

บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ ในส่วนของงานโครงสร้าง ตั้งแต่สถานีเตาปูนไปจนถึงสถานีจรัญสนิทวงศ์ 13 เป็นการดำเนินงานโดยบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งรับผิดชอบงานการติดตั้งระบบเดินรถไฟฟ้า เริ่มงานก่อสร้างในเดือนธันวาคม 2560 ที่ผ่านมา โดยผู้รับจ้างสัญญาสัมปทานได้ยึดถือปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและได้นำมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งปรากฏอยู่ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ที่ได้รับการพิจารณาเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ ทส 1009.4/8850 ลงวันที่ 20 พฤศจิกายน 2551 และเงื่อนไขตามมติที่ประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 3/2551 เลขที่ ทส (กวล) 1008/8635 ลงวันที่ 13 พฤศจิกายน 2551 (ภาคผนวก 1) อย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ผู้รับจ้างทุกรายต้องตรวจสอบและประเมินผลการดำเนินงาน เพื่อจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ดังกล่าวเสนอการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เพื่อพิจารณาแล้วยื่นสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาต่อไป

2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ สัญญาสัมปทาน (Concession Agreement for the MRT Blue Line Extension Project between the Mass Rapid Transit Authority of Thailand and Bangkok Expressway and Metro Public Company Limited ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2562 ซึ่งได้ทำการตรวจประเมินในพื้นที่ต่างๆ ตามที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 1 (หน้า 1-8) โดยแสดงผลการตรวจประเมินได้ดังตารางที่ 2-1

ตารางที่ 2-1 รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ สัญญาสัมปทาน
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน 2562

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1. คุณภาพอากาศ			
(1) ต้องผนวกข้อบัญญัติ กทม. เกี่ยวกับการก่อสร้าง รวมทั้งแนวทางควบคุมฝุ่นจากการก่อสร้างของกรมควบคุมมลพิษเข้าเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาก่อสร้าง	- ข้อบัญญัติ กทม. เกี่ยวกับการก่อสร้าง และแนวทางควบคุมฝุ่นจากการก่อสร้างของกรมควบคุมมลพิษเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาก่อสร้าง	-	-
(2) กิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ การเปิดหน้าดิน การรื้อถอนอาคาร การกองวัสดุ การขุดเจาะ และการผสมคอนกรีตจะต้องทำภายในพื้นที่ที่มีรั้วที่บสูงอย่างน้อย 2 เมตร กั้นโดยรอบ	- ผู้รับจ้างดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างทั้งหมดภายในพื้นที่ที่มีรั้วที่บสูงอย่างน้อย 2 เมตร กั้นโดยรอบ	-	-
(3) จัดให้มีสิ่งรองรับวัสดุ ซึ่งอาจตกลงจากการก่อสร้างที่ระดับเหนือพื้นดิน เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของวัสดุดังกล่าว	- กิจกรรมก่อสร้างที่อยู่เหนือระดับพื้นดินผู้รับจ้างได้ติดตั้งตาข่าย Safety Net และพลาสติกคลุมล้อมรอบเพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย และรองรับเศษวัสดุก่อสร้างที่อาจตกลง	-	-
(4) ฉีดพรมน้ำอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง บนพื้นที่ที่มีการเปิดหน้าดิน กองดิน กองทราย เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่น	- ผู้รับจ้างได้ทำการเทคอนกรีตปิดพื้นผิวถนนในพื้นที่ก่อสร้างแล้ว ปัจจุบันกิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างไม่มีการดำเนินงานบนถนนสาธารณะ ทั้งนี้ กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานวางระบบไฟฟ้า ระบบสื่อสาร และระบบควบคุมรถไฟฟ้า ภายในสถานีรถไฟฟ้า โครงสร้างทางยกระดับ รวมถึงอาคารจ่ายกระแสไฟฟ้า	-	-
(5) จัดให้มีสิ่งปกคลุมกองวัสดุที่ก่อให้เกิดฝุ่นภายในพื้นที่โครงการ	- ผู้รับจ้างจัดให้มีผ้าใบปิดคลุมกองวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างภายในพื้นที่ก่อสร้างอย่างมิดชิด เพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย	-	รูปที่ 2-1
(6) ต้องทำความสะอาดเศษดิน โคลน ทรายที่ตกลงอยู่ภายนอกรั้วโครงการ โดยสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่น โดยอาจใช้รถล้าง กวาด และดูดฝุ่นช่วยในการทำความสะอาด	- ผู้รับจ้างได้ทำการเทคอนกรีตปิดพื้นผิวถนนในพื้นที่ก่อสร้างแล้ว ปัจจุบันกิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างไม่มีการดำเนินงานบนถนนสาธารณะ ทั้งนี้ กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานวางระบบไฟฟ้า ระบบสื่อสาร และระบบควบคุมรถไฟฟ้า ภายในสถานีรถไฟฟ้า โครงสร้างทางยกระดับ รวมถึงอาคารจ่ายกระแสไฟฟ้า	-	-

การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
(7) ให้ล้างทำความสะอาดตัวรถและล้อรถให้ปราศจากเศษดิน โคลน หรือ ทราย ก่อนนำรถทุกขบวนออกสู่ภายนอกพื้นที่ก่อสร้าง	- ผู้รับจ้างได้จัดทำบ่อล้างล้อและเครื่องฉีดน้ำแรงดันสูงที่สถานีท่าพระ	-	-
(8) หากมีการเปิดผิวถนนนอกพื้นที่ก่อสร้างต้องทำการซ่อมแซมด้วย คอนกรีตหรือแอสฟัลท์ให้แล้วเสร็จก่อนเวลา 05.00 น. ของวันรุ่งขึ้น เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นจากขบวนพาหนะที่ผ่านไป - มา	- ปัจจุบันผู้รับจ้างงานโยธาได้คืนพื้นผิวถนนถาวรตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้างโดยการเทคอนกรีตและลาดแอสฟัลท์ ส่วนผู้รับจ้างสัญญาสัมปทานไม่มีกิจกรรมบนถนนสาธารณะ	-	-
(9) การก่อสร้างบนพื้นที่ถนนปัจจุบันจะต้องทำการล้างทำความสะอาด ถนนในช่วงกลางคืน อย่างน้อยสัปดาห์ละ 4 ครั้ง หรือเมื่อถนนสกปรก	- ผู้รับจ้างจัดให้มีคนงานคอยทำความสะอาด เศษดิน ทราย โคลน บริเวณพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ใกล้เคียงภายนอกพื้นที่โครงการอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการล้างทำความสะอาดพื้นถนนสาธารณะนอกช่วงเวลาเร่งด่วนหรือช่วงเวลากลางคืนเพื่อไม่ให้กระทบการจราจร อย่างน้อยสัปดาห์ละ 4 ครั้ง หรือเมื่อถนนสกปรก	-	-
(10) ต้องขนย้ายขยะหรือเศษวัสดุจากการก่อสร้างออกจากพื้นที่อย่างน้อย ทุก 2 วัน	- เศษวัสดุจากการก่อสร้าง เช่น ดิน ทราย เป็นต้น ถูกขนย้ายเพื่อนำไป ปรารถพื้นที่ภายนอกโครงการที่จัดเตรียมไว้ สำหรับขยะที่เกิดขึ้นจาก คนงานก่อสร้างและเศษวัสดุจากการก่อสร้างอื่นๆ ผู้รับจ้างจัดให้มีถัง ขยะเพื่อรองรับขยะ และมีการรวบรวมให้หน่วยงานของกรุงเทพมหานคร ขนย้ายออกจากพื้นที่ก่อสร้างนำไปกำจัดเป็นประจำทุก 2 วัน	-	รูปที่ 2-2 รูปที่ 2-4
(11) จัดหาหน้ากากกันฝุ่นให้แก่คนงานที่ทำการเปิดหน้าดิน รื้อถอนอาคาร ขุดเจาะ และผสมคอนกรีต	- ผู้รับจ้างได้กำชับให้คนงานที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ที่ต้องสัมผัสฝุ่นละออง สวมใส่หน้ากากป้องกันฝุ่นละออง	-	รูปที่ 2-3
(12) สำหรับการก่อสร้างบนทางเท้าในช่วงฤดูฝนจะต้องมีการป้องกันการชะล้างตะกอนดินจากทางเท้าลงสู่ร่องระบายน้ำ ซึ่งน้ำบนทางเท้าและ ถนนจะต้องระบายได้หมดทันทีที่ฝนหยุดตก ต้องเก็บกวาดตะกอนที่ เหลืออยู่บนถนนให้หมด นอกจากนี้ ต้องจัดทำทางเดินชั่วคราวให้แก่ คนเดินเท้า	- ผู้รับจ้างจัดให้มีคนงานคอยทำความสะอาดพื้นที่ก่อสร้างและ ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำการขุดลอกวางระบายน้ำเพื่อ ป้องกันการชะล้างตะกอนดินลงสู่รางระบายน้ำและมีให้เกิดการอุดตัน ของรางระบายน้ำสาธารณะ สำหรับพื้นที่ก่อสร้างบริเวณทางเท้าเดิม นั้น ผู้รับจ้างได้จัดทำทางเดินเท้าชั่วคราวสำหรับคนเดินเท้าเพื่อ ป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมก่อสร้าง และเพิ่มความ สะดวกในการสัญจรผ่านบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	-	
(13) ปิดคลุมรถที่ใช้ขนส่งวัสดุก่อสร้าง ดิน ด้วยผ้าใบ เพื่อกันวัสดุตกหล่น	- รถบรรทุกที่ใช้ขนส่งวัสดุก่อสร้างมีการปิดคลุมด้วยผ้าใบ เพื่อป้องกัน	-	

การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
และการฟุ้งกระจายของฝุ่น	วัสดุตกหล่นและฝุ่นละอองที่ฟุ้งกระจาย และกำชับให้พนักงานขับรถปิดคลุมผ้าใบทุกครั้งก่อนขนย้ายวัสดุออกนอกพื้นที่ก่อสร้าง		
(14) ตรวจสอบสภาพยานพาหนะและเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ	- มีการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และเครื่องจักรก่อนใช้งานทุกครั้ง สำหรับเครื่องจักรหนักมีการตรวจสอบสภาพตามกฎหมายกำหนด	-	ภาคผนวก ข-2
(15) กำหนดความเร็วของรถในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ให้เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	- ผู้รับจ้างมีการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และกำชับพนักงานขับรถขนส่งวัสดุก่อสร้างไม่ให้ขับเกินความเร็วที่กำหนด เพื่อควบคุมความเร็วของรถที่วิ่งบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ใกล้เคียง	-	-
2. เสียง			
(1) ต้องกำหนดช่วงเวลาที่จะอนุญาตให้มีกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติได้เฉพาะช่วงเวลา 06.00 น. ถึง 20.00 น. และต้องมีการประกาศแจ้งให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ตามเส้นทางทราบล่วงหน้า	- ผู้รับจ้างได้ควบคุมและดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติในช่วงเวลา 06.00 - 20.00 น. เท่านั้น และมีการลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าให้แก่ประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียง รับทราบเกี่ยวกับกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติ	-	-
(2) กำหนดให้คนงานที่ทำงานในพื้นที่ที่มีเสียงดังเกินกว่า 90 เดซิเบลเอสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันหูด้วย เช่น Ear plugs หรือ Ear muffs	- ผู้รับจ้างกำชับให้คนงานที่ทำงานในพื้นที่ที่มีเสียงดังเกินกว่า 90 เดซิเบลเอ ต้องสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันหูขณะปฏิบัติงาน	-	รูปที่ 2-8
(3) บริเวณที่ทำการเปิดหน้าดิน รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้าง กองวัสดุ อุปกรณ์ขุดเจาะ ผสมคอนกรีต ต้องทำรั้วที่บอบบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ความสูงจากพื้นดินไม่น้อยกว่า 2.0 เมตร ทั้งนี้ สำหรับพื้นที่ก่อสร้างบริเวณ P - BN 13 - 41L, P - BN 14 - 03R, P - BN 14 - 05R และ P - BN 14 - 09R ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติม ต้องติดตั้งกำแพงกันเสียงสูงไม่น้อยกว่า 2.0 เมตรโดยมีรูปแบบของกำแพงกันเสียงในระยะก่อสร้าง	- ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างทั้งหมดภายในพื้นที่ที่มีรั้วที่บอบสูง 2 เมตร กันโดยรอบ ทั้งนี้ สำหรับพื้นที่ก่อสร้างบริเวณพื้นที่ที่มีการเวนคืนเพิ่มเติมบริเวณ P-BN13-41L, P-BN14-03R, P-BN14-05R และ P-BN14-09R ผู้รับจ้างได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ	-	-
(4) กิจกรรมใดๆ ที่ผิดปกติ/ไม่เป็นไปตามกำหนดการซึ่งอาจทำให้เกิดเสียงดังเกินกว่าระดับที่ยอมรับได้ จะต้องแจ้งเป็นระยะๆ ให้กับสาธารณชนทราบล่วงหน้าโดยเฉพาะชุมชน ตลอดแนวถนนเจริญสุขุมวิท และถนน	- ผู้รับจ้างจัดให้มีทีมประชาสัมพันธ์ลงพื้นที่เพื่อแจ้งข้อมูลการก่อสร้าง ให้ประชาชนที่อยู่อาศัยอยู่ในแนวเส้นทางรับทราบการดำเนินการกิจกรรมของโครงการล่วงหน้าและแจ้งเป็นระยะ เพื่อคลายความวิตกกังวลของ	-	-

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
ประชากรราษฎร สาย 2	ประชาชนจากกิจกรรมการก่อสร้าง		
(5) ติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบ Absorption ที่มีความสูง 1 เมตร จำนวน 8 จุด ซึ่งใช้วัสดุ Aluminium Cladding หนา 2 มิลลิเมตร และภายในมี Rockwool หนา 100 มิลลิเมตร เพื่อดูดซับเสียงและลดผลกระทบด้านเสียงจากรถไฟฟ้ายกระดับในขณะที่รถไฟฟ้าวิ่งในระยงดำเนินการ ดังนี้	- ผู้รับจ้างงานโยธาได้ดำเนินการติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบ Absorption ความสูง 1 เมตร จำนวน 8 จุดแล้วเสร็จ ดังนี้	-	-
5.1) บริเวณโรงพยาบาลบางโพ กม. 1+950 ถึง กม. 2+075 ความยาว ประมาณ 125 เมตร	- ผู้รับจ้างได้ติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบ Absorptive Noise Barrier ความสูง 1 เมตรเป็นระยะทางยาวประมาณ 125 เมตรแล้ว	-	-
5.2) บริเวณโรงพยาบาลยันฮี กม. 3+716.641 ถึง กม. 3+746.641 ความยาวประมาณ 30 เมตร	- ผู้รับจ้างได้ติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบ Absorptive Noise Barrier ความสูง 1 เมตรเป็นระยะทางยาวประมาณ 30 เมตรแล้ว	-	-
5.3) บริเวณโรงเรียนบูรณะวิทย์ กม. 5+400 ถึง กม. 5+470 ความยาว ประมาณ 70 เมตร	- ผู้รับจ้างได้ติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบ Absorptive Noise Barrier ความสูง 1 เมตรเป็นระยะทางยาวประมาณ 70 เมตรแล้ว	-	-
5.4) บริเวณโรงเรียนสตรีบูรณะวิทย์ กม. 5+400 ถึง กม. 5+475 ความยาวประมาณ 75 เมตร	- ผู้รับจ้างได้ติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบ Absorptive Noise Barrier ความสูง 1 เมตรเป็นระยะทางยาวประมาณ 75 เมตรแล้ว	-	-
5.5) บริเวณโรงเรียนพิมลวิทย์ กม. 6+075 ถึง กม. 6+143 ความยาว ประมาณ 68 เมตร	- ผู้รับจ้างได้ติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบ Absorptive Noise Barrier ความสูง 1 เมตรเป็นระยะทางยาวประมาณ 68 เมตรแล้ว	-	-
5.6) บริเวณวัดใหม่ยายแป้น กม. 9+270 ถึง กม. 9+330 ความยาว ประมาณ 60 เมตร	- ผู้รับจ้างได้ติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบ Absorptive Noise Barrier ความสูง 1 เมตรเป็นระยะทางยาวประมาณ 60 เมตรแล้ว	-	-
5.7) บริเวณโรงเรียนวัดโพธิ์เรียง กม. 11+850 ถึง กม. 11+900 ความยาวประมาณ 50 เมตร	- ผู้รับจ้างได้ติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบ Absorptive Noise Barrier ความสูง 1 เมตรเป็นระยะทางยาวประมาณ 50 เมตรแล้ว	-	-
5.8) บริเวณโรงเรียนวัดท่าพระ กม. 13+000 ถึง กม. 13+100 ความยาว ประมาณ 100 เมตรรวมความยาวของกำแพง กันเสียงที่ทำการติดตั้งทั้งสิ้นประมาณ 578 เมตร คิดเป็นค่าใช้จ่ายในการติดตั้งกำแพงกันเสียงทั้งสิ้น ประมาณ 5,780,000 บาท โดยมีรูปแบบของกำแพงกันเสียงสูง 1 เมตร เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงสำหรับระยะดำเนินการ	- ผู้รับจ้างได้ติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบ Absorptive Noise Barrier ความสูง 1 เมตร บริเวณโรงเรียนวัดท่าพระ ผู้รับจ้างได้ติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบ Absorptive Noise Barrier ความสูง 1 เมตรเป็นระยะทางยาวประมาณ 100 เมตร - ความยาวของกำแพงกันเสียงที่ได้ดำเนินการติดตั้งไปแล้ว มีความยาว	-	-

