

รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง -  
วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก  
(รายงานฉบับสมบูรณ์ : 1/2 เนื้อหา)

## รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ชื่อโครงการ	รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก
ที่ตั้งโครงการ	เขตบางขุนเทียน เขตจอมทอง เขตราชบุรีบูรณะ เขตบางคอแหลม และเขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร
เจ้าของโครงการ	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)
ที่อยู่เจ้าของโครงการ	2380 ถนนพหลโยธิน แขวงเสนานิคม เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
การมอบอำนาจ	

- ☐ เจ้าของโครงการได้มอบอำนาจให้ บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง  
คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการเสนอรายงาน ดัชนีหนังสือมอบอำนาจที่แนบ
- ☒ เจ้าของโครงการมิได้มีการมอบอำนาจแต่อย่างใด



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
Expressway Authority of Thailand

รายงานฉบับสมบูรณ์  
รายงานหลัก 1/2: เนื้อหา

## รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

### โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 -

### ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ชื่อโครงการ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์  
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง -  
วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ที่ตั้งโครงการ เขตบางขุนเทียน เขตจอมทอง เขตราชพฤกษ์ เขตบางคอแหลม และเขตยานนาวา  
กรุงเทพมหานคร

เจ้าของโครงการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

ที่อยู่เจ้าของโครงการ 2380 ถนนพหลโยธิน แขวงเสนานิคม เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900

#### การมอบอำนาจ

- ☐ เจ้าของโครงการได้มอบอำนาจให้ บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง  
คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการเสนอรายงาน ดัชนีสิ่งมอบอำนาจที่แนบ
- ☒ เจ้าของโครงการได้มีการมอบอำนาจแต่อย่างใด



บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด



รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ชื่อโครงการ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ที่ตั้งโครงการ เขตบางขุนเทียน เขตจอมทอง เขตราชบุรีบูรณะ เขตบางคอแหลม และเขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร

เจ้าของโครงการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

ที่อยู่เจ้าของโครงการ 2380 ถนนพหลโยธิน แขวงเสนานิคม เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900

การมอบอำนาจ

☐ เจ้าของโครงการได้มอบอำนาจให้ บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการเสนอรายงาน ดัชนีหนังสือมอบอำนาจที่แนบ

☒ เจ้าของโครงการมิได้มีการมอบอำนาจแต่อย่างใด

จัดทำโดย

บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

หนังสือรับรองการจัดทำรายงาน

วันที่ 30 พ.ย. 2561

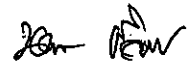

หนังสือฉบับนี้ขอรับรองว่า บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้จัดทำ  
รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสาย  
พระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ให้แก่ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)  
เพื่อขออนุมัติการก่อสร้างและดำเนินโครงการโดยมีคณะผู้ชำนาญการและเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบในการจัดทำรายงาน  
ดังต่อไปนี้

ผู้ชำนาญการ

นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์

นางสาวนารัตน์ เกี้ยวมาศ

ลายมือชื่อ



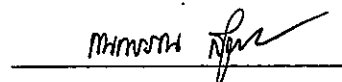
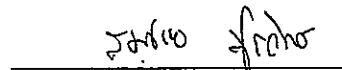
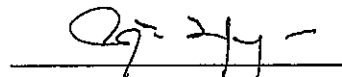
เจ้าหน้าที่

นางสาวกฤติกา บุญชาติพิสุทธิ์

นายสมชาย สุรวิทย์

นางสาวกนกวรรณ สุขรักษ์

ลายมือชื่อ





แบบ สวล. ๔

## ใบอนุญาต

เป็นผู้มีสิทธิทำรายงานเกี่ยวกับการศึกษา

และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบกระเทือนต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ใบอนุญาตที่ ๑๖/๒๕๖๑

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๙ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๑๘ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติออกใบอนุญาตฉบับนี้ ให้แก่ บริษัท ยูโนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เพื่อแสดงว่าเป็นผู้มีสิทธิทำรายงานเกี่ยวกับการศึกษาและมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบกระเทือนต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมมีกำหนด ๓ ปี ตั้งแต่วันที่ ๒๗ เดือน มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๑ ถึงวันที่ ๒๖ เดือน มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๔ โดยกำหนดเงื่อนไขดังต่อไปนี้

(๑) .....ไม่มีเงื่อนไข.....

(๒) .....

(๓) .....

(๔) .....

ให้ไว้ ณ วันที่ ๒๕ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๑






**UAE**  
UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
(นางวิภาดา) COMPANY LIMITED  
เลขาธิการ

สำเนาถูกต้อง



สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม



บัญชีรายชื่อผู้จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ  
ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ที่	ชื่อ - สกุล / วุฒิการศึกษา	ตำแหน่ง / หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่ / ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิดเป็น % ของงานศึกษาจัดทำ รายงานฉบับ	ลายมือชื่อ
1	นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์ วท.ม. (ชีววิทยาสภาวะแวดล้อม) วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์)	ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม	บริษัท ยูนิटेค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เลขที่ 3 ซอยอุดมสุข 41 ถนนสุขุมวิท แขวงบางจาก เขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร	10	
2	นางสาวนรรัตน์ เกียวมาศ วท.ม. (เทคโนโลยีการจัดการระบบ สารสนเทศ) วท.บ. (วิทยาศาสตร์ทางทะเล)	ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม	บริษัท ยูนิटेค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เลขที่ 81 ซอยอุดมสุข 41 ถนนสุขุมวิท แขวงบางจาก เขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร	5	
3	นางสาวกฤติกา บุญชาติพิสุทธิ์ วท.ม. (วิทยาศาสตร์สภาวะแวดล้อม) วท.บ. (วิทยาศาสตร์ทางทะเล)	ผู้จัดการโครงการ / รายละเอียด โครงการ	บริษัท ยูนิटेค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เลขที่ 81 ซอยอุดมสุข 41 ถนนสุขุมวิท แขวงบางจาก เขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร	20	
4	รศ.ดร.นภาพร พานิช ปร.ด. (วิศวกรรมเคมี) วท.ม. (ชีวเคมี) วท.บ. (เคมีเทคนิค)	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพอากาศ และเสียง	จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 59/3 ซอยสุขุมวิท 89/1 แขวงบางจาก เขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร	15	
5	ดร.วิเทศ ศรีเนตร ปร.ด. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม) วท.ม. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม) วท.บ. (วิทยาศาสตร์ทางทะเล)	ผู้เชี่ยวชาญด้านทรัพยากรชีวภาพ	บริษัท ยูนิटेค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เลขที่ 3 ซอยอุดมสุข 41 ถนนสุขุมวิท แขวงบางจาก เขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร	5	

บัญชีรายชื่อผู้จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ  
ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ที่	ชื่อ - สกุล / วุฒิการศึกษา	ตำแหน่ง / หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่ / ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิดเป็น % ของงานศึกษาจัดทำ รายงานทั้งฉบับ	ลายมือชื่อ
6	นายวิโรจน์ จันทศิริ วท.ม. (เทคโนโลยีสิ่งแวดล้อม) วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์)	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณค่า การใช้ประโยชน์ของมนุษย์	บริษัท ยูไอเอ จำกัด เลขที่ 3 ซอยอุดมสุข 41 ถนนสุขุมวิท แขวงบางจาก เขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร	5	วิโรจน์ จันทศิริ
7	ดร.พรวิภา คลังสิน Ph.D. (Environmental Health Science : Water Quality) M.Sc. (Environmental Health Management) สบ. (อาชีพอนามัยและความปลอดภัย) วท.บ. (เทคนิคการแพทย์)	ผู้เชี่ยวชาญด้านสุขภาพ / อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เลขที่ 81 ซอยอุดมสุข 41 ถนนสุขุมวิท แขวงบางจาก เขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร	10	
8	นางวรพัตรา เอกอภิวังสกุล วท.ม. (สิ่งแวดล้อมศึกษา) วท.บ. (คณิตศาสตร์) ประกาศนียบัตร (วิชาชีพครู)	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต เศรษฐกิจ - สังคม / การโยกย้ายและ การเวนคืน	บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เลขที่ 81 ซอยอุดมสุข 41 ถนนสุขุมวิท แขวงบางจาก เขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร	10	Qb2
9	นางสาวอัมริดา คณักดี วท.ม. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม) วท.บ. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	ผู้ประสานงานโครงการ / คุณภาพชีวิต	บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เลขที่ 81 ซอยอุดมสุข 41 ถนนสุขุมวิท แขวงบางจาก เขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร	20	

แบบแสดงรายละเอียดการเสนอรายงาน

เหตุผลในการจัดทำรายงาน

- ☒ เป็นโครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานฯ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ และแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประเภทโครงการ ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ
- ☐ เป็นโครงการที่จัดทำรายงานฯ เนื่องจากมติคณะรัฐมนตรีเรื่อง \_\_\_\_\_  
เมื่อวันที่ \_\_\_\_\_ (โปรดแนบมติคณะรัฐมนตรีและเอกสารที่เกี่ยวข้อง)
- ☐ จัดทำรายงานฯ ตามความต้องการของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
- ☒ อื่นๆ (ระบุ) เป็นการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการจากรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ. 2559

วันที่ลงนามในสัญญาว่าจ้างจัดทำรายงานฯ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560

การขออนุญาตโครงการ

- ☐ รายงานฯ นี้ จัดทำขึ้นเพื่อประกอบการขออนุญาตจาก \_\_\_\_\_  
(ระบุชื่อหน่วยงานผู้ให้อนุญาต) กำหนดโดย พ.ร.บ. \_\_\_\_\_
- ☐ รายงานฯ นี้จัดทำเพื่อประกอบการขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรี
- ☐ โครงการนี้ไม่ต้องยื่นขอรับอนุญาตจากหน่วยงานราชการและไม่ต้องขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรี

สถานภาพโครงการ (ระบุได้มากกว่า 1 ข้อ)

- ☐ ก่อนการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ
- ☐ กำลังศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ
- ☒ ยังไม่ได้ก่อสร้าง
- ☐ เริ่มก่อสร้างโครงการแล้ว (แนบรูปถ่าย/พร้อมวันที่)
- ☐ ทดลองเดินเครื่องแล้ว
- ☐ เปิดดำเนินการโครงการแล้ว

สถานภาพโครงการนี้รายงานเมื่อ วันที่ 30 พ.ย. 2561



หนังสือแจ้งความประสงค์ในการเผยแพร่รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตามที่คณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการ ได้มีประกาศ ลงวันที่ ๗ มิถุนายน ๒๕๕๓ เรื่อง การกำหนดให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมและสุขภาพเป็นข้อมูลข่าวสารที่ต้องจัดไว้ให้ประชาชนเข้าตรวจดูได้ตามมาตรา ๙ (๘) แห่งพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของทางราชการ พ.ศ. ๒๕๕๐ นั้น

ชื่อโครงการ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ที่ตั้งโครงการ เขตบางขุนเทียน เขตจอมทอง และเขตราษฎร์บูรณะ กรุงเทพมหานคร

ชื่อเจ้าของโครงการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ที่อยู่เจ้าของโครงการ ๒๓๘๐ ถนนพหลโยธิน แขวงเสนานิคม เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐

หมายเลขโทรศัพท์ ๐ ๒๕๕๘ ๙๘๐๐ ต่อ ๒๘๕๗ โทรสาร ๐ ๒๕๕๐ ๑๒๒๓

จึงขอแจ้งความประสงค์ในการเผยแพร่เนื้อหาในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับนี้ต่อสาธารณะ และผู้สนใจทั่วไปดังนี้

(✓) ยินยอมให้เผยแพร่ทั้งหมด

( ) ยินยอมให้เผยแพร่เนื้อหาในรายงานบางส่วน โดยขอยกเว้นไม่เปิดเผยข้อมูลตามมาตรา ๑๕ (๕) และ (๖) แห่งพระราชบัญญัติเดียวกัน ได้แก่ (ระบุส่วนของเนื้อหาที่ไม่ยินยอมให้เผยแพร่ พร้อมเหตุผลที่ไม่ยินยอมให้เผยแพร่ให้ชัดเจน)

.....

.....

.....

.....

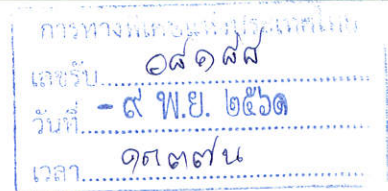
ลงชื่อ.....

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 4/2561  
และครั้งที่ 5/2561 ที่ ทส (กกวล) 1009/15465

---



ที่ ทส (กกวล) ๑๐๐๙/๑ ๕ ๕ ๖ ๕ ๖

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

สำนักงานนโยบายและแผน

ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๖๐/๑ ซอยพิบูลวัฒนา ๗ ถนนพระรามที่ ๖

แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๑) พฤศจิกายน ๒๕๖๑

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๔/๒๕๖๑ และครั้งที่ ๕/๒๕๖๑

เรียน ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๔/๒๕๖๑

๒. มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๑

สืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๔/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๖๑ และครั้งที่ ๕/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๖๑ มีเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย จำนวน ๒ เรื่อง ดังนี้

๑. วาระที่ ๓.๑ รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ครั้งที่ ๔/๒๕๖๑)

๒. วาระที่ ๔.๑ การทบทวนมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔ เกี่ยวกับแนวทางปฏิบัติกรณีรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ครั้งที่ ๕/๒๕๖๑)

ทั้งนี้ เนื่องจากประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ) เห็นชอบให้ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ทบทวนการบรรจุวาระที่ ๓.๑ เพื่อให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๔๘ และ ๔๙ และพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๙) ซึ่งฝ่ายเลขานุการฯ ได้นำเรื่องดังกล่าวเสนอเป็นวาระสืบเนื่องเพื่อพิจารณา วาระที่ ๔.๑ ในการประชุม ครั้งที่ ๕/๒๕๖๑

กระทรวง...





กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม  
แห่งชาติ จึงขอแจ้งมติการประชุมดังกล่าว ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้พิจารณาและให้การรับรองเบื้องต้นแล้ว  
เมื่อวันที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๑ ดังรายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ และ ๒

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายวิจารณ์ สีมาฉายา)

ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรรมการและเลขานุการ

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๐

โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๐๒



## มติการประชุม

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๔/๒๕๖๑

วันพุธที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๖๑ เวลา ๑๐.๐๐ น.

ณ ห้องประชุม ๓๐๑ ชั้น ๓ ตึกบัญชาการ ทำเนียบรัฐบาล

กรรมการผู้มาประชุม

- |   |                          |
|---|--------------------------|
| ๑. พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ<br>รองนายกรัฐมนตรี  | ประธานกรรมการ            |
| ๒. พลเอก ฉัตรชัย สาริกัลยะ<br>รองนายกรัฐมนตรี   | รองประธานกรรมการ คนที่ ๑ |
| ๓. พลเอก สุรศักดิ์ กาญจนรัตน์<br>รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม                      | รองประธานกรรมการ คนที่ ๒ |
| ๔. พลเอก อนุพงษ์ เผ่าจินดา<br>รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย  | กรรมการ                  |
| ๕. นายธีระพงษ์ รอดประเสริฐ<br>ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงคมนาคม<br>แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม        | กรรมการ                  |
| ๖. นางญาใจ พัฒนสุขสันต์<br>ที่ปรึกษาด้านนโยบายและยุทธศาสตร์<br>แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง           | กรรมการ                  |
| ๗. พลอากาศเอก สุรศักดิ์ หุ่นทอง<br>รองปลัดกระทรวงกลาโหม<br>แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม                | กรรมการ                  |
| ๘. นายวีระกุล อรัณยะนาค<br>ผู้ตรวจราชการกระทรวงศึกษาธิการ<br>แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ          | กรรมการ                  |
| ๙. นายเฉลิมเกียรติ คงวิเชียรวัฒน์<br>รองอธิบดีกรมชลประทาน<br>แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์      | กรรมการ                  |
| ๑๐. นายदनัย ชีวันดา<br>รองอธิบดีกรมอนามัย<br>แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข                           | กรรมการ                  |
| ๑๑. นายโชคดี แก้วแสง<br>รองเลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน<br>แทน เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน | กรรมการ                  |



๑๒. นายเฉลิมพล เพ็ญสูตร  
ผู้อำนวยการกองจัดทำงบประมาณด้านเศรษฐกิจ ๒  
แทน ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ  
กรรมการ
๑๓. นางสาวธัญรส สวงหงษ์  
ผู้เชี่ยวชาญด้านยุทธศาสตร์การเกษตรกรรม  
แทน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
กรรมการ
๑๔. นางอรอนงค์ ทรงกิตติ  
ผู้อำนวยการกองส่งเสริมเทคโนโลยีสิ่งแวดล้อมโรงงาน  
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม  
กรรมการ
๑๕. นายชัชชม อรรถภิญญ์  
ผู้ทรงคุณวุฒิ  
กรรมการ
๑๖. นางบรรณโสภิษฐ์ เมฆวิชัย  
ผู้ทรงคุณวุฒิ  
กรรมการ
๑๗. นายสุรศักดิ์ ฐานีพานิชกุล  
ผู้ทรงคุณวุฒิ  
กรรมการ
๑๘. นายปานเทพ รัตนากร  
ผู้ทรงคุณวุฒิ  
กรรมการ
๑๙. นายธเรศ ศรีสถิตย์  
ผู้ทรงคุณวุฒิ  
กรรมการ
๒๐. นายเต็มศักดิ์ สุขวิบูลย์  
ผู้ทรงคุณวุฒิ  
กรรมการ
๒๑. นายอนรรฆ พัฒนวิบูลย์  
ผู้ทรงคุณวุฒิ  
กรรมการ
๒๒. นายอดิสร อิศรางกูร ณ อยุธยา  
ผู้ทรงคุณวุฒิ  
กรรมการ
๒๓. นายวิจารณ์ สีมาฉายา  
ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม  
กรรมการและเลขานุการ

#### ผู้เข้าร่วมประชุม

๑. นายสุพจน์ ไทวิชฌณ์ชัยกุล รองปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๒. นายเสริมยศ สมมัน หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๓. นางรวีวรรณ ภูริเดช เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๔. นายเถลิงศักดิ์ เพ็ชรสุวรรณ รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ แทน อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ
๕. นายปิ่นศักดิ์ สุรัสวดี รองอธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช  
แทน อธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช





๖. นายนิวัติ มณีขัติย์	รองอธิบดีกรมทรัพยากรธรณี แทน อธิบดีกรมทรัพยากรธรณี
๗. นายทनुวงศ์ แสงเทียน	ผู้เชี่ยวชาญด้านจัดการทรัพยากร ทางชายฝั่งและป่าชายเลน แทน อธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
๘. นางสาวสาวตรี ศรีสุข	ผู้อำนวยการศูนย์สารสนเทศสิ่งแวดล้อม แทน อธิบดีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม
๙. นายสุรติ กาญจนกุญชร	ผู้อำนวยการสำนักแผนงานและสารสนเทศ แทน อธิบดีกรมป่าไม้
๑๐. นายอำมาตย์ สุธรรมจรัส	ผู้อำนวยการสำนักอนุรักษ์และฟื้นฟูแหล่งน้ำ แทน อธิบดีกรมทรัพยากรน้ำ
๑๑. นางอัษฎาพร ไกรพานนท์	รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๑๒. นายพุดพิงศ์ สุรพฤกษ์	รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๑๓. นายสุโข อุบลทิพย์	รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๑๔. นางสาวแทนวรรณ โตโพธิ์กลาง	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญก uest แทน ปลัดกระทรวงพลังงาน
๑๕. คณะทำงานรองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ)	จำนวน ๗ คน
๑๖. คณะทำงานรองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ฉัตรชัย สาริกัลยะ)	จำนวน ๑ คน
๑๗. คณะทำงานรองนายกรัฐมนตรี (พลเอก สุรศักดิ์ กาญจนรัตน์ )	จำนวน ๒ คน
๑๘. เจ้าหน้าที่สำนักนายกรัฐมนตรี	จำนวน ๒ คน
๑๙. เจ้าหน้าที่กระทรวงกลาโหม	จำนวน ๓ คน
๒๐. เจ้าหน้าที่กระทรวงมหาดไทย	จำนวน ๔ คน
๒๑. เจ้าหน้าที่กระทรวงการคลัง	จำนวน ๑ คน
๒๒. เจ้าหน้าที่กระทรวงสาธารณสุข	จำนวน ๒ คน
๒๓. เจ้าหน้าที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	จำนวน ๓ คน
๒๔. เจ้าหน้าที่กระทรวงอุตสาหกรรม	จำนวน ๑ คน
๒๕. เจ้าหน้าที่กระทรวงคมนาคม	จำนวน ๑ คน
๒๖. เจ้าหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	จำนวน ๑ คน
๒๗. เจ้าหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	จำนวน ๑ คน
๒๘. เจ้าหน้าที่สำนักงบประมาณ	จำนวน ๑ คน
๒๙. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรธรณี	จำนวน ๑ คน
๓๐. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรน้ำ	จำนวน ๑ คน
๓๑. เจ้าหน้าที่กรมควบคุมมลพิษ	จำนวน ๒ คน
๓๒. เจ้าหน้าที่กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	จำนวน ๖ คน
๓๓. เจ้าหน้าที่สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๔ คน
๓๔. เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๒๗ คน



### ผู้เข้าร่วมชี้แจง

- |                           |   |
|---------------------------|---|
| ๑. นายวิชาญ เอกรินทรากุล  | รองผู้ว่าการฝ่ายกลยุทธ์และแผนงาน การทางพิเศษแห่งประเทศไทย   |
| ๒. นางสาวจริยา ทองจันทิก  | ผู้อำนวยการฝ่ายนโยบายและแผน การทางพิเศษแห่งประเทศไทย  |
| ๓. นางอินทิรา รัตนปัญญากร | ผู้อำนวยการกองวิศวกรรมทางพิเศษ ๒ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย   |
| ๔. นายชยธรรม์ พรหมศร      | รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร  |
| ๕. นางพุทมนต์ รตจิ้น      | ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านนโยบายและแผน (ด้านการพัฒนาระบบขนส่ง)<br>สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร |

### ระเบียบวาระที่ ๓ เรื่องเสนอเพื่อทราบ

#### ๓.๑ รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

กรรมการและเลขานุการ รายงานสรุปต่อที่ประชุมว่า คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๙ มีมติเห็นชอบตามความเห็นคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่มีต่อโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย แต่เนื่องจากการออกแบบรายละเอียดโครงการฯ มีรายละเอียดบางส่วนเปลี่ยนแปลงไปจากที่นำเสนอไว้ในรายงานฯ ดังนั้น การทางพิเศษแห่งประเทศไทย จึงได้เสนอรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ นำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ โดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการได้พิจารณา รวม ๓ ครั้ง และครั้งที่ ๑๗/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑๘ พฤษภาคม ๒๕๖๑ มีมติให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ โดยให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอในรายงานฯ อย่างเคร่งครัดและเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อทราบต่อไป

รายละเอียดโครงการที่ขอเปลี่ยนแปลง ประกอบด้วย การต่อขยายจุดเริ่มต้นของโครงการออกไปอีกประมาณ ๑.๘ กิโลเมตร เพื่อต่อเชื่อมกับโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ (ธนบุรี - ปากท่อ) ของกรมทางหลวง การจัดระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง โดยให้มีด่านจ่ายบัตรผ่านทางที่ทุกทางขึ้น และมีด่านเก็บค่าผ่านทางที่บริเวณทางลง การเปลี่ยนแปลงด้านบางโคล่ ๑ และด้านบางโคล่ ๒ จากด่านเก็บค่าผ่านทางเป็นด่านจ่ายบัตร ยกเลิกทางขึ้นแห่งใหม่จากถนนสุขสวัสดิ์ และยกเลิกด่านสุขสวัสดิ์ ๒ และปรับปรุงด่านสุขสวัสดิ์ปัจจุบันให้สามารถเข้าใช้ทางพิเศษที่จะก่อสร้างใหม่ได้ การย้ายตำแหน่งด่านวัดสารอด และการย้ายตำแหน่งอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษบริเวณด้านดาวคะนอง ๒ ในเขตทางของทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทั้งนี้ ได้ปรับมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดทราบ



### ความเห็นที่ประชุม

เห็นควรให้ปรับแก้ไขเหตุผลของการขอยกเลิกมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับการดำเนินงานปัจจุบันของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

### มติที่ประชุม

รับทราบมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ครั้งที่ ๑๗/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑๘ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ซึ่งได้ให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ – ดาวยคหนอง – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด



มติการประชุม  
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๑  
วันพุธที่ ๓ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ เวลา ๐๙.๓๐ น.  
ณ ห้องประชุม ๓๐๑ ชั้น ๓ ตึกบัญชาการ ทำเนียบรัฐบาล

กรรมการผู้มาประชุม

- |  |                          |
|--|--------------------------|
| ๑. พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ<br>รองนายกรัฐมนตรี   | ประธานกรรมการ            |
| ๒. พลเอก ฉัตรชัย สาริกัลยะ<br>รองนายกรัฐมนตรี  | รองประธานกรรมการ คนที่ ๑ |
| ๓. นายธีระพงษ์ รอดประเสริฐ<br>ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงคมนาคม<br>แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม                       | กรรมการ                  |
| ๔. พลเอก อนุช อินทรเจริญ<br>ปลัดกระทรวงกลาโหม<br>แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม   | กรรมการ                  |
| ๕. นายพรพจน์ เพ็ญพาส<br>รองปลัดกระทรวงมหาดไทย<br>แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย  | กรรมการ                  |
| ๖. นายจุมพล ริมสาคร<br>รองปลัดกระทรวงการคลัง<br>แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง   | กรรมการ                  |
| ๗. นายวีระกุล อรัณยะนาค<br>ผู้ตรวจราชการกระทรวงศึกษาธิการ<br>แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ                         | กรรมการ                  |
| ๘. นายชยันต์ เมืองสง<br>ผู้ทรงคุณวุฒิด้านวิศวกรรมโยธา (ด้านควบคุมการก่อสร้าง)<br>แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ | กรรมการ                  |
| ๙. นายदनัย ชีวันดา<br>รองอธิบดีกรมอนามัย<br>แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข   | กรรมการ                  |
| ๑๐. นางสาวดวงใจ อัสวจินตจิตร<br>เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน  | กรรมการ                  |



- |   |                     |
|---|---------------------|
| ๑๑. นายภูมิรักษ์ ชมแสง<br>รองผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ<br>แทน ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ                                       | กรรมการ             |
| ๑๒. นางชุลีพร บุญยมาลิก<br>ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน<br>แทน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ          | กรรมการ             |
| ๑๓. นางจินดา เตชะศรีนทร์<br>รักษาการผู้อำนวยการกองส่งเสริมเทคโนโลยีสิ่งแวดล้อมโรงงาน<br>แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม | กรรมการ             |
| ๑๔. นายชัชชม อรรถภิญญ์<br>ผู้ทรงคุณวุฒิ   | กรรมการ             |
| ๑๕. นางบรรณโคภิชฐ์ เมฆวิชัย<br>ผู้ทรงคุณวุฒิ  | กรรมการ             |
| ๑๖. นายสุรศักดิ์ ฐานิพานิชกุล<br>ผู้ทรงคุณวุฒิ  | กรรมการ             |
| ๑๗. นายปานเทพ รัตนากร<br>ผู้ทรงคุณวุฒิ  | กรรมการ             |
| ๑๘. นายธเรศ ศรีสถิตย์<br>ผู้ทรงคุณวุฒิ  | กรรมการ             |
| ๑๙. นายเต็มศักดิ์ สุขวิบูลย์<br>ผู้ทรงคุณวุฒิ   | กรรมการ             |
| ๒๐. นายอนรรฆ พัฒนวิบูลย์<br>ผู้ทรงคุณวุฒิ   | กรรมการ             |
| ๒๑. นายอดิสร อิศรางกูร ณ อยุธยา<br>ผู้ทรงคุณวุฒิ  | กรรมการ             |
| ๒๒. นายวิจารณ์ สิมานายา<br>ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม  | กรรมการและเลขานุการ |

#### กรรมการผู้ลาประชุม

- |  |                          |
|--|--------------------------|
| ๑. พลเอก สุรศักดิ์ กาญจนรัตน์<br>รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | รองประธานกรรมการ คนที่ ๒ |
|--|--------------------------|





ผู้เข้าร่วมประชุม

๑. นางอุษา ผ่องลักษณ์ รองอธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน  
แทน ปลัดกระทรวงพลังงาน
๒. นางรวิวรรณ ภูริเดช เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๓. นางสาวจงจิตร นีรนาทเมธิกุล อธิบดีกรมทรัพยากรน้ำบาดาล
๔. นายประลอง ดำรงค์ไทย ผู้ตรวจราชการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม  
รักษาราชการแทนอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ
๕. นางสาวรณมา เตียรธสุวรรณ รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ
๖. นายสมชาย ทรงประกอบ รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ
๗. นายเกลี้ยงศักดิ์ เพ็ชรสุวรรณ รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ
๘. นายจกคล้าย วรพงศธร รองอธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช  
แทน อธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช
๙. นายนิวัติ มณีขัตติย์ รองอธิบดีกรมทรัพยากรธรณี  
แทน อธิบดีกรมทรัพยากรธรณี
๑๐. นายโสภณ ทองดี รองอธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง  
แทน อธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
๑๑. นายสุโข อุบลทิพย์ รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๑๒. นางสาวสาวิตรี ศรีสุข ผู้อำนวยการศูนย์สารสนเทศสิ่งแวดล้อม  
แทน อธิบดีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม
๑๓. นางวิสุตรา อินทองแก้ว ผู้อำนวยการส่วนแผนงานและงบประมาณ  
แทน อธิบดีกรมป่าไม้
๑๔. นายอำมาตย์ สุธรรมจรัส ผู้อำนวยการสำนักอนุรักษ์และฟื้นฟูแหล่งน้ำ  
แทน อธิบดีกรมทรัพยากรน้ำ
๑๕. นายอนันต์ พรหมดนตรี ผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดชลบุรี
๑๖. นางฉฎาธร สาอุดม นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ  
แทน รองปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๑๗. คณะทำงานรองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ) จำนวน ๗ คน
๑๘. คณะทำงานรองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ฉัตรชัย สาริกัลยะ) จำนวน ๑ คน
๑๙. เจ้าหน้าที่สำนักงานที่ปรึกษารองนายกรัฐมนตรี จำนวน ๑ คน
๒๐. เจ้าหน้าที่สำนักโฆษก จำนวน ๒ คน
๒๑. เจ้าหน้าที่กระทรวงกลาโหม จำนวน ๓ คน
๒๒. เจ้าหน้าที่กระทรวงมหาดไทย จำนวน ๔ คน
๒๓. เจ้าหน้าที่กระทรวงการคลัง จำนวน ๒ คน



๒๔. เจ้าหน้าที่กระทรวงสาธารณสุข	จำนวน ๓ คน
๒๕. เจ้าหน้าที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	จำนวน ๑ คน
๒๖. เจ้าหน้าที่กระทรวงอุตสาหกรรม	จำนวน ๑ คน
๒๗. เจ้าหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	จำนวน ๑ คน
๒๘. เจ้าหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	จำนวน ๑ คน
๒๙. เจ้าหน้าที่กระทรวงพลังงาน	จำนวน ๓ คน
๓๐. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรธรณี	จำนวน ๑ คน
๓๑. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรน้ำ	จำนวน ๑ คน
๓๒. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง	จำนวน ๒ คน
๓๓. เจ้าหน้าที่กรมควบคุมมลพิษ	จำนวน ๑๑ คน
๓๔. เจ้าหน้าที่กรมป่าไม้	จำนวน ๑ คน
๓๕. เจ้าหน้าที่กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	จำนวน ๕ คน
๓๖. เจ้าหน้าที่สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๒ คน
๓๗. เจ้าหน้าที่สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดชลบุรี	จำนวน ๑ คน
๓๘. เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๓๐ คน

#### ผู้เข้าร่วมชี้แจง

๑. นายวิชาญ เอกกรินทรากุล	รองผู้ว่าการฝ่ายกลยุทธ์และแผนงาน การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
๒. นางสาวจริยา ทองจันทิก	ผู้อำนวยการฝ่ายนโยบายและแผน การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
๓. นายนพดล ว่องเวียงจันทร์	รองผู้ว่าการการเคหะแห่งชาติ
๔. นายคุณมลชัย วิวัฒน์บวรพงษ์	ผู้ช่วยผู้ว่าการการเคหะแห่งชาติ
๕. นายสุชีพ สุขสว่าง	วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง การรถไฟแห่งประเทศไทย
๖. นายธีระ รุ่งโรจน์สุวรรณ	วิศวกรกำกับการมาตรฐานวิศวกรรมโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย

#### ระเบียบวาระที่ ๒ เรื่องการรับรองรายงานการประชุม ครั้งที่ ๔/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๖๑

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้จัดทำรายงานการประชุม ครั้งที่ ๔/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๖๑ เสร็จเรียบร้อยแล้ว และคณะกรรมการฯ ได้ให้การรับรองรายงานการประชุมฯ เมื่อวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๖๑ โดยมีข้อแก้ไข ดังนี้

รองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ) เห็นชอบให้ฝ่ายเลขานุการฯ ทบทวนการบรรจุวาระการประชุม วาระที่ ๓.๑ รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพ



สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๔๘ และ ๔๙ และพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔(๙)

ทั้งนี้ ฝ่ายเลขานุการฯ ได้นำเรื่องดังกล่าวเสนอเป็นวาระสืบเนื่องเพื่อพิจารณา ในการประชุมครั้งนี้ด้วยแล้ว

จึงเรียนเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อโปรดพิจารณารับรองรายงานการประชุม ครั้งที่ ๔/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๖๑

#### มติที่ประชุม

รับรองรายงานการประชุม ครั้งที่ ๔/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๖๑

#### ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องสืบเนื่องเพื่อพิจารณา

**๔.๑ การทบทวนมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔ เกี่ยวกับแนวทางปฏิบัติกรณีรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม**

กรรมการและเลขานุการ มอบให้เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานสรุปต่อที่ประชุมว่า คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๖๑ มีมติรับทราบมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ซึ่งได้ให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงาน EIA โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ ประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ขอให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พิจารณาทบทวนการบรรจวาระดังกล่าว ให้สอดคล้องกับ มาตรา ๔๙ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ และพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะกรรมการ พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔(๙)

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดย สผ. พิจารณาแล้ว จึงขอเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พิจารณาใน ๒ ประเด็น ดังนี้

๑. สำหรับกรณีโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ นั้น สผ. ได้ประสานข้อมูลเพิ่มเติมจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยแล้ว โดยโครงการฯ ส่วนขยายดังกล่าว ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีแล้ว เมื่อวันที่ ๖ มิถุนายน ๒๕๖๐ ซึ่งได้อนุมัติรวมส่วนต่อขยายดังกล่าวไว้ด้วยแล้ว โดยขอให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เร่งรัดดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง ก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ ซึ่งหมายรวมถึงส่วนของการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ที่นำเสนอ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในครั้งนี้ ดังนั้น สผ. จึงขอให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ รับทราบมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ตามที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมได้มีมติไปแล้ว ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๖๑ เพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติที่มีอยู่เดิม ตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔



๒. ขอนโยบายจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในเรื่องแนวทางปฏิบัติ เรื่องการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการฯ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็น ๓ กรณี โดยทั้ง ๓ กรณี หากเห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นหรือเห็นชอบจาก คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี รับผิดชอบการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆ ต่อไป พร้อมกับให้จัดทำสำเนาการปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ ที่รับผิดชอบไว้ ส่งให้ สผ. เพื่อทราบ แต่ทั้งนี้ หากเห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ดำเนินการ ดังนี้

๒.๑) กรณีโครงการเอกชนหรือโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่ไม่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี ซึ่งไม่ได้ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เห็นควรเป็นอำนาจการพิจารณาของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ตามเดิม

๒.๒) กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้ให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีไว้เดิม หากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการนั้น ต้องเสนอคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ขอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็น และเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณา ทั้งนี้ หากเป็นโครงการที่เข้าข่ายต้องเสนอคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ขอให้นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณา ต่อไป

๒.๓) กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้ให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีไว้เดิม หากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการนั้น ไม่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ขอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบ และเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อทราบ

### ความเห็นที่ประชุม

เนื่องจากวาระดังกล่าว มีการนำเสนอให้คณะกรรมการฯ พิจารณาใน ๒ ประเด็น คือ (๑) รับทราบมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ในการประชุมครั้งที่ ๑๗/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑๘ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ซึ่งได้ให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาเวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และ (๒) เห็นชอบแนวทางปฏิบัติในเรื่องการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ดังนั้น มีข้อสังเกตเพิ่มเติมว่า เพื่อให้เกิดความถูกต้องและชัดเจนในแนวทางปฏิบัติ ควรแยกการพิจารณาเป็น ๒ วาระ น่าจะเหมาะสมกว่าหรือไม่ โดยพิจารณาให้ความเห็นชอบแนวทางปฏิบัติฯ ตามข้อ (๒) ก่อน แล้วจึงค่อยเข้าสู่การพิจารณารายงานการขอเปลี่ยนแปลงฯ ตามข้อ (๑)



## มติที่ประชุม

๑. รับทราบมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๑๗/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑๘ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ซึ่งได้ให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาเวคนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ หากเป็นโครงการที่เข้าข่ายต้องเสนอคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ขอให้ให้นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณา ต่อไป

๒. เห็นชอบตามความเห็นของที่ประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เกี่ยวกับแนวทางปฏิบัติ ในเรื่องการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยขอยกเลิกมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔ และให้ใช้แนวทางปฏิบัติกรณีรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เป็น ๓ กรณี ตามความเห็นที่ประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ดังนี้

๒.๑ กรณีโครงการเอกชน หรือโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ไม่ต้องเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามมาตรา ๔๘ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ กรณีโครงการเอกชน หรือที่เป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ไม่ต้องเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เมื่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ได้ให้ความเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้ว ภายหลังที่ได้รับอนุมัติ หรืออนุญาตจากเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องแล้ว และมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ได้ให้ความเห็นชอบไปแล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี ให้ดำเนินโครงการตามกฎหมายเป็นผู้พิจารณา หากเห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเป็นมาตรการที่เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่า หรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี รับผิดชอบการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้น ๆ ต่อไป พร้อมกับให้จัดทำสำเนาการปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบ





ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่รับจดทะเบียนไว้ ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ ทั้งนี้ หากหน่วยงานที่มีอำนาจในการอนุมัติ หรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี มีความเห็นว่า การปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการนั้น ๆ อาจกระทบต่อสาระสำคัญในรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ ให้หน่วยงานที่มี อำนาจในการอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไข รายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้ คณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณา ให้ความเห็นชอบประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือ ปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไข มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ คณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ ให้ความเห็นชอบประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจในการอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบาย และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย

๒.๒ กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณา ของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของ หน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อ ประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการที่ต้องจัดทำรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา ๔๘ และ ๔๙ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม แห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ หรือเป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อ ประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว ภายหลังจากที่ได้รับอนุมัติ หรืออนุญาตจากเจ้าหน้าที่ตามกฎหมาย ที่เกี่ยวข้องแล้วแต่กรณี และมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและ แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอ ไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ให้ดำเนินโครงการตามกฎหมาย เป็นผู้พิจารณา หากเห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อมดังกล่าว ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อม และเป็นมาตรการที่เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่า หรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ใน รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี รับจดทะเบียนการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนด



ไว้ในกฎหมายนั้น ๆ ต่อไป พร้อมกับให้จัดทำสำเนาการปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่รับจดทะเบียนไว้ ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ ทั้งนี้ หากหน่วยงานที่มีอำนาจในการอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี มีความเห็นว่า การปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการนั้น ๆ อาจกระทบต่อสาระสำคัญในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว กรณีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณา ให้ความเห็นประกอบ ก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมพิจารณาต่อไปด้วย ทั้งนี้หากเป็นโครงการที่เข้าข่ายต้องเสนอคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ขอให้สำนักงานเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณา ต่อไป และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หรือคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจในการอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย

๒.๓ กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ไม่ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา ๔๘ และ ๔๙ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ หรือเป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว ภายหลังที่ได้รับอนุมัติ หรืออนุญาตจากเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี



ให้ดำเนินโครงการตามกฎหมาย เป็นผู้พิจารณา หากเห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเป็นมาตรการที่เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่า หรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้ แล้ว ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี รับผิดชอบ การปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้น ๆ ต่อไป พร้อมกับให้จัดทำสำเนาการปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่รับผิดชอบไว้ ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ ทั้งนี้ หากหน่วยงานที่มีอำนาจในการอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี มีความเห็นว่า การปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการนั้น ๆ อาจกระทบ ต่อสาระสำคัญในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ และคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว กรณีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือ การดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ไม่ต้องเสนอ ให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียด โครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการ ผู้ชำนาญการ ฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณา ให้ความเห็นชอบประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุง มาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบต่อไปด้วย และเมื่อโครงการหรือกิจการมี การเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ และคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ให้ความเห็นประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจในการอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงาน เจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย

๓. มอบให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ประสาน คณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ ทุกคณะที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามความเห็นของคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เกี่ยวกับแนวทางปฏิบัติกรณีรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งแจ้งหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ทราบด้วย

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้รับรองมติที่ประชุมดังกล่าว ในที่ประชุมแล้ว



หนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส 1010.4/7400

---



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
เลขที่ ๐๕๓๕๓
วันที่ ๒๑ มิ.ย. ๒๕๖๑
เวลา ๐๙.๔๓ น.

ที่ ทส ๑๐๑๐.๔/ ๗๕๐๐

สำนักงานนโยบายและแผน

ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๖๐/๑ ซอยพิบูลวัฒนา ๗ ถนนพระรามที่ ๖

แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๑๕ มิถุนายน ๒๕๖๑

เรื่อง ผลการพิจารณารายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาवคະນອງ - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

เรียน ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

อ้างถึง หนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ กทพ ๐๕/๐๗๗๘ ลงวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๖๑

ตามหนังสือที่อ้างถึง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้เสนอรายงานชี้แจงเพิ่มเติม ครั้งที่ ๒ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาवคະນອງ - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย จัดทำรายงานฯ โดย บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อดำเนินการตามขั้นตอนการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้พิจารณารายงานดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ พิจารณาในการประชุมครั้งที่ ๑๗/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑๘ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาवคະນອງ-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตามที่...



ตามที่เสนอในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด และให้นำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อทราบความเห็น  
ของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ต่อไป ทั้งนี้ สำนักงานนโยบายฯ ได้มีหนังสือแจ้งบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์  
แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เพื่อดำเนินการด้วยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

สุวิทย์ อภิบาลย์

(นายสุวิทย์ อภิบาลย์)

รองเลขาธิการ ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กองวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โทร. ๐ ๒๒๖๕ ๖๕๐๐ ต่อ ๖๘๐๖

โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๖

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. มาตรการทั่วไป		<p>1. มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมที่ต้องปฏิบัติ</p> <p>1.1 ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้างและ/หรือดำเนินการก่อสร้างและผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ</p> <p>1.2 ควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบ และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก</p> <p>1.3 จัดทำบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่</p>	

ลงนาม.....

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๓๐/๑๐/๕๖

ลงนาม.....

UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
CONSULTANT COMPANY LIMITED  
(นางสาววรรัตน์ เกียรติ)

ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

วันที่ ๓๐ พ.ย. ๒๕๖๖

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก โดยตั้งงบประมาณอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการภายใต้การกำกับดูแลของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม (ซึ่งประกอบด้วย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย สำนักร่างนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรมควบคุมมลพิษ ผู้แทนของกรุงเทพมหานคร องค์การพัฒนาเอกชนและผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น) เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ	
		1.4 การทางพิเศษแห่งประเทศไทยต้องจัดทำรายงานการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวในรอบ 6 เดือน ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ	

THAEE

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๑๐/๑๑/๖๖.....

ลงนาม.....  
KAMUN UNITED ANALYST AND ENGINEERING CO., LTD.  
(นางสาววรรณ เทียมาศ)  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๑๐ พย ๖๖.....

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>2. ในกรณีที่มีการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ที่ได้รับความเห็นชอบไว้แล้ว ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยแจ้งหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตดำเนินการดังนี้</p> <p>2.1 กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อประกอบพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ</p> <p>การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตาม มาตรา 48 และ 49 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษา</p>	

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๐๑/๑๑/๖๖

ลงนาม.....  
(นางสาววรรัตน์ เกียรติยศ)  
UNITED ANALYST AND ENGINEERING CONSULTANT COMPANY LIMITED  
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอแนลิสต์ คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ พย. ๒๕๖๖



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
			<p>คุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 หรือเป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว ภายหลังที่ได้รับอนุมัติหรืออนุญาตจากเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องแล้วแต่กรณี และมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณีให้ดำเนินการตามกฎหมาย เป็นผู้พิจารณา หากเห็นว่าการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเป็นมาตรการที่ก่อให้เกิดผลดีต่อ</p>

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๑๒/๑๑/๖๖

ลงนาม.....  
(นางศุภรัตน์ ไชยสิทธิ์)  
CONSULTANT COMPANY LIMITED (นางสาววรัตน์ เกียรติ)

ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนนิลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๑ พย ๖๖



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		สิ่งแวดล้อมมากกว่า หรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว ให้องค์กรที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี รับผิดชอบการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนี้ๆ ต่อไป พร้อมกันนี้จัดทำสำหรับการปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่รับผิดชอบได้ ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ ทั้งนี้ หากหน่วยงานที่มีอำนาจในการอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี มีความเห็นว่า การปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการหรือมาตรการนั้นๆ อาจกระทบต่อสาระสำคัญในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว กรณีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบ	



ลงนาม.....

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๓๐/๖/๒๕๖๑

ลงนาม.....

(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลส์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ พ.ย. ๒๕๖๑


ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
			<p>สิ่งแวดล้อมนั้น ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมพิจารณาต่อไปด้วย ทั้งนี้หากเป็นโครงการที่เข้าข่ายต้องเสนอคณะรัฐมนตรีระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ขอให้หน่วยงานเห็นชอบคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หรือคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ</p>

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๓๐/๑๐/๕๙

ลงนาม.....  
(นางศุภรัตน์ ไชติสกุลรัตน์) CONSULTANT COMPANY LIMITED (เกี่ยวมาต)  
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลซิส แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ พย ๕๕๖๑

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย</p> <p>2.2 กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อการรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ไม่ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ</p> <p>การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา 48 และ 49 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 หรือเป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อการรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี</p>	 <p>UNITED ANALYST AND ENGINEERING CONSULTANT COMPANY LIMITED</p>

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๑๐/๑๑/๒๕๖๑

ลงนาม.....  
(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๑๐ พ.ย. ๒๕๖๑

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
			แล้ว ภายหลังที่ได้รับอนุมัติ หรืออนุญาตจากเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ให้ดำเนินโครงการตามกฎหมายเป็นผู้พิจารณา หากเห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของโครงการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเป็นมาตรการที่เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่า หรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของ

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๑๐/๑๑/๖๙

ลงนาม.....  
(นางศุภรัตน์ ไชติสกุลรัตน์)SULANT COMPANY LIMITED (นางสาววรัตน์ เกียวมาศ)  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ พ.ย. ๖๕๖๑



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		โครงการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการ แล้วแต่กรณี รับผิดชอบการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆ ต่อไป พร้อมกันให้จัดทำสำเนาการปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่รับจดแจ้งไว้ ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ ทั้งนี้ หากหน่วยงานที่มีอำนาจในการอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี มีความเห็นว่า การปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการนั้นๆ อาจกระทบต่อสาระสำคัญในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว กรณีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ไม่ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียด	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๓๐/๑๑/๕๙.....

ลงนาม.....  
(นางศุภรัตน์ ไชยสิทธิ์)  
SUSILANT COMPANY LIMITED (นางสาววรัตน์ เกียรติ)  
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลส์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนสัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ พย ๕๕๖๑.....



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตราการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก


ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>โครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นชอบประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบต่อไปด้วย และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไข มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ให้ความเห็นประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจในการอนุมัติ หรืออนุญาต หรือ หน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย</p> <p>3. ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใดๆ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และ</p>	


ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๑๑/๑๑/๕๙.....

ลงนาม.....  
UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
CONSULTANT COMPANY LIMITED  
(นางสาววรัตน์ เกียรติ)  
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ พย. ๒๕๖๑.....

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b></p> <p>การก่อสร้างฐานรากเป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับสภาพธรณีวิทยาโดยตรง ซึ่งธรณีวิทยามีบริเวณพื้นที่โครงการมีสภาพเป็นชั้นทรายแน่นปานกลางถึงแน่นมาก ความหนา 3.0-19.5 เมตร สลับกับดินเหนียวอ่อนถึงแข็งปานกลาง ความหนา 11.0-15.5 เมตร จึงมีโอกาสเกิดการทรุดตัวของดิน ดังนั้น การวางฐานรากจึงต้องวางผ่านชั้นดินที่มีความไม่คงตัวลงไปถึงชั้นทรายที่มีการทรุดตัวต่ำ เพื่อป้องกันการทรุดตัวของดินในระยะเปิดดำเนินการ ซึ่งการวางฐานรากจะไม่ทำให้สภาพธรณีวิทยาของพื้นที่เปลี่ยนแปลงไป การก่อสร้างโครงสร้างจึงไม่มีผลกระทบต่อด้านธรณีวิทยา</p> <p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <p>โครงการได้ออกแบบโครงสร้างทางยกระดับและสะพานให้รับแรงแผ่นดินไหวได้ไม่น้อยกว่า 6% ของน้ำหนักบรรทุกคงที่ (Dead Load) ของสะพาน ตามมาตรฐาน AASHTO ปี ค.ศ. 1983 ที่ใช้ออกแบบสะพานในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งสอดคล้องกับกฎกระทรวงฉบับเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2550 ดังนั้น</p>	<p>แจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางการขอเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป</p> <p><b>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ออกแบบโครงสร้างทางยกระดับและสะพานให้รับแรงแผ่นดินไหวได้ไม่น้อยกว่า 6% ของน้ำหนักบรรทุกคงที่ (Dead Load) ของสะพาน ตามมาตรฐาน AASHTO ปี ค.ศ. 1983 เพื่อป้องกันความเสียหายจากแรงแผ่นดินไหวในระยะเปิดดำเนินการ</li> </ul>	-

ลงนาม.....  (นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
 (นางสาววรัตน์ เกียรติวัฒนาก)


ลงนาม.....  UNITED ANALYST AND ENGINEERING CONSULTANT COMPANY LIMITED  
 (นางสาววรัตน์ เกียรติวัฒนาก)

ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
 บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
 วันที่ ๑๐/๑๑/๖๑


ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ความเสี่ยงที่โครงการจะได้รับความเสี่ยงจากแผ่นดินไหวจึงอยู่ในระดับต่ำ		
3. ทรัพยากรดิน	<p>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมในระยะก่อนก่อสร้างจะไม่มีการขุดดิน หรือเคลื่อนย้ายดิน จึงไม่ก่อให้เกิดการสูญเสียและการชะล้างพังทลายของดิน</p> <p>สำหรับกิจกรรมการก่อสร้างอาจทำให้เกิดการชะล้างพังทลายของดินและการสูญเสียดินได้โดยเฉพาะในฤดูฝน แต่กิจกรรมดังกล่าวจะเกิดขึ้นในช่วงเวลาสั้น และส่วนใหญ่จะอยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้างที่จำกัด และจะมีการติดตั้งแนวรั้วกันโดยรอบ ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>ผลกระทบจากการก่อสร้างต่อมอสะพานข้ามแม่น้ำ ได้กำหนดให้ทำการก่อสร้างฝั้งกันน้ำชั่วคราว (Coffer Dam) ก่อน แล้วจึงทำการก่อสร้างเสาเข็มและฐานรากสะพาน ดังนั้น ผลกระทบด้านการชะล้างพังทลายของดินจากการก่อสร้างฐานรากสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณริมฝั่งแม่น้ำจึงอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"><li>ออกแบบให้มีฐานรากคลุมเสาเข็มของเสาสูงสะพานซึ่งข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อป้องกันการเคลื่อนตัวของดิน รวมทั้งป้องกันการพังทลายของดินในระยะดำเนินการ</li><li>ออกแบบฐานรากสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเสาเข็มเจาะชนิดใหญ่และเจาะลึกลงไปถึงชั้นดินแข็งและชั้นทรายชั้นที่ 2 ที่อยู่ลึกลงไปประมาณ 65 เมตรจากผิวดิน ซึ่งมีการทุรตัวต่ำเพื่อป้องกันการทรุดตัวของแผ่นดินในระยะดำเนินการ</li></ul> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>มาตรการทั่วไป</p> <ul style="list-style-type: none"><li>กิจกรรมก่อสร้างที่อาจทำให้เกิดการชะล้างพังทลายของดิน เช่น งานขุดดิน/ถมดิน งานก่อสร้างฐานราก/เข็มเจาะ/ตอม่อ งานขนย้ายเศษวัสดุและเศษดิน งานระบบระบายน้ำ ฯลฯ ให้ดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง โดยเฉพาะการก่อสร้างในบริเวณใกล้เชิงแหล่งน้ำผิวดิน</li><li>ในการก่อสร้างที่มีการเปิดหน้าดินหรือปรับหน้าดิน ต้องอัดชั้นดินให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดิน โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน</li></ul>	-

ลงนาม.....

