลฝอยที่เกิดขึ้น (**ภาพที่ 2.2-11**)	-
2.2) ตรวจสอบสภาพถังรองรับมูลฝอยภายในพื้นที่โครงการฯ อยู่เสมอ หากพบว่าแตกชำรุด หรือรั่วซึม จะต้องปรับปรุงซ่อมแซมทันที	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีการตรวจสอบสภาพถังรองรับมูลฝอยภายในพื้นที่โครงการฯ อย่างสม่ำเสมอ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการแตก ชำรุด หรือรั่วซึม จะมีการเปลี่ยนหรือซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้ดีเช่นเดิม (**ภาพที่ 2.2-11**)	-
2.3) ติดต่อประสานงานให้รถเก็บขนมูลฝอยของหน่วยงานที่รับผิดชอบตามท้องที่ที่สถานีศูนย์ซ่อมบำรุงตั้งอยู่ มาเก็บขนมูลฝอยจากโครงการฯ ไปกำจัดอย่างสม่ำเสมอ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ติดต่อประสานหน่วยงานในพื้นที่ให้เข้ามาเก็บขนมูลฝอยของโครงการฯ ไปกำจัดอย่างสม่ำเสมอ (**ภาพที่ 2.2-21**)	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
3.4 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (ต่อ)		
3) ประชาสัมพันธ์และรณรงค์ให้พนักงานในศูนย์ซ่อมบำรุงและประจำสถานีดำเนินการคัดแยกประเภทมูลฝอย โดยแยกเป็นขยะเปียก และขยะแห้งก่อนทิ้งลงถังรองรับมูลฝอย ส่วนมูลฝอยจำพวกแก้ว ขวดพลาสติก และกระดาษควรแยกออกมาส่งขายให้คนรับซื้อของเก่าต่อไป เพื่อลดปริมาณมูลฝอยที่ต้องนำไปกำจัด นอกจากนี้มูลฝอยอันตราย เช่น แบตเตอรี่และถ่านไฟฉาย เป็นต้น ควรแยกออกมาและทิ้งในถังขยะที่จัดไว้สำหรับมูลฝอยประเภทนี้โดยเฉพาะ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีการประชาสัมพันธ์ และรณรงค์ให้พนักงานในศูนย์ซ่อมบำรุงและประจำสถานีรถไฟฟ้า คัดแยกขยะประเภทมูลฝอย ก่อนทิ้งลงถังรองรับมูลฝอย เพื่อลดปริมาณมูลฝอยที่ต้องนำไปกำจัด โดยมูลฝอยที่สามารถจำหน่ายได้จะมีการเก็บรวบรวมเพื่อจำหน่ายให้กับผู้รับซื้อ สำหรับมูลฝอยอันตรายได้มีการจัดพื้นที่ทิ้งและจัดเก็บเฉพาะ แล้วประสานบริษัทเอกชนที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมเข้ามารับไปกำจัดต่อไป (**ภาพที่ 2.2-21** และ**ภาพที่ 2.2-22**)	-
4) ภาชนะรองรับมูลฝอยในสถานีควรมีขนาดความจุ 80 ลิตร ดังนั้นในกรณีที่มีการรวบรวมมูลฝอยไปทิ้งใน Container ขนาดใหญ่ของสถานีวันละ 2 ครั้ง จะใช้สถานีละ 45 ใบ วางกระจายให้เพียงพอภายในแต่ละสถานี หรือวางที่ทางเดินเท้าทุกระยะ 15-20 เมตร นอกจากนี้ ควรจัดเตรียมภาชนะรองรับย่อยของแต่ละสถานี เพื่อรอการเก็บขนไปกำจัดโดยกรุงเทพมหานคร และหน่วยงานที่รับผิดชอบในกรณีที่ไม่สามารถมาเก็บขนมูลฝอยได้ทุกวัน (ความจุประมาณ 20 ลูกบาศก์เมตร หรืออาจใช้เป็น Hauling Container ความจุ 8-10 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 2 ใบ)	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีการจัดเตรียมภาชนะรองรับมูลฝอยไว้ตามจุดต่างๆของสถานีรถไฟฟ้า ที่สามารถรองรับปริมาณมูลฝอยที่เกิดขึ้นได้อย่างเพียงพอ เพื่อรอการเก็บขนไปกำจัดโดยกรุงเทพมหานคร และหน่วยงานท้องถิ่นที่รับผิดชอบทั้งนี้บริษัทฯ ได้จัดให้มีข้อกำหนดห้ามผู้มาใช้บริการนำอาหารจากภายนอกเข้ามารับประทานภายในสถานีรถไฟฟ้า (**ภาพที่ 2.2-11, ภาพที่ 2.2-21** และ**ภาพที่ 2.2-23**)	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
3.4 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (ต่อ) **มาตรการลดผลกระทบด้านการจัดการน้ำเสีย** 1) ตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสียประจำสถานี ศูนย์ซ่อมบำรุง และอาคารจอดแล้วจร เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการบำบัดน้ำเสีย โดยมีคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดเป็นไปตามที่ออกแบบอย่างสม่ำเสมอ	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) มีการซ่อมบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance) อุปกรณ์ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารจอดแล้วจรอย่างสม่ำเสมอ มีการตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งให้เป็นไปตามที่ออกแบบ รวมถึงกำจัดกากตะกอนจากบ่อบำบัดน้ำเสีย ความถี่ปีละ 1 ครั้ง (**ภาพที่ 2.2-8** ถึง **ภาพที่ 2.2-10** และ**เอกสารแนบ 2-11**)	-
2) น้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วต้องพิจารณาในแง่ของการนำมาใช้ประโยชน์ในด้านอื่นๆ อีก เช่น การนำน้ำมาใช้ในการรดน้ำต้นไม้ รดสนามหญ้า/สวนหย่อม หรือล้างถนน เป็นต้น เพื่อลดปริมาณการใช้น้ำภายในพื้นที่โครงการฯ	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีการติดตั้งเครื่องสูบน้ำเพื่อนำน้ำที่ผ่านการบำบัดแล้วกลับมาใช้ในการรดน้ำต้นไม้และสนามหญ้า เพื่อลดปริมาณการใช้น้ำในโครงการฯ (**ภาพที่ 2.2-24**)	-
3) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบสูบน้ำ และระบบรางระบายน้ำภายในพื้นที่โครงการฯ เพื่อช่วยให้การควบคุมคุณภาพน้ำทิ้งดียิ่งขึ้น	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและควบคุมดูแลประสิทธิภาพการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบสูบน้ำ และระบบระบายน้ำภายในพื้นที่โครงการฯ เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการควบคุมคุณภาพน้ำทิ้ง (**เอกสารแนบ 2-3**)	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต **4.1 สภาพเศรษฐกิจ-สังคม** 1) จัดให้มีการรักษาความปลอดภัยบริเวณสถานีรถไฟฟ้า รวมทั้งถนน ทางเดินเข้า-ออก ของสถานี	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ว่าจ้างบริษัท รักษาความปลอดภัย เอเซีย คลีนนิ่ง เซอร์วิส จำกัด (ACS) โดยจัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย (รปภ.) ปฏิบัติหน้าที่ภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจรทั้ง 4 แห่ง พร้อมทั้งมีการกำกับและดูแลการปฏิบัติหน้าที่โดยพนักงานรักษาความปลอดภัยและพนักงานกู้ภัยของ รฟม. - บริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ว่าจ้างบริษัท รักษาความปลอดภัย จี4เอส เซอร์วิสเซส (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท รักษาความปลอดภัยและบริหารธุรการสยาม จำกัด (Metthier) จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย คอยอำนวยความสะดวกตรวจสอบความเรียบร้อย ภายในสถานีรถไฟฟ้าด้วย (**ภาพที่ 2.2-25**)	-
2) จัดให้มีสิทธิพิเศษแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงในการประกอบอาชีพ หรือประกอบธุรกิจบริเวณสถานี	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้จัดสิทธิพิเศษให้กับผู้เช่าร้านค้าขนาดเล็ก ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ให้ได้รับความสะดวกในการประกอบธุรกิจ รวมถึงการใช้บริการห้องสุขาในสถานี (**ภาพที่ 2.2-26** และ**เอกสารแนบ 2-12**)	-
3) สำรวจความคิดเห็นของประชาชน เพื่อรับทราบปัญหาต่างๆ ที่เกิดจากโครงการฯ เพื่อได้นำมาดำเนินการและแก้ไขให้เหมาะสม	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน เพื่อรับทราบปัญหาต่างๆ ที่เกิดจากการเปิดดำเนินโครงการฯ ช่วง 2 ปีแรก (2559-2561) เพื่อเป็นข้อมูลมาดำเนินการและหาแนวทางแก้ไขให้เหมาะสม	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
4.1 สภาพเศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		
4) ประชาสัมพันธ์การดำเนินโครงการฯ ในรูปแบบต่างๆ ทั้งแผ่นพับและป้ายประชาสัมพันธ์	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้จัดทำโปสเตอร์ สื่อสิ่งพิมพ์และสื่อวิดีทัศน์ ประชาสัมพันธ์การดำเนินงานโครงการฯ ผ่านทางช่องทางต่างๆ เช่น เว็บไซต์ รฟม. (www.mrta.co.th), Facebook และสำนักข่าวออนไลน์ เป็นต้น (**ภาพที่ 2.2-27** และ**เอกสารแนบ 2-6**)	-
5) ร่วมกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน เช่น การให้ทุนการศึกษากับโรงเรียนในแนวสายทางการทอดผ้าป่าหรือกฐินวัดในแนวสายทาง เป็นต้น	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีการร่วมกิจกรรมกับส่วนร่วม เช่น การสนับสนุนทุนการศึกษาให้แก่นักเรียนในโรงเรียนตามแนวสายทาง, การทอดผ้าป่าหรือกฐินวัดในแนวสายทาง เป็นต้น (**ภาพที่ 2.2-28** และ**เอกสารแนบ 2-6**)	-
6) จัดให้มีการดูงานหรือทัศนศึกษาในโครงการฯ เพื่อให้ทราบลักษณะการดำเนินงานของโครงการฯ โดยเน้นกลุ่มเป้าหมายผู้นำชุมชน เยาวชน นักเรียน และกลุ่มต่างๆ	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้จัดกิจกรรมให้เยาวชนและนักเรียนจากโรงเรียนต่างๆ ทัศนศึกษาในโครงการฯ เพื่อให้ทราบลักษณะการดำเนินงานของโครงการฯ (**ภาพที่ 2.2-29** และ**เอกสารแนบ 2-6**)	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
4.2 การโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน 1) รฟม. จะต้องดำเนินการจ่ายเงินค่าทดแทน ได้แก่ 1.1) ค่าชดเชยที่ดิน: ใช้ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม ปี พ.ศ. 2547-2550 โดยคำนึงถึงราคาซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาด	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้เวนคืนที่ดินตามหลักเกณฑ์สำหรับการกำหนด ค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน และจำนวนเงินทดแทนสำหรับโครงการรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นไปตามพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการเพื่อกิจการขนส่งมวลชนในท้องที่อำเภอบางบัวทอง อำเภอบางใหญ่ อำเภอเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี และเขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร (**เอกสารแนบ 2-4** และ**เอกสารแนบ 2-5**)	-
1.2) ค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้าง: แบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ ดังนี้ (1) สิ่งปลูกสร้างที่รื้อถอนไม่ได้ เช่น บ้านตึกแถว อาคารคอนกรีต เป็นต้น กำหนดโดยวิธีถอดแบบตามสภาพข้อเท็จจริงที่มีอยู่หักด้วยค่าเสื่อมราคา โดยค่าวัสดุก่อสร้าง ค่าแรงงานก่อสร้างค่าดำเนินการกำไรและภาษี ค่าออกแบบ และค่าควบคุมงาน ค่าธรรมเนียมอนุญาตปลูกสร้างอาคาร ค่าป้องกันอุบัติภัยค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้ ค่าทดแทนด้านสาธารณูปโภคถือราคาในวันที่กำหนดราคา (2) สิ่งปลูกสร้างที่รื้อถอนได้ เช่น เพิงไม้ เพิงสังกะสี เป็นต้น กำหนด เป็นค่ารื้อถอนค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้ และค่าปลูกสร้างใหม่โดยถือราคาในวันที่		