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	ทั้งสิ้นประมาณ 578 เมตร		
(6) ติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบ Absorption ความสูง 2 เมตร ซึ่งใช้วัสดุ Aluminium Cladding หนา 2 มิลลิเมตร และภายในมี Rockwool หนา 100 มิลลิเมตร เพื่อดูดซับเสียง โดยทำการติดตั้งตลอดแนวทางโค้งทั้ง 2 ด้าน ของรางรถไฟฟ้ายกระดับที่จุดเลี้ยวโค้งบริเวณริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาจนถึงซอยจรัญสนิทวงศ์ 94 ซึ่งเป็นที่ตั้งโรงเรียนพระรามหกเทคโนโลยี กม. 3+100 ถึง กม. 3+300 โดยมีความยาวของโค้งรัศมีแคบประมาณ 200 เมตร เสียงล้อรถเสียดสีกับรางจะมีมากกว่าปกติ คิดเป็นค่าใช้จ่ายในการติดตั้งกำแพงกันเสียงทั้งสิ้นประมาณ 8,000,000 บาท โดยมีรูปแบบของกำแพงกันเสียงสูง 2 เมตร เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงสำหรับระยะดำเนินการ	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างได้ติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบ Absorptive Noise Barrier ความสูง 2 เมตร บริเวณจุดเลี้ยวโค้งบริเวณริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาจนถึงซอยจรัญสนิทวงศ์ 94 แล้ว - ติดตั้งตลอดความยาวรัศมีโค้งประมาณ 200 เมตร 	-	-
3. ความสิ้นสละเทือน			
(1) ในการก่อสร้างบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องปฏิบัติตามมติคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ 5/2539 เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2539 เรื่อง “มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการก่อสร้างโครงการคมนาคมขนส่งทางบกบนถนนปัจจุบันหรือผ่านชุมชน”	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างวางแผนจัดการจราจรร่วมกับสถานีตำรวจในพื้นที่ที่รับผิดชอบและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อลดผลกระทบจากการก่อสร้าง 	-	-
(2) ก่อนการก่อสร้างในบริเวณที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากความสิ้นสละเทือน ผู้รับเหมาต้องนำเสนอมาตรการป้องกันผลกระทบที่เหมาะสม และแนวทางการควบคุมตรวจสอบการดำเนินการตามมาตรการ โดยเฉพาะบริเวณที่มีอาคารโบราณสถานหรือศาสนสถานอยู่ใกล้แนวเส้นทางก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างมีการติดตั้งอุปกรณ์ติดตามการทรุดตัวของโครงสร้างตามโครงสร้างที่สำคัญตลอดแนวเส้นทางก่อสร้าง เพื่อติดตามการทรุดตัวของโครงสร้างอาคารตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง หากพบว่าส่งผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบ ผู้รับจ้างจะรีบแก้ไขทันที นอกจากนี้ ผู้รับจ้างยังจัดให้มีการตรวจวัดความสิ้นสละเทือนบริเวณศาสนสถานที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางก่อสร้าง ได้แก่ วัดใหม่ยายแป้น วัดโพธิ์เรียง และวัดท่าพระ เพื่อติดตามตรวจสอบผลกระทบความสิ้นสละเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการเป็นประจำทุก 2 เดือน ตลอดระยะเวลาการก่อสร้างตามมาตรการที่กำหนดใน EIA ซึ่งผลการตรวจวัดความสิ้นสละเทือนที่ผ่านมา มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน 	-	-

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	<p>อาคารประเภทที่ 3 ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร</p>		
<p>(3) กิจกรรมการเจาะเสาเข็ม กัดฝังแผ่นกำแพงกันดิน เปิดผิวหน้าดินด้วยเครื่องจักรขนาดใหญ่ รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้างเดิม ต้องทำภายในรั้วที่บสูงอย่างน้อย 2 เมตร และห่างจากสิ่งปลูกสร้างหรืออาคารไม่น้อยกว่า 15 เมตร สำหรับอาคารทั่วไป และไม่ควรมีน้อยกว่า 50 เมตร สำหรับโบราณสถานหรือสิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ ในกรณีที่มีความจำเป็นจะต้องทำการก่อสร้างในระยะห่างที่น้อยกว่าระยะทางข้างต้น ต้องใช้อุปกรณ์ที่ให้กำเนิดแรงหรือพลังงานน้อยกว่าปกติ เลือกใช้งานอุปกรณ์ซึ่งทำงานในช่วงความถี่ที่สูงขึ้น หรือเปลี่ยนไปใช้เทคนิคการก่อสร้างที่มีความสั่นสะเทือนต่ำกว่า เช่น ใช้เสาเข็มแบบเจาะแทนเสาเข็มแบบตอก การก่อสร้างที่อาจมีความเสี่ยงต่อการสร้างความเสียหายแก่สิ่งปลูกสร้างซึ่งเสี่ยงได้ลำบากต้องมีการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นจริงที่สิ่งปลูกสร้างนั้นแล้วเปรียบเทียบกับค่าที่ยอมให้ตามมาตรฐานก่อน (ควรเลือกใช้มาตรฐาน DIN 4150 หรือมาตรฐานที่เข้มงวดกว่า)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างในขั้นตอนงานฐานรากโดยใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอก สำหรับการขุดเจาะ การเปิดหน้าดิน การรื้อย้ายสาธารณูปโภคในแนวเส้นทางก่อสร้าง ดำเนินการภายในกำแพงคอนกรีตและรั้วผ้าใบสูง 2 เมตร และห่างจากอาคารและสิ่งปลูกสร้างมากกว่า 15 เมตร และอยู่ห่างจากศาสนสถานในแนวเส้นทางที่ใกล้ที่สุด คือ วัดใหม่ยายแป้นเป็นระยะทางมากกว่า 50 เมตร รวมทั้งมีการตรวจวัดความสั่นสะเทือนในพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ใกล้แนวทางการก่อสร้าง ได้แก่ โรงพยาบาลบางโพ วิทยาลัยเทคโนโลยีพระรามหก สำนักงานเขตบางพลัด แยกบางพลัด วัดใหม่ยายแป้น วัดโพธิ์เรียง และวัดท่าพระ เพื่อติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการเป็นประจำทุก 2 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้างตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่กำหนดใน EIA ซึ่งผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนที่ผ่านมามีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานอาคารประเภทที่ 3 ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร - ปัจจุบันกิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้าง มีเพียงงานติดตั้งระบบไฟฟ้า และระบบควบคุมไฟฟ้าภายในอาคาร Gas Switching Unit และภายในสถานีท่าพระ ซึ่งไม่มีกิจกรรมก่อสร้างที่ทำให้เกิดความสั่นสะเทือนและดำเนินการก่อสร้างภายในรั้วที่บสูง 2 เมตร 	-	-
<p>(4) กิจกรรมการก่อสร้างเกี่ยวกับการกองวัสดุ ขนย้ายวัสดุ ผสมคอนกรีต หรือกิจกรรมการก่อสร้างอื่นทั่วไปที่สร้างความสั่นสะเทือนน้อยกว่ากิจกรรมการก่อสร้างที่ต้องมีการตอกเสาเข็ม กัดฝังแผ่นกำแพงกันดิน</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างเกี่ยวกับการกองวัสดุ ขนย้ายวัสดุ ผสมคอนกรีต หรือกิจกรรมการก่อสร้างอื่นทั่วไปที่สร้างความสั่นสะเทือนน้อย ให้ห่างจากอาคารต่างๆ และอาคารโบราณสถาน 	-	-

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
<p>เปิดผิวหน้าดินด้วยเครื่องจักรขนาดใหญ่ รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้างเดิมโดยทั่วไปต้องอยู่ห่างจากสิ่งปลูกสร้างเป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 10 เมตรสำหรับอาคารทั่วไปและไม่น้อยกว่า 15 เมตร สำหรับโบราณสถานหรือสิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ แต่หากกิจกรรมดังกล่าวสร้างความสิ้นเสียที่น้อยกว่าก็สามารถดำเนินการได้ในระยะห่างที่น้อยลง</p>	<p>มากกว่า 20 เมตร และพยายามหลีกเลี่ยงดำเนินการเหล่านี้ที่ระยะน้อยกว่า 20 เมตร</p>		
<p>(5) การขนส่งวัสดุก่อสร้าง การเจาะ การตอกเสาเข็ม การขุดผิวดิน การตอก และการกระแทกหรือกิจกรรมที่สร้างความสิ้นเสียสูงต้องทำในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น เพราะจะเกิดการรบกวนต่อประชาชน</p>	<p>- กิจกรรมการเจาะดิน การขุดดิน การเปิดหน้าดิน การกระแทก และการขนย้ายดิน หรือกิจกรรมที่สร้างความสิ้นเสียสูงผู้รับจ้างได้ดำเนินการกิจกรรมในช่วงกลางวันเท่านั้น แต่สำหรับการการขนย้ายวัสดุก่อสร้างและเครื่องจักรขนาดใหญ่ผู้รับจ้างมีความจำเป็นต้องดำเนินการในช่วงกลางคืน เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาสภาพจราจรที่ติดขัด ซึ่งผู้รับจ้างได้ลงพื้นที่เพื่อประชาสัมพันธ์แจ้งข้อมูลการก่อสร้างให้ประชาชนที่อยู่อาศัยอยู่ในแนวเส้นทางรับทราบการดำเนินการของโครงการล่วงหน้า เพื่อคลายความวิตกกังวลของประชาชนจากกิจกรรมการก่อสร้าง</p>	-	-
<p>(6) ในบริเวณหรือตำแหน่งที่อาจได้รับผลกระทบจากความสิ้นเสียได้ง่าย เช่น โบราณสถาน วัด โรงพยาบาลและโรงเรียน ถ้าจำเป็นต้องมีกิจกรรมการก่อสร้างใกล้บริเวณหรือตำแหน่งสิ่งปลูกสร้างดังกล่าวจะต้องลดขนาดของแรงหรือพลังงานที่ใช้ลง เพื่อลดความสิ้นเสียที่เกิดขึ้น หากไม่สามารถทำได้ต้องทำการตรวจวัดระดับความสิ้นเสียที่เกิดขึ้นจริงที่สิ่งปลูกสร้างนั้นแล้วเปรียบเทียบกับค่าที่ยอมให้ตามมาตรฐานก่อน เพื่อเป็นการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น สำหรับการก่อสร้างในบริเวณใกล้กับบริเวณพระราชวังกำหนด ให้มีมาตรการติดตามตรวจวัดระดับความสิ้นเสียที่เกิดขึ้นจริงอย่างต่อเนื่องตลอดการดำเนินงานในบริเวณดังกล่าวว่ามีค่าต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน</p>	<p>- กิจกรรมก่อสร้างเสาเข็มใช้เทคนิคการก่อสร้างแบบเสาเข็มแบบเจาะแทนเสาเข็มแบบตอก เพื่อลดผลกระทบความสิ้นเสียที่เกิดขึ้นและมีการตรวจวัดความสิ้นเสียในพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ใกล้แนวทางการก่อสร้าง ได้แก่ โรงพยาบาลบางโพ วิทยาลัยเทคโนโลยีพระรามหก สำนักงานเขตบางพลัด แยกบางพลัด วัดใหม่ยายแป้น วัดโพธิ์เรียง และวัดท่าพระ เพื่อติดตามตรวจสอบผลกระทบความสิ้นเสียจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการเป็นประจำทุก 2 เดือนตลอดระยะเวลาก่อสร้างตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่กำหนดใน EIA ซึ่งผลการตรวจวัดความสิ้นเสียที่ผ่านมามีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานอาคารประเภทที่ 3 ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสิ้นเสียเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร</p>	-	-

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
(7) รถบรรทุกและเครื่องจักรที่เคลื่อนที่ได้ที่ใช้ในการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ให้ใช้เส้นทางที่มีระยะห่างจากสิ่งปลูกสร้างหรือแหล่งชุมชน และต้องใช้ความเร็วต่ำ	- ผู้รับจ้างมีการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และกำชับพนักงานขับรถขนส่งวัสดุก่อสร้างไม่ให้ขับเกินความเร็วที่กำหนด เพื่อควบคุมความเร็วของรถที่วิ่งบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ใกล้เคียง และเส้นทางการขนส่งจะอยู่เฉพาะบนถนนเส้นหลักเท่านั้น ไม่มีการขับผ่านแหล่งชุมชนแต่อย่างใด	-	-
(8) ในการก่อสร้างถ้าจำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาของถนนชั่วคราวจะต้องมีแผ่นยางปูทับก่อนเพื่อป้องกันความสั่นสะเทือนที่อาจจะเกิดขึ้นได้	- ปัจจุบันผู้รับจ้างได้ทยอยคืนพื้นผิวถนนถาวรตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้างโดยการเทคอนกรีตและลาดแอสฟัลท์	-	-
(9) ในกรณีที่ไม่สามารถเลี่ยงหรือลดระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นได้หรือระดับความสั่นสะเทือนมีค่าที่สูงกว่าเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในมาตรฐาน จะต้องหาวิธีช่วยลดระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น โดยอาจทำการขุดร่องดิน (Trench) เป็นแนวตัดขวางคลื่นความสั่นสะเทือนที่เคลื่อนที่จากแหล่งกำเนิดสู่จุดรับซึ่งสามารถช่วยลดระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นได้ระดับหนึ่ง	- กิจกรรมก่อสร้างปัจจุบันยังไม่มีกิจกรรมใดที่ส่งผลให้ค่าความสั่นสะเทือนไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน	-	-
4. การโยกย้ายและการเวนคืนที่ดิน			
(1) ค่าชดเชยที่ดิน: ใช้ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมปี พ.ศ. 2547 - 2550 โดยคำนึงถึงราคาซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาด	- คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นฯ ได้กำหนดค่าทดแทนที่ดิน ค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้าง ค่าทดแทนผู้เช่า ค่าทดแทนต้นไม้ยืนต้นและค่าทดแทนความเสียหาย เนื่องจากต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์ให้แก่ผู้ถูกเวนคืนตามหลักเกณฑ์การกำหนดค่าทดแทนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 และเป็นไปตามแนวทางของกระทรวงคมนาคมแล้ว ทั้งนี้คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นฯ ได้พิจารณาและมีมติกำหนดราคาค่าทดแทนให้แก่ผู้ถูกเวนคืน และ รฟม. ได้จ่ายเงินหรือวางเงินค่าทดแทนตามที่กฎหมายกำหนดให้แก่ผู้ถูกเวนคืนครบถ้วนทุกรายแล้ว ตั้งแต่เมื่อเดือนกันยายน 2559	-	-

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
<p>(2) ค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้าง : แบ่งออกเป็น 2 ลักษณะดังนี้</p> <p>2.1) สิ่งปลูกสร้างที่รื้อถอนไม่ได้ กำหนดโดยวิธีสำรวจประมาณราคา ข้อเท็จจริงของสิ่งปลูกสร้างที่ตั้งอยู่โดยไม่หักค่าเสื่อมราคา ยกเว้น โรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างที่ทิ้งร้างจนทรุดโทรมให้หักค่าเสื่อมราคา ตามอัตราในภาคผนวกท้ายหลัก เกณฑ์ของกระทรวงคมนาคม โดยค่าวัสดุก่อสร้างค่าแรงงาน ก่อสร้างค่าดำเนินการ กำไรและภาษี ค่าออกแบบและควบคุมงาน ค่าธรรมเนียม อนุญาตปลูกสร้างอาคาร ค่าป้องกันอุบัติเหตุ ค่าขนย้ายของเครื่องใช้ ค่าทดแทนด้านสาธารณูปโภค ให้ถือราคาในวันที่คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น มีมติกำหนดค่าทดแทนเป็นเกณฑ์</p>		-	-
<p>2.2) สิ่งปลูกสร้างที่รื้อถอนได้ กำหนดเป็นค่ารื้อถอน ค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้ และค่าปลูกสร้างใหม่โดยถือราคาในวันที่กำหนดราคา</p>		-	-
<p>(3) ค่าทดแทนผู้เช่า : แบ่งออกเป็น 4 กรณีดังนี้</p> <p>3.1) กรณีการเช่าที่มีหลักฐานเป็นหนังสือและผู้เช่าได้จ่ายค่าหน้าดิน เงินกินเปล่า เงินค่าเช่าล่วงหน้า หรือเงินอื่นใดในลักษณะเดียวกันให้กับผู้ให้เช่าเป็นการล่วงหน้า กำหนดค่าทดแทนให้ตามจำนวนเงินที่ผู้เช่าได้จ่ายให้แก่ผู้ให้เช่าเป็นการล่วงหน้าตามส่วนของระยะเวลาการเช่าที่เหลืออยู่ร่วมกับค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้ค่าทดแทนด้านสาธารณูปโภค</p>		-	-
<p>3.2) กรณีการเช่าที่ดินเพื่อปลูกสร้างอาคารและมีข้อสัญญาว่าอาคารที่ปลูกสร้างตกเป็นของเจ้าของที่ดินกำหนดค่าทดแทนตามสัดส่วนของค่าสิ่งปลูกสร้างในระยะเวลาการเช่าที่เหลืออยู่ร่วมกับค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้และค่าทดแทนด้านสาธารณูปโภค</p>		-	-
<p>3.3) กรณีการเช่าซื้อสิ่งหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน กำหนดค่าเสียหายส่วนที่ชำระค่าเช่าซื้อไปแล้วรวมกับค่าขนย้ายและค่าทดแทนด้าน</p>		-	-