  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๑๐/๒๑/๒๕๖๑

ลงนาม.....

  
LIMITED ANALYST AND ENGINEERING  
CONSULTANT COMPANY LIMITED  
(นางสาววรัณรัตน์ เกียวมาศ)  
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลซิส คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ พย ๒๕๖๑



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"><li>ไม่เปิดพื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ริมน้ำทั้งหมดพร้อมกัน แต่ทยอยเปิดเฉพาะบริเวณที่จะทำงานเท่านั้น เพื่อลดปริมาณการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำ</li><li>ควบคุมการชะล้างพังทลายของดินในบริเวณริมแหล่งน้ำชีวดินโดยปลูกพืชไผ่เร็วในบริเวณตลิ่งที่ถูกรบกวนจากกิจกรรมของโครงการ</li><li>ทำแนวคันกันบริเวณที่มีการเปิดหน้าดินซึ่งอยู่ใกล้แหล่งน้ำ ป้องกันการชะล้างพังทลายของดินลงสู่แหล่งน้ำ</li></ul> <p><b>มาตรการเฉพาะกรณีก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>ทดสอบความเสถียรของดินบริเวณริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาที่จะทำการก่อสร้างฐานรากก่อนทำการก่อสร้าง</li><li>ทำการก่อสร้างผนังกันน้ำชั่วคราว (Coffer Dam) ก่อน แล้วจึงทำการก่อสร้างเสาเข็มและฐานรากสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณริมฝั่งแม่น้ำ</li><li>ให้พิจารณาก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในช่วงฤดูแล้ง และใช้ระยะเวลาก่อสร้างให้สั้นที่สุดเท่าที่จะทำได้</li><li>ซ่อมแซมบูรณะตลิ่งหรือพื้นที่ก่อสร้างให้มีสภาพดั้งเดิมหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จทันที</li><li>ในกรณีที่มีการก่อสร้างมีการใช้สารละลาย Polymer ต้องใช้ Steel Casing เพื่อป้องกันไม่ให้ตะกอนดินและสารละลาย Polymer ที่ใช้ในการเจาะเสาเข็มฟุ้งกระจายออกไปเป็นอันตราย</li></ul>	

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๑๑/๑๑/๖๖.....

ลงนาม.....  
UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
CONSULTANT COMPANY LIMITED  
(นางสาววรรัตน์ เกียรติมาศ)  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ พย ๖๖.....

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	การเปิดดำเนินการ เมื่อเปิดดำเนินการจะไม่มีกิจกรรมที่ต้องปิดหน้าดิน ขุดดิน และเคลื่อนย้ายดินออกจากบริเวณเดิม จึงไม่เกิดชะล้างพังทลายของดิน ดังนั้น จึงไม่ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรดิน	แหล่งน้ำ พร้อมทั้งจำกัดพื้นที่การเจาะให้อยู่เฉพาะภายใน Steel Casing เท่านั้น และให้ดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง	
4. คุณภาพอากาศ	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b></p> <p>กิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ การปรับระดับพื้นผิวดิน รวมทั้งการขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ อาจก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และทำให้ความเข้มข้นของฝุ่นละอองในพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณโดยรอบเพิ่มขึ้น</p> <p>จากการคำนวณด้วย AERMOD SCREEN พบว่า การก่อสร้างโครงการจะทำให้เกิดฝุ่นละอองรวม 0.0082 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ที่ระยะ 25 เมตร และจะทำให้ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศทั่วไปโดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้นจาก 0.083 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร เป็น 0.091 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานฝุ่นละอองเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่กำหนดไว้ 0.33 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ส่วนฝุ่นละอองขนาดเล็ก 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) ที่ฟุ้งกระจายจากพื้นผิวบริเวณพื้นที่ก่อสร้างจะมีความเข้มข้น 0.0041 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร และจะทำให้</p>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ไม่ขั้นตอนการออกแบบรายละเอียด ต้องออกแบบระบบจัดเก็บค่าผ่านทางให้มีความเหมาะสม เช่น กำหนดสัดส่วนและจัดตำแหน่งช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass) และช่องเก็บค่าผ่านทางเงินสดให้สอดคล้องสมดุลกับจำนวนและประเภทยานพาหนะที่ใช้บริการ เพื่อลดผลกระทบในระยะเปิดดำเนินการ ไม่ให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งอาจก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ</li> <li>ดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ชุมชนบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างทราบ ตลอดจนประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อแจ้งแผนการก่อสร้างให้ประชาชนทราบล่วงหน้า อย่างน้อย 1 สัปดาห์ก่อนเริ่มงาน</li> <li>ในช่วงเตรียมการก่อสร้าง ต้องวางแผนกองวัสดุในบริเวณก่อสร้างเท่าที่จำเป็นและวางแผนการเปิดและปิดผิวหน้าดินด้วยวัสดุที่สามารถป้องกันกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ได้แก่</li> </ul>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <p>ตรวจวัดคุณภาพอากาศเพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลพื้นที่ติดตามตรวจสอบ : โรงพยาบาลพระราม 2 โรงพยาบาลบางมด สำนักงานเขตบางขุนเทียน โรงเรียนสมบุญวิทย์ โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เซ็นทรัล และโรงเรียนวัดสารอด (รูปที่ 1)</p> <p><b>ดัชนี :</b> ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ฝุ่นละอองขนาดเล็ก 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM<sub>2.5</sub>) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไส้ไตรคาร์บอนรวม (THC) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ทิศทางและความเร็วลม</p>



UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
CONSULTANT COMPANY LIMITED

นางสาววรัตน์ เกียรติ

นางสาววรัตน์ ไซตส์กุลรัตน์

(นางสาววรัตน์ เกียรติ)

(นางสาววรัตน์ ไซตส์กุลรัตน์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ด แอแนลิสต์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

วันที่ ๓๐ พ.ย. ๒๕๖๑

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๑๐/๑๑/๖๑



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ความเข้มข้นของ PM <sub>10</sub> ในบรรยากาศทั่วไปเพิ่มขึ้นจากปัจจุบันที่มีค่า 0.059 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร เป็น 0.063 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร เมื่อพิจารณาผลกระทบในภาพรวมพบว่า การก่อสร้างโครงการจะก่อให้เกิดผลกระทบค่อนข้างต่ำ ประกอบกับผลกระทบดังกล่าวเป็นผลกระทบระยะสั้น ซึ่งสามารถป้องกันและลดผลกระทบให้น้อยลงได้ด้วย มาตรการที่เหมาะสม ดังนั้นผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ		<p>คอนกรีต และระยะขมวดอ โดยจะต้องปิดผิวหน้าดินพื้นที่ที่ไม่มีความจำเป็นต้องทำงานพื้นผิว</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ในกรณีการเปิดผิวถนนสาธารณะจะต้องได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานอนุญาตก่อน</li> <li>• กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง เช่น การเปิดผิวหน้าดิน การรื้อถอนสิ่งปลูกสร้าง การกองวัสดุอุปกรณ์ การขุดเจาะ จะต้องกระทำภายในรั้วพื้นที่ที่มีความสูงจากพื้นดินสูงอย่างน้อย 2 เมตร ตลอดเวลาที่ทำการก่อสร้าง</li> <li>• จัดพรมน้ำในบริเวณที่มีฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย อย่างน้อยวันละ 3 ครั้งหรือตามความเหมาะสม</li> <li>• ปิดคลุมกองวัสดุก่อสร้างและส่วนบรรทุกของรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งวัสดุก่อสร้างด้วยผ้าใบ หรือวัสดุที่คล้ายกัน ให้มิดชิด</li> <li>• ล้างทำความสะอาดล้อรถและล้อรถให้ปราศจากเศษดินโคลน หรือทรายก่อนนำรถออกสัญจรภายนอกพื้นที่ก่อสร้าง โดยจัดหาบริเวณที่ใช้ล้างทำความสะอาดให้เหมาะสม ไม่ทำให้น้ำล้างไหลออกมาภายนอกบริเวณโครงการ</li> <li>• การก่อสร้างบนถนนที่มีอยู่ปัจจุบัน จะต้องทำความสะอาดเศษดินโคลน ทรายที่ตกหล่นอยู่บนถนนรอบนอกพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำตลอดช่วงที่ทำการก่อสร้าง โดยให้ดำเนินการในเวลากลางวัน</li> </ul>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบ : ตรวจวัดเป็นเวลาอย่างน้อย 5 วันต่อเนื่อง ครบรอบกลุ่มวันทำการและวันหยุดราชการ</p> <p>วันหยุดราชการ</p> <p>ความถี่ : ตรวจวัด 1 ครั้ง ภายในระยะเวลา 30 วัน ก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ</p> <p>ผู้รับผิดชอบ : กทพ. ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ดำเนินการ</p> <p>งบประมาณ : 844,000 บาท</p>
		<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ</p> <p>พื้นที่ติดตามตรวจสอบ : โรงพยาบาลพระราม 2 โรงพยาบาลบางมด สำนักงานเขตบางขุนเทียน โรงเรียนสมบุญวิทย์ โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล และโรงเรียนวัดสารอด (รูปที่ 1)</p> <p>ดัชนี : ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM<sub>2.5</sub>) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ทิศทางและความเร็วลม</p> <p>ระยะเวลาติดตามตรวจสอบ: ตรวจวัดเป็นเวลาอย่างน้อย 5 วันต่อเนื่อง ครบรอบกลุ่มวันทำการและวันหยุดราชการ</p> <p>วันหยุดราชการ</p>	<p>ระยะเวลาติดตามตรวจสอบ: ตรวจวัดเป็นเวลาอย่างน้อย 5 วันต่อเนื่อง ครบรอบกลุ่มวันทำการและวันหยุดราชการ</p> <p>วันหยุดราชการ</p>

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พัฒน์)

ผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๓๐/๑๐/๖๖

ลงนาม

(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลส์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

วันที่ ๓๐ พย ๒๕๖๖

(นางสาววรัตน์ เกี่ยมภาค)

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตราการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"><li>ติดตั้งผ้าใบที่หรือผ้าใบป้องกันแสงป้องกันวัสดุร่วงหล่นและป้องกันการพังกระเจาบริเวณก่อสร้างทางยกระดับช่วงที่การก่อสร้างซ้อนทับอยู่บนเส้นทางคมนาคมปัจจุบัน</li><li>การเปิดผิวถนนออกสู่โครงการ หลังจากเสร็จแล้วต้องปิดผิวหน้าด้วยวัสดุ เช่น คอนกรีต ยางแอสฟัลต์ ฯลฯ ไม่ควรใช้แผ่นเหล็กวางปิดไว้ และต้องดำเนินการให้เรียบร้อยก่อนเวลา 05.00 น. เพื่อป้องกันการพังกระเจาของผู้และของเนื่องจากรถยนต์ที่วิ่งผ่านไปมา</li><li>จัดอุปกรณ์ป้องกันฝุ่นแก่งานในช่วงที่มีการเปิดผิวหน้าดิน รื้อถอนสิ่งปลูกสร้าง และการขุดเจาะ</li><li>บำรุงรักษาเครื่องยนต์และเครื่องจักรที่ใช้ในกิจกรรมก่อสร้าง และขนส่งอย่างสม่ำเสมอ</li><li>จัดตั้งศูนย์/เจ้าหน้าที่เพื่อดูแลการก่อสร้างและรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับความเดือดร้อนที่ได้รับจากการก่อสร้างโครงการของชุมชน พร้อมทั้งให้ความเอาใจใส่และเร่งแก้ปัญหาความเดือดร้อนดังกล่าวโดยเร็ว</li></ul>	<p>ความถี่ : ทุกๆ 1 เดือน ตลอดระยะเวลาที่มีการก่อสร้างผ่านสถานีตรวจวัด</p> <p>ผู้รับผิดชอบ : กทพ. ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ดำเนินการ</p> <p>งบประมาณ : 232,000 บาท/ครั้ง หากการก่อสร้างทำให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องนานกว่า 1 เดือน ให้ตรวจเดือนละ 1 ครั้ง รวมเป็นเงิน 1,794,000 บาท/ปี</p>
	<p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <p>ผลการคาดการณ์ความเข้มข้นของมลสารในบรรยากาศโดยทั่วไปแบบจำลอง CALINE 4 พบว่ามลสารทางอากาศจากยานพาหนะที่ใช้บริการโครงการมีความเข้มข้นน้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับมลสารทางอากาศในปัจจุบัน โดยผู้รับ</p>	<p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>ทบทวนและปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าผ่านทางให้สอดคล้องกับปริมาณจราจร เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่าน ซึ่งอาจก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน</li></ul>	<p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <p>ติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ</p> <p>พื้นที่ที่ติดตามตรวจสอบ : โรงพยาบาลพระราม 2</p> <p>โรงพยาบาลบางมด สำนักงานเขตบางขุนเทียน</p>

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๓๐/๑๒/๖๙

ลงนาม.....  
(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)  
INSULTANT COMPANY LIMITED (นางสาววรัณรัตน์ เกียรติมาศ)  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ พย ๒๕๖๐



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ผลกระทบที่ระยะ 40 เมตร จากกึ่งกลางแนวสายทางโครงการ (ริมถนนพระรามที่ 2) จะได้รับผลกระทบจากการ ในปี 2593 ดังนี้	<ul style="list-style-type: none"> <li>ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ เท่ากับ 1.9 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งต่ำกว่าค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ 30 ส่วนในล้านส่วน</li> <li>ก๊าซออกไซด์ของไนโตรเจนเท่ากับ 0.142 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งต่ำกว่าค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ 0.170 ส่วนในล้านส่วน</li> <li>ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) เท่ากับ 42 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งต่ำกว่าค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ 120 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร</li> </ul> <p>ช่วงที่แนวเส้นทางโครงการซ้อนอยู่บนทางพิเศษเฉลิมมหานคร ผู้รับผลกระทบที่ระยะ 40 เมตร จากกึ่งกลางแนวสายทางโครงการ จะได้รับผลกระทบจากการ ในปี 2593 ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ เท่ากับ 1.7 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งต่ำกว่าค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ 30 ส่วนในล้านส่วน</li> <li>ก๊าซออกไซด์ของไนโตรเจนเท่ากับ 0.075 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งต่ำกว่าค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ 0.170 ส่วนในล้านส่วน</li> <li>ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) เท่ากับ 26 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งต่ำกว่าค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ 120 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร</li> </ul> <p>เมื่อพิจารณาความเข้มข้นของมลสารข้างต้นรวมกับค่าความเข้มข้นพื้นฐานในปัจจุบัน พบว่า ค่ามลสารดังกล่าว</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>กทพ. ต้องประสานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรบนทางพิเศษในการตรวจจับและห้ามรถบรรทุกที่ไม่มีผ้าใบคลุมส่วนบรรทุกเข้าใช้ทางพิเศษ</li> <li>การควบคุมและลดมลพิษจากยานพาหนะจำเป็นต้องดำเนินการในระดับประเทศ เช่น การปรับปรุงการจราจร การควบคุมไอระเหยจากการเติมน้ำมัน เป็นต้น</li> <li>ทำความสะอาดผิวจราจรบนทางพิเศษโดยใช้รถดูดกวาดในช่วงเวลากลางคืน เป็นประจำอย่างน้อยสัปดาห์ละ 1 ครั้ง เพื่อลดการสะสมของฝุ่นละออง</li> <li>ทำความสะอาดผิวจราจรบนทางพิเศษในกรณีฉุกเฉิน เช่น มีดินทรายหล่นโดยอุบัติเหตุ จัดให้มีการทำความสะอาดทันที เพื่อป้องกันการเกิดฝุ่นจากผิวทางที่สปรก</li> </ul>	<p>โรงเรียนสมบุญวิทย์ โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล และโรงเรียนวัดสารอด (รูปที่ 1)</p> <p>ดัชนี : ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM<sub>2.5</sub>) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไนโตรคาร์บอนรวม (THC) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ทิศทางและความเร็วลม</p> <p>ระยะเวลาติดตามตรวจสอบ : ตรวจวัดเป็นเวลาอย่างน้อย 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ</p> <p>ความถี่ : ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาดำเนินการ</p> <p>ผู้รับผิดชอบ : กทพ. ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ดำเนินการ</p> <p>งบประมาณ : 844,000 บาท/ปี</p>





ลงนาม

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๑๐/๑๑/๕๙



ลงนาม

(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

วันที่ ๓๐ พย ๕๕๖๔

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. เสียง	<p>การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>มีค่าไม่เกินมาตรฐาน ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการจึงเป็นผลกระทบในระดับต่ำ</p> <p><b>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b></p> <p>กิจกรรมการก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดเสียงดังมากที่สุด คือ การปรับพื้นที่ก่อสร้าง เนื่องจากอาจมีการใช้งานเครื่องจักรหลายเครื่องพร้อมกัน โดยในการประเมินได้พิจารณากรณีเลวร้ายที่สุด คือ กรณีเตรียมพื้นที่ การเจาะเสาเข็ม และงานโครงสร้าง พบว่าผู้ที่อยู่ห่างจากพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 50 เมตร จะได้รับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง น้อยกว่า 70 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงทั่วไป</p> <p>สำหรับผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างต่อพื้นที่อ่อนไหว พบว่า พื้นที่อ่อนไหว 2 แห่ง คือ ศาลเจ้าแม่จางอางและลูก และวัดสารอด จะมีระดับเสียงเกินค่ามาตรฐานโดยไม่รวมเสียงที่มีอยู่เดิม</p> <p>โครงการจึงได้กำหนดมาตรการให้ใช้พลังงานเสียงชั่วคราวสูง 2 เมตร ซึ่งสามารถลดเสียงได้ 10 เดซิเบลเอ ตลอดเวลาที่มีการใช้เครื่องจักรที่มีเสียงดังเพื่อลดผลกระทบดังกล่าว ดังนั้นผลกระทบจะอยู่ในระดับปานกลาง</p>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>สำรวจความคิดเห็นของผู้ที่อาจได้รับผลกระทบด้านเสียงเพื่อสอบถามความต้องการมาตรการในการลดผลกระทบเพิ่มเติม เช่น การหลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงเวลาที่มีการเรียนการสอน แล้วนำมาพิจารณาเพื่อกำหนดแผนการก่อสร้าง</li> <li>ออกแบบกำแพงกันเสียงบริเวณแหล่งรับผลกระทบที่มีความอ่อนไหวบริเวณสองข้างทางตามแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ ศาลาสนาม สถานีศึกษา และชุมชนขนาดใหญ่ ที่จะมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง สูงเกินค่ามาตรฐาน (70 เดซิเบลเอ) ในปีที่โครงการเปิดใช้งาน มีจำนวนรวม 22 แห่ง ประกอบด้วย โรงพยาบาล 3 แห่ง สถานีศึกษา 7 แห่ง ศาลาสนาม 4 แห่ง มุสนี 1 แห่ง และชุมชนขนาดใหญ่ 7 แห่ง ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- โรงพยาบาลพระราม 2 (260 ม.)</li> <li>- โรงพยาบาลสมเด็จ</li> <li>- โรงพยาบาลประกอบ 9 อินเทอร์เน็ต (260 ม.)</li> <li>- โรงเรียนสมบุญวิทย (255 ม.)</li> <li>- มัสยิดอัมมมณัมมิต (538 ม.)</li> <li>- วัดสารอด (478 ม.)</li> <li>- หาดทรายมูลมูสนี (932 ม.)</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <p>ตรวจวัดระดับเสียงเพื่อใช้เป็นฐานข้อมูล</p> <p><b>พื้นที่ติดตามตรวจสอบ :</b> โรงพยาบาลพระราม 2 โรงพยาบาลนครธน สำนักงานเขตบางขุนเทียน วัดเลา วัดยายรม โรงเรียนสมบุญวิทย โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเทอร์เน็ต และโรงเรียนวัดสารอด (รูปที่ 2)</p> <p><b>ดัชนี :</b> ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (<math>L_{Aeq} 1 \text{ hour}</math>) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (<math>L_{Aeq} 24 \text{ hours}</math>) ระดับเสียงสูงสุด (<math>L_{Amax}</math>) ระดับเสียงพื้นฐาน (<math>L_{A90}</math>)</p> <p><b>ระยะเวลาติดตามตรวจสอบ :</b> ตรวจวัดระดับเสียงเป็นเวลาอย่างน้อย 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ</p> <p><b>ความถี่ :</b> ดำเนินการ 1 ครั้ง ภายในระยะเวลา 30 วัน ก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> กทพ. ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ดำเนินการ</p> <p><b>งบประมาณ :</b> 127,500 บาท</p>



ลงนาม.....

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๐๑/๑๑/๖๕



ลงนาม.....

(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)

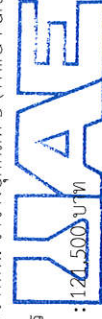
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ด แอวนาติสท์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

วันที่ ๓๐ พย ๒๕๖๕



(นางสาววรรณีย์ เกียรติ)



UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
CONSULTANT COMPANY LIMITED



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- ดำเนินกักขังฝุ่น (817 ม.)</li> <li>- ศาลเจ้าแม่โพสพ (445 ม.)</li> <li>- โรงเรียนอนันตนานาชาติ (614 ม.)</li> <li>- โรงเรียนอนุบาลปัญญาคัด (894 ม.)</li> <li>- โรงเรียนปัญญาคัด (894 ม.)</li> <li>- วิทยาลัยพาณิชยการเซนต์ (628 ม.)</li> <li>- โรงเรียนวัดสารอด (900 ม.)</li> <li>- โรงเรียนอนุบาลสุพิชา (717 ม.)</li> <li>- ชุมชนนาทราย (446 ม.)</li> <li>- ชุมชนรวมน้ำใจ (334 ม.)</li> <li>- เทศบาลสุสวัสดิ์ (584 ม.)</li> <li>- อาคารพาณิชย์การกึ่งที่พักส่วนกลาง (2,358 ม.)</li> <li>- พื้นที่สุสวัสดิ์ (2,224 ม.)</li> <li>- หมู่บ้านเรือนทอง (1,577 ม.)</li> <li>- ชุมชนทองเจือ (490 ม.)</li> </ul> <p>ตำแหน่งติดตั้งกำแพงกันเสียง แสดงดังตารางที่ 2 และรูปที่ 3</p>	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b> ติดตามตรวจสอบระดับเสียง</p> <p><b>พื้นที่ติดตามตรวจสอบ :</b> โรงพยาบาลพระราม 2 โรงพยาบาลนครธน สำนักงานเขตบางขุนเทียน วัดเลา วัดยายร่ม โรงเรียนสมบุญวิทย โรงเรียนบางกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล และโรงเรียนวัดสารอด (รูปที่ 2)</p> <p><b>ดัชนี :</b> ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L<sub>Aeq 1 hour</sub>) ระดับเสียงสูงสุด เสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L<sub>Aeq 24 hour</sub>) ระดับเสียงสูงสุด (L<sub>max</sub>) ระดับเสียงพื้นฐาน (L<sub>Aeq</sub>) การวิเคราะห์เสียง รบกวน</p> <p><b>ระยะเวลาติดตามตรวจสอบ :</b> ตรวจวัดระดับเสียง เป็นเวลาก่อนน้อย 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำ การและวันหยุดราชการ</p> <p><b>ความถี่ :</b> ทุก 1 เดือน เมื่อมีการก่อสร้างผ่านสถานี ตรวจวัด</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> กทพ. ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ดำเนินการ</p> <p><b>งบประมาณ :</b> 119,500 บาท/ครั้ง รวมเป็นเงิน 1,434,000 บาท/ปี</p>

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๑๖/๑๑/๖๙

ลงนาม.....  
UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
CONSULTANT COMPANY LIMITED  
(นางสาววรรณี เกียรติมาศ)  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูนิเทค แอนาไลส์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ พย. ๒๕๖๑



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ใช้เสาเข็มเจาะเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง</li> <li>กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดัง เช่น การเจาะเสาเข็ม การก่อสร้างฐานราก ให้ดำเนินการในช่วงเวลากลางวัน (09.00-15.00 น.)</li> <li>การขนส่งวัสดุขนาดใหญ่ และการวางชิ้นส่วนโครงสร้างขนาดใหญ่ ซึ่งต้องดำเนินการในช่วงเวลากลางคืน จะต้องระมัดระวังในการวางและติดตั้งไม่ให้เกิดเสียงดัง</li> <li>การก่อสร้างบนถนนไม่ควรนำแผ่นเหล็กมาวางแทนผิวถนน</li> <li>ในกรณีที่ทำป็นให้ใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาเป็นพิเศษ มีความแข็งแรงเพียงพอและไม่ก่อให้เกิดความเสียหาย</li> <li>ตรวจสอบอุปกรณ์และเครื่องจักรทุกสัปดาห์โดยเจ้าหน้าที่หรือวิศวกรผู้เชี่ยวชาญ เพื่อไม่ให้มีเสียงดังผิดปกติ</li> <li>หากจำเป็นต้องซ่อมแซมเครื่องจักรขนาดใหญ่ ให้นำไปซ่อมที่โรงซ่อมบำรุงนอกพื้นที่ก่อสร้าง</li> <li>หากมีการติดตั้งเครื่องจักรขนาดใหญ่ เช่น เครื่องกำเนิดไฟฟ้าขนาดใหญ่ ในพื้นที่ใกล้เคียง ต้องจัดให้มีการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อลดความสั่นสะเทือน เช่น สปริงแผ่นยาง ตามคำแนะนำของผู้ผลิตเครื่องจักร เพื่อป้องกันการเกิดเสียงดัง รวมถึงการบำรุงรักษาผิวจราจรเพื่อลดความสั่นสะเทือนจากรถบรรทุกที่อาจก่อให้เกิดเสียงดังด้วย</li> </ul>	

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๑๐/๑๑/๖๖



ลงนาม.....  
CONSULTANT AND ENGINEERING  
(นางสาววรรัตน์ เกียรติมาต)  
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลซิส คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ พย ๖๖

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายพหลโยธิน-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายจากการได้ยินเสียงดัง เช่น Ear Plug หรือ Ear Muff ให้แก่คนงานก่อสร้างที่ทำงานกับเครื่องจักร</li> <li>ติดตั้งบังกันเสียงชั่วคราวสูง 2 เมตร ตลอดเวลาที่มีการใช้เครื่องจักรที่มีเสียงดัง ซึ่งสามารถลดเสียงได้ประมาณ 10 เดซิเบลเอ ที่ขอบพื้นที่ก่อสร้างบริเวณพื้นที่อ่อนไหว 2 แห่ง ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>- ศาลเจ้าแม่เจืองอแงและลูก เป็นระยะทางประมาณ 250 เมตร (เริ่มต้นที่ กม.7+705 สิ้นสุดที่ กม.7+955)</li> <li>- วัดสารอด เป็นระยะทางประมาณ 500 เมตร (เริ่มต้นที่ กม.14+720 สิ้นสุดที่ กม.15+220)</li> </ul> </li> <li>กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติ (ระดับเสียงเกินกว่าค่าระดับเสียงสูงสุด (<math>L_{max}</math>) ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ) จะต้องเริ่มต้นหลังจากเวลา 07.00 น. และต้องสิ้นสุดก่อนเวลา 18.00 น. เพื่อป้องกันผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียง โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ</li> <li>ในกรณีก่อสร้างใกล้สถานศึกษา ได้แก่ โรงเรียนปัญญาคัดดี วิทยาลัยพาณิชยการเขตพนา โรงเรียนอนุบาลสุพรรณ โรงเรียน-อัมรินทร์ วัดสารอด และโรงเรียนอนุบาลปัญญาคัดดี ให้ประสานกับสถาบันการศึกษาเหล่านั้นในเรื่องกำหนดเวลาการ</li> </ul>	

**UAE**

ลงนาม.....  ..... **UAE**   
 (นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
 UNITED ANALYST AND ENGINEERING CONSULTANT COMPANY LIMITED  
 (นางสาววรรัตน์ เกียรติมาศ)

ผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
 วันที่ ๑๐/๑๐/๖๙

ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
 บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
 วันที่ ๓๐ พย ๒๕๖๑

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>เจาะเสาเข็มให้ไม่ตรงกับการเรียนการสอน เช่น ให้ดำเนินการในวันหยุด เป็นต้น</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• ในกรณีก่อสร้างใกล้ศาสนสถาน ได้แก่ วัดสารอด มัธยมวิชาวัดอุล-อิสลาม มัสยิดอนันตมิต วัดสน วัดไพร ศาลเจ้าเซไคว และ ด่านกักขังผู้ขัง ให้งดกิจกรรมการก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดเสียงในระดับที่ดังเกินกว่าที่ยอมรับได้ (ระดับเสียงเกินกว่าค่าระดับเสียงสูงสุด (<math>L_{Amax}</math>) ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 115 เดซิเบล) ในช่วงที่มี การประกอบศาสนกิจและในวันสำคัญทางศาสนา เป็นต้น</li><li>• กิจกรรมการก่อสร้างต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับระเบียบ ปฏิบัติตามประกาศของกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ ในการก่อสร้างอาคารและสาธารณูปโภค พ.ศ. 2539</li><li>• กิจกรรมใดๆ ที่ก่อให้เกิดเสียงในระดับที่ดังเกินกว่าที่ยอมรับได้ (ระดับเสียงเกินกว่าค่าระดับเสียงสูงสุด (<math>L_{Amax}</math>) ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 115 เดซิเบล) จะต้องมีการประกาศให้สาธารณชนทราบโดยทั่วถึง โดยการจัดทำป้ายประกาศหน้าพื้นที่ก่อสร้าง</li><li>• ต้องมีมาตรการเพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียงต่อผู้อยู่ในบริเวณ ก่อสร้างและในบริเวณใกล้เคียง เช่น การติดตั้งกำแพงกันเสียง แบบชั่วคราวล้อมรอบบริเวณก่อสร้าง เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้รับเสียง ได้รับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง เกิน 70 เดซิเบล และควบคุมไม่ให้ คนงานที่ทำงานในพื้นที่ก่อสร้างได้รับเสียงที่ดังเกินกว่า 90 เดซิเบลต่อช่วงเวลา 8 ชั่วโมง</li></ul>	

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้อำนวยการพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๑๐/๑๑/๖๙

ลงนาม.....  
UNITED ANALYST AND ENGINEERING CONSULTANT COMPANY LIMITED  
(นางสาววรัตน์ เกียรติวัฒนาศ)  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๑๐ พย ๒๕๖๑

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> <li>ไม่กรณีที่คนงานมีความจำเป็นต้องทำงานอยู่ในบริเวณที่มีเสียงดัง นานเกินกว่า 8 ชั่วโมง จะต้องใส่เครื่องป้องกันเสียง เช่น ที่อุดหู ที่ครอบหู เป็นต้น</li> <li>วางแผนการลดผลกระทบด้านเสียงโดยพิจารณาใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ และวิธีการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด ได้แก่ การใช้เข็มเจาะแทนเข็นตอก</li> <li>ต้องมีการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลต่างๆ เกี่ยวกับโครงการ โดยเปิดเผย เช่น รูปแบบลักษณะการก่อสร้าง ระยะเวลาการก่อสร้าง ช่วงเวลาการทำงาน และมาตรการลดผลกระทบที่ถือปฏิบัติในพื้นที่นั้นๆ หรือข้อมูลรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการอื่นๆ ที่จำเป็น เพื่อความเข้าใจอันดีของประชาชนที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียง</li> <li>จัดตั้งศูนย์/เจ้าหน้าที่ เพื่อดูแลการก่อสร้างและรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับความเดือดร้อนที่ได้รับจากการก่อสร้างโครงการของชุมชน พร้อมทั้งให้ความเอาใจใส่และเร่งแก้ปัญหาความเดือดร้อนดังกล่าวโดยเร็ว โดยอาจพิจารณาจัดตั้งศูนย์ดังกล่าวภายในศูนย์บริการข้อมูล ของ กทพ. (Call center 1543) หรืออาจประสานกับสำนักงานเขตที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ เขตบางคอแหลม เขตยานนาวา เขตราชบุรีและเขตจอมทอง ในการรวบรวมเรื่องร้องเรียนส่งให้ กทพ.</li> </ul>	

ลงนาม.....

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๓๐/๑๑/๖๖

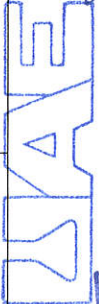
ลงนาม.....

(นางสาววรรณา เกียรติ)

ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลซิส คอนซัลแตนท์ จำกัด

วันที่ ๓๐ พย ๖๖



**ZAE**  
UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
CONSULTANT COMPANY LIMITED



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"><li>ควบคุมและกำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบระดับความดังของเสียงจากการก่อสร้างอย่างต่อเนื่อง ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ โดยควบคุมมิให้ระดับเสียง Leq 24 ชั่วโมงเกิน 70 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด (L<sub>max</sub>) ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ</li><li>ทางโครงการต้องลดระดับเสียงจากอุปกรณ์ก่อสร้าง โดยการเลือกใช้อุปกรณ์ที่ก่อให้เกิเสียงดังมากก ไม่ก่อให้เกิดเสียงดังมาก ติดตั้งอุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดเสียงดังมากก ให้อยู่ในที่มีติดหรือไกลจากผู้รับเสียงให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ หรืออาจติดตั้งอุปกรณ์ลดระดับเสียงเข้ากับอุปกรณ์ก่อสร้าง</li><li>เลือกใช้อุปกรณ์ก่อสร้างแบบใช้ส่วนประกอบแบบหล่อสำเร็จ ซึ่งจะช่วยลดระดับเสียงให้อยู่ในระดับที่ควบคุมได้ และไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนในบริเวณโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง</li></ul>	
	<p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <p>ในปี 2593 (กรณีเลวร้ายที่สุด คือมีปริมาณการจราจรสูงสุด) เสียงจากยานพาหนะบนทางพิเศษจะเบากว่าเสียงจากถนนด้านล่าง (ถนนพระรามที่ 2 หรือทางพิเศษเฉลิมมหา นคร) โดยผู้ที่อยู่ระดับพื้นดินในระยะเขตทางของโครงการ จะได้รับเสียงจากทางพิเศษสูงสุดเท่ากับ 59.4 เดซิเบลเอ ในขณะที่เสียงจากถนนพื้นล่างสูงสุดเท่ากับ 73.8 เดซิเบลเอ ดังนั้น เสียงจากทางพิเศษจึงไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ที่อยู่ระดับ</p>	<p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>ควบคุมความเร็วของยานพาหนะบนโครงการไม่ให้เกิดความเร็วที่กำหนดไว้ โดยใช้ป้ายจราจร ดังนี้<ul style="list-style-type: none"><li>- ป้ายจำกัดความเร็วแบบเปลี่ยนแปลงข้อความไม่ได้ จะติดตั้งบริเวณทางโค้ง หรือบริเวณความเร็วกว้างไกลทางร่วม-ทางแยก</li><li>- ป้ายจำกัดความเร็วแบบเปลี่ยนเลขข้อความได้ (Metric Sign) ซึ่งจะกำหนดความเร็วที่เหมาะสมในสภาวะใช้ทางพิเศษ</li></ul></li></ul>	<p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <p>ติดตามตรวจสอบระดับเสียง และวิเคราะห์เสียงรบกวน</p> <p><b>พื้นที่ติดตามตรวจสอบ :</b> โรงพยาบาลพระราม 2 โรงพยาบาลบางมด สำนักงานเขตบางขุนเทียน โรงเรียนสมบุญวิทย์ โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล และโรงเรียนวัดสารอด (รูปที่ 2)</p>

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๓๐/๑๑/๖๙

ลงนาม.....  
(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์) SULTAN COMPANY LIMITED (นางสาววันรัตน์ เกียรติวาท)  
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ พย ๒๕๖๑



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>พื้นดินเพิ่มเติมยังมีนัยสำคัญ แต่มีอาคารสูงของโรงพยาบาลพระราม 2 โรงพยาบาลบางมด โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล ที่บางซื่อได้รับผลกระทบจากโครงการ โกลด์เคียมาตราบฐานระดับเสียง 24 ชั่วโมง ซึ่งโครงการได้มีมาตรการติดตั้งกำแพงกันเสียงตามระยะทางที่จะได้รับผลกระทบ ดังนั้น ผลกระทบจะอยู่ในระดับปานกลาง</p>	<p>ผลกระทบจากการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>แปรเปลี่ยนตามลักษณะปัญหา หรือข้อจำกัดในการใช้บริหารทางพิเศษ ซึ่งมีผลต่อการให้ความเร็วอย่างปลอดภัยของยานพาหนะบนทางพิเศษ เช่น มีอุบัติเหตุข้างหน้า เกิดฝนตก เป็นต้น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ตรวจสอบสภาพผิวทางและกำแพงกันเสียง และซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ โดยจะดำเนินการใน 3 ลักษณะ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- การตรวจสอบและซ่อมบำรุงกรณีฉุกเฉินหรือเกิดความเสียหายจากอุบัติเหตุ จะเป็นการดำเนินการภายหลังเกิดอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อผิวทางและกำแพงกันเสียงในทันที เพื่อรักษามาตรฐานการให้บริการของทางพิเศษ</li> <li>- การตรวจสอบและซ่อมบำรุงตามปกติ จะมีการตรวจสอบเป็นประจำทุก เดือนและทำการซ่อมบำรุงในส่วนที่เกิดการชำรุด โดยใช้งบประมาณซ่อมบำรุงรายปี</li> <li>- การตรวจสอบและซ่อมบำรุงตามกำหนดเวลาเมื่อผิวทางและส่วนประกอบของกำแพงกันเสียงมีการเสื่อมสภาพตามอายุการใช้งาน จนต้องมีการปรับปรุงให้สามารถใช้งานได้อย่างดี</li> </ul> </li> <li>วิเคราะห์ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงอย่างต่อเนื่อง หากพบว่าพื้นที่อ่อนไหวที่มีแนวโน้มจะได้รับผลกระทบ ให้พิจารณากำหนดมาตรการในการลดผลกระทบเป็นกรณีไป</li> </ul>	<p>ดัชนี : ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L<sub>Aeq 1 hour</sub>) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L<sub>Aeq 24 hours</sub>) ระดับเสียงสูงสุด (L<sub>max</sub>) ระดับเสียงพื้นฐาน (L<sub>A90</sub>) การวิเคราะห์เสียงรบกวน</p> <p>ระยะเวลาติดตามตรวจสอบ : ตรวจวัดระดับเสียงเป็นเวลาอย่างน้อย 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ</p> <p>ความถี่ : ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ หากมีค่าสูงเกินกว่ามาตรฐานโครงการจะพิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงทันที</p> <p>ผู้รับผิดชอบ : กทพ. ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ดำเนินการ</p> <p>งบประมาณ : 160,500 บาท/ปี</p>

ลงนาม.....

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๓๐/๑๑/๖๖

ลงนาม.....

UNITED ANALYST AND ENGINEERING CONSULTANT COMPANY LIMITED

(นางสาวนารัตน์ เกียวมาศ)

ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม


บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลส์ต แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

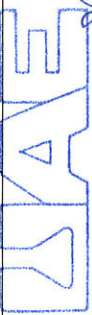
วันที่ ๓๐ พ.ย. ๒๕๖๖

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"><li>พิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงประเภทดูดซับเสียงเพิ่มเติมในบริเวณแหล่งรับผลกระทบด้านเสียงที่มีแนวโน้มจะเกิดเสียงดังเกินค่ามาตรฐานจากการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</li><li>พิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงที่มีประสิทธิภาพในการดูดซับเสียง โดยอาจใช้วัสดุเป็น Fiber Reinforced Plastic (FRP) หรือวัสดุอื่นเทียบเท่าที่มีค่าสัมประสิทธิ์การดูดซับเสียง (Noise Reduction Coefficient, NRC) เท่ากับ 0.6-0.9 ตามมาตรฐาน ASTM และต้องมีความทนทานต่อการรับแรงกระแทกจากการชนของยานพาหนะ รวมถึงพิจารณาความสูงที่เหมาะสมตามระยะห่างของพื้นที่อันเนื่องมา โดยหากกำแพงมีความสูงมาก อาจพิจารณารูปแบบกำแพงกันเสียงแบบปลายหักเหเสียงตามรูปแบบที่ กทพ. มีการใช้งานอยู่จริงในปัจจุบัน</li></ul>	
6. ความสั่นสะเทือน	<b>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b> บริเวณที่ห่างจากพื้นที่ก่อสร้างทางขึ้น-ลงของโครงการประมาณ 17.5 เมตร (อยู่ติดกับพื้นที่เขตทางเดิม) จะมีค่าระดับความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการที่ใช้เข็มเจาะ เท่ากับ 5.461 มิลลิเมตร/วินาที ซึ่งเป็นระดับที่รบกวนต่อคนที่อาศัยอยู่ในอาคาร และเป็นระดับเริ่มต้นที่จะส่งผลทำให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างทางสถาปัตยกรรมของอาคาร	<b>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b> <ul style="list-style-type: none"><li>ใช้เสาเข็มเจาะ เพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน และให้การเจาะเสาเข็มและก่อสร้างฐานรากในช่วงเวลากลางวัน และดำเนินการนอกช่วงเวลาเร่งด่วน (09.00-15.00 น.)</li><li>สำหรับบริเวณที่จำเป็นต้องใช้เข็มตอก เช่น บริเวณโครงสร้างเชิงลาดสะพานจะเลือกใช้เทคนิคในการก่อสร้างเสาเข็มตอกเพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบด้านการเคลื่อนตัวของดินอ่อนและความสั่นสะเทือน ดังนี้</li></ul>	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b> ตรวจวัดความสั่นสะเทือนเพื่อใช้เป็นฐานข้อมูล <b>พื้นที่ดำเนินการ</b> : โรงพยาบาลพระราม 2 สำนักงานเขตบางขุนเทียน โรงเรียนสมบุญวิทย โรงเรียนพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล มัสยิดอมันนัมมิด และโรงเรียนวัดสารอด (รูปที่ 4) <b>ดัชนี</b> : ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Velocity) และความถี่ (Frequency).

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๑๐/๑๒/๖๖

  
ลงนาม.....  
(นางสาวนฤรัตน์ โชติสกุลรัตน์)  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลซิส คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ พย ๖๖

  
ZAE  
UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
CONSULTANT COMPANY LIMITED  
(นางสาวนฤรัตน์ เกียรติมาค)



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก


ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ส่วนบริเวณที่ทางจากพื้นที่ก่อสร้างทางสายประธานของโครงการ ประมาณ 40 เมตร (อยู่ติดกับพื้นที่เขตทางเดิม) จะมีค่าระดับความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการที่เพิ่มเติมเจาะ เท่ากับ 1.549 มิลลิเมตร/วินาที ซึ่งเป็นระดับที่ทำให้รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่จะไม่รบกวนต่อคนที่อาศัยอยู่ในอาคาร และไม่เป็นอันตรายต่อโครงสร้างอาคาร แม้แต่สิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ อย่างไรก็ตาม การเจาะเสาเข็มจะดำเนินการในช่วงกลางวัน ไม่ได้เกิดขึ้นตลอดวัน และเป็นช่วงสั้นๆ อีกทั้งการก่อสร้างทางชั้น-ลงมืออยู่ 5 บริเวณเท่านั้น ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำสำหรับระดับความสั่นสะเทือนสูงสุด บริเวณวัดสารอดและมัสยิดอมมันณุมิต ซึ่งอยู่ห่างจากเขตทางของโครงการ ประมาณ 45 และ 65 เมตร ตามลำดับ มีความเร็วอนุภาค 0.051 และ 0.029 นิ้ว/วินาที ซึ่งจะมีผลกระทบต่อเนื่องในระดั้บรู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน และอยู่ในระดับที่ไม่เป็นอันตรายแม้แต่สิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ ทั้งนี้ผลกระทบในระยะก่อสร้างเป็นผลกระทบชั่วคราวและสามารถควบคุมได้ โดยเลือกใช้วิธีการก่อสร้างที่เหมาะสม จึงมีผลกระทบในระดับปานกลาง	<ul style="list-style-type: none"><li>- การขุดดินออกล่วงหน้า (Prebore) โดยใช้สว่านเจาะลงดินอ่อนในระดับความลึกจากผิวดินจนถึงความลึกระหว่าง 6-10 เมตร ในตำแหน่งที่จะทำการตอกเสาเข็มออก แล้วจึงทำการปักเสาเข็มตอกในหลุมแล้วตอกด้วยปั้นจั่นต่อไป</li><li>- เทคนิคการใช้สว่านเจาะดินแล้วกดเสาเข็ม (Anger Press Pile) โดยใช้ระบบไฮดรอลิกกดเสาเข็มไปพร้อมๆ กับการหมุนสว่านเจาะดินที่มีดอกสว่านพิเศษชนิดเกลียวสามตอนเนื่องกัน</li><li>• การก่อสร้างบนถนนไม่ควรนำแผ่นเหล็กมาวางแทนผิวถนนในกรณีที่เป็น ให้ใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาเป็นพิเศษ มีความแข็งแรงเพียงพอและไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผิวถนน</li><li>• กระทบทุกที่ใช้ในการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุก่อสร้าง จะต้องมีการขนถ่ายวัสดุที่ไม่เกินความสามารถในการรองรับของถนน</li><li>• เนื่องจากการที่มีน้ำหนักบรรทุกทุกเกินความสามารถในการรองรับของถนน จะทำให้เกิดความสั่นสะเทือนสูงและทำให้ถนนชำรุดได้ โดยกำหนดให้รับเพิ่มก่อสร้างความสูงและทำให้ถนนชำรุดควบคุมผู้ขับขี่ให้ด้วยความเร็วต่ำ</li><li>• ตรวจสอบอุปกรณ์และเครื่องจักรทุกสัปดาห์โดยเจ้าหน้าที่หรือวิศวกรผู้เชี่ยวชาญเพื่อไม่ให้ความสั่นสะเทือนที่ผิดปกติ หากจำเป็นต้องซ่อมแซมเครื่องจักรขนาดใหญ่ ให้นำไปซ่อมที่โรงซ่อมบำรุงนอกพื้นที่ก่อสร้าง</li></ul>	<p>ระยะเวลาดำเนินการ : ตรวจวัดเป็นเวลาอย่างน้อย 5 วันต่อเมื่อ ครอบคลุมวันที่ทำการและวันหยุดราชการ 1 ครั้งภายในระยะเวลา 30 วัน ก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ</p> <p>ผู้รับผิดชอบ : กทพ. ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ดำเนินการ</p> <p>งบประมาณ : 104,000 บาท</p> <p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ</b> : โรงพยาบาลพระราม 2 สำนักงานเขตบางขุนเทียน โรงเรียนสมบุญวิทย โรงเรียนพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล มัสยิดอมมันณุมิต และโรงเรียนวัดสารอด (รูปที่ 4)</p> <p><b>ดัชนี</b> : ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Velocity) และความถี่ (Frequency).</p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ</b> : ตรวจวัดเป็นเวลาอย่างน้อย 5 วันต่อเมื่อ ครอบคลุมวันที่ทำการและวันหยุดราชการ โดยตรวจวัด 1 ครั้ง เมื่อมีการก่อสร้างงานฐานรากใกล้สถานีตรวจวัด</p> <p>ผู้รับผิดชอบ : กทพ. ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ดำเนินการ</p>

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๑๐/๑๑/๖๙

ลงนาม.....  
(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูนิटेค แอนาไลซิส คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๑๐ พ.ย. ๒๕๖๑

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>เมื่อประเมินผลกระทบในกรณีเลวร้ายที่สุด คือ ยานพาหนะที่นำหน้าบรรทุก 30 ตัน ใช้ความเร็วสูงสุด 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง พบว่า</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>พื้นที่ที่อยู่ห่างจากทางขึ้น-ลง ประมาณ 17.5 เมตร (อยู่ติดกับพื้นที่เขตทางเดิม) จะได้รับความ สั่นสะเทือน ประมาณ 1.829 มิลลิเมตร/วินาที ซึ่งเป็นระดับที่ทำให้รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่จะไม่รบกวนต่อคนที่อาศัยอยู่ในอาคาร และไม่เป็นอันตรายต่อโครงสร้างอาคาร แม้แต่สิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่</li> <li>พื้นที่ที่อยู่ริมถนนพระรามที่ 2 ทางสายประธานของโครงการ จะได้รับความสั่นสะเทือน ประมาณ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดตั้งศูนย์/เจ้าหน้าที่ เพื่อดูแลการก่อสร้างและรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับความเดือดร้อนที่ได้รับจากการก่อสร้างโครงการของชุมชน พร้อมทั้งให้ความเอาใจใส่และเร่งแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนดังกล่าวโดยเร็ว โดยอาจพิจารณาจัดตั้งศูนย์ดังกล่าวภายในศูนย์บริการข้อมูล ของ กทพ. (Call center 1543) หรืออาจประสานกับสำนักงานเขตที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ เขตบางขุนเทียน เขตจอมทอง เขตราชบุรี รัษฎะ ได้แก่ เขตบางคอแหลม และเขตยานนาวา ในการรวบรวมเรื่องร้องเรียนส่งให้ กทพ.</li> </ul>	<p>งบประมาณ : 104,000 บาท/ปี</p>
	<p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <p>เมื่อประเมินผลกระทบในกรณีเลวร้ายที่สุด คือ ยานพาหนะที่นำหน้าบรรทุก 30 ตัน ใช้ความเร็วสูงสุด 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง พบว่า</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>พื้นที่ที่อยู่ห่างจากทางขึ้น-ลง ประมาณ 17.5 เมตร (อยู่ติดกับพื้นที่เขตทางเดิม) จะได้รับความ สั่นสะเทือน ประมาณ 1.829 มิลลิเมตร/วินาที ซึ่งเป็นระดับที่ทำให้รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่จะไม่รบกวนต่อคนที่อาศัยอยู่ในอาคาร และไม่เป็นอันตรายต่อโครงสร้างอาคาร แม้แต่สิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่</li> <li>พื้นที่ที่อยู่ริมถนนพระรามที่ 2 ทางสายประธานของโครงการ จะได้รับความสั่นสะเทือน ประมาณ</li> </ul>	<p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <p>พื้นที่ดำเนินการ : โรงพยาบาลพระราม 2 สำนักงานเขตบางขุนเทียน โรงเรียนสมบุญวิทย โรงเรียนบาล-บางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล มัสยิดอมันนุลมิต และโรงเรียนวัดสารอด (รูปที่ 4)</p> <p><b>ดัชนี</b> : ความเร็วอนุภาพสูงสุด (Peak Velocity) และความถี่ (Frequency)</p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ</b> : ตรวจวัดความสั่นสะเทือนเป็นเวลาอย่างน้อย 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการ และวันหยุดราชการ ปีละ 1 ครั้ง ในช่วง 3 ปีแรกของการเปิดดำเนินการ หลังจากนั้น หากผลที่ได้มีค่าไม่เกินค่ามาตรฐานและไม่มีความจำเป็นเพื่อเพิ่มขั้นจากการตรวจวัดครั้งก่อน จะดำเนินการตรวจวัดทุก 3 ปี</p>	




ลงนาม.....

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๗๐/๖๖/๖๖



ลงนาม.....