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
4.2 การโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน (ต่อ) 1.3) ค่าทดแทนผู้เช่า: แบ่งออกเป็น 4 กรณี ดังนี้ (1) กรณีการเช่าที่มีหลักฐานเป็นหนังสือและผู้เช่าได้จ่ายค่าหน้าดิน เงินกินเปล่า เงินค่าเช่าล่วงหน้า หรือเงินอื่นใด ในลักษณะเดียวกันให้กับผู้เช่าเป็นการล่วงหน้า กำหนดค่าทดแทนให้ตามจำนวนเงินที่ผู้เช่าได้จ่ายให้แก่ผู้ให้เช่าเป็นการล่วงหน้าตามส่วนของระยะเวลาการเช่าที่เหลืออยู่รวมกับค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้ค่าทดแทนด้านสาธารณูปโภค (2) กรณีการเช่าที่ดินเพื่อปลูกสร้างอาคารและมีข้อสัญญาว่าอาคารที่ปลูกสร้างตกเป็นของเจ้าของที่ดิน กำหนดค่าทดแทนตามสัดส่วนของค่าสิ่งปลูกสร้างในระยะเวลาการเช่าที่เหลืออยู่รวมกับค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้ และค่าทดแทนด้านสาธารณูปโภค (3) กรณีการเช่าซื้ออสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนกำหนดค่าเสียหายในส่วนที่ชำระค่าเช่าซื้อไปแล้วรวมกับค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้ และค่าทดแทนด้านสาธารณูปโภค (4) การเช่ากรณีอื่นถือตามผลต่างระหว่างอัตราเฉลี่ยต่อเดือนของค่ารายปีที่ประเมินโดยกรุงเทพมหานคร ตามพระราชบัญญัติภาษีโรงเรือนและที่ดิน กับอัตราค่าเช่าเฉลี่ยต่อเดือนที่ผู้เช่าต้องชำระตามสัญญาตามสัดส่วนของระยะเวลาการเช่าที่เหลืออยู่ตามสัญญา รวมกับค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้และค่าทดแทนด้านสาธารณูปโภค		