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
สาธารณูปโภค			
3.4) การเช่ากรณีอื่น ถ้อยตามผลต่างระหว่างอัตราเฉลี่ยต่อเดือนของค่าเช่ารายปีที่ประเมินโดยกรุงเทพมหานครตามพระราชบัญญัติภาษีโรงเรือนและที่ดินกับอัตราค่าเช่าเฉลี่ยต่อเดือนที่ผู้เช่าต้องชำระตามสัญญาตามสัดส่วนของระยะเวลาการเช่าที่เหลืออยู่ตามสัญญารวมกับค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้และค่าทดแทนด้านสาธารณูปโภค		-	-
(4) ค่าทดแทนต้นไม้ยืนต้น : แบ่งเป็น 2 ประเภทคือ 4.1) ประเภทที่ปลูกเพื่อการสักริม กำหนดเป็นค่าต้นพันธุ์พร้อมค่าใช้จ่ายในการปลูก การดูแลรักษา		-	-
4.2) ประเภทที่ไม่ได้ปลูกเพื่อการสักริมโดยถือราคาของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์หรือราคาซื้อขายปกติตามท้องตลาดเป็นเกณฑ์ในการพิจารณา		-	-
(5) ค่าทดแทนความเสียหายเนื่องจากต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์ พิจารณาที่กำหนดในแต่ละกรณีดังนี้ 5.1) กรณีเป็นเจ้าของอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนซึ่งได้มาโดยการซื้อขายและมีการจำนองเพื่อนำเงินไปชำระราคาซื้อขาย หากจำนวนเงินค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนดังกล่าวไม่น้อยกว่าราคาซื้อขายจะนำส่วนที่น้อยกว่าดังกล่าวมากำหนดเป็นค่าทดแทนความเสียหายของกรณีนี้		-	-
5.2) กรณีเป็นผู้อยู่อาศัยหรือประกอบการค้าขายหรือการงานอันชอบด้วยกฎหมายในอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนจะกำหนดค่าขาดรายได้หรือขาดประโยชน์จากอัตราเฉลี่ยของเงินได้สุทธิ หรือกำไรสุทธิตามสัดส่วนของระยะเวลาที่ขาดรายได้หรือขาดประโยชน์ซึ่งจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับ		-	-

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
<p>ก) วันที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองส่งมอบสิ่งปลูกสร้างนับแต่วันที่ได้รับเงินค่าเวนคืนในกรณีทำสัญญา</p> <p>ข) วันที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างแล้วเสร็จ นับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งให้รื้อถอน ในกรณีวางเงินค้ำทดแทน</p>			
<p>5.3) กรณีเป็นผู้ปลูกไม้ยืนต้นเพื่อการกสิกรรมพิจารณาค่าขาดรายได้จากการจำหน่ายผลผลิตในกรณีที่มีความจำเป็นต้องใช้ข้อสงฆ์หรือทรัพย์สินเพื่อประโยชน์ในการดำเนินกิจการการขนส่งมวลชนตามโครงการฯ นี้ โดยไม่จำเป็นต้องให้ได้มาซึ่งข้อสงฆ์หรือทรัพย์สินจะต้องดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาข้อสงฆ์หรือทรัพย์สินเพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540</p>		-	-
<p>(6) กรณีเป็นการกำหนดภาระในอสังหาริมทรัพย์ รพม. จะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด ตามหลักเกณฑ์และประเภทลักษณะการชดเชยทรัพย์สินหลังจากมีการตราพระราชกฤษฎีกาที่กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการขนส่งมวลชน ตามมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าวแล้ว และ รพม. ได้เข้าสำรวจข้อเท็จจริงจัดทำรายละเอียดเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ที่จะถูกกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ เพื่อนำเสนอคณะกรรมการ ซึ่งรัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชกฤษฎีกาแต่งตั้ง เพื่อทำหน้าที่กำหนดจำนวนเงินค่าทดแทนตามมาตรา 25 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว โดยค่าทดแทนดังกล่าวได้กำหนดตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2542) ออกตามความใน พ.ร.บ. ว่าด้วยการจัดการอสังหาริมทรัพย์ เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540 ตามข้อ 3 กำหนดเงินค่าทดแทนภาระในอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นให้แก่ เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมาย</p>		-	-
<p>5. การคมนาคมและการขนส่งจราจร</p>			

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1) การคมนาคมทางบก :			
(1) การจัดการจราจรและเครื่องหมายจราจรบนพื้นที่ก่อสร้าง ต้องมีการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจร ไฟกระพริบ และแสงสว่างให้ได้ตามมาตรฐาน รวมถึงต้องมีป้ายประชาสัมพันธ์ให้เตือนล่วงหน้าก่อนเข้าถึงพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งควรติดตั้งที่แยกและราวสะพานลอยเป็นช่วงๆ อย่างน้อย 2 ทางแยกก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง	- มีการติดตั้งเครื่องหมายจราจร ป้ายสัญญาณจราจร สัญญาณไฟเตือน และไฟส่องสว่าง ตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้างบนถนนจรัญสนิทวงศ์และถนนประชาราษฎร์สาย 2 รวมถึงจัดให้มีป้ายประชาสัมพันธ์เตือนล่วงหน้าก่อนเข้าถึงพื้นที่ก่อสร้าง ทั้งนี้ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-สิงหาคม 2561 ตรวจสอบว่ามีการติดตั้งไฟส่องสว่างและป้ายเตือนการเบี่ยงช่องจราจรไม่ครบถ้วนในบางพื้นที่ ซึ่งผู้รับจ้างได้แก้ไขโดยการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจร สัญญาณไฟเตือน และไฟส่องสว่างตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้างให้ครบถ้วนและสามารถสังเกตเห็นได้ชัดเจนเรียบร้อยแล้ว	-	-
(2) ตำแหน่งการติดตั้งป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณจราจรต้องดำเนินการดังนี้			
2.1) ที่ระยะ 1 กิโลเมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้างควรติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่ามีงานก่อสร้างอยู่ข้างหน้า ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่มีความระมัดระวังมากยิ่งขึ้น	- มีการติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้างเตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบล่วงหน้าว่ามีงานก่อสร้างอยู่ข้างหน้า ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่มีความระมัดระวังมากยิ่งขึ้น	-	-
2.2) ที่ระยะ 500 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้างควรติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง และป้ายเตือนลดช่องจราจร เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบล่วงหน้ามีการลดช่องจราจรจาก 3 ช่อง เหลือ 2 ช่อง	- มีการติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง และป้ายเตือนลดช่องจราจร เพื่อเตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบล่วงหน้าว่าข้างหน้ามีการลดช่องจราจรจาก 3 ช่อง เหลือ 2 ช่อง	-	-
2.3) ที่ระยะ 150 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้างควรติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง ป้ายเตือนลดช่องจราจร และป้ายเตือนลดความเร็ว เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบข้างหน้ามีการลดช่องจราจรจาก 3 ช่อง เหลือ 2 ช่อง และขับขี่ด้วยความเร็วที่กำหนด	- มีการติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง ป้ายเตือนลดช่องจราจร และป้ายเตือนลดความเร็ว เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบล่วงหน้าว่าข้างหน้ามีการลดช่องจราจรจาก 3 ช่อง เหลือ 2 ช่อง และขับขี่ด้วยความเร็วที่กำหนด	-	-
2.4) ที่ระยะ 100 และ 50 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้างควรติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็ว ป้ายนำทาง และป้ายระวังคนงานเพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบล่วงหน้าว่าควรขับขี่ด้วยความเร็วที่กำหนด และระวังคนงานที่กำลังปฏิบัติงาน	- มีการติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็ว ป้ายนำทาง และป้ายระวังคนงานเพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบล่วงหน้าว่าควรขับขี่ด้วยความเร็วที่กำหนด และระวังคนงานที่กำลังปฏิบัติงาน	-	-

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
2.5) ที่ระยะ 20 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้างควรติดตั้งป้ายนำทางจราจร พร้อมทั้งไฟกระพริบ ซึ่งจัดวางให้ห่างกันดวงละ 3 เมตร ตลอดเขตแนวพื้นที่ก่อสร้าง และกรวยวางไว้ห่างกัน 1 ถึง 2 เมตร ตลอดแนวลาดช่องจราจร	- มีการติดตั้งป้ายนำทางจราจรพร้อมทั้งไฟกระพริบตลอดเขตแนวพื้นที่ก่อสร้าง และกรวยวางไว้ห่างกัน 1 ถึง 2 เมตร ตลอดแนวลาดช่องจราจร พร้อมทั้งได้ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพื่อเตือนผู้ขับขี่แล้ว และได้มีการตรวจสอบความสมบูรณ์ของสัญญาณไฟอย่างต่อเนื่อง หากพบว่าสัญญาณไฟผิดปกติหรือชำรุดผู้รับจ้างจะดำเนินการแก้ไขทันที	-	-
2.6) แนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็ว กำแพงคอนกรีต และหลอดไฟฟ้า ซึ่งติดตั้งยาวตลอดแนวเส้นทาง	- มีการติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็ว กำแพงคอนกรีต และหลอดไฟฟ้า ซึ่งติดตั้งตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้างสร้างบนถนนประชาราษฎร์สาย 2 และถนนจรัญสนิทวงศ์ พร้อมทั้งได้ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพื่อเตือนผู้ขับขี่แล้ว และได้มีการตรวจสอบความสมบูรณ์ของสัญญาณไฟอย่างต่อเนื่อง หากพบว่าสัญญาณไฟผิดปกติหรือชำรุดผู้รับจ้างจะดำเนินการแก้ไขทันที	-	-
2.7) ที่ระยะ 20 เมตร ก่อนออกจากเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งป้ายสิ้นสุดเขตก่อสร้างและกรวยเพื่อให้ผู้ขับขี่ทราบว่สิ้นสุดเขตพื้นที่ก่อสร้าง	- ผู้รับจ้างทำการติดตั้งป้ายแสดงจุดสิ้นสุดเขตพื้นที่ก่อสร้างของผู้รับจ้าง สัญญา 3 เพื่อให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบล่วงหน้าก่อนเข้าและออกเขตพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมทั้งได้ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพื่อเตือนผู้ขับขี่แล้ว และได้มีการตรวจสอบความสมบูรณ์ของสัญญาณไฟอย่างต่อเนื่อง หากพบว่าสัญญาณไฟผิดปกติหรือชำรุดผู้รับจ้างจะดำเนินการแก้ไขทันที	-	-
(3) แนวทางการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง : ต้องดำเนินการดังนี้			
3.1) การจัดการบริเวณพื้นที่ก่อสร้างจำเป็นต้องมีการติดตั้งแผงกั้น กรวยถึงกลม เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ป้ายจราจร และไฟกระพริบสัญญาณธง และป้ายจราจรบนผิวทาง เพื่อใช้ในการเตือน (ซึ่งเป็นหน้าที่ของผู้รับเหมาที่จะต้องทำให้ถูกต้องตามมาตรฐานของ สนข. และ กทม.)	- มีการติดตั้งกำแพงคอนกรีตและรั้วผ้าใบกันเขตพื้นที่ก่อสร้าง เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ป้ายจราจร ไฟกระพริบ และป้ายจราจรบนผิวทาง เพื่อใช้ในการเตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบล่วงหน้าตามมาตรฐานของ สนข. และ กทม. พร้อมทั้งได้ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพื่อเตือนผู้ขับขี่แล้ว และได้มีการตรวจสอบความสมบูรณ์ของสัญญาณไฟอย่างต่อเนื่อง หากพบว่าสัญญาณไฟผิดปกติหรือชำรุดผู้รับจ้างจะดำเนินการแก้ไขทันที	-	-
3.2) การเบี่ยงช่องจราจรและปิดกั้นการจราจรขณะเข้า และออกจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้เกิดความปลอดภัย และลดความสับสน	- การเบี่ยงช่องจราจร การปิดกั้นการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้างมีการติดตั้งป้ายและสัญญาณเตือนล่วงหน้า ทั้งนี้ ผู้รับจ้างได้จัดให้มีพนักงานอำนวยความสะดวก	-	-

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
<p>แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนขณะผ่านบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยต้องมีการจัดให้มีระยะที่สอบเข้าอย่างเพียงพอ ความยาวระหว่าง 40 - 150 เมตร ขึ้นอยู่กับความเร็วในการขับขี่ เพื่อให้การจราจรผ่านบริเวณพื้นที่ก่อสร้างได้โดยสะดวกไม่ติดขัด และไม่เกิดอุบัติเหตุ</p>	<p>สะดวกให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนเมื่อมีรถเข้าและออกพื้นที่ก่อสร้าง และอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนที่ต้องข้ามถนนบริเวณทางข้าม เพื่อความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน พร้อมทั้งได้ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพื่อเตือนผู้ขับขี่แล้ว และได้มีการตรวจสอบความพร้อมของสัญญาณไฟอย่างต่อเนื่อง หากพบว่าสัญญาณไฟผิดปกติหรือชำรุดผู้รับจ้างจะดำเนินการแก้ไขทันที</p>		
<p>3.3) ต้องจัดให้มีช่องทางการจราจรในถนนหลักอย่างน้อย 2 ช่องจราจรในแต่ละทิศทางในช่วงพื้นที่ก่อสร้าง โดยต้องเสนอขออนุมัติจาก รฟม. เพื่อพิจารณาประสานงานให้มีการปิดการจราจรในช่องจราจรที่ต้องดำเนินงานก่อสร้างเป็นการชั่วคราวเท่าที่จำเป็น</p>	<p>- การจัดการจราจรมีการแบ่งช่องจราจรอย่างน้อย 2 ช่องจราจร ในแต่ละทิศทาง สำหรับการปิดกั้นจราจรในระยะก่อสร้างมีการประสานงานร่วมกันระหว่างผู้รับจ้างและสถานีตำรวจในพื้นที่ที่รับผิดชอบ และเสนอให้ รฟม. พิจารณาเห็นชอบก่อนดำเนินงาน</p>	-	-
<p>3.4) ส่วนในถนนนอกเมืองที่ใช้ความเร็วสูงในการขับขี่จำเป็นต้องมีการทำทางเบี่ยงบนไหล่ทางหากมีพื้นที่เพียงพอ</p>	<p>- การก่อสร้างโครงการไม่อยู่ในพื้นที่ของถนนนอกเมืองที่ต้องใช้ความเร็วสูงในการขับขี่ จึงไม่มีการทำทางเบี่ยงบนไหล่ทาง</p>	-	-
<p>3.5) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำแผนงานก่อสร้างเพื่อแสดงการจัดการจราจรบริเวณสถานที่ก่อสร้างเสนอ รฟม. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินงานในสนามไม่น้อยกว่า 30 วัน ต้องมีการนัดประชุมเพื่อขอคำปรึกษากับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจจราจร และหน่วยงานอื่นๆ</p>	<p>- ผู้รับจ้างมีการวางแผนจัดการจราจรร่วมกับสถานีตำรวจในพื้นที่ที่รับผิดชอบ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และเสนอให้ รฟม. พิจารณาเห็นชอบก่อนดำเนินงาน</p>	-	-
<p>3.6) ต้องทำการขุดเจาะเสาเข็มและก่อสร้างฐานรากให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนดด้วยวิธีการก่อสร้างที่มีผลกระทบต่อจราจรน้อยที่สุดและไม่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่ประชาชนโดยทั่วไป</p>	<p>- การขุดเจาะเสาเข็มและฐานราก ผู้รับจ้างได้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในเวลาที่กำหนด เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อจราจรน้อยที่สุด</p>	-	-
<p>3.7) ในการก่อสร้างผู้รับเหมาจะต้องหาอุปกรณ์แผ่นกัน ฟ้าใบหรืออื่นๆ มาปิดกันบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อไม่ให้เกิดฝุ่นละอองจากการก่อสร้างไปรบกวนประชาชนที่พักอาศัย และใช้เส้นทางนั้นรวมถึงต้องทำความสะอาดล้อรถยนต์ทุกคันที่เข้า - ออกพื้นที่ก่อสร้าง ตามมาตรฐาน</p>	<p>- กิจกรรมก่อสร้างทั้งหมดดำเนินการภายในแนวกำแพงและรั้วผ้าใบสูง 2 เมตร มีการใช้ตาข่ายหรือผ้าใบคลุมขึ้นส่วนของโครงสร้างที่อยู่เหนือพื้นดิน และใช้ผ้าใบปิดคลุมกองวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างภายในพื้นที่ก่อสร้างอย่างมิดชิด เพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจายจากการก่อสร้าง</p>	-	-