UNITED ANALYST AND ENGINEERING CONSULTANT COMPANY LIMITED  
(นางสาววรรณี เกียวมาต)

ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูนิเทค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอมพลีเมนต์ จำกัด

วันที่ ๐ พย ๖๖




ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก


ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>0.0559 มิลลิเมตร/วินาที ซึ่งเป็นระดับที่ทำให้รู้สึกได้ถึงกลิ่นเหม็น แต่จะไม่รบกวนต่อคนที่อาศัยอยู่ในอาคาร และไม่เป็นอันตรายต่อโครงสร้างอาคาร แม้แต่สิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่เช่นกัน ดังนั้น ผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ</p> <ul style="list-style-type: none"><li>บริเวณชุมชนนพราย และชุมชนรมน้ำใจ มีความเสี่ยงสูงเท่ากับ 0.957 มิลลิเมตร/วินาที ซึ่งอยู่ในระดับรู้สึกได้ถึงกลิ่นเหม็น จึงอาจรบกวนการอยู่อาศัยของชุมชนบ้าง คาดว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ</li></ul>		<p>ผู้รับผิดชอบ : กทพ. ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ดำเนินการ</p> <p>งบประมาณ : 104,000 บาท/ปี</p>
7. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>การก่อสร้างฐานรากโครงสร้างทั้งหมดของโครงการจะอยู่บนพื้นดิน โดยไม่มีการก่อสร้างตอม่อในแหล่งน้ำจึงไม่มีการรบกวนแหล่งน้ำแต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม โครงการมีความจำเป็นต้องปรับปรุงคลองมะนาวบริเวณทางแยกต่างระดับบางโคล่ด้านตะวันตก ไปเป็นท่อระบายน้ำแบบเหลี่ยม (Box Culvert) 2 ช่วง คือ บริเวณ กม. ที่ 1+500 ถึง 1+700 และ กม. ที่ 2+150 ถึง 2+460 ระยะทางประมาณ 200 และ 310 เมตร ตามลำดับ และปรับปรุงทางระบายน้ำข้างทางพิเศษเฉลิมมหานคร จากเดิมที่มีลักษณะเป็นร่องน้ำแบบเปิดไปเป็นท่อระบายน้ำแบบกลม โดยออกแบบให้ระบายน้ำลงสู่คลอง</p>	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>ออกแบบโครงสร้างช่วงที่ตัดผ่านแหล่งน้ำเป็นทางยกระดับข้ามแม่น้ำ โดยไม่มีการก่อสร้างตอม่อหรือลัดลงในแหล่งน้ำ</li><li>ออกแบบให้ผิวบนของ Pile Cap ของตอม่ออยู่ระดับเดียวกับพื้นคลอง สำหรับบริเวณที่จำเป็นต่อการก่อสร้างตอม่อใกล้แหล่งน้ำ</li><li>หลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงฤดูฝน และใช้เวลาก่อสร้างให้สั้นที่สุดเท่าที่จะทำได้เพื่อลดปริมาณตะกอนแขวนลอยในน้ำ</li><li>จัดให้มีทางระบายน้ำชั่วคราว และบ่อพักน้ำชั่วคราว พร้อมติดตั้งเครื่องสูบน้ำในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง</li></ul>	-

ลงนาม.....

  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๓๐/๐๙/๖๙

ลงนาม.....

  
UNITED ANALYST AND ENGINEERING CONSULTANT COMPANY LIMITED  
(นางสุวรรณ์ โชติสกุลรัตน์)

ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูนิเทค แอนาไลส์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ พ.ย. ๒๕๖๑



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายพหลโยธิน 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
8. คุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ	<p>สารเคมีที่โครงการได้ผ่านได้เป็นช่วงๆ จึงอาจมีผลกระทบโดยตรงต่อพื้นที่รองรับน้ำรวมทั้งทิศทางการไหลของน้ำในพื้นที่ แต่ในภาพรวมผลกระทบคาดว่าจะอยู่ในระดับต่ำ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ในการมีกิจกรรมก่อสร้างในช่วงฤดูฝน โครงการต้องประสานงานกับสำนักการระบายน้ำกรุงเทพมหานครในการดำเนินการจัดให้มีแผนป้องกันน้ำท่วมในพื้นที่ก่อสร้างในกรณีที่มีการก่อสร้างในแม่น้ำเจ้าพระยา โครงการต้องประสานงานและขออนุญาตจากกรมเจ้าท่า ในการก่อสร้างและขนส่งทางน้ำ</li> </ul>	
	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <p>ไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดผลกระทบเพิ่มเติม</p> <p><b>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b></p> <p>กิจกรรมก่อสร้างอาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินที่โครงการพาดผ่านและที่อยู่ใกล้เคียงโครงการ และอาจส่งผลกระทบต่อเนื่องต่อนิเวศวิทยาทางน้ำด้วย ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>งานปรับพื้นที่ งานขุดดิน/ถมดิน งานก่อสร้างฐานราก/เข็มเจาะ/ตอม่อ อาจทำให้เกิดการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำ ทำให้น้ำมีปริมาณตะกอนแขวนลอยเพิ่มขึ้น และอาจส่งผลกระทบต่อกระบวนการสังเคราะห์แสงของแพลงก์ตอนพืชและกระบวนการหายใจของสิ่งมีชีวิตในน้ำ</li> <li>เศษวัสดุต่างๆ จากการปรับพื้นที่ โดยเฉพาะที่ย่อยสลายได้ อาจร่วงหล่นและทับถมในแหล่งน้ำจะมีผล</li> </ul>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านอุทกวิทยาน้ำผิวดินและด้านคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำอย่างเคร่งครัด</li> <li>การก่อสร้างต้องผ่านแหล่งน้ำ เช่น คลองแสนแสบ คลองสะแกงาม คลองพระยาธาราชนมตรี คลองแสนแสบ คลองบางขุนเทียน คลองบางปะแก้ว แม่น้ำเจ้าพระยา คลองราษฎร์บูรณะ (รูปที่ 5) ทั้งด้านเหนือและท้ายน้ำ อย่างน้อย 1 ครั้ง ดังนี้ : <ul style="list-style-type: none"> <li>คุณภาพน้ำ : อุณหภูมิ ความขุ่น ความเป็นกรด และค่าต่างๆ สารแขวนลอย ออกซิเจนละลาย บีโอดี น้ำมันและไขมัน ไนเตรทในหน่วยไนโตรเจน ฟอสเฟต แบคทีเรียกลุ่มฟีคโกลิไลฟอร์ม</li> </ul> </li> <li>นิเวศวิทยาทางน้ำ : แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์น้ำดิน</li> </ul>	

ลงนาม.....

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๓๐/๑๒/๖๖

ลงนาม.....

UNITED ANALYST AND ENGINEERING

CONSULTANT COMPANY LIMITED

(นางสาววรรัตน์ เกียรติมาศ)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลส์ต แอนด์ เอนจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

วันที่ ๓๐ พย ๒๕๖๖

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายพหลโยธิน ระยะทาง 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ต่อค่าความสกปรกของแหล่งน้ำ คือ อาจทำให้มีค่าบีโอดีสูงขึ้น และมีค่าออกซิเจนละลายลดลง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• น้ำดื่มจากยานพาหนะ/เครื่องจักรกล อาจปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำโดยตรง หรืออาจเกิดจากการชะล้างของน้ำฝนจากบริเวณที่มีคราบน้ำมันปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำผิวดิน</li> <li>• น้ำทิ้งจากบ้านพักคนงาน ซึ่งในเบื้องต้นพิจารณาจำนวนบ้านพักคนงาน 2 แห่ง แต่ละแห่งมีคนงานสูงสุด 1,150 คน จะมีการใช้น้ำประมาณ 172.50 ลูกบาศก์เมตร/วัน/แห่ง และมีน้ำเสียเกิดขึ้นประมาณ 138.00 ลูกบาศก์เมตร/วัน/แห่ง โครงการได้กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีการบำบัดน้ำเสียดังกล่าวด้วยบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปจนได้มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารก่อนระบายลงสู่ระบบระบายน้ำสาธารณะ</li> <li>• น้ำทิ้งจากสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ซึ่งจะมีการใช้น้ำประมาณ 2.10 ลูกบาศก์เมตร/วัน และมีน้ำเสียเกิดขึ้นประมาณ 1.68 ลูกบาศก์เมตร/วัน โครงการได้กำหนดให้ผู้รับเหมา ก่อสร้างต้องจัดให้มีการบำบัดน้ำเสียดังกล่าวด้วยบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปจนได้มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารก่อนระบายออก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ดินที่ขุดออกจากการก่อสร้างฐานรากต้องจัดให้มีที่กักเก็บโดยเฉพาะ และไม่เก็บกองไว้เกินกว่า 2 วัน ในกรณีที่ต้องเก็บกองในพื้นที่ก่อสร้างใกล้กับบริเวณที่ขุด ต้องล้อมรั้วที่บสูง 2.0 เมตร และต้องมีการป้องกันไม่ให้ดินตะกอนถูกชะล้างสู่ระบบระบายน้ำสาธารณะด้วยการปิดคลุม/ปิดล้อมกองดินให้มิดชิด</li> <li>• จัดให้มีร่องระบายน้ำ เพื่อรวบรวมน้ำที่เกิดจากการก่อสร้าง น้ำจากการล้างล้อและตัวรถขนส่งวัสดุ และน้ำฝนที่ตกลงบนพื้นที่ก่อสร้างลงสู่บ่อพักก่อนที่มีขนาดเพียงพอ เพื่อให้ตกตะกอนก่อนระบายออกสู่ระบบระบายน้ำสาธารณะ</li> <li>• พื้นที่กองเก็บอุปกรณ์ก่อสร้าง สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง และบ้านพักคนงานให้สร้างห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 100 เมตร เพื่อป้องกันการปนเปื้อนของน้ำมัน ขยะ และเศษวัสดุต่างๆ ลงสู่แหล่งน้ำ</li> <li>• ซ่อมแซมบ่อระบุงดักหรือพื้นที่ก่อสร้างในสภาพดั้งเดิมหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จทันที</li> <li>• จัดให้มีห้องสุขาที่ถูกหลักสุขาภิบาลให้เพียงพอกับจำนวนคนงานอย่างน้อยในอัตราส่วนห้องสุขา 1 ห้อง ต่อคนงาน 20 คน</li> <li>• บำบัดน้ำทิ้งจากสำนักงานควบคุมการก่อสร้างและบ้านพักคนงานด้วยถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป (On-site Septic Tank)</li> </ul>	<p>ระยะเวลาดำเนินการ : 1 ครั้ง ภายในระยะเวลา 30 วัน ก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ</p> <p>ผู้รับผิดชอบ : กทพ. ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ดำเนินการ</p> <p>งบประมาณ : ค่าใช้จ่ายในการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน 41,400 บาท และค่าใช้จ่ายในการติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำ 117,000 บาท รวมเป็นเงิน 158,400 บาท</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน</p> <p>พื้นที่ดำเนินการ : คลองแสนแสบ คลองสะแกงาม คลองพระยาธรรมศิริ คลองสนมชัย คลองบางขุนเทียน คลองบางปะแก้ว แม่น้ำเจ้าพระยา คลองราษฎร์บูรณะ (รูปที่ 5) พังดำนเหินน้ำและท้ายน้ำ เฉพาะช่วงเวลาที่มีการสร้างแนวเส้นทางข้ามแหล่งน้ำอย่างน้อย 1 ครั้ง ทั้งด้านเหินน้ำและท้ายน้ำ</p> <p>ดัชนี :</p> <p>- คุณภาพน้ำ : อุณหภูมิ ความขุ่น ความเป็นกรด และค่าออกซิเจนละลาย ออกซิเจนละลาย ปีเอดี</p>

ลงนาม.....

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๑๐/๑๑/๒๖

ลงนาม.....

UNITED ANALYST AND ENGINEERING

(นางศุภรัตน์ ไซตีสกุลรัตน์) CONSULTANT COMPANY LIM(บริษัท สานวรัตน์ เกียวมาค)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูเนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

วันที่ ๑๐ พ.ย. ๒๕๖๖



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการจะใช้วิธีการสร้างทางยกระดับข้ามแหล่งน้ำ โดยไม่มีกิจกรรมใดๆ รุกทำลายในแหล่งน้ำ จึงไม่ก่อให้เกิดการเพิ่มขึ้นของตะกอนในแหล่งน้ำ รวมทั้ง ผลกระทบดังกล่าวข้างต้นสามารถป้องกันและลดให้น้อยลงได้ด้วยมาตรการที่เหมาะสม ประกอบกับแหล่งน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่มีคุณภาพน้ำจัดอยู่ในประเภทที่ 4 ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับต่ำ	โครงการจะใช้น้ำในแหล่งน้ำ โดยไม่มีกิจกรรมใดๆ รุกทำลายในแหล่งน้ำ จึงไม่ก่อให้เกิดการเพิ่มขึ้นของตะกอนในแหล่งน้ำ รวมทั้ง ผลกระทบดังกล่าวข้างต้นสามารถป้องกันและลดให้น้อยลงได้ด้วยมาตรการที่เหมาะสม ประกอบกับแหล่งน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่มีคุณภาพน้ำจัดอยู่ในประเภทที่ 4 ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับต่ำ	<p>สามารถป้องกันการบำบัดน้ำเสียอย่างน้อยต้องเท่ากับปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นในแต่ละวัน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จัดให้มีบ่อตกตะกอนหรือบ่อกักน้ำทิ้งเพื่อตกตะกอน หิน และตะกอนในน้ำทิ้งจากกิจกรรมการก่อสร้าง บริเวณพื้นที่ก่อสร้างบ้านพักคนงาน และสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ก่อนระบายออกสู่ระบบระบายน้ำสาธารณะหรือแหล่งน้ำ (รายละเอียดบ่อตกตะกอนบริเวณพื้นที่ก่อสร้างดังตารางที่ 3 และรูปที่ 6)</li> <li>การซ่อมบำรุงอุปกรณ์และเครื่องจักรต่างๆ ให้ดำเนินการเฉพาะภายในโรงซ่อมหรือซ่อมเท่านั้น</li> <li>การก่อสร้างเพื่อปรับทางเท้า ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องแจ้งแผนการก่อสร้างให้หน่วยงานเจ้าของพื้นที่ รับทราบก่อนอย่างน้อย 30 วัน</li> <li>ห้ามทิ้งขยะ เศษอาหาร น้ำมัน และเศษวัสดุก่อสร้าง ลงสู่แหล่งน้ำ โดยเด็ดขาด โดยผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดให้มีพื้นที่ทิ้งขยะและจัดเก็บขยะจากคนงานก่อสร้าง รวมถึงจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้วเพื่อรวบรวมและนำไปกำจัดให้เหมาะสม</li> </ul> <p><b>มาตรการเฉพาะ</b></p> <p>ทำการก่อสร้างผนังกันน้ำชั่วคราว (Coffer Dam) แล้วจึงทำการก่อสร้างเสาค้ำและฐานรากของสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณริมฝั่งแม่น้ำ</p>	<p>น้ำมัน และไขมัน ในเตรทในหน่วยไนโตรเจนฟอสเฟต แบบที่เรียกกลุ่มพีคอลลีโพลิฟอร์ม - นิเวศวิทยาทางน้ำ : แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน</p> <p>ระยะเวลาดำเนินการ : ทุกๆ 3 เดือน ตลอดระยะที่ก่อสร้างผ่านแหล่งน้ำผิวดิน</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ</b> : กทพ. ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ดำเนินการ</p> <p><b>งบประมาณ</b> : ค่าใช้จ่ายในการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน 165,600 บาท/ปี และค่าใช้จ่ายในการติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำ 468,000 บาท/ปี รวมเป็นเงิน 633,600 บาท/ปี</p>

ลงนาม.....

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๓๐/๑๑/๖๖

ลงนาม.....

(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูโนเด็ค แอนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

วันที่ ๓๐ พย ๒๕๖๖

UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
CONSULTANT COMPANY LIMITED  
(นางสาววรัตน์ เกียรติมาด)

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ระยะเปิดดำเนินการ</p> <p>กิจกรรมในระยะเปิดดำเนินการเป็นโครงการอาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินที่โครงการพาดผ่านและอยู่ในบริเวณใกล้เคียงโครงการ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"><li>น้ำทิ้งจากอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ (CCB) 1 แห่ง จะมีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน 40 คน ซึ่งจะมีการใช้น้ำประมาณ 2.80 ลูกบาศก์เมตร/วัน และจะมีน้ำเสียเกิดขึ้นประมาณ 2.24 ลูกบาศก์เมตร/วัน และอาคารด้านเก็บค่าผ่านทาง 7 แห่ง ซึ่งมีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานแต่ละ 30 คน จะมีการใช้น้ำประมาณ 2.10 ลูกบาศก์เมตร/วัน และจะมีน้ำเสียเกิดขึ้นประมาณ 1.68 ลูกบาศก์เมตร/วัน/แห่ง น้ำเสียดังกล่าวจะได้รับการบำบัดด้วยระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปจนได้มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารก่อนระบายลงสู่ระบบระบายน้ำน้ำทิ้งจากอาคารก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงได้แก่ คลองขุดใหม่ คลองรางแก้ว คลองบางมด คลองบัวหลวง และคลองบางขุนเทียน ต่อไป</li><li>การซ่อมบำรุงผิวทาง อาจมีเศษวัสดุขยะล้างส่งลงน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้เคียง ซึ่งจะทำให้มีค่าบีโอดีสูงขึ้น</li></ul>	<p>ระยะเปิดดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"><li>รวบรวมและบำบัดน้ำทิ้งจากอาคารควบคุมทางพิเศษและอาคารด้านเก็บค่าผ่านทางด้วยระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป (On-site Septic Tank) จนผ่านมาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งจากอาคารก่อนระบายลงสู่ระบบระบายน้ำสาธารณะหรือแหล่งน้ำโดยความสามารถในการบำบัดน้ำเสียอย่างน้อยต้องเท่ากับปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นในแต่ละวัน</li><li>จัดให้มีบ่อกักน้ำทิ้งเพื่อรองรับน้ำจากอาคารควบคุมทางพิเศษและอาคารด้านเก็บค่าผ่านทาง ก่อนระบายออกสู่ระบบระบายน้ำสาธารณะหรือแหล่งน้ำ</li><li>ทำความสะอาดผิวจราจรบนทางพิเศษเป็นประจำสม่ำเสมอ</li><li>จัดให้มีบ่อกักน้ำที่สามารถรองรับน้ำฝนจากผิวทางพิเศษก่อนระบายออกสู่ระบบระบายน้ำสาธารณะหรือแหล่งน้ำ</li><li>จัดให้มีถังขยะประจำอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษและด้านจัดเก็บค่าผ่านทาง และให้มีการรวบรวมและจัดการขยะมูลฝอยอย่างเหมาะสม</li><li>ทำความสะอาดระบบระบายน้ำบริเวณโครงการช่วงที่ข้ามแหล่งน้ำ</li><li>ข่งรับน้ำและท่อระบายน้ำอย่างสม่ำเสมอ</li><li>ปฏิบัติตามขั้นตอนการปฏิบัติงานการป้องกันและให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุมีผู้บาดเจ็บช่วยเหลือผู้บาดเจ็บบนทางพิเศษ</li></ul> <p>รู้/ทราบทางพิเศษ</p>	-

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๓๐/๐๙/๖๖

ลงนาม.....  
(นางสาววรัตน์ เกียรติ)  
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ พ.ย. ๖๖

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>และมีค่าออกซิเจนละลายลดลง แต่เป็นผลกระทบระยะสั้นเฉพาะช่วงที่มีการบำรุงรักษาเท่านั้น</p> <p>การเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุฉุกเฉินบนทางพิเศษ อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมันลงสู่แหล่งน้ำใกล้เคียง ทำให้ผิวหน้าน้ำถูกปกคลุมด้วยน้ำมัน ส่งผลให้น้ำมีค่าออกซิเจนละลายลดลง</p> <p>ผลกระทบดังกล่าวข้างต้นสามารถป้องกันและจัดการได้ ด้วยมาตรการที่เหมาะสม ประกอบกับแหล่งน้ำผิวดินในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่มีคุณภาพน้ำจัดอยู่ในประเภทที่ 4 และมีการใช้ประโยชน์เพื่อรองรับน้ำทิ้งอยู่แล้ว ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>การปนเปื้อนจากน้ำชะล้างผิวทางบริเวณช่วง Bridge Approach ของสะพานนี้ จะระบายผ่านระบบระบายน้ำของโครงการสู่ระบบระบายน้ำเดิมและระบายออกสู่แม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนน้ำชะล้างผิวทางบนสะพานซึ่งจะระบายผ่านช่องรับน้ำและปล่อยลงสู่แม่น้ำโดยวิธีตกอิสระ แม้ว่าน้ำชะล้างผิวทางอาจมีการปนเปื้อนด้วยมลสารต่างๆ แต่สามารถผสมรวมและเจือจางกับปริมาณน้ำฝนได้เป็นอย่างดีในช่วงเวลาที่ฝนตก ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</p>		

ลงนาม.....

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๑๐/๑๑/๖๖


ลงนาม.....

(นางสาววรัตน์ เกียรติภานุ)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

วันที่ ๑๐ พย ๒๕๖๑







ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10. นิเวศวิทยาทางบก	<p>การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ผลกระทบต่อทรัพยากรพืชพันธุ์ ในการก่อสร้างทางพิเศษจะตัดรื้อถอนต้นไม้ที่ปลูกเป็นไม้ประดับตามแนวเกาะกลางของถนนพระรามที่ 2 ตามแนวสายทางโครงการออกทั้งหมด และรื้อถอนต้นไม้บางส่วนบริเวณเกาะกลางทางคู่ขนานในบริเวณที่จะก่อสร้างทางขึ้น-ลง ส่วนต้นไม้ที่อยู่นอกพื้นที่ก่อสร้างจะไม่ได้รับผลกระทบแต่อย่างใด</li> <li>ผลกระทบต่อทรัพยากรสัตว์ เนื่องจากโครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ จะก่อสร้างอยู่ในแนวกิ่งกลางของถนนพระรามที่ 2 ซึ่งปัจจุบันมีสภาพโดยรอบเป็นพื้นที่อยู่อาศัยและพื้นที่พาณิชยกรรม และอยู่ค่อนข้างห่างจากบริเวณที่พบสิ่งเล็งเห็น ดังนั้นการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ของโครงการจึงไม่มีผลกระทบต่อเนื่องที่อยู่อาศัยของสิ่งเล็งเห็น รวมทั้งจะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบในทางลบต่อสัตว์ทุกประเภท ดังนั้น ผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ</li> </ul>	<p>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จัดบันทึกปริมาณ ชนิด และจำนวนของต้นไม้ที่จะต้องย้ายออกจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างทั้งหมด</li> <li>พิจารณาชุดล้อมไม้ยืนต้นเพื่อนำไปปลูกในบริเวณใกล้เคียงหรือบริเวณพื้นที่รับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ทั้งนี้หากมีข้อจำกัดไม่สามารถรื้อถอนต้นไม้ได้ให้พิจารณาการปลูกทดแทน</li> <li>ในกรณีที่ดินไม่อยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานเขตให้ประสานสำนักงานเขตเพื่อดำเนินการต่อไป ซึ่งอาจมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ</li> <li>กำหนดเขตการก่อสร้างให้ชัดเจน และควบคุมผู้รับจ้างให้ดำเนินการก่อสร้างเฉพาะภายในเขตก่อสร้างที่กำหนดไว้เท่านั้น</li> <li>กำหนดกฎระเบียบในการควบคุมคนงานก่อสร้าง โดยห้ามจับหรือล่าสัตว์ทุกชนิดที่พบเห็น โดยเฉพาะสิ่งเล็งเห็น และห้ามรบกวนแหล่งที่อยู่อาศัยของสิ่งเล็งเห็นอย่างเด็ดขาด พร้อมกำหนดบทลงโทษหากฝ่าฝืน</li> </ul>	-
	<p>ระยะเปิดดำเนินการ</p> <p>โครงสร้างทางยกระดับของโครงการ โดยเฉพาะบริเวณทางขึ้น-ลง ทั้ง 5 แห่ง อาจทำให้เกิดการบดบังแสงอาทิตย์ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อต้นไม้ที่ปลูกไว้บริเวณเกาะกลางทาง</p>	<p>ระยะเปิดดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ประสานงานกับสำนักงานทางหลวงที่รับผิดชอบพื้นที่ ได้แก่ สำนักงานบำรุงทางธนบุรี และสำนักงานเขตบางหลวงที่ 11 ในการเลือกพันธุ์ไม้ที่จะปลูกบริเวณริมถนนพระรามที่ 2 ให้มีความ</li> </ul>	-

ลงนาม..... (นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์) ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่..... ๓๐/๑๑/๖๖ วันที่..... ๓๐ พ.ย. ๒๕๖๖


ลงนาม..... (นางสาวนรรธน์ เกียรติมาต) ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม  
วันที่..... ๓๐ พ.ย. ๒๕๖๖

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม


โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	คู่ขนานและริมถนนได้ แต่การดำเนินโครงการไม่มีกิจกรรมที่จะก่อให้เกิดผลกระทบทางลบต่อสัตว์ทุกประเภทแต่อย่างใด ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ	เหมาะสมกับพื้นที่ซึ่งไม่ได้รับแสงแดดโดยตรง หรือต้องการแสงน้อย เพื่อปลูกทดแทนในพื้นที่ โดยเลือกจากพืชพื้นถิ่นก่อน เพื่อให้ง่ายต่อการดูแลรักษา ซึ่งโครงการเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการจัดหาพันธุ์ไม้และค่าดำเนินการปลูกต้นไม้ทดแทน <ul style="list-style-type: none"><li>กพท. ต้องเลือกพันธุ์ไม้ที่จะปลูกบริเวณสวนสาธารณะและพื้นที่ออกกกำลังกายในวงได้โครงสร้างทางยกระดับบริเวณเชื่อมต่อกับโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-ดาวคะนองให้มีความเหมาะสมกับพื้นที่ซึ่งจะไม่ได้รับแสงแดดโดยตรงหรือพันธุ์ไม้ที่ต้องการแสงน้อยเพื่อปลูกทดแทนในพื้นที่ โดยเลือกจากพืชพื้นถิ่นก่อนเพื่อให้ง่ายต่อการดูแลรักษา</li></ul>	
11. การลดขนาดขนส่ง	ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง การขนส่งของโครงการจะทำให้ค่า V/C เพิ่มขึ้นจากเดิมเล็กน้อย ซึ่งส่วนใหญ่ไม่ทำให้สภาพความคล่องตัวบนถนนเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ยกเว้นทางขนานที่คออ้อมเมือง ของถนนพระรามที่ 2 เมื่อมีการขนส่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00-08.00 น.) จะมีสภาพความคล่องตัวลดลง (LOS ลดจากระดับ D เป็นระดับ E) และเมื่อมีการขนส่งหลังช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (18.00-17.00 น.) จะมีสภาพความคล่องตัวลดลงเช่นเดียวกัน (LOS ลดจากระดับ E เป็นระดับ F)	ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"><li>วางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งอุปกรณ์ของโครงการ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านการจราจร</li><li>ออกแบบโครงการตามมาตรฐานการออกแบบที่เป็นที่ยอมรับและสอดคล้องกับความต้องการในการเดินทางของผู้ใช้เส้นทางเพื่อลดผลกระทบในระยะเปิดดำเนินการ</li><li>จัดให้มีรถนำและปิดท้ายในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง</li><li>จัดให้มีแสงสว่างที่เพียงพอและสัญลักษณ์แสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างที่ชัดเจน</li></ul>	ระยะก่อนก่อสร้าง ตรวจสอบปริมาณการจราจรพื้นที่ดำเนินการ : แสดงดังรูปที่ 7 (1) ถนนพระรามที่ 2 ช่วงที่ติดกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก (2) ถนนพระรามที่ 2 ช่วงที่ติดกับถนนบางขุนเทียน-ชายทะเล ที่ STA.3+665 (3) ถนนพระรามที่ 2 บริเวณโรงพยาบาลบางมด ที่ STA.6+980


ลงนาม.....

  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๑๐/๑๑/๖๖

ลงนาม.....

  
(นางสาววรัตน์ เกียรติภานุ)  
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ พย ๖๖


ลงนาม.....


  
UNITED ANALYST AND ENGINEERING CONSULTANT COMPANY LIMITED  
(นางสาววรัตน์ เกียรติภานุ)



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>สำหรับกรณีที่มีการขนส่งคนงานก่อสร้าง พบว่า การขนส่งของโครงการจะทำให้ค่า V/C เพิ่มขึ้นจากเดิมเล็กน้อย ซึ่งส่วนใหญ่ไม่ทำให้สภาพความคล่องเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ยกเว้นทางขนาน ที่ออกเมือง ของถนนพระรามที่ 2 เมื่อมีการขนส่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00-08.00 น.) จะมีสภาพความคล่องตัวลดลง (LOS ลดจากระดับ D เป็นระดับ E) ส่วนการขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้างในช่วงเวลากลางคืน (18.00-07.00 น.) จะทำให้ค่า V/C เพิ่มขึ้นจากเดิมเล็กน้อย แต่ไม่ทำให้สภาพความคล่องตัวเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ดังนั้นการขนส่งของโครงการจะส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจรในระดับปานกลาง</p> <p>การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา อาจส่งผลกระทบในระดับปานกลางต่อการกีดขวางการสัญจรในแม่น้ำเจ้าพระยาจากการก่อสร้างสะพานซึ่งข้ามแม่น้ำ</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>รถบรรทุกที่ใช้ในการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุก่อสร้าง จะต้องไม่นำหนักบรรทุกที่ไม่เกินความสามารถในการรองรับของถนน เนื่องจากกรณีน้ำหนักบรรทุกเกินความสามารถในการรองรับของถนน จะทำให้เกิดความเสียหายและทำให้ถนนชำรุดได้ โดยกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมน้ำหนักบรรทุก และควบคุมผู้ขับขี่ให้ใช้ความเร็วต่ำและไม่ให้ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนด</li><li>กำหนดให้ใช้ผ้าใบคลุมขณะทำการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุและฝุ่นละออง</li><li>บำรุงรักษายานพาหนะและเครื่องจักรอุปกรณ์เป็นประจำเสมอ</li><li>ติดตั้งป้ายสื่อโครงการพร้อมหมายเลขโทรศัพท์บรรทุกในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน เพื่อให้ประชาชนสามารถแจ้งปัญหาได้</li><li>ประสานงานกับสถานีตำรวจนครบาลในพื้นที่ จัดให้มีตำรวจจราจรคอยอำนวยความสะดวกบริเวณทางร่วมทางแยกที่มีการก่อสร้าง โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน คือ ช่วงเช้า (07.00-09.00 น.) และช่วงเย็น (16.00-18.00 น.)</li><li>จัดเตรียมพื้นที่จอดรถและจัดเก็บเครื่องจักรอุปกรณ์ก่อสร้างที่ใช้ในการก่อสร้างโครงการ</li></ul>	<p>(4) ถนนพระรามที่ 2 บริเวณทางแยกต่างระดับดาวคะนอง ที่ STA.9+450</p> <p><b>ดัชนี :</b> ชนิดและปริมาณการจราจรทั้งขาเข้าและขาออก จัดเตรียมรายงานผลการติดตามตรวจสอบและสรุปสภาพปัญหาพร้อมทั้งข้อเสนอแนะ เสนอต่อ กทพ. ทุกครั้งที่มีการดำเนินงาน</p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b> ตรวจนับครั้งละ 2 วันต่อเนื่อง (วันอาทิตย์และวันจันทร์) ครอบคลุมช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (06.00-08.00 น.) ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (16.00-18.00 น. และนอกช่วงเวลาเร่งด่วน ดำเนินการ 1 ครั้งภายในระยะเวลา 30 วัน ก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> กทพ. วังจันทน์ครั้งที่ 3 (Third Party) ให้ดำเนินการ</p> <p><b>งบประมาณ :</b> 30,000 บาท โดยงบประมาณรวมอยู่ในค่าก่อสร้างโครงการ</p> <p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>ตรวจนับปริมาณการจราจร และจัดบันทึกข้อมูลยานพาหนะที่เข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างและข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ</p> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ :</b> แสดงดังรูปที่ 7</p>

  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๓๐/๑๑/๖๙

  
ลงนาม.....  
(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ พย ๒๕๖๑



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> <li>ก่อสร้างรั้วที่ชั่วคราวที่มีความสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร ล้อมรอบพื้นที่ก่อสร้างหรือพื้นที่ก่อสร้างบริเวณทางเบี่ยง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยเรียบร้อย ไม่รบกวนภาพวิสัยทัศน์ของผู้ใช้เส้นทาง</li> <li>ช่วยทำให้เกิดความรู้สึกลอดภัยแก่ผู้ใช้เส้นทาง</li> <li>หากผิวทางหรือถนนเกิดความเสียหายจากการก่อสร้างของโครงการ ต้องรีบซ่อมแซมหรือปรับปรุงผิวจราจรให้คืนสภาพเดิมโดยเร็วที่สุด</li> <li>ในการทำทางเบี่ยงทิศทางจราจร จะต้องรักษาจำนวนช่องจราจรให้เท่ากับจำนวนช่องจราจรที่มีอยู่เดิม โดยการขยายผิวจราจรหรือลดขนาดของจราจรชั่วคราวเพื่อให้การจราจรผ่านไปได้อย่างสะดวก</li> <li>หากจำเป็นต้องปิดช่องจราจรเพื่อก่อสร้าง จะต้องปิดช่องจราจรตามระยะทางที่จำเป็นเท่านั้น หรือแบ่งการก่อสร้างออกเป็นระยะเพื่อให้การปิดช่องจราจรเป็นช่วง และเมื่อไม่มีความจำเป็นต้องปิดพื้นที่ปิดช่องจราจรแล้ว ต้องรีบคืนผิวจราจรโดยเร็ว</li> <li>การปิดกั้นและการเบี่ยงเบนเส้นทางของถนนและทางเดินเท้าชั่วคราว (รูปที่ 8) ต้องประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบล่วงหน้า โดยแจ้งแผนการก่อสร้าง ได้แก่ วันที่เริ่มต้นและสิ้นสุดการปิดกั้นหรือเบี่ยงเบนเส้นทาง บริเวณที่ปิดกั้นหรือเบี่ยงเบนเส้นทาง</li> </ul>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>(1) ถนนพระรามที่ 2 ช่วงที่ติดกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก</p> <p>(2) ถนนพระรามที่ 2 ช่วงที่ติดกับถนนบางขุนเทียน-ชายทะเล ที่ STA.3+665</p> <p>(3) ถนนพระรามที่ 2 บริเวณโรงพยาบาลบางมด ที่ STA.6+980</p> <p>(4) ถนนพระรามที่ 2 บริเวณทางแยกต่างระดับดาวคะนอง ที่ STA.9+450</p> <p>(5) พื้นที่ก่อสร้างโครงการ</p> <p>(6) พื้นที่ก่อสร้างโครงการบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา</p> <p>ดัชนี :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ชนิดและปริมาณการจราจรทางเข้าและทางออก</li> <li>- ชนิดและปริมาณรถเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างโครงการโดยบันทึกเป็นรายวันและจัดทำรายงานสรุปประจำทุกเดือน</li> <li>- บันทึกจำนวนอุบัติเหตุจราจรที่เกี่ยวข้องกับโครงการโดยระบุสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ความรุนแรง/ความเสียหายที่เกิดขึ้น และจัดทำรายงานสรุปประจำทุกเดือน</li> </ul>

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๑๖/๑๑/๖๖

ลงนาม.....  
(นางสาวนวรรตน์ เกียรติมาด)  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนัลลิส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๑๖/๑๑/๖๖

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายพหลโยธิน-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"><li>ให้มีการประชาสัมพันธ์การใช้เส้นทางในระลอกก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้างเพื่อเป็นการสื่อสารระหว่างโครงการกับประชาชน โดยให้ข้อมูลข่าวสารการดำเนินการโครงการ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น และข้อร้องเรียนต่างๆ เพื่อนำมาใช้ในการปรับปรุงการปฏิบัติงานในระหว่างก่อสร้างให้เกิดประสิทธิภาพ นอกจากนี้ยังเป็นการเสริมสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างโครงการกับประชาชนให้ความเข้าใจและพร้อมให้ความร่วมมือและความเชื่อต่อการทางพิเศษแห่งประเทศไทย</li><li>หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุก่อสร้างและเคลื่อนย้ายเศษวัสดุในเวลากลางวัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00-08.00 น.) และเร่งด่วนเย็น (16.00-18.00 น.) ให้ทำการขนส่งเฉพาะในเวลากลางคืน (22.00-04.00 น.) แต่หากจำเป็นต้องดำเนินการในเวลากลางวัน ให้ดำเนินการนอกช่วงเวลาเร่งด่วน</li><li>ให้ขนย้ายดินจากการขุดเจาะออกจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างภายใน 24 ชั่วโมง โดยจะต้องดำเนินการขนย้ายในช่วงเวลากลางคืน (22.00-04.00 น.)</li><li>ก่อนเริ่มการก่อสร้างโครงการ ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องแจ้งขั้นตอนและรายละเอียดการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ทั้งช่วงเวลาทำงาน ตำแหน่ง/เส้นทาง การลำเลียงวัสดุเข้าและขนส่งเศษวัสดุออกจากหน้างานให้ กทพ. พิจารณาก่อนดำเนินการ</li></ul>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"><li>จัดเตรียมรายงานผลการติดตามตรวจสอบและสรุปสภาพปัญหาพร้อมทั้งข้อเสนอแนะเสนอต่อ กทพ. ทุกครั้งที่มีการดำเนินงาน</li></ul> <p>ระยะเวลาดำเนินการ : ดำเนินการทุกๆ 1 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</p> <p>ผู้รับผิดชอบ : กทพ. ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ดำเนินการ</p> <p>งบประมาณ : 30,000 บาท/ครั้ง รวมเป็นเงิน 360,000 บาท/ปี โดยงบประมาณรวมอยู่ในค่าก่อสร้างโครงการ</p>

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๑๐/๑๑/๖๖

ลงนาม.....  
UNITED ANALYST ASSOCIATES  
CONSULTANT COMPANY LIMITED  
(นางสาวนรินทร์ เกียรติมาศ)  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ พย ๖๖

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> <li>หลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงเวลาเร่งด่วน (07.00-08.00 น. และ 16.00-18.00 น.) ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- งานเจาะดินของเสาเข็ม : ให้ทำการเจาะเสาเข็มและก่อสร้างฐานรากในช่วงเวลากลางวัน และดำเนินการนอกช่วงเวลารุ่งด่วน (09.00-15.00 น.) ในกรณีจำเป็นต้องดำเนินการในช่วงเวลากลางคืน ต้องแจ้งให้หน่วยงานเจ้าของพื้นที่ทราบก่อนดำเนินการ</li> <li>- งานยกโครงสร้างเหล็กหรืองานยกชิ้นส่วนคอนกรีต : ให้ดำเนินการในเวลากลางคืน (22.00-04.00 น.)</li> <li>- งานเทคอนกรีต : การเทพื้นที่คอนกรีต (Deck Slab) โครงสร้างทางขึ้น-ลง ให้ดำเนินการในเวลากลางคืน (22.00-04.00 น.)</li> <li>- ติดสัญญาณเตือนภัย สัญญาณไฟ และป้ายเตือนแสดงแนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง และบริเวณทางเข้า-ออก เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางระมัดระวังรถชนสิ่งวัตถุที่เข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง โดยป้ายต่างๆ ต้องสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน และเป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยด้านการจราจรและขนส่งของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร โดยแบ่งพื้นที่ก่อสร้างดังนี้ (ตารางที่ 4) (ตัวอย่างการติดตั้งป้าย เครื่องหมายจราจรในระยะก่อสร้างแสดงดังรูปที่ 9) <ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่การเตือนล่วงหน้า ติดตั้งเครื่องหมายจราจรเพื่อเตือนผู้ใช้รถใช้ถนนล่วงหน้าก่อนถึงพื้นที่ปฏิบัติงาน โดยระยะการ</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>	

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๑๑/๑๑/๖๙

ลงนาม.....  
(นางศุภรรัตน์ โชติสกุลรัตน์)  
CONSULTANT COMPANY LIMITED (ในนามวิศวกร ก่อสร้าง)  
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูเนียด แอนาไลส์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๑๐ พย ๒๕๖๑



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>ติดตั้งป้ายเตือนล่วงหน้าที่เหมาะสมจะแปรเปลี่ยนตามชนิดของถนน และขึ้นอยู่กับความเร็วและสภาพของถนน (ตารางที่ 5)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่ช่วงการเปลี่ยนแปลง คือช่วงของถนนที่นำผู้ใช้รถใช้ถนนเปลี่ยนจากช่วงถนนปกติไปสู่การจราจรในเขตพื้นที่ปฏิบัติงาน ในการกำหนดเส้นจราจรจะกำหนดด้วยการตีเส้นหรือใช้อุปกรณ์จราจรอื่นๆ เช่น กรวยยาง แผงกั้นไฟกระพริบ เป็นต้น โดยทั่วไประยะทางของการจราจรเปลี่ยนแปลงจะเกี่ยวข้องกับระยะการเบี่ยงการจราจร เพื่อนำผู้ใช้รถใช้ถนนเปลี่ยนจราจรอย่างปลอดภัย โดยมีแนวทางในการกำหนดระยะเบี่ยงที่เหมาะสม (ตารางที่ 6)</li> <li>- พื้นที่ปฏิบัติงาน คือ ช่วงของถนนที่มีการก่อสร้างเกิดขึ้นโดยรวมทั้งพื้นที่ทำงานก่อสร้างทางเดินสำหรับปฏิบัติงาน พื้นที่ใช้งานจราจร พื้นที่กันชน โดยมีการกันพื้นที่ถนนมาให้คนทำงาน วางเครื่องมือและวัสดุ ควรมีการติดตั้งป้ายแสดงเขตการทำงานเป็นระยะเพื่อให้ข้อมูลและลดความสับสนของผู้ใช้รถใช้ถนน นอกจากนี้ในพื้นที่ปฏิบัติงาน ควรจัดให้มีพื้นที่ป้องกันหรือพื้นที่กันชน (พื้นที่ว่างระหว่างพื้นที่ปฏิบัติงานกับพื้นที่การจราจร) เพื่อป้องกันอันตรายจากอุบัติเหตุ</li> </ul>	

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๓๐/๑๑/๖๙

ลงนาม.....  
(นางสาววรรณา เกียรติมาศ)  
CONSULTANT COMPANY LIMITED  
(นางสาววรรณา เกียรติมาศ)  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ พย. ๒๕๖๑



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>พื้นที่ขุดลอกคลองก่อสร้าง คือ ช่วงการคืนพื้นที่ถนนปกติให้ผู้ใช้รถ โดยมีระยะตั้งแต่จุดสิ้นสุดการก่อสร้างไปจนถึงป้ายสิ้นสุดการก่อสร้าง หลังป้ายสิ้นสุดการก่อสร้างควรติดตั้งเครื่องหมายจราจรต่างๆ เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้รับรู้ถึงการกลับสู่การใช้งานปกติของถนน เช่น ป้ายกำหนดความเร็ว ระยะเบี่ยงการจราจร เพื่อนำผู้ใช้รถใช้ถนนเปลี่ยนช่องจราจร กลับสู่สภาพการจราจรปกติในช่วงสิ้นสุดการก่อสร้าง โดยทั่วไปจะมีระยะทางประมาณ 30 เมตร ต่อการเบี่ยง 1 ช่องจราจร</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ในกรณีที่มีข้อจำกัดเรื่องพื้นที่ไม่สามารถจอดรถบรรทุกได้ ให้จัดเตรียมกระบะใส่ดินเพื่อกองเก็บดินเป็นการชั่วคราวก่อนขนย้ายในช่วงเวลากลางคืน</li> <li>• รื้อถอนสิ่งก่อสร้างชั่วคราวต่างๆ ของโครงการภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ</li> <li>• ขณะทำการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ต้องประสานงานกับกรมเจ้าท่า ในการประชาสัมพันธ์และกำหนดช่องการเดินเรือสัญจรผ่านบริเวณก่อสร้าง เพื่อให้ระมัดระวังและชะลอความเร็วของการเดินเรือ</li> <li>• ปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการเดินเรือและการใช้ท่าเทียบเรืออย่างเคร่งครัด</li> </ul>	

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๑๒/๑๑/๖๙

ลงนาม.....  
UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
CONSULTANT COMPANY LIMITED  
(นางสาววรรัตน์ เกียรติมาศ)  
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ พย ๒๕๖๑

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ระยะเปิดดำเนินการ การพัฒนาโครงการจะทำให้เกิดความเชื่อมโยงของระบบ โครงข่ายทางพิเศษ โดยเชื่อมโยงการเดินทางในแนวรัศมี ระหว่างกรุงเทพมหานครกับพื้นที่ทางด้านตะวันตกของ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น และช่วยลดระยะเวลาในการเดินทาง อีกทั้งจะช่วยลดความ คับคั่งของการจราจรบริเวณทางแยกต่างระดับดาวคะนอง โดยเฉพาะบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง เมื่อโครงการที่ ต้องการเดินทางเข้าเมืองสามารถใช้ทางพิเศษทั้งสอง ต่อเนื่องกันได้โดยไม่ต้องลงสู่พื้นราบ ดังนั้นผลกระทบใน ระยะดำเนินการจึงเป็นผลกระทบทางบวกในระดับปานกลาง	ระยะเปิดดำเนินการ พิจารณาปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าผ่านทางให้สอดคล้องกับปริมาณ จราจร เพื่อให้ไม่ให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่าน ซึ่ง อาจก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน • ประสานงานกับหน่วยงานรับผิดชอบในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง เพื่อ ปรับปรุงและจัดระบบการจราจรให้เหมาะสม • ควบคุมและจำกัดการใช้ความเร็วของรถที่ใช้ใช้ทางพิเศษ	-	

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พัฒน์)  
ผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๑๐/๑๖/๕๙

ลงนาม.....  
  
UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
CONSULTANT COMPANY LIMITED  
(นางสาววันรัตน์ เกียรติมาศ)  
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ พ.ย. ๕๕๖๑

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. การใช้ประโยชน์ที่ดิน	<p>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <p>พื้นที่ในเขตทางเดิม จะเกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่ในเขตทางเดิม จะเกิดการพัฒนาพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ใกล้เคียง โดยเฉพาะพื้นที่ที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างทางขึ้นลง เนื่องจากการเบี่ยงการจราจรหรือการปรับเปลี่ยนเส้นทางคมนาคมในพื้นที่ ตลอดจนการรื้อย้ายทางเท้าบางบริเวณ เพื่อจัดการจราจรใหม่ ซึ่งเป็นผลกระทบในระดับต่ำ บริเวณที่จะต้องถูกเวนคืนเงินจะมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินไปเป็นทางพิเศษอย่างถาวร จึงได้รับผลกระทบทางตรงในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินในระดับสูง</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"><li>กำหนดความกว้างของเขตทางที่ต้องก่อสร้างเท่าที่จำเป็น เพื่อลดการกีดขวางการจราจรรวมถึงการสัญจรไปมาของผู้อยู่อาศัยข้างพื้นที่ก่อสร้าง และเพื่อลดผลกระทบด้านการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างให้น้อยที่สุด</li><li>ใช้พื้นที่ในเขตทางเป็นพื้นที่รองรับรวบรวมวัสดุก่อสร้างและสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง เพื่อลดการรบกวนการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ที่ติดกับเขตทางให้น้อยที่สุด</li><li>ให้มีการวางแผนเพื่อรองรับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้างโครงการ เช่น การวางแผนเส้นทางจราจรเพื่อเป็นทางเลือกให้กับผู้อยู่อาศัยและผู้ที่ใช้เส้นทาง เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างนั้นอาจส่งผลให้มีการปรับเปลี่ยนเส้นทางคมนาคมภายในพื้นที่หรือสร้างกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินในลักษณะชั่วคราวอื่นๆ ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณโดยรอบ</li></ul>	-
	<p>ระยะเปิดดำเนินการ</p> <p>เมื่อมีการเปิดให้บริการโครงการจะส่งผลกระทบ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"><li>ผลกระทบในภาพรวมจากการเชื่อมโยงโครงข่ายการจราจรและระบบรถไฟฟ้ามหานครในอนาคตนอกจากโครงสร้างทางยกระดับเกือบตลอดแนวสายทางจะอยู่ในพื้นที่ที่เป็นเขตทางเดิม ดังนั้น การ</li></ul>	<p>ระยะเปิดดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"><li>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านต่างๆ เช่น การติดตั้งกำแพงกันเสียงในบริเวณที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากโครงการ เพื่อลดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมการอยู่อาศัยและการประกอบกิจกรรมของชุมชนในพื้นที่ศึกษา เพราะหากสภาพแวดล้อมไม่มีความ</li></ul>	-

ลงนาม.....

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๑๑/๑๑/๖๖

ลงนาม.....

(นางสาววรัณณ์ เกียวมาศ)

ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ด แอนด เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

วันที่ ๑๑ พ.ย. ๒๕๖๖

ลงนาม.....