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
4.2 การโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน (ต่อ) 1.4) ค่าทดแทนต้นไม้ยืนต้น: แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ ประเภทที่ปลูกเพื่อการกสิกรรม กำหนดเป็นค่าต้นพันธุ์ พร้อมค่าใช้จ่ายในการปลูก การดูแลรักษาและประเภทที่ไม่ได้ปลูกเพื่อการกสิกร โดยถือราคาของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ หรือราคาซื้อขายปกติตามท้องตลาดเป็นเกณฑ์ในการพิจารณา		
1.5) ค่าทดแทนความเสียหายเนื่องจากต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์ พิจารณากำหนดในแต่ละกรณี ดังนี้ (1) กรณีเป็นเจ้าของอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนซึ่งได้มาโดยการซื้อขาย และมีการจำนองเพื่อนำเงินไปชำระราคาซื้อขายหากจำนวนเงินค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนดังกล่าว (2) กรณีเป็นผู้อยู่อาศัยหรือประกอบการค้าขายหรือการงานอันชอบด้วยกฎหมายในอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน จะกำหนดค่าขาดรายได้หรือขาดประโยชน์จากอัตราเฉลี่ยของเงินได้สุทธิหรือกำไรสุทธิ ตามสัดส่วนของระยะเวลาที่ขาดรายได้หรือขาดประโยชน์ซึ่งจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับ - วันที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองส่งมอบสิ่งปลูกสร้างนับแต่วันที่ได้รับเงินค่าเวนคืนในกรณีทำสัญญา - วันที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างแล้วเสร็จนับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งให้รื้อถอนในกรณีวางเงินค่าทดแทน		

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
4.2 การโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน (ต่อ) (3) กรณีเป็นผู้ปลูกไม้ยืนต้นเพื่อการกสิกรรม พิจารณาค่าขาดรายได้จากการจำหน่ายผลผลิต ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องใช้อสังหาริมทรัพย์เพื่อประโยชน์ในการดำเนินกิจกรรมการขนส่งมวลชนตามโครงการฯนี้ โดยไม่จำเป็นต้องให้ได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์จะต้องดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540		
2) กรณีเป็นการกำหนดในภาระอสังหาริมทรัพย์ รฟม. จะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด ดังนี้ อสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นให้แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้นกฎหมาย ให้คำนวณดังนี้ เงินค่าทดแทนภาระในอสังหาริมทรัพย์ = ราคาที่ดิน x ค่าสัมประสิทธิ์ของพื้นที่ x ค่าสัมประสิทธ์ของความลึก	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้เวนคืนที่ดินตามหลักเกณฑ์สำหรับการกำหนด ค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน และจำนวนเงินทดแทนสำหรับโครงการรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นไปตามพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการเพื่อกิจการขนส่งมวลชนในท้องที่อำเภอบางบัวทอง อำเภอบางใหญ่ อำเภอเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี และเขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร (**เอกสารแนบ 2-4** และ**เอกสารแนบ 2-5**)	-
3) ในกรณีของการที่บุตรหลานของผู้ที่ถูกเวนคืนต้องย้ายโรงเรียนไปอยู่ในพื้นที่การศึกษาโรงเรียนใกล้บ้านไม่ครบ 2 ปี ซึ่งจะไม่เข้าหลักเกณฑ์การอยู่ในพื้นที่ที่จะเรียนในโรงเรียนใกล้บ้านได้ ดังนั้นทาง รฟม. ควรจะประสานและทำหนังสือถึงกระทรวงศึกษาธิการร่วมกับการทำหนังสือถึงโรงเรียนหรือสถานศึกษาที่นักเรียนประสงค์จะย้ายเข้าเรียนเพื่อให้ทางโรงเรียนหรือสถานศึกษาดังกล่าวทำหนังสือยืนยันรับรองว่านักเรียนรายนั้นๆ เป็นผู้ที่ถูกเวนคืนที่ดินจากโครงการฯ ทั้งนี้ เพื่อให้นักเรียนดังกล่าวได้รับการผ่อนผันเป็นกรณีพิเศษ	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้เวนคืนที่ดินตามหลักเกณฑ์สำหรับการกำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน และจำนวนเงินทดแทนสำหรับโครงการรถไฟฟ้าซึ่งเป็นไปตามพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการเพื่อกิจการขนส่งมวลชนในท้องที่อำเภอบางบัวทอง อำเภอบางใหญ่ อำเภอเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี และเขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร (**เอกสารแนบ 2-4** และ**เอกสารแนบ 2-5**)	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