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
ควบคุมการก่อสร้างของ กทม.	ไปรบกวนประชาชนที่พักอาศัยอยู่ใกล้เคียง นอกจากนี้ ผู้รับจ้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยทำความสะอาดพื้นที่ก่อสร้างและตรวจสอบไม่ให้มีเศษดิน โคลน หรือทรายในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันเศษดินติดล้อรถบรรทุกก่อนออกภายนอกพื้นที่ก่อสร้าง		
3.8) งานติดตั้งคานสะพานส่วนรับรองรับจำเป็นต้องมีการปิดการจราจร ทั้งนี้ต้องมีกรวางแผนงานก่อสร้างอย่างรัดกุม เพื่อให้สามารถขนส่งวัสดุจากโรงงาน และนำมาติดตั้งให้ครบทุกชั้นส่วน เพื่อหลีกเลี่ยงการกองเก็บชิ้นส่วนไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง สำหรับกรณีที่คานสะพานผ่านทางแยกนั้นจำเป็นต้องปิดกั้นการจราจรทั้งบริเวณแยกเป็นการชั่วคราว แนะนำให้ทำการติดตั้งเฉพาะเวลากลางคืนเท่านั้นโดยจะต้องมีการประชาสัมพันธ์หลังจากได้รับอนุญาตจาก รฟม. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว	- ในช่วงที่มีงานติดตั้งคานสะพานทางวิ่งรถไฟฟ้ามหานครทางแยก ผู้รับจ้างได้ทำการปิดการจราจรเท่าที่จำเป็นเพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรที่หนาแน่น โดยมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบเกี่ยวกับการหลีกเลี่ยงหรือปิดเส้นทางจราจรล่วงหน้า มีการวางแผนจัดการจราจรร่วมกันกับสถานีตำรวจในพื้นที่ที่รับผิดชอบ และเสนอให้ รฟม. พิจารณาเห็นชอบก่อนดำเนินงานมีการเสนอให้ รฟม. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาเห็นชอบก่อนดำเนินงาน	-	-
3.9) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องแจ้งสถานที่ผลิต วิธีการขนส่ง ขนย้าย และจัดกองเก็บชิ้นส่วนสะพาน รวมถึงสถานที่ทิ้งเศษวัสดุให้ รฟม. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบและขอความเห็นชอบก่อนเริ่มดำเนินงาน เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อจราจรและก่อความเดือดร้อนรำคาญต่อประชาชนน้อยที่สุด	- ผู้รับจ้างมีการแจ้งสถานที่ผลิต วิธีการขนส่ง ขนย้ายและจัดกองเก็บชิ้นส่วนสะพาน รวมถึงสถานที่ทิ้งเศษวัสดุให้ รฟม. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบและขอความเห็นชอบก่อนเริ่มดำเนินงาน	-	-
3.10) ขณะก่อสร้างป้ายรถประจำทางและจุดกลับรถ บริเวณพื้นที่ก่อสร้างจำเป็นต้องทำการยกเลิกป้ายและจุดกลับรถชั่วคราว โดยย้ายไปอยู่บริเวณก่อนหรือในพื้นที่เตือนล่วงหน้า	- การยกเลิกป้ายรถประจำทางและจุดกลับรถมีการประสานงานร่วมกันระหว่างผู้รับจ้าง สถานีตำรวจในพื้นที่ที่รับผิดชอบ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แล้วจึงดำเนินการจัดทำและติดตั้งป้ายแจ้งให้ประชาชนทราบล่วงหน้า	-	-
3.11) ตรอก ซอย ที่สามารถใช้เป็นทางลัดทางเลี่ยงต้องมีการปรับปรุงให้สามารถใช้งานได้เป็นอย่างดีและต้องบังคับไม่ให้มีการจอดรถภายในซอยนั้นด้วย	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในความรับผิดชอบของ กทม. และสถานีตำรวจในพื้นที่ที่รับผิดชอบ อย่างไรก็ตาม ผู้รับจ้างได้มีการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อวางแผนการจัดการจราจรร่วมกัน	-	-

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3.12) ต้องมีศูนย์ประชาสัมพันธ์และประสานงานสำรวจจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกในพื้นที่ก่อสร้าง รวมถึงประชาสัมพันธ์เรื่องทางลัดทางเลี่ยง วัน และเวลาการปิดถนนในเวลากลางคืน และต้องจัดให้มีหัวหน้าศูนย์ที่สามารถตัดสินใจและสั่งการได้อยู่ในพื้นที่	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างจัดให้มีศูนย์ประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียนของโครงการ มีสำนักงานอยู่ที่อาคารสำนักงานภาคสนามในพื้นที่ก่อสร้าง และมีหมายเลขโทรศัพท์สำหรับประสานงานรับเรื่องร้องเรียนที่หมายเลขโทรศัพท์ 08 1732 5033 และ 0 2525 2250 - ผู้รับจ้างจัดให้มีทีมงานลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์แผนงานก่อสร้าง งานเบี่ยงจราจร และกิจกรรมก่อสร้างต่างๆ ของโครงการ ให้ประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงรับทราบล่วงหน้า รวมทั้งมีการประสานงานกับตำรวจจราจรที่อยู่ในพื้นที่รับผิดชอบ เช่น สน. เตาปูน สน.บางพลัด สน. บวรมงคล สน. บางยี่ขัน สน.บางขุนนนท์ สน.บางกอกน้อย และ สน.บางกอกใหญ่ เพื่อพิจารณาวางแผนจัดการจราจร และอำนวยความสะดวกจราจรในพื้นที่ก่อนดำเนินการก่อสร้าง 	-	-
3.13) ต้องมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ เพื่อแสดงการเตือนล่วงหน้าก่อนเข้าถึงพื้นที่ก่อสร้างซึ่งควรติดตั้งที่แยก และราวสะพานลอยเป็นช่วงๆ อย่างน้อย 2 ทางแยกก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> - มีการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจร ไฟกระพริบ และไฟส่องสว่างตลอดแนวกำแพงคอนกรีตกันพื้นที่ก่อสร้างบนถนนเจริญสนิทวงศ์ และถนนประชาราษฎร์สาย 2 และจัดให้มีป้ายประชาสัมพันธ์เตือนล่วงหน้าก่อนเข้าพื้นที่ก่อสร้าง 	-	-
3.14) การเพิ่มช่องจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน (Reversible Lanes) ในชั่วโมงเร่งด่วน เช้า และเย็นในทิศทางที่มีการจราจรมากกว่าในทิศทางตรงกันข้ามและต้องเพิ่มช่องจราจรในชั่วโมงเร่งด่วนให้สัมพันธ์กับความต้องการในการเดินทาง	<ul style="list-style-type: none"> - การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในความรับผิดชอบของสถานีตำรวจในพื้นที่รับผิดชอบ อย่างไรก็ตาม ผู้รับจ้างได้มีการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจร ไฟกระพริบ และประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อวางแผนการจัดการจราจรร่วมกัน 	-	-
3.15) ดำเนินการคืนสภาพผิวจราจรทันทีเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จโดยต้องขออนุมัติจาก รพม. เพื่อกำหนดวันและเวลา ซึ่งควรดำเนินการล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างได้ทยอยคืนพื้นผิวถนนถาวรตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้างโดยการเทคอนกรีตและปูลาดแอสฟัลท์ 	-	-
(4) แนวทางการจัดการจราจรบนถนนประชาราษฎร์สาย 2 และถนนเจริญสนิทวงศ์ : ต้องดำเนินการดังนี้ แนวทางการจัดการจราจรบนถนนประชาราษฎร์สาย 2			

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
ก) ทำการปิดถนน 2 ช่องจราจร บริเวณกึ่งกลางถนนบริเวณที่มีการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าตลอดช่วงสถานี ลดความกว้างของช่องจราจรเหลือ 3 เมตร และลดความกว้างทางเดินเท้าเหลือ 1.5 เมตรถ้าจำเป็น	- ผู้รับจ้างได้ทำการคืนผิวเกาะกลางถนนถาวรแล้ว และจัดช่องจราจรแต่ละช่องให้มีความกว้างไม่น้อยกว่า 3 เมตร และทางเดินเท้ากว้างไม่น้อยกว่า 2 เมตร และมีการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อวางแผนการจัดการจราจรร่วมกัน โดยในปัจจุบันอยู่ระหว่างการคืนผิวทางเดินเท้าถาวรตลอดแนวถนนพระราชาราชวิถีสาย 2	-	-
ข) เคลื่อนย้ายสาธารณูปโภคต่างๆ ออกจากพื้นที่ก่อสร้าง เช่น สะพานลอย สายไฟฟ้า สายโทรศัพท์ เป็นต้น	- มีการย้ายสาธารณูปโภคออกจากพื้นที่ก่อสร้าง เช่น สะพานลอย สายไฟฟ้า สายโทรศัพท์ เป็นต้น	-	-
ค) ปิดที่กัลดบริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถยนต์กับเครื่องจักรและคนงานในพื้นที่	- มีการปิดที่กัลดบริเวณจุดที่ใกล้พื้นที่ที่มีกิจกรรมการก่อสร้างเพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นกับรถยนต์ที่สัญจรไปมา โดยประสานงานกับตำรวจจราจรในพื้นที่ที่รับผิดชอบ	-	-
ง) นำกำแพงคอนกรีตมาวางเพื่อกันพื้นที่ก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าออกจากเส้นทางการจราจร	- ปัจจุบันผู้รับจ้างได้ทำการคืนพื้นที่ก่อสร้างบริเวณเกาะกลางถนนพระราชาราชวิถีสาย 2 โดยการเทคอนกรีตยกระดับสูงจากผิวถนนและทำการปูผิวเกาะกลางถนนถาวรเรียบร้อยแล้ว	-	-
จ) จัดเตรียมและติดตั้งป้ายสัญลักษณ์ต่างๆ ตามระยะที่ได้กำหนดไว้ให้ครบถ้วนสมบูรณ์	- มีการติดตั้งป้ายสัญลักษณ์จราจรต่างๆ ตามที่กำหนดไว้	-	-
ฉ) เมื่อก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าเสร็จเรียบร้อยแล้วจะต้องเหลือพื้นที่ไว้สำหรับเสาตอม่อและกำแพงคอนกรีตจริงๆ 3 เมตร ตลอดช่วงความยาวสถานีรถไฟฟ้า จากนั้นให้มีการปรับพื้นผิวจราจรให้เป็นที่ยเรียบร้อยและคืนช่องจราจรดั้งเดิม	- ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างตามแบบการก่อสร้างที่เสนอให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เห็นชอบแล้ว	-	-
4.2) แนวทางในการจัดการจราจรบนถนนเจริญสุขนิทวงศ์:			
ก) ทำการปิดเกาะกลางถนน บริเวณที่มีการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าตลอดช่วงสถานี ลดความกว้างของช่องจราจรเหลือ 3 เมตร และลดความกว้างทางเดินเท้าเหลือ 1.5 เมตร	- มีการปิดช่องจราจรบริเวณเกาะกลางถนนจำนวน 2 ช่องทาง ฝั่งขาเข้าและออกบนถนนเจริญสุขนิทวงศ์ และจัดช่องจราจรแต่ละช่องให้มีความกว้างไม่น้อยกว่า 3 เมตร และมีการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อวางแผนการจัดการจราจรร่วมกัน โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการคืนผิวจราจรและทางเดินเท้าถาวรตลอดแนวถนนเจริญสุขนิทวงศ์	-	-

การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
ข) เคลื่อนย้ายสาธารณูปโภคต่างๆ ออกจากพื้นที่ก่อสร้าง เช่น สะพานลอย สายโทรศัพท์ เป็นต้น	- มีการย้ายสาธารณูปโภคออกจากพื้นที่ก่อสร้าง เช่น สะพานลอย สายไฟฟ้า สายโทรศัพท์ เป็นต้น โดยมีการติดต่อประสานงานขอ อนุญาตกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนดำเนินการก่อสร้าง	-	-
ค) ปิดที่กั้นบริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถยนต์กับเครื่องจักรและคนงานในพื้นที่ก่อสร้าง	- มีการปิดที่กั้นรถในจุดที่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นกับรถยนต์ที่สัญจรไปมา โดยประสานงานกับตำรวจจราจรในพื้นที่ที่รับผิดชอบ	-	-
ง) นำกำแพงคอนกรีตมาวางเพื่อกันพื้นที่ก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าวอกจากเส้นทางการจราจร	- มีการวางกำแพงคอนกรีตและรั้วผ้าใบที่บสูง 2 เมตร เพื่อกันเขตพื้นที่ก่อสร้างออกจากเส้นทางการจราจรอย่างชัดเจน	-	-
จ) จัดเตรียมและติดตั้งป้ายสัญลักษณ์ต่างๆ ตามระยะที่ได้กำหนดไว้ให้ครบถ้วนสมบูรณ์	- มีการติดตั้งป้ายสัญลักษณ์จราจรต่างๆ ตามที่กำหนดไว้	-	-
ฉ) เมื่อก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าวเสร็จเรียบร้อยแล้วจะต้องเหลือพื้นที่ไว้สำหรับเสาต่อและกำแพงคอนกรีตจริง 3 เมตร ตลอดช่วงความยาวสถานีรถไฟฟ้าว จากนั้นปรับพื้นผิวจราจรให้เรียบร้อยและคืนช่องจราจรดั้งเดิม	- ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างตามแบบการก่อสร้างที่เสนอให้การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) เห็นชอบแล้ว โดยในปัจจุบันอยู่ระหว่างการคืนผิวจราจรตลอดแนวถนนจรัญสนิทวงศ์	-	-
2) การคมนาคมทางน้ำ :			
(1) เพื่อความปลอดภัยแก่การเดินเรือให้ท่าแนวทุ่น พร้อมไฟส่องสว่าง ล้อมรอบบริเวณที่ทำการก่อสร้างฐานราก ในแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อแสดงให้เรือที่สัญจรไป - มาทราบในระยะที่ปลอดภัย โดยทุ่นที่ใช้จะต้องมองเห็นอย่างชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืนในระยะอย่างน้อย 200 เมตร ก่อนและหลังบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	- กิจกรรมการก่อสร้างฐานรากบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาได้แล้วเสร็จตั้งแต่ช่วงเดือนตุลาคม 2556 อย่างไรก็ตาม ผู้รับจ้างได้ติดตั้งไฟส่องสว่างบนโครงสร้างยกระดับข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อความปลอดภัยของผู้สัญจรทางน้ำ โดยในช่วงที่ทำการก่อสร้างฐานรากผู้รับจ้างได้ปฏิบัติตาม มาตรการและประกาศของกรมเจ้าท่าอย่างเคร่งครัด นอกจากนี้ ผู้รับจ้างมีการประชาสัมพันธ์แก่ผู้สัญจรทางน้ำและประชาชนโดยรอบพื้นที่ก่อสร้างทราบถึงกำหนดการก่อสร้าง และมีการประสานงานกับ หน่วยงานที่รับผิดชอบก่อนเข้าปฏิบัติงานทางน้ำ	-	-
(2) ประสานงานกับกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี เพื่อแจ้ง กำหนดการก่อสร้างและแผนงานเพื่อประชาสัมพันธ์แก่เรือที่สัญจรไป -			

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
มารวมทั้งแจ้งประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงหรือในแม่น้ำเจ้าพระยาในการเดินทาง			
(3) อบรมให้พนักงานขับเรือขนวัสดุก่อสร้างและวัสดุเหลือใช้ขึ้นสู่ฝั่ง ให้มีความระมัดระวังอยู่เสมอ		-	-
(4) ให้ดำเนินการก่อสร้างในเวลากลางวัน			
(5) จัดให้มีเรือตรวจการณ์ผูกเดินบริเวณที่มีการก่อสร้าง			
6. การกีดเซาะและการตกตะกอน			
(1) กำหนดให้แผนงานก่อสร้างกิจกรรมหนัก โดยเฉพาะในส่วนของ การก่อสร้างฐานรากดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง	- สืบเนื่องจากข้อจำกัดในเรื่องของระยะเวลาดำเนินการ ผู้รับจ้าง ดำเนินงานก่อสร้างให้เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ โดยได้เสนอแผนงาน การก่อสร้างเพื่อให้ รพม. อนุมัติเห็นชอบก่อนดำเนินการก่อสร้าง	-	-
(2) การก่อสร้างฐานราก หากพบว่ามีความเข้มข้นของปริมาณแขวนลอย เพิ่มขึ้นมากกว่าค่าสูงสุดที่ตรวจวัดได้ในธรรมชาติตรงบริเวณร่องน้ำคือ 14.0 มก./ล. จะต้องหยุดการตอกเสาเข็มชั่วคราว และติดตั้ง ตะกอนล้อมรอบบริเวณที่ทำการก่อสร้างฐานรากก่อนดำเนินการต่อไปเพื่อ ควบคุมการฟุ้งกระจายของตะกอน	- ในช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้างฐานราก ได้มีการตรวจวัดปริมาณสารแขวนลอยในแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณที่มีการก่อสร้างฐานราก (Pier No.3 Pier No.4 และ Pier No.5) ตลอดทุกชั่วโมงที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง จำนวน 7 วันต่อเนื่อง ตามที่ EIA กำหนด เพื่อควบคุมปริมาณสารแขวนลอยขณะดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง โดยตรวจวัด 3 ตำแหน่ง คือ บริเวณเหนือน้ำ บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และท้ายน้ำ และหากปริมาณสารแขวนลอยที่ตรวจวัดได้บริเวณท้ายน้ำมีค่าสูงกว่าค่าควบคุม (คำนวณ ประสิทธิภาพในการกักตะกอนของม่านตักตะกอน 70%) ผู้รับจ้างจะหยุด กิจกรรมก่อสร้างทันที นอกจากนี้ ในระหว่างที่มีการก่อสร้างฐานรากได้ ติดตั้งม่านตักตะกอนล้อมรอบพื้นที่ที่มีกิจกรรมการก่อสร้างฐานราก Pier No.3 Pier No.4 และ Pier No.5 เพื่อควบคุมการฟุ้งกระจายของตะกอน ตามมาตรการกำหนด ซึ่งกิจกรรมการก่อสร้างฐานรากได้ดำเนินการแล้ว เสร็จประมาณเดือนตุลาคม 2556	-	-
(3) ติดตั้งม่านตักตะกอนล้อมรอบบริเวณที่ทำการขุดลอก ทั้งนี้เพื่อควบคุม	- ในช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้างฐานราก บริเวณ Pier No.3 Pier No.4	-	-