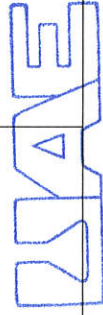
UNITED ANALYST AND ENGINEERING CONSULTANT COMPANY LIMITED

(นางสาววรัณณ์ เกียวมาศ)



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพหลโยธิน 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>เปลี่ยนแปลงกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ศึกษาในภาพรวมจะมีไม่มาก นอกจากนั้น โครงการจะเชื่อมโยงกับโครงข่ายเส้นทางคมนาคมต่างๆ ซึ่งจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการเชื่อมต่อพื้นที่ทั้งในระดับเมืองและระดับย่าน ดังนั้น ในระยะยาว จะเกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในลักษณะที่หนาแน่นขึ้น โดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมในบริเวณพื้นที่โครงการและพื้นที่ต่อเนื่อง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ผลกระทบภายในพื้นที่ศึกษา พื้นที่ที่อยู่ในรัศมี 100 เมตรจากกึ่งกลางแนวสายทางโครงการ จะได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสิ่งแวดล้อมทางกายภาพไปในเชิงลบค่อนข้างน้อย ในขณะที่พื้นที่ที่อยู่ใกล้เคียงกับแนวสายทางโครงการบริเวณด้านกับด้านทางและบริเวณทางขึ้น-ลงที่มีโครงสร้างขยายเข้ามาในบริเวณช่องทางขนานนั้นจะได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพสูงกว่า ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจะส่งผลให้พื้นที่เหล่านี้ขาดความเหมาะสมในการอยู่อาศัย ทำให้ในระยะยาวกิจกรรมอยู่อาศัยของพื้นที่ที่ติดแนวนถนนจะลดน้อยลงได้ ส่วนพื้นที่ในรัศมี 100-500 เมตร มีโอกาส</li> </ul>	<p>เหมาะสมที่จะเป็นปัจจัยให้อาคารบางส่วนถูกปล่อยทิ้งร้างและเสื่อมโทรมได้</p>	



ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ลงนาม.....  
(นางสาววรรณ เกียรติมาศ)  
PACE CONSULTANT COMPANY LIMITED

ผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ 10/09/59  
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนด เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ พย ๒๕๕๑



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>เปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมที่รองรับกิจกรรมการอยู่อาศัยที่หนาแน่นขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none"><li>ผลกระทบรูปแบบการใช้ที่ดินที่กำหนดไว้ในผังเมืองรวมของกรุงเทพมหานคร แนวเส้นทางของโครงการเป็นเส้นทางต่อเนื่องกับโครงข่ายของระบบทางพิเศษไปยังชานเมือง จึงอาจนำไปสู่การขยายตัวของที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยรุกล้ำเข้าไปในพื้นที่เกษตรกรรมบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการซึ่งอยู่ในเขตพื้นที่สีเขียวอย่างต่อเนื่องและถาวร ดังนั้น ในภาพรวมจึงเป็นผลกระทบทางลบในระดับต่ำ</li></ul> <p>เนื่องจากโครงการเป็นทางพิเศษที่มีการควบคุมทางเข้า-ออก จึงคาดว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบ และใกล้เคียงพื้นที่โครงการน้อยมาก</p>		
13. สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <p>ตลอดแนวสายทางโครงการบนถนนพระรามที่ 2 มีระบบสาธารณูปโภคที่ต้องทำการย้าย ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"><li>เสาไฟฟ้าสูง 32 เมตร ขนาด 230 กิโลโวลต์ (kV) ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต (กฟผ.)</li><li>เสาไฟฟ้าสูง 12 เมตร ขนาด 24 กิโลโวลต์ (kV) และ 380 โวลต์ (V) เสาไฟฟ้าสูง 20 เมตร ขนาด 115 กิโลโวลต์</li></ul>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>ประสานงานกับหน่วยงานเจ้าของสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องเพื่อวางแผนการรื้อย้ายและติดตั้งระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ได้แก่ ไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ทั้งก่อนและระหว่างการย้ายอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ดำเนินการในเวลาใกล้เคียงกันและแล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด</li><li>ประชาสัมพันธ์แผนการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายระบบที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายระบบ</li></ul>	-

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๑๐/๑๑/๖๕

ลงนาม.....  
(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)SULIST CONSULTANT COMPANY LIMITED (นางสาววรรัตน์ เกียรติภักดิ์)  
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลซิส แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๑๐ พย ๒๕๖๕

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>(kV) และท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดินขนาด 24-140 มิลลิเมตร ของการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• ท่อร้อยสายขนาด 300 มิลลิเมตร และท่อประธานขนาด 1,200 มิลลิเมตร ของการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.)</li><li>• สายโทรศัพท์ ท่อร้อยสายโทรศัพท์ใต้ดิน ขนาด 12-Ø 4" และ 4-Ø 4" หรือ 6-Ø 4" ของบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) บริษัท โทร คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) และ บริษัท กสท.โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)</li></ul> <p>ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>ในระยะก่อสร้าง จะมีบ้านพักคนงาน 2 แห่ง และมีคนงาน สูงสุด 1,150 คน/แห่ง ซึ่งจะก่อให้เกิดขยะมูลฝอยและน้ำเสีย ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>ขยะมูลฝอย</b> ประมาณ 1.15 ตัน/วัน (3.83 ลูกบาศก์ เมตร/วัน) ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดให้มีภาชนะ สำหรับรองรับขยะมูลฝอยภายในบริเวณบ้านพัก คนงานอย่างเพียงพอและต้องมีการจัดการขยะ มูลฝอยอย่างเหมาะสม ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจะ อยู่ในระดับต่ำ</li><li>• <b>น้ำเสีย</b> คนงานก่อสร้างจะมีการใช้น้ำประมาณ 172.50 ลูกบาศก์เมตร/วัน และก่อให้เกิดน้ำเสียประมาณ</li></ul>	<p>สาธารณูปโภคทราบล่วงหน้า อย่างน้อย 1 สัปดาห์ พร้อมทั้ง ติดตั้งป้ายประกาศแจ้งให้ประชาชนที่สัญจรไปมาทราบล่วงหน้า ก่อนดำเนินการรื้อย้ายสาธารณูปโภค โดยติดตั้งไว้ที่บริเวณ ก่อสร้าง และต้องดูแลรักษาป้ายดังกล่าวไม่ให้เกิดการลบเลือน ของข้อความที่ประกาศตลอดระยะเวลาดำเนินการ โดยจะยก ป้ายประกาศออกได้เมื่อได้ทำการซ่อมแซมสภาพเดิมแล้วเสร็จ</p> <p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• แสดงตำแหน่งของระบบสาธารณูปโภคที่จะทำการรื้อย้าย โดยการปักหมุดหลักหรือดำเนินการด้วยวิธีการอื่นใด จากจุดเริ่มต้น ไปจนถึงจุดสิ้นสุดที่จะทำการรื้อย้าย</li><li>• ดำเนินการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ในช่วงเวลาที่ เหมาะสม ไม่ก่อให้เกิดปัญหาการรบกวนชุมชนหรือธุรกิจต่างๆ คือ ระหว่างช่วงเวลา 00.00-04.00 น.</li><li>• ควบคุม ดูแลกองวัสดุจากกรรื้อย้ายให้อยู่ในแนวเขตการ ก่อสร้างและไม่ก่อให้เกิดปัญหาด้านการจราจร การระบายน้ำ และสร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชนที่สัญจรผ่านไปมา</li><li>• ควบคุมอุปกรณ์การรื้อย้ายหรือการจอร์จนดินไม่ให้เกิดขวางการ สัญจรของประชาชนและยานพาหนะที่ผ่านไปมา และเมื่อเลิกงาน แล้วจะต้องเก็บเครื่องมือ เครื่องใช้ ยานพาหนะ อุปกรณ์ไว้ภายใน บริเวณที่กำหนดเท่านั้น</li></ul>	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

St.

ลงนาม.....

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๑๐/๑๑/๒๖

UNITE ANALYST AND ENGINEERING  
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ลงนาม.....

(นางสาววรรณี เกี้ยวมาศ)

ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลซิส แอนด์ เอนจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด


วันที่ ๓๐ พ.ย. ๒๕๖๕

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม


โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>138.00 ลูกบาศก์เมตร/วัน ซึ่งโครงการได้กำหนด มาตรการให้ผู้รับเหมาก่อสร้างทำการรวมน้ำเสียที่เกิดขึ้น และนำไปผ่านกระบวนการบำบัดน้ำเสีย ด้วยถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป (On Site Septic Tank) ดังนั้น จึงไม่ส่งผลกระทบต่อการจัดการน้ำเสียในพื้นที่</p> <p>และจะมีสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง 1 แห่ง มีพนักงาน สูงสุด 30 คน ซึ่งจะก่อให้เกิดขยะมูลฝอยและน้ำเสียดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>ขยะมูลฝอย</b> ประมาณ 0.03 ตัน/วัน (0.10 ลูกบาศก์ เมตร/วัน) ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดให้มีภาชนะ สำหรับรองรับขยะมูลฝอยภายในบริเวณสำนักงาน ควบคุมการก่อสร้างอย่างเพียงพอและต้องมีการจัดการขยะมูลฝอยอย่างเหมาะสม ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจะอยู่ในระดับต่ำ</li><li>• <b>น้ำเสีย</b> จะมีการใช้น้ำประมาณ 2.10 ลูกบาศก์เมตร/วัน และก่อให้เกิดน้ำเสียประมาณ 1.68 ลูกบาศก์เมตร/วัน ซึ่งทางโครงการได้กำหนดมาตรการให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง ทำการรวมน้ำเสียที่เกิดขึ้น และนำไปผ่าน กระบวนการบำบัดน้ำเสีย ด้วยถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป (On Site Septic Tank) ดังนั้น จึงไม่ส่งผลกระทบต่อการ จัดการน้ำเสียในพื้นที่</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• ไม่สูบน้ำออกจากแนวร่องหรือหลุมที่เกิดจากการรั่วจากระบบ สาธารณูปโภคลงบนพื้นถนนหรือทางเท้า หากสูบน้ำลงที่ระบาย น้ำที่มีอยู่แล้ว ต้องระมัดระวังไม่ให้ดินเลนลงไปในท่อระบายน้ำ รวมทั้งพยายามดำเนินการไม่ให้น้ำไหลเลอะเทอะผิวถนนหรือ ทางเท้า เป็นที่เดือดร้อนรำคาญแก่ประชาชนที่สัญจรไปมา</li><li>• กรณีที่ขุดผิวจราจรเพื่อรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคแต่ละวัน หาก ยังไม่สามารถซ่อมถนนได้อย่างถาวร ก่อนเปิดการจราจร จะต้อง จัดซ่อมผิวจราจรชั่วคราวด้วยแอสฟัลต์ผสมคอนกรีตหยาบ หรือ กลบแนวร่องด้วยหินคลุก แล้วปิดทับด้วยแผ่นเหล็กหนาไม่น้อย กว่า 15 มิลลิเมตร ให้เรียบร้อยและต้องไม่เป็นอุปสรรคต่อการ สัญจรไปมาของยานพาหนะจนกว่าจะดำเนินการจัดซ่อมผิวจราจร ถาวร</li><li>• กรณีที่การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคจำเป็นต้องเปิดการจราจรชั่วคราวจะต้องพิจารณาความเหมาะสมของช่วงเวลา ระยะเวลาที่จะทำการปิดการจราจร และประสานงานขอความร่วมมือจาก หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้ทราบ เพื่อหลีกเลี่ยงการใช้เส้นทางบริเวณดังกล่าว</li><li>• ในการดำเนินการซ่อมแซมผิวจราจร ทางเท้า เกาะกลาง หรือระบบ สาธารณูปโภคอื่นๆ จะต้องดำเนินการซ่อมแซมตามมาตรฐานของ หน่วยงานเจ้าของพื้นที่ หรือหน่วยงานสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง นั้นๆ</li></ul>	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ลงนาม.....

  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่.....๓๐/๑๑/๖๖.....

ลงนาม.....

  
ZAE  
UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
CONSULTANT COMPANY LIMITED  
(นางสาวนวรรรัตน์ เกียรติมาด)  
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนналиสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่.....๓๐ พ.ย. ๒๕๖๖.....



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ความต้องการใช้น้ำของโครงการ ส่วนใหญ่เป็นการใช้น้ำสำหรับห้องน้ำและห้องสุขาของคนงาน ซึ่งโครงการสามารถจัดหาไว้รองรับแถมงานได้อย่างเพียงพอ จึงไม่มีผลกระทบต่อการใช้น้ำของชุมชนแต่อย่างใด</p> <p>โครงการจะประสานงานกับ กฟน. เพื่อขอติดตั้งหม้อแปลงและเดินสายไฟฟ้าเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง และจะจัดเตรียมเครื่องกำเนิดไฟฟ้าเคลื่อนที่ได้ไว้เป็นแหล่งพลังงานสำรอง การใช้ไฟฟ้าของโครงการ จึงไม่มีผลกระทบต่อผู้ใช้ไฟฟ้าในพื้นที่ใกล้เคียง</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>เก็บรวบรวมและกำจัดเศษวัสดุที่เกิดจากการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค ด้วยวิธีการที่เหมาะสม และการขนส่งเศษวัสดุต้องมีการปิดคลุมเศษวัสดุด้วยผ้าใบอย่างมิดชิด</li><li>อำนวยความสะดวกในการจราจรระหว่างการก่อสร้างและติดตั้งเครื่องหม้อแปลง สัญญาณป้องกันอันตรายต่างๆ ให้ถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับของทางราชการตลอดจนคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจรโดยเคร่งครัด</li><li>การขุดผิวจราจรต้องใช้เครื่องมือที่เหมาะสมและไม่เป็นอันตรายต่อผิวจราจรและสิ่งก่อสร้างใกล้เคียง ในกรณีที่ดินอาจเกิดพังทลายลงได้นื่องจากการขุด ต้องมี Sheet Pile ป้องกันและมีการค้ำยันให้มั่นคงแข็งแรงอีกด้วยหรืออาจป้องกันโดยวิธีอื่นใดให้เป็นไปตามหลักวิชาการ</li><li>ควบคุมดูแลกองวัสดุก่อสร้างให้อยู่ในแนวเขตก่อสร้างและไม่ก่อให้เกิดปัญหาด้านการจราจร การระบายน้ำและความเดือดร้อนแก่ประชาชนที่สัญจรผ่านไปมา</li><li>ในกรณีถ้าจำเป็นต้องตัดหรือขุดย้ายต้นไม้ให้หน่วยงานสาธารณูปโภคของอนุญาตจากหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ก่อนดำเนินการ</li><li>จัดเตรียมภาชนะรองรับขยะที่มีฝาปิดมิดชิด ตั้งไว้ตามจุดต่างๆ ในบริเวณบ้านพักคนงาน และสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง</li></ul>	

ลงนาม.....

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๓๑/๑๑/๖๙

ลงนาม.....

(นางสาววรัตน์ เกียรติภานุ)

ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลส์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

วันที่ ๓๐ พ.ย. ๒๕๖๑



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพหลโยธิน 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>พร้อมทั้งตรวจสอบ คู่มือ และรักษาขนระงับขยะให้อยู่ในสภาพดี ไม่แตกชำรุด หรือรั่วซึม</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ให้คนงานก่อสร้างคัดแยกขยะ โดยขยะจากการก่อสร้างที่ยังใช้ประโยชน์ได้ให้นำกลับมาใช้ใหม่ หรือนำไปขายให้แก่ผู้รับซื้อของเก่า ส่วนขยะที่ไม่สามารถใช้งานได้ให้เก็บรวบรวมให้เป็นระเบียบไว้ในบริเวณพื้นที่จัดเตรียมไว้ โดยต้องมีฝาปิดคลุม</li> <li>เพื่อป้องกันเศษวัสดุก่อสร้างปลิว และเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ส่วนขยะมูลฝอยจากบ้านพักคนงานให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงในการเก็บรวบรวม</li> <li>ประสานงานกับสำนักงานเขตในพื้นที่ในการเก็บขนขยะมูลฝอยและนำไปกำจัดอย่างถูกหลักสุขาภิบาลต่อไป</li> <li>ห้ามทิ้งขยะ เศษอาหาร น้ำมัน และเศษวัสดุก่อสร้าง ลงสู่แหล่งน้ำโดยเด็ดขาด</li> <li>ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดให้มีภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้วเพื่อรวบรวมและนำไปกำจัดให้เหมาะสม</li> <li>ติดตั้งบ่อตกตะกอนที่มีประสิทธิภาพเพื่อตกตะกอน หิน และตะกอนในน้ำทิ้งจากกิจกรรมการก่อสร้าง</li> <li>การก่อสร้างห้องสุขาของคนงานก่อสร้าง ต้องก่อสร้างให้มีระยะห่างจากแหล่งน้ำผิวดินไม่น้อยกว่า 30 เมตร</li> </ul>	

ลงนาม.....

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๑๐/๑๑/๖๑


ลงนาม.....

(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูโนเตค แอนาไลซิส แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

วันที่ ๓๐ พ.ย. ๒๕๖๑



UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการพิเศษสายพหุรวม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <p>ในระยะเปิดดำเนินการ จะมีอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ (CCB) 1 แห่ง มีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานสูงสุด 40 คน และมีอาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง 5 แห่ง มีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน 30 คน/แห่ง ซึ่งจะก่อให้เกิดขยะมูลฝอยและน้ำเสียดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>ขยะมูลฝอย</b> ที่อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษจะเกิดขยะมูลฝอยประมาณ 0.04 ตัน/วัน (0.13 ลูกบาศก์เมตร/วัน) และที่อาคารด่านเก็บค่าผ่านทางจะเกิดขยะมูลฝอยประมาณ 0.03 ตัน/วัน/แห่ง (0.10 ลูกบาศก์เมตร/วัน/แห่ง) โดยขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นจะ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• จัดให้มีห้องสุขาที่ถูกหลักสุขาภิบาลให้เพียงพอกับจำนวนคนงานอย่างน้อยในอัตราส่วนห้องสุขา 1 ห้อง ต่อคนงาน 20 คน</li><li>• ตรวจสอบและดูแลห้องสุขาให้ถูกสุขลักษณะอยู่เสมอ และเมื่อถึงกระยะเต็มต้องประสานงานให้รถดูดสิ่งปฏิกูลของหน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการทันที</li><li>• บำบัดน้ำทิ้งจากสำนักงานควบคุมการก่อสร้างและบ้านพักคนงานด้วยถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป (On-site Septic Tank) ก่อนระบายลงสู่ระบบระบายน้ำสาธารณะ โดยความสามารถในการบำบัดน้ำเสียอย่างน้อยต้องเท่ากับปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นในแต่ละวัน</li></ul>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>
	<p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• จัดให้มีขยะประจำอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษและอาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง และให้มีการรวบรวมและจัดการขยะมูลฝอยอย่างเหมาะสม</li><li>• ประชาสัมพันธ์และสมัครให้พนักงานในอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษแยกประเภทมูลฝอย โดยแยกเป็นขยะเปียก ขยะแห้ง และขยะอันตราย ก่อนทิ้งลงถังรองรับผลย่อย ส่วนขยะจำพวกแก้ว ขวดพลาสติก และกระดาษ ให้แยกออกมาเพื่อส่งขายให้คนรับซื้อของเก่าต่อไป เพื่อลดปริมาณมูลฝอยที่จะนำไปกำจัดสำหรับขยะมูลฝอยอันตราย เช่น แบตเตอรี่ ถ่านไฟฉาย หลอดไฟ</li></ul>		

ลงนาม.....

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๓๐/๑๑/๖๖

ลงนาม.....

sm UNITED ANALYST AND ENGINEERING CONSULTANT COMPANY LIMITED (นางศุภรัตน์ ไชติสกุลรัตน์)

ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ด แอนแนลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

วันที่ ๓๐ พย ๖๖

ลงนาม.....

Ha Rean (นางสาววรัณน์ เกียวมาศ)

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตราการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ถูกรวบรวมไว้ และรอให้สำนักงานเขตในพื้นที่เข้ามาเก็บขนและนำไปกำจัดต่อไป จึงไม่ส่งผลกระทบต่อด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>น้ำเสีย</b> ที่อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ จะเกิดน้ำเสียประมาณ 2.24 ลูกบาศก์เมตร/วัน และที่อาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง จะเกิดน้ำเสียประมาณ 1.68 ลูกบาศก์เมตร/วัน/แห่ง ซึ่งทางโครงการได้กำหนดให้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป (On Site Septic Tank) เพื่อบำบัดน้ำเสียให้ได้ตามมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารก่อนระบายลงสู่รางระบายน้ำสาธารณะ และลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติต่อไป ดังนั้น จึงไม่ส่งผลกระทบต่อการจัดหาน้ำเสียในพื้นที่</li> </ul> <p>โครงการต้องการใช้น้ำเพื่อการอุปโภค-บริโภค และการทำความสะอาดภายในพื้นที่อาคารควบคุมประจำด่าน จัดเก็บค่าผ่านทางในปริมาณที่น้อยมากเมื่อเทียบกับปริมาณน้ำที่จำหน่ายในเขตให้บริการของ กปน. ผลกระทบต่อการใช้น้ำของชุมชนจึงไม่เกิดขึ้น</p> <p>โครงการมีความต้องการไฟฟ้าในปริมาณอย่างมาก เมื่อเทียบกับปริมาณการจ่ายไฟฟ้าของ กฟน. ดังนั้น การใช้ไฟฟ้าของโครงการจึงไม่มีผลกระทบต่อผู้ใช้น้ำในพื้นที่ใกล้เคียง</p>	<p>ให้แยกออกมาทั้งในถึงขยะที่จัดไว้สำหรับมูลฝอยประเภทนี้โดยเฉพาะ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ประสานงานกับสำนักงานเขตในพื้นที่ในการเก็บขนขยะมูลฝอยและนำไปกำจัดอย่างถูกวิธีต่อไป</li> <li>• รวบรวมและบำบัดน้ำทั้งจากอาคารควบคุมทางพิเศษและอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางด้วยระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป (On-site Septic Tank) จนผ่านมาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารก่อนระบายลงสู่ระบบระบายน้ำสาธารณะ โดยความสามารถในการบำบัดน้ำเสียอย่างน้อยต้องเท่ากับปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นในแต่ละวัน</li> <li>• จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบสูบน้ำ และระบบระบายน้ำภายในพื้นที่โครงการ เพื่อช่วยให้การควบคุมคุณภาพน้ำดียิ่งขึ้น</li> </ul>	

ลงนาม.....  
 (นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
 ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
 วันที่ ๓๑/๑๑/๖๖.....

ลงนาม.....  
 (นางสาววรรณ ใจดีสุภรณ์)  
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม  
 บริษัท ยูไนเต็ด แอเนลิสต์แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
 วันที่ ๓๐ พ.ย. ๒๕๖๖



ZAXE  
 UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
 CONSULTANT COMPANY LIMITED



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
14. การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ	<p>การก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <p>การก่อสร้างเสาเข็มและฐานราก จะดำเนินการในพื้นที่ผิวถนนพระรามที่ 2 บริเวณเกาะกลางทางหลักและเกาะกลางทางคู่ขนาน โดยจะไม่เกิดขวางการไหลของน้ำและไม่ทำให้ประสิทธิภาพการระบายน้ำบนถนนพระรามที่ 2 เปลี่ยนไปจากเดิม แต่การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค การปรับสภาพพื้นที่ การเก็บกองวัสดุ การเปิดหน้าดินตามแนวสายทางโครงการ อาจก่อให้เกิดน้ำท่วมซึ่งในบริเวณที่มีการก่อสร้างหรืออาจมีผลกระทบต่อการระบายน้ำของพื้นที่ได้ อย่างไรก็ตาม บริเวณภายในพื้นที่ก่อสร้างจะกำหนดให้มีการก่อสร้างรางระบายน้ำและปล่อยน้ำชั่วคราว เพื่อระบายน้ำและรองรับน้ำจากกิจกรรมการก่อสร้าง ก่อนจะระบายออกสู่แหล่งน้ำสาธารณะที่อยู่ใกล้เคียง รวมทั้งการติดตั้งเครื่องสูบน้ำเพื่อป้องกันสภาวะน้ำท่วมซึ่งส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเกิดขึ้นเฉพาะพื้นที่ และสามารถป้องกันและลดผลกระทบให้น้อยลงได้ ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>การปรับปรุงคลองมะนาวบริเวณทางแยกต่างระดับบางโคล่ด้านตะวันตก ไปเป็นท่อระบายน้ำแบบเหลี่ยม (Box Culvert) 2 ช่วง คือ บริเวณ กม.ที่ 1+500 ถึง 1+700 และ กม.ที่ 2+150 ถึง 2+460 ระยะทางประมาณ 200 และ 310</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ออกแบบโครงสร้างการระบายน้ำให้สามารถรองรับปริมาณน้ำฝนที่ตกหนักในคาบ 5 ปี เป็นอย่างน้อย และใช้ความเหมาะสมสอดคล้องกับสภาพการระบายน้ำในพื้นที่เพื่อลดผลกระทบในระยะเปิดดำเนินการ</li> </ul> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ดำเนินการตามมาตรการและแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำอย่างเคร่งครัด</li> <li>ประสานงานกับสำนักงานทางหลวงที่รับผิดชอบพื้นที่ ได้แก่ สำนักงานบำรุงทางธนบุรี และสำนักงานเขตทางหลวงที่ 11 เพื่อขอใช้พื้นที่จากหน่วยงานดังกล่าวในการออกแบบก่อสร้างระบบระบายน้ำตามแนวถนนบริเวณเกาะกลางถนนพระรามที่ 2 ซึ่งโครงการเป็นผู้ออกแบบ ดำเนินการ และรับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งหมดอันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการ</li> <li>ประสานงานกับสำนักการระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร เมื่อมีการก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับระบบระบายน้ำในปัจจุบัน และเมื่อมีการก่อสร้างในฤดูฝน เพื่อวางแผนการระบายน้ำได้เหมาะสม</li> <li>กรณีเกิดฝนตกหนักหรือน้ำท่วมซึ่งบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ต้องระบายน้ำลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะโดยเร็วที่สุดโดยจะต้องไม่</li> </ul>	-

ลงนาม.....

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๓๐/๑๑/๖๙.....

ลงนาม.....

(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)

ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

วันที่ ๓๐ พ.ย. ๒๕๖๑



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>เมตร ตามลำดับ และปรับปรุงทางระบายน้ำข้างทางพิเศษเฉลิมมหานคร จากเดิมที่มีลักษณะเป็นร่องน้ำแบบเปิดไปเป็นท่อระบายน้ำแบบกลม โดยออกแบบให้ระบายน้ำลงสู่คลองสาธารณะที่โครงการตัดผ่านได้เป็นช่วงๆ โดยได้ออกแบบให้ท่อระบายน้ำสามารถระบายน้ำได้เร็วขึ้นกว่าการระบายน้ำในพื้นที่โครงการปัจจุบัน ทั้งนี้การก่อสร้างระบบระบายน้ำในพื้นที่โครงการจะดำเนินการในช่วงฤดูร้อน ซึ่งเป็นช่วงที่สำนักงานกฤษฎีกาปิดประตูระบายน้ำอยู่แล้ว จึงไม่ก่อให้เกิดปัญหาการระบายน้ำโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง</p>	<p>ก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมในบริเวณชุมชนหรือเส้นทางคมนาคมใกล้เคียง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ดินที่ขุดออกจากการก่อสร้างฐานราก ต้องจัดให้มีที่กักปิดล้อมปกคลุมหรือเก็บในพื้นที่ปิดล้อม และจะต้องนำไปทิ้งบริเวณที่จัดไว้</li> <li>• หลีกเลี่ยงการวางอุปกรณ์กีดขวางทางระบายน้ำ/ลำรางสาธารณะใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง และควบคุมไม่ให้มีการทิ้งขยะมูลฝอยลงในแหล่งน้ำใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง</li> </ul>	
	<p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <p>การระบายน้ำจากโครงการ ต้องระบายน้ำจากโครงสร้างยกระดับสู่ระบบระบายน้ำระดับดินก่อนจึงระบายลงแหล่งน้ำธรรมชาติที่อยู่ใกล้เคียงต่อไป ซึ่งการระบายน้ำบนถนนพระรามที่ 2 ในปัจจุบันนั้นจะไหลตามความลาดเอียงของผิวจราจรลงไปยังร่องน้ำทางด้านทางคู่ขนาน ดังนั้น ระบบระบายน้ำของโครงการจึงรองรับเพียงปริมาณน้ำฝนที่ตกลงบนพื้นที่โครงการเท่านั้น โดยโครงการได้ออกแบบระบบระบายน้ำบนทางยกระดับและบนพื้นดินให้สามารถรองรับปริมาณน้ำฝนที่ตกหนักในคาบ 5 ปี และ 10 ปี ตามลำดับ นอกจากนี้ คลองที่เป็นแหล่ง</p>	<p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ตรวจสอบระบบระบายน้ำของโครงการอย่างสม่ำเสมอ</li> </ul>	-



  
 วิศวกร  
 UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
 CONSULTANT COMPANY LIMITED

(นางสาววรัตน์ เกียรติ)  
 (นางสาววรัตน์ เกียรติ)


ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
 บริษัท ยูนิเทค แอนัลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
 วันที่ ๓๐ พ.ย. ๒๕๖๑


(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
 ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
 วันที่ ๓๐/๑๑/๖๖

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>รองรับน้ำเหล่านี้อยู่ในพื้นที่ที่มีการควบคุมระดับน้ำและอัตราการไหลของน้ำ ซึ่งอยู่ในแผนระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมพื้นที่ฝั่งธนบุรี ประกอบกับกรุงเทพมหานครมีแผนและได้ดำเนินการป้องกันน้ำท่วมโดยวิธีก่อสร้างระบบปิดล้อมย่อยที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา ดังนั้น การระบายน้ำของโครงการจึงส่งผลกระทบต่อสภาพการระบายน้ำในปัจจุบันในระดับต่ำ</p> <p>ปริมาณน้ำฝนที่ต้องระบายออกจากโครงการมีปริมาณค่อนข้างต่ำ สามารถระบายออกสู่แหล่งน้ำสาธารณะใกล้เคียงด้วยโครงสร้างการระบายน้ำของการในแต่ละช่วงของแนวเส้นทางที่ได้รับการออกแบบให้สามารถรองรับปริมาณน้ำฝนที่ตกหนัก โดยไม่ก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมซึ่ง ประกอบกับ กทม. ได้ดำเนินการติดตั้งเครื่องสูบน้ำในแหล่งน้ำสาธารณะต่างๆ หรือมีการขุดลอกเป็นประจำปี ดังนั้น จึงคาดว่าในสภาวะปกติ โครงการจะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการระบายน้ำหรือสภาวะน้ำท่วมในพื้นที่ใกล้เคียงแต่อย่างใด</p>		
15. การท่องเที่ยวและสันทนาการ	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>การก่อสร้างโครงการจะส่งผลให้การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา รวมถึงแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ ที่ต้องใช้เส้นทางถนนพระรามที่ 2 เป็นเส้นทาง</li> </ul>	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ดำเนินการตามมาตรการและแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด</li> </ul>	-

ลงนาม.....  
  
 (นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
 ผู้ว่าการโครงการพิเศษแห่งประเทศไทย  
 วันที่ ๑๕/๑๑/๒๕๖๑

ลงนาม.....  
  
 (นางสาววรรณีย์ เกียรติมาศ)  
 ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
 บริษัท ยูนิเทค แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
 วันที่ ๓๐ พ.ย. ๒๕๖๑

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก


ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ผ่าน ยกขึ้น แต่ผลกระทบดังกล่าวจะเกิดขึ้นชั่วคราว ระหว่างการก่อสร้างเท่านั้น ดังนั้น ผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>การก่อสร้างต้องรื้อถอนดินไม่บริเวณข้างทาง และการก่อสร้างผ่านสวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา ด้านฝั่งธนบุรี มีผลกระทบต่อสถานที่พักผ่อนหย่อนใจของประชาชนในพื้นที่ระดับปานกลาง</li> <li>การก่อสร้างโครงการไม่มีผลกระทบโดยตรงต่อแหล่งท่องเที่ยว อย่างไรก็ตาม การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาอาจมีผลต่อการกีดขวางเส้นทางการท่องเที่ยวทางเรือในแม่น้ำ และอาจเกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งเป็นผลกระทบในระดับต่ำ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดทำสวนสาธารณะใหม่ในบริเวณพื้นที่สวน สาธารณะเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษาเดิม เพื่อเป็นสถานที่ที่ประชาชนสามารถเข้ามาใช้ประโยชน์สำหรับกิจกรรมสันทนาการ</li> </ul>	
	<p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <p>เมื่อเปิดดำเนินการในช่วงแรก ผู้สัญจรอาจจะยังไม่คุ้นเคยกับระบบและเส้นทางจราจรใหม่ แต่จะเกิดขึ้นในระยะเวลาก่อนนั้น เมื่อผู้สัญจรคุ้นเคยเส้นทางแล้วปัญหาดังกล่าวก็จะหมดไปสำหรับการท่องเที่ยวแหล่งอื่นๆ ในพื้นที่ในพื้นที่จังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสงคราม หรือจังหวัดเพชรบุรีนั้น ผู้สัญจรจะได้รับความสะดวกและความรวดเร็วในการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น</p>	-	-

ลงนาม..... (นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์) (นางสาววรรัตน์ เกียรติแก้ว)

ผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ในฐานะการสิ่งแวดล้อม)

วันที่ ๑๒/๑๑/๖๖ บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

วันที่ ๓๐ พย ๖๖

ลงนาม.....  UNITED ANALYST AND ENGINEERING CONSULTANT COMPANY LIMITED (นางสาววรรัตน์ เกียรติแก้ว)



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
16. เศรษฐกิจ-สังคม	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• การเวนคืนที่ดิน มีการเวนคืนที่ดินจำนวน 74 แปลง รวมเนื้อที่ประมาณ 6 ไร่ 1 งาน 9.1 ตารางวา (2,509.1 ตารางวา) และมีการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง จำนวน 78 หลัง จะมีผลกระทบอย่างมากต่อประชาชนทั้งในด้านการจัดหาที่อยู่อาศัยและที่ทำกินแห่งใหม่</li><li>• ผลกระทบทางด้านจิตใจจากกระบวนการเวนคืน การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อประชาชนในระดับต่ำ เนื่องจากอาจทำให้ประชาชนบางครัวเรือนมีความรู้สึกวิตกกังวล ที่ต้องย้ายจากสถานที่อยู่เดิมไปยังที่แห่งใหม่ ตลอดจนยังมีความวิตกกังวลเกี่ยวกับราคาก่อสร้างค่าทดแทน และการดำเนินชีวิตประจำวัน ซึ่งจำเป็นที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะต้องกำหนดมาตรการที่เป็นธรรมเพื่อเป็นการเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบให้ได้รับผลกระทบให้น้อยที่สุด</li><li>• ความวิตกกังวลเกี่ยวกับการจ่ายค่าทดแทนและผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ</li><li>• ผลกระทบต่อการวางแผนของครัวเรือนทั้งทางด้านการลงทุน การประกอบอาชีพ และการดำเนินชีวิตประจำวัน ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับปานกลาง</li></ul>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• ประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข่าวสารการดำเนินงานโครงการและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ผ่านสื่อต่างๆ อย่างต่อเนื่อง โดยใช้สื่อที่ประชาชนเข้าถึงได้ง่าย เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบข้อมูลทั้งในรูปแบบการจัดประชุม การแจกเอกสารเผยแพร่หรือติดประกาศ</li></ul> <p><b>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์โดยระบุชื่อโครงการ ระยะเวลาการก่อสร้าง เจ้าของโครงการ บริษัทผู้รับผิดชอบงบประมาณ พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ที่ประชาชนสามารถร้องเรียนหรือติดต่อกับโครงการได้โดยตรง โดยให้ติดตั้งไว้บริเวณด้านดาวคะนอง พื้นที่ก่อสร้างอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ สำนักงานเขตบางขุนเทียน สำนักงานเขตจอมทอง สำนักงานเขตราชบุรีบูรณะ สำนักงานเขตบางคอแหลม และสำนักงานเขตยานนาวา</li><li>• ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การคมนาคมขนส่ง และด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด</li><li>• ให้ผู้รับเหมากิจการจ้างแรงงานคนไทยเป็นอันดับแรก โดยจ้างแรงงานในพื้นที่ในสัดส่วนที่เหมาะสม เพื่อเป็นการเสริมสร้างรายได้</li></ul>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <p>รวบรวมข้อมูลครัวเรือนที่ต้องอพยพโยกย้ายที่สามารถติดตามได้ และจัดทำฐานข้อมูลเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ของผู้อพยพโยกย้าย (ถ้าทำได้) และสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มเป้าหมายด้วยแบบสอบถาม</p> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ : กลุ่มเป้าหมาย ดังนี้</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- ประชาชน/ครัวเรือน และสถานประกอบการที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินและการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง</li><li>- ประชาชน/ครัวเรือน และสถานประกอบการที่อยู่ในรัศมี 0-100 เมตร จากเขตทางของโครงการ</li><li>- ประชาชน/ครัวเรือน และสถานประกอบการที่อยู่ในรัศมี 100-500 เมตร จากเขตทางของโครงการ</li></ul> <p><b>ดัชนี :</b> ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพเศรษฐกิจและสังคม ข้อมูลสภาพแวดล้อมของชุมชนและการเดินทางสัญจรในปัจจุบัน การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ และจัดเตรียมรายงานผลการติดตามตรวจสอบและสรุป</p>

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๓๐/๑๑/๖๖




ลงนาม.....  
(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)SUSANT COMPANY LIMITED (นางสาววรัณรัตน์ เกี้ยวมาศ)  
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลส์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซิลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ พ.ย. ๖๖



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ความไม่สะดวกและความรำคาญในการดำเนินชีวิตอันเนื่องมาจากกิจกรรมก่อสร้าง</li> <li>• การเสียโอกาสทางการค้าของสถานประกอบการ กิจกรรมการก่อสร้างทำให้สถานประกอบการที่อยู่ริมถนนพระรามที่ 2 ใกล้บริเวณก่อสร้างทางขึ้น - ลงเสียโอกาสทางการค้าและมีรายได้ลดลง</li> <li>• ผลกระทบต่อการรบกวนคุณภาพชีวิตและความวิตกกังวลของชุมชนบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ได้แก่ เสียง ฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือน การกีดขวางการจราจรและความปลอดภัย</li> <li>• ผลประโยชน์ในการจ้างแรงงานท้องถิ่นและเศรษฐกิจค้าขายในท้องถิ่น</li> <li>• การหยุดชะงักของกิจการ การค้า หรือสถานประกอบการริมถนนที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านหรือมีลูกค้าบ่อยลง</li> <li>• ปัญหาการจราจร และความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน กิจกรรมการก่อสร้างอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุจากการก่อสร้างขึ้นได้ ประกอบกับมีคนงานจำนวนมากเข้ามาในพื้นที่ ซึ่งอาจเกิดปัญหาความขัดแย้งระหว่างคนงานก่อสร้างกับคนในชุมชน ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</li> </ul>	<p><b>การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ให้ความสะดวกและอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการก่อสร้าง</li> <li>• การเสียโอกาสทางการค้าของสถานประกอบการ กิจกรรมการก่อสร้างทำให้สถานประกอบการที่อยู่ริมถนนพระรามที่ 2 ใกล้บริเวณก่อสร้างทางขึ้น - ลงเสียโอกาสทางการค้าและมีรายได้ลดลง</li> <li>• ผลกระทบต่อการรบกวนคุณภาพชีวิตและความวิตกกังวลของชุมชนบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ได้แก่ เสียง ฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือน การกีดขวางการจราจรและความปลอดภัย</li> <li>• ผลประโยชน์ในการจ้างแรงงานท้องถิ่นและเศรษฐกิจค้าขายในท้องถิ่น</li> <li>• การหยุดชะงักของกิจการ การค้า หรือสถานประกอบการริมถนนที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านหรือมีลูกค้าบ่อยลง</li> <li>• ปัญหาการจราจร และความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน กิจกรรมการก่อสร้างอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุจากการก่อสร้างขึ้นได้ ประกอบกับมีคนงานจำนวนมากเข้ามาในพื้นที่ ซึ่งอาจเกิดปัญหาความขัดแย้งระหว่างคนงานก่อสร้างกับคนในชุมชน ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</li> </ul>	<p><b>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ให้ความสะดวกและความสะดวกแก่ผู้ประกอบการก่อสร้าง</li> <li>• การเสียโอกาสทางการค้าของสถานประกอบการ กิจกรรมการก่อสร้างทำให้สถานประกอบการที่อยู่ริมถนนพระรามที่ 2 ใกล้บริเวณก่อสร้างทางขึ้น - ลงเสียโอกาสทางการค้าและมีรายได้ลดลง</li> <li>• ผลกระทบต่อการรบกวนคุณภาพชีวิตและความวิตกกังวลของชุมชนบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ได้แก่ เสียง ฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือน การกีดขวางการจราจรและความปลอดภัย</li> <li>• ผลประโยชน์ในการจ้างแรงงานท้องถิ่นและเศรษฐกิจค้าขายในท้องถิ่น</li> <li>• การหยุดชะงักของกิจการ การค้า หรือสถานประกอบการริมถนนที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านหรือมีลูกค้าบ่อยลง</li> <li>• ปัญหาการจราจร และความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน กิจกรรมการก่อสร้างอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุจากการก่อสร้างขึ้นได้ ประกอบกับมีคนงานจำนวนมากเข้ามาในพื้นที่ ซึ่งอาจเกิดปัญหาความขัดแย้งระหว่างคนงานก่อสร้างกับคนในชุมชน ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</li> </ul>	<p><b>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</b></p> <p>สภาพปัญหาพร้อมทั้งข้อเสนอแนะเสนอต่อ กทพ. ทุกครั้งที่มีการดำเนินงาน</p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b> 1 ครั้ง ในช่วงที่มีการเวนคืนที่ดิน โดยต้องแล้วเสร็จก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> กทพ. ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ดำเนินการ</p> <p><b>งบประมาณ :</b> ค่าใช้จ่ายในการสำรวจ 350,000 บาท และค่าใช้จ่ายในการประชาสัมพันธ์ 250,000 บาท รวมเป็นเงิน 600,000 บาท ซึ่งรวมอยู่ในค่าก่อสร้างโครงการ</p> <p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>สำรวจข้อมูลและความคิดเห็นกลุ่มเป้าหมายด้วยแบบสอบถาม และรวบรวมข้อร้องเรียน/ข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็นของประชาชนทุกประเด็นที่แจ้งผ่านช่องทางต่างๆ</p> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ :</b> กลุ่มเป้าหมาย ดังนี้</p>

ลงนาม.....     
 (นางสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
 (นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)  
 (นางสาววรัตน์ เกียรติมาศ)

ผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
 วันที่ ๑๒/๑๑/๒๕๖๑  
 บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด  
 วันที่ ๓๐ พ.ย. ๒๕๖๑

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> <li>ก่อนการก่อสร้างต้องบ่อนทางเท้า จะต้องจัดทำทางเดินชั่วคราวในบริเวณใกล้เคียงให้แล้วเสร็จ เพื่อให้ประชาชนสามารถใช้ในการสัญจรไปมาได้ ซึ่งทางโครงการจะต้องกำหนดเป็นเงื่อนไขโดยผนวกไว้ในสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการต่อไป (แผนการก่อสร้างครั้งที่ 8)</li> <li>ดำเนินการเวนคืนและจ่ายค่าทดแทนทรัพย์สินที่ถูกเวนคืนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 มาตรา 18 และมาตรา 21 หากกรณีเป็นสิ่งปลูกสร้างจะมีหลักฐานและแนวทางการคำนวณสิ่งปลูกสร้างที่ถูกเวนคืนและแนวทางการกำหนดค่าทดแทนความเสียหาย ที่ต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์ตามมาตรา 21 วรรคท้าย โดยกระทรวงคมนาคมได้ให้แนวทางการปฏิบัติไว้</li> </ul>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ผู้นำชุมชน/ประชาชน/ครัวเรือน และสถานประกอบการ ที่อยู่รัศมี 0-100 เมตร จากเขตทางของโครงการ</li> <li>- พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบด้านเสียง ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล (13 ชั้น) (STA. 9+235)</li> <li>▪ โรงเรียนสมบุญวิทย (2 ชั้น) (STA. 8+710)</li> <li>▪ โรงเรียนวัดสี่กั๊ก (4 ชั้น) (STA. 8+120)</li> <li>▪ โรงพยาบาลบางแค (12 ชั้น) (STA. 7+000)</li> <li>▪ โรงเรียนอนุบาลเสริมวิทยธนบุรี (2 ชั้น) (STA. 6+730)</li> <li>▪ โรงเรียนวัดเลา (4 ชั้น) (STA. 5+715)</li> <li>▪ สำนักงานเขตบางขุนเทียน (4 ชั้น) (STA. 4+375)</li> <li>▪ อาคารเอเชียกรุป (7 ชั้น) (STA. 7+693)</li> <li>▪ อาคารให้เข้าสำนักงาน (8 ชั้น) (STA. 6+565)</li> <li>▪ คริสตจักรร่มเย็น (4 ชั้น) (STA. 8+975)</li> <li>▪ จัดรวิมลแมนชั่น (5 ชั้น) (STA. 7+860)</li> <li>▪ โรงพยาบาลนครธน (15 ชั้น) (STA. 4+130)</li> <li>▪ โรงพยาบาลพระราม 2 (7 ชั้น) (STA. 2+635)</li> </ul> </li> </ul>

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๗๖/๑๑/๒๕๖๑

ลงนาม.....  
UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
(นางศุภรัตน์ ไซตีสกุลรัตน์)SULANT COMPANY LIMITED(นางสาววรรณ์ เกี่ยมมาศ)  
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๑๐ พย ๒๕๖๑



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- EXAT Call Center 1543</li> <li>รวบรวมข้อร้องเรียน/ข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็นของประชาชนทุกประเด็นที่แจ้งผ่านช่องทางต่างๆ แล้วจัดทำเป็นรายงานสรุปประจำทุกเดือน ตลอดจนระยะเวลาการก่อสร้าง</li> </ul> <p><b>การเสริมสร้างความเข้าใจต่อชุมชน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• เข้าพบหรือหาหรือเจ้าหน้าที่ระดับเขต ระดับชุมชน และประชาชน เพื่อทราบถึงสภาพปัญหา พร้อมทั้งหาแนวทางการแก้ไขร่วมกัน โดยจะต้องสอดคล้องกับความต้องการของชุมชน</li> <li>• ก่อนเข้าประชาสัมพันธ์ในพื้นที่ต้องประสานไปยังประธาน/คณะกรรมการชุมชนหรือทำหนังสือแจ้งต่อประชาชนที่อยู่ในพื้นที่โครงการให้ทราบล่วงหน้าประมาณ 1 สัปดาห์ เพื่อให้รับทราบข้อมูลอย่างกว้างขวาง</li> <li>• เผยแพร่ข้อมูลที่ถูกตั้งและเพียงพอแก่ชุมชน เพื่อสร้างความเข้าใจและลดความวิตกกังวลของประชาชนที่มีต่อโครงการ</li> <li>• ครอบคลุมด้วยข้อมูลต่างๆ เช่น ลักษณะโครงการ ขั้นตอนการดำเนินงาน ระยะเวลาดำเนินงาน ผลกระทบและมาตรการลดผลกระทบ ฯลฯ</li> <li>• เพิ่มช่องทางการร้องเรียน เช่น การประสานงานกับสำนักงานเขตที่เกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการ ได้แก่ สำนักงานเขตบางขุนเทียน สำนักงานเขตจอมทอง สำนักงานเขตราชบุรี หน่วยงานราชการ และสำนักงานเขตบางคอแหลม และสำนักงานเขตยานนาวา</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ โรงเรียนรัตนโกสินทร์สมโภชบางขุนเทียน (4 ชั้น) (STA. 2+060)</li> <li>▪ โรงเรียนพรพิมพ์ พระราม 2 (4 ชั้น) (STA. 1+300)</li> </ul> <p>- ประชาชน/ครัวเรือน และสถานประกอบการ ที่อยู่ในรัศมี 100-500 เมตร จากเขตทางของโครงการ</p> <p><b>ดัชนี :</b> ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพเศรษฐกิจและสังคม ข้อมูลสภาพแวดล้อมของชุมชนและการเดินทางสัญจรในปัจจุบัน การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในระยะก่อสร้างของโครงการ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ รวมทั้งการรวบรวมข้อร้องเรียน/ข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็นของประชาชนทุกประเด็นที่แจ้งผ่านช่องทางต่างๆ และจัดเตรียมรายงานผลการติดตามตรวจสอบและสรุปสภาพปัญหาพร้อมทั้งข้อเสนอแนะเสนอต่อ กทพ. ทุกครั้งที่มีการดำเนินงาน</p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b> ดำเนินการด้วยแบบสอบถามปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง ส่วนการรวบรวมข้อร้องเรียน/ข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็นของ</p>

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๑๐/๑๑/๖๖

ลงนาม.....  
(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์) CONSULTANT COMPANY LIMITED (นางสาววรรัตน์ เกียรติมาต)  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนาติสท์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๑๐.๑๑.๖๖

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p><b>การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม</b></p> <p>ผลกระทบด้านบวกของการคมนาคมต่อสังคมโดยรวม : เนื่องจากเป็นการเพิ่มโครงข่ายทางพิเศษด้านตะวันตก เพื่อเชื่อมโยงทางพิเศษสายต่างๆ ให้เกิดเป็นโครงข่ายทางพิเศษในแนวรัศมีชั้นนอก ทำให้มีความสะดวกและประหยัดเวลาในการเดินทาง เอื้ออำนวยการเดินทางจากพื้นที่ภาคตะวันตก ภาคใต้ ตลอดจนพื้นที่ฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานครเข้าสู่ใจกลางเมืองกรุงเทพมหานคร รวมทั้งยังมีผลกระทบในระดับครัวเรือน เพราะถือเป็นการเพิ่มความสะดวกในการคมนาคมของพื้นที่ใกล้เคียงทางขึ้น-ลง ในอนาคต ซึ่งจะส่งผลกระทบบ้านบางต่อปริมาณคมนาคมในสังคมโดยรวมในระดับปานกลาง</p> <p>● ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต : ประชาชนในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ โดยเฉพาะประชาชนที่อาศัย</p>	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <p>● ผลกระทบด้านบวกของการคมนาคมต่อสังคมโดยรวม : เนื่องจากเป็นการเพิ่มโครงข่ายทางพิเศษด้านตะวันตก เพื่อเชื่อมโยงทางพิเศษสายต่างๆ ให้เกิดเป็นโครงข่ายทางพิเศษในแนวรัศมีชั้นนอก ทำให้มีความสะดวกและประหยัดเวลาในการเดินทาง เอื้ออำนวยการเดินทางจากพื้นที่ภาคตะวันตก ภาคใต้ ตลอดจนพื้นที่ฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานครเข้าสู่ใจกลางเมืองกรุงเทพมหานคร รวมทั้งยังมีผลกระทบในระดับครัวเรือน เพราะถือเป็นการเพิ่มความสะดวกในการคมนาคมของพื้นที่ใกล้เคียงทางขึ้น-ลง ในอนาคต ซึ่งจะส่งผลกระทบบ้านบางต่อปริมาณคมนาคมในสังคมโดยรวมในระดับปานกลาง</p> <p>● ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต : ประชาชนในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ โดยเฉพาะประชาชนที่อาศัย</p>	<p><b>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</b></p> <p>การตั้งกล้องรับฟังความคิดเห็นในชุมชนและรวบรวมเรื่องร้องเรียนส่งให้ กทพ เป็นต้น</p> <p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <p>มาตรการทั่วไป</p> <p>ควรส่งเสริมให้กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสับสนที่ตีตรงข้ามโครงการกับชุมชนในเขตพื้นที่ของโครงการโดยเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามโอกาสและความเหมาะสม เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กิจกรรมรณรงค์เพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง</li> <li>- กิจกรรมร่วมกับสถาบันการศึกษา เช่น ให้ทุนการศึกษา มอบอุปกรณ์กีฬา กิจกรรมรักษาสีสิ่งแวดล้อม เป็นต้น</li> </ul> <p><b>มาตรการเฉพาะ</b></p> <p>จัดการและพัฒนาพื้นที่ได้ทางด้านให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงทางและสังคม ให้เกิดประโยชน์สาธารณะสูงสุด</p> <p><b>การจัดการและการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด้าน</b></p> <p>● ตรวจสอบสภาพพื้นที่ภายหลังการก่อสร้าง และดำเนินการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์แผนแม่บทการ</p>

ลงนาม..... (นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์) (นางสาววรรณ เกี้ยวมาศ)

ผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม)

วันที่ ๓๐/๑๑/๖๖ วันที่ ๓๐ พ.ย. ๒๕๖๑

บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลส์แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ลงนาม..... (นางสาววรรณ เกี้ยวมาศ) (นางสาววรรณ เกี้ยวมาศ)

UNITE ANALYST AND ENGINEERING CONSULTANT COMPANY LIMITED



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ใกล้เคียงบริเวณทางขึ้น-ลงของโครงการ ปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นอาจส่งผลกระทบต่อประชาชนในลักษณะ เสียงตั้งรบกวน ฝุ่นละอองจากการจราจร รวมถึงทัศนียภาพบริเวณถนนพระราม 2 ที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ความสะดวกสบายในการเข้า-ออก ช่วงเวลาเร่งด่วนอาจจะมีผลกระทบบ้างในบางบริเวณและบางช่วงเวลา จึงคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำ	พัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษให้เหมาะสม ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 7 กันยายน 2547 <ul style="list-style-type: none"><li>ใช้พื้นที่ได้ทางด่วนในกิจกรรมต่างๆ ของ กทพ. เช่น จัดทำทางขึ้น-ลงขยยเส้นทาง จัดทำที่พักรถยนต์ หรือที่อำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้บริการ</li><li>ใช้พื้นที่ได้ทางด่วนจัดทำทางเชื่อมถนน เส้นทางลัดเข้า-ออก หรือใช้เป็นเส้นทางของระบบขนส่งมวลชน</li><li>จัดทำโครงการที่จอดรถเพื่อประสานประโยชน์ของระบบขนส่งมวลชน (Park and Ride)</li><li>จัดพื้นที่ให้เข้าจอดรถยนต์เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนที่พากายไปใกล้ทางด่วนที่ไม่มีที่จอดรถยนต์</li><li>ใช้พื้นที่ได้ทางด่วนในกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ชุมชนในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงทางด่วน</li><li>ใช้พื้นที่ได้ทางด่วนในกิจกรรมของหน่วยงานอื่นๆ ตามความจำเป็นและเหมาะสม</li><li>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสีย ความสั่นสะเทือน การคมนาคมขนส่ง และด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด</li></ul>	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๓๐/๑๑/๕๖

ลงนาม.....  
(นางสาววรรณีย์ เกียรติยศ)  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูเน็ค แอมนาสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ พย. ๕๕๕๖

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. การโยกย้ายและ การเวนคืน	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <p>การเวนคืนที่ดิน มีการเวนคืนที่ดินจำนวน 74 แปลง รวมเนื้อที่ประมาณ 6 ไร่ 1 งาน 9.1 ตารางวา (2,509.1 ตารางวา) และมีการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง จำนวน 78 หลัง ผู้ถูกเวนคืนอาจได้รับผลกระทบ จำเป็นต้องรื้อย้ายที่อยู่อาศัยและสิ่งปลูกสร้าง เนื่องจากมีการย้ายที่อยู่ใหม่ทำให้ต้องเดินทางไปทำงานไกลมากขึ้นจึงอาจส่งผลกระทบต่อการเดินทางไปทำกิจวัตรประจำวัน และประกอบอาชีพบ้าง จึงคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับปานกลาง</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ประชาสัมพันธ์การดำเนินการในรูปแบบต่างๆ ทั้งแผนผังป้ายประชาสัมพันธ์เป็นระยะๆ</li> <li>รับฟังความคิดเห็นของประชาชนผ่าน EXAT call center 1543 เพื่อรับทราบปัญหาต่างๆ ที่เกิดจากโครงการเพื่อให้ได้มาดำเนินการและแก้ไขให้เหมาะสม</li> </ul> <p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <p><b>มาตรการตามกฎหมาย</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>กำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ โดยยึดตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดแนวทางการปฏิบัติในการดำเนินการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ แนวทางการคำนวณสิ่งปลูกสร้างที่ถูกเวนคืน และแนวทางการกำหนดค่าทดแทนความเสียหายที่ต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์ ตามมาตรา 21 วรรคท้ายที่กระทรวงคมนาคมเห็นชอบไว้ รวมถึงแนวนโยบายของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อให้เป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืน มีรายละเอียดการดำเนินงานดังนี้</li> </ul> <p>1) การกำหนดราคาค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนให้ดำเนินการโดยคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้ง ประกอบด้วย 5 คน ได้แก่ ผู้แทนทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) 1 คน ผู้แทนกรมที่ดิน 1 คน ผู้แทนหน่วยงานอื่นของรัฐ 1 คน ผู้แทนสภาท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง 1 คน และในกรณีพระ</p>	-

ลงนาม..... (นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์) (นางสาววรรณ ใจดี) (นางสาววรรณ ใจดี)

ผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (นางสาววรรณ ใจดี)

วันที่ ๑๖/๑๑/๖๙ บริษัท ยูนิค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

วันที่ ๓๐ พ.ย. ๒๕๖๑

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>ราษฎรถูกผ่านเขตท้องที่ใด ให้มีผู้แทนของสภาท้องถิ่นนั้นแต่ละ 1 คน เข้าร่วมเป็นกรรมการ เพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาเบื้องต้นของสิ่งทรมิทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนและจำนวนเงินค่าทดแทน</p> <p>2) ให้ผู้ถูกเวนคืนมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูลการกำหนดราคาทดแทน เช่น การให้ถ้อยคำยืนยันความเป็นเจ้าของสิ่งทรมิทรัพย์ที่ถูกเวนคืน และข้อมูลหลักฐานประกอบเกี่ยวกับทรัพย์สินที่ต้องเวนคืน เป็นต้น</p> <p>3) กรณีไม่พอใจในจำนวนเงินค่าทดแทน มีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ภายใน 60 วัน นับตั้งแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งรับเงิน และสิทธิฟ้องคดีต่อศาลปกครองภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ได้รับแจ้งผลอุทธรณ์ หรือ มีได้รับแจ้งผลอุทธรณ์ภายใน 60 วัน</p> <p>4) กรณีการเวนคืนเป็นเหตุให้ที่ดินส่วนที่เหลือไม่มีทางเข้า-ออกสู่สาธารณะ จะต้องจัดให้มีทางเข้า-ออก สำหรับที่ดินที่ถูกเวนคืนตามสิทธิที่มีอยู่เดิม</p> <p>5) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ถูกเวนคืนทราบและเข้าใจขั้นตอนการเวนคืน เมื่อมีพระราชบัญญัติกำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนประกาศใช้บังคับแล้ว ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- จัดทำแผนผังแจกจ่ายให้ผู้ถูกเวนคืนทราบขั้นตอนการเวนคืน</li><li>- การเวนคืนตามที่กระทรวงคมนาคมกำหนดไว้</li></ul>	

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๓๐/๑๑/๖๙

ลงนาม.....  
UNITED ANALYST AND ENGINEERING CONSULTANT COMPANY LIMITED.  
นางสาววรัตน์ เกียรติวาทย์  
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนาליสต์ คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ พ.ย. ๖๕๖๑



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>- ประชาสัมพันธ์โดยลงหนังสือพิมพ์ให้ประชาชนและผู้ถูกเวนคืนทราบแนวเขตทางที่จะเวนคืน และระยะเวลาการก่อสร้าง เพื่อให้ผู้ถูกเวนคืนทราบเป็นข้อมูลในการเตรียมตัวรื้อย้ายและหาที่อยู่ใหม่</p> <p>6) กรณีผู้ถูกเวนคืนที่ดินเปล่าให้พิจารณาค่าทดแทนที่ดินโดยใช้วิธีการประเมินราคาซื้อขายจริง หรือราคาตลาดมาเป็นเกณฑ์ในการพิจารณาของคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น</p> <p>7) ที่ดินที่ถูกเวนคืนบางส่วน ถ้าส่วนที่เหลือน้อยกว่า 25 ตารางวา หรือด้านหนึ่งด้านใดน้อยกว่า 5 วา และที่ดินส่วนที่เหลือนั้นมิได้ติดต่อกันเป็นผืนเดียวกันกับที่ดินแปลงอื่นของเจ้าของเดียวกัน หากเจ้าของร้องขอให้ กทพ.เวนคืนหรือจัดซื้อที่ดินส่วนที่เหลือนั้นด้วย</p> <p>8) สิ่งปลูกสร้างที่ถูกเวนคืนบางส่วนเจ้าของจะร้องขอให้ กทพ.พิจารณาเวนคืนส่วนที่เหลือ ซึ่งใช้การไม่ได้แล้วด้วยก็ได้และหาก กทพ.ไม่เวนคืนตามที่ร้องขอเจ้าของมีสิทธิที่จะร้องขอต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมภายใน 60 วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งผลการพิจารณา</p> <p>9) กรณีเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายอยู่ในอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องเวนคืนนั้น และบุคคลดังกล่าว</p>	

ลงนาม..... (นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
 (นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
 ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
 วันที่ ๑๒/๑๑/๕๙

ลงนาม..... UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
 CONSULTANT COMPANY LIMITED  
 (นางสาววรัตน์ เกี่ยมภาค)  
 ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
 บริษัท ยูเนيتد แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
 วันที่ ๓๐ พ.ย. ๕๕๕๐

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>ได้รับความเสียหายเนื่องจากการที่ต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์นั้น กทพ. จะกำหนดเงินค่าทดแทนให้สำหรับความเสียหายนั้นด้วย</p> <p>10) ได้รับความเสียหายนั้นด้วย</p> <p>ความเดือดร้อนจากโครงการและการเร่งรัดทางแก้ไข โดย กทพ. จัดให้มีส่วนงานเฉพาะกำกับดูแลเรื่องร้องเรียนกรณีการร้องเรียนเกิดขึ้นต้องให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาอย่างจริงจังและเร่งด่วน โดยมีช่องทางให้ข้อเสนอแนะและข้อร้องเรียนต่อ กทพ. คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ติดต่อด้วยตนเองที่สำนักงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย</li> <li>- เว็บไซต์ <a href="http://www.exat.co.th">www.exat.co.th</a></li> <li>- EXAT Call Center 1543</li> </ul> <p><b>มาตรการเฉพาะ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• กรณีแปลงที่ดินที่เคยถูกเวนคืนมาก่อน กทพ. จะนำเสนอข้อเท็จจริงให้คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นพิจารณา กำหนดค่าทดแทน</li> </ul>	


ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พัฒน์)  
ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๓๐/๑๑/๒๙

ลงนาม.....  
  