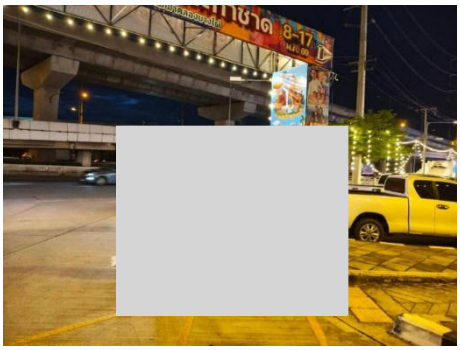
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
4.3 การสาธารณสุขและอาชีวอนามัย		
1) จัดให้มีการตรวจสุขภาพพนักงานประจำปี	- บริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้จัดให้มีการตรวจสุขภาพเป็นประจำทุกปี โดยในปี 2569 มีแผนการตรวจสุขภาพพนักงานในช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2569 (**เอกสารแนบ 2-7**)	-
2) จัดทำแผนการจัดการด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัย สำหรับพนักงานประจำสถานีและศูนย์ซ่อมบำรุง	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการจัดทำแผนการจัดการด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัยสำหรับพนักงานประจำสถานีรถไฟฟ้าและศูนย์ซ่อมบำรุง (**เอกสารแนบ 2-8**)	-
3) จัดให้มีการฝึกซ้อมรับเหตุฉุกเฉินอย่างน้อย ปีละ 1 ครั้ง	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้า จำกัด (มหาชน) ได้จัดให้มีการซ้อมเหตุฉุกเฉินเป็นประจำทุกปี โดยปี 2569 ได้จัดให้มีการซ้อมเหตุฉุกเฉินเสร็จเรียบร้อยแล้ว (**ภาพที่ 2.2-30** และ**เอกสารแนบ 2-9**)	-
4) ดำเนินการบำบัดน้ำเสียและจัดการมูลฝอยตามมาตรการที่กำหนดเพื่อลดการเพาะพันธุ์ของสัตว์นำโรค	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำหน้าที่ตรวจสอบและควบคุมดูแลประสิทธิภาพการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย และมีการจัดการมูลฝอย เพื่อลดการเพาะพันธุ์ของสัตว์นำโรค	-
4.4 โบราณคดี ประวัติศาสตร์ และศาสนสถาน		
1) เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จให้หามาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (เช่น การป้องกันฝุ่นละออง และแรงสั่นสะเทือน เป็นต้น) เพื่อไม่ให้มีผลกระทบต่อศาสนสถาน (เช่น วัดน้อยนอก เป็นต้น)	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้จัดให้มีการตรวจวัดด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อติดตามตรวจสอบผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นต่อศาสนสถานในบริเวณใกล้เคียง 2 จุด คือ บริเวณวัดน้อยนอกและวัดโพธิ์ทองล่าง	-
2) ออกแบบปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์ และสภาพแวดล้อมของสิ่งก่อสร้างสถานีรถไฟส่วนที่ใกล้เคียงศาสนสถานให้กลมกลืน	- ในอนาคตหากมีการปรับปรุงสิ่งก่อสร้างสถานีรถไฟส่วนที่ใกล้เคียงศาสนสถาน ทางบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จะดำเนินการออกแบบให้กลมกลืนกับศาสนสถานใกล้เคียงโครงการฯ ให้มากที่สุดเท่าที่เป็นไปได้	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

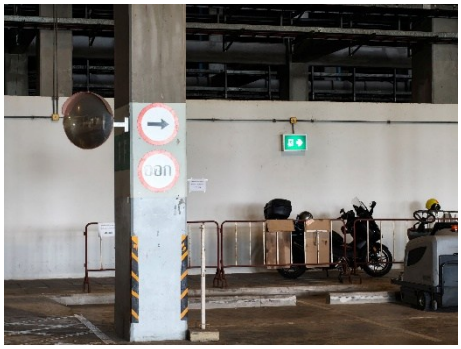
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
4.5 ทัศนียภาพ 1) จัดภูมิทัศน์บริเวณตัวสถานีและโครงสร้างต่างๆ เพื่อลดการขัดแย้งทางด้านทัศนียภาพ	- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้จัดภูมิทัศน์บริเวณตัวสถานีและโครงสร้างต่างๆ ให้มีความขัดแย้งทางด้านทัศนียภาพน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ (**ภาพที่ 2.2-5**)	-
2) ทำการเพิ่มพื้นที่สีเขียวเสริมในเขตแนวเส้นทางของโครงการฯ ในรูปแบบของการปลูกต้นไม้เสริมบริเวณเสาตอม่อโครงสร้างของโครงการฯ เพื่อลดความแข็งกระด้างทางด้านมุมมองของโครงสร้างและสีเขียวของต้นไม้ยังช่วยทำให้เกิดความสบายตาและทำให้มีการปรับตัวทางด้านการรับรู้ต่อทัศนียภาพที่เปลี่ยนไปจากเดิมได้เร็วขึ้นลักษณะพันธุ์ไม้ที่พิจารณานำมาปลูกจะประกอบด้วยไม้ต้นขนาดกลาง ไม้พุ่มกระถางและไม้คลุมดินโดยรูปแบบการจัดวางจะมีไม้ยืนต้นอยู่ในแนวตรงกลางกระถาง ไม้คลุมดินปลูกตามแนวขอบกระบะตลอดแนวส่วนไม้พุ่มปลูกเต็มพื้นที่ถัดจากไม้คลุมดินโดยให้มีระยะสูงกว่าไม้คลุมดินประมาณ 2 เท่า	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการเพิ่มพื้นที่สีเขียวบริเวณตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าในรูปแบบของการปลูกต้นไม้เสริมบริเวณเสาตอม่อโครงสร้างเพื่อลดผลด้านทัศนียภาพ (**ภาพที่ 2.2-5**)	-
3) เพิ่มแสงสว่างบริเวณที่มีปริมาณแสงสว่างไม่เพียงพอ เช่น บริเวณที่โครงสร้างพาดตัดกับทางยกระดับ เป็นต้น	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการติดตั้งไฟส่องสว่างในบริเวณพื้นที่โครงการฯ และบริเวณที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ (**ภาพที่ 2.2-31**)	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
4.5 ทัศนียภาพ (ต่อ) 4) การให้บริการประชาสัมพันธ์สินค้าหรือสื่อต่างๆ บนตัวสถานี ควรพิจารณารูปแบบของป้ายสื่อ ทั้งในด้าน รูปร่าง สี ขนาด ที่ไม่ขัดแย้งหรือเป็นจุดเด่นมากเกินไป กับลักษณะโครงสร้างโดยรวมของสถานี	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จะพิจารณาติดตั้งสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆบนสถานี โดย สื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ บนสถานี จะดำเนินการติดตั้งในจุดที่เหมาะสม ไม่กีดขวางทางสัญจรของผู้ใช้บริการ และรูปแบบต้องกลมกลืนไม่ขัดแย้งหรือเป็นจุดเด่นมากเกินไปกับลักษณะโครงสร้างโดยรวมของสถานี เช่น สติกเกอร์ PVC ประชาสัมพันธ์สิทธิประโยชน์จากพันธมิตรทางธุรกิจที่มอบให้แก่ผู้ใช้บริการ บริเวณรั้วกระจก ชั้นชานชาลา ซึ่งเป็นวัสดุเฉพาะสำหรับใช้งานกลางแจ้ง ทนแดดทนฝน และลอกออกได้ง่าย โดยไม่เหลือคราบกาว (**ภาพที่ 2.2-27** และ**เอกสารแนบ 2-6**)	-
5) หลีกเลี่ยงการปรับปรุงที่จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่โครงสร้าง	- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้หลีกเลี่ยงการปรับปรุงใดๆ ที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่โครงสร้างของโครงการฯ	-