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
การฟุ้งกระจายของตะกอนสูบน้ำ สำหรับม่านดักตะกอนที่ทำการก่อสร้างนั้นให้มีลักษณะเป็นรูปสี่เหลี่ยมเพื่อให้ครอบคลุมบริเวณที่จะขุดลอกตะกอนดินในแต่ละครั้งและสามารถเคลื่อนย้ายได้สะดวก ตัวม่านดักตะกอนต้องมีลักษณะเป็นแผ่น Geotextile ยึดเข้ากับโครงถัก พร้อมกับหุ่นลอยและใช้คอนกรีตบล็อกวางชายม่าน	และ Pier No.5 ผู้รับจ้างมีการติดตั้งม่านดักตะกอนที่มีลักษณะเป็น Geotextile พร้อมกับหุ่นลอย และถ่วงชายม่านล้อมรอบพื้นที่ขณะดำเนินการก่อสร้างฐานราก เพื่อควบคุมการฟุ้งกระจายของตะกอนตามที่กำหนด โดยกิจกรรมการก่อสร้างฐานรากได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ประมาณเดือนตุลาคม 2556		
(4) ติดตั้งตาข่ายรองรับใต้โครงสร้างที่อยู่เหนือพื้นตอนก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา	- กิจกรรมการก่อสร้างโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาดำเนินการแล้วเรียบร้อยแล้ว	-	-
(5) ตะกอนดินที่เกิดจากการปรับพื้นที่ต่อม่อตองขนใส่เรือ เพื่อนำไปตักตะกอนบนฝั่งบริเวณพื้นที่ที่เหมาะสมและไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อพื้นที่ข้างเคียง	- ตะกอนดินที่ได้จากการก่อสร้างฐานรากมีการลำเลียงใส่เรือ Barge นำไปตักตะกอนบนฝั่งในพื้นที่ที่เหมาะสม และได้รับความเห็นชอบจากการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย กลุ่มที่ปรึกษาด้านการบริหารจัดการโครงการ และกลุ่มที่ปรึกษาด้านการควบคุมการก่อสร้างก่อนดำเนินการ ซึ่งในปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างฐานรากได้ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	-
7. สภาพเศรษฐกิจ - สังคม			
(1) ให้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการฯ ที่ชัดเจนและน่าเชื่อถือแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการฯ และเปิดโอกาสให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการฯ แสดงความคิดเห็นต่อโครงการฯ	<ul style="list-style-type: none"> - มีการให้ข้อมูลที่นำเชื่อถือเกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการ และประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการ รวมทั้งมีทีมประชาสัมพันธ์พื้นที่พบปะชุมชน ชี้แจงทำความเข้าใจถึงกิจกรรมการก่อสร้าง เพื่อคลายความวิตกกังวล พร้อมทั้งรับเรื่องร้องเรียน ข้อเสนอแนะที่เกิดขึ้นตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ โดยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย และกิจการร่วมค้า เอสเอช-ยูเอ็น จัดให้มีหมายเลขโทรศัพท์สำหรับรับเรื่องร้องเรียนจากการก่อสร้างที่หมายเลขโทรศัพท์ 0 2716 4044 และ 0 2525 2250 ตามลำดับ - มีการสำรวจทัศนคติผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างจากโครงการตามมาตรการที่กำหนดใน EIA โดยล่าสุดดำเนินการระหว่างวันที่ 2 - 6 มิถุนายน 2562 	-	รูปที่ 2-6 รูปที่ 2-7 ภาคผนวก ข-1

การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
(2) ให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับแผนงานก่อสร้างแก่ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับสถานที่ก่อสร้าง รับฟังปัญหา รวมทั้งข้อเสนอแนะต่างๆ จากประชาชนเพื่อให้งานก่อสร้างรบกวนชาวบ้านน้อยที่สุด	- การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย และผู้รับจ้างได้ให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับแผนงานก่อสร้างแก่ประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง รวมถึงรับฟังปัญหา และข้อเสนอแนะจากประชาชนตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ	-	รูปที่ 2-6 รูปที่ 2-7 ภาคผนวก ข-1
(3) มีการชี้แจงทำความเข้าใจกับผู้ได้รับผลกระทบเพื่อคลายความวิตกกังวลจากการที่มีรถไฟฟ้าวูอยู่เหนืออาคาร	- การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย และผู้รับจ้างได้ให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับแผนงานก่อสร้างและทำความเข้าใจกับประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อคลายความวิตกกังวล	-	
(4) ป้องกันไม่ให้เกิดความขัดแย้งระหว่างเจ้าหน้าที่ของโครงการฯ กับผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยมีการดำเนินงานประชาสัมพันธ์เป็นระยะๆ	- การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย และผู้รับจ้างได้มีการดำเนินงานประชาสัมพันธ์และทำความเข้าใจกับประชาชนเพื่อคลายความวิตกกังวล และป้องกันไม่ให้เกิดความขัดแย้งระหว่างเจ้าหน้าที่ของโครงการฯ	-	
(5) กรณีมีการเวนคืนทรัพย์สิน ให้ทำการจ่ายค่าชดเชยแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการฯ อย่างเหมาะสมและรวดเร็ว	- การกำหนดค่าทดแทนให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดและคำนึงถึงความเป็นธรรม และสอดคล้องกันตลอดโครงการฯ	-	-
(6) รับฟังการร้องเรียนและการเสนอความคิดเห็นจากสาธารณชนเกี่ยวกับโครงการฯ และพิจารณาดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยเร็ว	- มีการจัดตั้งทีมประชาสัมพันธ์ รับเรื่องร้องเรียนและเสนอความคิดเห็นจากการก่อสร้าง นอกจากนี้ การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทยได้กำหนดแผนการดำเนินการกรณีเกิดเรื่องร้องเรียน โดยเมื่อได้รับเรื่องร้องเรียน จะแจ้งให้ผู้รับจ้าง และผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบภายใน 1 วัน	-	รูปที่ 2-5 รูปที่ 2-6
(7) ให้ดำเนินการก่อสร้างโดยมีการควบคุมเสียง ฝุ่นละออง และความสั่นสะเทือน อย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันปัญหาเรื่องการร้องเรียนจากประชาชนที่ได้รับผลกระทบ	- ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างโดยปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่กำหนดใน EIA อย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันปัญหาเรื่องร้องเรียนจากประชาชนที่ได้รับผลกระทบ และมีการตรวจสอบการปฏิบัติงานโดยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย	-	-
(8) ให้สร้างทางเบี่ยงเพื่อใช้ชั่วคราวในการก่อสร้างอย่างปลอดภัยและ	- ผู้รับจ้างได้เบี่ยงช่องจราจรชั่วคราว พร้อมกับติดตั้งป้ายเตือนล่วงหน้า	-	-

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
เพียงพอกับความต้องการของประชาชน โดยเฉพาะบริเวณใกล้เคียงกับ โรงเรียน สถานพยาบาล และสถานที่ราชการ เพื่อลดความไม่สะดวกในการจราจรและการเกิดอุบัติเหตุ	เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน		
8. อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน			
(1) ช่วงทำการก่อสร้างฐานรากสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ให้ทำการติดตั้งม่านดักตะกอนล้อมรอบบริเวณที่ขุดลอก เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของตะกอน	- ในช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้างฐานราก บริเวณ Pier No.3 Pier No.4 และ Pier No.5 มีการติดตั้งม่านดักตะกอนล้อมรอบพื้นที่ เพื่อควบคุมการฟุ้งกระจายของตะกอนตามที่กำหนด ซึ่งกิจกรรมการก่อสร้างฐานรากได้ดำเนินการแล้วเสร็จประมาณเดือนตุลาคม 2556	-	-
(2) ติดตั้งบ่อหรือรางดักตะกอนเพื่อลดผลกระทบจากตะกอนแขวนลอย ก่อนที่จะปล่อยออกสู่แหล่งน้ำ โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ก่อสร้างสถานีรถไฟ	- ปัจจุบันการวางระบบระบายน้ำการตลอดแนวพื้นที่โครงการฯ โดยพื้นที่ก่อสร้างบนถนนประชาราษฎร์สาย 2 ทำการเทคอนกรีตและปูผิวเกาะกลางถนนแล้ว สำหรับถนนเจริญสุขุมวิทมีการคืนผิวเกาะกลางถนน ผิวจราจร และผิวทางเดินเท้า	-	-
(3) กิจกรรมก่อสร้างหนักให้ทำการก่อสร้างในช่วงฤดูแล้ง เช่น การปรับสภาพพื้นที่และการขุดดิน เป็นต้น	- สืบเนื่องจากข้อกำหนดในเรื่องของระยะเวลาดำเนินการ ผู้รับจ้างดำเนินงานก่อสร้างให้เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ โดยได้เสนอแผนงานการก่อสร้างเพื่อให้ รพม. อนุมัติก่อนเห็นชอบก่อนดำเนินการก่อสร้าง	-	-
(4) ติดตั้งสุขาเคลื่อนที่ในบริเวณสำนักงานก่อสร้างชั่วคราวและบ้านพักคนงาน	- ผู้รับจ้างจัดให้มีห้องน้ำและสุขาเคลื่อนที่ที่มีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปไว้ในบริเวณสำนักงานก่อสร้างชั่วคราว และบ้านพักคนงาน	-	-
(5) ห้ามทิ้งขยะลงในแหล่งน้ำโดยเฉพาะแม่น้ำเจ้าพระยา คลองบางพลัด คลองมอญ และคลองบางกอกน้อย	- ผู้รับจ้างมีการอบรมพนักงานและปิดประกาศเกี่ยวกับข้อกำหนดและข้อปฏิบัติสำหรับการทำงานในพื้นที่ก่อสร้าง และมีการกำกับ ควบคุม และห้ามคนงานทิ้งขยะลงแม่น้ำเจ้าพระยา และคลองต่าง ๆ โดยเด็ดขาด	-	รูปที่ 2-2 รูปที่ 2-4
(6) ติดตั้งตาข่ายรองรับโครงสร้างที่อยู่เหนือพื้นที่ดอนข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และคลองบางกอกน้อยเพื่อป้องกันวัสดุก่อสร้าง คอนกรีต และอื่นๆ จากสิ่งก่อสร้างลงสู่แหล่งน้ำ	- กิจกรรมการก่อสร้างโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองบางกอกน้อยได้ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	-
(7) ต้องรวบรวมวัตถุอันตราย รวมทั้งน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่นที่ใช้	- ผู้รับจ้างใช้ภาชนะรองรับน้ำมันใต้เครื่องจักรขณะทำการซ่อมแซม และ	-	-

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
แล้วและประชาชนปนเปื้อน โดยมีการควบคุมด้วยวิธีที่เหมาะสมและนำไปกำจัดโดยวิธีที่ถูกหลักสุขาภิบาล	รวบรวมน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้วไว้ในพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้เพื่อรอการนำไปกำจัดอย่างถูกหลักสุขาภิบาลต่อไป		
9. อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำใต้ดิน			
- ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-	-
10. คุณค่าความงามและทัศนียภาพ			
(1) ผู้รับเหมาดำเนินการรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้างโดยปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วย ความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อย รวมทั้งข้อบัญญัติควบคุมการก่อสร้างของ กรุงเทพมหานคร	- ผู้รับจ้างมีการทำความสะอาดพื้นที่ก่อสร้างโดยมีเจ้าหน้าที่คอยกวาดเศษดิน ทราบที่ตกหล่นตามพื้นบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ข้างเคียงโดยรอบ และได้มีการปิดคลุมรถบรรทุกด้วยผ้าใบอย่างมิดชิด เพื่อป้องกันเศษดินตกหล่นระหว่างการขนย้ายดินออกนอกพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งได้จัดเตรียมถังขยะไว้ในพื้นที่ก่อสร้าง	-	รูปที่ 2-1 รูปที่ 2-2 รูปที่ 2-4
(2) เลี่ยงการรบกวนทัศนียภาพที่สวยงามโดยเฉพาะช่วงที่ทำการก่อสร้างใกล้กับศาสนสถาน ใกล้แนวเส้นทาง เช่น วัดใหม่ยายแป้น วัดท่าพระ เป็นต้น	- กิจกรรมการก่อสร้างดำเนินการภายในรั้วที่สูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร และห่างจากศาสนสถานใกล้แนวเส้นทางไม่น้อยกว่า 50 เมตร เพื่อหลีกเลี่ยงการรบกวนทัศนียภาพที่สวยงาม	-	-
(3) สร้างรั้วที่สูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร รอบพื้นที่ก่อสร้าง	- กิจกรรมก่อสร้างดำเนินการภายในกำแพงคอนกรีตและรั้วผ้าใบสูง 2 เมตร	-	-
11. โบราณคดี ประวัติศาสตร์ และศาสนสถาน			
(1) ต้องมีการตรวจวัดแรงสั่นสะเทือนในปัจจุบันที่บริเวณโบราณสถาน และศาสนสถานในแนวเส้นทางเสียก่อนว่ามีระดับเท่าใด และจะเป็นอันตรายต่อสถานที่นั้นๆ หรือไม่	- มีการตรวจวัดความสั่นสะเทือนบริเวณวัดใหม่ยายแป้น วัดโพธิ์เรียง และวัดท่าพระ ซึ่งเป็นโบราณสถาน และศาสนสถานที่อยู่ในแนวเส้นทางในช่วงก่อนการก่อสร้างและระหว่างการก่อสร้างเป็นประจำทุก 2 เดือน เพื่อเปรียบเทียบผลการตรวจวัด และตรวจสอบผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้าง รายละเอียดผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนแสดงในบทที่ 4 หากระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่เป็นอันตรายต่อโครงสร้างเกิดขึ้นจะมีการแจ้งให้ผู้รับจ้างรับทราบทันที เพื่อหาทางป้องกันผลกระทบที่เกิดขึ้นซึ่งผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนที่ผ่าน	-	-

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	<p>มามีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานอาคารประเภทที่ 3 ตามประกาศ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร</p>		
(2) ให้ทำแนวรั้วปิดกันบริเวณก่อสร้าง เพื่อควบคุมมลภาวะด้านเสียง และ ฝุ่นละอองให้ถูกจำกัดอยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้างได้ระดับหนึ่ง	- กิจกรรมก่อสร้างดำเนินงานภายในกำแพงคอนกรีตและรั้วผ้าใบสูง 2 เมตร	-	-
(3) ระหว่างการก่อสร้างให้ตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นบริเวณ โบราณสถาน และศาสนสถาน เพื่อเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัด (ตามข้อ (1)) ว่าเพิ่มขึ้นมากน้อยหรือไม่อย่างไร หากมีแรงสั่นสะเทือน เพิ่มขึ้นมากเกินในระดัที่อาจเป็นอันตรายต่อโครงสร้างของโบราณสถาน จะได้พิจารณาแก้ไข ป้องกันทันที	- มีการตรวจวัดความสั่นสะเทือนบริเวณวัดใหม่ยายแป้น วัดโพธิ์เรียง และ วัดท่าพระ ซึ่งเป็นโบราณสถานและศาสนสถานที่อยู่ในแนวเส้นทางในช่วง ก่อสร้างก่อสร้างและระหว่างการก่อสร้างเป็นประจำทุก 2 เดือน เพื่อ เปรียบเทียบผลการตรวจวัด และตรวจสอบผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการ ก่อสร้าง หากระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่เป็นอันตรายต่อ โครงสร้างเกิดขึ้นจะมีการแจ้งให้ผู้รับจ้างรับทราบทันที เพื่อหาทาง ป้องกันผลกระทบที่เกิดขึ้น ซึ่งผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนที่ผ่านมามีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานอาคารประเภทที่ 3 ตามประกาศ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนด มาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร	-	-
12. การใช้ประโยชน์ที่ดิน			
(1) ต้องทำการวางแผนดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างอย่างรอบคอบและมี การติดตามตรวจสอบอย่างใกล้ชิด	- มีการวางแผนกิจกรรมก่อสร้างและเสนอให้ รพม. พิจารณานุมัติ พร้อมทั้งดำเนินการตรวจสอบอย่างใกล้ชิด	-	-
(2) การใช้ประโยชน์ที่ดินรายย่อยตามแนวนถนนเจริญสุขุมวิท ซึ่งเป็นแนว สายทางของโครงการ เช่น เฟิงขายของ ร้านค้าเล็ก ๆ ต้องได้รับการ ปฏิบัติอย่างเหมาะสม เช่น จัดการย้ายให้ชั่วคราวหรือจัดสร้างทางเข้า - ออกให้ด้วย	- ผู้รับจ้างได้จัดทางเข้า-ออกชั่วคราวให้กับร้านค้ารายย่อยที่ได้รับ ผลกระทบจากการก่อสร้าง	-	-
(3) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนทราบถึงบริเวณที่จะมีการก่อสร้าง พร้อมเส้นทางที่ใช้หลีกเลี่ยงได้	- ผู้รับจ้างทำการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการ และ ติดตั้งป้ายจราจรแจ้งการหลีกเลี่ยงสัญญาณ ตลอดเส้นทางบนถนน ประชาชนบุรีสาย 2 และถนนเจริญสุขุมวิท	-	-