**UAE**  
UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
CONSULTANT COMPANY LIMITED  
(นางสาวนวิรัตน์ เกียรติ)

ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลส์ต แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ พ.ย. ๒๕๖๑

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ กิจกรรมต่างๆ ในการพัฒนาโครงการ ในประเด็นการโยกย้ายและการเวนคืน ทั้งในระบะก่อสร้างและระยะดำเนินการ จะไม่มีผลกระทบ เนื่องจากผลกระทบได้เกิดขึ้นและสิ้นสุดตั้งแต่ในระบะก่อนก่อสร้างแล้ว			
18. สุขภาพ/ สาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	<p>ระบะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <p>1) ผลกระทบด้านสาธารณสุข</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ คาดว่าจะได้รับผลกระทบดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>การเจ็บป่วยจากการได้รับฝุ่นละออง/เสียงดัง/ความสั่นสะเทือน โดยมีโอกาสเกิดการเจ็บป่วยเนื่องจากฝุ่นละออง ระดับเสียงและความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะต้นปานกลาง</li> <li>ปัญหาสุขภาพโรคติดต่อ ยาเสพติด จากคนงานก่อสร้างหากขาดการจัดการและความควบคุมดูแลที่ดี อาจเกิดการแพร่ระบาดมายังพื้นที่ชุมชนใกล้เคียง</li> <li>ปัญหาความเพียงพอของสถานพยาบาล เนื่องจากในพื้นที่โครงการมีหน่วยงานให้บริการด้านสาธารณสุขทั้งหมด 9 แห่ง มีโรงพยาบาลทั้งของเอกชนอีก 4 แห่ง ประกอบกับทางโครงการ</li> </ul> </li> </ul>	<p>ระบะก่อสร้าง</p> <p>มาตรการด้านความปลอดภัยในพื้นที่ปฏิบัติงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ได้แก่ ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กฎกระทรวงภายใต้พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 และพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 เช่น <ul style="list-style-type: none"> <li>กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ. 2551</li> <li>กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ. 2551</li> <li>กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับไฟฟ้า พ.ศ. 2554</li> </ul> </li> </ul>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ตรวจสอบสภาพทั่วไปของคนงาน</li> <li>บันทึกและจัดทำรายงานประวัติคนงาน</li> <li>ตรวจสอบและบันทึกการเจ็บป่วย และอุบัติเหตุของคนงานก่อสร้าง</li> </ul> <p>พื้นที่ดำเนินการ : พื้นที่ก่อสร้าง</p> <p>ระยะเวลา :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ก่อนคนงานเข้าปฏิบัติงานและทุก 1 ปี ในระหว่างการก่อสร้างโครงการ</li> <li>ทุกครั้งที่มีอุบัติเหตุตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</li> </ul> <p>ผู้รับผิดชอบ : กทพ. ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ดำเนินการ</p> <p>งบประมาณ : รวมอยู่ในงบประมาณก่อสร้างโครงการ</p>

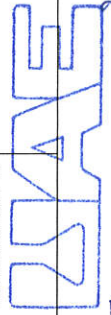


ลงนาม.....

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๑๐/๑๑/๖๖



ลงนาม.....

UNITED ANALYST AND ENGINEERING CO., LTD.  
CONSULTANT COMPANY LIMITED  
(นางสาววรัตน์ เกียรติแก้ว)

ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม


บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด


วันที่ ๑๐ พ.ย. ๒๕๖๖



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>จะต้องจัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลในบริเวณบ้านพักคนงาน ดังนั้นจึงส่งผลกระทบต่อประชาชนในด้านความเพียงพอของศูนย์บริการสาธารณสุขและสถานพยาบาลในระดับตำบล</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>ผู้ใช้อาคาร</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การเจ็บป่วยจากการได้รับฝุ่นละออง/เสียงดัง/ความสั่นสะเทือน ผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนใหญ่จะเดินทางผ่านพื้นที่ก่อสร้างเพียงช่วงระยะเวลาสั้นๆ และมักเปิดเครื่องปรับอากาศขณะขับซิ่ง จึงมีโอกาสได้รับมลพิษต่างๆ และเกิดการเจ็บป่วยในระดับต่ำ</li> <li>- การเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากมีการก่อสร้างโครงการจะมีการกันพื้นที่การจราจรบางส่วน หากผู้ใช้รถใช้ถนนไม่คุ้นเคยเส้นทาง หรือป้าย/สัญลักษณ์เตือนไม่ชัดเจน อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งทางโครงการมีการจัดการจราจร โดยประสานกับหน่วยงานที่รับผิดชอบในพื้นที่อย่างใกล้ชิด และมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบตามมาตรการที่กำหนดไว้ ดังนั้นผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ</li> </ul> </li> </ul> <p><b>2) ผลกระทบด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย</b> จากสภาพการทำงานที่ไม่เหมาะสม/ไม่เอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติงาน และจากการปฏิบัติงานไม่ปลอดภัย</p>	<p><b>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2549</li> <li>- กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ. 2549</li> <li>- ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง กำหนดมาตรฐานอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล พ.ศ. 2554</li> <li>- ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง สัญลักษณ์เตือนอันตราย เครื่องหมายเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน และข้อความแสดงสัญลักษณ์ที่ของนายจ้างและลูกจ้าง พ.ศ. 2554</li> <li>- ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง หลักเกณฑ์การจัดทำแผนงานด้านความปลอดภัยในการทำงานสำหรับงานก่อสร้าง พ.ศ. 2552</li> <li>- ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง ชนิดและประเภทเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในการทำงานก่อสร้างที่ต้องตรวจรับรองประจำปี พ.ศ. 2554</li> </ul>	<p><b>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</b></p>

ลงนาม.....  (นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๓๐/๑๑/๖๖

ลงนาม.....  (นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์) 60-100  
CHITICHAI CONSULTANT COMPANY LIMITED (นางสาววันรัตน์ เกียวมาศ)  
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ พ.ย. ๖๖

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	เนื่องจากเป็นการทำงานบนที่สูง มีอันตรายและความเสี่ยงสูง ซึ่งโครงการยึดถือและปฏิบัติตามข้อกำหนดและมาตรฐานการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กฎกระทรวงภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 เป็นต้น ดังนั้นผลกระทบจึงอยู่ในระดับปานกลาง	<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดสภาพแวดล้อมในการทำงานให้เหมาะสม และเป็นไปตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับสุขภาพแวดล้อม เช่น ความร้อน แสงสว่าง เสียง มาตรฐานอุปกรณ์</li> <li>ห้ามพักอาศัยในบริเวณสถานที่ก่อสร้าง</li> <li>จัดอบรมผู้ปฏิบัติงานให้รู้จักวิธีใช้ ดู่ และบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ อย่างถูกต้องและเหมาะสมกับประเภทของงานก่อนการปฏิบัติงาน และกำหนดให้เจ้าหน้าที่รับผิดชอบตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ ให้ใช้งานได้ดียุ่เสมอ หากพบว่าเครื่องจักรอุปกรณ์ใดชำรุดเสียหายต้องซ่อมแซมทันที เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน</li> <li>จัดเตรียมอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย ถุงมือ แวนตา หน้ากาก เครื่องป้องกันเสียง รองเท้า พื้นยางหุ้มสัน หรืออุปกรณ์อื่นๆ ให้เพียงพอแก่ผู้ปฏิบัติงาน และกำชับให้ผู้ปฏิบัติงานสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลทุกครั้งทั้งปฏิบัติงาน รวมทั้งให้สวมใส่เครื่องงุ่นให้เรียบร้อย รัดกุม โดยในกรณีที่ทำงานเกี่ยวกับการใช้ไฟฟ้าจะต้องให้ผู้ปฏิบัติงานสวมเครื่องงุ่นหมวกที่ไม่เปียกน้ำ</li> <li>จัดให้มีทางเดินชั่วคราวจากพื้นที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับเครื่องจักร โดยมีความกว้างไม่น้อยกว่า 80 เซนติเมตร</li> <li>ติดตั้งป้ายแสดงขอบเขตการก่อสร้างให้ชัดเจน</li> </ul>	

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๑๖/๑๒/๖๖

ลงนาม.....  
(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)  
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ พย ๒๕๖๖

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• ในเขตก่อสร้างส่วนใดที่เป็นอันตราย ผู้ที่เข้าไปในเขตดังกล่าว จะต้องสวมหมวกนิรภัยและให้ทำป้ายแสดงเขตอันตรายให้ชัดเจน</li> <li>• จัดทำรั้วกัน หรือเส้นแสดงเขตอันตราย ณ ที่ตั้งของเครื่องจักร หรือเขตที่เครื่องจักรทำงานที่อาจเป็นอันตรายให้ชัดเจนทุกแห่ง</li> <li>• จัดให้มีพนักงานเจ้าหน้าที่อาชีวอนามัยและความปลอดภัยประจำพื้นที่ก่อสร้าง</li> <li>• จัดเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถและเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง ให้บริเวณชุมชนน้อยที่สุด</li> <li>• ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำแผนการจัดการด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัยในพื้นที่ก่อสร้าง ทั้งความปลอดภัยในพื้นที่ทำงาน และความปลอดภัยในการใช้เครื่องมือเครื่องจักร รวมทั้งวิธีการปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีความเสี่ยง เช่น การปฏิบัติงานบนที่สูงการใช้ขั้วรถ การทำงานกับเครน เป็นต้น และกำกับดูแลให้คนงานก่อสร้างปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด</li> <li>• จัดให้มีหน่วยพยาบาลเบื้องต้นในพื้นที่ก่อสร้างอย่างเพียงพอ</li> <li>• ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบ ตามแผนปฏิบัติการลดผลกระทบด้านเสียง คุณภาพอากาศ และด้านจราจร เพื่อความปลอดภัยในช่วงการก่อสร้าง</li> </ul>	

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๑๐/๑๑/๖๖

ลงนาม.....  
THA-ANALYST-AND-ENGINEERING  
นางสาววรรณา เกียรติ  
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๑๐ พย ๖๖



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> <li>ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงานก่อสร้างให้ถูกสุขลักษณะ เพื่อป้องกันปัญหาด้านสุขภาพอนามัยได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>- จัดหาน้ำดื่มและน้ำใช้ที่สะอาดและเพียงพอกับจำนวนเจ้าหน้าที่และคนงาน (คิดปริมาณน้ำดื่มเฉลี่ย 5 ลิตร/คน/วัน น้ำใช้ของคนงานก่อสร้างในบ้านพักคนงาน 150 ลิตร/คน/วัน และน้ำใช้ของพนักงานในสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง เท่ากับ 70 ลิตร/คน/วัน)</li> <li>- จัดเตรียมสุขาที่ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวนเพียงพอเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้าง (ในสัดส่วนคนงาน 20 คน ต่อห้องสุขา 1 ห้อง) เพื่อไม่ให้เป็นแหล่งแพร่ระบาดของโรค</li> <li>- จัดหาถังรองรับขยะที่มีสภาพดี ไม่แตกรั่ว และมีฝาปิดจำนวนที่เพียงพอ และจัดให้มีการกำจัดขยะมูลฝอยอย่างสม่ำเสมอ เพื่อไม่ให้เป็นที่หล่งเพาะพันธุ์แมลงและสัตว์พาหะอื่นๆ</li> <li>- บำบัดน้ำเสียตามมาตรการที่กำหนดเพื่อลดการปนเปื้อนของสัตว์น้ำโรค</li> </ul> </li> </ul> <p>โดยรายละเอียดการจัดการสิ่งแวดล้อมช่วงการก่อสร้าง โครงการแสดงดังเอกสารแนบ 1</p>	

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๗๖๐๑/๗๙.....

ลงนาม.....  
**ZIAE**  
ZIAE UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
CONSULTANT COMPANY LIMITED  
(นางสาววรรณา เกียรติมาศ)

ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนด เอนจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ พ.ย. ๒๕๖๑

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"><li>ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดเตรียมเครื่องมือวัดเสียงขึ้นต้นไว้ในบริเวณบ้านพักคนงาน และสำนักงานควบคุมการก่อสร้างอย่างเพียงพอ</li><li>จัดให้มีการตรวจสอบเครื่องมือวัดเสียงขึ้นต้นให้สามารถใช้การได้อยู่เสมอ หากพบว่าการเสียหายหรือใช้การไม่ได้ให้รีบดำเนินการแก้ไข</li><li>จัดให้มีป้ายแนะนำการใช้เครื่องมือวัดเสียงขึ้นต้นไว้ในบริเวณที่อุปกรณ์นั้นติดตั้งอยู่</li><li>จัดให้มีการอบรมเกี่ยวกับวิธีการป้องกันอัคคีภัยและการใช้เครื่องมือวัดเสียงขึ้นต้นอย่างถูกวิธีแก่คนงานก่อสร้างและพนักงาน</li><li>จัดให้มีการฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมอพยพหนีไฟให้แก่คนงานก่อสร้างและพนักงาน ปีละ 1 ครั้ง โดยจะต้องปฏิบัติตามกฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับการป้องกันและระงับอัคคีภัย พ.ศ. 2555</li></ul> <p>มาตรการด้านความปลอดภัยผู้ใช้เส้นทางคมนาคมและชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง</p> <ul style="list-style-type: none"><li>จัดให้มีป้ายสัญลักษณ์บอกให้ทราบถึงตำแหน่งพื้นที่ก่อสร้างในระยะ 50-100 เมตร</li><li>ควบคุมให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด</li></ul>	

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๑๐/๐๑/๖๖

ลงนาม.....  
UNITECH ANALYST AND ENGINEERING  
(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)  
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ พ.ย. ๖๕๖๕

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกด้านการจราจรให้กับผู้ใช้เส้นทางและประชาชนในกรณีที่เกิดการก่อสร้างตัดผ่านพื้นที่ชุมชนและเส้นทางคมนาคม</li> <li>มีประกันภัยชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลที่ 3 ที่ได้รับความเสียหาย/อันตราย อันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการ</li> <li>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านระดับเสียงอย่างเคร่งครัด</li> </ul> <p><b>มาตรการเฉพาะด้านความปลอดภัยในพื้นที่ปฏิบัติงาน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ประสานงานกับเจ้าหน้าที่สถานีไฟฟ้าฝ่ายผลิตฯ (กฟน.) เมื่อมีการก่อสร้างพาดผ่านสถานีฯ เพื่อหารือเกี่ยวกับมาตรการป้องกัน การเกิดกระแสไฟฟ้ารั่วไหล เช่น ติดตั้งฉนวนป้องกันเพิ่มเติม กำหนดระยะห่างที่ปลอดภัยระหว่างสายไฟฟ้าและพื้นที่ปฏิบัติงาน เป็นต้น</li> </ul>	
<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <p>1) ผลกระทบด้านสาธารณสุข</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ <ul style="list-style-type: none"> <li>การเจ็บป่วยจากการได้รับมลพิษทางอากาศ</li> </ul> </li> </ul> <p>คาดว่าโครงการจะช่วยลดการสะสมของมลพิษทางอากาศในพื้นที่</p> <p><b>ปัญหาด้านสุขภาพจิตจากมลภาวะทางเสียง</b></p> <p>ผู้รับเสียงระดับพื้นดินในระยะเขตทางของถนน</p>	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>กำหนดให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานที่ด้านเก็บค่าผ่านทางข้ามถนนเฉพาะบริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางเท่านั้น</li> <li>ประสานงานกับตำรวจจราจร เพื่อตรวจสอบสภาพรถยนต์ก่อนเข้าใช้เส้นทาง เช่น ตรวจสอบสภาพวันด้าจากท่อไอเสียรถยนต์</li> <li>จัดให้มีป้ายแนะนำการใช้เครื่องมือดับเพลิงชนิดดันโน้บบริเวณที่อุปกรณ์ดับเพลิงอยู่</li> </ul>	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ตรวจสอบสภาพทั่วไปของพนักงานประจำด้านจัดเก็บค่าผ่านทางของโครงการ</li> <li>ตรวจสอบบันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (ร.ง. 504)</li> </ul> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>พนักงานประจำด้านจัดเก็บค่าผ่านทางของโครงการ</li> </ul>	

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๓๐/๑๑/๕๙

ลงนาม.....  
UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)  
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ พ.ย. ๕๕๖๐



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>พระรามที่ 2 จะได้รับเสียงจากทางพิเศษเท่ากับ 59 เดซิเบลเอ ในขณะที่เสียงจากถนนพระรามที่ 2 เท่ากับ 73 เดซิเบลเอ ดังนั้น เสียงจากทางพิเศษ จึงไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ที่อยู่ระดับพื้นดินเพิ่มเติม อย่างสำคัญ แต่มีอาคารสูงบางแห่ง เช่น โรงพยาบาลพระราม 2 โรงพยาบาลบางมด โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล ที่ บางชันได้รับผลกระทบจากโครงการและถนน พระรามที่ 2 ใกล้เคียงมาตามระดับเสียง 24 ชั่วโมง แต่เมื่อมีการกักกำแพงกันเสียงที่จะบุ ให้สร้างในการก่อสร้างแล้วก็ควบคุมให้อยู่ใน มาตรฐานได้</p> <p>ส่วนทางช่วงดาวคะนอง-บางโคล่ ผลรวมของ เสียงจากโครงการกับทางพิเศษเฉลิมมหานครที่มี อยู่เดิมไม่ทำให้ระดับเสียงริมเส้นทางเกินค่า มาตรฐานเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่กำหนดไว้ 70 เดซิเบลเอ เมื่อประเมินระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ในกรณีเลวร้ายที่สุด คือ ปี 2593 ที่มีระดับเสียง จากถนนพระรามที่ 2 และทางพิเศษรวมกันสูงที่สุด พบว่า ผู้ที่อยู่ระดับพื้นดินริมถนนพระรามที่ 2 จะ ได้รับระดับเสียงรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมง เกินค่า</p>	<p>● จัดให้มีการตรวจสอบเครื่องมือวัดเสียงขึ้นต้นให้สามารถ ใช้การได้อยู่เสมอ หากพบว่ามีกระเสียงหรือใช้การไม่ได้ให้ รับผิดชอบการแก้ไข</p> <p>● จัดเตรียมเครื่องมือวัดเสียงขึ้นต้นไว้ในบริเวณอาคารด่านเก็บ ค่าผ่านทางและอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ</p> <p>● ซ่อมบำรุงและดูแลพื้นผิวจราจรอย่างสม่ำเสมอ และรับทำการ ซ่อมแซมเมื่อพื้นผิวจราจรมีการชำรุดเสียหาย</p> <p>● จัดเตรียมแผนงานด้านความปลอดภัยและแผนฉุกเฉินในระยะ ดำเนินการ เช่น การติดตั้งโทรศัพท์สำหรับโทรแจ้งเหตุฉุกเฉิน การจัดตั้งฝ่ายบริการฉุกเฉินไว้คอยช่วยเหลือรถที่เกิดความ ชัดข้องไม่สามารถขับเคลื่อนต่อไปได้ การจัดตั้งฝ่ายบริการฉุกเฉิน เพื่อรองรับกรณีเกิดอุบัติเหตุบนเส้นทาง เป็นต้น</p> <p>● จัดให้มีการอบรมเกี่ยวกับวิธีป้องกันอันตรายและการใช้ เครื่องมือวัดเสียงขึ้นต้นอย่างถูกวิธีแก่เจ้าหน้าที่ของ กทพ. จัดให้มีการฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมอพยพหนีไฟให้แก่ เจ้าหน้าที่ของ กทพ. เป็นประจำทุกปี</p>	<p>- สถาบันบริการสาธารณสุขใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ศูนย์บริการสาธารณสุข 7 (บุญมี ปุระาชรังสรรค์)</li> <li>ศูนย์บริการสาธารณสุข 12 (จันทร์เที่ยง เนตรวิเศษ)</li> <li>ศูนย์บริการสาธารณสุข 14 (แก้ว สันญะเรือง)</li> <li>ศูนย์บริการสาธารณสุข 18 (มงคล วอนวิฑาล)</li> <li>ศูนย์บริการสาธารณสุข 29 (ช่วง นุชเนตร)</li> <li>ศูนย์บริการสาธารณสุข 39 (ราชบุรณะ)</li> <li>ศูนย์บริการสาธารณสุข 42 (ถนอม ทองสิมา)</li> <li>ศูนย์บริการสาธารณสุข 55 (เดชะสัมพันธ์)</li> <li>ศูนย์บริการสาธารณสุข 58 (ล้อม-พิมพ์แสน พักอุดม)</li> </ul>



ลงนาม.....  
(นางสาววรัตน์ เกียรติวณิช)  
นางสาววรัตน์ เกียรติวณิช

ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ พ.ย. ๒๕๖๓

ผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๓๐/๑๑/๖๓

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>มาตรฐานเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่กำหนดไว้ 70 เดซิเบลเอ เป็นระยะประมาณ 20 เมตร จากขอบถนนพระรามที่ 2 แต่เป็นผลจากถนนพระรามที่ 2 แทรกทั้งหมด จากการสำรวจพื้นที่ อาคารส่วนมากมีระยะอยู่ย่นจากถนนพระรามที่ 2 อยู่แล้ว คงมีอาคารสูงบางแห่งที่จะได้รับผลกระทบจากทางยกระดับบ้าง สรุปว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>- การเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ โดยเฉพาะบริเวณทางขึ้น-ลงของโครงการ อันเนื่องมาจากผู้ใช้รถใช้ถนนขับด้วยความประมาท ไม่เคารพกฎจราจร หรืออาจมีกรณีที่มีการขับซี่ยานพาหนะด้วยความเร็วสูงมากจนชนกำแพงหรือกำแพงกันเสียง และตกลงมาจากทางพิเศษ แต่กรณีดังกล่าวมีโอกาสเกิดได้น้อย</p> <p>- ผู้ใช้รถใช้ถนน ผู้ขับที่อาจใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและขับด้วยความประมาท จึงมีความเสี่ยงที่จะได้รับอุบัติเหตุได้</p> <p>2) ผลกระทบด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย เมื่อเปิดให้บริการโครงการจะมีเจ้าหน้าที่ของ กทพ. ทำงานประจำที่ด่านเก็บค่าผ่านทาง และอาคาร</p>		<p>• ศูนย์บริการสาธารณสุข 63 (สมาคมแพทย์แห่งประเทศไทย)</p> <p>ระยะเวลา</p> <p>- ตรวจสอบสภาพทั่วไปของพนักงานประจำด้านจัดเก็บค่าผ่านทางของโครงการปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาดำเนินการ</p> <p>- ตรวจสอบบันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้อาศัยในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการปีละ 1 ครั้ง ใน 3 ปีแรกของการดำเนินการ</p> <p>ผู้รับผิดชอบ : กทพ. ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ดำเนินการ</p> <p>งบประมาณ : ใช้งบประมาณประจำปีของ กทพ.</p>

ลงนาม.....

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๓๐/๑๑/๖๙

ลงนาม.....

UNITED ANALYST AND ENGINEERING CO., LTD.

(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)

นางสาววรรัตน์ เกียรติมาศ


ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลส์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

วันที่ ๓๐ พ.ย. ๒๕๖๙

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ควบคุม ซึ่งมีโอกาสได้รับอุบัติเหตุทางรถยนต์ในขณะเดินทางเข้าสู่พื้นที่ปฏิบัติงานได้ โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่ประจำด่านเก็บค่าผ่านทาง นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่ซ่อมบำรุงทางพิเศษในการฝึกฝน ซึ่งอาจต้องปิดของจราจรบนทางพิเศษมีโอกาสดำเนินการปฏิบัติงานในขณะปฏิบัติงานได้		
19. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>ผลกระทบทางตรง ได้แก่ การได้รับมลพิษทางเสียง ฝุ่นละอองและความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง รวมทั้งอุบัติเหตุจากการตกหล่นของวัสดุต่าง ๆ</p> <p>- <b>ความสัมพันธ์จากกิจกรรมก่อสร้าง</b> อาจส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างของโบราณสถาน และศาสนสถาน ได้แก่ พระอุโบสถ วัดสี่กั๊ก ซึ่งปัจจุบันมีสภาพค่อนข้างทรุดโทรม โดยเฉพาะหลังคาเครื่องไม้ที่บางส่วนชำรุดหักพัง และพระอุโบสถวัดกอก ที่ได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถานกรุงเทพมหานคร แม้จะอยู่ห่างจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการ แต่ในปัจจุบันส่วนเครื่องบนพระอุโบสถที่สร้างด้วยเครื่องไม้มีการเสริมความมั่นคงโดยใช้โครงเหล็กค้ำยันไว้</p>	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดูแลรับผิดชอบสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ และศาสนสถานทุกแห่งในพื้นที่โครงการ และเจ้าอาวาสวัด เพื่อแจ้งให้ทราบถึงแผนและระยะเวลาดำเนินการของโครงการ</li> <li>ประสานงานกับเจ้าอาวาสวัดเพื่อร่วมตรวจสอบความมั่นคงแข็งแรงของศาสนสถาน คือ พระอุโบสถ วัดกอก ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการ</li> <li>จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียน หากพบข้อร้องเรียนหรือหากเกิดปัญหาให้เร่งดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว</li> <li>ออกแบบโครงสร้างของโครงการ เช่น เสารองรับโครงสร้างทางยกระดับให้มีรูปทรงสถาปัตยกรรมที่ดี มีความสวยงามจะขั้วไม่เทอะทะ เพื่อลดการบดบังความสวยงามของวัด/ศาสนสถาน</li> <li>พิจารณาใช้เข็มเจาะแทนเข็มตอก ในบริเวณที่ก่อสร้างใกล้ศาสนสถาน</li> </ul>	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดูแลรับผิดชอบสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์และศาสนสถาน เพื่อจัดเจ้าหน้าที่ที่มีความรู้ความสามารถในการตรวจสอบสภาพโครงสร้างของอาคารและสิ่งปลูกสร้างร่วมกับเจ้าหน้าที่ของโครงการเพื่อใช้เป็นฐานข้อมูล</p> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ :</b> พระอุโบสถวัดกอก พระอุโบสถวัดสี่กั๊ก และพระอุโบสถวัดสารอด</p> <p><b>ดัชนี :</b> สภาพโครงสร้างของอาคารและสิ่งปลูกสร้างและจัดเตรียมรายงานผลการติดตามตรวจสอบและสรุปสภาพปัญหาพร้อมทั้งข้อเสนอแนะเสนอต่อ กทพ.</p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b> 1 ครั้ง ภายในระยะเวลา 30 วัน</p> <p>ก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> กทพ. ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ดำเนินการ</p>

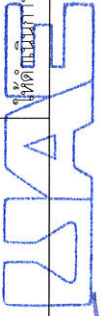


ลงนาม.....

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๓๐/๑๐/๖๖



ลงนาม.....

UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
CONSULTANT COMPANY LIMITED  
(นางสาววรรณี เกียวมาศ)

ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลส์ต คอนซัลแตนท์ จำกัด

วันที่ ๓๐ พ.ย. ๒๕๖๖



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>- ผู้เสนอโครงการก่อสร้างทำให้วัสดุสกปรกเคลือบหมองเสียหาย ทำให้เจ้าของสถานที่นั้นๆ ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการดูแลและซ่อมแซมเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะวัดยายร่มและวัดเลา ซึ่งตั้งอยู่ใกล้แนวสายทางโครงการ ซึ่งผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>- ระดับเสียงจากการก่อสร้างอาจมีผลกระทบต่อการประกอบพิธีกรรมทางศาสนาในศาสนสถานที่ตั้งอยู่ใกล้แนวสายทาง โดยเฉพาะที่อยู่ห่างจากอยู่ห่างจากพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 50 เมตร จะได้รับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง น้อยกว่า 70 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงทั่วไป</p> <p>ผลกระทบทางอ้อม จากการที่โครงสร้างสิ่งก่อสร้างขมทับปูเขียนสถานและปูเขียนรั้ว</p>	<p>ผู้เสนอโครงการก่อสร้างอาคารให้วัสดุสกปรกเคลือบหมองเสียหาย ทำให้เจ้าของสถานที่นั้นๆ ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการดูแลและซ่อมแซมเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะวัดยายร่มและวัดเลา ซึ่งตั้งอยู่ใกล้แนวสายทางโครงการ ซึ่งผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>ระดับเสียงจากการก่อสร้างอาจมีผลกระทบต่อการประกอบพิธีกรรมทางศาสนาในศาสนสถานที่ตั้งอยู่ใกล้แนวสายทาง โดยเฉพาะที่อยู่ห่างจากอยู่ห่างจากพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 50 เมตร จะได้รับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง น้อยกว่า 70 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงทั่วไป</p> <p>ผลกระทบทางอ้อม จากการที่โครงสร้างสิ่งก่อสร้างขมทับปูเขียนสถานและปูเขียนรั้ว</p>	<p>พิจารณาเลือกใช้กำแพงกันเสียงซึ่งมีน้ำหนักเบา โดยให้มีระบบป้องกันกำแพงร่วงหล่นลงสู่ด้านล่างเมื่อเกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชนจากยานพาหนะ เช่น การติดตั้งลวดสลิงภายในกำแพงกันเสียง เป็นต้น</p> <p>ออกแบบกำแพงกันตก (Parapet) ที่มีความแข็งแรงและมีความสูงเพียงพอเพื่อป้องกันรถยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษตกลงมาในพื้นที่ศาสนสถานที่อยู่ใกล้เคียง</p> <p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ไม่ก่อสร้างตอม่อลงในคลองสนามชัยและคลองบางขุนเทียนซึ่งเป็นคลองที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์</li> <li>ประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข่าวสารการดำเนินงานโครงการและประชาสัมพันธ์ความสำคัญทางประวัติศาสตร์</li> </ul> <p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ในกรณีก่อสร้างใกล้กับศาสนสถาน โดยเฉพาะการก่อสร้างบริเวณวัดเลาและวัดยายร่ม ให้งดกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดัง หรือความสั่นสะเทือน เช่น การเจาะเสาเข็ม การก่อสร้างฐานราก ในช่วงเวลาที่มีการประกอบกิจทางศาสนา ในวันพระและวันสำคัญทางศาสนา</li> </ul>	<p>งบประมาณ : 20,000 บาท</p> <p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดูแลรับผิดชอบสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์และศาสนสถาน เพื่อจัดเจ้าหน้าที่ที่มีความรู้ความสามารถในการตรวจสอบสภาพโครงสร้างของอาคารและสิ่งปลูกสร้าง ร่วมกับเจ้าหน้าที่ของโครงการ</p> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ</b> : พระอุโบสถวัดกก และพระอุโบสถวัดสี่กั๊ก และพระอุโบสถวัดสารอด</p> <p><b>ดัชนี</b> : ตรวจสอบสภาพโครงสร้างของอาคารและสิ่งปลูกสร้าง แล้วนำผลการตรวจสอบสภาพโครงสร้างมาเปรียบเทียบกับผลการตรวจสอบสภาพโครงสร้างก่อนหน้านี้ และจัดเตรียมรายงานผลการติดตามตรวจสอบและสรุปสภาพปัญหาพร้อมทั้งข้อเสนอแนะเสนอต่อ กทพ.</p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ</b> : 1 ครั้ง ในช่วงที่มีการก่อสร้างฐานรากผ่านวัดสี่กั๊ก วัดกก และวัดสารอด</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ</b> : กทพ. ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ดำเนินการ</p> <p><b>งบประมาณ</b> : 20,000 บาท/ครั้ง</p>

ลงนาม..... (นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๑๐/๑๑/๖๒

ลงนาม..... UNITEC ANALYST AND ENGINEERING  
(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์) (นางสาววรรณรัตน์ เกียรติวาท)

ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูนิเทค แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ พ.ย. ๖๒

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> <li>เลือกวิธีการก่อสร้างที่ป้องกันหรือลดฝุ่นละอองและเสียงให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ ให้เป็นไปตามนโยบายและมาตรการควบคุมฝุ่นละอองจากการก่อสร้างของกรุงเทพมหานคร เช่น สร้างรั้วที่รอบบริเวณก่อสร้างจากระดับพื้นดินสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร จนกว่างานจะแล้วเสร็จ</li> <li>ใช้ผ้าใบปิดคลุมกองวัสดุให้มิดชิดป้องกันฝุ่น ล้างทำความสะอาดยานพาหนะที่ใช้ในการก่อสร้างทุกวัน การใช้น้ำฉีดฝุ่นโดยการฉีดน้ำพรมพื้นที่ก่อสร้างก่อนการทำงานและก่อนเลิกงานเพื่อป้องกันฝุ่นฟุ้งกระจาย</li> <li>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนอย่างเคร่งครัด</li> <li>ระหว่งการก่อสร้าง หากพบรอยร้าวหรือการเปลี่ยนแปลงใดๆ ของอาคารศาสนสถานจะต้องหยุดการก่อสร้างทันที และเปลี่ยนวิธีการเพื่อลดแรงสั่นสะเทือน</li> <li>ควบคุมการก่อสร้างไม่ให้เกิดเสียงดังรบกวนการปฏิบัติงานกิจ และการอยู่อาศัยของพระภิกษุและสามเณรเลือกใช้เครื่องยนต์หรือเครื่องจักรที่มีการบำรุงรักษาอย่างสม่ำเสมอเพื่อป้องกันเสียงดังเกินควรและเลือกเวลาปฏิบัติงาน</li> <li>จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียน หากพบข้อร้องเรียนหรือหากเกิดปัญหาให้เร่งดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว</li> </ul>	

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๓๐/๑๑/๕๖

ลงนาม.....  
**UAE** UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
CONSULTANT COMPANY LIMITED  
(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ พ.ย. ๒๕๖๐

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ระยะเปิดดำเนินการ</p> <p>ผลกระทบทางตรงจากมลพิษทางอากาศ เสียง และ ความสั่นสะเทือน ซึ่งผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>- ความสั่นสะเทือนจากการพัฒนาโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อศาสนสถานที่ตั้งอยู่ใกล้เคียง</p> <p>- มลพิษทางอากาศจากการจราจรบนทางพิเศษจะน้อยกว่ามลพิษจากถนนพระรามที่ 2 มาก ดังนั้นโครงการจึงไม่มีผลกระทบต่อศาสนสถาน</p> <p>- มลพิษทางเสียง จะไม่ส่งผลกระทบต่อศาสนสถานที่ตั้งอยู่ใกล้เคียง</p> <p>ผลกระทบทางอ้อมจากโครงสร้างยกระดับของทางพิเศษที่จะบดบังความสว่างของวัด/ศาสนสถานที่อยู่ใกล้เคียง และมีผลกระทบต่อคุณค่าจิตใจของผู้ศรัทธาต่อศาสนสถาน</p>	<p>ระยะเปิดดำเนินการ</p> <p>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การคมนาคมขนส่ง และด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด</p>	-
20. สุขภาพ/ทัศนียภาพ	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมในระยะก่อนก่อสร้างไม่มีผลกระทบต่อสุขภาพ แต่ควรให้ความสำคัญในการออกแบบโครงการเพื่อจะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการของโครงการ</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"><li>ออกแบบโครงสร้างของโครงการ เช่น เสารองรับโครงสร้างทางยกระดับให้มีรูปทรงสถาปัตยกรรมที่ดี มีความสวยงาม ปลอดภัย และคำนึงถึงมุมมองในระยะไกล</li><li>ออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาให้มีความสอดคล้องกลมกลืนกับสะพานพระราม 9 เพื่อลดผลกระทบในแง่ของการเพิ่มการบดบังสายตาและความขัดแย้งกับองค์ประกอบ</li></ul>	-

ลงนาม.....

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๓๐/๑๑/๖๕

ลงนาม.....

UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

วันที่ ๓๐ พ.ย. ๒๕๖๕



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>ทางทัศนียภาพที่มีอยู่เดิมบริเวณสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา โดยมีหลักการออกแบบเบื้องต้นด้านสถาปัตยกรรมดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ตำแหน่งของเสาสูง (Pylon) ของสะพานแห่งนี้ใหม่จะอยู่ในแนวเดียวกับสะพานพระราม 9</li> <li>- ความหนาของโครงสร้างสะพาน (Deck Depth) คงที่ และมีความหนาใกล้เคียงกับสะพานพระราม 9</li> <li>- การจัดเรียงแนวสายเคเบิลที่ยึดโครงสร้างสะพานมีแนวการจัดเรียงคล้ายคลึงกับสะพานพระราม 9 ความสูงของเสาสูง สะพานแห่งนี้ใหม่จะคล้ายคลึงกับของสะพานพระราม 9</li> <li>- ตำแหน่งของตอม่อสะพานช่วงบึง (Back Span Pier) จะมีการจัดเรียงตำแหน่งในแนวเดียวกับตอม่อบึงของสะพานพระราม 9</li> <li>- ออกแบบภูมิทัศน์โดยรอบอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ (CCB) อาคารควบคุมด่านเก็บค่าผ่านทาง โดยการจัดสวนปลูกต้นไม้ให้ร่มเงาและสนามหญ้า</li> <li>- วางผังให้สิ่งปลูกสร้างเกิดความกลมกลืนกับสภาพภูมิประเทศ</li> <li>- ออกแบบภูมิสถาปัตยกรรมในบริเวณที่ว่างตามแนวเส้นทางริมแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งฝั่งธนบุรีและฝั่งพระนครให้เป็นสวนสาธารณะเป็นที่พักสายน้ำสำหรับผู้เดินทางผ่านและ</li> </ul>	

ลงนาม.....

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๓๐/๐๙/๕๙


ลงนาม.....

(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ด แอนด เอนจิเนียริง คอนสัลแตนท์ จำกัด

วันที่ ๓๐/๐๙/๕๙



UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตราการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการพิเศษสายพระพรหม 3-ดาวคะแนนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>เป็นสถานที่ที่ประชาชนสามารถเข้ามาใช้ประโยชน์สำหรับกิจกรรมสันทนาการ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กำหนดให้มีการปลูกต้นไม้เพื่อเพิ่มมูลค่าทางด้านทัศนียภาพ โดยคัดเลือกพันธุ์ไม้ที่สามารถช่วยลดผลกระทบจากฝุ่นละออง ช่วยดูดซับเสียงและเป็นแนวกันลมในบริเวณแนวสองฟากแนวสายทาง เพื่อทดแทนต้นไม้เดิมที่ต้องขุดย้ายออกในช่วงการก่อสร้างโครงการ</li> </ul>	
	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>งานโครงสร้างทางยกระดับ และงานระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง ตลอดจนการขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้าง และวัสดุก่อสร้าง กองดิน กองหินที่วางกองอยู่ในพื้นที่ก่อสร้าง และการพังกระเจายของฝุ่นละออง ส่งผลต่อสุขภาพ/ทัศนียภาพในบริเวณที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดดังกล่าว ทำให้เกิดภาพที่ไม่น่ามอง และไม่สวยงาม แนวเส้นทางถูกรบกวนด้วยกิจกรรมการก่อสร้าง ไม่ยินยอมและไม่ปฏิบัติตามระเบียบกลางถนนที่เดิมก็จะถูกขุดออกไปจากพื้นที่ รวมทั้งตลอดแนวเส้นทางโครงการไม่มีอาคารหรือสถานที่ที่มีคุณค่าความงามเป็นพิเศษ อย่างไรก็ตาม ตลอดแนวเส้นทางโครงการจะมีโครงสร้างสูงกว่าระดับพื้นดินประมาณ 20-60 เมตร ซึ่งเมื่อนำไปเปรียบเทียบกับความสูงของอาคาร 7-20 ชั้น ซึ่งมีผลทำให้มุมมองเปลี่ยนไปบ้าง ทัศนียภาพในบางช่วงของโครงการอาจไม่</li> </ul>	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• สร้างรั้ว กำแพงรอบพื้นที่ก่อสร้างเพื่อปิดไม่ให้เห็นสิ่งก่อสร้าง โดยควรเลือกใช้สีและวัสดุที่สร้างเป็นสีบดบังให้มีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อม เช่น สีน้ำตาล หรือสีเอิร์ทที่มีผลต่อจิตวิทยาที่ดี เช่น สีเขียว เป็นต้น</li> <li>• ต้องวางผังพื้นที่ก่อสร้างให้สอดคล้องกับขั้นตอนก่อสร้าง เช่น กำหนดตำแหน่งเส้นทางขนส่งเข้าออกให้ชัดเจน ตำแหน่งกองวัสดุ ตำแหน่งบ้านพักคนงาน เพื่อช่วยให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยมากยิ่งขึ้น</li> <li>• ประสานกับกรุงเทพมหานครในการรื้อถอนและปลูกต้นไม้ทดแทนตลอด 2 ข้างทาง ช่วงที่ต้องทำการขุดย้ายต้นไม้ออกในช่วงการก่อสร้างโครงการ โดยพันธุ์ไม้ที่เสนอแนะคือ พันธุ์ไม้เดิมที่มีการปลูกในบริเวณดังกล่าวในปัจจุบันได้แก่ หนามทุยฝรั่ง (Flame Tree; Delonix regia (Bojer Raf.) ตระแวน (Green's Flower</li> </ul>	

ลงนาม.....  
 (นายสุชาติ ชลดีศักดิ์พัฒน์)  
 ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
 วันที่ ๑๐/๑๑/๖๙

ลงนาม.....  
 UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
 (นางศุภรัตน์ โชติสกุลย์)  
 ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
 บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ คอนซัลแตนท์ จำกัด  
 วันที่ ๓๐ พย ๒๕๖๑

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม การป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>สวยงาม ไม่น่ามอง แต่เป็นผลกระทบบางพื้นที่ และเป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นและคงอยู่ยาวนานต่อไป ซึ่งมีผลกระทบต่อความรู้สึกของผู้สัญจรผ่านไปมาบนทางพิเศษ แต่ไม่ก่อให้เกิดอันตรายแต่อย่างใด ดังนั้นจึงสามารถสรุปได้ว่าผลกระทบทางด้านสุนทรียภาพในระยะก่อสร้างอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>การก่อสร้างโครงสร้างไม่มีผลกระทบโดยตรงต่อแหล่งท่องเที่ยว อย่างไรก็ตาม การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาอาจทำให้เกิดการกีดขวางเส้นทางการท่องเที่ยวเรือในแม่น้ำ และอาจเกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งเป็นผลกระทบในระดับต่ำ</p>	<p>Laagerstroemia Floribunda Jack) และราชพฤกษ์ (Golden Shower; Cassia fistula L.) โดยควารปลูกพันธุ์ไม้แต่ละชนิดสำหรับแต่ละช่วงเป็น 3 ช่วง ช่วงละประมาณ 330 เมตร ทั้ง 2 ฟาก โดยมีระยะห่างระหว่างต้น 6 เมตร</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จัดภูมิสถาปัตยกรรมบริเวณทางแยกต่างระดับบางโคล่และบริเวณทางขึ้น - ลงด่านสุขสวัสดิ์</li> <li>ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ และการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด</li> </ul>	
	<p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <p>ทัศนียภาพในพื้นที่โครงการช่วงถนนพระรามที่ 2 ถูกเปลี่ยนจากพื้นที่เกาะกลางถนนที่มีการปลูกต้นไม้ ซึ่งมีลักษณะที่ส่งเสริมด้านทัศนียภาพเมื่อมองแล้วก่อให้เกิดความสวยงาม เปลี่ยนไปเป็นทางยกระดับยกสูงชันจากถนนพื้นล่างทำให้เกิดความรู้สึกไม่สวยงาม เนื่องจากทัศนียภาพและทัศนียภาพมีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมกล่าวคือ เป็นมุมมองที่เชิงกระด้างเนื่องจากรูปแบบของโครงสร้าง อาจส่งผลกระทบต่อความรู้สึก ของประชาชน โดยเมื่อมีการเปิดดำเนินการ จะมียุทธศาสตร์ภายในพื้นที่โครงการเพิ่มมากขึ้น</p> <p>โครงสร้างต่างๆ ของโครงการ</p>	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ดูแลสภาพและบำรุงรักษาด้านไม้ที่ปลูกอย่างต่อเนื่อง</li> </ul>	

ลงนาม.....  
 (นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
 ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
 วันที่ ๓๐/๑๑/๖๖

ลงนาม.....  
 (นางศุภรรัตน์ โชติสกุลรัตน์)  
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม  
 บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลส์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
 วันที่ ๓๐ พ.ย. ๒๕๖๖

ZVAE  
 UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
 CONSULTANT COMPANY LIMITED  
 (นางสาวนวรรตน์ เกียรติมาศ)



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างถาวร ทำให้มุมมองด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพเปลี่ยนแปลงไป ขอบเขตของมุมมองเห็นและผลกระทบที่เกิดขึ้นเป็นไปในระยะยาวเกิดขึ้นอย่างถาวร ซึ่งผลกระทบที่เกิดขึ้นเป็นผลกระทบทางด้านจิตใจ แต่เมื่อระยะเวลาผ่านไปผลกระทบที่เกิดขึ้นเกิดขึ้นจะน้อยลงเนื่องจากประชาชนเกิดความเคยชิน ดังนั้นจึงคาดว่าผลกระทบของโครงการต่อกรเปลี่ยนแปลงด้านสุนทรียภาพในระยะยาว</p> <p><u>ดำเนินการเป็นผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง</u></p> <p>โครงการได้ออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาให้มีรูปลักษณะไม่ขัดแย้งกับสะพานพระราม 9 เดิม โดยมีหลักการออกแบบเบื้องต้นด้านสถาปัตยกรรม ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ตำแหน่งของเสาสูง (Pylon) ของสะพานแห่งใหม่จะอยู่ในแนวเดียวกับสะพานพระราม 9</li> <li>- ความหนาของโครงสร้างสะพาน (Deck Depth) คงที่ และมีความหนาใกล้เคียงกับสะพานพระราม 9</li> <li>- การจัดเรียงแนวสายเคเบิลยึดรั้งโครงสร้างสะพานมีแนวการจัดเรียงคล้ายคลึงกับสะพานพระราม 9</li> <li>- ความสูงของเสาสูงสะพานแห่งนี้จะไม่สูงกว่าความสูงของเสาสูงสะพานพระราม 9</li> <li>- รูปร่างของส่วนความสูงสะพานแห่งนี้ใหม่จะคล้ายคลึงกับของสะพานพระราม 9</li> </ul>		

ลงนาม.....

