



บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาในการจัดทำรายงาน

สืบเนื่องจากรัฐบาลได้มีนโยบายขยายโครงข่ายรถไฟฟ้าให้ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อกระจายเส้นทางการเดินทางที่สะดวกรวดเร็ว และสามารถขนส่งผู้โดยสารได้ในปริมาณมาก ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดและคับคั่งบนถนนที่มีพื้นที่จำกัด โดยมีเป้าหมายที่สำคัญคือ ลดปริมาณการใช้รถยนต์ของประชาชน เพื่อช่วยประหยัดงบประมาณในการนำเข้และสำรองน้ำมันที่มีผลกระทบจากการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันในตลาดโลก

คณะกรรมการการจัดการระบบจราจรทางบก (คจร.) ได้มีมติเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2547 เห็นชอบแผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในภาพรวมจำนวน 7 สาย และคณะรัฐมนตรีรับทราบแผนงานการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบรางในการประชุมเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2547 และวันที่ 7 กันยายน 2547 โดยโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง) ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในวาระประชุมครั้งที่ 3/2551 เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2551 ตามหนังสือของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ ทส (กทล) 1008/8635 ลงวันที่ 13 พฤศจิกายน 2551

จากนั้นตามแผนแม่บทโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบเมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2548 กำหนดให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค เป็นโครงการต่อขยายแนวเส้นทางรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (บางซื่อ-หัวลำโพง) ที่ให้บริการในปัจจุบัน ซึ่งขณะนี้ได้มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการที่มีนัยสำคัญ ได้แก่ การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง ทำให้ต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นชอบทางด้านสิ่งแวดล้อมก่อนที่จะดำเนินการเปลี่ยนแปลง

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กระทรวงคมนาคม จึงทำการศึกษาความเหมาะสมของเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และว่าจ้างผู้รับจ้างให้เข้าดำเนินงานจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับสมบูรณ์ (Final EIA Report) การเปลี่ยนแปลงรายละเอียด

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง) ซึ่งรายงานฉบับดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในวาระประชุมครั้งที่ 3/2551 เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2551 ตามหนังสือของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ ทส (กวล)1008/ 8635 ลงวันที่ 13 พฤศจิกายน 2551 (ภาคผนวก 1-1)

โดยรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดให้โครงการฯ ต้องติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำ การจัดการมูลฝอย คุณภาพน้ำเสียที่ผ่านการบำบัด เมื่อเปิดดำเนินการโครงการ สภาพเศรษฐกิจ-สังคมของครัวเรือน หน่วยราชการ สถานประกอบการที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางรถไฟฟ้า และการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนโดยรอบพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง โดยโครงการจะต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนด และติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตลอดระยะเวลาการดำเนินการของโครงการแล้วรายงานทุกๆ 6 เดือน เพื่อนำเสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

สำหรับเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ได้รับพระราชานุญาตใช้ชื่อ “เฉลิมรัชมงคล” เป็นชื่อพระราชทานชื่อเดียวกันตลอดทั้งสายแล้วในเดือนพฤศจิกายน 2562 (ภาคผนวก 1-2) โดยรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค) (ระยะดำเนินการ) ได้เปิดให้บริการในวันที่ 29 กันยายน 2562 โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้กำหนดให้ผู้รับสัมปทาน บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีการดำเนินงานภายใต้เงื่อนไขในมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้รับความเห็นชอบอย่างเคร่งครัด (ภาคผนวก 1-3) และจัดให้มีหน่วยงานที่ 3 (Third Party) ทำหน้าที่ติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ตลอดจนจัดทำรายงานฯ เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้พิจารณา

1.2 รายละเอียดโครงการ

1.2.1 ที่ตั้งโครงการ

รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค) ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาครอบคลุมเขตปกครองต่างๆ จำนวน 4 เขต ได้แก่ เขตพระนคร เขตปทุมวัน เขตสัมพันธวงศ์ และเขตป้อมปราบศัตรูพ่าย และพื้นที่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำ

เจ้าพระยาครอบคลุมเขตปกครองต่างๆ จำนวน 7 เขต ได้แก่ เขตธนบุรี เขตบางกอกใหญ่ เขตบางกอกน้อย เขตภาษีเจริญ เขตหนองแขม เขตจอมทอง และเขตบางแค มีพื้นที่โดยรวมประมาณ 450 ตารางกิโลเมตร

1.2.2 แนวเส้นทางโครงการ

รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค) เป็นระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน จากหัวลำโพงไปตามแนวถนนพระราม 4 เข้าถนนเจริญกรุง ผ่านวัดมังกรกมลาวาส ผ่านวังบูรพา เลี้ยวซ้ายเข้าถนนสนามไชย แล้วลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยาที่บริเวณปากคลองตลาด ลอดใต้คลองบางกอกใหญ่ เข้าสู่ถนนอิสรภาพ จากนั้นจะเริ่มยกระดับก่อนถึงสี่แยกท่าพระไปตามแนวถนนเพชรเกษม จนถึงบริเวณจุดตัดกับถนนกาญจนาภิเษก รวมระยะทาง 14 กิโลเมตร ดังแสดงใน ตารางที่ 1-1 และรูปที่ 1-1

1.2.3 ลักษณะของสถานีรถไฟฟ้า และศูนย์ซ่อมบำรุง

สำหรับลักษณะรูปแบบของสถานีรับส่งผู้โดยสารรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค) มีจำนวน 11 สถานี และศูนย์ซ่อมบำรุง จำนวน 1 แห่ง แบ่งเป็น

1) ประเภทโครงสร้างใต้ดิน จำนวน 4 สถานี คือ สถานีวัดมังกรกมลาวาส (สถานีวัดมังกร) สถานีวังบูรพา (สถานีสามยอด) สถานีสนามไชย และสถานีอิสรภาพ มีความยาวของชานชาลาประมาณ 150 เมตร ความยาวของสถานีประมาณ 200 เมตร และระดับของชั้นชานชาลา (Platform) ลีกลงจากระดับดินประมาณ 21.5 เมตร

2) ประเภทโครงสร้างยกระดับ จำนวน 7 สถานี คือ สถานีท่าพระ (สถานีร่วมกับรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ) สถานีบางไผ่ สถานีบางหว้า สถานีเพชรเกษม 48 สถานีภาษีเจริญ สถานีบางแค และสถานีหลักสอง โดยมีความกว้างประมาณ 27.0 เมตร ยาวประมาณ 150 เมตร สถานีประกอบด้วยชั้นชานพักผู้โดยสาร (Concourse) สูงจากพื้นดิน 6.50-14.00 เมตร และชั้นชานชาลา (Platform) สูงจากพื้นดิน 14.50-22.50 เมตร ในส่วนของทางวิ่งยกระดับ รูปแบบเป็นคานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องหล่อสำเร็จ ออกแบบเป็นคานต่อเนื่อง 3 ช่วงเสา โดยมีระยะห่างช่วงเสาละ 35 เมตร โครงสร้างเสาเป็นรูปแบบเสาเดี่ยวยาวบนแนวเกาะกลางถนน โครงสร้างฐานรากทั้งเสาเข็มเดี่ยว และเข็มกลุ่มขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางตั้งแต่ 0.80-1.80 เมตร

3) ศูนย์ซ่อมบำรุง มีพื้นที่ 79 ไร่ 3 งาน 89.229 ตารางวา อยู่บนเขตปกครองของแขวงบางหว้า เขตภาษีเจริญ และแขวงบางขุนเทียน เขตจอมทอง กรุงเทพมหานคร ตั้งอยู่ริมถนนกัลปพฤกษ์ ห่างจากถนนกัลปพฤกษ์ไปทางทิศเหนือประมาณ 80 เมตร ใกล้สถานีเพชรเกษม 48 โดยสภาพพื้นที่รอบศูนย์ซ่อมบำรุง มีขอบเขตดังนี้