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
13. อุทกวิทยาการระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม			
(1) จัดพื้นที่เขตก่อสร้างให้เป็นระเบียบและให้มีการใช้พื้นที่น้อยที่สุด และพื้นที่ที่ใช้ในการเก็บกักหรือจุดก่อสร้างต้องไม่กีดขวางต่อการระบายน้ำ โดยเฉพาะในช่วงเวลาที่เสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วม	- อุปกรณ์ที่อยู่บริเวณพื้นที่ก่อสร้างส่วนใหญ่เป็นเหล็กและเครื่องมือซึ่งใช้งานเป็นประจำทุกวัน โดยมีการเก็บกองอย่างเป็นระเบียบ สำหรับกองวัสดุก่อสร้างที่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง ได้แก่ กองดิน กองทราย ฯลฯ ผู้รับจ้างได้ใช้ผ้าใบปิดคลุมอย่างมิดชิด ซึ่งไม่กีดขวางต่อการระบายน้ำ	-	รูปที่ 2-1 รูปที่ 2-4
(2) ดูแลทำความสะอาดพื้นที่ก่อสร้างโดยจัดเก็บวัสดุก่อสร้าง เครื่องจักร และขยะมูลฝอยอย่างเป็นระเบียบ และป้องกันไม่ให้ดินตะกอนและเศษวัสดุจากการก่อสร้างไปอุดช่องระบายน้ำ ท่อระบายน้ำ และปนเปื้อนลงสู่ลำคลองได้	- ผู้รับจ้างดูแลความสะอาดบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโดยจัดวัสดุก่อสร้างอย่างเป็นระเบียบไม่ให้เกิดขวางการระบายน้ำ และจัดให้มีคนงานคอยทำความสะอาดเศษดินทรายในพื้นที่ก่อสร้างไม่ให้อุดช่องระบายน้ำและปนเปื้อนลงสู่ลำคลองสาธารณะ และมีการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำการขุดลอกการระบายน้ำใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันการอุดตัน	-	รูปที่ 2-1 รูปที่ 2-4
(3) ดินที่ขุดออกจากการก่อสร้างฐานรากต้องจัดให้มีที่กองโดยเฉพาะและต้องปิดล้อมปกคลุมหรือเก็บในพื้นที่ปิดล้อมและจะต้องมีรถบรรทุกมารับนำไปทิ้งบริเวณที่จัดไว้โดยไม่ให้มีการกองหรือเก็บไว้เป็นเวลานาน	- ปัจจุบันมีเพียงงานติดตั้งระบบไฟฟ้า และระบบควบคุมไฟฟ้าภายในอาคาร Gas Switching Unit และภายในสถานีท่าพระ ซึ่งไม่มีงานขุดเปิดหน้าดิน	-	-
(4) กรณีที่ต้องมีการก่อสร้างบริเวณทางระบายน้ำหรือรางน้ำข้างถนน ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องแจ้งแผนการก่อสร้างให้เจ้าของผู้รับผิดชอบรับทราบก่อนอย่างน้อย 30 วัน	- ผู้รับจ้างมีการแจ้งและประสานงานก่อสร้างต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องล่วงหน้าก่อนดำเนินการก่อสร้าง	-	-
(5) พื้นที่ก่อสร้างต้องจัดทำรั้วทึบ มีร่องน้ำ และบ่อพักน้ำภายในพื้นที่เพื่อรองรับน้ำจากกิจกรรมต่างๆ	- กิจกรรมก่อสร้างดำเนินงานภายในกำแพงคอนกรีตและรั้วผ้าใบสูง 2 เมตร นอกจากนี้ ในปัจจุบันอยู่ระหว่างการวางระบบระบายน้ำถาวรตลอดแนวพื้นที่โครงการฯ โดยพื้นที่ก่อสร้างบนถนนพระราชราษฎร์สาย 2 ทำการเทคอนกรีตและปูผิวเกาะกลางถนนแล้ว สำหรับถนนเจริญสนิทวงค์อยู่ระหว่างการทยอยคืนผิวเกาะกลางถนน ผิวจราจร และผิวทางเดินเท้า อีกทั้ง ผู้รับจ้างได้จัดให้มีพนักงานคอยทำความสะอาดพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณโดยรอบให้ปราศจากเศษดิน ซึ่งไม่ก่อให้เกิดปัญหาการระบายน้ำภายในพื้นที่ก่อสร้าง	-	-
(6) ห้ามมิให้คนงานทิ้งขยะและวัสดุก่อสร้างต่างๆ ลงในแหล่งน้ำหรือราง	- ผู้รับจ้างมีการจัดเตรียมถังขยะสำหรับรองรับขยะที่เกิดขึ้นจากกิจกรรม	-	รูปที่ 2-2

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
ระบายน้ำในพื้นที่ก่อสร้างอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะช่วงก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา คลองบางกอกน้อย คลองมอญ และคลองบางพลัด	ก่อสร้าง และขยະจากคนงานก่อสร้าง นอกจากนี้ มีการอบรมพนักงานและปิดประกาศเกี่ยวกับข้อกำหนดและข้อปฏิบัติสำหรับการทำงานในพื้นที่ก่อสร้าง และมีการกำกับ ควบคุม และห้ามคนงานทิ้งขยะลงรางระบายน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยา และคลองต่าง ๆ โดยเด็ดขาด		
(7) จัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และบริเวณใกล้เคียงเพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมขัง	- การก่อสร้างบนถนนประชากรราษฎร์สาย 2 มือออกแบบและก่อสร้างให้คร่อมอุโมงค์ระบายน้ำของกรุงเทพมหานคร สำหรับการก่อสร้างบนถนนเจริญสนิทวงศ์ บริเวณแยกบางพลัดมีข้อจำกัดด้านตำแหน่งของตอม่อสถานี จึงมีความจำเป็นต้องเบี่ยงทางระบายน้ำชั่วคราวขณะก่อสร้าง ซึ่งผู้รับจ้างได้จัดทำระบบระบายน้ำชั่วคราวโดยการจัดวางท่อและเครื่องสูบน้ำชั่วคราวเพื่อช่วยระบายน้ำออกจากพื้นที่ก่อสร้าง และมีการประสานงานกับกรุงเทพมหานครทุกชั้นตอน และเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะเบี่ยงทางระบายน้ำกลับคืนในแนวเดิม โดยในปัจจุบันอยู่ระหว่างการวางท่อระบายน้ำถาวรคืนตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง	-	-
(8) ให้ทำการก่อสร้างระบบระบายน้ำของโครงการ ในช่วงฤดูแล้งหรือหากต้องก่อสร้างในฤดูฝนจะต้องไม่กีดขวางการระบายน้ำของพื้นที่ในกรณีน้ำหลาก	- ผู้รับจ้างได้จัดทำระบบระบายน้ำชั่วคราวโดยการจัดวางท่อและเครื่องสูบน้ำชั่วคราวเพื่อช่วยระบายน้ำออกจากพื้นที่ก่อสร้าง โดยในปัจจุบันอยู่ระหว่างการวางท่อระบายน้ำถาวรคืนตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง	-	-
(9) กำหนดให้ผู้รับเหมาไม่ทำการปิดกั้นทางระบายน้ำเดิม หากจำเป็นต้องทำการปิดกั้นทางน้ำเดิม ต้องจัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวในทุกพื้นที่	- การก่อสร้างบนถนนประชากรราษฎร์สาย 2 มือออกแบบและก่อสร้างให้คร่อมอุโมงค์ระบายน้ำของกรุงเทพมหานคร สำหรับการก่อสร้างบนถนนเจริญสนิทวงศ์ บริเวณแยกบางพลัดมีข้อจำกัดด้านตำแหน่งของตอม่อสถานี จึงมีความจำเป็นต้องเบี่ยงทางระบายน้ำชั่วคราวขณะก่อสร้าง ซึ่งผู้รับจ้างได้จัดทำระบบระบายน้ำชั่วคราวโดยการจัดวางท่อและเครื่องสูบน้ำชั่วคราวเพื่อช่วยระบายน้ำออกจากพื้นที่ก่อสร้าง และมีการประสานงานกับกรุงเทพมหานครทุกชั้นตอน และเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะเบี่ยงทางระบายน้ำกลับคืนในแนวเดิม โดยในปัจจุบันอยู่ระหว่างการวางท่อระบายน้ำถาวรคืนตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง	-	-

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
(10) สำหรับช่วงการก่อสร้างบ่อพักระบายน้ำบริเวณแยกบางพลัด มีการเสริมความแข็งแรงของดินระหว่างการขุดดินก่อสร้าง โดยใช้เข็มพืด (Cement Column) ขนาด ϕ 0.50 ม. ความยาว 8.00 ม. ตลอดแนวก่อสร้างด้านประชิดตัวอาคาร เพื่อกันการเคลื่อนตัวของผิวดินบริเวณก่อสร้างใต้อาคารจากการขุดดิน และใช้เสาเข็มพืดท่อเหล็ก (Steel Pipe Cement Column) ขนาด ϕ 0.10 ม. ความยาว 8.00 ม. ด้านประชิดกับผิวจราจรป้องกันตลอดแนวการก่อสร้าง	- ผู้รับจ้างทำการก่อสร้างโดยใช้เข็มพืดตลอดแนวก่อสร้างด้านประชิดตัวอาคาร เพื่อกันการเคลื่อนตัวของผิวดินบริเวณใต้อาคารจากการขุดดิน นอกจากนี้ ผู้รับจ้างได้ใช้เสาเข็มพืดท่อเหล็กด้านประชิดกับผิวจราจรเพื่อป้องกันตลอดแนวการก่อสร้าง โดยในปัจจุบันอยู่ระหว่างการวางท่อระบายน้ำถาวรคืนตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง	-	-
(11) พื้นที่ก่อสร้างบริเวณแยกบางพลัดได้มีการใช้ท่อ HDPE ทดแทนท่อคอนกรีตเดิม ซึ่งจะใช้วิธีการต่อท่อด้วยระบบเชื่อมไฟฟ้า และจุดต่อเชื่อมกับบ่อพักคอนกรีตจะเชื่อมด้วยระบบคีย์ล็อก ซึ่งสามารถลดการรั่วซึมของระบบระบายน้ำได้	- ผู้รับจ้างได้ติดตั้งท่อ HDPE ทดแทนท่อคอนกรีตเดิม ซึ่งใช้วิธีการต่อเชื่อมด้วยระบบไฟฟ้า และบริเวณจุดเชื่อมต่อกับบ่อพักคอนกรีตทำการเชื่อมด้วยระบบคีย์ล็อกซึ่งจะสามารถช่วยลดการรั่วซึมของระบบระบายน้ำได้ โดยในปัจจุบันอยู่ระหว่างการวางท่อระบายน้ำถาวรคืนตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง	-	-
(12) ในช่วงการก่อสร้างบริเวณแยกบางพลัดจะก่อสร้างระบบระบายน้ำชั่วคราว โดยจัดการวางท่อชั่วคราวขนาด ϕ 0.60 ม.และติดตั้ง เครื่องสูบน้ำ เพื่อระบายน้ำชั่วคราวในจุดที่มีการก่อสร้างตลอดเวลาโดยมีรูปแบบระบบระบายน้ำชั่วคราว	- ผู้รับจ้างได้ทำการก่อสร้างระบบระบายน้ำชั่วคราวโดยการจัดวางท่อและเครื่องสูบน้ำชั่วคราวเพื่อช่วยระบายน้ำออกจากพื้นที่ก่อสร้าง โดยในปัจจุบันอยู่ระหว่างการวางท่อระบายน้ำถาวรคืนตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง	-	-
14. ทรัพยากรต้นไม้ในแนวเส้นทาง			
(1) ทำการขุดล้อมไม้ยืนต้นและดำเนินการย้ายไม้ดอกไม้ประดับบริเวณเกาะกลางถนนจรดศูนย์ทางค์และทางเดินเท้าที่จำเป็นต้องใช้พื้นที่ในการก่อสร้างให้แล้วเสร็จก่อนการก่อสร้างแล้วนำไปปลูกในพื้นที่อื่นๆ เช่น สวนสาธารณะของ กทม. หรือนำกลับมาปลูกใหม่เมื่อดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ	- การขุดล้อมไม้ยืนต้น และการย้ายต้นไม้บริเวณเกาะกลางถนนจรดศูนย์ทางค์ดำเนินการโดยกรุงเทพมหานคร ซึ่งได้ดำเนินการตั้งแต่เริ่มงานก่อสร้างโครงการ	-	-
(2) ทำการปลูกต้นไม้ทดแทนได้แนวเส้นทางโครงการ และแนวทางเดินเท้าภายหลังการก่อสร้างโครงสร้างทางสถาปัตยกรรมของรถไฟฟ้ามหานครแล้วเสร็จ	- ผู้รับจ้างจะดำเนินการปลูกต้นไม้ตามแนวเส้นทางโครงการภายหลังการก่อสร้างโครงสร้างรถไฟฟ้ามหานครแล้วเสร็จ ซึ่งผู้รับจ้างได้เสนอรูปแบบการปลูกต้นไม้ให้ รฟม. และบริษัทที่ปรึกษาพิจารณาแล้ว และใน	-	-

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาเห็นชอบจาก รฟม. โดยปัจจุบันผู้รับจ้างปลูกต้นไม้สูง 2 เมตรบริเวณทางวิ่งระหว่างวิทยาลัยเทคโนโลยีสยาม ถึงแยกท่าพระ		
15. ทรัพยากรสัตว์ในแนวเส้นทาง			
การดำเนินกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรสัตว์โดยตรง แต่กิจกรรมการก่อสร้างที่ต้องการเคลื่อนย้ายหรือตัดพื้นดินไม่ออกจากพื้นที่อาจเป็นการรบกวนสัตว์บางชนิด อย่างไรก็ตามสัตว์สามารถปรับตัวให้เข้ากับสภาพที่เปลี่ยนแปลงไปหรืออพยพออกไปจากพื้นที่ได้ จึงไม่มีผลกระทบ แต่อย่างไรก็ตาม ในระหว่างการก่อสร้างต้องควบคุมการเคลื่อนย้ายหรือการตัดพื้นทำลายต้นไม้ที่เป็นที่อยู่อาศัยของสัตว์ให้อยู่เฉพาะในขอบเขตพื้นที่ดำเนินการเท่านั้นเพื่อให้เกิดผลกระทบต่อสัตว์น้อยที่สุด รวมทั้งภายหลังการดำเนินการแล้วเสร็จต้องดำเนินการจัดการสร้างพื้นที่สีเขียวในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ดำเนินการ ซึ่งนอกจากจะเป็นประโยชน์ต่อประชาชนแล้วสัตว์ยังสามารถเข้ามาใช้ประโยชน์ในพื้นที่นั้นได้ด้วย	- การเคลื่อนย้ายต้นไม้ การขุดล้อมไม้ยืนต้น และการย้ายต้นไม้ ดำเนินการเฉพาะต้นไม้ในส่วนที่อยู่บริเวณพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น และทำการเคลื่อนย้ายโดยกรุงเทพมหานคร	-	-
16. นิเวศวิทยาทางน้ำ			
(1) การดำเนินกิจกรรมก่อสร้างโดยเฉพาะช่วงก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา หรือช่วงข้ามคลองบางกอกน้อย จะต้องระมัดระวังและเข้มงวดกวดขันในการก่อสร้างและการจัดการ	- กิจกรรมการก่อสร้างโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองบางกอกน้อยได้ดำเนินการแล้วเสร็จ	-	-
(2) การกองวัสดุและอุปกรณ์การก่อสร้างใกล้แหล่งน้ำทางโครงการฯ ต้องวางมาตรการที่เข้มงวดในการควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้าง โดยให้รับเหมาก่อสร้างเสนอมาตรการป้องกันเศษวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำและกีดขวางการไหลของน้ำ	- ผู้รับจ้างไม่มีการกองวัสดุ อุปกรณ์ใกล้เคียงแหล่งน้ำ และไม่มีการกองวัสดุกีดขวางการไหลของน้ำ ซึ่งผู้รับจ้างมีการก่อสร้างอย่างระมัดระวังไม่ให้เศษวัสดุจากการก่อสร้างตกลงไปในแม่น้ำเจ้าพระยา และคลองต่างๆ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำ นอกจากนี้ มีการอบรมพนักงานและปิดประกาศเกี่ยวกับข้อกำหนดและข้อปฏิบัติสำหรับการทำงานในพื้นที่ก่อสร้าง และมีการกำกับ ควบคุม และห้ามคนงานทิ้งขยะลงระบายน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยา และคลองต่างๆ โดยเด็ดขาด นอกจากนี้ ผู้รับจ้างได้จัดให้มีคนงานคอยทำความสะอาด	-	รูปที่ 2-1 รูปที่ 2-4