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๒๐/๑๑/๖๖

ลงนาม.....

(นางสาววรรัตน์ เกียวมาศ)

ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม


บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

วันที่ ๒๐ พย ๖๖

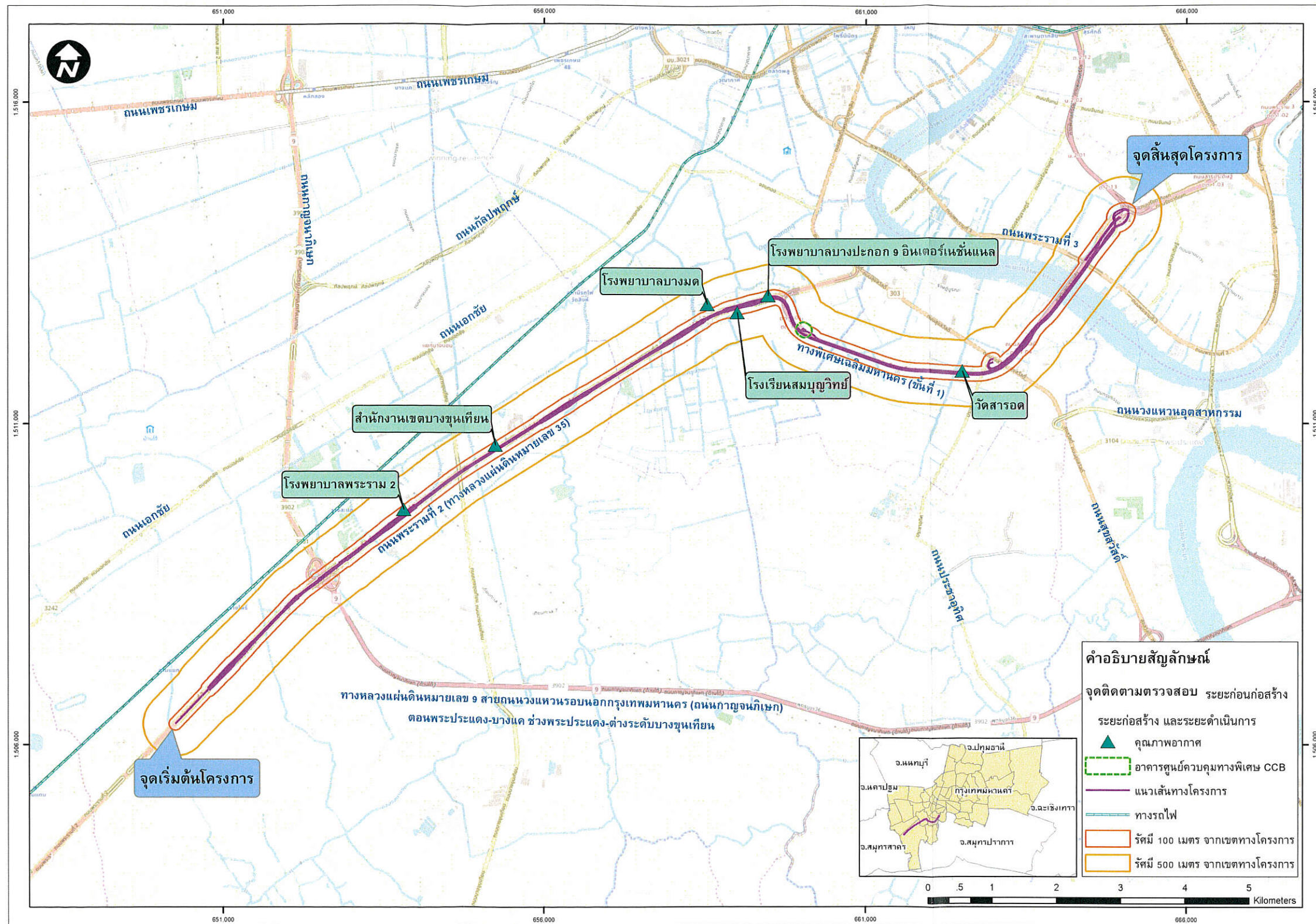
ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- ตำแหน่งของตอม่อสะพานช่วงบั้ง (Back Span Pier) จะมีการจัดเรียงตำแหน่งในแนวเดียวกับตอม่อบั้งของสะพานพระราม 9</li><li>- รูปทรงของตอม่อสะพานแห่งนี้ใหม่มีลักษณะเดียวกับตอม่อของสะพานพระราม 9</li></ul> <p>ดังนั้น ผลกระทบในแง่ของการเพิ่มการบดบังสายตาและความขัดแย้งกับองค์ประกอบทางทัศนียภาพที่มีอยู่เดิมบริเวณสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาลงอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ผลกระทบทางบวกต่อการท่องเที่ยวในด้านการเพิ่มความสะดวกในการเดินทาง โดยเฉพาะการเดินทางไปภาคใต้</p>		

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ 10/09/27

ลงนาม.....  
  
UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
CONSULTANT COMPANY LIMITED  
(นางสาวนวรรตน์ เกียรติวงศา)  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนาליสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ 09/09/2566





รูปที่ 1 ตำแหน่งสถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ

ลงนาม.....  
 (นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
 ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
 วันที่ ๓๐/๑๑/๕๙

ลงนาม.....  
 (นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์) (นางสาวนารัตน์ เกี้ยวมาต)  
 UAE UNITED ANALYST AND ENGINEERING CONSULTANT COMPANY LIMITED  
 ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
 บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
 วันที่ ๓๐ พย ๕๕๖๑







ตารางที่ 2 ตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียงตามแนวเส้นทางโครงการ

ลำดับ	แหล่งรับผลกระทบสำคัญ	ความยาวกำแพงกันเสียง <sup>1/</sup> (เมตร)	ความยาวกำแพงกันเสียงรวมที่จะติดตั้ง <sup>2/</sup> (เมตร)	กม.ที่ติดกำแพงกันเสียง
1	โรงพยาบาลพระราม 2	260	260	4+800 ถึง 5+060
2	โรงพยาบาลบางมด	500	500	9+000 ถึง 9+500
3	โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล	260	260	11+400 ถึง 11+660
4	โรงเรียนสมบุญวิทย์	255	255	10+900 ถึง 11+155
5	ชุมชนบ้านป่าแดงพัฒนา	490	2,939	10+850 ถึง 13+789
6	ชุมชนทองเจือ	1,577		
7	ตำบลกัทิตยปุชชา	817		
8	อาคารพักอาศัยข้าราชการกองทัพอากาศ ส่วนกลางพื้นที่สุขสวัสดิ์	2,358		
9	ศาลเจ้าแม่ลิ้ม	445	4,448	11+647 ถึง 16+095
10	โรงเรียนอนุบาลสุพรรณ	717		
11	วัดสารอด	478		
12	หาญตระกูลมูลนิธิ	932		
13	เคหะสุขสวัสดิ์	584		
14	ชุมชนรวมน้ำใจ	334		
15	โรงเรียนวัดสารอด	900		
16	โรงเรียนปัญญาศักดิ์	894		
17	หมู่บ้านเรือนทอง	2,224		
18	วิทยาลัยพาณิชยการเชตุพน	628	1,022	14+630 ถึง 15+651
19	ชุมชนนาทราย	446		
20	โรงเรียนอนุบาลปัญญาศักดิ์	894		
21	โรงเรียนอนันตมิต	614	625	อยู่หลังจากจุดสิ้นสุด แนวสายทางหลัก (Main Line) อยู่ใกล้ ทางพิเศษศรีรัช ประมาณ กม. 18+700
22	มัสยิดอนันตมิต	538		

หมายเหตุ: 1/ คือ ความยาวกำแพงกันเสียงคำนวณจากระยะทางที่โครงการพาดผ่านแหล่งรับผลกระทบ บวกกับ 4 เท่าของระยะห่างระหว่างแหล่งรับผลกระทบกับโครงการ ณ บริเวณริมขอบแต่ละข้างของแหล่งรับผลกระทบ (อ้างอิงจากข้อเสนอแนะของ FHWA)

2/ คือ ความยาวกำแพงกันเสียงที่ติดตั้งจะไม่เท่ากับ ความยาวของกำแพงกันเสียงบริเวณแหล่งรับผลกระทบแต่ละแห่งรวมกัน เนื่องจากมีระยะกำแพงกันเสียงบางช่วงที่ซ้อนทับกัน

ลงนาม.....

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๓๐/๑๑/๖๖



UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ลงนาม.....

(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)

(นางสาวนวรรณ์ เกี้ยวมาต)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลซิส แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

วันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๖



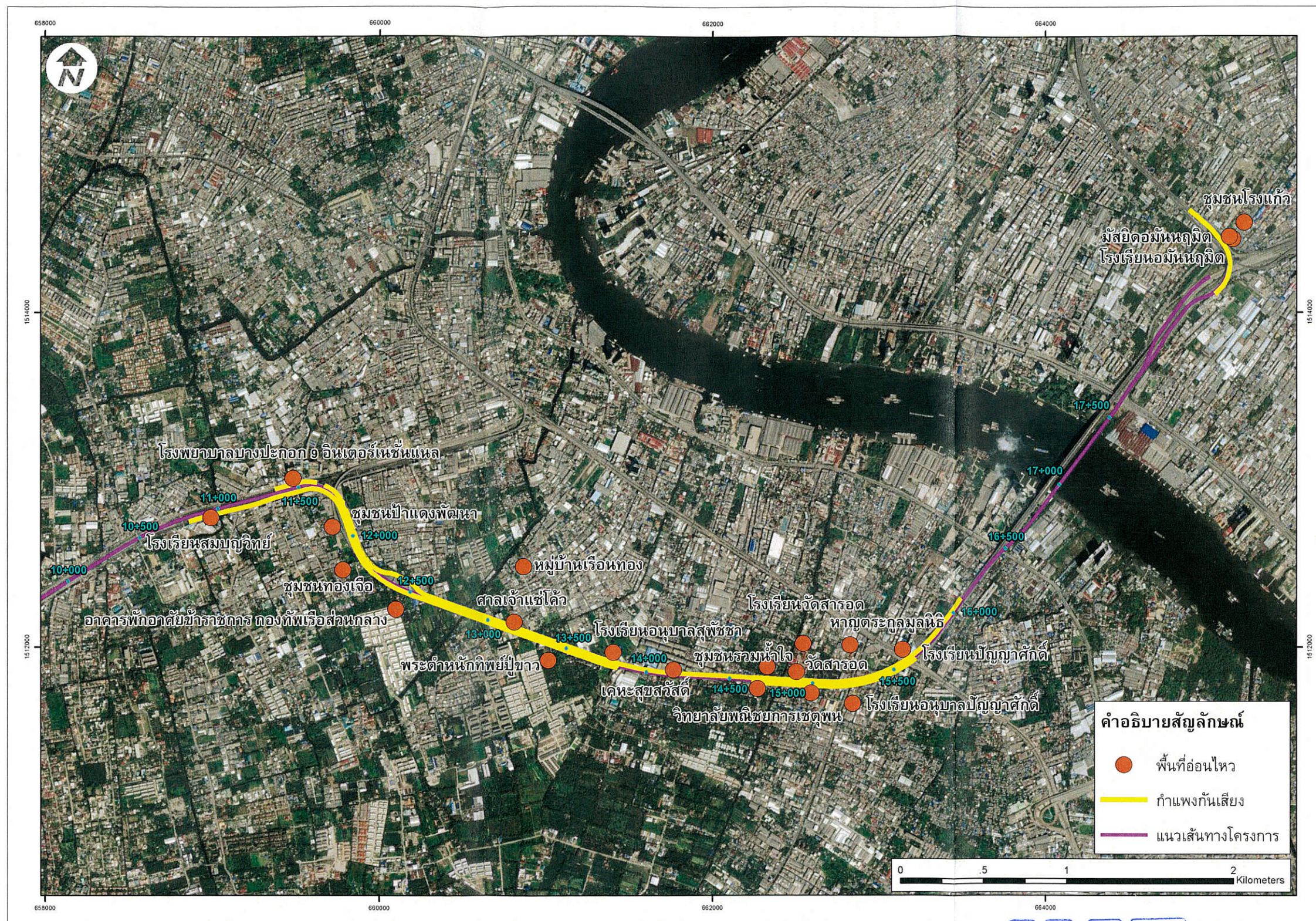


รูปที่ 3 ตำแหน่งติดตั้งกำแพงกันเสียง

ลงนาม.....  
 (นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
 ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
 วันที่ ๓๐/๑๑/๖๖

ลงนาม.....  
 (นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์) (นางสาวนรรัตน์ เกี้ยวมาศ)  
 ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
 บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
 วันที่ ๓๐ พย ๒๕๖๖





รูปที่ 3 ตำแหน่งติดตั้งกำแพงกันเสียง (ต่อ)

ลงนาม.....  
 (นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
 ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
 วันที่ ๓๐/๑๐/๖๗

**UAE**  
 UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
 CONSULTANT COMPANY LIMITED

ลงนาม.....  
 (นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์) (นางสาวนวรรณ์ เกี้ยวมาศ)  
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม  
 บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
 วันที่ ๓๐ พ.ย. ๒๕๖๑











ตารางที่ 3 รายละเอียดบ่อดักตะกอนในพื้นที่โครงการ  
(ตอมวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก-ดาวคะนอง)

No	DR	W m	L m	A sqm	Qp cum	บ่อดักตะกอน	คลอง
1	DR-01	27.0	215	5805	5.805	2*2*1.5	ชุดใหม่
2	DR-02	27.0	659	17793	17.793	3*3*2	
3	DR-03	27.0	365	9855	9.855	2.8*2.8*1.6	สะแกงาม
4	DR-04	27.0	475	12825	12.825	2.8*2.8*1.6	ลาดลำภู
5	DR-05	27.0	635	17145	17.145	3*3*2	
6	DR-06	27.0	500	13500	13.500	2.8*2.8*2	รางแก้ว
7	DR-07	27.0	475	12825	12.825	2.8*2.8*2	
8	DR-08	27.0	375	10125	10.125	2.8*2.8*1.6	ราชมนตรี
9	DR-09	27.0	305	8235	8.235	2.5*2.5*1.5	
10	DR-10	27.0	250	6750	6.750	2.5*2.5*1.5	บัวหลวง
11	DR-11	27.0	600	16200	16.200	3*3*2	
12	DR-12	27.0	680	18360	18.360	3.1*3.1*2	สนามชัย
13	DR-13	27.0	387	10449	10.449	2.8*2.8*1.6	
14	DR-14	27.0	388	10476	10.476	2.8*2.8*1.6	ท่าข้าม
15	DR-15	27.0	110	2970	2.970	2*2*1.5	วัดกก
16	DR-16	27.0	375	10125	10.125	2.8*2.8*1.6	
17	DR-17	27.0	265	7155	7.155	2.5*2.5*1.5	บัว
18	DR-18	27.0	325	8775	8.775	2.5*2.5*1.5	
19	DR-19	27.0	305	8235	8.235	2.5*2.5*1.5	บางมด
20	DR-20	27.0	378	10206	10.206	2.8*2.8*1.6	
21	DR-21	27.0	357	9639	9.639	2.8*2.8*1.6	บางขุนเทียน
22	DR-22	27.0	515	13905	13.905	2.8*2.8*2	

ลงนาม.....

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๓๐/๑๐/๖๖



UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ลงนาม.....

(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)

(นางสาวนวิรัตน์ เกี้ยวมาศ)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

วันที่ ๓๐ พ.ย. ๒๕๖๓





รูปที่ 6 ทิศทางการระบายน้ำและตำแหน่งป้องกันอุทกภัยของโครงการ (ตอนวางแผนรอบนอกกรุงเทพมหานคร-ตัวถนนอง)

UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ลงนาม *or* *Bar* *Ran*

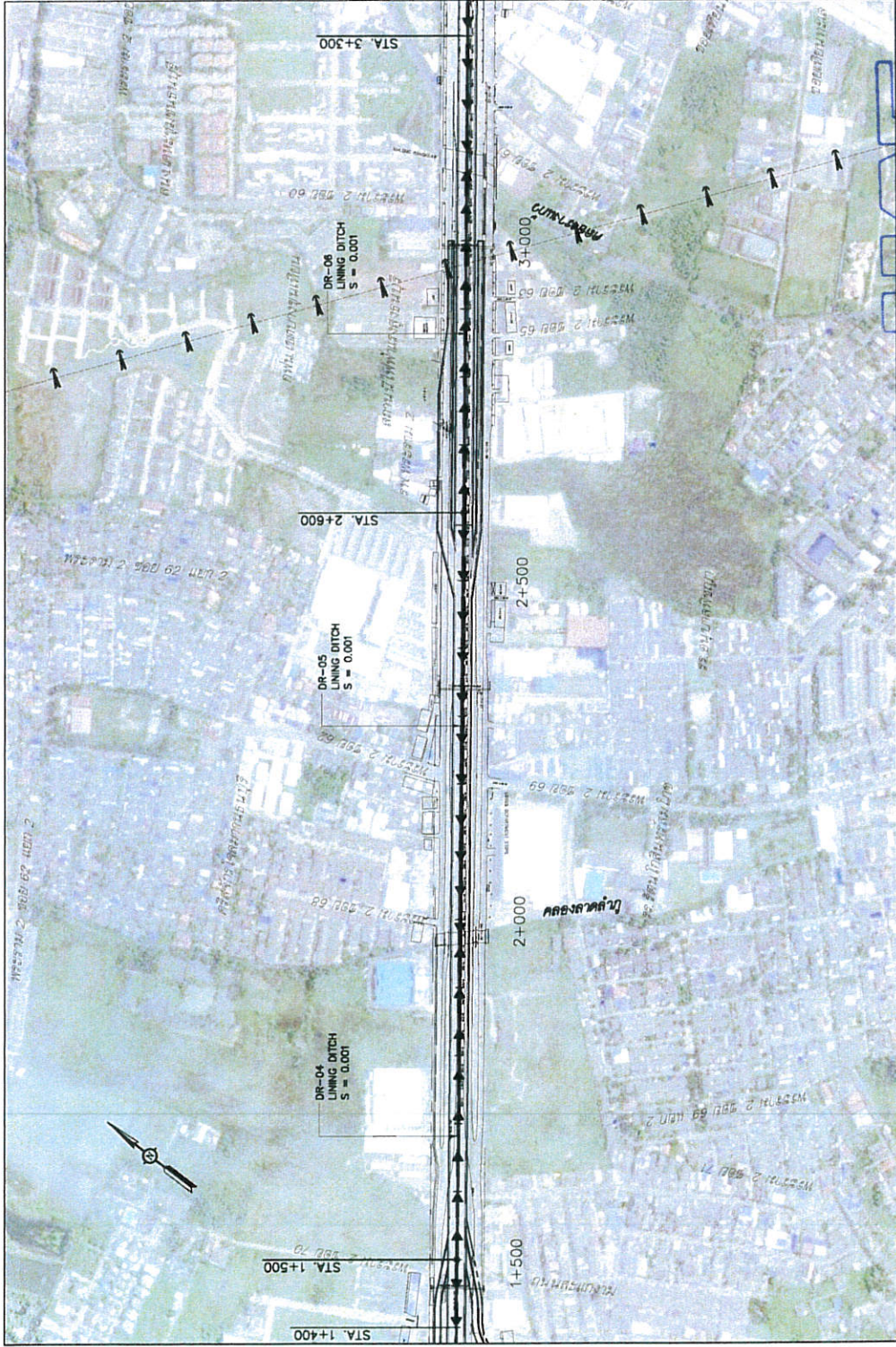
ลงนาม..... (นางศุภรัตน์ โขติสกุลรัตน์) (นางสาววรรัตน์ เกียรติยศ)

..... (นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์) ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม

..... ผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

วันที่ **๓๐ พย ๕๖๖** วันที่.....





รูปที่ 6 ทิศทางการระบายน้ำและตำแหน่งป้องกันอุทกภัยของโครงการ (ตอนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร-ดาวคะนอง)

ลงนาม.....  
 (นางสาววรัตน์ เกียรติ)

ลงนาม.....  
 (นางสาววรัตน์ เกียรติ)

ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด

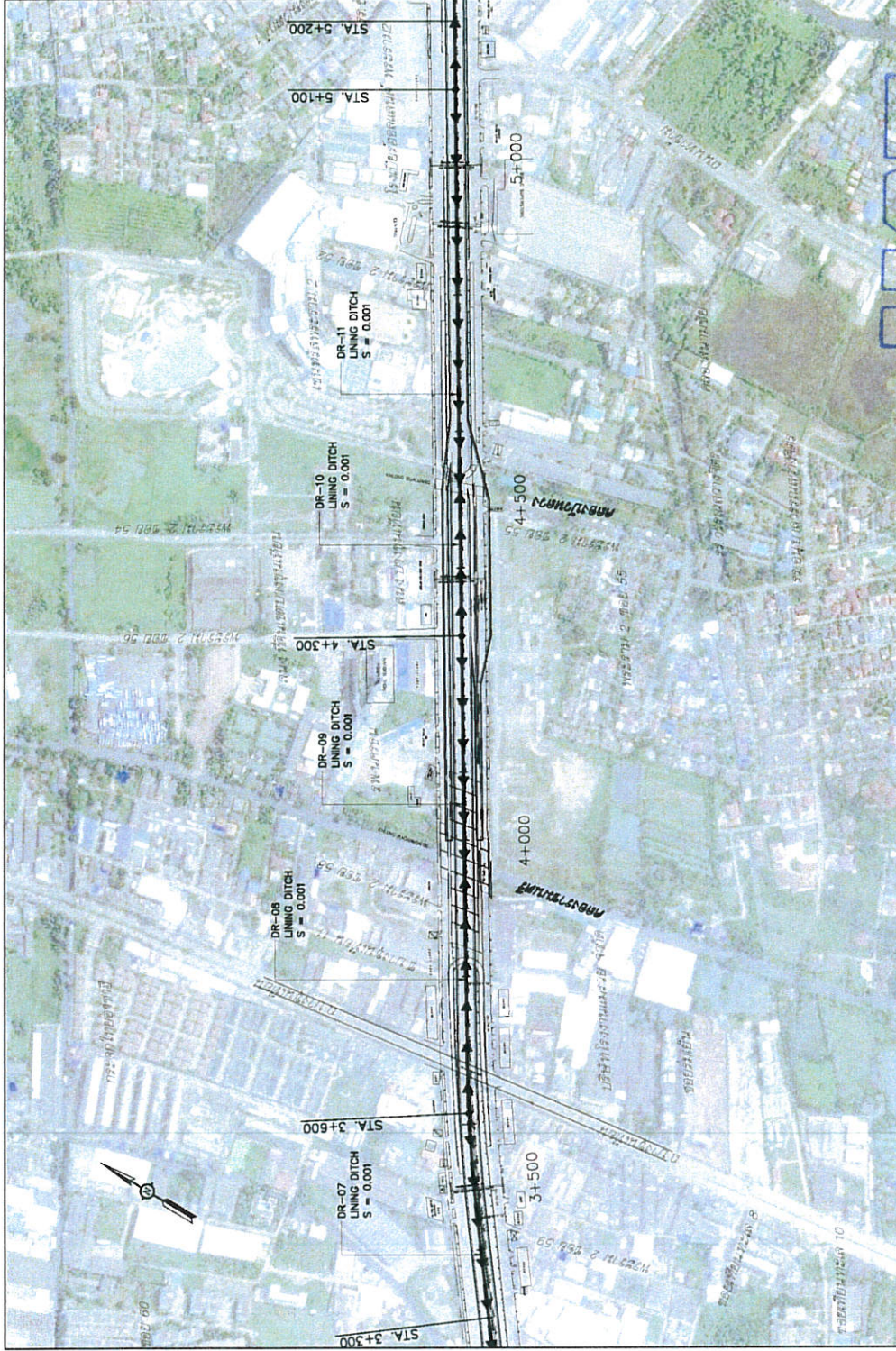
วันที่ ๓๐ พ.ย. ๒๕๖๑

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๓๐/๑๑/๖๑





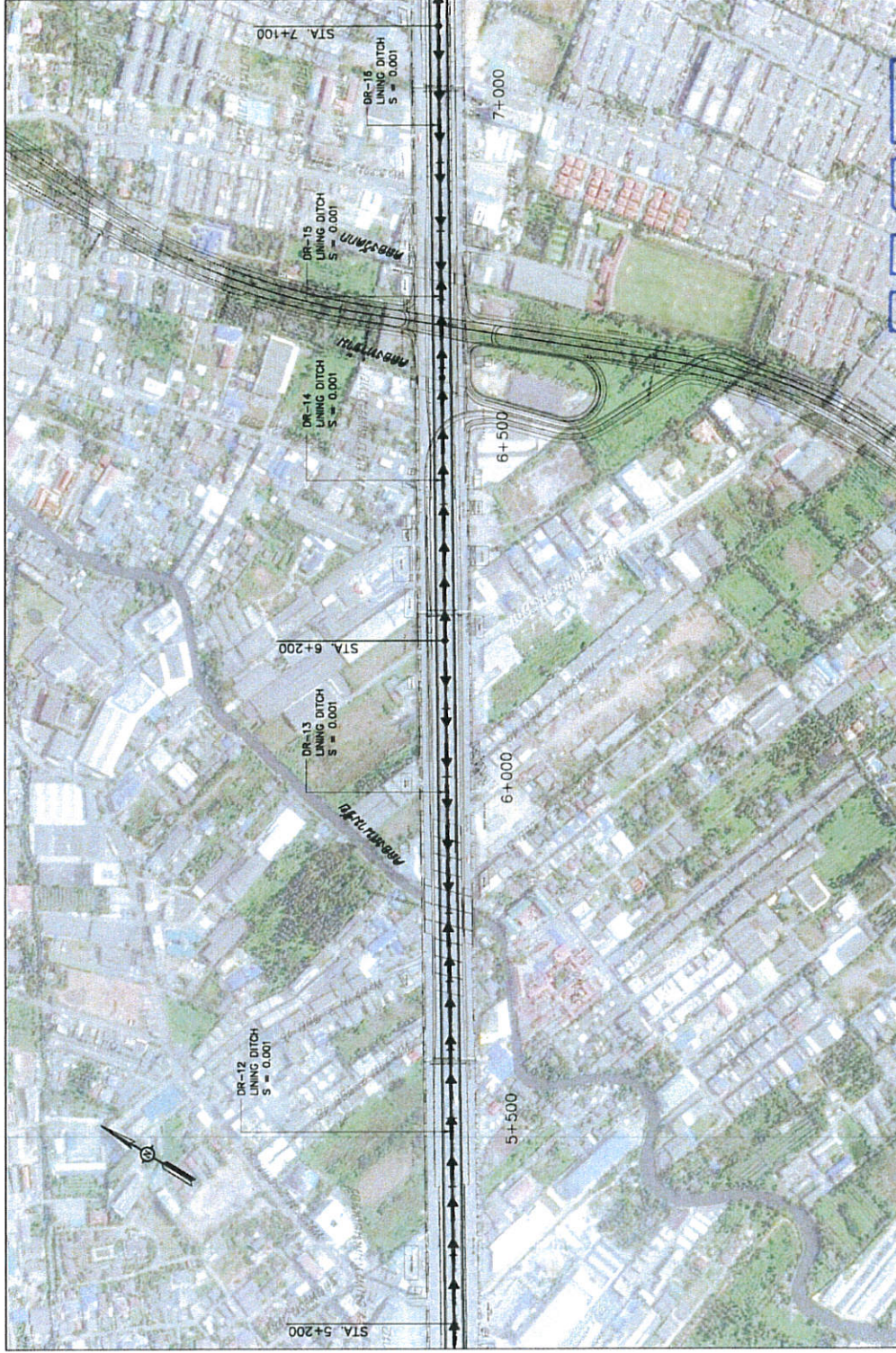
รูปที่ 6 ทิศทางการระบายน้ำและตำแหน่งบ่อตกตะกอนของโครงการ (ตอมวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครตะวันตก-ตารคนอง)

ลงนาม.....  
 (นางสุชาติ ชลศักดิ์พัฒน์)  
 ผู้อำนวยการพิเศษแห่งประเทศไทย  
 วันที่ ๗/๑๐/๖๗

ลงนาม.....  
 (นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)  
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม  
 บริษัท ยูนิเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
 วันที่ ๓๐ พ.ย. ๖๖

ลงนาม.....  
 (นางสาววรัตน์ เกียรติยศ)  
 ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม





รูปที่ 6 ทิศทางการระบายน้ำและตำแหน่งปัดักตะกอนของโครงการ (ตอนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร-ตัวเมือง)

ลงนาม.....  
 (นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
 ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
 วันที่ ๓๐/๑๑/๒๕๖๑

ลงนาม.....  
 UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
 CONSULTANT COMPANY LIMITED  
 (นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)  
 ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
 บริษัท ยูนิटे็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
 วันที่ ๓๐ พย ๒๕๖๑





รูปที่ 6 ทิศทางการระบายน้ำและตำแหน่งบ่อดักตะกอนของโครงการ (ตอนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก-ดาวคะนอง)

ลงนาม  (นางสาววรรตน์ เกียรติมาศ)  
 UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
 CONSULTANT COMPANY LIMITED

ลงนาม  (นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
 ผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
 บริษัท ยูนิटेค แอนด เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
 วันที่ ๓๐ พย ๒๕๖๑





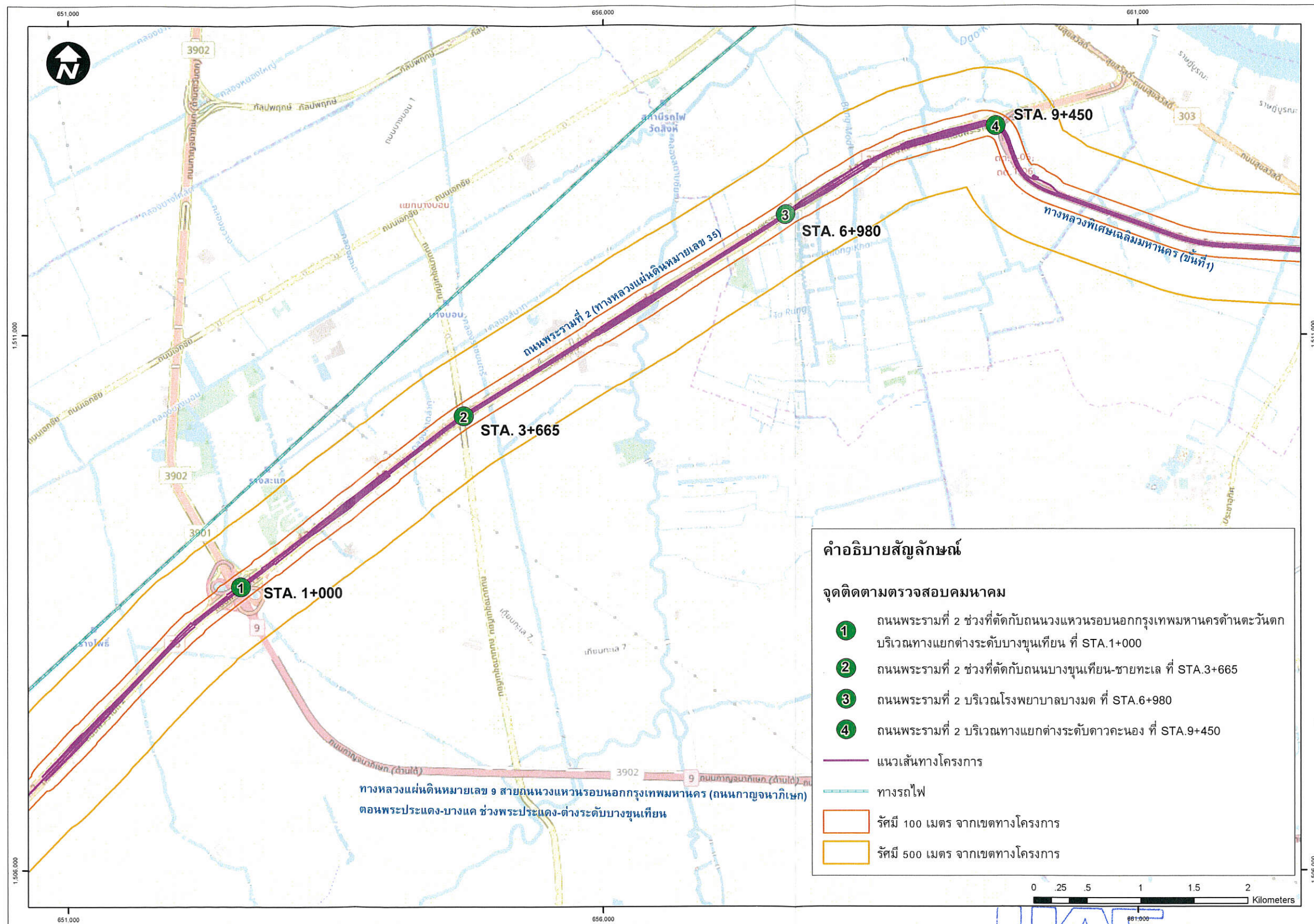
รูปที่ 6 ทิศทางการระบายน้ำและตำแหน่งเปิดกั้นคอนกรีตของโครงการ (ตอนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร-ฉะเชิงเทรา)

ลงนาม.....  
 (นายสุชาติ ชลศักดิ์พัฒน์)  
 ผู้อำนวยการพิเศษแห่งประเทศไทย  
 วันที่ ๒๒/๑๑/๖๙

ลงนาม.....  
 (นางสาววรัตน์ เกี่ยมภาค)  
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม  
 บริษัท ยูนิค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
 วันที่ ๓๐ พย. ๒๕๖๑

UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
 CONSULTANT COMPANY LIMITED



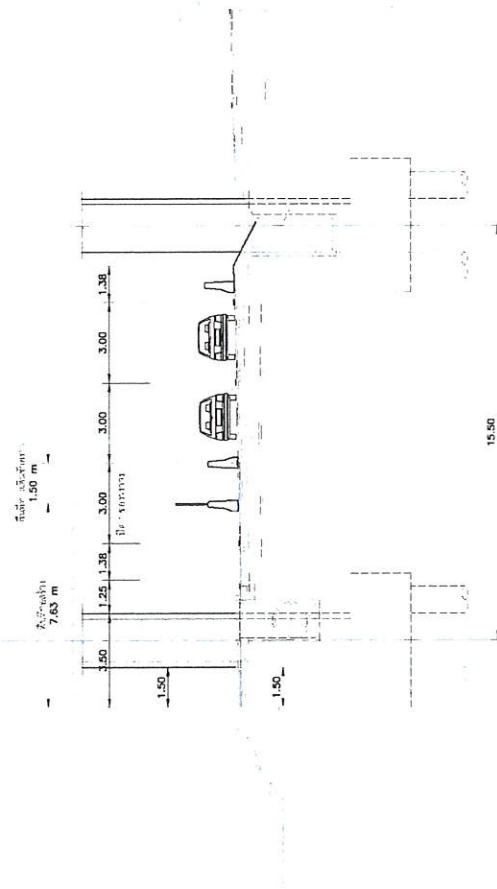


รูปที่ 7 ตำแหน่งสถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านคมนาคม (ตอนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก-ดาวคะนอง)

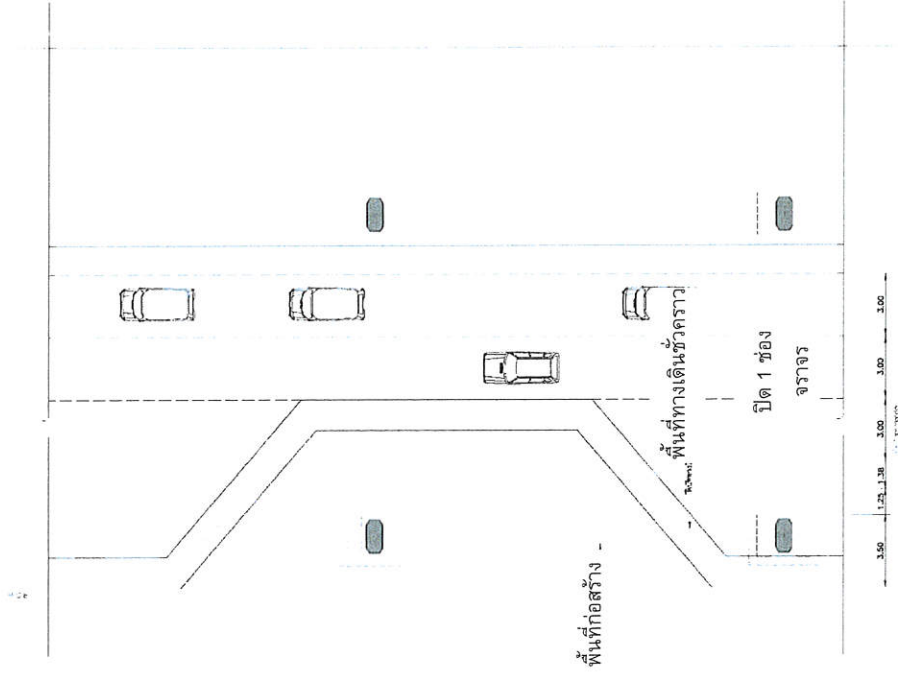
ลงนาม.....  
 (นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
 ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
 วันที่ ๓๐/๑๑/๖๖

ลงนาม.....  
 (นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์) (นางสาวนวรรณ์ เกี้ยวมาศ)  
 ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
 บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
 วันที่ ๓๐ พย ๒๕๖๖

8.03.10



รูปแสดงตำแหน่งทางเดินเท้าบริเวณพื้นที่มีการก่อสร้างเสาโครงส้างทางขึ้นลง



รูปเปลี่ยน

## รูปที่ 8 แผนการก่อสร้างเพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อการใช้เดินเท้าของประชาชน

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พัฒน์)

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๓๐/๑๑/๖๖

ลงนาม.....  
(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ พย ๒๕๖๖

**DAE**

DAE CONSULTANT COMPANY LIMITED  
(นางสาววรรัตน์ เกียรติ)



ตารางที่ 4 ป้ายสัญญาณและอุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้กันพื้นที่ก่อสร้าง

สัญลักษณ์	ชื่อ	ลักษณะของสัญลักษณ์	การใช้งานและการติดตั้ง
	ป้ายเตือนงานก่อสร้าง	ขนาดป้าย 60 X 60 เซนติเมตร พื้นสีเหลือง สัญลักษณ์สีดำ เส้นขอบสีดำ	ใช้เตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่ามีงานก่อสร้างล่วงหน้า ในระยะ 1 กิโลเมตร 500 และ 150 เมตร ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง
	ป้ายเตือนลดช่องจราจรด้านขวา	ขนาดป้าย 60 X 60 เซนติเมตร พื้นสีเหลือง สัญลักษณ์สีดำ เส้นขอบสีดำ	ใช้เตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่าจะมีช่องจราจรลดลงจาก 3 ช่องเหลือ 2 ช่อง
	ป้ายเตือนลดความเร็ว	ขนาดป้าย 80 X 120 เซนติเมตร พื้นสีเหลือง สัญลักษณ์สีดำ เส้นขอบสีดำ	ใช้เตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะขับขี่ด้วยความเร็วที่กำหนด
	ป้ายระวังคนงาน	ขนาดป้าย 60 X 60 เซนติเมตร พื้นสีส้ม สัญลักษณ์สีดำ เส้นขอบสีดำ	ใช้เตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะระวังคนงานที่กำลังปฏิบัติงาน
	ป้ายระวังเครื่องจักรกำลังทำงาน	ขนาดป้าย 60 X 60 เซนติเมตร พื้นสีส้ม สัญลักษณ์สีดำ เส้นขอบสีดำ	ใช้เตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะระวังเครื่องจักรที่กำลังทำงาน
	ป้ายนำทาง	ขนาดป้าย Ø 60 เซนติเมตร พื้นสีน้ำเงิน สัญลักษณ์ลูกศรสีขาว เส้นขอบสีขาว	ใช้นำทางให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะชิดซ้าย
	ป้ายนำทางจราจร	ขนาดป้ายสูง 4 เมตร มองได้ระยะไกลกว่า 1,000 เมตร ด้วยลูกศรเตือนโคมไฟชนิดฮาโลเจน RS 2000 จำนวน 24 ดวง และไฟกระพริบที่ขนาบกัน	ใช้ร่วมกับป้ายให้ผ่านทางด้านนี้
	ป้ายสิ้นสุดเขตก่อสร้าง	ขนาดป้าย 80 X 120 เซนติเมตร พื้นสีแดง สัญลักษณ์สีขาว เส้นขอบสีขาว	ใช้แจ้งให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบถึงจุดสิ้นสุดเขตก่อสร้าง
	กำแพงคอนกรีต	กำแพงคอนกรีต	ใช้กันพื้นที่ก่อสร้าง ระหว่างกระแสน้ำจราจรและพื้นที่ก่อสร้าง
	หลอดไฟฟ้า	หลอดไฟฟ้า	ใช้เป็นแนวนำทางและเตือน คนเดินเท้าและผู้ขับขี่ยานพาหนะ โดยติดตั้งตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง
	ไฟกระพริบ	มีแสงตรง และกระพริบสะท้อนแสงติดกับหลอดไฟ มองได้ระยะไกล	ติดตั้งไฟให้พุ่งตรงไปยังการจราจรที่วิ่งเข้ามาทางข้างช่องละ 3 เมตร
	กรวย	กรวย สีส้ม	ใช้วางห่างกัน 1-2 เมตร ตลอดช่วงลดช่องจราจรที่มีการปฏิบัติงานชั่วคราว

ลงนาม.....

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๓๐/๑๐/๖๖

ลงนาม.....

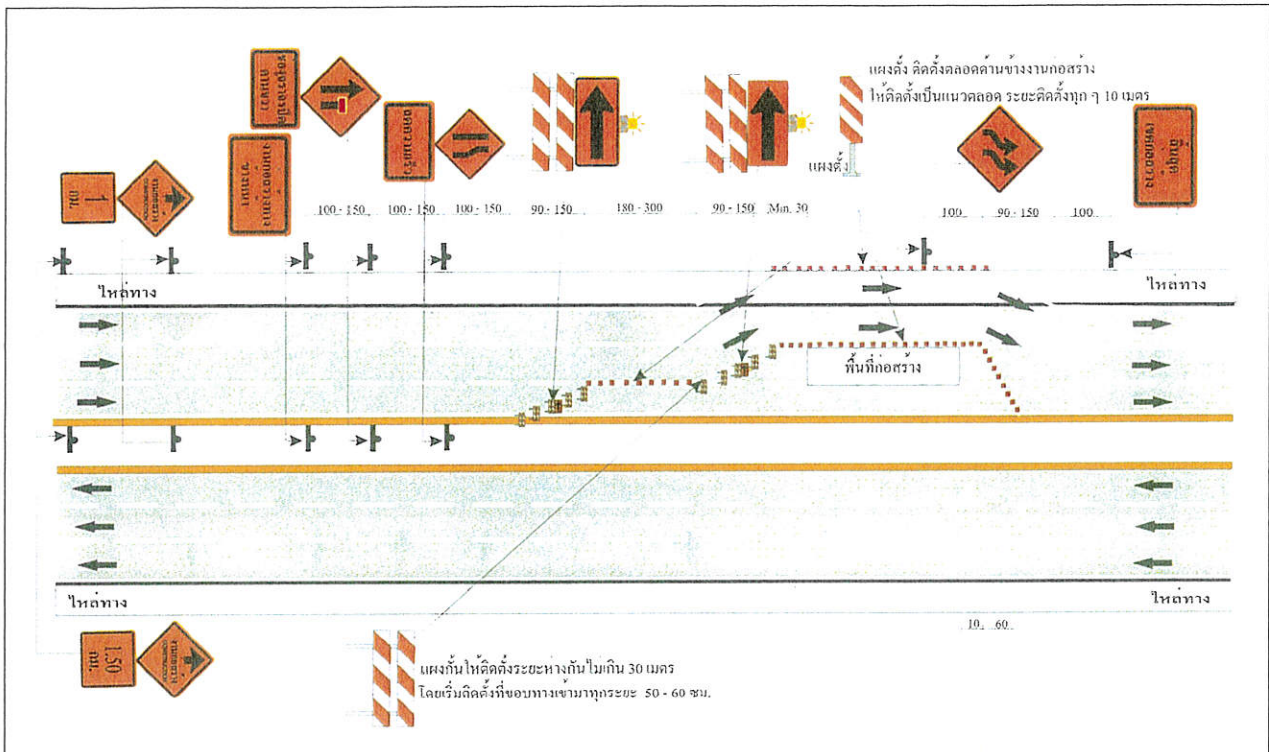
(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)

(นางสาวนวิรัตน์ เกี้ยวมาศ)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด

วันที่ ๓๐ พ.ย. ๒๕๖๑



รูปที่ 9 ตัวอย่างการติดตั้งป้ายเครื่องหมายจราจรระหว่างก่อสร้าง

ตารางที่ 5 ระยะติดตั้งป้ายเตือนล่วงหน้า

ชนิดของถนน	ระยะระหว่างพื้นที่ปฏิบัติงานถึงป้ายเตือนที่หนึ่ง และระยะระหว่างป้าย (เมตร)
ถนนในเมือง (ความเร็วต่ำ 30 กม./ชม.)	30
ถนนในเมือง (ความเร็วต่ำ 60 กม./ชม.)	100
ถนนนอกเมือง (80 กม./ชม.)	150

ที่มา : เอกสารมาตรฐานความปลอดภัยด้านการจราจรและขนส่งของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ลงนาม.....

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๓๐/๑๑/๖๙

**UAE**

UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ลงนาม.....

(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)

(นางสาวนวรรตน์ เกี้ยวมาศ)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

วันที่ ๓๐ พย ๒๕๖๑

ตารางที่ 6 ระยะการเบี่ยงที่เหมาะสม

ชนิดของถนน/ชนิดของการเบี่ยง	ระยะการเบี่ยง
ถนนในเมือง (60 กม./ชม.)	$T = 40-80$ เมตร
ถนนนอกเมือง (80 กม./ชม.)	$T = 150-200$ เมตร
การเบี่ยงเพื่อลดช่องจราจร	ไม่ต่ำกว่า $T$
การเบี่ยงเพื่อเปลี่ยนช่องจราจร	ไม่ต่ำกว่า $0.5T$
การเบี่ยงบนไหล่ทาง	ไม่ต่ำกว่า $0.33T$
การเบี่ยงระหว่าง 1 ช่องจราจรกับ 2 ช่องจราจร	ไม่เกิน 30 เมตร
การเบี่ยงเมื่อสิ้นสุดการก่อสร้าง	30 เมตร/ 1 ช่องทาง

ที่มา : เอกสารมาตรฐานความปลอดภัยด้านการจราจรและขนส่ง ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ลงนาม.....

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๓๐/๐๙/๖๙

ลงนาม.....

(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)

(นางสาวนวรรตน์ เกี้ยวมาศ)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด

วันที่ ๓๐ พ.ย. ๒๕๖๑



## เอกสารแนบ 1

### การจัดการสิ่งแวดล้อมช่วงการก่อสร้างโครงการ

โครงการได้ทำการตรวจสอบพื้นที่บริเวณทิศเหนือของทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน ซึ่งในรายงาน EIA เดิมกำหนดเป็นพื้นที่ก่อสร้างอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ (Control Center Building; CCB) โดยต้องมีการเวนคืนพื้นที่เพื่อการก่อสร้าง แต่ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการครั้งนี้ ไม่มีการเวนคืนพื้นที่บริเวณดังกล่าวแล้ว แต่จากการตรวจสอบพื้นที่ ยังคงเป็นที่ว่างอยู่ ดังนั้นโครงการจึงได้กำหนดเป็นตำแหน่งที่ตั้งบ้านพักคนงานตามรายงาน EIA เดิม รวมทั้งมาตรการการจัดการด้านต่างๆ ซึ่งได้รับความเห็นชอบแล้ว และหากผู้รับเหมาก่อสร้างจำเป็นต้องสร้างบ้านพักคนงานบริเวณทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน จำเป็นต้องทำการเข้าพื้นที่ เนื่องจากพื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ของเอกชน

ทั้งนี้ ในการพิจารณาพื้นที่ก่อสร้างบ้านพักคนงานผู้รับเหมาอาจจำเป็นต้องพิจารณาพื้นที่อื่นๆ ได้ตามความเหมาะสม แต่มาตรฐานและแบบก่อสร้างต้องเป็นไปตามที่ระบุไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

มีรายละเอียดดังนี้

#### 1. การออกแบบที่พักคนงาน

โครงการจะมีระยะเวลาก่อสร้างทั้งสิ้น 3 ปี 3 เดือน (39 เดือน) และใช้คนงานสูงสุดประมาณ 2,300 คน พนักงาน/คนงานก่อสร้างประกอบด้วย วิศวกรช่างเทคนิค ช่างปูน ช่างเชื่อมและกรรมกร เป็นต้น โดยจำนวนคนงานจะผันแปรไปตามลักษณะของงานก่อสร้างเป็นหลัก

สำหรับการก่อสร้างบ้านพักคนงานก่อสร้างควรมีหลักปฏิบัติดังนี้

- 1) ก่อสร้างบ้านพักคนงานให้ห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 100 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดินและการปนเปื้อนน้ำทั้งจากบ้านพักคนงานลงสู่แหล่งน้ำ
- 2) จัดให้มีบ้านพักคนงานก่อสร้างที่ได้มาตรฐานของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย โดยมีการป้องกันผลกระทบจากบ้านพักคนงานก่อสร้างต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง เช่น
  - จัดให้มีรั้วทึบชั่วคราวสูงประมาณ 2 เมตร
  - ก่อสร้างบ้านพักคนงานให้ถูกหลักสุขาภิบาลบ้านพักคนงานก่อสร้าง (ดังรายละเอียดในข้อ 2)

ลงนาม.....

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๓๐/๑๑/๖๙

ลงนาม.....

