

บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน

และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สืบเนื่องจากมติที่ประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติครั้งที่ 3/2551 เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2551 ได้ให้ความเห็นชอบโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ตามหนังสือแจ้งมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เลขที่ ทส (กวล) 1008/8635 ลงวันที่ 13 พฤศจิกายน 2551 (ภาคผนวก ก-1) และหนังสือเลขที่ ทส 1009.4/7300 ลงวันที่ 27 มิถุนายน 2557 (ภาคผนวก ก-2) โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยต้องนำมาตราการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมพร้อมกับเงื่อนไข และแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมต่างๆ ไปปฏิบัติให้ครบถ้วน

สำหรับมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงบางซื่อ - ท่าพระ ช่วงการก่อสร้างโดยสัญญาสัมปทาน (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) (ภาคผนวก ก-3) ซึ่งเป็นระยะการก่อสร้างช่วงสุดท้าย สัญญาสัมปทานได้นำมาตรการต่างๆ ไปดำเนินการตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ ภายใต้การกำกับดูแลการปฏิบัติโดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยและกลุ่มที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้าง

2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ สัญญาสัมปทาน ระหว่างเดือนมกราคม - มีนาคม 2563 ซึ่งเป็นช่วงดำเนินการก่อสร้างระยะสุดท้ายก่อนเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 การก่อสร้างระยะนี้เป็น การติดตั้งระบบต่างๆ สำหรับการเดินระบบรถไฟฟ้า รวมทั้งการทดสอบการให้บริการรถไฟฟ้าแก่บุคคลภายนอกด้วย ดังรายละเอียดในข้อ 1.4.2 การดำเนินการโดยผู้รับจ้างสัญญาสัมปทานช่วงสถานีเตาปูน - สถานีท่าพระ

ผลการตรวจสอบได้ดำเนินการตรวจประเมินบนพื้นที่ต่างๆ ตลอดแนวสายทางโครงการ ผลการตรวจประเมินได้แสดงไว้ดังตารางที่ 2-1

ตารางที่ 2-1 รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ สัญญาสัมปทาน

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หมายเหตุ
1. คุณภาพอากาศ			
(1) ต้องผนวกข้อบัญญัติ กทม. เกี่ยวกับการก่อสร้าง รวมทั้งแนวทางควบคุมฝุ่นจากการก่อสร้างของกรมควบคุมมลพิษเข้าเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาก่อสร้าง	- ผู้รับจ้างได้ปฏิบัติตามข้อบัญญัติ กทม. เกี่ยวกับการก่อสร้างรวมทั้งแนวทางควบคุมฝุ่นจากการก่อสร้างของกรมควบคุมมลพิษ	-	-
(2) กิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ การเปิดหน้าดิน การรื้อถอนอาคาร การกองวัสดุ การขุดเจาะ และการผสมคอนกรีต มีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น	- ผู้รับจ้างไม่มีงานเปิดหน้าดิน การรื้อถอนอาคาร การกองวัสดุ การขุดเจาะ และการผสมคอนกรีต มีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น	-	-
(3) จัดให้มีสิ่งรองรับวัสดุ ซึ่งอาจตกลงจากการก่อสร้างที่ระดับเหนือพื้นดินเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของวัสดุดังกล่าว	- กิจกรรมของผู้รับจ้างไม่มีการดำเนินงานก่อสร้างที่ระดับเหนือพื้นดิน ทั้งนี้ผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบไฟฟ้า ระบบสื่อสาร และระบบควบคุมรถไฟฟ้า ภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น	-	-
(4) ฉีดพรมน้ำ อย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง บนพื้นที่ที่มีการเปิดหน้าดิน กองดิน กองทราย เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่น	- ผู้รับจ้างไม่มีงานเปิดหน้าดิน การรื้อถอนอาคาร การกองวัสดุ การขุดเจาะ และการผสมคอนกรีต มีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น	-	-
(5) จัดให้มีสิ่งปกคลุมกองวัสดุที่ก่อให้เกิดฝุ่นภายในพื้นที่โครงการฯ	- ไม่มีการกองวัสดุที่ก่อให้เกิดฝุ่นภายในพื้นที่โครงการฯ กิจกรรมของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น	-	-
(6) ต้องทำความสะอาด เศษดิน โคลน ทราย ที่ตกหล่นอยู่ภายนอกบริเวณโครงการฯ โดยสม่ำเสมอเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่น โดยอาจใช้รถล้าง กวาด และดูดฝุ่นช่วยในการทำความสะอาด	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างไม่มีการดำเนินงานบนถนนสาธารณะ ทั้งนี้กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น	-	-

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หมายเหตุ
(7) ให้ล้างทำความสะอาดตัวรถ และล้อรถให้ปราศจากเศษดิน โคลน หรือทราย ก่อนนำรถทุกชนิดออกสู่ภายนอกพื้นที่ก่อสร้าง	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างไม่มีการดำเนินงานบนถนนสาธารณะ ทั้งนี้กิจกรรมของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น	-	-
(8) หากมีการเปิดผิวถนนนอกพื้นที่ก่อสร้างต้องทำการซ่อมแซมด้วยคอนกรีต หรือแอสฟัลท์ให้แล้วเสร็จก่อนเวลา 05.00 น. ของวันรุ่งขึ้น เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นจากยวดยานพาหนะที่ผ่านไป-มา	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างไม่มีงานที่เกี่ยวข้องกับการเปิดผิวถนนนอกพื้นที่ ก่อสร้าง ทั้งนี้ผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น	-	-
(9) การก่อสร้างบนพื้นที่ถนนปัจจุบัน จะต้องทำการล้างทำความสะอาดถนนในช่วงกลางคืนอย่างน้อยสัปดาห์ละ 4 ครั้ง หรือเมื่อถนนสกปรก	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างไม่มีการดำเนินงานบนถนนสาธารณะ ปัจจุบันมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น	-	-
(10) ต้องขนย้ายขยะหรือเศษวัสดุจากการก่อสร้างออกจากพื้นที่อย่างน้อยทุก 2 วัน	- กิจกรรมของผู้รับจ้างไม่มีการดำเนินงานก่อสร้าง มีเพียงงานทดสอบระบบไฟฟ้า ระบบสื่อสาร และระบบควบคุมรถไฟฟ้า ภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางแห่ง จึงมีขยะหรือเศษวัสดุจากการดำเนินงานน้อยมาก และได้นำออกจากพื้นที่ไปกำจัดทุกๆ วัน	-	-
(11) จัดหาหน้ากากกันฝุ่นให้แก่คนงานที่ทำการเปิดหน้าดิน รื้อถอนอาคาร ขุดเจาะ และผสมคอนกรีต	- ผู้รับจ้างได้จัดเตรียมหน้ากากกันฝุ่นแบบผ้า เพื่อให้คนงานสวมใส่เมื่อปฏิบัติงานบริเวณที่มีฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย	-	-
(12) สำหรับการก่อสร้างบนทางเท้าในช่วงฤดูฝนจะต้องมีการป้องกัน การชะล้างตะกอนดินจากทางเท้าลงสู่ร่องระบายน้ำ ซึ่งน้ำบนทางเท้า และถนนจะต้องระบายได้หมดทันทีที่ฝนหยุดตก ต้องเก็บกวาดตะกอนที่เหลืออยู่บนถนนให้หมด นอกจากนี้ต้องจัดทำทางเดินชั่วคราวให้แก่คนเดินเท้า	- กิจกรรมของผู้รับจ้างไม่มีการดำเนินงานบนทางเท้า ปัจจุบันมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น	-	-
(13) ปิดคลุมรถที่ใช้ขนส่งวัสดุก่อสร้าง ดิน ฯลฯ ด้วยผ้าใบ เพื่อกันวัสดุหล่นและการฟุ้งกระจายของฝุ่น	- กิจกรรมของผู้รับจ้างไม่มีการใช้รถขนส่งวัสดุก่อสร้างที่ก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่น ทั้งนี้ผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น	-	-
(14) ตรวจสอบสภาพยานพาหนะ และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ	- ผู้รับจ้างได้จัดให้มีแผนการตรวจสอบยานพาหนะ และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างเป็นประจำ	-	ภาคผนวก ข-2
(15) กำหนดความเร็วของรถในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ให้เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	- มีการควบคุมและกำกับให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	-	-

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หมายเหตุ
<p>2. เสียง</p> <p>(1) ต้องกำหนดช่วงเวลาที่จะอนุญาตให้มีกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติได้เฉพาะช่วงเวลา 6.00 น. ถึง 20.00 น. และต้องมีการประกาศแจ้งให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ตามเส้นทางทราบล่วงหน้า</p>	<p>- กิจกรรมของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ไม่มีกิจกรรมใดๆ ก่อให้เกิดเสียงดัง</p>	<p>-</p>	<p>-</p>
<p>(2) กำหนดให้คนงานที่ทำงานในพื้นที่ที่มีเสียงดังเกินกว่า 90 เดซิเบลเอ สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันหูด้วย เช่น Ear plugs หรือ Ear muffs</p>	<p>- ผู้รับจ้างไม่มีกิจกรรมก่อสร้างที่ทำให้เกิดเสียงดังในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง อย่างไรก็ตาม ผู้รับจ้างได้มีการจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันหู Ear plugs, Ear muffs ไว้สำหรับคนงานกรณีที่จำเป็นต้องทำงานในพื้นที่ที่เสียงดังเกินกว่า 90 เดซิเบลเอ</p>	<p>-</p>	<p>รูปที่ 2-3</p>
<p>(3) บริเวณที่ทำการเปิดหน้าดิน รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้าง กองวัสดุ อุปกรณ์ขุดเจาะ ผสมคอนกรีต ต้องทำรั้วทึบรอบบริเวณที่ก่อสร้าง ความสูงจากพื้นดินต้องไม่น้อยกว่า 2.0 เมตร ทั้งนี้สำหรับพื้นที่ก่อสร้าง บริเวณ P-BN13-41L, P-BN14-03R, P-BN14-05R และ P-BN14-09R ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติม ต้องติดตั้งกำแพงกันเสียงสูงไม่น้อยกว่า 2.0 เมตร โดยมีรูปแบบของกำแพงกันเสียงในระยะก่อสร้าง</p>	<p>- ปัจจุบันผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ไม่มีกิจกรรมการเปิดหน้าดิน รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้าง กองวัสดุ อุปกรณ์ขุดเจาะ ผสมคอนกรีต ฯลฯ</p>	<p>-</p>	<p>-</p>
<p>(4) กิจกรรมใดๆ ที่ผิดปกติ/ไม่เป็นไปตามกำหนดการ ซึ่งอาจทำให้เกิดเสียงดังเกินกว่าระดับที่ยอมรับได้ จะต้องแจ้งเป็นระยะๆ ให้กับสาธารณชนทราบล่วงหน้าโดยเฉพาะชุมชน ตลอดแนวถนนจรัญสนิทวงศ์ และถนนประชาราษฎร์สาย 2</p>	<p>- ผู้รับจ้างไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดัง ซึ่งปัจจุบันมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ในช่วงนี้ไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติ</p>	<p>-</p>	<p>-</p>