ภาพที่ 2.2-1 ภาพการประสานงานระหว่าง รฟม. กับเจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่







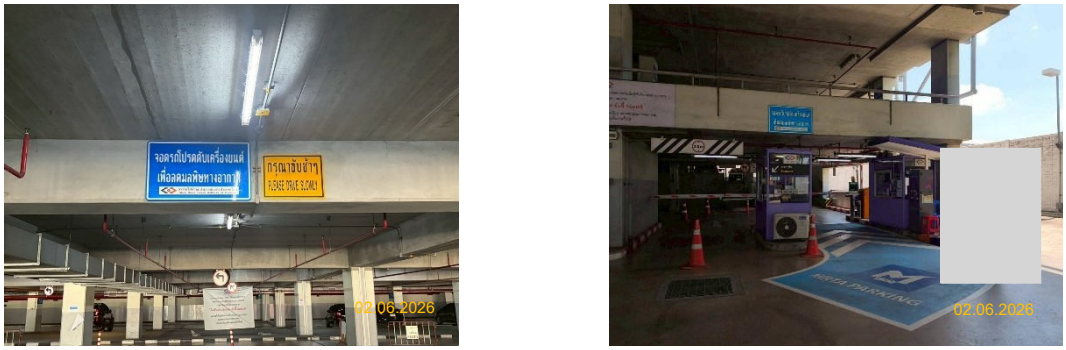




ภาพที่ 2.2-2 เครื่องหมายและสัญลักษณ์จราจรบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง



ภาพที่ 2.2-3 เครื่องหมายและสัญลักษณ์จราจรบริเวณอาคารจอดแล้วจร

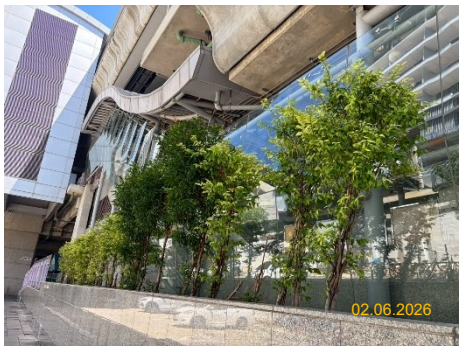


อาคารจอดแล้วจรสถานีคลองบางไผ่ อาคารจอดแล้วจรสถานีสามแยกบางใหญ่



อาคารจอดแล้วจรสถานีบางรักน้อยท่าอิฐ อาคารจอดแล้วจรสถานีแยกนนทบุรี 1

ภาพที่ 2.2-4 รูปแบบป้ายเตือนห้ามติดเครื่องยนต์





บริเวณสถานีรถไฟฟ้า





บริเวณตอม่อรถไฟฟ้า





บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง





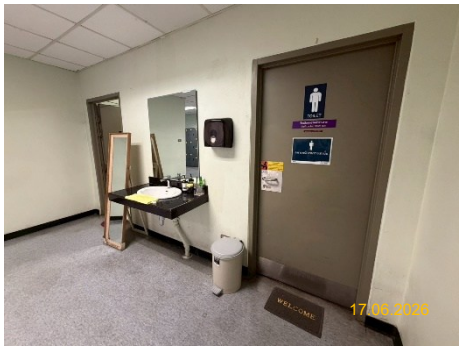
บริเวณอาคารจอดแล้วจร

ภาพที่ 2.2-5 พื้นที่สีเขียว





ภาพที่ 2.2-6 Buffer zone บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง



สถานีรถไฟฟ้า



ศูนย์ซ่อมบำรุง

ภาพที่ 2.2-7 ห้องน้ำ-ห้องส้วมสำหรับเจ้าหน้าที่



ระบบบำบัดน้ำเสียสถานีรถไฟฟ้า



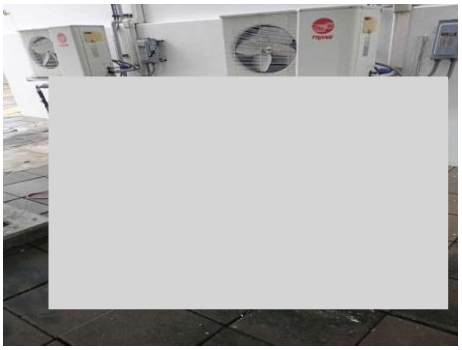
ระบบบำบัดน้ำเสียศูนย์ซ่อมบำรุง

ภาพที่ 2.2-8 ระบบบำบัดน้ำเสีย






ภาพที่ 2.2-9 การซ่อมบำรุงระบบบำบัดน้ำเสียภายในอาคารจอดแล้วจร สถานีรถไฟฟ้า และศูนย์ซ่อมบำรุง