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	พื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำ		
(3) การออกแบบโครงการฯ จะต้องระมัดระวังในการวางระยะของเสาและตอม่อลงในแหล่งน้ำและหลีกเลี่ยงไม่ให้มีโครงสร้างส่วนใดวางลงในแหล่งน้ำ ทั้งนี้โครงการฯ ต้องประสานกับกรมการขนส่งทางน้ำ และพาณิชย์นาวีในการวางขอบเขตแนวคลอง/แม่น้ำ	- ผู้รับจ้างมีการประสานงานกับกรมเจ้าท่าและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการออกแบบและดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง	-	-
17. การจัดการมูลฝอย			
(1) ขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นในช่วงของการก่อสร้าง ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างขนย้ายออกจากพื้นที่ก่อสร้างไปทิ้งยังหลุมที่จัดไว้ โดยให้ดำเนินการในช่วงเวลากลางวันเพื่อมิให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดจากการขนย้ายดังกล่าว	- ขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นผู้รับจ้างให้พนักงานรวบรวมไว้ให้กรุงเทพมหานครมาขนย้ายออกจากพื้นที่ก่อสร้างเพื่อนำไปกำจัด สำหรับดินทรายจากการขุดเจาะ และเศษวัสดุก่อสร้างมีการขนย้ายออกพื้นที่ในช่วงเวลากลางวันหรือนอกช่วงเวลาเร่งด่วน เพื่อป้องกันปัญหาการจราจรติดขัด	-	รูปที่ 2-1 รูปที่ 2-4
(2) ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างทำการแยกขยะประเภทของเสียอันตรายที่เกิดจากการซ่อมบำรุงและทำงานของเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่าง ๆ นำไปจัดเก็บแยกต่างหากจากขยะทั่วไป เพื่อรอการเก็บขนไปกำจัดต่อไป	- ผู้รับจ้างมีการแยกและรวบรวมขยะประเภทของเสียอันตรายที่เกิดจากการซ่อมบำรุงและทำงานของเครื่องจักรต่างหากจากขยะทั่วไป โดยผู้รับจ้างใช้ภาชนะรองรับน้ำมันใต้เครื่องจักรขณะทำการซ่อมแซม และรวบรวมไว้ในพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้เพื่อรอการนำไปกำจัดอย่างถูกหลักสุขาภิบาลต่อไป	-	รูปที่ 2-2
(3) ต้องเตรียมภาชนะรองรับมูลฝอยขนาดความจุประมาณ 200 ลิตร จำนวน 30 ใบ (เก็บได้ 2 - 3 วัน) ตั้งไว้ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบ้านพักคนงาน	- ผู้รับจ้างได้จัดเตรียมภาชนะรองรับมูลฝอยขนาด 200 ลิตร สำหรับรองรับขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้น ซึ่งเพียงพอต่อปริมาณขยะที่เกิดขึ้น	-	รูปที่ 2-2
(4) ดำเนินการตามแผนปฏิบัติการจัดการขยะมูลฝอยดังนี้ 4.1) ผู้รับเหมาต้องแยกถังขยะสำหรับรวบรวมขยะแต่ละประเภท ได้แก่ ดินที่ขุดขึ้นมา ขยะปนเปื้อน เศษวัสดุ และขยะจากบ้านพักคนงาน 4.2) ขยะที่เกิดขึ้นต้องนำไปทิ้งที่พื้นที่ทิ้งขยะของกรุงเทพมหานคร 4.3) ต้องทำการขนขยะและดินออกจากที่รวบรวมขยะชั่วคราวในพื้นที่ก่อสร้างไปยังที่ทิ้งขยะ เฉพาะในช่วงเวลากลางคืน	- มีการแยกประเภทขยะที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้าง ได้แก่ ขยะทั่วไป เศษวัสดุก่อสร้าง ขยะอันตราย ดินจากการขุดเจาะ ฯลฯ เพื่อนำไปกำจัดด้วยวิธีที่เหมาะสม โดยขยะทั่วไปที่เกิดขึ้นจากคนงานมีการเก็บรวบรวมและนำไปกำจัดโดยกรุงเทพมหานคร ดินทรายจากการขุดเจาะ และเศษวัสดุก่อสร้างมีการขนย้ายออกพื้นที่เพื่อนำไปปรับถมพื้นที่ และฝังกลบ	-	รูปที่ 2-1 รูปที่ 2-4

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
<p>4.4) หลีกเลี่ยงการทิ้งขยะตามอำเภอใจ โดยใช้ระบบตัวไม่อนุญาตให้ทิ้งขยะได้ตามใจชอบจะทิ้งได้เฉพาะจุดที่อนุญาตให้ทิ้งหรือทิ้งใส่เรือท่องเที่ยว ทั้งนี้ต้องเป็นไปตามกฎหมายไทย ให้ใช้ระบบตัวมีหมายเลขลำดับ สำหรับพื้นที่ก่อสร้างแต่ละแห่ง เพื่อเป็นการควบคุมให้รถขยะขนส่งขยะไปทิ้งตามพื้นที่ที่กำหนด</p> <p>4.5) ผู้รับเหมาต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมมลพิษ ขยะอันตราย ขยะพิเศษ สุขภาพ อาชีวอนามัย ในการจัดการ และกำจัดขยะที่ปนเปื้อนด้วยวิธีที่มีความปลอดภัยและเหมาะสม</p>	<p>นอกพื้นที่ก่อสร้างในช่วงเวลากลางคืน สำหรับขยะอันตรายมีการจัดเก็บแยกออกจากขยะทั่วไปเพื่อนำไปกำจัดด้วยวิธีที่เหมาะสมต่อไป</p> <p>นอกจากนี้ ผู้รับจ้างได้จัดเตรียมถังขยะสำหรับรองรับขยะที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมก่อสร้าง และขยะจากคนงานก่อสร้าง อีกทั้ง มีการอบรมพนักงานและปิดประกาศเกี่ยวกับข้อกำหนดและข้อปฏิบัติสำหรับการทำงานในพื้นที่ก่อสร้าง และมีการกำกับ ควบคุม และห้ามคนงานให้ทิ้งขยะลงภาชนะที่จัดเตรียมไว้เท่านั้น</p>		
18. การแบ่งแยกชุมชน			
- ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-	-
19. สภาพภูมิประเทศ			
- ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-	-
20. ทรัพยากรดิน			
- ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-	-
21. การสาธารณสุขและอาชีวอนามัย			
- ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-	-
22. มวลชนสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน			

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
<p>(1) จัดให้มีอาคารสำนักงานภาคสนามพร้อมบุคลากร อุปกรณ์สำนักงาน เครื่องมือ โสตทัศนูปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวกในแนวเส้นทางโครงการฯ เพื่อใช้ปฏิบัติงานด้านประชาสัมพันธ์ในลักษณะของการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) เพื่อให้ประชาชนสามารถรับทราบข้อมูลข่าวสารแจ้งเรื่องร้องทุกข์ตลอดจนเป็นศูนย์ประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ เพื่อป้องกันแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ</p>	<p>- รฟม. ได้มีการตั้งศูนย์รับเรื่องร้องทุกข์ โดยสามารถโทรแจ้งเรื่องร้องเรียนได้ที่หมายเลขโทรศัพท์ 0 2716 4044 เมื่อได้รับเรื่องร้องเรียน รฟม. จะแจ้งให้ผู้รับแจ้ง และผู้เกี่ยวข้องพิจารณาแก้ไขทันที</p>	<p>-</p>	<p>รูปที่ 2-5</p>
<p>(2) จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ประเภทต่างๆ ตามความเหมาะสม เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์ ฯลฯ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - มีการประชาสัมพันธ์โดยการแจกแผ่นพับ ใบปลิว ป้ายประกาศ บอร์ดไว้นิล เป็นต้น เพื่อประชาสัมพันธ์ให้กับประชาชนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ โดยมีเจ้าหน้าที่ฝ่ายประชาสัมพันธ์ เข้าพบและให้ข้อมูลรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการ พร้อมทั้งระบุหมายเลขโทรศัพท์และช่องทางการติดต่อสื่อสารไว้อย่างชัดเจน - มีการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อสาธารณะต่างๆ เช่น สื่อหนังสือพิมพ์ สื่อวิทยุ สื่อโทรทัศน์ ผ่าน Social Media เช่น Facebook และทวิตเตอร์ของ รฟม. เป็นต้น และผ่านระบบ SMS โดยมีฐานข้อมูลครอบคลุม 70,000 เลขหมาย และสามารถสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม เข้าชมรายละเอียดของโครงการ และสามารถฝากเรื่องร้องเรียนได้ผ่านทาง Website ของ รฟม. ที่ www.mrta-blueline.com - มีการจัดกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์ โดยจะมีเจ้าหน้าที่จาก รฟม. บริษัทที่ปรึกษา PMCBL บริษัทที่ปรึกษา CSCBL บริษัทที่ปรึกษา MEBL และผู้รับเหมาก่อสร้าง นำเสนอรายละเอียดโครงการพร้อมแจกจดหมายข่าว รวมถึงการชี้แจงแผนงานการก่อสร้างและการจัดจราจรในช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง ซึ่งจะระบุช่องทางการติดต่อสื่อสารไว้ภายในเอกสารนั้นอย่างชัดเจน - มีการตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็นของประชาชนทุกๆ 6 เดือน 	<p>-</p>	<p>รูปที่ 2-7 ภาคผนวก ข-1</p>

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	<p>ด้วยแบบสอบถาม โดยดำเนินการครั้งล่าสุด เมื่อวันที่ 2-9 มิถุนายน 2562 ซึ่งชุมชนจะได้รับทราบความก้าวหน้าของการก่อสร้างโครงการจากผู้สัมภาษณ์ รวมทั้งยังสามารถให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ความห่วงใย จากผลกระทบของโครงการฯ และความเดือดร้อนที่ได้รับจากโครงการฯ เพื่อจะได้นำไปปรับปรุงแผนการก่อสร้างให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุดหรือเป็นไปตามความต้องการของชุมชนต่อไปนอกจากนี้ยังมีการติดต่อประสานงานร่วมกับหน่วยงานภายในท้องที่ที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง เช่น สำนักงานเขต สถานีตำรวจท้องที่ ศาลาชุมชน โรงเรียน ห้างสรรพสินค้า เป็นต้น</p>		
<p>(3) ติดตั้งป้ายประกาศมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ผู้รับเหมาจะต้องปฏิบัติ (ตามที่ได้ระบุไว้ในสัญญาก่อสร้าง) ในบริเวณสี่แยกหรือบริเวณที่จะสังเกตเห็นได้ง่ายเพื่อให้ประชาชนในพื้นที่และสาธารณชนได้รับทราบและช่วยสังเกตการดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบของผู้รับเหมา ในป้ายประกาศดังกล่าวจะต้องระบุสถานที่ เบอร์โทรศัพท์ที่จะใช้ในการติดต่อแจ้งปัญหา ชาวสารแก็กการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทยเพื่อการจัดการแก้ไขปัญหาโดยทันที</p>	<p>- ตั้งแต่เริ่มต้นการก่อสร้างโครงการฯ ได้มอบให้ที่ปรึกษาสิ่งแวดล้อมของผู้รับเหมาก่อสร้างได้รวบรวมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้กับวิศวกรผู้ควบคุมงานแต่ละพื้นที่ภายใต้การควบคุมกำกับโดยที่ปรึกษางานโยธา CSCBL และที่ปรึกษา MEBL พร้อมแจ้งให้วิศวกรและผู้ที่เกี่ยวข้องทราบถึงความสำคัญของมาตรการฯ และแนวทางการนำไปปฏิบัติระหว่างการค้าเนิน งานก่อสร้าง รวมทั้งได้มอบให้ผู้รับเหมาก่อสร้างนำมาตรการฯ ดังกล่าวไปติดไว้ที่บอร์ดหรือป้ายประกาศต่างๆ พร้อมทั้งระบุสถานที่และหมายเลขโทรศัพท์ที่สามารถติดต่อแจ้งปัญหาได้ เพื่อให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบหรือผู้ที่พบเห็นสามารถแจ้งชาวสารแก็กการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทยเพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาโดยทันที</p>	-	<p>รูปที่ 2-7 ภาคผนวก ข-1</p>
<p>(4) ติดป้ายประกาศเตือนให้ประชาชนผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ก่อสร้างและผู้สัญจรผ่านไปมาทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 สัปดาห์ ในกรณีที่จะต้องทำกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้</p>	<p>- มีการประชาสัมพันธ์โดยการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ และป้ายเตือนขนาดต่างๆ ในจุดที่ประชาชนสามารถสังเกตเห็นได้ง่าย ได้แก่ บริเวณริมถนนสายหลัก สะพานลอย รวมไปถึงการจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ไปติดตั้งที่หน่วยงานต่างๆ เช่น สำนักงานเขตในพื้นที่โรงเรียน และหน่วยงานราชการ</p>	-	<p>รูปที่ 2-6 รูปที่ 2-7 ภาคผนวก ข-1</p>

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	<p>เป็นต้น โดยระบุหมายเลขโทรศัพท์และช่องทางการติดต่อสื่อสารภายใน บ้ายอย่างชัดเจนให้ผู้อยู่อาศัยใกล้เคียงรับทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินกิจกรรมก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่ออย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้</p> <ul style="list-style-type: none"> - โครงการฯ ได้จัดทำเว็บไซต์ประชาสัมพันธ์ และสื่อประชาสัมพันธ์ทางสื่อสังคม ออนไลน์ ได้แก่ http://mrta.co.th, https://m.facebook.com/BEM.MRT/ 		
(5) ติดป้ายขอภัยในความไม่สะดวกเนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> - มีการติดตั้งป้ายขอภัยในความไม่สะดวกตลอดแนวบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง 	-	-

2.2 สรุปผลการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สรุปผลการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน 2562 ดำเนินการตรวจสอบพื้นที่ก่อสร้าง จำนวน 9 จุด ตามที่กล่าวไว้แล้วในหน้า 1-8

โดยตัวแทนจากเจ้าหน้าที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กลุ่มที่ปรึกษาด้านการบริหารจัดการโครงการ และกลุ่มที่ปรึกษาด้านการควบคุมงานระบบรถไฟฟ้า ซึ่งได้ทำการตรวจสอบพื้นที่ก่อสร้าง พบว่า พื้นที่ก่อสร้างทั้งหมดมีการนำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมไปปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด

รูปภาพประกอบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 2-1 พื้นที่จัดเก็บวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง



รูปที่ 2-2 ถังขยะในพื้นที่ก่อสร้าง

รูปที่ 2-3 จัดเตรียมหน้ากากกันฝุ่นแบบผ้า

เพื่อให้คนงานสวมใส่



รูปที่ 2-4 จัดเตรียมทำความสะอาด
บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง

รูปที่ 2-5 ศูนย์รับเรื่องร้องเรียน

รูปภาพประกอบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 2-6 ประชาสัมพันธ์ต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณ
ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง



รูปที่ 2-7 รูปประชาสัมพันธ์ทางโซเชียลมีเดีย



รูปที่ 2-8 จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันเสียงดัง

2.3 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ สัญญาสัมปทาน ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน 2562 โดยตัวแทนจากเจ้าหน้าที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กลุ่มที่ปรึกษาด้านการบริหารจัดการโครงการ และกลุ่มที่ปรึกษาด้านการควบคุมงานระบบรถไฟฟ้า ซึ่งได้ทำการตรวจสอบพื้นที่ก่อสร้าง พบว่า พื้นที่ก่อสร้างทั้งหมดมีการนำมาตราการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมไปปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด สามารถแสดงผลการตรวจประเมินได้ ดังตารางที่ 2-2