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หมายเหตุ
<p>(5) ติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบ Absorption ที่มีความสูง 1 เมตร จำนวน 8 จุด ดังนี้ ซึ่งใช้วัสดุ Aluminium Cladding หนา 2 มิลลิเมตร และภายในมี Rockwool หนา 100 มิลลิเมตร เพื่อดูดซับเสียงและลดผลกระทบด้านเสียงจากรถไฟฟ้ายกระดับในขณะที่รถไฟฟ้าวิ่งในระยะดำเนินการ ดังนี้</p> <p>5.1) บริเวณ รพ. บางโพ กม. 1+950 ถึง กม. 2+075 ความยาวประมาณ 125 เมตร</p> <p>5.2) บริเวณ รพ. ยันฮี กม.3+716.641 ถึง กม. 3+746.641 ความยาวประมาณ 30 เมตร</p> <p>5.3) บริเวณ ร.ร. บูรณะวิทย์ กม. 5+400 ถึง กม. 5+470 ความยาวประมาณ 70 เมตร</p> <p>5.4) บริเวณ ร.ร.สตรีบูรณะวิทย์ กม. 5+400 ถึง กม.5+475 ความยาวประมาณ 70 เมตร</p> <p>5.5) บริเวณ ร.ร.พิมลวิทย์ กม. 6+075 ถึง กม. 6+143 ความยาวประมาณ 68 เมตร</p> <p>5.6) บริเวณวัดใหม่ยายแป้น กม. 9+270 ถึง กม. 9+330 ความยาวประมาณ 60 เมตร</p> <p>5.7) บริเวณ ร.ร.วัดโพธิ์เรียง กม. 11+850 ถึง กม. 11+900 ความยาวประมาณ 50 เมตร</p> <p>5.8) บริเวณ ร.ร.วัดท่าพระ กม. 13+000 ถึง กม. 13+100 ความยาวประมาณ 100 เมตร</p>	<p>- การติดตั้งกำแพงกันเสียง ได้ดำเนินการติดตั้งแล้วโดยผู้รับจ้างงานโยธา</p> <p>- การติดตั้งกำแพงกันเสียง ได้ดำเนินการติดตั้งแล้วโดยผู้รับจ้างงานโยธา</p> <p>- การติดตั้งกำแพงกันเสียง ได้ดำเนินการติดตั้งแล้วโดยผู้รับจ้างงานโยธา</p> <p>- การติดตั้งกำแพงกันเสียง ได้ดำเนินการติดตั้งแล้วโดยผู้รับจ้างงานโยธา</p> <p>- การติดตั้งกำแพงกันเสียง ได้ดำเนินการติดตั้งแล้วโดยผู้รับจ้างงานโยธา</p> <p>- การติดตั้งกำแพงกันเสียง ได้ดำเนินการติดตั้งแล้วโดยผู้รับจ้างงานโยธา</p> <p>- การติดตั้งกำแพงกันเสียง ได้ดำเนินการติดตั้งแล้วโดยผู้รับจ้างงานโยธา</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p>
<p>รวมความยาวของกำแพงกันเสียงที่ทำการติดตั้งทั้งสิ้น ประมาณ 578 เมตร คิดเป็นค่าใช้จ่ายในการติดตั้งกำแพงกันเสียงทั้งสิ้นประมาณ 5,780,000 บาท โดยมีรูปแบบของกำแพงกันเสียงสูง 1 เมตร เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงสำหรับระยะดำเนินการ</p>	<p>- การติดตั้งกำแพงกันเสียง ได้ดำเนินการติดตั้งแล้วโดยผู้รับจ้างงานโยธา</p>	<p>-</p>	<p>-</p>

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หมายเหตุ
<p>(6) ติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบ Absorption ความสูง 2 เมตร ซึ่งใช้วัสดุ Aluminium Cladding หนา 2 มิลลิเมตร และภายในมี Rockwool หนา 100 มิลลิเมตร เพื่อดูดซับเสียง โดยทำการติดตั้งตลอดแนวทางโค้งทั้ง 2 ด้าน ของรางรถไฟฟ้ายกระดับที่จุดเลี้ยวโค้งบริเวณริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาจนถึงซอยจรัญสนิทวงศ์ 94 ซึ่งเป็นที่ตั้ง รร. พระรามหกเทคโนโลยี กม. 3+100 ถึง กม. 3+300 โดยมีความยาวของโค้งรัศมีแคบประมาณ 200 เมตร เสียงล่อรถเสียดสีกับรางมีมากกว่าปกติ คิดเป็นค่าใช้จ่ายในการติดตั้งกำแพงกันเสียงทั้งสิ้นประมาณ 8,000,000 บาท</p>	<p>- การติดตั้งกำแพงกันเสียง ได้ดำเนินการติดตั้งแล้วโดยผู้รับจ้างงานโยธา</p>	<p>-</p>	<p>-</p>
<p>3. ความสิ้นสะท้อน (1) ในการก่อสร้างบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องปฏิบัติตามมติคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ 5/2539 เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม พ.ศ. 2539 เรื่อง “มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการก่อสร้างโครงการคมนาคมขนส่งทางบกบนถนนปัจจุบันหรือผ่านชุมชน”</p>	<p>- ปัจจุบันผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ตลอดระยะการก่อสร้างผู้รับจ้างได้ปฏิบัติตามมติคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ 5/2539 อย่างเคร่งครัด</p>	<p>-</p>	<p>-</p>
<p>(2) ก่อนการก่อสร้างในบริเวณที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากความสิ้นสะท้อน ผู้รับเหมาต้องนำเสนอมาตรการป้องกันผลกระทบที่เหมาะสม และแนวทางการควบคุมตรวจสอบการดำเนินการตามมาตรการ โดยเฉพาะบริเวณที่มีอาคารโบราณสถานหรือศาสนสถานอยู่ใกล้แนวเส้นทางก่อสร้าง</p>	<p>- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดความสิ้นสะท้อนต่ออาคาร/ โบราณสถานหรือสิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ใกล้เคียง</p>	<p>-</p>	<p>-</p>
<p>(3) กิจกรรมการเจาะเสาเข็ม กัดฝังแผ่นกำแพงกันดิน เปิดผิวหน้าดินด้วยเครื่องจักรขนาดใหญ่ รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้างเดิม ต้องทำภายในรั้วที่สูงอย่างน้อย 2 เมตร และห่างจากสิ่งปลูกสร้างหรืออาคารไม่น้อยกว่า 15 เมตร สำหรับอาคารทั่วไปและไม่ควรน้อยกว่า 50 เมตรสำหรับ</p>	<p>- กิจกรรมของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดความสิ้นสะท้อนต่ออาคาร/โบราณสถานหรือสิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ใกล้เคียงโครงการ</p>	<p>-</p>	<p>-</p>

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หมายเหตุ
<p>โบราณสถานหรือสิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องทำการก่อสร้างในระยะห่างที่น้อยกว่าระยะทางข้างต้น ต้องใช้อุปกรณ์ที่ให้กำเนิดแรงหรือพลังงานน้อยกว่าปกติ เลือกใช้งานอุปกรณ์ซึ่งทำงานในช่วงความถี่ที่สูงขึ้นหรือเปลี่ยนไปใช้เทคนิคการก่อสร้างที่มีความสั่นสะเทือนต่ำกว่าเช่น ใช้เสาเข็มแบบเจาะแทนเสาเข็มแบบตอก การก่อสร้างที่อาจมีความเสี่ยงต่อการสร้างความเสียหายแก่สิ่งปลูกสร้างซึ่งเสี่ยงได้ลำบากต้องมีการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นจริงที่สิ่งปลูกสร้างนั้นแล้วเปรียบเทียบกับค่าที่ยอมให้ตามมาตรฐานก่อน (ควรเลือกใช้มาตรฐาน DIN 4150 หรือมาตรฐานที่เข้มงวดกว่า)</p>			
<p>(4) กิจกรรมการก่อสร้างเกี่ยวกับการกองวัสดุ ขนย้ายวัสดุ ผสมคอนกรีต หรือกิจกรรมการก่อสร้างอื่นทั่วไปที่สร้างความสั่นสะเทือนน้อยกว่ากิจกรรมการก่อสร้างที่ต้องมีการตอกเสาเข็ม กัดฝังแผ่นกำแพงกันดิน เปิดผิวหน้าดิน ด้วยเครื่องจักรขนาดใหญ่ รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้างเดิม โดยทั่วไปต้องอยู่ห่างจากสิ่งปลูกสร้างเป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 10 เมตร สำหรับอาคารทั่วไป และไม่ต่ำกว่า 15 เมตร สำหรับโบราณสถานหรือสิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ แต่หากกิจกรรมดังกล่าวสร้างความสั่นสะเทือนที่ต่ำกว่าก็สามารถดำเนินกิจกรรมได้ในระยะห่างที่น้อยลง</p>	<p>- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนต่ออาคาร/ โบราณสถานหรือสิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ใกล้เคียง</p>	<p>-</p>	<p>-</p>
<p>(5) การขนส่งวัสดุก่อสร้าง การเจาะ การตอกเสาเข็ม การขุดผิวดิน การตอก และการกระแทก หรือกิจกรรมที่สร้างความสั่นสะเทือนสูง ต้องทำในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น เพราะจะเกิดการรบกวนต่อประชาชน</p>	<p>- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน</p>	<p>-</p>	<p>-</p>

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หมายเหตุ
<p>(6) ในบริเวณหรือตำแหน่งที่อาจได้รับผลกระทบจากความสัมพันธ์ได้ง่าย เช่น โบราณสถาน วัด โรงพยาบาล และโรงเรียน ถ้าจำเป็นต้องมีกิจกรรมการก่อสร้างใกล้บริเวณหรือตำแหน่งสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว จะต้องลดขนาดของแรงหรือพลังงานที่ใช้ลง เพื่อลดความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นหากไม่สามารถทำได้ต้องทำการตรวจวัดระดับความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นจริงที่สิ่งปลูกสร้างนั้นแล้วเปรียบเทียบกับค่าที่ยอมให้ตามมาตรฐานก่อน เพื่อเป็นการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นสำหรับการก่อสร้างในบริเวณใกล้กับบริเวณพระราชวังกำหนดให้มีมาตรการติดตามตรวจวัดระดับความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นจริงอย่างต่อเนื่องตลอดการดำเนินงานในบริเวณดังกล่าวว่ามีค่าต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน</p>	<p>- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดความสัมพันธ์</p>	<p>-</p>	<p>-</p>
<p>(7) รถบรรทุกและเครื่องจักรที่เคลื่อนที่ได้ที่ใช้ในการก่อสร้างและขนส่งวัสดุก่อสร้าง ให้ใช้เส้นทางที่มีระยะห่างจากสิ่งปลูกสร้างหรือแหล่งชุมชน และต้องใช้เวลาเร็วต่ำ</p>	<p>- กิจกรรมของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น และไม่มีการขนส่งอุปกรณ์ขนาดใหญ่อีกแล้ว</p>	<p>-</p>	<p>-</p>
<p>(8) ในการก่อสร้างถ้าจำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนา รองถนนชั่วคราวจะต้องมีแผ่นยางปูทับก่อนเพื่อป้องกันความสัมพันธ์ที่อาจจะเกิดขึ้นได้</p>	<p>- กิจกรรมของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกับการเปิดผิวถนนนอกพื้นที่ก่อสร้าง</p>	<p>-</p>	<p>-</p>
<p>(9) ในกรณีที่ไม่สามารถเลี่ยงหรือลดระดับความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นได้ หรือระดับความสัมพันธ์มีค่าที่สูงกว่าเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในมาตรฐาน จะต้องหาวิธีช่วยลดระดับความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้น โดยอาจทำการขุดร่องดิน (Trench) เป็นแนวตักขวางคลื่นความสัมพันธ์ที่เคลื่อนที่จากแหล่งกำเนิดสู่จุดรับ ซึ่งสามารถช่วยลดระดับความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นได้ระดับหนึ่ง</p>	<p>- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดความสัมพันธ์</p>	<p>-</p>	<p>-</p>

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หมายเหตุ
<p>4. การโยกย้ายและการเวนคืนที่ดิน เนื่องจากแนวเส้นทางบางส่วนของโครงการฯ เป็นช่วงทางโค้งสถานี และทางขึ้น-ลงที่ผ่านที่ดินเอกชน ทำให้ต้องมีการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน รพม. จึงควรดำเนินการให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดในด้านการโยกย้ายและชดเชยทรัพย์สินดังนี้</p>			
<p>(1) ค่าชดเชยที่ดิน : ใช้ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม ปี พ.ศ. 2547-2550 โดยคำนึงถึงราคาซื้อขายกันตามปกติในตลาด</p>	<p>- การดำเนินงานตามมาตรการดังกล่าวอยู่ในความรับผิดชอบของ รพม.</p>	<p>-</p>	<p>-</p>
<p>(2) ค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้าง: แบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ ดังนี้</p> <p>2.1) สิ่งปลูกสร้างที่รื้อถอนไม่ได้ เช่น บ้าน ตึกแถว อาคารคอนกรีต เป็นต้น กำหนดโดยวิธีสำรวจประมาณราคาข้อเท็จจริงของสิ่งปลูกสร้างที่ตั้งอยู่โดยไม่หักค่าเสื่อมราคา ยกเว้น โรงเรียนหรือสิ่งปลูกสร้างที่ทิ้งร้างจนทรุดโทรมให้หักค่าเสื่อมราคาตามอัตราในภาคผนวกท้ายหลักเกณฑ์ของกระทรวงคมนาคม โดยค่าวัสดุก่อสร้าง ค่าแรงงานก่อสร้างดำเนินการ กำไรและของเครื่องใช้ ค่าทดแทนด้านสาธารณูปโภค ให้ถือราคาในวันที่คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น มีมติกำหนดค่าทดแทนเป็นเกณฑ์</p>	<p>- การดำเนินงานตามมาตรการดังกล่าวอยู่ในความรับผิดชอบของ รพม.</p>	<p>-</p>	<p>-</p>
<p>2.2) สิ่งปลูกสร้างที่รื้อถอนได้ เช่น เเพิงไม้ เเพิงสังกะสี เป็นต้น กำหนดเป็นค่ารื้อถอน ค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้ และค่าปลูกสร้างใหม่โดยถือราคาในวันที่กำหนดราคา</p>	<p>- การดำเนินงานตามมาตรการดังกล่าวอยู่ในความรับผิดชอบของ รพม.</p>	<p>-</p>	<p>-</p>
<p>(3) ค่าทดแทนผู้เช่า : แบ่งออกเป็น 4 กรณี ดังนี้</p>			