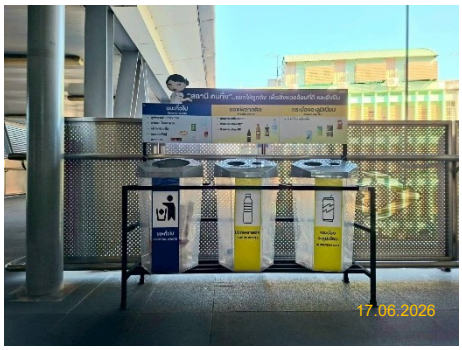
ภาพที่ 2.2-10 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้งก่อน-หลังการบำบัดภายในอาคารจอดแล้วจร





บริเวณห้องพักพนักงานประจำสถานีรถไฟฟ้า

ภาพที่ 2.2-11 ภาชนะรองรับมูลฝอย



บริเวณสถานีรถไฟฟ้า





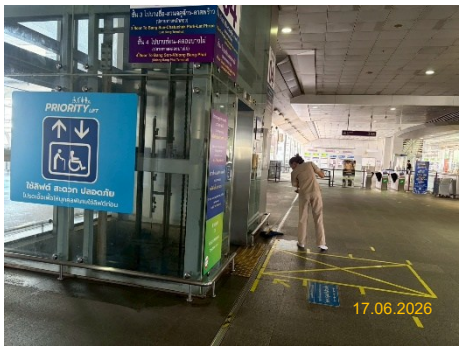
บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง

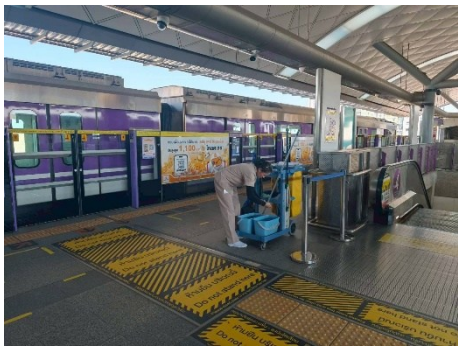
ภาพที่ 2.2-11 ภาชนะรองรับมูลฝอย (ต่อ)



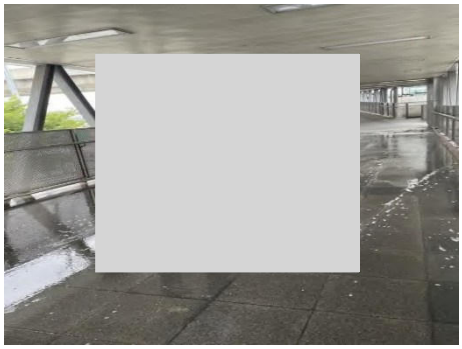


ภาพที่ 2.2-12 ห้องพักมูลฝอยและภาชนะรองรับมูลฝอยแยกประเภทบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง

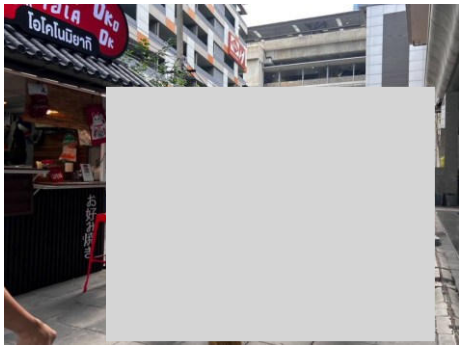




บริเวณสถานีรถไฟฟ้า



บริเวณทางเชื่อมต่อระหว่างอาคารจอดกับสถานีรถไฟฟ้า



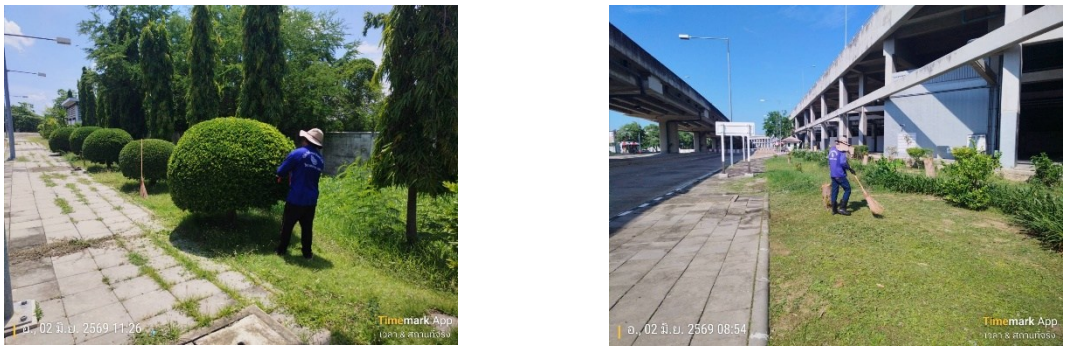
บริเวณพื้นที่เช่าและสิ่งก่อสร้างต่างๆของโครงการ





บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง

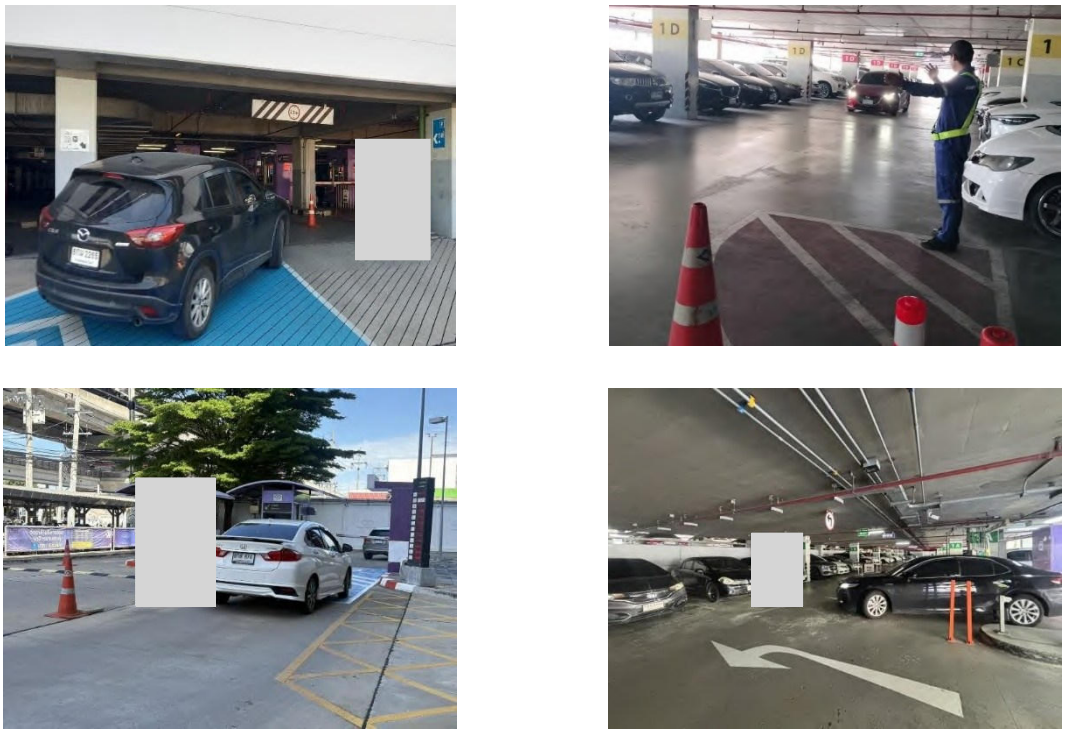
ภาพที่ 2.2-13 การดูแลและทำความสะอาด



ภาพที่ 2.2-14 การดูแลพื้นที่สีเขียวบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง



บริเวณสถานีรถไฟฟ้า



บริเวณอาคารจอดแล้วจร

ภาพที่ 2.2-15 เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก





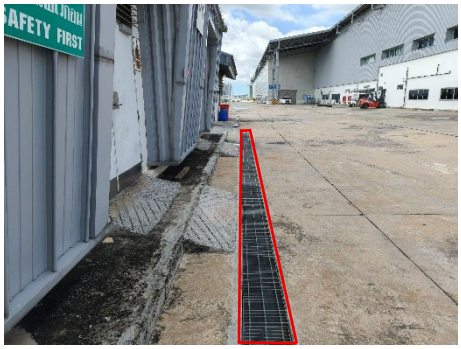
ภาพที่ 2.2-16 ทางข้ามแนวรถไฟฟ้ายกระดับ (Sky Walk)





บริเวณสถานีรถไฟฟ้า





บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง



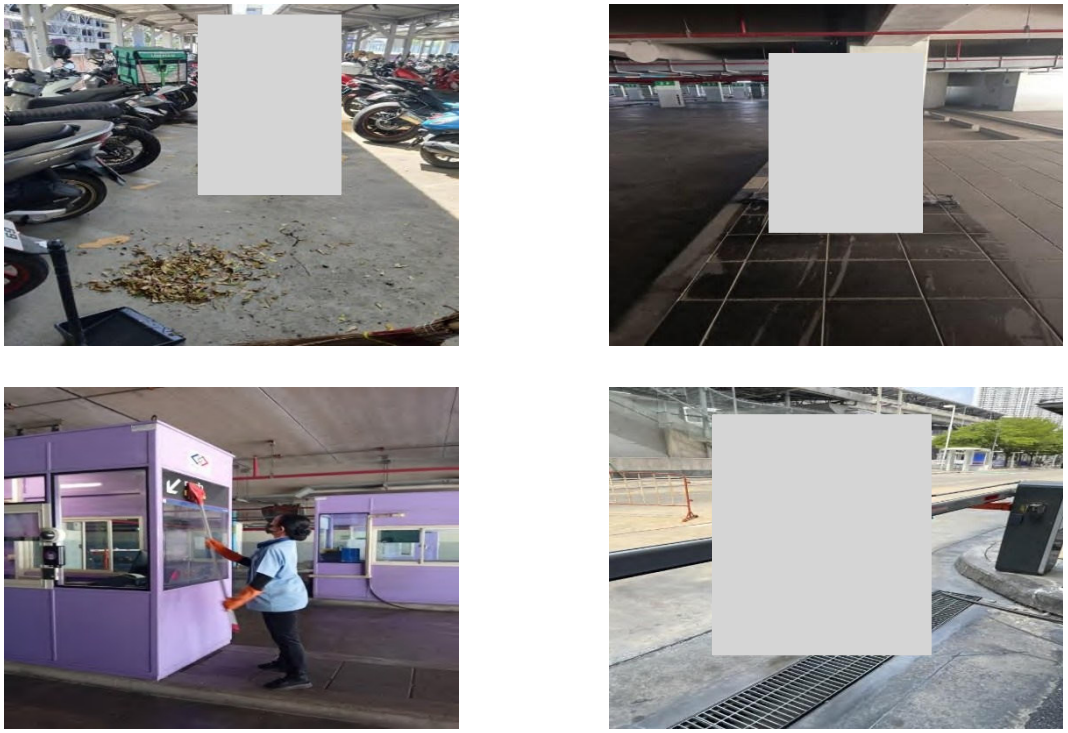


บริเวณอาคารจอดแล้วจร

ภาพที่ 2.2-17 ระบบระบายน้ำ



ภาพที่ 2.2-18 การทำความสะอาดรางระบายน้ำบริเวณอาคารจอดแล้วจร



ภาพที่ 2.2-19 การทำความสะอาดบริเวณอาคารจอดแล้วจร



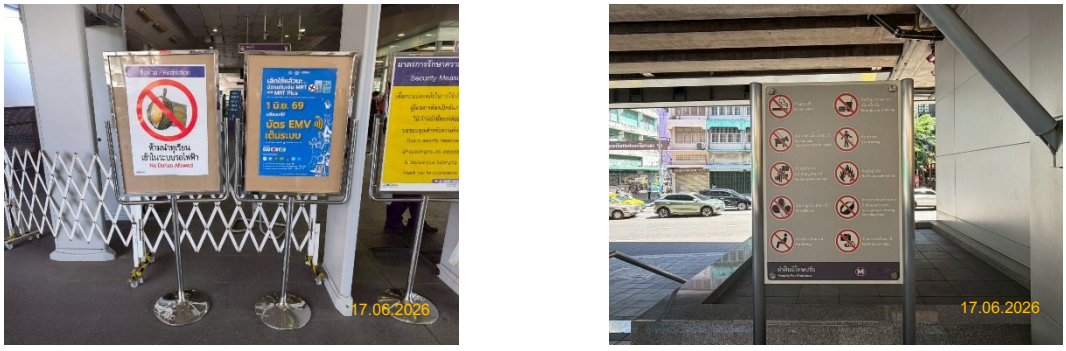
ภาพที่ 2.2-20 บรรทัดน้ำบริเวณตอม่อสะพานรถไฟฟ้า