- ด้านทิศเหนือบริเวณทางเข้า-ออกศูนย์ซ่อมบำรุงมีคลองบางหว้าไหลผ่าน และบริเวณที่ตั้งศูนย์ซ่อมบำรุง มีคลองรางบัวไหลผ่าน
 - ด้านทิศใต้ มีคลองบางประทุนไหลผ่าน
 - ด้านทิศตะวันออกเลียบบถนนกัลปพฤกษ์มีลำรางเชื่อมระหว่างคลองรางบัว และคลองบางประทุน
 - ด้านทิศตะวันตก มีลำรางสาธารณะที่เชื่อมระหว่างคลองรางบัว และคลองบางประทุนไหลผ่าน
- ทั้งนี้ โครงการฯ มีอาคารจอดแล้วจร 2 อาคาร ตั้งอยู่ริมถนนเพชรเกษมทั้งฝั่งขาเข้าและฝั่งขาออก ใกล้สถานีหลักสองและสี่แยกบางแค ฝั่งขาออกเป็นอาคารสูง 8 ชั้นรองรับรถยนต์ได้ 350 คัน และฝั่งขาเข้าเป็นอาคารสูง 10 ชั้นรองรับรถยนต์ได้ 650 คัน มีสะพานรถยนต์อยู่เหนือถนนเพชรเกษมเชื่อมระหว่างอาคารทั้งสอง

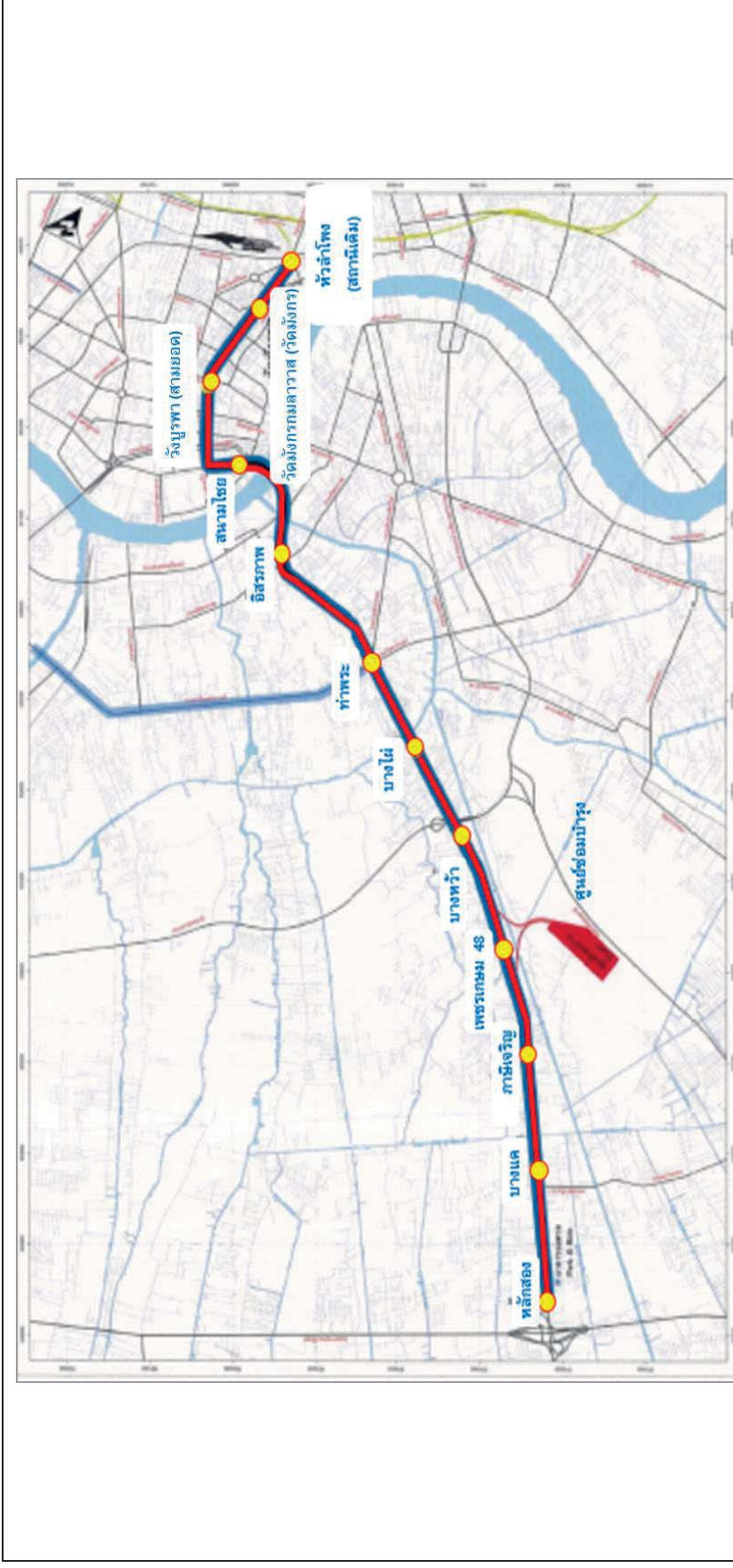
ตารางที่ 1-1 รายละเอียดสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค)