(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)

(นางสาวนวรรตน์ เกี้ยวมาศ)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลส์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

วันที่ ๓๐ พ.ย. ๒๕๖๑

UAE

UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ทางโครงการได้กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างบ้านพักคนงาน ตามมาตรฐานและแบบก่อสร้างอาคารชั่วคราวสำหรับ  
คนงานก่อสร้างของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ (มาตรฐาน วสท. 1010-34) ซึ่งสามารถรับความ  
ต้องการของคนงานก่อสร้างได้อย่างเพียงพอ โดยจะระบุลงในสัญญาว่าจ้างให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามดังนี้

1) บ้านพักคนงาน : บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีพื้นที่บ้านพักคนงานไม่น้อยกว่า 3.0 ตารางเมตรต่อคน  
ซึ่งภายในห้องพักต้องมีความกว้างหรือยาวไม่ต่ำกว่า 2.4 เมตร มีความสูงจากพื้นถึงยอดฝาหรือยอดผนังตอนต่ำสุดไม่ต่ำกว่า  
3.0 เมตร มีช่องประตูและหน้าต่างอย่างน้อยห้องละ 1 ชุด มีดวงโคมและปลั๊กอย่างละ 1 ชุดต่อห้อง สำหรับวัสดุที่ใช้ก่อสร้าง  
อาคารต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์อาคารท้องถิ่นสำหรับอาคารชั่วคราว ส่วนสายไฟและชิ้นส่วนไฟฟ้าจะเป็นไปตามมาตรฐาน  
ของการไฟฟ้านครหลวง

2) ห้องอาบน้ำรวมและลานซักล้าง : ผู้รับเหมาก่อสร้างควรจัดให้มีพื้นที่ห้องอาบน้ำรวมและลานซักล้างใน  
อัตราส่วนที่ไม่น้อยกว่า 7.0 ตารางเมตร ต่อ 20 คน โดยมีถังเก็บน้ำและก๊อกน้ำจำนวนที่เพียงพอแก่การอาบน้ำและ  
ซักเสื้อผ้า รวมทั้งจัดให้มีไฟฟ้าแสงสว่างอย่างเพียงพอ

3) ห้องส้วม : ผู้รับเหมาก่อสร้างควรจัดให้มีห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะและเพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้าง  
กล่าวคือให้มีห้องส้วมในสัดส่วนไม่น้อยกว่า 1 ห้อง ต่อ 20 คน โดยมีพื้นที่ภายในไม่น้อยกว่า 0.90 ตารางเมตร และความ  
กว้างภายในไม่น้อยกว่า 0.90 เมตร รวมทั้งจัดให้มีไฟฟ้าแสงสว่างอย่างเพียงพอ โดยจัดให้ห้องส้วมอยู่ห่างจากแหล่งน้ำ  
ธรรมชาติไม่น้อยกว่า 30 เมตร

4) รอบรั้วบริเวณ : บริเวณที่ตั้งบ้านพักคนงานควรมีรั้วรอบบริเวณและมีประตูเข้า-ออกทางเดียวและควรมี  
พนักงานรักษาความปลอดภัย พร้อมทั้งผู้ยามที่บริเวณทางเข้า-ออก เพื่อรักษาความปลอดภัยและตรวจตราคนเข้า-ออก  
ตลอดเวลา

5) อุปกรณ์ดับเพลิง : ผู้รับเหมาก่อสร้างควรจัดเตรียมอุปกรณ์ดับเพลิงโดยติดตั้งอย่างน้อย 1 ชุดต่ออาคารหรือ  
ติดตั้งไว้ในระยะทางไม่เกิน 45.0 เมตรต่อชุด เพื่อใช้ในกรณีเกิดเพลิงไหม้ รายละเอียดดังนี้

(1) บริเวณบ้านพักคนงาน ติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงดังนี้

- บริเวณสโตร์เก็บของติดตั้งเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นชนิดฮาโลตรอน (Halotron) ขนาด 5 กิโลกรัม  
จำนวน 1 ถัง
- บริเวณโรงเชื่อมเหล็กติดตั้งเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นชนิดฮาโลตรอน (Halotron) ขนาด  
5 กิโลกรัมจำนวน 1 ถัง
- บริเวณลานเก็บเศษวัสดุ 1 และบริเวณลานเก็บเศษวัสดุ 2 ติดตั้งเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นชนิด  
ฮาโลตรอน (Halotron) ขนาด 5 กิโลกรัมจำนวน 4 ถัง
- บริเวณ ป้อม รปภ. ติดตั้งเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นชนิดผงเคมีแห้ง (Dry Chemical) ขนาด  
5 กิโลกรัม จำนวน 1 ถัง ต่อแห่ง

ลงนาม.....

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๓๐/๐๙/๕๙

ลงนาม.....

(นางศุภรัตน์ โชตสกุลรัตน์)

(นางสาวนวรรตน์ เกี่ยมมาศ)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดลอม

บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

วันที่ ๓๐ พย ๒๕๖๑

- บริเวณพื้นที่สำหรับการประกอบอาหาร (โรงครัวรวม) จำนวน 7 แห่ง ติดตั้งเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นชนิดผงเคมีแห้ง (Dry Chemical) ขนาด 5 กิโลกรัม จำนวน 1 ถัง ต่อแห่ง

(2) บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงดังนี้

- บริเวณสำนักงานโครงการ (ผู้รับเหมา) ติดตั้งเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นชนิดผงเคมีแห้ง (Dry Chemical) ขนาด 5 กิโลกรัม จำนวน 1 ถัง
- บริเวณสำนักงานโครงการ (โครงการโครงการ) ติดตั้งเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นชนิดผงเคมีแห้ง (Dry Chemical) ขนาด 5 กิโลกรัม จำนวน 1 ถัง
- บริเวณส่วนซ่อมบำรุง ติดตั้งเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นชนิดฮาโลตรอน (Halotron) ขนาด 5 กิโลกรัมจำนวน 1 ถัง
- บริเวณสโตร์ ติดตั้งเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นชนิดฮาโลตรอน (Halotron) ขนาด 5 กิโลกรัมจำนวน 1 ถัง
- บริเวณปัอม รปภ. ติดตั้งเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นชนิดผงเคมีแห้ง (Dry Chemical) ขนาด 5 กิโลกรัม จำนวน 1 ถัง ต่อแห่ง

6) พื้นที่ประกอบอาหาร : ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดพื้นที่สำหรับประกอบอาหารรวมทั้งเพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้าง โดยให้อยู่ห่างจากบ้านพักคนงานพอสมควร หรือประมาณ 2-3 เมตร เพื่อป้องกันเพลิงไหม้จากการเผาไหม้ โดยจัดให้มีที่ตั้งเตาไฟ/เตาแก๊ส แท่นเตรียมอาหาร อ่างล้าง พร้อมวางระบายนํ้า รวมทั้งจัดให้มีถังรองรับขยะมูลฝอยแบบที่มีฝาปิดมิดชิดที่มีจำนวนเพียงพอต่อปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้น เพื่อไม่ให้ปนแหล่งเพาะพันธุ์พาหะนำโรคต่างๆ

จากข้อกำหนดดังกล่าว ในเบื้องต้นทางโครงการจึงได้วางแผนเบื้องต้นบริเวณบ้านพักคนงานและสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง บริเวณทิศเหนือของทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 10 ถึงรูปที่ 12 ตามลำดับ

ลงนาม.....

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๓๐/๐๖/๖๖

**UAE**

UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ลงนาม.....

(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)

(นางสาวนวรรตน์ เกี้ยวมาศ)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูเนิตี แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด

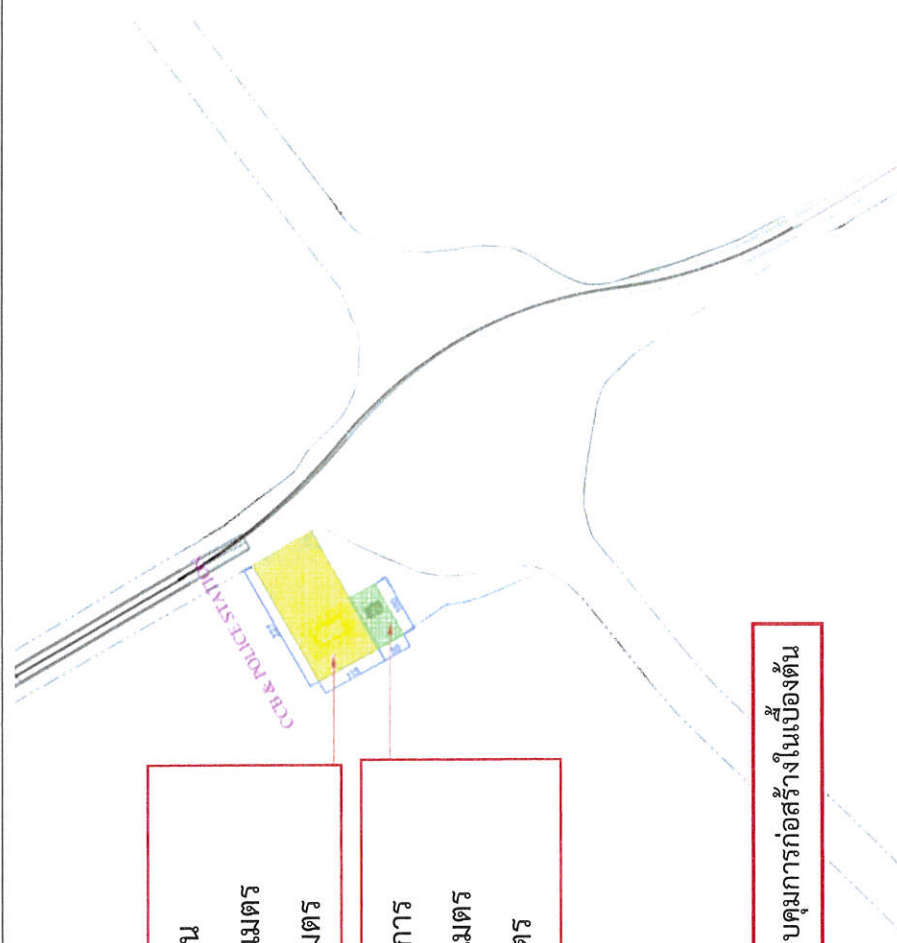
วันที่ ๓๐ มิ.ย. ๒๕๖๖



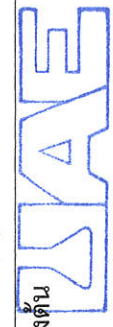
ตำแหน่งบ้านพักคนงาน  
ขนาด 115 เมตร x 227 เมตร  
เท่ากับ 26,105 ตารางเมตร

ตำแหน่งสำนักงานโครงการ  
ขนาด 50 เมตร x 100 เมตร  
เท่ากับ 500 ตารางเมตร

ตำแหน่งที่พักคนงานและสำนักงานควบคุมการก่อสร้างในเบื้องต้น



รูปที่ 10 ตำแหน่งที่พักคนงานและสำนักงานควบคุมการก่อสร้างในเบื้องต้น



UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
CONSULTANT COMPANY LIMITED

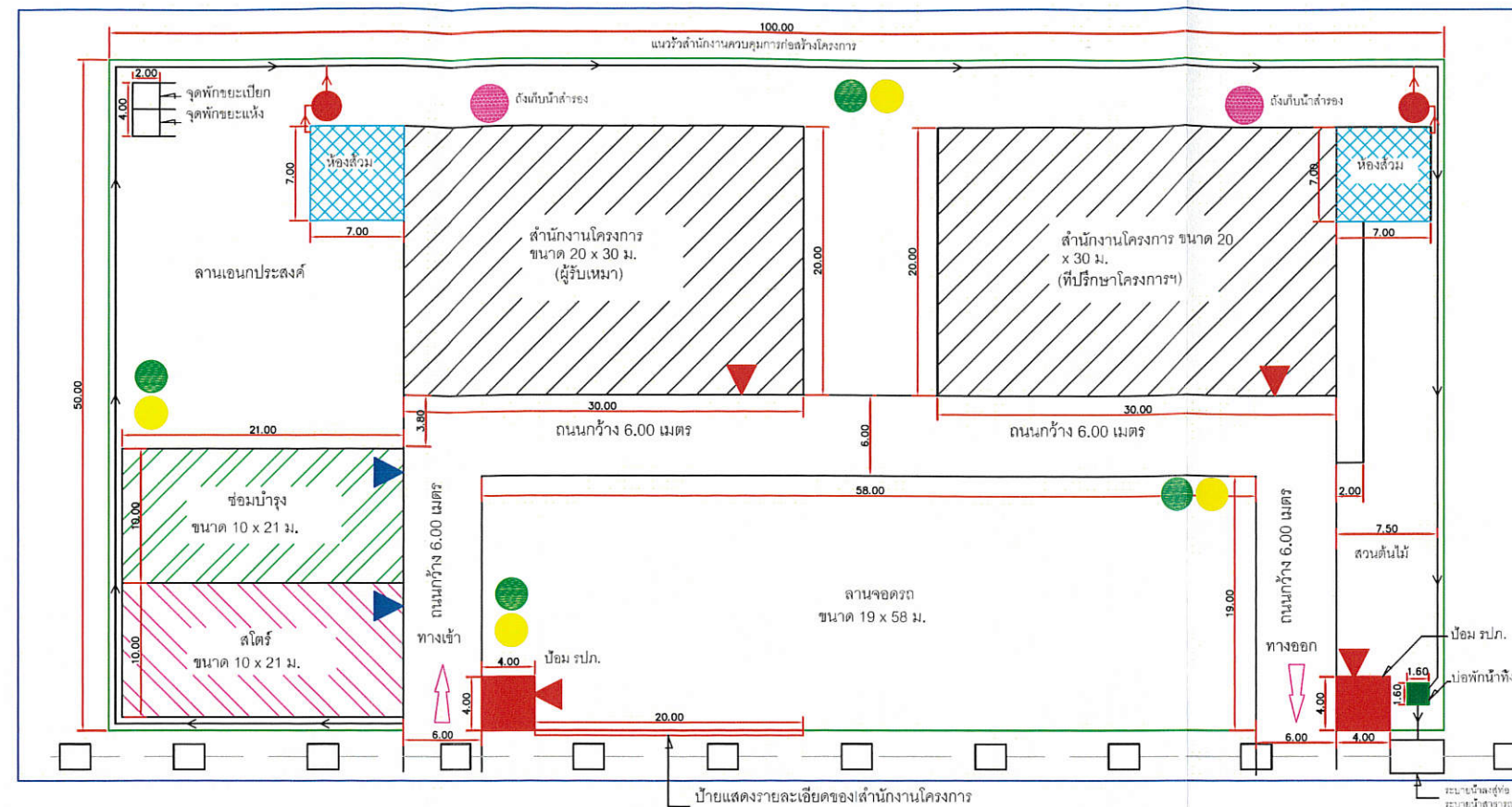
ลงนาม.....  
นางสาวนารัตน์ เกียรติ  
นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์

(นางสาวนารัตน์ เกียรติ  
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลส์ต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
วันที่ ๓๐ มิ.ย. ๒๕๖๖)

ลงนาม.....  
(นายสุชาติ ชลศักดิ์พัฒน์)  
ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ ๓๐/๐๖/๖๖







ผังบริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ

สัญลักษณ์	รายละเอียด
	แนวระวางระบายน้ำชั่วคราวในระยะก่อสร้าง
	แนวท่อน้ำทิ้ง-ห้องส้วม
	ตำแหน่งระบบน้ำดื่มสำเร็จรูปชนิดกระบอก-ดื่มอากาศ (จำนวน 2 ใบ), ขนาด 5,000 ลิตร/ใบ, รวมความจุ 10 ลบ.ม.
	ตำแหน่งบ่อน้ำดื่ม ขนาด 1.60 x 1.60 x 1.50 ม., ความจุ 3.80 ลบ.ม., (จำนวน 1 บ่อ)
	ตำแหน่งถังขยะเปียก ขนาด 200 ลิตร, (จำนวน 4 ถังต่อแคมป์)
	ตำแหน่งถังขยะแห้ง ขนาด 200 ลิตร, (จำนวน 4 ถังต่อแคมป์)
	ตำแหน่งบ่อน้ำดื่ม, (จำนวน 2 หลัง), ขนาด 4.00 x 4.00 ม./หลัง
	แนวท่อน้ำทิ้ง-อาคารและที่อยู่บริเวณสำนักงานโครงการ
	ถังเก็บน้ำสำรอง (จำนวน 2 ใบ), ขนาด 5,000 ลิตร/ใบ, รวมความจุ 10 ลบ.ม.
	ตำแหน่งของเครื่องมือดับเพลิงชนิดถังดับเพลิงเคมีแห้ง ขนาด 5 กิโลกรัม
	ตำแหน่งของเครื่องมือดับเพลิงชนิดถังดับเพลิงชนิดฮาโลรอน ขนาด 5 กิโลกรัม
	จุดพักขยะ-แยกขยะเปียก, ขยะแห้ง (จำนวน 1 จุด), ขนาด 2.00 x 4.00 x 1.50 ม., ความจุ 12 ลบ.ม.

รูปที่ 12 ผังเบื้องต้นบริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง

ลงนาม.....  
 (นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)  
 ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
 วันที่ ๓๐/๑๑/๖๖

ลงนาม.....  
 (นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์) (นางสาวนวิรัตน์ เกี่ยมมาศ)  
 ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม  
 บริษัท ยูไนเต็ท แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
 วันที่ ๓๐ พ.ย. ๒๕๖๖



## 2. การเดินทางเข้า-ออกที่พักคนงานก่อสร้าง

เนื่องจากบริเวณทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน มีรถบรรทุกเข้า-ออก เป็นจำนวนมากในช่วงเช้า-เย็น ในการเข้า-ออกพื้นที่พักคนงานก่อสร้างบริเวณทางแยกต่างระดับบางขุนเทียนให้มีความปลอดภัย จำเป็นต้องมีการประสานงานกับกรมทางหลวงเนื่องจากทางเข้า-ออกเชื่อมต่อกับทางขนานของถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก รวมทั้งเพื่อให้เป็นการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 กำหนดให้ต้องขออนุญาตทำทางเชื่อมเข้าออกต่อกรมทางหลวง ซึ่งได้กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการไว้ ดังต่อไปนี้

### การขออนุญาตสร้างทางเชื่อมเข้าออกทางหลวง

กรมทางหลวงได้กำหนดระเบียบและวิธีการขออนุญาตทำทางเชื่อมกับทางหลวงไว้ว่าจะต้องเสนอเอกสารเพื่อประกอบการพิจารณาดังต่อไปนี้

- 1) แบบฟอร์มคำขออนุญาตของกรมทางหลวง ซึ่งกรมทางหลวงจัดไว้ให้ฟรี
- 2) แบบแปลนก่อสร้างทางเชื่อมกับทางหลวง กรมทางหลวงมีร่างต้นแบบไว้ให้ สำหรับรูปแบบมาตรฐาน ซึ่งมีอยู่ 3 ลักษณะด้วยกัน คือ
  - ทางเชื่อมเพื่อเข้า - ออก บ้านพักอาศัย
  - ทางเชื่อมเพื่อเข้า - ออก อาคารพาณิชย์
  - ทางเชื่อมเพื่อเข้า - ออก สถานีบริการน้ำมัน
- 3) ภาพถ่ายสำเนาบัตรประชาชน หรือสำเนาทะเบียนบ้านของผู้ขออนุญาต ภาพถ่ายสำเนาโฉนดที่ดิน ซึ่งประสงค์จะทำทางเชื่อมเข้าออกทางหลวง กรณีที่ดินติดจำนองจะต้องมีหนังสือยินยอมจากผู้รับจำนอง
- 4) กรณีทางเชื่อมที่ขออนุญาตมีรัศมีเลี้ยวปากทางเข้าออกล้ำหน้าที่ดินผู้อื่น อาจจะต้องให้เจ้าของที่ดินแสดงความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรด้วย
- 5) กรณีมอบอำนาจให้ผู้อื่นทำการขออนุญาตแทน เจ้าของที่ดินจะต้องทำหนังสือมอบอำนาจด้วย พร้อมสำเนา บัตรประชาชนและสำเนาทะเบียนบ้านของผู้รับมอบอำนาจ
- 6) กรณีเป็นนิติบุคคลจะต้องมีหนังสือมอบอำนาจที่ลงนามโดยกรรมการผู้มีอำนาจพร้อมตราประทับของ นิติบุคคลนั้นๆ และต้องมีหนังสือรับรองของสำนักทะเบียนทางหุ้นส่วนบริษัท กรมทะเบียนการค้า กระทรวงพาณิชย์ ระบุกรรมการผู้มีอำนาจลงชื่อแทนนิติบุคคลนั้นด้วย ท่านจะต้องเตรียมแบบฟอร์มคำขออนุญาต เอกสาร และแบบแปลน ต้องใช้ทั้งหมด 4 ชุด สำหรับหนังสือมอบอำนาจฉบับแรกให้ติดอากรราคา 10 บาท

### การเดินทางเข้า-ออก

การเดินทางเข้า-ออกพื้นที่พักคนงานก่อสร้างของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ ซึ่งตั้งอยู่บริเวณทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน มีรายละเอียดดังนี้

ลงนาม.....

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๓๐/๑๑/๖๙

UAE

UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ลงนาม.....

(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)

(นางสาวนวรรตน์ เกี้ยวมาศ)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลส์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

วันที่ ๓๐ พย ๒๕๖๓

- พื้นที่พักคนงานก่อสร้างตั้งบริเวณทิศเหนือของทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน สามารถเข้า-ออกพื้นที่ได้โดยใช้ทางขนานถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก (ถนนกาญจนาภิเษก) แล้วไปกลับรถใต้สะพานข้ามทางรถไฟสายแม่กลอง ซึ่งมีความสูงช่องลอดประมาณ 5 เมตร
- รถที่จะเข้าพื้นที่พักคนงานก่อสร้าง จะต้องใช้ทางขนานของถนนพระรามที่ 2 ทิศทางมุ่งหน้าดาวคะนอง แล้วเบี่ยงออกด้านซ้ายมือก่อนถึงทางแยกต่างระดับบางขุนเทียนไปตามป้ายบอกทางไปบางแค จนเข้าสู่ถนนกาญจนาภิเษกทิศทางมุ่งหน้าบางแค จากนั้นจะต้องเบี่ยงออกด้านซ้ายมือไปตามป้ายกลับรถ แล้วเลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่พื้นที่พักคนงานก่อสร้าง
- รถที่จะออกจากพื้นที่พักคนงานก่อสร้าง จะต้องเลี้ยวซ้ายไปกลับรถใต้สะพานข้ามทางรถไฟสายแม่กลอง แล้วชิดซ้ายไปตามป้ายบอกทางไปดาวคะนองหรือสมุทรสาคร เพื่อเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง

### 3 รายละเอียดการจัดการด้านสุขาภิบาล

#### 3.1 การใช้น้ำในระยะก่อสร้าง

ในระยะก่อสร้างโครงการมีความต้องการใช้น้ำเพื่อการอุปโภคบริโภคของคนงานก่อสร้างและส่วนหนึ่งเพื่อใช้ในกิจกรรมการก่อสร้าง โดยจะรับน้ำจากการประปานครหลวง สำนักงานประปาสหสาขาสุขสวัสดิ์และตากสิน ซึ่งให้บริการในพื้นที่เขตบางบอน เขตบางขุนเทียน เขตราชบุรีบูรณะและเขตจอมทอง ทั้งนี้ทางโครงการจะทำการเดินท่อประปาเข้าสู่บริเวณบ้านพักคนงานตามตำแหน่งที่เหมาะสม ส่วนน้ำดื่มทางผู้รับเหมาจะจัดซื้อน้ำดื่มแบบถังในจำนวนที่พอเพียงกับคนงาน

บ้านพักคนงานแต่ละแห่งจะมีจำนวนคนงานก่อสร้างเข้าพักสูงสุดประมาณ 1,150 คน ซึ่งกิจกรรมการใช้น้ำในระยะก่อสร้างส่วนใหญ่มาจากการใช้น้ำของคนงานก่อสร้างเพื่อชำระล้างในห้องน้ำ ห้องส้วม และการทำความสะอาดพื้นที่หลังเลิกงาน โดยคาดการณ์ปริมาณการใช้น้ำประมาณ 172.5 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน ซึ่งคิดอัตราการใช้น้ำของคนงานในบ้านพักคนงาน เท่ากับ 150 ลิตรต่อคนต่อวัน โดยคิดอัตราการใช้น้ำของที่พักเช่าชั่วคราว (ที่มา : เกียรติศักดิ์ อุดมสินโรจน์, วิศวกรรมประปา, พ.ศ. 2536) นอกจากนี้โครงการมีสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง 1 แห่ง มีพนักงานประมาณ 30 คน โดยจะมีปริมาณการใช้น้ำประมาณ 2.1 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน โดยคิดอัตราการใช้น้ำของพนักงานในสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง เท่ากับ 70 ลิตรต่อคนต่อวัน (ที่มา : แนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, พ.ศ. 2549) ทั้งนี้ทางโครงการจะต้องจัดให้มีถังเก็บน้ำใช้สำรองที่สามารถเก็บน้ำสำรองได้ 1 วัน กรณีที่น้ำประปาไม่ไหล ดังนั้น บริเวณบ้านพักคนงานและสำนักงานควบคุมการก่อสร้างจะต้องมีถังเก็บน้ำที่มีขนาดไม่น้อยกว่า 172.5 และ 2.1 ลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ โดยทางโครงการได้กำหนดให้มีถังเก็บน้ำขนาด 5 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 34 ถัง บริเวณบ้านพักคนงาน ซึ่งเพียงพอ และกำหนดให้มีถังเก็บน้ำขนาด 5 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 2 ถัง บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ซึ่งเพียงพอ

ลงนาม.....

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๓๐/๑๑/๕๙

UAE

UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ลงนาม.....

(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)

(นางสาวนวรรตน์ เกี้ยวมาศ)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

วันที่ ๓๐ พย ๒๕๖๑



### 3.2 การจัดการน้ำเสียและสิ่งปฏิกูล

น้ำเสียที่เกิดจากบ้านพักคนงานก่อสร้างจะมาจากกิจกรรมการดำเนินชีวิตประจำวันของคนงานก่อสร้าง เช่น น้ำเสียจากการล้างเครื่องมืออุปกรณ์ก่อสร้าง การซักล้างและอื่นๆ น้ำโสโครกจากห้องส้วมเป็นหลัก ซึ่งคาดว่าจะมีปริมาณน้ำเสียเกิดขึ้น ประมาณร้อยละ 80 ของปริมาณน้ำใช้ (ที่มา : กรมควบคุมมลพิษ ผู้ออกแบบและผู้ผลิตระบบน้ำเสียแบบติดกับที่คู่มือเล่มที่ 2, เวียงแก้วการพิมพ์, พ.ศ. 2537) ซึ่งเท่ากับ 138.0 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน ส่วนสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง จะมีปริมาณน้ำเสียเกิดขึ้น 1.68 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน

น้ำเสียที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมในระยะก่อสร้างจะต้องได้รับการบำบัดด้วยระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชั่วคราวจนได้มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งก่อนระบายออกนอกพื้นที่ก่อสร้าง โดยโครงการจะกำหนดไว้ในสัญญาว่าจ้างผู้รับเหมาก่อสร้างให้จัดหาระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปเพื่อบำบัดน้ำเสียที่เกิดจากกิจกรรมของคนงานก่อสร้างโครงการ ซึ่งระบบบำบัดน้ำเสียดังกล่าวเป็นระบบเกราะกรอง-เติมอากาศ สามารถบำบัดน้ำเสียได้ไม่น้อยกว่า 138.0 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน สำหรับบริเวณบ้านพักคนงาน และไม่น้อยกว่า 1.68 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน สำหรับบริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง และต้องมีประสิทธิภาพในการบำบัดให้น้ำทิ้งมีค่าบีโอดีระบายออกไม่มากกว่า 20 มิลลิกรัมต่อลิตร โดยทางโครงการได้กำหนดให้มีถึงบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปขนาด 5 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 34 ถัง บริเวณบ้านพักคนงาน ซึ่งเพียงพอ และกำหนดให้มีถึงบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปขนาด 5 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 2 ถัง บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ซึ่งเพียงพอ

นอกจากนี้โครงการจะต้องจัดให้มีบ่อพักน้ำทิ้ง ที่สามารถรองรับน้ำทิ้งได้ 1 วัน ก่อนระบายลงสู่รางระบายน้ำสาธารณะ และจะระบายลงสู่แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงต่อไป โดยบ่อพักน้ำทิ้งบริเวณบ้านพักคนงาน ต้องมีขนาดไม่น้อยกว่า 138.0 ลูกบาศก์เมตร และบ่อพักน้ำทิ้งบริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ต้องมีขนาดไม่น้อยกว่า 1.68 ลูกบาศก์เมตร โดยทางโครงการได้กำหนดให้มีบ่อพักน้ำทิ้งขนาด 75 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 2 บ่อ บริเวณบ้านพักคนงาน ซึ่งเพียงพอ และกำหนดให้มีบ่อพักน้ำทิ้งขนาด 3.8 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 1 บ่อ บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ซึ่งเพียงพอ

### 3.3 การจัดการมูลฝอย

ขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นภายในโครงการ ประกอบด้วยขยะมูลฝอย 2 ประเภท ตามลักษณะของกิจกรรม ได้แก่

1) ขยะทั่วไป ประกอบด้วย เศษอาหาร เศษกระดาษ และเศษพลาสติก เป็นต้น จากกิจกรรมการอุปโภคบริโภคของคนงานก่อสร้าง ซึ่งกำหนดให้อัตราการเกิดขยะมูลฝอย 1 กิโลกรัมต่อคนต่อวัน (ที่มา : กรมควบคุมมลพิษ, พ.ศ. 2547) (ความหนาแน่น 0.3 กิโลกรัมต่อลิตร (สำนักรักษาความสะอาด, พ.ศ. 2541)) ซึ่งการก่อสร้างโครงการจะมีจำนวนคนงานก่อสร้างสูงสุด 1,150 คนต่อแห่ง ทำให้มีปริมาณขยะเกิดขึ้นสูงสุดประมาณ 1.15 ตันต่อวัน หรือ 3.83 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน ส่วนสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง มีพนักงาน 30 คน จะมีปริมาณขยะเกิดขึ้น 0.03 ตันต่อวัน หรือ 0.10 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน

2) เศษวัสดุก่อสร้าง ประกอบด้วย เศษอิฐ เศษปูน เศษไม้ กระจัง เศษลวดหรือโลหะอื่นๆ สำหรับปริมาณการเกิดจะไม่แน่นอน เนื่องจากเศษวัสดุบางชนิด สามารถนำมาหมุนเวียนใช้ในการก่อสร้างใหม่ได้ เช่น ไม้แบบ และบางส่วนสามารถนำไปจำหน่ายเพื่อนำไปรีไซเคิลได้

ลงนาม.....

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๓๐/๑๑/๕๙

ลงนาม.....

(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)

(นางสาววันรัตน์ เกี่ยมมาศ)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด

วันที่ ๓๐ พย ๒๕๖๐

UAE

UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
CONSULTANT COMPANY LIMITED



สำหรับขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นจะถูกรวบรวมลงถังรองรับขยะมูลฝอยแบบที่มีฝาปิดมิดชิด ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดเตรียมถังรองรับขยะมูลฝอยให้มีจำนวนที่เพียงพอต่อปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้น ทั้งนี้ต้องทำการคัดแยกขยะมูลฝอยตามประเภท ได้แก่ ขยะทั่วไป (กล่องโฟม ถุงพลาสติก) ขยะเปียก (เศษอาหาร) ขยะรีไซเคิล (กล่องกระดาษ ขวดแก้ว) และขยะอันตราย (หลอดไฟ) เป็นต้น โดยบริเวณบ้านพักคนงาน ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดให้มีถังรองรับขยะมูลฝอยแห้ง ขนาด 200 ลิตร จำนวน 17 ถัง และถังรองรับขยะมูลฝอยเปียก ขนาด 200 ลิตร จำนวน 17 ถัง วางไว้ตามจุดต่างๆ ส่วนบริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดให้มีถังรองรับขยะมูลฝอยแห้ง ขนาด 200 ลิตร จำนวน 4 ถัง และถังรองรับขยะมูลฝอยเปียก ขนาด 200 ลิตร จำนวน 4 ถัง วางไว้ตามจุดต่างๆ พร้อมจัดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงในการเก็บรวบรวมหรือประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเข้ามาเก็บขนไปกำจัดต่อไป

นอกจากนี้ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดให้มีที่พักขยะมูลฝอยรวม ที่สามารถรองรับขยะมูลฝอยได้ไม่น้อยกว่า 3 วัน โดยบริเวณบ้านพักคนงาน จะต้องมียุ่ที่พักขยะมูลฝอยรวมที่มีความจุไม่น้อยกว่า 11.52 ลูกบาศก์เมตร และบริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง จะต้องมียุ่ที่พักขยะมูลฝอยรวมที่มีความจุไม่น้อยกว่า 0.3 ลูกบาศก์เมตร

### 3.4 ระบบป้องกันและเตือนอัคคีภัย

ในระหว่างการก่อสร้างโครงการ ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอัคคีภัยต่างๆ ได้แก่

- 1) เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้น เช่น เครื่องดับเพลิงเคมีชนิด A-B ขนาดความจุ 5 กิโลกรัม เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้น ชนิดผงเคมีแห้ง (Dry Chemical) ขนาด 5 กิโลกรัม เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นชนิดฮาโลตรอน (Halotron) ขนาด 5 กิโลกรัม
- 2) เครื่องส่องสว่างฉุกเฉิน (Emergency Light) พลังงานของเครื่องส่องสว่างฉุกเฉินให้แสงสว่างไม่น้อยกว่า 2 ชั่วโมง แสงสว่างจะเปิดเองอัตโนมัติทันทีที่กระแสไฟฟ้าดับ

นอกจากนี้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องฝึกอบรมให้คนงานก่อสร้างสามารถใช้เครื่องมือดังกล่าวอย่างถูกวิธีและกำหนดให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบอย่างเคร่งครัด

### 3.5 การจัดการด้านความปลอดภัย

ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำหนดระเบียบต่างๆ สำหรับใช้กำกับดูแลและควบคุมความปลอดภัยของคนงานได้แก่

- 1) ล้อมรั้วพื้นที่เพื่อควบคุมการเข้า-ออก โดยให้ผ่านทางประตูด้านข้างเพียงทางเดียว
- 2) จัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตลอด 24 ชั่วโมง
- 3) กำหนดระยะเวลาเปิด-ปิดประตูทางเข้า
- 4) ควบคุมดูแลพฤติกรรมคนงานอย่างใกล้ชิดเพื่อมิให้สร้างความเดือดร้อนแก่ราษฎรชุมชนใกล้เคียง

ลงนาม.....

(นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์)

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วันที่ ๓๐/๑๑/๖๙

ลงนาม.....

(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลส์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

วันที่ ๓๐ พ.ย. ๒๕๖๑

UAE

UNITED ANALYST AND ENGINEERING  
CONSULTANT COMPANY LIMITED

## สารบัญ

	หน้า
<b>บทที่ 1 บทนำ</b> .....	<b>1-1</b>
1.1 ความเป็นมาของโครงการ .....	1-1
1.2 เหตุผลและความจำเป็นของการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ .....	1-4
1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	1-4
1.4 แนวทางและขั้นตอนการศึกษา.....	1-5
1.5 เนื้อหาในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ (Revised EIA Report).....	1-8
<b>บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ขอเปลี่ยนแปลง</b> .....	<b>2-1</b>
2.1 บทนำ.....	2-1
2.1.1 การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ.....	2-1
2.1.2 การเปลี่ยนแปลงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม .....	2-2
2.1.3 การเปลี่ยนแปลงมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม.....	2-2
2.2 ผลกระทบทบทวนแนวเส้นทางโครงการจากรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เดิม) .....	2-2
2.2.1 โครงการทางพิเศษสายดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก.....	2-2
2.2.2 โครงการทางพิเศษสายศรีรัช - ดาวคะนอง .....	2-3
2.3 การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ .....	2-4
2.4 ที่ตั้งและแนวเส้นทางโครงการ .....	2-24
2.5 สรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ .....	2-30
2.5.1 จุดเริ่มต้นโครงการ .....	2-35
2.5.2 ปริมาณจราจร.....	2-47
2.5.3 ระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง.....	2-63
2.5.4 ทางขึ้น - ลงบนถนนสุขสวัสดิ์ .....	2-71
2.5.5 ด่านวัดสารอด .....	2-75
2.5.6 ตำแหน่งอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ (Control Center Building) .....	2-77
2.6 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม .....	2-81
2.6.1 มาตรการด้านเศรษฐกิจ-สังคม.....	2-81
2.6.2 มาตรการด้านการโยกย้ายและการเวนคืน .....	2-82
2.6.3 มาตรการด้านความสันติสุขเพื่อน ประวัติศาสตร์และโบราณคดี และสุนทรียภาพ/ทัศนียภาพ .....	2-84
2.7 มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม .....	2-85
2.7.1 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศ .....	2-85
2.7.2 มาตรการติดตามตรวจสอบระดับเสียง .....	2-86

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.8 งบประมาณราคาและแผนดำเนินงาน.....	2-87
2.8.1 งานประมาณราคาค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน .....	2-87
2.8.2 การจัดแบ่งสัญญาก่อสร้าง .....	2-89
2.9 แผนดำเนินงานโครงการ.....	2-90
2.10 การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา .....	2-92
2.10.1 ขั้นตอนก่อนการก่อสร้างที่หน้างาน .....	2-92
2.10.2 ขั้นตอนการก่อสร้างที่หน้างาน.....	2-93
2.11 การก่อสร้างทางพิเศษช่วงที่ซ้อนทับทางด่วนชั้นที่ 1 จากบางโคล่-ดาวคะนอง.....	2-98
2.11.1 วิธีการก่อสร้างคานขวาง (Crossbeam).....	2-98
2.12 การจัดการสิ่งแวดล้อมช่วงการก่อสร้างโครงการ.....	2-100
2.12.1 การจัดการสิ่งแวดล้อมบริเวณที่พักคนงานและสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง.....	2-100
2.12.2 การเดินทางเข้า-ออกพื้นที่พักคนงานก่อสร้าง.....	2-110
2.12.3 การจัดการคุณภาพน้ำฝนปนเปื้อนบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง.....	2-112
2.12.4 การจัดการจราจรบริเวณทางแยกต่างระดับบางขุนเทียนและของทั้งโครงการ.....	2-119
2.12.5 มาตรการด้านความปลอดภัยจราจรในระหว่างก่อสร้าง.....	2-127
2.12.6 การติดตามตรวจสอบด้านความปลอดภัยในการก่อสร้างและการปฏิบัติตามมาตรการ ด้านสิ่งแวดล้อม.....	2-130
<b>บทที่ 3 สภาพแวดล้อมปัจจุบัน.....</b>	<b>3-1</b>
3.1 บทนำ.....	3-1
3.2 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม.....	3-3
3.3 ประเด็นสิ่งแวดล้อม .....	3-11
3.4 คุณภาพอากาศ .....	3-11
3.4.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	3-11
3.4.2 ผลการศึกษา .....	3-15
3.5 เสียง.....	3-27
3.5.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	3-27
3.5.2 วิธีการศึกษา.....	3-27
3.5.3 ผลการศึกษา .....	3-28
3.6 การคมนาคมขนส่ง.....	3-34
3.6.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	3-34
3.6.2 วิธีการศึกษา.....	3-34
3.6.3 ผลการศึกษา .....	3-35



## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.7 เศรษฐกิจ - สังคม .....	3-44
3.7.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา .....	3-44
3.7.2 วิธีการศึกษา .....	3-44
3.7.3 ผลการศึกษา .....	3-44
3.8 การโยกย้ายและการเวนคืน .....	3-59
3.8.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา .....	3-59
3.8.2 วิธีการศึกษา .....	3-59
3.8.3 ผลการศึกษา .....	3-59
3.9 สุขทรียภาพ .....	3-63
3.9.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา .....	3-63
3.9.2 วิธีการศึกษา .....	3-63
3.9.3 ผลการศึกษา .....	3-64
<b>บทที่ 4 การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม .....</b>	<b>4-1</b>
4.1 บทนำ .....	4-1
4.2 คุณภาพอากาศ .....	4-5
4.2.1 กรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ .....	4-5
4.2.2 กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ .....	4-6
4.3 เสียง .....	4-46
4.3.1 กรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ .....	4-46
4.3.2 กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ .....	4-50
4.4 การคมนาคมขนส่ง .....	4-126
4.4.1 กรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ .....	4-126
4.4.2 กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ .....	4-135
4.5 เศรษฐกิจ - สังคม .....	4-168
4.5.1 กรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ .....	4-168
4.5.2 กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ .....	4-168
4.6 การโยกย้ายและการเวนคืน .....	4-171
4.6.1 กรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ .....	4-171
4.6.2 กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ .....	4-171
4.7 สุขทรียภาพ .....	4-175
4.7.1 กรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ .....	4-175
4.7.2 กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ .....	4-176

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.8 สรุปการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม.....	4-179
<b>บทที่ 5 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ.....</b>	<b>5-1</b>
5.1 บทนำ.....	5-1
5.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	5-2
5.3 ขอบเขตและวิธีการศึกษา .....	5-2
5.3.1 ขอบเขตการศึกษา.....	5-2
5.3.2 วิธีการศึกษา.....	5-2
5.3.3 สภาพแวดล้อมปัจจุบัน.....	5-8
<b>บทที่ 6 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม.....</b>	<b>6-1</b>
6.1 บทนำ.....	6-1
6.1.1 สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ .....	6-1
<b>บทที่ 7 มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม.....</b>	<b>7-1</b>
7.1 บทนำ.....	7-1
7.2 การเปลี่ยนแปลงมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม .....	7-1
7.3 มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม .....	7-5
<b>บทที่ 8 การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ .....</b>	<b>8-1</b>
8.1 บทนำ.....	8-1
8.2 วัตถุประสงค์ของการมีส่วนร่วมของประชาชน .....	8-1
8.3 ประโยชน์ของการมีส่วนร่วมของประชาชน .....	8-1
8.4 การจำแนกกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย.....	8-2
8.5 พื้นที่ดำเนินการ .....	8-4
8.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ .....	8-6
8.7 ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน.....	8-6
8.7.1 กิจกรรมการพบปะเพื่อให้ข้อมูลเบื้องต้นและปรึกษาหารือ (Consultation Meeting) .....	8-6
8.7.2 กิจกรรมการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (Public Meeting) .....	8-16
8.7.3 กิจกรรมการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง (In-dept Interview) .....	8-52
8.7.4 การนำผลจากการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนไปปรับใช้กับกิจกรรมของโครงการ.....	8-84

## สารบัญตาราง

## หน้า

ตารางที่ 2.3-1	รายละเอียดโครงการในภาพรวมและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมปัจจุบันและหลังเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการ .....	2-5
ตารางที่ 2.4-1	ขอบเขตพื้นที่โครงการระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการเปรียบเทียบกับ การทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม .....	2-27
ตารางที่ 2.4-2	สภาพการใช้ที่ดินบริเวณพื้นที่โครงการในรัศมี 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ.....	2-29
ตารางที่ 2.5-1	การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการเปรียบเทียบกับที่นำเสนอในรายงานการวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับเดิมที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว.....	2-31
ตารางที่ 2.5-2	การวิเคราะห์ปริมาณจราจรของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง-วงแหวน รอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก (รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม).....	2-48
ตารางที่ 2.5-3	ปริมาณจราจรบนถนนในพื้นที่โดยรอบโครงการ (PCU/วัน) (การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ).....	2-51
ตารางที่ 2.5-4	การวิเคราะห์ปริมาณจราจรของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครด้านตะวันตก (การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) .....	2-53
ตารางที่ 2.5-5	ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรบนทางพิเศษ (การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) .....	2-56
ตารางที่ 2.5-6	รายละเอียดด้านเก็บค่าผ่านทางโครงการเดิม.....	2-63
ตารางที่ 2.5-7	ตำแหน่งด้านเก็บค่าผ่านทางของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ.....	2-65
ตารางที่ 2.5-8	ตำแหน่งด้านจ่ายและคืนบัตรของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ .....	2-67
ตารางที่ 2.5-9	การปรับเปลี่ยนด้านเก็บค่าผ่านทางจากระบบเปิดให้เป็นด้านเก็บค่าผ่านทางระบบปิด .....	2-70
ตารางที่ 2.5-10	ชุมชน สิ่งปลูกสร้างและครัวเรือนในพื้นที่เขตทาง (40 เมตร) ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง (รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม) .....	2-72
ตารางที่ 2.5-11	ชุมชน จำนวนสิ่งปลูกสร้างและครัวเรือนในพื้นที่เขตทาง (ระยะ 40 เมตร) ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง .....	2-75
ตารางที่ 2.5-12	จำนวนอาคารและที่ดินที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากการพัฒนาโครงการ .....	2-78
ตารางที่ 2.8-1	ข้อมูลการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก .....	2-88
ตารางที่ 2.9-1	แผนการดำเนินการโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครด้านตะวันตก .....	2-91
ตารางที่ 2.12-1	การจัดการสิ่งแวดล้อมบริเวณที่พักคนงานและสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง.....	2-101
ตารางที่ 2.12-2	บ่อดักตะกอนในพื้นที่โครงการ (ตอนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก- ดาวคะนอง) .....	2-112



## สารบัญตาราง (ต่อ)

### หน้า

ตารางที่ 2.12-3	ขั้นตอนการวางแผนและประเมินผลการจัดจราจรในระหว่างการก่อสร้างที่ผู้รับเหมาก่อสร้างของ กทพ.ต้องดำเนินการ.....	2-129
ตารางที่ 3.1-1	ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญที่นำมาศึกษา จากการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) พ.ศ. 2553 โครงการทางด่วนสายทางพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง และ พ.ศ. 2559 โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก...	3-2
ตารางที่ 3.2-1	สรุปจำนวนพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมตลอดแนวเส้นทางโครงการ.....	3-3
ตารางที่ 3.2-2	พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรัศมี 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ .....	3-4
ตารางที่ 3.4-1	ดัชนีคุณภาพอากาศและวิธีการวิเคราะห์.....	3-14
ตารางที่ 3.4-2	จุดตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ที่มีการศึกษาไว้ในโครงการต่างๆ.....	3-16
ตารางที่ 3.4-3	คุณภาพอากาศในบรรยากาศบริเวณพื้นที่อ่อนไหวของโครงการจากจุดเริ่มต้นไปยังจุดสิ้นสุดโครงการ.....	3-17
ตารางที่ 3.4-4	คุณภาพอากาศในบรรยากาศบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ปี พ.ศ. 2552-2559 .....	3-19
ตารางที่ 3.4-5	ผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลมบริเวณพื้นที่โครงการ.....	3-22
ตารางที่ 3.4-6	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศของโครงการ .....	3-24
ตารางที่ 3.5-1	ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหวของโครงการ ปี พ.ศ. 2556-2558.....	3-29
ตารางที่ 3.5-2	ระดับเสียงบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ปี พ.ศ. 2552-2559 .....	3-31
ตารางที่ 3.5-3	ผลการตรวจวัดระดับเสียงของโครงการ .....	3-32
ตารางที่ 3.6-1	ปริมาณการจราจรรายปีเฉลี่ยบนทางหลวงที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ช่วงปี พ.ศ. 2555-2559.....	3-38
ตารางที่ 3.6-2	ข้อมูลปริมาณจราจร ทางพิเศษเฉลิมมหานคร เฉลี่ยวันทำการ ประจำเดือน มีนาคม พ.ศ.2560 .	3-39
ตารางที่ 3.6-3	ข้อมูลปริมาณจราจร ทางพิเศษศรีรัชเฉลี่ยวันทำการ ประจำเดือน มีนาคม พ.ศ.2560.....	3-41
ตารางที่ 3.7-1	อัตราการขยายตัวและโครงสร้างรายได้จากการผลิตรายภาค .....	3-45
ตารางที่ 3.7-2	ผลิตภัณฑ์จังหวัดต่อหัวปี พ.ศ. 2558 10 อันดับสูงสุด (บาท/ปี) .....	3-46
ตารางที่ 3.7-3	สถิติจำนวนประชากร ในช่วงปี พ.ศ. 2550 - 2559.....	3-46
ตารางที่ 3.7-4	จำนวนประชากรจำแนกตามเขตการปกครอง.....	3-48
ตารางที่ 3.7-5	สถิติคดีอาญาปีงบประมาณ 2549 - 2558 ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร.....	3-49
ตารางที่ 3.7-6	ปัญหาสิ่งแวดล้อมทั่วไปของชุมชนในปัจจุบัน.....	3-54
ตารางที่ 3.8-1	ผลการทบทวนพื้นที่เวนคืนของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก .....	3-61
ตารางที่ 3.9-1	คุณค่าทางสุนทรียภาพ ความสามารถในการดูดซับสิ่งแปลกปลอมทางสายตาและ การยอมรับ การพัฒนา ของหน่วยวิเคราะห์ทางสายตา.....	3-69

## สารบัญตาราง (ต่อ)

### หน้า

ตารางที่ 3.9-2 องค์ประกอบต่างๆ ในพื้นที่ศึกษาที่อาจได้รับผลกระทบจากการบังคับแสงอาทิตย์ของโครงสร้างทางยกระดับ .....	3-70
ตารางที่ 4.1-1 สรุปประเด็นสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ....	4-2
ตารางที่ 4.1-2 สรุปประเด็นสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ....	4-3
ตารางที่ 4.1-3 สรุปประเด็นสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ....	4-4
ตารางที่ 4.2-1 การปล่อยมลพิษของยานพาหนะที่ระดับความเร็วต่างๆ .....	4-7
ตารางที่ 4.2-2 ความเข้มข้นสูงสุดที่ท้ายลมจากพื้นที่ก่อสร้าง ในแนวตรงกระแสลม คำนวณจาก AERSCREEN ของ AERMOD.....	4-8
ตารางที่ 4.2-3 ผลการคำนวณจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์สำหรับมลพิษทางอากาศต่างๆ สำหรับช่วงก่อสร้าง (เตรียมพื้นที่).....	4-10
ตารางที่ 4.2-4 การปล่อยมลพิษของยานพาหนะที่ระดับความเร็วต่างๆ จากโครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาระบบการขนส่งที่ยั่งยืนและลดปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของสนช. (2555).....	4-15
ตารางที่ 4.2-5 ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ไนโตรเจนไดออกไซด์ และฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> TEMPLATE ที่ 1000 คันต่อชม.ต่อถนน 1 ช่องทาง ความเร็ว 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง.....	4-18
ตารางที่ 4.2-6 ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงคร่อมถนนพระรามที่ 2) ปี 2563 .....	4-20
ตารางที่ 4.2-7 ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงคร่อมทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2563 .....	4-20
ตารางที่ 4.2-8 ความเข้มข้นของไนโตรเจนไดออกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงคร่อมถนนพระรามที่ 2) ปี 2563 .....	4-20
ตารางที่ 4.2-9 ความเข้มข้นของไนโตรเจนไดออกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงคร่อมทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2563 .....	4-21
ตารางที่ 4.2-10 ความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> (ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงคร่อมถนนพระรามที่ 2) ปี 2563.....	4-21
ตารางที่ 4.2-11 ความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> (ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงคร่อมทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2563.....	4-21
ตารางที่ 4.2-12 ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงคร่อมถนนพระรามที่ 2) ปี 2573 .....	4-22
ตารางที่ 4.2-13 ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงคร่อมทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2573 .....	4-22

## สารบัญตาราง (ต่อ)

### หน้า

ตารางที่ 4.2-14 ความเข้มข้นของไนโตรเจนไดออกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงคร่อมถนนพระรามที่ 2) ปี 2573 .....	4-22
ตารางที่ 4.2-15 ความเข้มข้นของไนโตรเจนไดออกไซด์(ส่วนในล้านส่วน) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงคร่อมทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2573 .....	4-23
ตารางที่ 4.2-16 ความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> (ไม่โครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงคร่อมถนนพระรามที่ 2) ปี 2573.....	4-23
ตารางที่ 4.2-17 ความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> (ไม่โครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงคร่อมทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2573 .....	4-23
ตารางที่ 4.2-18 ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงคร่อมถนนพระรามที่ 2) ปี 2583 .....	4-24
ตารางที่ 4.2-19 ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงคร่อมทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2583 .....	4-24
ตารางที่ 4.2-20 ความเข้มข้นของไนโตรเจนไดออกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงคร่อมถนนพระรามที่ 2) ปี 2583 .....	4-24
ตารางที่ 4.2-21 ความเข้มข้นของไนโตรเจนไดออกไซด์(ส่วนในล้านส่วน) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงคร่อมทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2583 .....	4-25
ตารางที่ 4.2-22 ความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> (ไม่โครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงคร่อมถนนพระรามที่ 2) ปี 2583.....	4-25
ตารางที่ 4.2-23 ความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> (ไม่โครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงคร่อมทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2583 .....	4-25
ตารางที่ 4.2-24 ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงคร่อมถนนพระรามที่ 2) ปี 2593 .....	4-26
ตารางที่ 4.2-25 ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงคร่อมทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2593 .....	4-26
ตารางที่ 4.2-26 ความเข้มข้นของไนโตรเจนไดออกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงคร่อมถนนพระรามที่ 2) ปี 2593 .....	4-26
ตารางที่ 4.2-27 ความเข้มข้นของไนโตรเจนไดออกไซด์(ส่วนในล้านส่วน) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงคร่อมทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2593 .....	4-27
ตารางที่ 4.2-28 ความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> (ไม่โครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงคร่อมถนนพระรามที่ 2) ปี 2593.....	4-27