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หมายเหตุ
3.1) กรณีค่าเช่าที่มีหลักฐานเป็นหนังสือและผู้เช่าได้จ่ายค่าหน้าดิน เงินกินเปล่า เงินค่าเช่าล่วงหน้า หรือเงินอื่นใดในลักษณะเดียวกันให้กับผู้ให้เช่าเป็นการล่วงหน้า กำหนดค่าทดแทนให้ตามจำนวนเงินที่ผู้เช่าให้แก่ผู้ให้เช่าเป็นการล่วงหน้า ตามส่วนของระยะเวลาการเช่าที่เหลืออยู่ รวมกับค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้ค่าทดแทนด้านสาธารณูปโภค	- การดำเนินงานตามมาตรการดังกล่าวอยู่ในความรับผิดชอบของ รฟม.	-	-
3.2) กรณีการเช่าที่ดินเพื่อปลูกสร้างอาคารและมีข้อสัญญาว่าอาคารที่ปลูกสร้างตกเป็นของเจ้าของที่ดินกำหนด ค่าทดแทนตามสัดส่วนของค่าสิ่งปลูกสร้างในระยะเวลาการเช่าที่เหลืออยู่รวมกับค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้ และค่าทดแทนด้านสาธารณูปโภค	- การดำเนินงานตามมาตรการดังกล่าวอยู่ในความรับผิดชอบของ รฟม.	-	-
3.3) กรณีการเช่าซื้ออสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน กำหนดค่าเสียหายในส่วนที่ชำระค่าเช่าซื้อไปแล้วรวมกับค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้ และค่าทดแทนด้านสาธารณูปโภค	- การดำเนินงานตามมาตรการดังกล่าวอยู่ในความรับผิดชอบของ รฟม.	-	-
3.4) การเช่ากรณีอื่น ถือตามผลต่างระหว่างอัตราเฉลี่ยต่อเดือนของค่าเช่ารายปีที่ประเมินโดยกรุงเทพมหานคร ตามพระราชบัญญัติภาษีโรงเรือนและที่ดินกับอัตราค่าเช่าเฉลี่ยต่อเดือนที่ผู้เช่าต้องชำระตามสัญญาตามสัดส่วนของระยะเวลาการเช่าที่เหลืออยู่ตามสัญญารวมกับค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้และค่าทดแทนด้านสาธารณูปโภค	- การดำเนินงานตามมาตรการดังกล่าวอยู่ในความรับผิดชอบของ รฟม.	-	-
(4) ค่าทดแทนต้นไม้ยืนต้น : แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ			
4.1) ประเภทที่ปลูกเพื่อการกสิกรรม กำหนดเป็นค่าต้นพันธุ์พร้อมค่าใช้จ่ายใน การปลูก การดูแลรักษา	- การดำเนินงานตามมาตรการดังกล่าวอยู่ในความรับผิดชอบของ รฟม.	-	-
4.2) ประเภทที่ไม่ได้ปลูกเพื่อการกสิกรรมโดยถือราคาของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ หรือราคาซื้อขายปกติตามท้องตลาดเป็นเกณฑ์ในการพิจารณา	- การดำเนินงานตามมาตรการดังกล่าวอยู่ในความรับผิดชอบของ รฟม.	-	-

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หมายเหตุ
(5) ค่าทดแทนความเสียหายเนื่องจากต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์ : พิจารณากำหนด ในแต่ละกรณีดังนี้			
5.1) กรณีเป็นเจ้าของอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนซึ่งได้มาโดยการซื้อขาย และมีการจำนองเพื่อนำเงินไปชำระราคาซื้อขาย หากจำนวนเงินค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนดังกล่าวน้อยกว่าราคาซื้อขาย จะนำส่วนที่น้อยกว่าดังกล่าวมากำหนดเป็นค่าทดแทนความเสียหายของกรณีนี้	- การดำเนินงานตามมาตรการดังกล่าวอยู่ในความรับผิดชอบของ รฟม.	-	-
5.2) กรณีเป็นผู้อยู่อาศัยหรือประกอบการค้าขายหรือการงานอันชอบด้วยกฎหมายอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนจะกำหนดค่าขาดรายได้หรือขาดประโยชน์จากอัตราเฉลี่ยของเงินได้สุทธิ หรือกำไรสุทธิ ตามสัดส่วนของระยะเวลาที่ขาดรายได้หรือขาดประโยชน์ซึ่งจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับ ก) วันที่เจ้าของผู้ครอบครองส่งมอบสิ่งปลูกสร้าง นับแต่วันที่ได้รับเงินค่าเวนคืนในกรณีทำสัญญา ข) วันที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างแล้วเสร็จ นับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งให้รื้อถอนในกรณีวางเงินค่าทดแทน	- การดำเนินงานตามมาตรการดังกล่าวอยู่ในความรับผิดชอบของ รฟม.	-	-
5.3) กรณีเป็นผู้ปลูกไม้ยืนต้นเพื่อการกสิกรรมพิจารณาค่าขาดรายได้จากการจำหน่ายผลผลิตในกรณีที่มีความจำเป็นต้องใช้อสังหาริมทรัพย์เพื่อประโยชน์ในการดำเนินกิจการการขนส่งมวลชนตามโครงการฯ นี้ โดยไม่จำเป็น ต้องให้ได้ว่าซึ่งอสังหาริมทรัพย์จะต้องดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540	- การดำเนินงานตามมาตรการดังกล่าวอยู่ในความรับผิดชอบของ รฟม.	-	-

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หมายเหตุ
<p>(6) กรณีเป็นการกำหนดภาระในอสังหาริมทรัพย์ รพม. จะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด ตามหลักเกณฑ์และประเภทลักษณะการชดเชยทรัพย์สินหลังจากมีการตราพระราชกฤษฎีกา กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการขนส่งมวลชน ตามมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าวแล้ว และ รพม. ได้เข้าสำรวจข้อเท็จจริงจัดทำรายละเอียดเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ที่จะถูกกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์เพื่อนำเสนอคณะ กรรมการซึ่งรัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชกฤษฎีกาแต่งตั้ง เพื่อทำหน้าที่กำหนดจำนวนเงินค่าทดแทนตามมาตรา 25 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว โดยค่าทดแทนดังกล่าวได้กำหนดตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2542) ออกตามความใน พ.ร.บ.ว่าด้วยการจัดการอสังหาริมทรัพย์ เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540 ตามข้อ 3 กำหนดเงินค่าทดแทนภาระใน อสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นให้แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมาย</p>	<p>- การดำเนินงานตามมาตรการดังกล่าวอยู่ในความรับผิดชอบของ รพม.</p>	<p>-</p>	<p>-</p>
<p>5. การคมนาคมและการขนส่งจราจร 1) การคมนาคมทางบก (1) การจัดการจราจรและเครื่องหมายจราจรบนพื้นที่ก่อสร้าง ต้องมีการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรไฟกระพริบและแสงสว่าง ให้ได้ตามมาตรฐานรวมถึงต้องมีป้ายประชาสัมพันธ์ ที่ใช้เตือนล่วงหน้าก่อนเข้าถึงพื้นที่ก่อสร้างซึ่งควรติดตั้งที่แยกและราวสะพานลอยเป็นช่วงๆ อย่างน้อย 2 ทางแยกก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง</p>	<p>- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ซึ่งงานของผู้รับจ้างไม่มีกิจกรรมบนถนนสาธารณะ</p>	<p>-</p>	<p>-</p>
<p>(2) ตำแหน่งการติดตั้งป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณจราจร : ต้องดำเนินการดังนี้</p>	<p>- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ซึ่งงานของผู้รับจ้างไม่มีกิจกรรมบนถนนสาธารณะ</p>	<p>-</p>	<p>-</p>

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หมายเหตุ
2.1) ที่ระยะ 1 กม. ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง ควรติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะ ทราบว่ามีงานก่อสร้างอยู่ข้างหน้า ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่มีความระมัดระวังมากยิ่งขึ้น	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ซึ่งงานของผู้รับจ้างไม่มีกิจกรรมบนถนนสาธารณะ	-	-
2.2) ที่ระยะ 500 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง ควรติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง และป้ายเตือนลดช่องจราจร เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะ ทราบว่าข้างหน้ามีการลดช่องจราจรจาก 3 ช่องเหลือ 2 ช่อง	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ซึ่งงานของผู้รับจ้างไม่มีกิจกรรมบนถนนสาธารณะ	-	-
2.3) ที่ระยะ 150 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้างควรติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง ป้ายเตือนลดช่องจราจรและป้ายเตือนลดความเร็ว เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะ ทราบว่าข้างหน้ามีการลดช่องจราจร จาก 3 ช่องเหลือ 2 ช่อง และขับขี่ด้วยความเร็วที่กำหนด	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ซึ่งงานของผู้รับจ้างไม่มีกิจกรรมบนถนนสาธารณะ	-	-
2.4) ที่ระยะ 100 และ 50 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้างควรติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง ป้ายเตือนลดช่องจราจร และป้ายเตือนลดความเร็ว เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะ ทราบว่าข้างหน้ามีการลดช่องจราจรจาก 3 ช่องเหลือ 2 ช่อง และขับขี่ด้วยความเร็วที่กำหนด และระมัดระวังที่กำลังปฏิบัติหน้างาน	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ซึ่งงานของผู้รับจ้างไม่มีกิจกรรมบนถนนสาธารณะ	-	-
2.5) ที่ระยะ 20 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้างควรติดตั้งป้ายนำทางจราจร พร้อมทั้งไฟกระพริบซึ่งจัดวางให้ห่างกันดวงละ 3 เมตร ตลอดเขตแนวพื้นที่ก่อสร้าง และกรวยวางให้ห่างกัน 1 ถึง 2 เมตรตลอดแนวลดช่องจราจร	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ซึ่งงานของผู้รับจ้างไม่มีกิจกรรมบนถนนสาธารณะ	-	-
2.6) แนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็ว กำแพงคอนกรีต และหลอดไฟฟ้า ซึ่งติดตั้งยาวตลอดแนวเส้นทาง	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ซึ่งงานของผู้รับจ้างไม่มีกิจกรรมบนถนนสาธารณะ	-	-

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หมายเหตุ
2.7) ที่ระยะ 20 เมตร ก่อนออกจากเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งป้ายสิ้นสุดเขตก่อสร้าง และกรวยเพื่อให้ผู้ขับขี่ ทราบว่าสิ้นสุดเขตพื้นที่ก่อสร้าง	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ซึ่งไม่มีกิจกรรมบนถนนสาธารณะ	-	-
(3) แนวทางการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง: ต้องดำเนินการดังนี้			
3.1) การจัดการบริเวณพื้นที่ก่อสร้างจำเป็นต้องมีการติดตั้งแผงกัน กรวย ถึงกลม เครื่องหมายจราจรบนผิวทางป้ายจราจร แสงสว่างและไฟกระพริบ สัญญาณธง และป้ายจราจรแขวนสูง เพื่อใช้ในการเตือน (ซึ่งเป็นหน้าที่ผู้รับเหมาที่จะต้องทำให้ถูกต้องตามมาตรฐานของสนข.และ กทม.)	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ไม่มีกิจกรรมบนถนนสาธารณะหรือใช้ถนนสาธารณะขนส่งอุปกรณ์ขนาดใหญ่อีกแล้ว	-	-
3.2) การเบี่ยงช่องจราจร และปิดกั้นการจราจรขณะเข้าและออกจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้เกิดความปลอดภัย และลดความสับสนแก่ผู้ใช้รถ ใช้ถนน ขณะผ่านบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยต้องมีการจัดให้มีระยะที่สอบเข้าอย่างเพียงพอ ความยาวระหว่าง 40-150 เมตร ขึ้นอยู่กับความเร็วในการขับขี่ เพื่อให้การจราจรผ่านบริเวณพื้นที่ก่อสร้างได้โดยสะดวก ไม่ติดขัดและไม่เกิดอุบัติเหตุ	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ไม่มีกิจกรรมบนถนนสาธารณะแล้ว จึงไม่มีการปิดเบี่ยงจราจร	-	-
3.3) ต้องจัดให้มีช่องทางจราจรในถนนหลักอย่างน้อย 2 ช่องจราจรในแต่ละทิศทางในช่วงพื้นที่ก่อสร้าง โดยต้องเสนอขออนุมัติจาก รฟม. เพื่อพิจารณาประสานงานให้มีการจราจรในช่องทางจราจรที่ต้องดำเนินการก่อสร้างเป็นการชั่วคราวเท่าที่จำเป็น	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ไม่มีกิจกรรมบนถนนสาธารณะแล้ว จึงไม่มีการปิดเบี่ยงจราจร	-	-
3.4) ส่วนในถนนนอกเมืองที่ใช้ความเร็วสูงในการขับขี่จำเป็นต้องมีการทำทางเบี่ยงบนไหล่ทางหากมีพื้นที่เพียงพอ	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ซึ่งงานของผู้รับจ้างไม่มีกิจกรรมบนถนนสาธารณะ	-	-