ตารางที่ 2-2 รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน 2562

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1. คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป			
<p><u>ดัชนีที่ตรวจวัด</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Total Suspended Particulate: TSP) - ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Particulate Matter less than 10 microns: PM₁₀) <p><u>สถานีตรวจวัด</u></p> <p>ทำการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป จำนวน 7 สถานี ประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> - สถานีที่ 1 : โรงพยาบาลบางโพ - สถานีที่ 2 : วิทยาลัยเทคโนโลยีพระรามหก - สถานีที่ 3 : สำนักงานเขตบางพลัด - สถานีที่ 4 : สีแยกบางพลัด - สถานีที่ 5 : วัดใหม่ยายแป้น - สถานีที่ 6 : วัดโพธิ์เรียง - สถานีที่ 7 : วัดท่าพระ <p><u>ความถี่ที่ตรวจวัด</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - สถานีละ 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด ทุกๆ 1 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง โดยเริ่มตรวจวัดเมื่อเริ่มการก่อสร้างบริเวณสถานีที่กำหนดให้ตรวจวัด เมื่อสถานีใดสร้างแล้วเสร็จให้ยกเลิกการตรวจวัด 	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด โดยมีการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกอบด้วย ฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Total Suspended Particulate: TSP) และฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Particulate Matter less than 10 microns: PM₁₀) - ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2562 มีค่าอยู่ในช่วง 0.029-0.214 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งทุกจุดที่ติดตามตรวจสอบมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 121 ตอนพิเศษ 104ง ลงวันที่ 22 กันยายน 2547 - ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2562 มีค่าอยู่ในช่วง 0.013-0.117 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งทุกจุดที่ติดตามตรวจสอบมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 121 ตอนพิเศษ 104ง ลงวันที่ 22 กันยายน 2547 	<p style="text-align: center;">-</p>	<p>รายละเอียดแสดงในบทที่ 3 (หัวข้อที่ 3.4)</p>

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ สัญญาสัมปทาน ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน 2562

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
2. ระดับเสียงโดยทั่วไป			
<p><u>ดัชนีที่ตรวจวัด</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{eq} 1 \text{ hour}$) - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq} 24 \text{ hours}$) - ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) - ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน (L_{dn}) <p><u>สถานีตรวจวัด</u></p> <p>ทำการตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป จำนวน 7 สถานี ประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> - สถานีที่ 1 : โรงพยาบาลบางโพ - สถานีที่ 2 : วิทยาลัยเทคโนโลยีพระรามหก - สถานีที่ 3 : สำนักงานเขตบางพลัด - สถานีที่ 4 : สี่แยกบางพลัด - สถานีที่ 5 : วัดใหม่ยายแป้น - สถานีที่ 6 : วัดโพธิ์เรียง - สถานีที่ 7 : วัดท่าพระ <p><u>ความถี่ที่ตรวจวัด</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - สถานีละ 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด ทุกๆ 2 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง โดยเริ่มตรวจวัดเมื่อเริ่มการก่อสร้างบริเวณสถานีที่กำหนดให้ตรวจวัด เมื่อสถานีใดสร้างแล้วเสร็จให้ยกเลิกการตรวจวัด 	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด โดยมีการตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป ประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{eq} 1 \text{ hour}$) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq} 24 \text{ hours}$) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน (L_{dn}) - ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2562 มีค่าอยู่ในช่วง 54.5-77.8 เดซิเบลเอ ซึ่งจุดติดตามตรวจสอบส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่มที่ 114 ตอนที่ 27 ลงวันที่ 3 เมษายน 2540 ยกเว้น จุดติดตามตรวจสอบ 2 จุด ได้แก่ โรงพยาบาลบางโพ ในเดือนมกราคม และมีนาคม 2562 และสี่แยกบางพลัด ในเดือนมกราคม มีนาคม และพฤษภาคม 2562 มีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ ดังกล่าว ซึ่งสามารถชี้แจงเหตุผล ดังนี้ <p><u>โรงพยาบาลบางโพ</u> จากการตรวจสอบบริเวณพื้นที่ดังกล่าว พบว่า ไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการฯ ใกล้เคียงจุดตรวจวัด อย่างไรก็ตาม บริเวณจุดตรวจวัดระดับเสียงอยู่ติดกับถนนพระราชราษฎร์สาย 2 ซึ่งมียานพาหนะสัญจรตลอดทั้งวัน ทั้งนี้ผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง บริเวณโรงพยาบาลบางโพมีค่าระดับเสียงไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ ตั้งแต่ระยะก่อนการก่อสร้างโครงการ</p>	-	<p>รายละเอียดแสดงในบทที่ 4 (หัวข้อที่ 4.4)</p>

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ สัญญาสัมปทาน ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน 2562

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
2. ระดับเสียงโดยทั่วไป (ต่อ)			
	<p><u>สี่แยกบางพลัด</u> โดยจุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงบริเวณริมทางเท้าใกล้สี่แยกบางพลัดติดกับถนนจรัญสนิทวงศ์ตัดกับถนนสิรินธร ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน ทั้งนี้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ ตั้งแต่ระยะก่อนการก่อสร้างโครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงสูงสุด ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2562 มีค่าอยู่ในช่วง 57.6-110.9 เดซิเบลเอ ซึ่งทุกจุดติดตามตรวจสอบมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่มที่ 114 ตอนที่ 27ง ลงวันที่ 3 เมษายน 2540 - สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2562 มีค่าอยู่ในช่วง 44.7-81.6 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2562 มีค่าอยู่ในช่วง 40.1-74.2 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2562 มีค่าอยู่ในช่วง 58.2-81.8 เดซิเบลเอ ปัจจุบันยังไม่มีกำหนดมาตรฐานเพื่อควบคุม ทั้งนี้ ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 และระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน เมื่อพิจารณาระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 พบว่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 ในแต่ละจุดติดตามตรวจสอบส่วนใหญ่มีค่าค่อนข้างสูง กล่าวคือ ระดับเสียงพื้นฐานในแต่ละพื้นที่ส่วนใหญ่มีระดับเสียงค่อนข้างสูงอยู่แล้ว จึงทำให้ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีความแตกต่างค่อนข้างน้อย เมื่อเทียบกับระดับเสียงพื้นฐาน จึงไม่ส่งผลกระทบต่อการรบกวนอย่างมีนัยสำคัญ 		

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ สัญญาสัมปทาน ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน 2562

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. ความสั่นสะเทือน			
<p><u>ดัชนีที่ตรวจวัด</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ความเร็วของอนุภาค (Peak Particle Velocity) - ความถี่ (Frequency) <p><u>สถานีตรวจวัด</u></p> <p>ทำการตรวจวัดความสั่นสะเทือน จำนวน 7 สถานี ประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> - สถานีที่ 1 : โรงพยาบาลบางโพ - สถานีที่ 2 : วิทยาลัยเทคโนโลยีพระรามหก - สถานีที่ 3 : สำนักงานเขตบางพลัด - สถานีที่ 4 : สีแยกบางพลัด - สถานีที่ 5 : วัดใหม่ยายแป้น - สถานีที่ 6 : วัดโพธิ์เรียง - สถานีที่ 7 : วัดท่าพระ <p><u>ความถี่ที่ตรวจวัด</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - สถานีละ 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด ทุกๆ 2 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง โดยเริ่มตรวจวัดเมื่อเริ่มการก่อสร้างบริเวณสถานีที่กำหนดให้ตรวจวัด เมื่อสถานีใดสร้างแล้วเสร็จให้ยกเลิกการตรวจวัด 	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด โดยมีการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ประกอบด้วย ความเร็วของอนุภาค (Peak Particle Velocity) และความถี่ (Frequency) - ผลการติดตามตรวจสอบค่าความเร็วและความสั่นสะเทือน ในแนวแกนนอน (แกน X หรือ แกน Y) หรือแนวแกนตั้ง (แกน Z) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2562 มีค่าอยู่ในช่วง 0.071-1.980 มิลลิเมตรต่อวินาที ซึ่งทุกจุดติดตามตรวจสอบมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 127 ตอนพิเศษ 69 ลงวันที่ 2 มิถุนายน 2553 	<p style="text-align: center;">-</p>	<p>รายละเอียดแสดงในบทที่ 4 (หัวข้อที่ 4.4)</p>

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ สัญญาสัมปทาน ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน 2562

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. คุณภาพน้ำผิวดิน			
<p><u>ดัชนีที่ตรวจวัด</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - อุณหภูมิ (Temperature) - ปริมาณออกซิเจนที่ละลายน้ำ (Dissolved Oxygen) - ความสกปรกในรูปบีโอดี (Biochemical Oxygen Demand) - ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solids) - น้ำมันและไขมัน (Oil and Grease) - โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) - ไนเตรท (Nitrate) - ไนเตรทในหน่วยไนโตรเจน (Nitrate-Nitrogen) - ฟอสเฟต (Phosphate) - ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (Total Dissolved Solids) <p><u>สถานีตรวจวัด</u></p> <p>ทำการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน จำนวน 6 สถานี (จำนวน 8 จุด) ประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> - สถานีที่ 1 : แม่น้ำเจ้าพระยา จำนวน 3 จุด <ul style="list-style-type: none"> - บริเวณห่างจากจุดก่อสร้างสะพานบางโพไปทางทิศเหนือ 1 กิโลเมตร - บริเวณจุดก่อสร้างสะพานบางโพ - บริเวณห่างจากจุดก่อสร้างสะพานบางโพไปทางทิศใต้ 1 กิโลเมตร 	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด โดยมีการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน ประกอบด้วย ความเป็นกรด-ด่าง (pH) อุณหภูมิ (Temperature) ปริมาณออกซิเจนที่ละลายน้ำ (Dissolved Oxygen) ความสกปรกในรูปบีโอดี (Biochemical Oxygen Demand) ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solids) น้ำมันและไขมัน (Oil and Grease) โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) ไนเตรท (Nitrate) ไนเตรทในหน่วยไนโตรเจน (Nitrate-Nitrogen) ฟอสเฟต (Phosphate) ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (Total Dissolved Solids) - ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2562 พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 	<p style="text-align: center;">-</p>	<p>รายละเอียดแสดงในบทที่ 5 (หัวข้อที่ 5.4)</p>

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ สัญญาสัมปทาน ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน 2562

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
<ul style="list-style-type: none"> - สถานีที่ 2 : คลองบางพลัด - สถานีที่ 3 : คลองบางยี่ขัน 			
4. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)			
<ul style="list-style-type: none"> - สถานีที่ 4 : คลองบางกอกน้อย - สถานีที่ 5 : คลองมอญ - สถานีที่ 6 : คลองวัดท่าพระ <p><u>ความถี่ที่ตรวจวัด</u> ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ณ จุดต่างๆ ทุกๆ 2 เดือนตลอดระยะก่อสร้าง</p>			

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ สัญญาสัมปทาน ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน 2562

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
5. นิเวศวิทยาทางน้ำ			
<p><u>ดัชนีที่ตรวจวัด</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - แพลงก์ตอน (Plankton) - สัตว์หน้าดิน (Benthos) <p><u>สถานีตรวจวัด</u></p> <p>ทำการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน จำนวน 6 สถานี (จำนวน 8 จุด) ประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> - สถานีที่ 1 : แม่น้ำเจ้าพระยา จำนวน 3 จุด <ul style="list-style-type: none"> - บริเวณห่างจากจุดก่อสร้างสะพานบางโพไปทางทิศเหนือ 1 กิโลเมตร - บริเวณจุดก่อสร้างสะพานบางโพ - บริเวณห่างจากจุดก่อสร้างสะพานบางโพไปทางทิศใต้ 1 กิโลเมตร - สถานีที่ 2 : คลองบางพลัด - สถานีที่ 3 : คลองบางยี่ขัน - สถานีที่ 4 : คลองบางกอกน้อย - สถานีที่ 5 : คลองมอญ - สถานีที่ 6 : คลองวัดท่าพระ <p><u>ความถี่ที่ตรวจวัด</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ดำเนินการติดตามตรวจสอบชนิด ปริมาณ และความชุกชุม ณ จุดต่างๆ ทุกๆ 2 เดือน ตลอดระยะก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด โดยมีการตรวจวัดนิเวศวิทยาทางน้ำ ประกอบด้วย แพลงก์ตอน (Plankton) สัตว์หน้าดิน (Benthos) - ผลการติดตามตรวจสอบระบบนิเวศวิทยาทางน้ำ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2562 พบว่าส่วนใหญ่มีคุณภาพน้ำอยู่ในเกณฑ์พอใช้ แพลงก์ตอนพืช/ สัตว์ และ สัตว์หน้าดินสามารถอาศัยอยู่ได้ 	<p style="text-align: center;">-</p>	<p>รายละเอียดแสดงในบทที่ 5 (หัวข้อที่ 5.3.4)</p>

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ สัญญาสัมปทาน ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน 2562

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
6. การสำรวจปริมาณการจราจร			
<p><u>ดัชนีที่ตรวจวัด</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - จำนวนยานยนต์แต่ละประเภท - ความเร็วของการจราจร - ข้อมูลสถิติของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร <p><u>สถานีตรวจวัด</u></p> <p>ทำการสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนสายหลักที่เส้นทางของโครงการฯ ตัดผ่าน หรือบริเวณที่ทำการขุดถนนใช้ผิวจราจร จำนวน 2 จุด ประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> - สถานีที่ 1 : ถนนประชากรราษฎร์สาย 2 - สถานีที่ 2 : ถนนจรัญสนิทวงศ์ <p><u>ความถี่ที่ตรวจวัด</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - สำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนสายหลักที่เส้นทางของโครงการฯ ตัดผ่าน หรือบริเวณที่ทำการขุดถนนใช้ผิวจราจรอย่างต่อเนื่องอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด โดยมีการสำรวจปริมาณการจราจร ประกอบด้วย จำนวนยานยนต์แต่ละประเภท และความเร็วของการจราจร บริเวณถนนสายหลักที่เส้นทางของโครงการฯ ตัดผ่าน หรือบริเวณที่ทำการขุดถนนใช้ผิวจราจร จำนวน 2 จุด ได้แก่ ถนนประชากรราษฎร์สาย 2 และถนนจรัญสนิทวงศ์ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2562 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง - ส่วนข้อมูลสถิติของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร บริเวณถนนสายหลักที่เส้นทางของโครงการฯ ตัดผ่าน หรือบริเวณที่ทำการขุดถนนใช้ผิวจราจร จำนวน 2 จุด ได้แก่ ถนนประชากรราษฎร์สาย 2 และถนนจรัญสนิทวงศ์ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2562 ซึ่งอุบัติเหตุทั้งหมดที่เกิดขึ้นมิได้มีสาเหตุจากงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน 	<p style="text-align: center;">-</p>	<p>รายละเอียดแสดงในบทที่ 6 (หัวข้อที่ 6.5 และหัวข้อที่ 6.7)</p>

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ สัญญาสัมปทาน ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน 2562

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
7. การจัดการขยะมูลฝอยและของเสียอันตราย			
<p><u>ดัชนีที่ตรวจวัด</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - บันทึกประเภท ปริมาณ และน้ำหนักของขยะ ขยะปนเปื้อน ขยะอันตราย ขยะรีไซเคิล และเศษวัสดุก่อสร้างประเภทต่างๆ เป็นต้น รวมถึงปริมาณดินทรายจากการขุดเจาะเปิดหน้าดิน เพื่อทำการก่อสร้าง และวัสดุที่เกิดจากการก่อสร้างหรือรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง - ประเมินประสิทธิภาพและปัญหาเกี่ยวกับการจัดการขยะทุกประเภท <p><u>สถานีตรวจวัด</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่ก่อสร้าง <p><u>ความถี่ที่ตรวจวัด</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ดำเนินการติดตามตรวจสอบการจัดการมูลฝอยทุกๆ สัปดาห์ จนกว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จ 	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด โดยมีการบันทึกประเภท ปริมาณ และน้ำหนักของขยะ รวมถึงของเสียอันตราย หรือวัสดุที่เกิดจากการก่อสร้าง หรือรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง เป็นประจำทุกสัปดาห์ ตลอดระยะเวลาการก่อสร้างโครงการ เพื่อประเมินประสิทธิภาพและปัญหาเกี่ยวกับการจัดการขยะทุกประเภท บริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่พนักงาน และสำนักงานสนาม 	<p style="text-align: center;">-</p>	<p>รายละเอียดแสดงในบทที่ 7 (หัวข้อที่ 7.4)</p>

ตารางที่ 2-2 (ต่อ) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ สัญญาสัมปทาน ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน 2562

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
8. การศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และทัศนคติของประชาชน			
<p><u>ดัชนีที่ตรวจวัด</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - สภาพเศรษฐกิจ-สังคม การประกอบอาชีพ รายได้ และรายจ่าย - ปัญหาเกี่ยวกับสภาพความเป็นอยู่และสภาพแวดล้อมปัจจุบันในชุมชน - การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร และการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการก่อสร้างของโครงการ - ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ด้านสังคมที่ประชาชนได้รับจากการก่อสร้างโครงการในปัจจุบัน - ข้อเสนอแนะ ตลอดจนข้อคิดเห็นต่อการก่อสร้างโครงการในด้านต่างๆ <p><u>สถานีตรวจวัด</u></p> <p>ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และทัศนคติของประชาชน โดยมีกลุ่มตัวอย่างและจำนวนตัวอย่าง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - หัวหน้า/ผู้แทนครัวเรือนที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางรถไฟฟ้า 30 ตัวอย่าง ต่อ 1 กม. และ 30 ตัวอย่าง ต่อ 1 สถานี <p><u>ความถี่ที่ตรวจวัด</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านทัศนคติและความคิดเห็นของครัวเรือนที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ ภายใน 3 เดือน หลังจากเริ่มก่อสร้างโครงการฯ และสำรวจทุกๆ 6 เดือน ตลอดระยะก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด ซึ่งมีการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และทัศนคติของประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ ครึ่งล่าสุดระหว่างวันที่ 2-7 มิถุนายน 2562 	<p style="text-align: center;">-</p>	<p>รายละเอียดแสดงในบทที่ 8</p>