ชื่อสถานี	ชนิดของสถานี	ประเภทโครงสร้าง	ความสูงชั้นชานพักผู้โดยสาร (เมตร)	ความสูงชั้นชานชาลา (เมตร)
1. วัดมังกรกมลาวาส (วัดมังกร)	แบบชานชาลาซ้อนกัน	ใต้ดิน	-15.00 ^{1/} /-23.00 ^{2/}	-9.50
2. วังบูรพา (สามยอด)	แบบชานชาลาซ้อนกัน	ใต้ดิน	-15.00 ^{1/} /-29.00 ^{2/}	+1.50
3. สนามไชย	แบบชานชาลากลาง	ใต้ดิน	-28.50	-10.00
4. อีสรภาพ	แบบชานชาลากลาง	ใต้ดิน	-27.00	-21.50
5. ท่าพระ	แบบชานชาลาข้าง	ยกระดับ	+7.00	+15.50
6. บางไผ่	แบบชานชาลาข้าง	ยกระดับ	+6.50	+15.00
7. บางหว้า	แบบชานชาลาข้าง	ยกระดับ	+14.00	+22.50
8. เพชรเกษม 48	แบบชานชาลาข้าง	ยกระดับ	+6.00	+14.50
9. ภาษีเจริญ	แบบชานชาลาข้าง	ยกระดับ	+6.50	+15.00
10. บางแค	แบบชานชาลาข้าง	ยกระดับ	+6.00	+14.50
11. หลักสอง	แบบชานชาลาข้าง	ยกระดับ	+6.50	+15.00

หมายเหตุ : ^{1/} ชั้นชานพักผู้โดยสารบน

^{2/} ชั้นชานพักผู้โดยสารล่าง

ที่มา : รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ฉบับสมบูรณ์, 2551



ที่มา: รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ฉบับสมบูรณ์, 2551



รูปที่ 1-1 แนวเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค)

1.3 แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

(1) การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการของรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค) ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กกวล.) พร้อมทั้งสรุปประเด็นปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติที่ไม่เป็นไปตามเงื่อนไขหรือแผนที่กำหนดไว้ตลอดจนเสนอแนะแนวทางการแก้ไขในประเด็นที่เกี่ยวข้อง

(2) การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัทที่ปรึกษาได้เข้าดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยสรุปผลเปรียบเทียบกับมาตรฐานหรือเกณฑ์ที่กำหนด พร้อมทั้งสรุปข้อมูลผลการติดตามตรวจสอบในช่วงที่ผ่านมา เพื่อแสดงแนวโน้มของผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านในระยะดำเนินการของรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค) ที่ได้รับความเห็นชอบ

(3) การจัดทำรายงาน

บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบในระยะดำเนินการของรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค) ปีละ 2 ครั้ง ทุกๆ 6 เดือน โดยนำเสนอต่อ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เพื่อเสนอต่อ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ได้พิจารณารายละเอียดแสดงดังตารางที่1-2