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หมายเหตุ
3.5) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำแผนงานก่อสร้างเพื่อแสดงการจัดการจราจรบริเวณสถานที่ก่อสร้างเสนอ รพม. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินงานในสนาม ไม่น้อยกว่า 30 วัน ต้องมีการนัดประชุมเพื่อขอคำปรึกษากับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจจราจร และหน่วยงานอื่น ๆ	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ซึ่งไม่มีกิจกรรมบนถนนสาธารณะแล้ว จึงไม่มีการปิดเบี่ยงจราจร		
3.6) ต้องทำการขุดเจาะเสาเข็มและก่อสร้างฐานรากให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนดด้วยวิธีการก่อสร้างที่มีผลกระทบต่อจราจรน้อยที่สุดและไม่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่ประชาชนโดยทั่วไป	- ผู้รับจ้างได้ดำเนินงานเจาะเสาเข็มเสร็จแล้ว ปัจจุบันมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ไม่มีงานขุดเจาะเสาเข็มและก่อสร้างฐานรากแล้ว	-	-
3.7) ในการก่อสร้าง ผู้รับเหมจะต้องหาอุปกรณ์แผ่กันผ้าใบหรืออื่นๆ มาปิดกันบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อไม่ให้เกิดฝุ่นละอองจากการก่อสร้างไปรบกวนประชาชนที่พักอาศัย และใช้เส้นทางนั้นรวมถึงต้องทำความสะอาดล้อรถยนต์ทุกคัน ที่เข้าออกพื้นที่ก่อสร้าง ตามมาตรฐานควบคุมการก่อสร้างของ กทม.	- กิจกรรมของผู้รับจ้างไม่มีการดำเนินงานก่อสร้างที่ระดับเหนือพื้นดิน ทั้งนี้ผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ไม่มีกิจกรรมใดๆ ที่ก่อให้เกิดฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย	-	-
3.8) งานติดตั้งคานสะพานส่วนรับรางจำเป็นต้องมีการปิดการจราจร ทั้งนี้ต้องมีการวางแผนงานก่อสร้างอย่างรัดกุมเพื่อให้สามารถขนส่งวัสดุจากโรงงาน และนำมาติดตั้งให้ครบทุกชิ้นส่วนเพื่อหลีกเลี่ยงการกองชิ้นส่วนไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง สำหรับกรณีที่คานสะพานผ่านทางแยกนั้นจำเป็นต้องปิดกั้นการจราจรทั้งบริเวณแยกเป็นการชั่วคราว แนะนำให้ทำการติดตั้งเฉพาะเวลากลางคืนเท่านั้น โดยจะต้องมีการประชาสัมพันธ์หลังจากได้รับอนุญาตจาก รพม. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ไม่มีงานติดตั้งคานสะพาน	-	-

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หมายเหตุ
3.9) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องแจ้งสถานที่ผลิต วิธีการขนส่ง ขนย้ายและจัดกองเก็บชิ้นส่วนสะพาน รวมถึงสถานที่ทิ้ง เศษวัสดุให้ รพม. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบและขอความเห็นชอบก่อนเริ่มดำเนินงาน เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อการจราจรและก่อความเดือดร้อนรำคาญต่อประชาชนน้อยที่สุด	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น จึงไม่มีการขนส่ง ขนย้าย และจัดกองเก็บชิ้นส่วนสะพาน	-	-
3.10) ขณะก่อสร้างป้ายรถประจำทาง และจุดกลับรถบริเวณพื้นที่ก่อสร้างจำเป็นต้องทำการยกเลิกป้ายและจุดกลับรถชั่วคราว โดยย้ายไปอยู่บริเวณก่อนหรือในพื้นที่เตือนล่วงหน้า	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ไม่มีงานก่อสร้างบริเวณป้ายรถประจำทาง และถนนสาธารณะ	-	-
3.11) ตรอก ซอย ที่สามารถใช้เป็นทางลัดทางเลี้ยวต้องมีการปรับปรุงให้สามารถใช้งานได้เป็นอย่างดี และต้องบังคับไม่ให้มีการจอดรถภายในซอยนั้นด้วย	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ซึ่งไม่มีงานก่อสร้างบนถนนสาธารณะ	-	-
3.12) ต้องมีศูนย์ประชาสัมพันธ์และประสานงานตำรวจจราจร เพื่ออำนวยความสะดวกในพื้นที่ ก่อสร้าง รวมถึงประชาสัมพันธ์เรื่องทางลัดทางเลี้ยว วันและเวลาการปิดถนนในเวลากลางคืน และต้องจัดให้มีหัวหน้าศูนย์ที่สามารถตัดสินใจและสั่งการได้อยู่ในพื้นที่	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ซึ่งไม่มีงานก่อสร้างบนถนนสาธารณะ ไม่มีการปิดเบี่ยงจราจร ไม่มีการขนส่งวัสดุขนาดใหญ่แล้ว	-	-
3.13) ต้องมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ เพื่อแสดงการเตือนล่วงหน้าก่อนเข้าถึงพื้นที่ก่อสร้างซึ่งควรติดตั้งที่แยก และราวสะพานลอยเป็นช่วงๆ อย่างน้อย 2 ทางแยกก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ซึ่งไม่มีงานก่อสร้างบนถนนสาธารณะ อย่างไรก็ตามกิจกรรมก่อสร้างระยะนี้ไม่มีความจำเป็นต้องปิดการจราจร	-	-
3.14) การเพิ่มช่องจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน (Reversible Lanes) ในชั่วโมงเร่งด่วน เช้า และเย็น ในทิศทางที่มีการจราจรมากกว่าในทิศทางตรงกันข้าม และต้องเพิ่มช่องจราจรในชั่วโมงเร่งด่วนให้สัมพันธ์กับความต้องการในการเดินทาง	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ไม่มีงานก่อสร้างบนถนนสาธารณะที่ต้องเพิ่มช่องจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน	-	-

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หมายเหตุ
3.15) ดำเนินการคืนสภาพผิวจราจรทันทีเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยต้องขออนุมัติจาก รพม. เพื่อกำหนดวันและเวลาซึ่งควรดำเนินการล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ไม่มีงานก่อสร้างบนถนนสาธารณะที่ต้องคืนพื้นผิวจราจร	-	-
(4) แนวทางการจัดการจราจรบนถนนประชากรสาย 2 และถนนเจริญสุขทวงศ์ : ต้องดำเนินการ ดังนี้ 4.1) แนวทางการจัดการจราจรบนถนนประชากรสาย 2:			
ก) ทำการปิดถนน 2 ช่องจราจรบริเวณกึ่งกลางถนนบริเวณที่มีการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าตลอดช่วงสถานี ลดความกว้างของช่องจราจร เหลือ 3 เมตร และลดความกว้างทางเดินเท้าเหลือ 1.5 เมตร ถ้าจำเป็น	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ไม่มีงานก่อสร้างบนถนนสาธารณะ	-	-
ข) เคลื่อนย้ายสาธารณูปโภคต่าง ๆ ออกจากพื้นที่ก่อสร้าง เช่น สะพานลอย สายไฟฟ้า สายโทรศัพท์ เป็นต้น	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ไม่มีงานเคลื่อนย้ายสาธารณูปโภคต่าง ๆ ออกจากพื้นที่ก่อสร้าง	-	-
ค) ปิดที่กั้นบริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถยนต์กับเครื่องจักรและคนงาน ในพื้นที่ก่อสร้าง	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ซึ่งไม่มีงานก่อสร้างบนถนนสาธารณะ	-	-
ง) นำกำแพงคอนกรีตมาวางเพื่อกั้นพื้นที่ก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าออกจากเส้นทางการจราจร	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ซึ่งไม่มีงานก่อสร้างบนถนนสาธารณะ	-	-
จ) จัดเตรียมและติดตั้งป้ายสัญลักษณ์ต่าง ๆ ตามระยะที่ได้กำหนดไว้ให้ครบถ้วนสมบูรณ์	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ซึ่งไม่มีงานก่อสร้างบนถนนสาธารณะ	-	-
ฉ) เมื่อก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าเสร็จเรียบร้อยแล้วจะต้องเหลือพื้นที่ไว้สำหรับเสาตอม่อและกำแพงคอนกรีตจริง ๆ 3 เมตร ตลอดช่วงความยาวของสถานีรถไฟฟ้า จากนั้นให้มีการปรับพื้นผิวจราจรให้เป็นที่เรียบร้อยและคืนช่องจราจรดั้งเดิม	- ได้ดำเนินการแล้วก่อนงานก่อสร้างโยธาสิ้นสุด	-	-

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หมายเหตุ
4.2) แนวทางการจัดการจราจรบนถนนจรัญสนิทวงศ์:			
ก) ทำการปิดถนน 2 ช่องจราจรบริเวณกึ่งกลางถนน บริเวณที่มีการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าตลอดช่วงสถานี ลดความกว้างของช่องจราจร เหลือ 3 เมตร และลดความกว้างทางเดินเท้าเหลือ 1.5 เมตร ถ้าจำเป็น	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ไม่มีงานก่อสร้างบนถนนสาธารณะ	-	-
ข) เคลื่อนย้ายสาธารณูปโภคต่าง ๆ ออกจากพื้นที่ก่อสร้าง เช่น สะพานลอย สายไฟฟ้า สายโทรศัพท์ เป็นต้น	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ไม่มีงานเคลื่อนย้ายสาธารณูปโภคต่าง ๆ ออกจากพื้นที่ก่อสร้าง	-	-
ค) ปิดที่กั้นบริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถยนต์กับเครื่องจักรและคนงานในพื้นที่ก่อสร้าง	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ซึ่งไม่มีงานก่อสร้างบนถนนสาธารณะ	-	-
ง) นำกำแพงคอนกรีตมาวางเพื่อกันพื้นที่ก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าออกจากเส้นทางการจราจร	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ซึ่งไม่มีงานก่อสร้างบนถนนสาธารณะ	-	-
จ) จัดเตรียมและติดตั้งป้ายสัญลักษณ์ต่าง ๆ ตามระยะที่ได้กำหนดไว้ให้ครบถ้วนสมบูรณ์	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ซึ่งไม่มีงานก่อสร้างบนถนนสาธารณะ	-	-
ฉ) เมื่อก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าเสร็จเรียบร้อยแล้ว จะต้องเหลือพื้นที่ไว้สำหรับเสาตอม่อและกำแพงคอนกรีต จริงๆ 3 เมตร ตลอดช่วงความยาวของสถานีรถไฟฟ้า จากนั้นให้มีการปรับพื้นผิวจราจรให้เป็นที่ยเรียบร้อยและคืนช่องจราจรดังเดิม	- ได้ดำเนินการแล้วก่อนงานก่อสร้างโยธาสิ้นสุด	-	-
2) การคมนาคมทางน้ำ			
(1) เพื่อความปลอดภัยแก่การเดินเรือให้ทำแนวทูน พร้อมไฟส่องสว่างล้อมรอบบริเวณที่ทำการก่อสร้างฐานรากในแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อแสดงให้เรือที่สัญจรไป-มา ทราบในระยะที่ปลอดภัย โดยทูนที่ใช้จะต้องมองเห็นอย่างชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืนในระยะอย่างน้อย 200 เมตร ก่อน และหลังบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ไม่มีงานก่อสร้างบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาอีกแล้ว	-	-