ภาพที่ 2.2-21 การเก็บขนมูลฝอยของโครงการฯ ไปกำจัด



ภาพที่ 2.2-22 ป้ายรณรงค์ให้คัดแยกขยะ

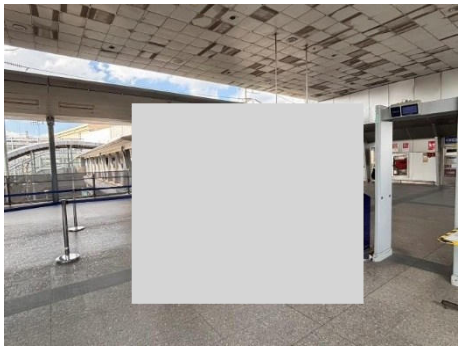


ภาพที่ 2.2-23 ป้ายห้ามรับประทานอาหาร/เครื่องดื่ม

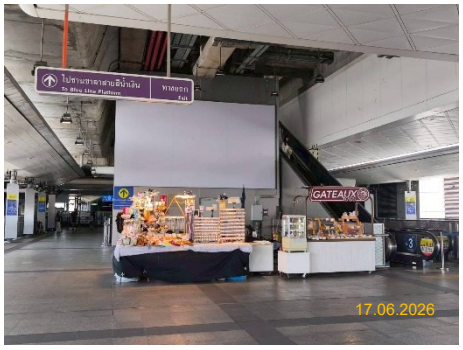




ภาพที่ 2.2-24 การนำน้ำที่ผ่านการบำบัดมาใช้ประโยชน์



ภาพที่ 2.2-25 เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย

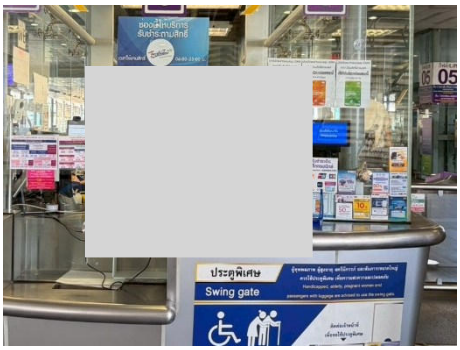




พื้นที่ร้านค้าบริเวณสถานีรถไฟฟ้า

ภาพที่ 2.2-26 พื้นที่บริเวณโครงการฯ ที่จัดเตรียมไว้เพื่อประกอบธุรกิจ









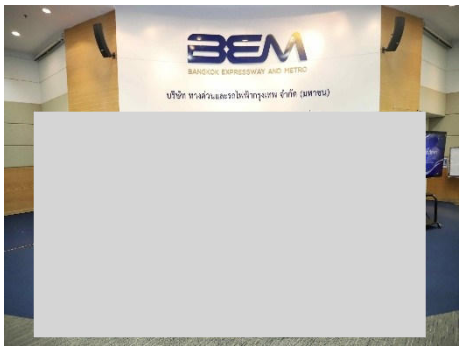


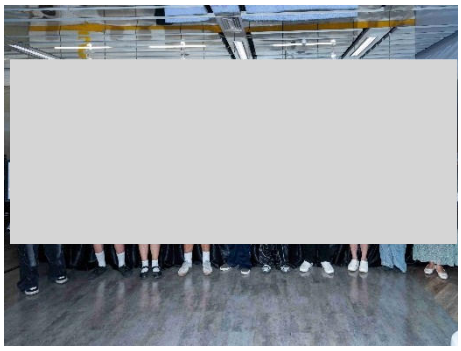






ภาพที่ 2.2-27 การประชาสัมพันธ์การดำเนินโครงการฯ

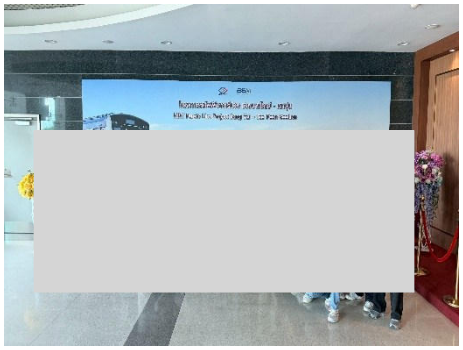




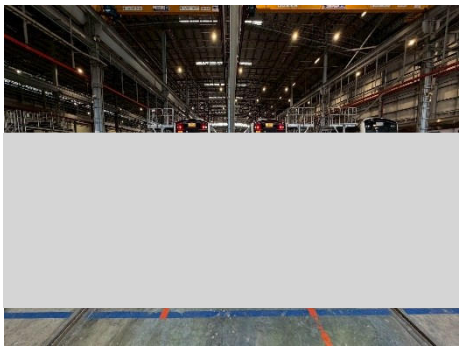


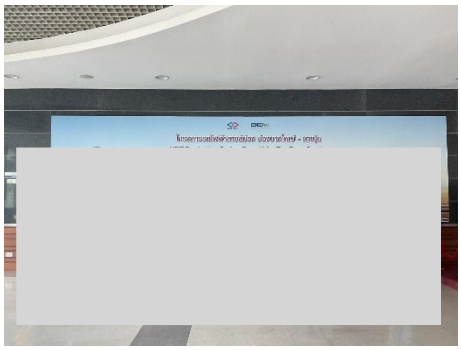


ภาพที่ 2.2-28 การร่วมกิจกรรมกับชุมชนใกล้เคียง









ภาพที่ 2.2-29 การดูงาน/ทัศนศึกษาภายในโครงการฯ



ภาพที่ 2.2-30 การฝึกซ้อมเหตุฉุกเฉิน



ภาพที่ 2.2-31 ไฟส่องสว่างบริเวณโครงการฯ