1.4 รายละเอียดการจัดส่งรายงาน

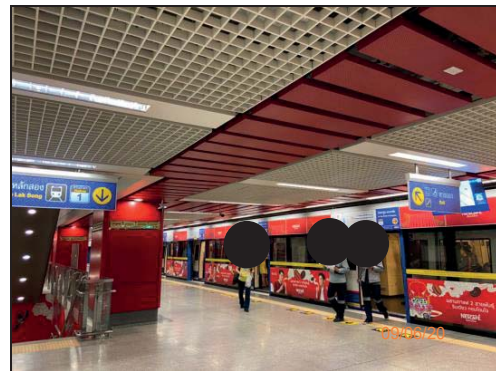
โครงการได้ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ติดตามตรวจสอบและจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยนำเสนอต่อ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เพื่อเสนอต่อ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) มีรายละเอียดดังนี้

1. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 1/2554 ประจำเดือนเมษายน – มิถุนายน พ.ศ. 2554
2. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 2/2554 ประจำเดือนกรกฎาคม – ธันวาคม พ.ศ. 2554
3. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 1/2555 ประจำเดือนมกราคม – มิถุนายน พ.ศ. 2555
4. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 2/2555 ประจำเดือนกรกฎาคม – ธันวาคม พ.ศ. 2555
5. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 1/2556 ประจำเดือนมกราคม – มิถุนายน พ.ศ. 2556
6. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 2/2556 ประจำเดือนกรกฎาคม – ธันวาคม พ.ศ. 2556
7. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 1/2557 ประจำเดือนมกราคม – มิถุนายน พ.ศ. 2557
8. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 2/2557 ประจำเดือนกรกฎาคม – ธันวาคม พ.ศ. 2557
9. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 1/2558 ประจำเดือนมกราคม – มิถุนายน พ.ศ. 2558
10. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 2/2558 ประจำเดือนกรกฎาคม – ธันวาคม พ.ศ. 2558
11. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 1/2559 ประจำเดือนมกราคม – มิถุนายน พ.ศ. 2559
12. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 2/2559 ประจำเดือนกรกฎาคม – ธันวาคม พ.ศ. 2559
13. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 1/2560 ประจำเดือนมกราคม – มิถุนายน พ.ศ. 2560
14. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 2/2560 ประจำเดือนกรกฎาคม – ธันวาคม พ.ศ. 2560
15. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 1/2561 ประจำเดือนมกราคม – มิถุนายน พ.ศ. 2561
16. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 2/2561 ประจำเดือนกรกฎาคม – ธันวาคม พ.ศ. 2561
17. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 1/2562 ประจำเดือนมกราคม – มิถุนายน พ.ศ. 2562
18. รายงานระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 2/2562 ประจำเดือนกรกฎาคม – กันยายน พ.ศ. 2562
19. รายงานระยะดำเนินการ ฉบับที่ 1/2562 ประจำเดือนตุลาคม – ธันวาคม พ.ศ. 2562

สำหรับรายงานฉบับนี้เป็นรายงานระยะดำเนินการ ฉบับที่ 1/2563 ประจำเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2563 ของรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค) ซึ่งเป็นการสรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการฯ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

1.5 สถานะการดำเนินงานของโครงการ

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้รับสัมปทานสำหรับการลงทุนจัดหา
ระบบรถไฟฟ้า และการให้บริการเดินรถไฟฟ้าจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
โดยเริ่มเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วง
หัวลำโพง-บางแค) เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2562 สำหรับสภาพการดำเนินการในช่วงเดือนมกราคม-
มิถุนายน 2563 แสดงดังรูปที่ 1-2



บริเวณสถานีรถไฟฟ้า

รูปที่ 1-2 สภาพการดำเนินการโครงการในช่วงเดือนมกราคม – มิถุนายน 2563



บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง

รูปที่ 1-2 (ต่อ) สภาพการดำเนินการโครงการในช่วงเดือนมกราคม – มิถุนายน 2563