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หมายเหตุ
(2) ประสานงานกับกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเพื่อแจ้งกำหนดการก่อสร้างและแผนงานเพื่อประชาสัมพันธ์แก่เรือที่สัญจรไป-มา รวมทั้งแจ้งประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียง หรือใช้แม่น้ำเจ้าพระยาในการเดินทาง	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ไม่มีงานก่อสร้างบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาอีกแล้ว	-	-
(3) อบรมให้พนักงานขับเรือขนส่งวัสดุก่อสร้างและวัสดุเหลือใช้ขึ้นสู่ฝั่ง ให้มีความระมัดระวังอยู่เสมอ	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ไม่มีงานก่อสร้างบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาอีกแล้ว	-	-
(4) ให้ดำเนินการก่อสร้างในเวลากลางวัน	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้นไม่มีงานก่อสร้างบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาอีกแล้ว	-	-
(5) จัดให้มีเรือตรวจการณ์ฉุกเฉินบริเวณที่มีการก่อสร้าง	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้นไม่มีงานก่อสร้างบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาอีกแล้ว	-	-
6. การกีดเซาะและการตกตะกอน			
(1) กำหนดให้แผนงานก่อสร้างกิจกรรมหนักโดยเฉพาะใน ส่วนของการก่อสร้างฐานรากดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ไม่มีงานก่อสร้างบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาอีกแล้ว	-	-
(2) การก่อสร้างฐานราก หากพบว่ามีความเข้มข้นของปริมาณแขวนลอยเพิ่มขึ้นมากกว่าค่าสูงสุดที่ตรวจวัดได้ในธรรมชาติตรงบริเวณร่องน้ำ คือ 14.0 มิลลิกรัม/ลิตร จะต้องหยุดการตอกเสาเข็มชั่วคราว และติดตามตักตะกอนล้อมรอบบริเวณที่ทำการก่อสร้างฐานรากก่อนดำเนินการต่อไปเพื่อควบคุมการฟุ้งกระจายของตะกอน	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ไม่มีงานก่อสร้างบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาอีกแล้ว	-	-
(3) ติดตั้งม่านตักตะกอน ล้อมรอบบริเวณที่ทำการขุดลอก ทั้งนี้เพื่อควบคุมการฟุ้งกระจายของตะกอนสู่แม่น้ำสำหรับม่านตักตะกอนที่ทำการก่อสร้างนั้นมีลักษณะเป็นรูปสี่เหลี่ยม เพื่อให้ครอบคลุมบริเวณที่จะขุดลอกตะกอนดินในแต่ละครั้งและสามารถเคลื่อนย้ายได้สะดวก โดยตัว	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ไม่มีงานก่อสร้างบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาอีกแล้ว	-	-

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หมายเหตุ
ม่านดักตะกอนต้องมีลักษณะเป็นแผ่น Geotextile ยึดเข้ากับโครงถักพร้อมกับท่อนลอย และใช้คอนกรีตบล็อกถ่วงขาม่าน			
(4) ติดตั้งตาข่ายรองรับใต้โครงสร้างที่อยู่เหนือพื้นตอนก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ไม่มีงานก่อสร้างบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาอีกแล้ว	-	-
(5) ตะกอนดินที่เกิดจากการปรับปรุงพื้นที่ต่อม่อต้องขนใส่เรือเพื่อนำไปตกตะกอนบนฝั่ง บริเวณพื้นที่ที่เหมาะสมและไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อพื้นที่ใกล้เคียง	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ไม่มีงานก่อสร้างบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาอีกแล้ว	-	-
7. สภาพเศรษฐกิจ – สังคม			
(1) ให้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการฯ ที่ชัดเจน และนำเชื้อถือแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการฯ และเปิดโอกาสให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการฯ แสดงความคิดเห็นต่อโครงการฯ	- รพม.ได้ทำการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินผ่านทาง www.mrta.co.th เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบข้อมูลของการพัฒนาโครงการฯ และจัดให้มีการประชุมรับทราบข้อมูล รับฟังความคิดเห็นของประชาชนในการพัฒนาโครงการฯ - รพม. ได้จัดทำเว็บไซต์ เพื่อทำการประชาสัมพันธ์ และให้ข้อมูลโครงการฯ รวมทั้งจัดให้มีการประชาสัมพันธ์ทางโซเชียลมีเดีย	-	รูปที่ 2-2 และ ภาคผนวก ข-1
(2) ให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับแผนงานก่อสร้างแก่ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับสถานที่ก่อสร้าง รับฟังปัญหา รวมทั้งข้อเสนอแนะต่างๆ จากประชาชนเพื่อให้งานก่อสร้างรบกวนชาวบ้านน้อยที่สุด	- ผู้รับจ้างจัดให้มีการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการฯ ในเดือนธันวาคม 2562 และได้นำข้อมูลสำคัญของไปแจ้งให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับสถานที่ก่อสร้าง นอกจากนี้ได้รับฟังปัญหา รวมทั้งข้อเสนอแนะต่างๆ จากประชาชน เพื่อให้การดำเนินงานรบกวนชาวบ้านน้อยที่สุด	-	-
(3) มีการชี้แจงทำความเข้าใจกับผู้ที่ได้รับผลกระทบเพื่อคลายความวิตกกังวลจากการที่มีรถไฟฟ้าอยู่เหนืออาคาร	- ผู้รับจ้างจัดให้มีการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการฯ ในเดือนธันวาคม 2562 และได้นำข้อมูลสำคัญของไปแจ้งให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับสถานที่ก่อสร้าง นอกจากนี้ได้รับฟังปัญหา รวมทั้งข้อเสนอแนะต่างๆ จากประชาชน เพื่อให้การดำเนินงานรบกวนชาวบ้านน้อยที่สุด	-	-
(4) บังคับไม่ให้เกิดความขัดแย้งระหว่างเจ้าหน้าที่โครงการฯ กับผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยมีการดำเนินงานประชาสัมพันธ์เป็นระยะๆ	- โครงการเปิดช่องทางรับเรื่องร้องเรียนจากประชาชน เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความขัดแย้งระหว่างเจ้าหน้าที่โครงการฯ กับผู้ที่ได้รับผลกระทบ และได้มีการดำเนินงานประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง	-	-

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หมายเหตุ
(5) กรณีมีการเวนคืนทรัพย์สิน ให้ทำการจ่ายค่าชดเชย แก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการฯ อย่างเหมาะสมและรวดเร็ว	- การดำเนินงานตามมาตรการดังกล่าวอยู่ในความรับผิดชอบของ รฟม.	-	-
(6) รับฟังการร้องเรียน และการเสนอความคิดเห็นจากสาธารณชนเกี่ยวกับโครงการฯ และพิจารณาดำเนินการแก้ไขปัญหโดยเร็ว	- รฟม. ได้มีการตั้งศูนย์รับเรื่องร้องทุกข์แล้ว สามารถโทรแจ้งเรื่องร้องเรียนได้ที่หมายเลขโทรศัพท์ 0 2716 4044 เมื่อได้รับเรื่องร้องเรียน รฟม. ได้แจ้งให้ผู้รับจ้าง และผู้เกี่ยวข้องพิจารณาแก้ไขทันที	-	รูปที่ 2-1
(7) ให้ดำเนินการก่อสร้างโดยมีการควบคุมเสียง ฝุ่นละออง และความสั่นสะเทือน อย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันปัญหาเรื่องการร้องเรียนจากประชาชนที่ได้รับผลกระทบ	- ผู้รับจ้างได้ดำเนินการก่อสร้างโดยมีการควบคุมเสียง ฝุ่นละออง และความสั่นสะเทือน อย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันปัญหาเรื่องการร้องเรียนจากประชาชนที่ได้รับผลกระทบ	-	-
(8) ให้สร้างทางเบี่ยงเพื่อใช้ชั่วคราวในการก่อสร้าง อย่างปลอดภัย และเพียงพอกับความต้องการของประชาชน โดยเฉพาะในบริเวณใกล้เคียงกับโรงเรียน สถานพยาบาล และสถานที่ราชการ เพื่อลดความไม่สะดวกในการจราจร และการเกิดอุบัติเหตุ	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ทั้งนี้ไม่มีงานก่อสร้างบนถนนสาธารณะ	-	-
8. อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน			
(1) ช่วงทำการก่อสร้างฐานรากสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ให้ทำการติดตั้งม่านตักตะกอนรอบบริเวณที่ขุดลอก เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของตะกอน	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ไม่มีงานก่อสร้างฐานรากบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาอีกแล้ว	-	-
(2) ติดตั้งบ่อหรือรางดักตะกอน เพื่อลดผลกระทบจากตะกอนแขวนลอย ก่อนที่จะปล่อยออกสู่แหล่งน้ำ โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้า	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ไม่มีการดำเนินงานที่ต้องมีการระบายน้ำลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา หรือแหล่งน้ำอื่นๆ	-	-
(3) กิจกรรมก่อสร้างหนักให้ทำการก่อสร้างในช่วงฤดูแล้ง เช่น การปรับสภาพพื้นที่และการขุดดิน เป็นต้น	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ไม่มีการก่อสร้างหนักอีกแล้ว	-	-
(4) ติดตั้งสุขาเคลื่อนที่ในบริเวณสำนักงานก่อสร้างชั่วคราว และบ้านพักคนงาน	- กิจกรรมของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ส่วนกิจกรรมบริเวณอาคาร Gas Switching Unit สถานีท่าพระ ได้ดำเนินการเสร็จตั้งแต่ปลายปีที่แล้ว	-	-

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หมายเหตุ
(5) ห้ามทิ้งขยะลงในแหล่งน้ำ โดยเฉพาะแม่น้ำเจ้าพระยา คลองบางพลัด คลองมอญ และคลองบางกอกน้อย	- กิจกรรมของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ซึ่งผู้รับจ้างได้กำชับและควบคุมให้คนงานทิ้งขยะลงในภาชนะที่จัดเตรียมไว้	-	-
(6) ติดตั้งตาข่ายรองรับโครงสร้างที่อยู่เหนือพื้นที่ตอนข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และคลองบางกอกน้อยเพื่อป้องกันวัสดุก่อสร้าง คอนกรีต และอื่นๆ จากสิ่งก่อสร้างลงสู่แหล่งน้ำ	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ไม่มีการดำเนินงานที่ต้องป้องกันวัสดุตกลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา หรือแหล่งน้ำอื่นๆ และได้กำชับเฝ้าระวังคนงานไม่ให้ทิ้งขยะหรือวัสดุอื่นๆ ลงแหล่งน้ำ	-	-
(7) ต้องรวบรวมวัตถุอันตราย รวมทั้งน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้วและภาชนะปนเปื้อน โดยมีการควบคุมด้วยวิธีที่เหมาะสมและนำไปกำจัดโดยวิธีที่ถูกหลักสุขาภิบาล	- กิจกรรมของผู้รับจ้างไม่มีการดำเนินงานก่อสร้าง ทั้งนี้ผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ไม่มีขยะหรือวัตถุอันตรายจากการดำเนินงาน	-	-
9. อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำใต้ดิน - ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-	-
10. คุณค่าความงามและทัศนียภาพ (1) ผู้รับเหมาต้องรักษาความสะอาด และความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้างโดยปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อย รวมทั้งข้อบัญญัติควบคุมการก่อสร้างของกรุงเทพมหานคร	- ผู้รับจ้างสัญญาสัมปทานได้ดูแล รักษาความสะอาด และความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้างโดยปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อย รวมทั้งข้อบัญญัติควบคุมการก่อสร้างของกรุงเทพมหานคร	-	-
(2) เลี่ยงการบดบังทัศนียภาพที่สวยงามโดยเฉพาะช่วงที่ทำการก่อสร้างใกล้กับศาสนสถาน ใกล้แนวเส้นทาง เช่น วัดใหม่ยายแป้น วัดท่าพระ เป็นต้น	- การดำเนินงานของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบไฟฟ้า ระบบสื่อสาร และระบบควบคุมรถไฟฟ้า ภายในสถานีรถไฟฟ้า ไม่มีการก่อสร้างใดๆ ที่ทำให้เกิดการบดบังทัศนียภาพที่สวยงาม	-	-
(3) สร้างรั้วทึบสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร รอบพื้นที่ก่อสร้าง	- ปัจจุบันผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้า ภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ส่วนกิจกรรมที่อาคาร Gas Switching Unit บริเวณสถานีท่าพระ ได้ดำเนินการเสร็จสิ้นตั้งแต่ปลายปีที่ผ่านมา	-	-

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หมายเหตุ
<p>11. โบราณคดี ประวัติศาสตร์และศาสนสถาน</p> <p>(1) ต้องมีการตรวจวัดแรงสั่นสะเทือนในปัจจุบัน ที่บริเวณโบราณสถาน และศาสนสถาน ในแนวเส้นทางเสียก่อนว่ามีระดับเท่าใด และจะเป็นอันตรายต่อสถานที่นั้นๆหรือไม่</p>	<p>- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบไฟฟ้า ระบบสื่อสาร และระบบควบคุมรถไฟฟ้ ภายใต้งานในสถานีรถไฟฟ้ ึ่งไม่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนต่ออาคาร/โบราณสถานหรือสิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ใกล้เคียง อย่างไรก็ตาม ทางผู้รับจ้างได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน บริเวณพื้นที่อ่อนไหวตลอดแนวสายทางโครงการตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ</p>	-	-
<p>(2) ให้ทำแนวรั้วปิดกั้นบริเวณก่อสร้าง เพื่อควบคุมมลภาวะด้านเสียง และฝุ่นละออง ให้ถูกจำกัดอยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้างได้ระดับหนึ่ง</p>	<p>- ปัจจุบันผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้ ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้ ภายใต้งานในสถานีรถไฟฟ้และโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ส่วนกิจกรรมที่อาคาร Gas Switching Unit บริเวณสถานีท่าพระ ได้ดำเนินการเสร็จสิ้นตั้งแต่ปลายปีที่ผ่านม</p>	-	-
<p>(3) ระหว่างก่อสร้าง ให้ตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น บริเวณโบราณสถาน และศาสนสถาน เพื่อเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัด (ตามข้อ (1)) ว่าเพิ่มขึ้นมากน้อยหรือไม่อย่างไรหากมีแรงสั่นสะเทือนเพิ่มมากขึ้นในระดับที่อาจเป็นอันตรายต่อโครงสร้างของโบราณสถาน จะได้พิจารณาแก้ไขป้องกันทันที</p>	<p>- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้ ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้ ภายใต้งานในสถานีรถไฟฟ้และโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนต่ออาคาร/โบราณสถานหรือสิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ใกล้เคียง</p>	-	-
<p>12. การใช้ประโยชน์ที่ดิน</p> <p>(1) ต้องทำการวางแผนดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างอย่างรอบคอบ และมีการติดตามตรวจสอบอย่างใกล้ชิด</p>	<p>- ผู้รับจ้างได้มีการวางแผนการดำเนินงานอย่างรอบคอบ รวมทั้งได้จัดให้มีการติดตามตรวจสอบการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ</p>	-	-
<p>(2) การใช้ประโยชน์ที่ดินรายย่อยตามแนวนอนจรัญสนิทวงศ์ ซึ่งเป็นแนวสายทางของโครงการฯ เช่น เพิงขายของร้านค้าเล็กๆ ต้องได้รับการปฏิบัติอย่างเหมาะสม เช่น จัดการย้ายให้ชั่วคราวหรือจัดสร้างทางเข้าออกให้ด้วย</p>	<p>- กิจกรรมของผู้รับจ้างไม่ได้เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินรายย่อยตามแนวนอนจรัญสนิทวงศ์</p>	-	-
<p>(3) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ซื้อรถใช้ถนนทราบถึงบริเวณที่จะมีการก่อสร้างพร้อมเส้นทางที่ใช้หลีกเลี่ยงได้</p>	<p>- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้ ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้ ภายใต้งานในสถานีรถไฟฟ้และโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ึ่งไม่มีงานก่อสร้างบนถนนสาธารณะ</p>	-	-

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หมายเหตุ
<p>13. อุทกวิทยากรระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม</p> <p>(1) จัดพื้นที่เขตก่อสร้างให้เป็นระเบียบและให้มีการใช้พื้นที่น้อยที่สุด และพื้นที่ที่ใช้ในการเก็บกักวัสดุหรือจุดก่อสร้างต้องไม่กีดขวางต่อการระบายน้ำโดยเฉพาะในช่วงเวลาที่เสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วม</p>	<p>- ปัจจุบันผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น มีการใช้พื้นที่บนอาคารสถานีและทางวิ่งเท่านั้น</p>	<p>-</p>	<p>-</p>
<p>(2) ดูแลทำความสะอาดพื้นที่ก่อสร้างโดยจัดเก็บวัสดุก่อสร้างเครื่องจักรและขยะมูลฝอยอย่างเป็นระเบียบ และป้องกันไม่ให้ดินตะกอน และเศษวัสดุจากการก่อสร้างไปอุดช่องระบายน้ำ ท่อระบายน้ำและบ่อบึงน้ำเสียได้</p>	<p>- ปัจจุบันผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น และได้ดูแลทำความสะอาดพื้นที่ก่อสร้างโดยจัดเก็บวัสดุก่อสร้าง เครื่องจักรและขยะมูลฝอยออกจากพื้นที่โครงการแล้ว</p>	<p>-</p>	<p>-</p>
<p>(3) ดินที่ขุดออกจากก่อสร้างฐานราก ต้องจัดให้มีที่ กองโดยเฉพาะและต้องปิดล้อมปกคลุมหรือเก็บในพื้นที่ปิดล้อม และจะต้องมีรถบรรทุกมารับนำไปทิ้งบริเวณที่จัดไว้โดยไม่ให้มีการกองหรือเก็บไว้เป็นเวลานาน</p>	<p>- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ไม่มีงานขุดเปิดหน้าดินและงานฐานรากอีกแล้ว</p>	<p>-</p>	<p>-</p>
<p>(4) กรณีที่ต้องมีการก่อสร้างบริเวณทางระบายน้ำหรือรางน้ำข้างถนน ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องแจ้งแผนการก่อสร้างให้เจ้าของผู้รับผิดชอบรับทราบก่อนอย่างน้อย 30 วัน</p>	<p>- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ไม่มีกิจกรรมก่อสร้างบริเวณทางระบายน้ำหรือรางระบายน้ำข้างถนน</p>	<p>-</p>	<p>-</p>
<p>(5) พื้นที่ก่อสร้างต้องจัดทำรั้วทึบ มีร่องน้ำและบ่อพักน้ำภายในพื้นที่เพื่อรองรับน้ำจากกิจกรรมต่างๆ</p>	<p>- ปัจจุบันผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ไม่มีมีการก่อสร้างบนพื้นที่อื่นๆ นอกจากบนอาคารสถานีและทางวิ่งยกระดับเท่านั้น</p>	<p>-</p>	<p>-</p>
<p>(6) ห้ามมิให้คนงานทิ้งขยะและวัสดุก่อสร้างต่างๆ ลงในแหล่งน้ำหรือรางระบายน้ำพื้นที่ก่อสร้างอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะช่วงก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา คลองบางกอกน้อย คลองมอญและคลองบางพลัด</p>	<p>- ได้แจ้งและควบคุมมิให้คนงานทิ้งขยะและวัสดุก่อสร้างต่างๆ ลงในแหล่งน้ำหรือรางระบายน้ำพื้นที่ก่อสร้างอย่างเคร่งครัดโดยเฉพาะช่วงก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา คลองบางกอกน้อย คลองมอญและคลองบางพลัด</p>	<p>-</p>	<p>-</p>
<p>(7) จัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และบริเวณใกล้เคียง เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมขัง</p>	<p>- ผู้รับจ้างไม่มีกิจกรรมก่อสร้างทางระบายน้ำหรือระบบระบายน้ำ</p>	<p>-</p>	<p>-</p>

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หมายเหตุ
(8) ให้ทำการก่อสร้างระบบระบายน้ำของโครงการฯ ในช่วงฤดูแล้ง หรือหากต้องก่อสร้างในฤดูฝนจะต้องไม่กีดขวางการระบายน้ำของพื้นที่ในกรณีน้ำหลาก	- ผู้รับจ้างไม่มีกิจกรรมก่อสร้างทางระบายน้ำหรือระบบระบายน้ำ	-	-
(9) กำหนดให้ผู้รับเหมาไม่ทำการปิดกั้นทางระบายน้ำเดิม หากจำเป็นต้องทำการปิดกั้นทางน้ำเดิม ต้องจัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวในทุกพื้นที่	- ผู้รับจ้างดำเนินงานบนอาคารสถานีและโครงสร้างยกระดับเท่านั้น	-	-
(10) สำหรับช่วงการก่อสร้างบ่อพักระบายน้ำบริเวณแยกบางพลัด มีการเสริมความแข็งแรงของดินระหว่างการขุดดินก่อสร้าง โดยใช้เข็มค้ำ (Cement Column) ขนาด \varnothing 0.50 ม. ความยาว 8.00 ม. ตลอดแนวก่อสร้างด้านประชิดตัวอาคาร เพื่อป้องกันการเคลื่อนตัวของผิวดินบริเวณก่อสร้างใต้อาคารจากการขุดดิน และใช้เสาเข็มค้ำท่อเหล็ก (Steel Pipe Cement Column) ขนาด \varnothing 0.10 ม. ความยาว 8.00 ม. ด้านประชิดกับผิวจราจรป้องกันตลอดแนวการก่อสร้าง	- ผู้รับจ้างดำเนินงานบนอาคารสถานีและโครงสร้างยกระดับเท่านั้น	-	-
(11) พื้นที่ก่อสร้างบริเวณแยกบางพลัดได้มีการใช้ท่อ HDPE ทดแทนท่อคอนกรีตเดิม ซึ่งจะใช้วิธีการต่อท่อด้วยระบบเชื่อมไฟฟ้า และจุดต่อเชื่อมกับบ่อพักคอนกรีตจะเชื่อมต่อกับระบบคีย์ล็อก ซึ่งสามารถลดการรั่วซึมของระบบระบายน้ำได้	- ผู้รับจ้างดำเนินงานบนอาคารสถานีและโครงสร้างยกระดับเท่านั้น	-	-
(12) ในช่วงการก่อสร้างบริเวณแยกบางพลัดจะก่อสร้างระบบระบายน้ำชั่วคราว โดยจัดการวางท่อชั่วคราวขนาด \varnothing 0.60 ม. และติดตั้งเครื่องสูบน้ำ เพื่อระบายน้ำชั่วคราวในจุดที่มีการก่อสร้างตลอดเวลาโดยมีรูปแบบระบบระบายน้ำชั่วคราว	- ผู้รับจ้างไม่มีกิจกรรมก่อสร้างทางระบายน้ำหรือระบบระบายน้ำ	-	-

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หมายเหตุ
<p>14. ทรัพยากรต้นไม้ในแนวเส้นทาง</p> <p>(1) ทำการขุดล้อมไม้ยืนต้นและดำเนินการย้ายไม้ดอกไม้ประดับบริเวณเกาะกลางถนนจรดลูกรัง และทางเดินเท้าที่จำเป็นต้องใช้พื้นที่ในการก่อสร้างให้แล้วเสร็จก่อนการก่อสร้าง แล้วนำไปปลูกในพื้นที่อื่นๆ เช่น สวนสาธารณะของ กทม. หรือนำกลับมาปลูกใหม่เมื่อดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ</p>	<p>- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ไม่มีงานขุดล้อมและการย้ายต้นไม้ หรือปลูกลงต้นไม้ทดแทน</p>	-	-
<p>(2) ทำการปลูกลงไม้ทดแทนได้แนวเส้นทางโครงการฯ และแนวทางเดินเท้า ภายหลังจากก่อสร้างโครงการสร้างทางสถาปัตยกรรมของรถไฟฟ้าแล้วเสร็จ</p>	<p>- มีการปลูกลงไม้บนเกาะกลางถนนโดยผู้รับจ้างงานโยธาแล้ว</p>	-	-
<p>15. ทรัพยากรสัตว์ในแนวเส้นทาง</p> <p>การดำเนินกิจกรรมต่างๆ ของโครงการฯ ไม่ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรสัตว์โดยตรง แต่กิจกรรมการก่อสร้างที่ต้องมีการเคลื่อนย้ายหรือตัดฟันต้นไม้ออกจากพื้นที่อาจเป็นการรบกวนสัตว์บางชนิดอย่างไรก็ตาม สัตว์สามารถปรับตัวให้เข้ากับสภาพที่เปลี่ยนแปลงไป หรืออพยพออกไปจากพื้นที่ได้จึงไม่มีผลกระทบต่ออย่างไรก็ตาม ในระหว่างการก่อสร้างต้องควบคุมการเคลื่อนย้ายหรือการตัดฟันทำลายต้นไม้ที่เป็นที่อยู่อาศัยของสัตว์ให้อยู่เฉพาะในขอบเขตพื้นที่ดำเนินการเท่านั้น เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อสัตว์น้อยที่สุด รวมทั้งภายหลังจากดำเนินการแล้วเสร็จต้องดำเนินการจัดการสร้างพื้นที่สีเขียวในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ดำเนินการซึ่งนอกจากจะเป็นประโยชน์ต่อประชาชนแล้วสัตว์ยังสามารถเข้ามาใช้ประโยชน์ในพื้นที่นั้นได้ด้วย</p>	<p>- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ไม่มีงานขุดล้อมและการย้ายต้นไม้</p>	-	-
<p>16. นิเวศวิทยาทางน้ำ</p>			
<p>(1) การดำเนินกิจกรรมก่อสร้างโดยเฉพาะช่วงก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา หรือช่วงข้ามคลองบางกอกน้อย จะต้องระมัดระวัง และเข้มงวดกวดขันในการก่อสร้างและการจัดการ</p>	<p>- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้าภายในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ไม่มีกิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา หรือช่วงข้ามคลองบางกอกน้อย</p>	-	-

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หมายเหตุ
(2) การกองวัสดุและอุปกรณ์การก่อสร้างใกล้แหล่งน้ำ ทางโครงการฯ ต้องวางมาตรการที่เข้มงวดในการควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้าง โดยให้ผู้รับเหมาก่อสร้างเสนอมาตรการป้องกันเศษวัสดุ อุปกรณ์การก่อสร้างปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำ เพื่อป้องกันการตื่นเขินของแหล่งน้ำและกีดขวางการไหลของน้ำ	- ผู้รับจ้างไม่มีการกองวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างใกล้แหล่งน้ำ โดยปัจจุบันมีเพียงงานทดสอบระบบไฟฟ้า ระบบสื่อสาร และระบบควบคุมรถไฟฟ้ายานในสถานีรถไฟฟ้าโครงการฯทางยกระดับเท่านั้น	-	-
(3) การออกแบบโครงการฯ จะต้องระมัดระวังในการวางระยะของเสาและตอม่อลงในแหล่งน้ำ และหลีกเลี่ยงไม่ให้มีโครงสร้างส่วนใดวางลงในแหล่งน้ำ ทั้งนี้โครงการฯ ต้องประสานกับกรมการขนส่งทางน้ำ และพาณิชย์นาวีในการวางขอบเขตแนวคลอง/แม่น้ำ	- กิจกรรมก่อสร้างของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้ายานในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น งานก่อสร้างตอม่อในแหล่งน้ำเป็นงานด้านโครงสร้างโยธา ซึ่งสิ้นสุดไปนานแล้ว	-	-
17. การจัดการขยะมูลฝอย			
(1) ขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นในช่วงของการก่อสร้างให้ผู้รับเหมาก่อสร้างขนย้ายออกจากพื้นที่ก่อสร้างไปทิ้งยังหลุมที่จัดไว้โดยให้ดำเนินการในช่วงเวลากลางคืนเพื่อมิให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดจากกาขนย้ายดังกล่าว	- กิจกรรมของผู้รับจ้างไม่มีการดำเนินการก่อสร้าง ทั้งนี้ผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้ายานในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น การจัดการขยะมูลฝอยได้ดำเนินการตามหลักวิชาการสุขาภิบาล ปัจจุบันได้นำขยะออกจากโครงการหมดสิ้นแล้ว	-	-
(2) ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างทำการแยกขยะประเภทของเสียอันตราย ที่เกิดจากการซ่อมบำรุงและทำงานของเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ นำไปจัดเก็บแยกต่างหากจากขยะทั่วไปเพื่อรอการเก็บขนไปกำจัดต่อไป	- กิจกรรมของผู้รับจ้างไม่มีการดำเนินการก่อสร้าง ทั้งนี้ผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้ายานในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น การจัดการขยะมูลฝอย ได้ดำเนินการตามหลักวิชาการสุขาภิบาล ปัจจุบันได้นำขยะออกจากโครงการหมดสิ้นแล้ว	-	-
(3) ต้องเตรียมภาชนะรองรับมูลฝอยขนาดความจุประมาณ 200 ลิตร จำนวน 30 ใบ (เก็บได้ 2-3 วัน) ตั้งไว้ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบ้านพักคนงาน	- กิจกรรมของผู้รับจ้างไม่มีการดำเนินการก่อสร้าง ทั้งนี้ผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้ายานในสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางยกระดับบางส่วนเท่านั้น ได้เตรียมภาชนะรองรับมูลฝอยขนาดความจุประมาณ 200 ลิตร จำนวน 30 ใบ (เก็บได้ 2-3 วัน) ตั้งไว้ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ปัจจุบันได้นำขยะและถังขยะออกจากโครงการหมดสิ้นแล้ว	-	-

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หมายเหตุ
(4) ดำเนินการตามแผนปฏิบัติการจัดการขยะมูลฝอย ดังนี้			
4.1) ผู้รับเหมาต้องแยกถังขยะชั่วคราวสำหรับรวบรวมแต่ละประเภท ได้แก่ ดินที่ขุดขึ้นมา ขยะปนเปื้อน เศษวัสดุและขยะจากบ้านพักคนงาน	- ผู้รับจ้างได้แยกถังขยะชั่วคราวสำหรับรวบรวมแต่ละประเภท แล้วส่งไปกำจัดตามหลักเกณฑ์ทางวิชาการ ปัจจุบันได้นำขยะและถังขยะออกจากโครงการหมดสิ้นแล้ว	-	-
4.2) ขยะที่เกิดขึ้นต้องนำไปทิ้งที่พื้นที่ทิ้งขยะจากงานของกรุงเทพมหานคร	- ขยะทั่วไปจากกิจกรรมการดำเนินงาน ได้รวบรวมแล้วนำไปให้เขตปกครองต่างๆ ของกรุงเทพมหานครไปกำจัด	-	-
4.3) ต้องทำการขนขยะและดินออกจากที่รวบรวมขยะชั่วคราวในพื้นที่ก่อสร้างไปยังที่ทิ้งขยะ เฉพาะในช่วงเวลากลางคืน	- รวบรวมขยะแล้วให้เขตปกครองต่างๆ ไปกำจัดตามเวลาที่กำหนด	-	-
4.4) หลีกเลี่ยงการทิ้งขยะตามอำเภอใจ โดยใช้ระบบตัวไม่อนุญาตให้ทิ้งขยะได้ตามใจชอบ จะทิ้งได้เฉพาะจุดที่อนุญาตให้ทิ้งหรือทิ้งใส่เรือท้องแบน ทั้งนี้ต้องเป็นไปตามกฎหมายไทย ให้ใช้ระบบตัวมีหมายเลขลำดับสำหรับพื้นที่ก่อสร้างแต่ละแห่ง เพื่อเป็นการควบคุมให้รถขยะขนส่งขยะไปทิ้งตามพื้นที่ที่กำหนด	- รวบรวมขยะแล้วให้เขตปกครองต่างๆ ไปกำจัดตามเวลาที่กำหนด	-	-
4.5) ผู้รับเหมาต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมมลพิษ ขยะสารอันตราย ขยะพิเศษ สุขภาพอาชีวอนามัยในการจัดการ และกำจัดขยะที่ปนเปื้อนด้วยวิธีที่มีความปลอดภัยและความเหมาะสม จัดตั้งภาชนะรองรับมูลฝอย ให้เพียงพอภายในแต่ละสถานี และจัดเตรียมภาชนะรวบรวมขยะมูลฝอยขนาดใหญ่ สำหรับเก็บขยะรวมจากภาชนะรองรับย่อยของแต่ละสถานี เพื่อรอการเก็บขนไปกำจัดโดยหน่วยงานปกครองของกรุงเทพมหานคร ปัจจุบันได้นำขยะและถังขยะออกจากโครงการหมดสิ้นแล้ว	- กิจกรรมของผู้รับจ้างไม่มีการดำเนินงานก่อสร้าง ทั้งนี้ผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสารและระบบควบคุมรถไฟฟ้า ภายในสถานีรถไฟฟ้า และโครงสร้างทางยกระดับบางส่วน ขยะและสารอันตราย ขยะพิเศษ ได้นำไปกำจัดขยะด้วยวิธีที่มีความปลอดภัยและความเหมาะสม นอกจากนี้ได้ตั้งภาชนะรองรับมูลฝอยให้เพียงพอภายในแต่ละสถานี และจัดเตรียมภาชนะรวบรวมขยะมูลฝอยขนาดใหญ่ สำหรับเก็บขยะรวมจากภาชนะรองรับย่อยของแต่ละสถานี เพื่อรอการเก็บขนไปกำจัดโดยหน่วยงานปกครองของกรุงเทพมหานคร ปัจจุบันได้นำขยะและถังขยะออกจากโครงการหมดสิ้นแล้ว	-	-
18. การแบ่งแยกชุมชน - ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- -	- --	-

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หมายเหตุ
19. สภาพภูมิประเทศ - ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-	-
20. ทรัพยากรดิน - ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-	-
21. การสาธารณสุขและอาชีวอนามัย - ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-	-
22. มวลชนสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน (1) จัดให้มีอาคารสำนักงานภาคสนามพร้อมบุคลากร อุปกรณ์สำนักงาน เครื่องมือโสตทัศนูปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในแนวเส้นทางโครงการฯ เพื่อใช้ปฏิบัติงานด้านประชาสัมพันธ์ในลักษณะของการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) เพื่อให้ประชาชนสามารถรับทราบข้อมูลข่าวสารแจ้งเรื่องร้องทุกข์ตลอดจนเป็นศูนย์ประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ เพื่อป้องกันแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการฯ	- รฟม. ได้มีการตั้งศูนย์รับเรื่องร้องทุกข์ โดยสามารถโทรแจ้งเรื่องร้องเรียนได้ที่หมายเลขโทรศัพท์ 0 2716 4044 เมื่อได้รับเรื่องร้องเรียน รฟม. จะแจ้งให้ผู้รับจ้าง และผู้เกี่ยวข้องพิจารณาแก้ไขทันที	-	รูปที่ 2-1
(2) จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ประเภทต่างๆ ตามความเหมาะสม เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์ ฯลฯ	- ผู้รับจ้างได้มีการประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่องเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินงาน รวมทั้งทางโครงการฯ ได้จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ทางโซเชียลมีเดีย	-	รูปที่ 2-2 ภาคผนวก ข-1
(3) ติดตั้งป้ายประกาศมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ผู้รับเหมาจะต้องปฏิบัติ (ตามที่ได้ระบุไว้ในสัญญาก่อสร้าง) ในบริเวณสี่แยกหรือบริเวณที่จะสังเกตเห็นได้ง่าย เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่และสาธารณชนได้รับทราบและช่วยสังเกตการดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบของผู้รับเหมา ในป้ายประกาศดังกล่าวจะต้องระบุสถานที่ เบอร์โทรศัพท์ที่จะใช้ในการติดต่อ แจ้งปัญหา ข่าวสารแก่การรถไฟฟ้าขนส่ง	- การดำเนินงานของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสาร และระบบควบคุมรถไฟฟ้า ภายในสถานีรถไฟฟ้าและบนโครงสร้างทางยกระดับ - รฟม. ได้ทำการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินผ่านทาง www.mrt.co.th เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบข้อมูลของการพัฒนาโครงการฯ และจัดให้มีการประชุมรับทราบข้อมูล รับฟังความคิดเห็นของประชาชนในการพัฒนาโครงการฯ รวมทั้งการแจกเอกสารประชาสัมพันธ์โครงการให้กับประชาชนและหน่วยงานต่างๆ	-	รูปที่ 2-2 ภาคผนวก ข-1

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	หมายเหตุ
<p>มวลชนแห่งประเทศไทยเพื่อการจัดการแก้ไขปัญหาโดยทันที</p>	<ul style="list-style-type: none"> - รฟม. ได้จัดทำเว็บไซต์ เพื่อทำการประชาสัมพันธ์ และให้ข้อมูลโครงการฯ รวมทั้งจัดให้มีการประชาสัมพันธ์ทางโซเชียลมีเดีย - ผู้รับจ้างจัดให้มีการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการฯ ในเดือนธันวาคม 2562 ซึ่งเป็นครั้งสุดท้ายของระยะการก่อสร้างโครงการ 		
<p>(4) ติดป้ายประกาศเตือนให้ประชาชนผู้อาศัยในพื้นที่ก่อสร้างและผู้สัญจรผ่านไปมา ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 สัปดาห์ ในกรณีที่จะต้องทำกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้</p>	<ul style="list-style-type: none"> - การดำเนินงานของผู้รับจ้างมีเพียงงานทดสอบระบบรถไฟฟ้า ระบบสื่อสาร และระบบควบคุมรถไฟฟ้า ภายในสถานีรถไฟฟ้า และบนโครงสร้างทางยกระดับเท่านั้น และไม่อนุญาตให้บุคคลภายนอกเข้าไปในพื้นที่ 	-	รูปที่ 2-2 ภาคผนวก ข-1
<p>(5) ติดป้ายขอภัยในความไม่สะดวก เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้าง</p>	<ul style="list-style-type: none"> - รฟม. ได้ทำการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินผ่านทาง www.mrta.co.th เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบข้อมูลของการพัฒนาโครงการฯ และจัดให้มีการประชุมรับทราบข้อมูล รับฟังความคิดเห็นของประชาชนในการพัฒนาโครงการฯ รวมทั้งการแจกเอกสารประชาสัมพันธ์โครงการให้กับประชาชนและหน่วยงานต่างๆ - รฟม. ได้จัดทำเว็บไซต์ เพื่อทำการประชาสัมพันธ์ และให้ข้อมูลโครงการฯ รวมทั้งจัดให้มีการประชาสัมพันธ์ทางโซเชียลมีเดีย - ผู้รับจ้างจัดให้มีการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการฯ ในเดือนธันวาคม 2562 ซึ่งเป็นครั้งสุดท้ายของระยะการก่อสร้างโครงการ 		

2.2 สรุปผลการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สรุปผลการตรวจประเมินการปฏิบัติงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างเดือนมกราคม - มีนาคม 2563 ดำเนินการตรวจสอบพื้นที่ก่อสร้างทั้งหมดจำนวน 9 จุด ตามที่กล่าวไว้แล้วในข้อ 1.4.2 การดำเนินการโดยผู้รับจ้างสัญญาสัมปทานช่วงสถานีเตาปูน - สถานีท่าพระ ซึ่งการปฏิบัติงานของผู้รับจ้างสัญญาสัมปทานพบว่าได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน โดย รฟม. และกลุ่มที่ปรึกษา MEBL ได้ดำเนินการการตรวจสอบผลการดำเนินการของผู้รับจ้างดังกล่าวในแต่ละประเด็นอย่างเคร่งครัด

รูปภาพประกอบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 2-1 ศูนย์รับเรื่องร้องเรียน



รูปที่ 2-2 รูปประชาสัมพันธ์ทางโซเชี่ยลมีเดีย



รูปที่ 2-3 จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันเสียงดัง

2.3 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ของของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงบางซื่อ-ท่าพระ สัญญาสัมปทาน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ ระหว่างเดือนมกราคม - มีนาคม 2563 แสดงผลการตรวจประเมินได้ดังตารางที่ 2-2

ตารางที่ 2-2 รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ สัญญาสัมปทาน

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	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 ดำเนินการตรวจวัดทุกๆ 1 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง โดยเริ่มตรวจวัดเมื่อเริ่มการก่อสร้างบริเวณสถานีที่กำหนดให้ตรวจวัด เมื่อสถานีใดสร้างแล้วเสร็จให้ยกเลิกการตรวจวัด 	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด 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-มีนาคม พ.ศ. 2563 มีค่าอยู่ในช่วง 0.032-0.287 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งทุกจุดที่ติดตามตรวจสอบมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 121 ตอนพิเศษ 104ง ลงวันที่ 22 กันยายน 2547 - ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่างเดือนมกราคม-มีนาคม พ.ศ. 2563 มีค่าอยู่ในช่วง 0.020-0.114 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งทุกจุดที่ติดตามตรวจสอบมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 121 ตอนพิเศษ 104ง ลงวันที่ 22 กันยายน 2547 	-	<p>รายละเอียดแสดงในบทที่ 3 (หัวข้อที่ 3.4)</p>

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
2. ระดับเสียงโดยทั่วไป			
<p><u>ดัชนีที่ตรวจวัด</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (Leq 1 hour) - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hours) - ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L₉₀) - 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 : 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 โดยมีการตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป ประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (Leq 1 hour) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hours) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L₉₀) และระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน (L_{dn}) - ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่างเดือนมกราคม-มีนาคม 2563 มีค่าอยู่ในช่วง 56.4-77.1 เดซิเบลเอ ซึ่งจุดติดตามตรวจสอบส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่มที่ 114 ตอนที่ 27 ง ลงวันที่ 3 เมษายน 2540 ยกเว้น จุดติดตามตรวจสอบ 2 จุด ได้แก่ โรงพยาบาลบางโพ ในเดือนมกราคม และ มีนาคม 2563 และสีแยกบางพลัด ในเดือนมกราคม และ มีนาคม 2563 มีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ ดังกล่าว ซึ่งสามารถชี้แจงเหตุผล ดังนี้ <u>โรงพยาบาลบางโพ</u> จากการตรวจสอบบริเวณพื้นที่ดังกล่าว พบว่า ไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการฯ ใกล้เคียงจุดตรวจวัด อย่างไรก็ตาม บริเวณจุดตรวจวัดระดับเสียงอยู่ติดกับถนนประชาราษฎร์สาย 2 ซึ่งมียานพาหนะสัญจรตลอดทั้งวัน ทั้งนี้ผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง บริเวณโรงพยาบาลบางโพมีค่าระดับเสียงไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ ตั้งแต่ระยะก่อนการก่อสร้างโครงการ <u>สีแยกบางพลัด</u> โดยจุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงบริเวณริมทางเท้าใกล้สีแยกบางพลัดติดกับถนนจรัญสนิทวงศ์ตัดกับถนนสิรินธร ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน ทั้งนี้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ ตั้งแต่ระยะก่อนการก่อสร้างโครงการ - ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงสูงสุด ระหว่างเดือนมกราคม-มีนาคม 2563 มีค่าอยู่ในช่วง 57.9-110.2 เดซิเบลเอ ซึ่งทุกจุดติดตามตรวจสอบมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ 	-	รายละเอียดแสดงในบทที่ 4 (หัวข้อที่ 4.4)

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	<p>ฉบับที่ 15 ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่มที่ 114 ตอนที่ 27ง ลงวันที่ 3 เมษายน 2540</p> <p>- สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระหว่างเดือนมกราคม-มีนาคม 2563 มีค่าอยู่ในช่วง 44.6-79.7 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 ระหว่างเดือนมกราคม-มีนาคม 2563 มีค่าอยู่ในช่วง 42.8-71.9 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน ระหว่างเดือนมกราคม-มีนาคม 2563 มีค่าอยู่ในช่วง 60.0-83.4 เดซิเบลเอ ปัจจุบันยังไม่มีข้อกำหนดมาตรฐานเพื่อควบคุม ทั้งนี้ ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 และระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน เมื่อพิจารณาจากระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 พบว่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 ในแต่ละจุดติดตามตรวจสอบส่วนใหญ่มีค่าค่อนข้างสูง กล่าวคือระดับเสียงพื้นฐานในแต่ละพื้นที่ส่วนใหญ่มีระดับเสียงค่อนข้างสูงอยู่แล้ว จึงทำให้ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีความแตกต่างค่อนข้างน้อย เมื่อเทียบกับระดับเสียงพื้นฐาน จึงไม่ส่งผลกระทบต่อการรบกวนอย่างมีนัยสำคัญ</p>		
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 	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด โดยมีการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ประกอบด้วย ความเร็วของอนุภาค (Peak Particle Velocity) และความถี่ (Frequency) - ผลการติดตามตรวจสอบค่าความเร็วของความเร็วของความสั่นสะเทือน ในแนวแกนนอน (แกน X หรือ แกน Y) หรือแนวแกนตั้ง (แกน Z) ระหว่างเดือนมกราคม-มีนาคม 2563 มีค่าอยู่ในช่วง <math><0.250-1.860</math> มิลลิเมตรต่อวินาที ซึ่งทุกจุดติดตามตรวจสอบมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 127 ตอนที่พิเศษ 69 ลงวันที่ 2 มิถุนายน 2553 	-	<p>รายละเอียดแสดงในบทที่ 4 (หัวข้อที่ 4.4)</p>

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
<p><u>ความถี่ที่ตรวจวัด</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - สถานีละ 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด ทุกๆ 2 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง โดยเริ่มตรวจวัดเมื่อเริ่มการก่อสร้างบริเวณสถานีที่กำหนดให้ตรวจวัด เมื่อสถานีใดสร้างแล้วเสร็จให้ยกเลิกการตรวจวัด 			
<p>4. คุณภาพน้ำผิวดิน</p>			
<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 - สถานีที่ 2 : คลองบางพลัด - สถานีที่ 3 : คลองบางยี่ขัน - สถานีที่ 4 : คลองบางกอกน้อย - สถานีที่ 5 : คลองมอญ - สถานีที่ 6 : คลองวัดท่าพระ 	<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) <p>ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างเดือนมกราคม-มีนาคม 2563 พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ยกเว้นค่าความสกปรกในรูปบีโอดี บริเวณจุดก่อสร้างสะพานบางโพ และค่าไนเตรทในหน่วยไนโตรเจน บริเวณห่างจากจุดก่อสร้างสะพานบางโพไปทางทิศเหนือ 1 กิโลเมตร และบริเวณจุดก่อสร้างสะพานบางโพ ที่ไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประเภที่ 4</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 	<p>รายละเอียดแสดงในบทที่ 5 (หัวข้อที่ 5.4)</p>

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
<p><u>ความถี่ที่ตรวจวัด</u> ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ณ จุดต่างๆ ทุกๆ 2 เดือน ตลอดระยะก่อสร้าง</p>			
5. นิเวศวิทยาทางน้ำ			
<p><u>ดัชนีที่ตรวจวัด</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - แพลงก์ตอน (Plankton) - สัตว์หน้าดิน (Benthos) <p><u>สถานีตรวจวัด</u> 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 และความขุ่น ณ จุดต่างๆ ทุกๆ 2 เดือน ตลอดระยะก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด โดยมีการตรวจวัดนิเวศวิทยาทางน้ำ ประกอบด้วย แพลงก์ตอน (Plankton) สัตว์หน้าดิน (Benthos) - ผลการติดตามตรวจสอบระบบนิเวศวิทยาทางน้ำ ระหว่างเดือนมกราคม-มีนาคม 2563 พบว่าส่วนใหญ่มีคุณภาพน้ำอยู่ในเกณฑ์พอใช้ แพลงก์ตอนพืช/ สัตว์ และสัตว์หน้าดินสามารถอาศัยอยู่ได้ 	-	รายละเอียดแสดงในบทที่ 5 (หัวข้อที่ 5.4)
6. การสำรวจปริมาณการจราจร			
<p><u>ดัชนีที่ตรวจวัด</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - จำนวนยานยนต์แต่ละประเภท - ความเร็วของการจราจร - ข้อมูลสถิติของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร 	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด โดยมีการสำรวจปริมาณการจราจร ประกอบด้วย จำนวนยานยนต์แต่ละประเภท และความเร็วของการจราจร บริเวณถนนสายหลักที่เส้นทางของโครงการฯ ตัดผ่าน หรือบริเวณที่ทำการขุดถนนใช้ผิวจราจร จำนวน 2 จุด ได้แก่ 	-	รายละเอียดแสดงในบทที่ 6 (หัวข้อที่ 6.5 และหัวข้อที่ 6.7)

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
<p><u>สถานีตรวจวัด</u> ดำเนินการสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนสายหลักที่เส้นทางของโครงการฯ ตัดผ่าน หรือบริเวณที่ทำการขุดถนนใช้ผิวจราจร จำนวน 2 จุด ประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> - สถานีที่ 1 : ถนนพระราชราษฎร์สาย 2 - สถานีที่ 2 : ถนนจรัญสนิทวงศ์ <p><u>ความถี่ที่ตรวจวัด</u> สำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนสายหลักที่เส้นทางของโครงการฯ ตัดผ่าน หรือบริเวณที่ทำการขุดถนนใช้ผิวจราจรอย่างต่อเนื่องอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะก่อสร้าง</p>	<p>ถนนพระราชราษฎร์สาย 2 และถนนจรัญสนิทวงศ์ ระหว่างเดือนมกราคม-มีนาคม 2563 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง</p> <p>ส่วนข้อมูลสถิติของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร บริเวณถนนสายหลักที่เส้นทางของโครงการฯ ตัดผ่าน หรือบริเวณที่ทำการขุดถนนใช้ผิวจราจร จำนวน 2 จุด ได้แก่ ถนนพระราชราษฎร์สาย 2 และถนนจรัญสนิทวงศ์ ระหว่างเดือนมกราคม-มีนาคม 2563 ซึ่งอุบัติเหตุทั้งหมดที่เกิดขึ้นมิได้มีสาเหตุจากงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน</p>		
7. การจัดการขยะมูลฝอยและของเสียอันตราย			
<p><u>ดัชนีที่ตรวจวัด</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - บันทึกลับประเภท 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> ดำเนินการติดตามตรวจสอบการจัดการมูลฝอยต่างๆ สัปดาห์ จนกว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด โดยมีการบันทึกลับประเภท ปริมาณ และน้ำหนักของขยะ รวมถึงของเสียอันตราย หรือวัสดุที่เกิดจากการก่อสร้าง หรือรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง เป็นประจำทุกสัปดาห์ ตลอดระยะเวลาการก่อสร้างโครงการ เพื่อประเมินประสิทธิภาพและปัญหาเกี่ยวกับการจัดการขยะทุกประเภท บริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่ทัศนงาน และสำนักงานสนาม 	-	<p>รายละเอียดแสดงในบทที่ 7 (หัวข้อที่ 7.4)</p>
8. การศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และทัศนคติของประชาชน			
<p><u>ดัชนีที่ตรวจวัด</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - สภาพเศรษฐกิจ-สังคม การประกอบอาชีพ รายได้ และรายจ่าย - ปัญหาเกี่ยวกับสภาพความเป็นอยู่และสภาพแวดล้อมปัจจุบันในชุมชน - การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร และการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการก่อสร้างของโครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด ซึ่งมีการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และทัศนคติของประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่ที่ก่อสร้างโครงการฯ ครึ่งล่าสุดระหว่างวันที่ 2-7 ธันวาคม 2562 เป็นครั้งสุดท้าย 	-	<p>รายละเอียดแสดงในบทที่ 8</p>

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
<ul style="list-style-type: none"> - ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ด้านสังคมที่ประชาชนได้รับจากการก่อสร้างโครงการในปัจจุบัน - ข้อเสนอแนะ ตลอดจนข้อคิดเห็นต่อการก่อสร้างโครงการในด้านต่างๆ <p><u>สถานีตรวจวัด</u> 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> ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านทัศนคติและความคิดเห็นของครัวเรือนที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ ภายใน 3 เดือน หลังจากเริ่มก่อสร้างโครงการฯ และสำรวจทุกๆ 6 เดือน ตลอดระยะก่อสร้าง</p>			