## สารบัญตาราง (ต่อ)

### หน้า

ตารางที่ 4.2-29 ความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> (ไม่โครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงক্রোমทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2593.....	4-27
ตารางที่ 4.2-30 ผลการคำนวณจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์สำหรับมลพิษทางอากาศต่างๆ ในระยะดำเนินการ ปี 2563 .....	4-30
ตารางที่ 4.2-31 ผลการคำนวณจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์สำหรับมลพิษทางอากาศต่างๆ ในระยะดำเนินการ ปี 2573 .....	4-34
ตารางที่ 4.2-32 ผลการคำนวณจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์สำหรับมลพิษทางอากาศต่างๆ ในระยะดำเนินการ ปี 2583 .....	4-38
ตารางที่ 4.2-33 ผลการคำนวณจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์สำหรับมลพิษทางอากาศต่างๆ ในระยะดำเนินการ ปี 2593 .....	4-42
ตารางที่ 4.3-1 ความเร็วของรถบนถนนพระรามที่ 2.....	4-47
ตารางที่ 4.3-2 สัดส่วนปริมาณจราจรบนถนนพื้นราบ (พระรามที่ 2) ตามช่วงเวลา .....	4-48
ตารางที่ 4.3-3 ระดับเสียง 24 ชั่วโมง ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลางแนวทางถนนพระรามที่ 2 กรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ปี 2593.....	4-49
ตารางที่ 4.3-4 การแบ่งช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วน ไม่เร่งด่วนและช่วงกลางคืน และประเภทของรถที่วิ่งได้ .....	4-51
ตารางที่ 4.3-5 ระดับเสียงของเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างของ FHWA .....	4-53
ตารางที่ 4.3-6 ค่าระดับเสียงจากเครื่องจักรจำนวน 5 เครื่อง ขณะใช้งานเตรียมพื้นที่ที่ระยะทางต่างๆ (เฉพาะช่วงক্রোমทางพิเศษเฉลิมมหานคร).....	4-56
ตารางที่ 4.3-7 ระดับเสียงจากการก่อสร้างเสาเข็มแบบเจาะที่ระยะทางต่างๆ.....	4-58
ตารางที่ 4.3-8 ระดับเสียงที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมงานก่อสร้างสะพานและงานโครงสร้าง .....	4-58
ตารางที่ 4.3-9 ผลการประเมินค่าระดับเสียงในระยะก่อสร้างบริเวณพื้นที่อ่อนไหว (ไม่รวมระดับเสียงเดิมในพื้นที่) .....	4-60
ตารางที่ 4.3-10 พื้นที่อ่อนไหวในระหว่างการก่อสร้างควรมีผนังกันเสียงชั่วคราวสูงอย่างน้อย 2 เมตร จากระดับดิน .....	4-64
ตารางที่ 4.3-11 ผลคาดการณ์ปริมาณจราจรบนทางพิเศษโครงการพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครด้านตะวันตก .....	4-69
ตารางที่ 4.3-12 ความเร็วบนทางพิเศษของโครงการพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก.....	4-72
ตารางที่ 4.3-13 สัดส่วนปริมาณจราจรบนทางพิเศษของโครงการตามช่วงเวลา .....	4-73
ตารางที่ 4.3-14 ผลคาดการณ์ปริมาณจราจรบนทางพิเศษเฉลิมมหานคร.....	4-74
ตารางที่ 4.3-15 ความเร็วบนทางพิเศษเฉลิมมหานคร .....	4-76

## สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 4.3-16 ระดับเสียง ปี 2563 .....	4-79
ตารางที่ 4.3-17 ระดับเสียง ปี 2573 .....	4-81
ตารางที่ 4.3-18 ระดับเสียง ปี 2583 .....	4-83
ตารางที่ 4.3-19 ระดับเสียง ปี 2593 .....	4-85
ตารางที่ 4.3-20 ผลการประเมินระดับเสียงในระยะดำเนินการ ปี 2593 โดยผู้รับผลกระทบอยู่ระดับพื้นดิน .....	4-91
ตารางที่ 4.3-21 การประเมินค่าระดับเสียง บริเวณหมู่บ้านลาดดารมย์ พระราม 2 (อาคารบ้านที่ใกล้ที่สุด) .....	4-96
ตารางที่ 4.3-22 ผลการประเมินผลกระทบแต่ละจุดพื้นที่อ่อนไหวและชุมชน กรณีเป็นอาคารสูง .....	4-98
ตารางที่ 4.3-23 การประเมินสำหรับผู้รับผลกระทบที่อ่อนไหว .....	4-102
ตารางที่ 4.4-1 ประเภทของยานพาหนะหน่วยเทียบเท่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล (PCU).....	4-128
ตารางที่ 4.4-2 ความสามารถในการรองรับของทางหลวง/ถนน.....	4-129
ตารางที่ 4.4-3 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางหลักและทางขนานของถนนพระรามที่ 2 ปี พ.ศ. 2563 - 2593 (กรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) ถนนพระรามที่ 2 (ช่วงทาง A) ทางหลัก+ทางขนาน (ขาเข้าช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า 07.00 - 08.00 น.).....	4-131
ตารางที่ 4.4-4 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางหลักและทางขนานของถนนพระรามที่ 2 ปี พ.ศ. 2563-2593 (กรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) ถนนพระรามที่ 2 (ช่วงทาง B) ทางหลัก+ทางขนาน (ขาออกช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า 07.00-08.00 น.).....	4-132
ตารางที่ 4.4-5 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางหลักและทางขนานของถนนพระรามที่ 2 ปี พ.ศ. 2563-2593 (กรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) ถนนพระรามที่ 2 (ช่วงทาง A) ทางหลัก+ทางขนาน (ขาเข้าช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น 17.00-18.00 น.).....	4-133
ตารางที่ 4.4-6 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางหลักและทางขนานของถนนพระรามที่ 2 ปี พ.ศ. 2563-2593 (กรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) ถนนพระรามที่ 2 (ช่วงทาง B) ทางหลัก+ทางขนาน (ขาออกช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น 17.00-18.00 น.).....	4-134
ตารางที่ 4.4-7 ผลการประเมินสภาพการจราจรบนถนนพระรามที่ 2 ปี พ.ศ.2563 - 2593 (กรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ).....	4-135
ตารางที่ 4.4-8 ผลการประเมินสภาพการจราจรจากการขนส่งของโครงการในระยะก่อสร้าง.....	4-138
ตารางที่ 4.4-9 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางหลักและทางขนานของถนนพระรามที่ 2 ปี พ.ศ. 2563-2593 (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) ถนนพระรามที่ 2 (ช่วงทาง A) ทางหลัก+ทางขนาน (ขาเข้าช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า 07.00-08.00 น.).....	4-144
ตารางที่ 4.4-10 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางหลักและทางขนานของถนนพระรามที่ 2 ปี พ.ศ. 2563-2593 (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) ถนนพระรามที่ 2 (ช่วงทาง B) ทางหลัก+ทางขนาน (ขาออกช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า 07.00-08.00 น.).....	4-145

## สารบัญตาราง (ต่อ)

### หน้า

ตารางที่ 4.4-11 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางหลักและทางขนานของถนนพระรามที่ 2 ปี พ.ศ. 2563-2593 (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) ถนนพระรามที่ 2 (ช่วงทาง A) ทางหลัก+ทางขนาน (ขาเข้าช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น 17.00-18.00 น.) .....	4-146
ตารางที่ 4.4-12 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางหลักและทางขนานของถนนพระรามที่ 2 ปี พ.ศ. 2563-2593 (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) ถนนพระรามที่ 2 (ช่วงทาง B) ทางหลัก+ทางขนาน (ขาออกช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น 17.00-18.00 น.).....	4-147
ตารางที่ 4.4-13 ผลการประเมินสภาพการจราจรบนถนนพระรามที่ 2 ปี พ.ศ.2563-2593 (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ).....	4-148
ตารางที่ 4.4-14 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางหลักและทางขนานของสะพานพระราม 9 ปี พ.ศ. 2563-2593 (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) (ขาเข้าช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า 07.00-08.00 น.) .....	4-150
ตารางที่ 4.4-15 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางหลักและทางขนานของสะพานพระราม 9 ปี พ.ศ. 2563-2593 (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) (ขาออกช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า 07.00-08.00 น.) .....	4-151
ตารางที่ 4.4-16 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางหลักและทางขนานของสะพานพระราม 9 ปี พ.ศ. 2563-2593 (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) (ขาเข้าช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น 17.00-18.00 น.) .....	4-152
ตารางที่ 4.4-17 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางหลักและทางขนานของสะพานพระราม 9 ปี พ.ศ. 2563-2593 (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) (ขาออกช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น 17.00-18.00 น.) .....	4-153
ตารางที่ 4.4-18 ผลการประเมินสภาพการจราจรบนสะพานพระราม 9 ปี พ.ศ.2563-2593 (กรณีเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการ) .....	4-154
ตารางที่ 4.4-19 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางหลักและทางขนานของถนนสุขสวัสดิ์ ปี พ.ศ. 2563-2593 (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) (ขาเข้าช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า 07.00-08.00 น.) .....	4-156
ตารางที่ 4.4-20 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางหลักและทางขนานของถนนสุขสวัสดิ์ ปี พ.ศ. 2563-2593 (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) (ขาออกช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า 07.00-08.00 น.) .....	4-157
ตารางที่ 4.4-21 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางหลักและทางขนานของถนนสุขสวัสดิ์ ปี พ.ศ. 2563-2593 (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) (ขาเข้าช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น 17.00-18.00 น.) .....	4-158



## สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 4.4-22 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางหลักและทางขนานของถนนสุขสวัสดิ์ ปี พ.ศ. 2563-2593 (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) (ขาออกช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น 17.00-18.00 น.).....	4-159
ตารางที่ 4.4-23 ผลการประเมินสภาพการจราจรบนถนนสุขสวัสดิ์ ปี พ.ศ.2563-2593 (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ).....	4-160
ตารางที่ 4.4-24 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางพิเศษของโครงการ ปี พ.ศ. 2563-2593.....	4-161
ตารางที่ 4.4-25 ผลการประเมินสภาพการจราจรบนทางพิเศษของโครงการ ปี พ.ศ.2563-2593.....	4-165
ตารางที่ 4.4-26 การวิเคราะห์ระยะทางการเดินทางรวมต่อวัน (VKT) ของโครงการทางพิเศษสาย พระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก.....	4-167
ตารางที่ 4.4-27 การวิเคราะห์ระยะเวลาการเดินทางรวมต่อวัน (VHT) ของโครงการ .....	4-167
ตารางที่ 4.6-1 ผลการทบทวนพื้นที่เวนคืนของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวน รอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก.....	4-173
ตารางที่ 4.7-1 คุณค่าทางสุนทรียภาพ ความสามารถในการดูดซับสิ่งแปลกปลอมทางสายตาและ การยอมรับ การพัฒนา ของหน่วยวิเคราะห์ทางสายตา.....	4-176
ตารางที่ 4.8-1 สรุปการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ .....	4-179
ตารางที่ 4.8-2 สรุปการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเปรียบเทียบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม (EIA) เดิม.....	4-180
ตารางที่ 5.3-1 โอกาสเสี่ยงต่อการส่งผลกระทบทางสุขภาพ.....	5-5
ตารางที่ 5.3-2 เกณฑ์กำหนดความรุนแรงของผลที่เกิดตามมา .....	5-6
ตารางที่ 5.3-3 การจัดลำดับความสำคัญของผลกระทบทางสุขภาพโดยใช้ Health Risk Assessment Matrix....	5-7
ตารางที่ 5.3-4 นิยามของระดับความสำคัญของความเสี่ยงในการประเมินผลกระทบทางสุขภาพ โดยใช้ Health Risk Assessment Matrix .....	5-7
ตารางที่ 5.3-5 สถิติผู้ป่วยนอก จำแนกตามกลุ่มโรค (21 กลุ่มโรค) ปีงบประมาณ 2555-2559 ของศูนย์บริการ สาธารณสุขในพื้นที่ศึกษา.....	5-11
ตารางที่ 5.3-6 อัตราป่วยต่อประชากรหมื่นคน ด้วยโรคติดต่อในข่ายเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา (รง. 506) ปีงบประมาณ 2555-2559 (ข้อมูล ณ วันที่ 19 มิ.ย.2560) ของศูนย์บริการสาธารณสุขใน พื้นที่ศึกษา .....	5-14
ตารางที่ 5.3-7 สถานบริการสาธารณสุขในพื้นที่ศึกษา .....	5-17
ตารางที่ 5.3-8 ศูนย์บริการสาธารณสุขที่ให้บริการในเขตบางขุนเทียน เขตจอมทอง เขตราชบุรีบูรณะ เขตบางคอแหลม และเขตยานนาวา.....	5-19

## สารบัญตาราง (ต่อ)

### หน้า

ตารางที่ 5.3-9 อัตรากำลังของศูนย์บริการสาธารณสุขในเขตบางขุนเทียน เขตจอมทอง เขตราชบุรีบูรณะ เขตบางคอแหลม และเขตยานนาวา.....	5-20
ตารางที่ 5.3-10 โรงพยาบาลในเขตบางขุนเทียน เขตจอมทอง เขตราชบุรีบูรณะ เขตบางคอแหลม และ เขตยานนาวา .....	5-21
ตารางที่ 5.3-11 จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรจำแนกตามรายละเอียด ปีงบประมาณ 2555 - 2558 ของ กองบัญชาการตำรวจนครบาล 5 กองบัญชาการตำรวจนครบาล 8 และกองบัญชาการ ตำรวจนครบาล 9 .....	5-27
ตารางที่ 5.3-12 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง.....	5-30
ตารางที่ 5.3-13 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะเปิดดำเนินการ .....	5-59
ตารางที่ 6.1-1 สรุปการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ เพื่อทบทวนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม.....	6-2
ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสาย พระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก .....	6-3
ตารางที่ 7.3-1 มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสาย พระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก .....	7-6
ตารางที่ 8.4-1 กลุ่มเป้าหมายการจัดการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์.....	8-3
ตารางที่ 8.5-1 พื้นที่ดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการจำแนกตามขอบเขตการปกครอง .....	8-4
ตารางที่ 8.7-1 สรุปผลเข้าพบปะผู้บริหารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องระหว่างวันที่ 17-19 มกราคม 2561 .....	8-7
ตารางที่ 8.7-2 สรุปผลการดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน .....	8-17
ตารางที่ 8.7-3 กลุ่มเป้าหมายการจัดการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์.....	8-27
ตารางที่ 8.7-4 จำนวนผู้เข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนจำแนกตามกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย .....	8-29
ตารางที่ 8.7-5 สรุปประเด็นคำถาม ข้อเสนอแนะ ข้อห่วงกังวล จากการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน... ..	8-35
ตารางที่ 8.7-6 ความพึงพอใจต่อการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น.....	8-48
ตารางที่ 8.7-7 ประเด็นความคิดเห็นจากการสำรวจความคิดเห็นกลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่อ่อนไหว.....	8-56
ตารางที่ 8.7-8 ประเด็นความคิดเห็นจากการสำรวจความคิดเห็นกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวระยะ 100 เมตร .....	8-68
ตารางที่ 8.7-9 สรุปประเด็นความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และคำชี้แจงเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2561 .....	8-80
ตารางที่ 8.7-10 การนำประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นไปปรับใช้.....	8-84

## สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 8.7-11 รายละเอียดประเด็นปัญหาอุปสรรค ประเด็นความขัดแย้งและการแก้ปัญหาตามมาตรการด้าน สิ่งแวดล้อม.....	8-91
--	------



## สารบัญรูป

## หน้า

รูปที่ 1.1-1	แนวสายทางโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ผ่านการพิจารณาแล้ว (มิถุนายน พ.ศ. 2559) ซึ่งผ่านมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ. 2559) ....	1-3
รูปที่ 1.4-1	ขั้นตอนการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ.....	1-7
รูปที่ 2.4-1	รูปแบบโครงสร้างตามแนวเกาะกลางถนนพระรามที่ 2 ช่วงวงแหวนรอบนอกฯ ถึงดาวคะนอง....	2-24
รูปที่ 2.4-2	รูปแบบการก่อสร้างโครงการซ้อนทับทางพิเศษเฉลิมมหานคร (เสาต่อม่อแบบ Portal Frame) ช่วงดาวคะนองไปจนถึงสะพานคู่ขนานสะพานพระราม 9 .....	2-25
รูปที่ 2.4-3	รูปแบบโครงสร้างช่วงสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา .....	2-25
รูปที่ 2.4-4	แนวเส้นทางโครงการบริเวณทางแยกต่างระดับบางโคล่ .....	2-26
รูปที่ 2.4-5	ขอบเขตพื้นที่โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครด้านตะวันตก .....	2-28
รูปที่ 2.5-1	ภาพรวมของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ภายหลังการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ.....	2-34
รูปที่ 2.5-2	จุดเริ่มต้นโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก (รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม).....	2-36
รูปที่ 2.5-3	จุดเริ่มต้นโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก (การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) .....	2-37
รูปที่ 2.5-4	รายละเอียดบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการที่มีการเปลี่ยนแปลง .....	2-38
รูปที่ 2.5-5	แบบก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครด้านตะวันตก บริเวณจุดเชื่อมต่อ .....	2-40
รูปที่ 2.5-6	บรรยากาศการประชุม เมื่อวันที่ 15 มกราคม พ.ศ. 2561.....	2-42
รูปที่ 2.5-7	แบบก่อสร้างโครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 356 ตอนทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน - เอกชัย ตอนที่ 1 .....	2-43
รูปที่ 2.5-8	แบบก่อสร้างทางกลับรถของกรมทางหลวงและจุดเริ่มต้นก่อสร้างทางขึ้น - ลงแห่งที่ 1 ของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ.....	2-44
รูปที่ 2.5-9	สภาพแวดล้อมปัจจุบันบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ (ประมาณ 1.8 กิโลเมตร จากจุดเริ่มต้นเดิม) ...	2-46
รูปที่ 2.5-10	ปริมาณจราจรสูงสุดต่อวัน (PCU/วัน) ของโครงการ (รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม) .....	2-49
รูปที่ 2.5-11	โครงข่ายถนนในพื้นที่โดยรอบโครงการที่นำมาใช้คาดการณ์ปริมาณจราจร.....	2-50
รูปที่ 2.5-12	ปริมาณจราจรสูงสุดต่อวัน PCU/วัน ของโครงการ (การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) ...	2-54
รูปที่ 2.5-13	ตำแหน่งด่านเก็บค่าผ่านทางของโครงการ (รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม) .....	2-64

## สารบัญรูป (ต่อ)

### หน้า

รูปที่ 2.5-14	ตำแหน่งด้านที่มีการจ่ายบัตรที่ทุกทางขึ้นและมีการเก็บค่าผ่านทางที่บริเวณทางลง (การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) .....	2-66
รูปที่ 2.5-15	รูปแบบอาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง .....	2-68
รูปที่ 2.5-16	ขั้นตอนการปรับปรุงด้านพระรามที่ 3 .....	2-69
รูปที่ 2.5-17	ทางขึ้น - ลงถนนสุขสวัสดิ์ (รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม) .....	2-71
รูปที่ 2.5-18	การปรับปรุงด้านสุขสวัสดิ์ปัจจุบันให้เป็นด้านขาเข้าเมือง (การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) .....	2-73
รูปที่ 2.5-19	ขั้นตอนการปรับปรุงด้านสุขสวัสดิ์.....	2-74
รูปที่ 2.5-20	ด่านจัดเก็บค่าผ่านทางขนาดใหญ่บริเวณวัดสารอด (รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม).....	2-76
รูปที่ 2.5-21	รูปแบบและตำแหน่งด้านดาวคะนอง 2 (การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ).....	2-76
รูปที่ 2.5-22	ที่ตั้งอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ (Control Center Building) (รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม) .....	2-78
รูปที่ 2.5-23	ที่ตั้งอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ (Control Center Building) (การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) .....	2-79
รูปที่ 2.5-24	รูปแบบอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ (Control Center Building).....	2-80
รูปที่ 2.8-1	แผนที่แปลงที่ดินที่ถูกเขตทาง.....	2-87
รูปที่ 2.8-2	การจัดแบ่งสัญญาณก่อสร้างและประมาณมูลค่าการก่อสร้างเบื้องต้น .....	2-90
รูปที่ 2.10-1	การติดตั้งเคเบิลด้วยการดึงลวดตีเกลียวที่ละเส้นด้วยเครื่องมือที่มีขนาดเล็กและการเชื่อมต่อ HDPE ของเคเบิล .....	2-92
รูปที่ 2.10-2	ตัวอย่างการทดสอบความล้าของระบบเคเบิลในฐานทดสอบและ การติดตั้งอุปกรณ์การวัดที่หัวดึง.....	2-93
รูปที่ 2.10-3	ฐานรากเสาสูงสะพานพระราม 9 ยื่นล้ำเข้าไปในแม่น้ำเจ้าพระยา.....	2-94
รูปที่ 2.10-4	ตัวอย่างระบบนั่งร้านเคลื่อนที่ได้ .....	2-95
รูปที่ 2.10-5	การก่อสร้างแบบ Balanced Cantilever ในสะพานจึง .....	2-96
รูปที่ 2.10-6	ตัวอย่างการติดตั้งคานสะพานคอมโพสิตในช่วงแรกโดยใช้นั่งร้านช่วยและการติดตั้งแผ่นพื้น คอนกรีตหล่อสำเร็จ .....	2-97
รูปที่ 2.10-7	ตัวอย่างของเครื่องจักรสำหรับยกชิ้นส่วนกำลังยกโครงสร้างคานเหล็กขึ้นติดตั้ง และ เรือท้องแบน.....	2-97
รูปที่ 2.11-1	การตั้งนั่งร้านรับแบบหล่อ Portal Frame.....	2-99
รูปที่ 2.11-2	รูปแบบคานรูปตัว U สำหรับการหล่อ Crossbeam .....	2-99
รูปที่ 2.11-3	รูปแบบคานขวางแบบ Segmental .....	2-100

## สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 2.12-1 ตำแหน่งที่พักคนงานและสำนักงานควบคุมการก่อสร้างในเบื้องต้น.....	2-105
รูปที่ 2.12-2 ผังเบื้องต้นบริเวณบ้านพักคนงาน .....	2-106
รูปที่ 2.12-3 ผังเบื้องต้นบริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง.....	2-107
รูปที่ 2.12-4 ทิศทางการระบายน้ำของการระบายน้ำบนพื้นดินของโครงการ (ตอนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก-ดาวคะนอง) .....	2-113
รูปที่ 2.12-5 รูปตัดโครงสร้างทางยกระดับของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครด้านตะวันตก บริเวณทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน .....	2-119
รูปที่ 2.12-6 แนวเส้นทางโครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตกบริเวณทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน.....	2-120
รูปที่ 2.12-7 ตัวอย่างอุปกรณ์ที่จะนำมาใช้ในการควบคุมความปลอดภัยจราจรระหว่างการก่อสร้าง .....	2-125
รูปที่ 2.12-8 ตัวอย่างการใช้แสงกันในการควบคุมความปลอดภัยจราจรระหว่างการก่อสร้าง .....	2-126
รูปที่ 3.2-1 พื้นที่อ่อนไหวในพื้นที่ศึกษาของโครงการ 62 แห่ง .....	3-7
รูปที่ 3.2-2 สภาพแวดล้อมปัจจุบันบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ (ประมาณ 1.8 กิโลเมตร จากจุดเริ่มต้นเดิม).....	3-8
รูปที่ 3.2-3 พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม และชุมชน/หมู่บ้าน บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ (ประมาณ 1.8 กิโลเมตร จากจุดเริ่มต้นเดิม) .....	3-10
รูปที่ 3.4-1 สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ และเสียงบริเวณพื้นที่โครงการ.....	3-13
รูปที่ 3.4-2 สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศและเสียงในบรรยากาศบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ .....	3-20
รูปที่ 3.4-3 การตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปของโครงการ.....	3-21
รูปที่ 3.7-1 บรรยากาศการสัมภาษณ์ผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน/สิ่งปลูกสร้างระหว่างวันที่ 28-29 มิถุนายน พ.ศ. 2560.....	3-52
รูปที่ 3.7-2 ความคิดเห็นต่อการเวนคืนจากกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อมโครงการทางด่วนสายทางพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง .....	3-55
รูปที่ 3.7-3 ความคิดเห็นต่อลักษณะการจ่ายค่าทดแทนจากกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบ ในรายงานการวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางด่วนสายทางพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง .....	3-56
รูปที่ 3.7-4 ความคิดเห็นต่อลักษณะการจ่ายค่าทดแทนจากกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบ ในรายงานการวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางด่วนสายทางพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง .....	3-56
รูปที่ 3.7-5 ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับช่วงก่อสร้างจากกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบ ในรายงานรายงาน การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ.....	3-57
รูปที่ 3.7-6 ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับช่วงเปิดให้บริการจากกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบ ในรายงานรายงาน การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ.....	3-58



## สารบัญรูป (ต่อ)

### หน้า

รูปที่ 3.8-1	สรุปพื้นที่เวนคืนของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครด้านตะวันตก .....	3-62
รูปที่ 3.9-1	ภูมิทัศน์ริมทางบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ .....	3-64
รูปที่ 3.9-2	ภูมิทัศน์ที่รกร้าง (Vacant Landscape) .....	3-65
รูปที่ 3.9-3	ภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ที่อยู่อาศัยเบาบาง (Low-Density Residential Areas) .....	3-65
รูปที่ 3.9-4	ภูมิทัศน์ชุมชนเมือง (Urban Landscapes) .....	3-66
รูปที่ 3.9-5	ภูมิทัศน์ริมทาง .....	3-67
รูปที่ 3.9-6	ภูมิทัศน์ชุมทางการเดินทาง (Node of Transportation) .....	3-67
รูปที่ 3.9-7	ภูมิทัศน์ของสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ (Infrastructure) .....	3-68
รูปที่ 3.9-8	ภูมิทัศน์ริมทางบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ .....	3-68
รูปที่ 4.3-1	ขั้นตอนการสร้างทางยกระดับ .....	4-54
รูปที่ 4.3-2	ค่าระดับเสียงจากการก่อสร้างเสาเข็มประเภทต่างๆ ของฮ่องกง .....	4-57
รูปที่ 4.3-3	รูปแบบกำแพงกันเสียงจากมุมมองด้านบน .....	4-64
รูปที่ 4.3-4	หลักการคำนวณกำแพงกันเสียง .....	4-65
รูปที่ 4.3-5	รูปแบบการวางกำแพงกันเสียงบริเวณพื้นที่ก่อสร้างประมาณ 2 เมตร .....	4-66
รูปที่ 4.3-6	ความแตกต่างของระดับเสียงจากโครงการต่ออาคารสูงที่ระยะ 40 80 และ 120 เมตร .....	4-97
รูปที่ 4.3-7	ระดับเสียงที่ระดับพื้น เฉลี่ย 24 ชั่วโมง รวมกับระดับเสียงที่มีอยู่เดิม ในปีที่ระดับเสียงสูงสุด ปี พ.ศ.2593 .....	4-106
รูปที่ 4.4-1	การเปิดทางเข้าและออก เชื่อมทางหลักและทางคู่ขนาน บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง .....	4-140
รูปที่ 4.7-1	ภูมิทัศน์ริมทางบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ .....	4-177
รูปที่ 4.7-2	ภูมิทัศน์บริเวณด้านดาวคะนองปัจจุบัน .....	4-178
รูปที่ 8.5-1	ภาพแสดงขอบเขตพื้นที่ดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการ .....	8-5
รูปที่ 8.7-1	การติดโปสเตอร์ประชาสัมพันธ์เชิญชวนเข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นของโครงการ .....	8-21
รูปที่ 8.7-2	การแจกใบปลิวประชาสัมพันธ์เชิญชวนเข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นของโครงการ .....	8-22
รูปที่ 8.7-3	การติดป้ายไว้นิลประชาสัมพันธ์เชิญชวนเข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นของโครงการ .....	8-23
รูปที่ 8.7-4	ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน .....	8-30
รูปที่ 8.7-5	การให้บริการตรวจสอบพื้นที่ที่ถูกเวนคืน .....	8-34
รูปที่ 8.7-6	ความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ .....	8-46
รูปที่ 8.7-7	ความคิดเห็นต่อมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ .....	8-46
รูปที่ 8.7-8	ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ .....	8-47

## สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 8.7-9 ไปรษณียบัตรเพื่อแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ .....	8-49
รูปที่ 8.7-10 การจัดทำและเปิดเผยรายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน .....	8-51
รูปที่ 8.7-11 แผนที่แสดงจุดลงพื้นที่เข้าพบผู้นำชุมชน/ผู้จัดการนิติบุคคลหมู่บ้านทั้ง 9 แห่ง.....	8-55
รูปที่ 8.7-12 การเข้าพบผู้นำชุมชน/ผู้จัดการนิติบุคคลหมู่บ้านเพื่อชี้แจงและรับฟังความคิดเห็นต่อโครงการ จำนวน 9 แห่ง .....	8-65
รูปที่ 8.7-13 แผนที่แสดงจุดลงพื้นที่เข้าพบตัวแทนกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวในระยะ 100 เมตร 16 แห่ง.....	8-78
รูปที่ 8.7-14 หนังสือขอความอนุเคราะห์ใช้สถานที่เพื่อเป็นจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม .....	8-79
รูปที่ 8.7-15 การเข้าพบผู้ได้รับผลกระทบด้านการเวนคืนเพื่อชี้แจงรายละเอียดโครงการ .....	8-83
รูปที่ 8.7-16 ขั้นตอนการรับเรื่องร้องเรียน .....	8-90

มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 4/2561  
และครั้งที่ 5/2561 ที่ ทส (กกวล) 1009/15465

---



หนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส 1010.4/7400

---

บทที่ 1

บทนำ

---

บทที่ 2

รายละเอียดโครงการ มาตรการป้องกันและแก้ไข  
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ  
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ขอเปลี่ยนแปลง

---



บทที่ 3

สภาพแวดล้อมปัจจุบัน

---

บทที่ 4

การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

---

บทที่ 5

การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ

---



บทที่ 6

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

---

บทที่ 7

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

---

บทที่ 8

การมีส่วนร่วมของประชาชน  
และการประชาสัมพันธ์โครงการ

---



## ภาคผนวก 2-1

### รายงานการประชุม

1. รายงานการประชุม คณะทำงานเพื่อกำกับดูแลการดำเนินงานออกแบบรายละเอียด โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ครั้งที่ 1/2559 วันที่ 26 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2559
2. รายงานการประชุม คณะทำงานเพื่อกำกับดูแลการดำเนินงานออกแบบรายละเอียดโครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ครั้งที่ 2/2559 วันที่ 22 มีนาคม พ.ศ. 2559
3. รายงานการประชุม กทพ. และทล. เรื่องการพิจารณารูปแบบทางขึ้น-ลงบนถนนพระราม 2 งานออกแบบรายละเอียดโครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก วันที่ 29 เมษายน พ.ศ. 2559
4. รายงานการประชุม คณะทำงานเพื่อกำกับดูแลการดำเนินงานออกแบบรายละเอียดโครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ครั้งที่ 5/2559 วันที่ 16 มิถุนายน พ.ศ. 2559
5. รายงานการประชุม คณะทำงานเพื่อกำกับดูแลการดำเนินงานออกแบบรายละเอียดโครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ครั้งที่ 6/2559 วันที่ 22 กรกฎาคม พ.ศ. 2559
6. รายงานการประชุม คณะทำงานเพื่อกำกับดูแลการดำเนินงานออกแบบรายละเอียดโครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ครั้งที่ 7/2559 วันที่ 18 สิงหาคม พ.ศ. 2559
7. รายงานการประชุม คณะทำงานเพื่อกำกับดูแลการดำเนินงานออกแบบรายละเอียดโครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ครั้งที่ 8/2559 วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2559
8. รายงานการประชุม คณะทำงานเพื่อกำกับดูแลการดำเนินงานออกแบบรายละเอียดโครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ครั้งที่ 10/2559 วันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2559
9. รายงานการประชุม คณะทำงานเพื่อกำกับดูแลการดำเนินงานออกแบบรายละเอียดโครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ครั้งที่ 11/2559 วันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ. 2559

ภาคผนวก 2-2

รายงานการประชุม

---

เรื่อง ขอใช้พื้นที่บนถนนพระรามที่ 2 ตั้งแต่ กม.1+000 ถึง กม.13+000  
(ดาวคะนอง-บางขุนเทียน) ของกรมทางหลวง เพื่อดำเนินการก่อสร้าง  
โครงการฯ

ภาคผนวก 2-3

### **แบบก่อสร้างของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 ฯ**

---

บริเวณ กม.12+190 ถึง กม.11+940 ของถนนพระรามที่ 2 ที่ได้ปรับปรุงให้  
สอดคล้องกับการดำเนินการก่อสร้างโครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35  
ตอนทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน – เอกชัย ตอน 1



ภาคผนวก 3-1

รายงานผลการวิเคราะห์คุณภาพอากาศ และเสียง

---

ภาคผนวก 3-2

แบบสัมภาษณ์ผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง

---

ภาคผนวก 4-1

ข้อมูล Input เข้า Model

---



ภาคผนวก 4-2

กำแพงกันเสียงระหว่างการก่อสร้างและการประเมิน  
ประสิทธิภาพกำแพงกันเสียงระหว่างการก่อสร้าง

---

ภาคผนวก 4-3

วิธีการประเมินประสิทธิภาพกำเเพงกันเสี่ยง  
และวัสดุที่ใช้ ในช่วงดำเนินการโครงการ

---

## ภาคผนวก 8-1

---

1. การพบปะผู้บริหารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
2. หนังสือขอเข้าพบสำนักงานเขตในพื้นที่ศึกษาเพื่อนำเสนอข้อมูลโครงการและรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ
3. ใบลงทะเบียนกิจกรรมการพบปะผู้บริหารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
4. เอกสารข้อเท็จจริงโครงการ
5. เอกสารการชี้แจงข้อคิดเห็นจากการเข้าพบปะผู้บริหารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



1. การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
2. หนังสือขอแจ้งกำหนดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน  
ถึงสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
3. หนังสือเชิญเข้าร่วมประชุมการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
4. หนังสือขอความอนุเคราะห์ตีตประกาศเชิญประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
5. โปสเตอร์ประชาสัมพันธ์การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
6. ใบปลิวประชาสัมพันธ์การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
7. วนิลประชาสัมพันธ์การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
8. คำกล่าวเปิดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
9. คำกล่าวรายงานการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
10. ใบลงทะเบียนการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
11. บอร์ดนิทรรศการประกอบการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
12. เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
13. แบบประเมินผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
14. วัสดุทัศนประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
15. สื่อการนำเสนอ (Power Point)
16. ข่าวประชาสัมพันธ์ (Press Release)
17. รายงานสรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
18. หนังสือนำส่งรายงานสรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของโครงการ

### ภาคผนวก 8-3

---

1. หลักฐานการส่งหนังสือเกี่ยวกับการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการ ผ่านทางไปรษณีย์
2. ใบรับฝากรวมการส่งจดหมายเชิญประชุมฯ
3. ใบรับฝากรวมการส่งจดหมายนำส่งรายงานสรุปการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
4. ใบรับฝากรวมการส่งจดหมายสอบถามความคิดเห็นกลุ่มผู้ถูกเวนคืน

## ภาคผนวก 8-4

---

1. การสอบถามความคิดเห็นกลุ่มผู้ถูกเวนคืนเพิ่มเติม
2. หนังสือขอสอบถามความคิดเห็นกลุ่มผู้ถูกเวนคืนเพิ่มเติม
3. หนังสือขอความอนุเคราะห์ใช้สถานที่เพื่อการติดตามตรวจสอบคุณภาพ  
สิ่งแวดล้อม



# บทที่ 1 บทนำ

---

## 1.1 ความเป็นมาของโครงการ

ตามที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) มีแนวคิดในการพัฒนาโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายทางพิเศษในเขตเมืองไปยังโครงข่ายถนนหลักในการเดินทางสู่ภาคใต้ เพื่ออำนวยความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง ขนส่งสินค้าและสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ กทพ. จึงได้ทำการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางด่วนสายทางพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง และโครงการทางพิเศษสายดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก และได้จัดส่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทั้งสองให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) ที่เกี่ยวข้องพิจารณาตามขั้นตอน โดยมีลำดับการศึกษาโครงการดังนี้

- 1) ปี พ.ศ. 2546 กทพ. ได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางด่วนสายทางพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง มีจุดเริ่มต้นอยู่บริเวณทางแยกต่างระดับบางโคล่และสิ้นสุดบริเวณทางแยกต่างระดับดาวคะนอง รวมความยาวของทางพิเศษสายประมาณ 7.46 กิโลเมตร

รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางด่วนสายทางพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง ได้รับความเห็นชอบจาก คชก. ด้านคมนาคมของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชนพิจารณา ในการประชุมครั้งที่ 2/2552 เมื่อวันที่ 7 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ต่อมาคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ได้มีมติในการประชุมครั้งที่ 1/2553 เมื่อวันที่ 22 มกราคม พ.ศ. 2553 เห็นชอบกับรายงานฯ ตามความเห็นของ คชก.

- 2) ปี พ.ศ. 2555 กทพ. ได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ร่วมกับการทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสมฯ ของโครงการทางด่วนสายทางพิเศษศรีรัช-ดาวคะนอง ผลการศึกษาสรุปได้ว่าทั้ง 2 โครงการมีความเหมาะสมที่จะก่อสร้างเป็นทางพิเศษเส้นเดียวกัน ดังนั้น กทพ. จึงได้เปลี่ยนชื่อโครงการเป็น “โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก” โดยมีจุดจุดเริ่มต้นแนวสายทางสายประมาณที่ กม. 10+700 ของถนนพระรามที่ 2 (ประมาณ 1.5 กิโลเมตร ก่อนถึงทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน) เป็นทางยกระดับซ้อนทับไปตามแนวเกาะกลางถนนพระรามที่ 2 มาทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือจนถึง

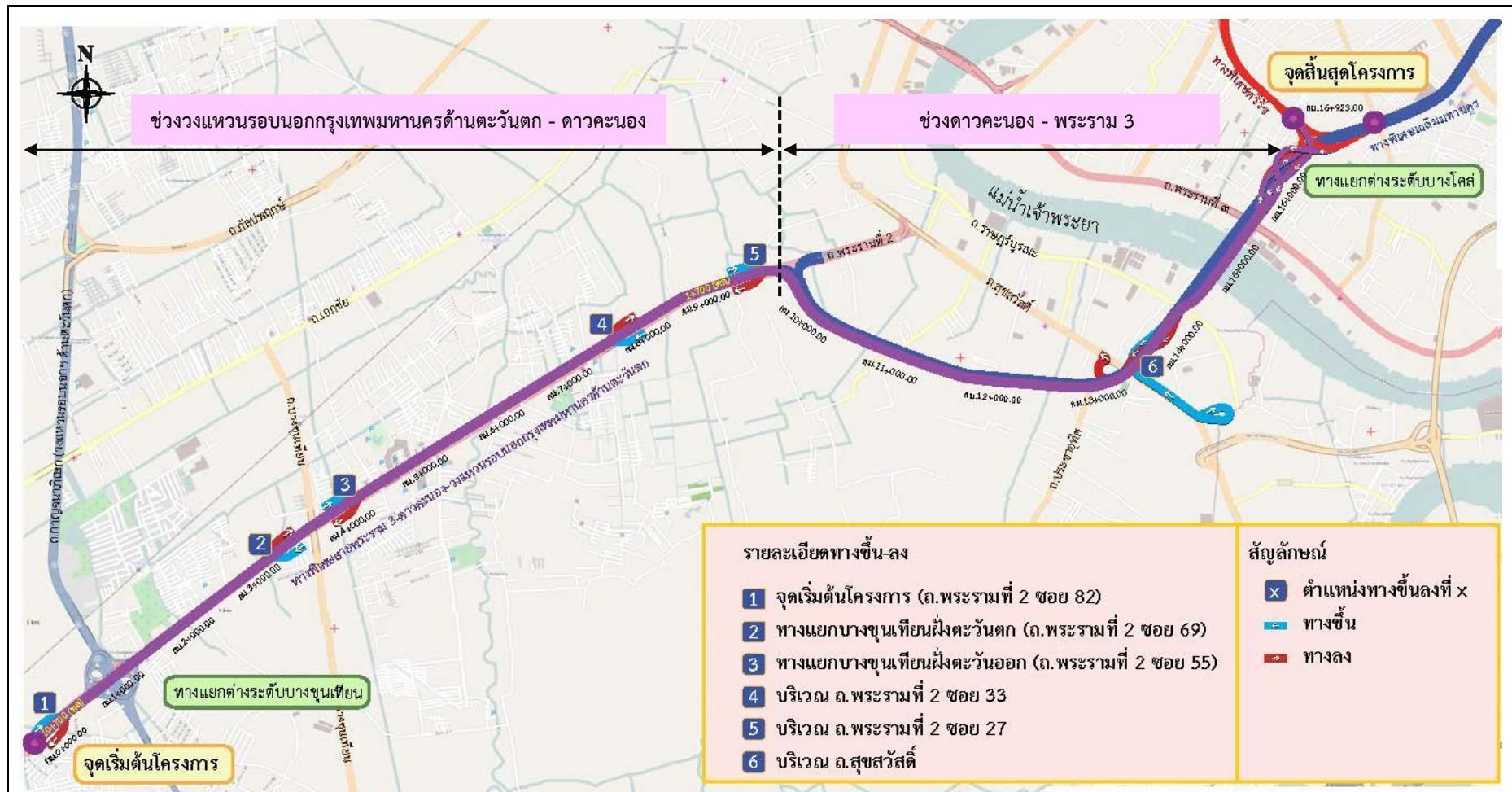
ทางแยกต่างระดับดาวคะนอง จากนั้นแนวสายทางจะเชื่อมต่อกับแนวสายทางช่วงศรีรัช-ดาวคะนอง แล้วไปสิ้นสุดโครงการโดยเชื่อมต่อกับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช ที่ทางแยกต่างระดับ บางโคล่ ระยะทางรวม 16.923 กิโลเมตร

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากแนวสายทางช่วงตั้งแต่จุดเชื่อมต่อกับทางแยกต่างระดับดาวคะนอง ถึงจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณทางแยกต่างระดับบางโคล่ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการทางพิเศษสายศรีรัช - ดาวคะนอง ไม่มีการเปลี่ยนแปลงไปจากที่นำเสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางด่วนสายทางพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง ที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว ดังนั้นในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก จึงดำเนินการศึกษาตั้งแต่จุดเริ่มต้นโครงการที่ กม. 10+700 ของถนนพระรามที่ 2 จนถึงจุดเชื่อมต่อกับโครงการทางพิเศษสายศรีรัช - ดาวคะนอง บริเวณทางแยกต่างระดับดาวคะนอง ระยะทาง 10.804 กิโลเมตร และเมื่อรวมกับทางขึ้น-ลง (On-Off Ramp) บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ ระยะทาง 0.500 กิโลเมตร ทำให้มีระยะทางรวมทั้งสิ้น 11.304 กิโลเมตร ดังรูปที่ 1.1-1

รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ได้รับมติจาก คชก. ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 17/2558 เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน พ.ศ. 2558 ให้นำรายงานฯ เสนอ กก.วล. เพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป ต่อมา กก.วล. ได้มีมติในการประชุมครั้งที่ 2/2559 เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ. 2559 เห็นชอบตามความเห็นของ คชก.

- 3) ปี พ.ศ. 2559 กทพ. ได้ดำเนินการออกแบบรายละเอียด (Detailed Design : DD) โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 9 ธันวาคม พ.ศ. 2559 โดยดำเนินการดังนี้

- 3.1) ปรับปรุงข้อมูลทางด้านวิศวกรรมให้เป็นปัจจุบัน
- 3.2) ประสานกับกรมทางหลวง (ทล.) เพื่อขอใช้พื้นที่สำหรับก่อสร้างโครงการ โดย ทล. ขอให้ กทพ. ขยายจุดต้นทางโครงการออกไปอีกประมาณ 2 กิโลเมตร เพื่อเชื่อมต่อกับโครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี - ปากท่อ (ถนนพระรามที่ 2) (อ้างอิงหนังสือการประสานงานระหว่างกทพ. และ ทล. ดังภาคผนวก ก)
- 3.3) จัดเตรียมระบบเก็บค่าผ่านทางของโครงการให้สอดคล้องกับระบบเก็บค่าผ่านทางของโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี - ปากท่อ) ซึ่งมีแผนจะเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2563
- 3.4) ปรับทางขึ้น - ลงบริเวณถนนสุขสวัสดิ์ เนื่องจากมีโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)



รูปที่ 1.1-1 แนวสายทางโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ผ่านการพิจารณาแล้ว (มิถุนายน พ.ศ. 2559 ซึ่งผ่านมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ. 2559)



## 1.2 เหตุผลและความจำเป็นของการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

สืบเนื่องจากการออกแบบรายละเอียดโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก มีรายละเอียดบางส่วนเปลี่ยนแปลงไปจากที่นำเสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว ดังนั้น กทพ. จึงต้องศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากส่วนที่มีการเปลี่ยนแปลงและจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก เสนอต่อ สผ. เพื่อเสนอ คชก. ชุดที่เกี่ยวข้องให้เห็นประกอบการดำเนินการเปลี่ยนแปลง ตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในมาตรการทั่วไป ข้อ 2 ซึ่งระบุว่า

ในกรณีที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ที่ได้รับความเห็นชอบไว้แล้ว ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยแจ้งหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตดำเนินการ

หากหน่วยงานอนุมัติหรืออนุญาตเห็นว่าการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว อาจกระทบต่อสาระสำคัญในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบไว้แล้ว ให้หน่วยงานอนุมัติหรืออนุญาตจัดส่งรายงานการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมชุดที่เกี่ยวข้อง ให้ความเห็นประกอบการดำเนินการเปลี่ยนแปลง เมื่อโครงการได้รับอนุมัติหรืออนุญาตให้มีการเปลี่ยนแปลงให้หน่วยงานอนุมัติหรืออนุญาตแจ้งผลการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้ สผ. เพื่อให้ คชก. พิจารณาก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ

ดังนั้น เพื่อให้เป็นไปตามเงื่อนไขดังกล่าว กทพ. จึงมอบหมายให้บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก เพื่อเสนอ คชก. ให้ความเห็นชอบต่อไป

## 1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1) เพื่อทบทวนรายละเอียดโครงการในส่วนที่มีการเปลี่ยนแปลงไปจากที่นำเสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก และโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-ดาวคะนอง (ได้รับความเห็นชอบจากก.วล. เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ. 2559 และวันที่ 22 มกราคม พ.ศ. 2553 ตามลำดับ) รวมทั้งทบทวนสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันตลอดแนวเส้นทางโครงการ

2) เพื่อประเมินผลกระทบที่เปลี่ยนแปลงไปจากที่นำเสนอในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งผลกระทบทางบวกและทางลบ ในช่วงก่อนก่อสร้างระหว่างก่อสร้างและภายหลังเปิดดำเนินโครงการ

3) เพื่อทบทวนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับลักษณะและระดับของผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการ รวมถึงการทบทวนมาตรการให้มีความเหมาะสม เป็นปัจจุบัน และสอดคล้องกับการดำเนินงาน ของ กทพ.

4) เพื่อจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก สำหรับใช้เป็นข้อมูลประกอบการอนุมัติโครงการ

#### 1.4 แนวทางและขั้นตอนการศึกษา

การศึกษาและจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการศึกษาให้สอดคล้องกับเอกสารต่างๆ ดังนี้

1) แนวทางในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการคมนาคมทางบก สำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2549

2) แนวทางการประเมินผลกระทบทางสุขภาพในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดย สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2556

3) แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชน ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548

สำหรับขั้นตอนการศึกษา ดังแสดงในรูปที่ 1.4-1 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) ดำเนินการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ที่ได้รับความเห็นชอบล่าสุด (ได้รับความเห็นชอบจาก คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ. 2559) รวมทั้งเงื่อนไขในการพิจารณาอนุมัติรายงาน การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

2) ดำเนินการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายศรีรัช - ดาวคะนอง ซึ่งได้รับความเห็นชอบจาก กก.วล. เมื่อวันที่ 22 มกราคม พ.ศ. 2553

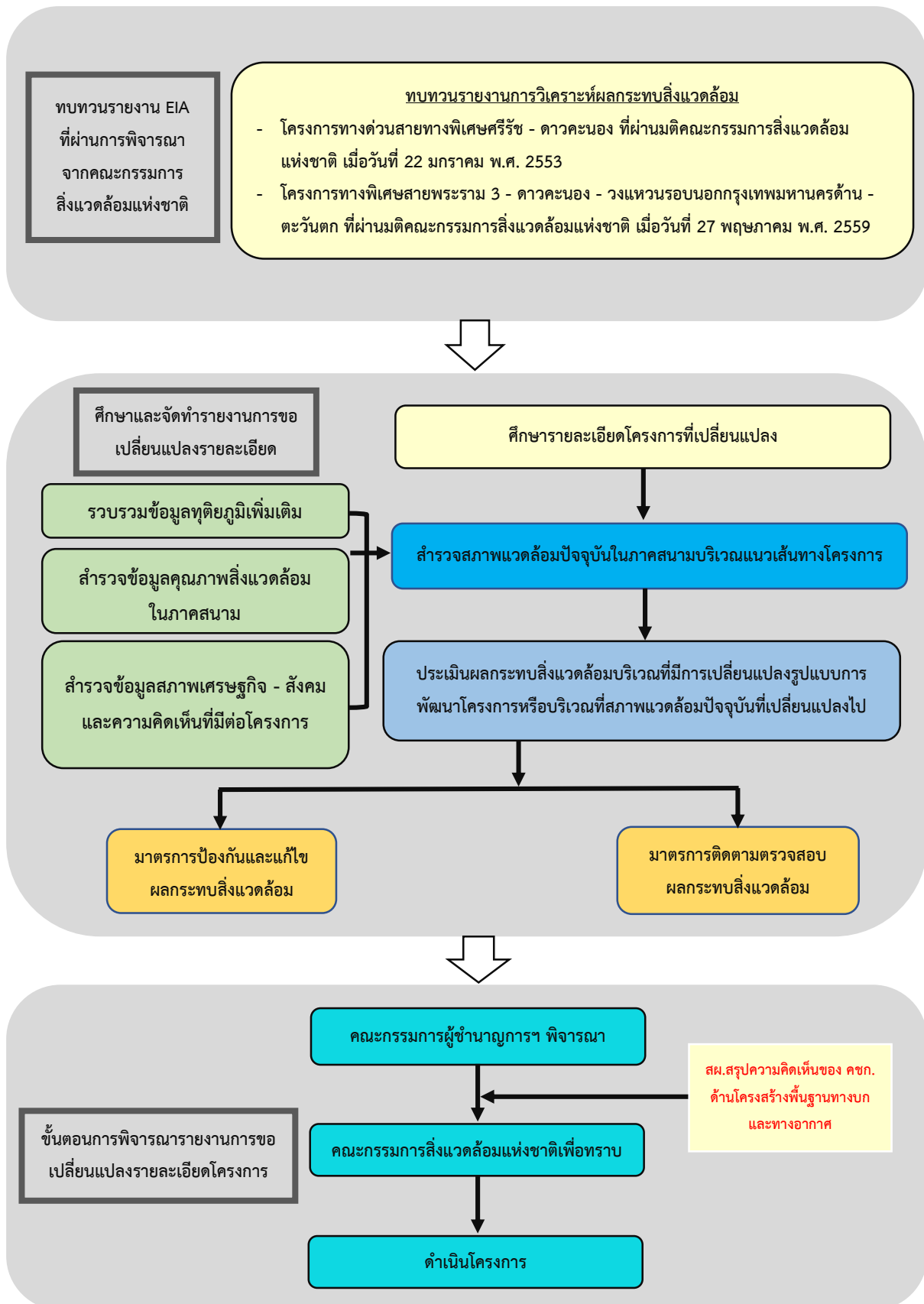
3) ดำเนินการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ สํารวจข้อมูลคุณภาพสิ่งแวดล้อมโดยการเก็บตัวอย่างในภาคสนาม และวิเคราะห์ข้อมูลสภาพแวดล้อมปัจจุบันของแนวเส้นทางโครงการ และทำการเปรียบเทียบสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันของแต่ละประเด็นสิ่งแวดล้อมในส่วนที่มีการเปลี่ยนแปลงจากที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิมให้มีความชัดเจน

4) นำประเด็นสิ่งแวดล้อมจากการวิเคราะห์ในหัวข้อที่ (3) มาทำการศึกษา วิเคราะห์ และประเมินผลกระทบเพิ่มเติมอย่างละเอียด โดยดำเนินการ ดังนี้

- ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นทั้งในกรณีที่ไม่มีโครงการและกรณีมีโครงการ โดยพิจารณาทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ
- แสดงสาเหตุของผลกระทบ ลักษณะของผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมและระดับความรุนแรงของผลกระทบ โดยระบุถึงผลกระทบที่มีนัยสำคัญอย่างชัดเจน
- คาดการณ์ผลกระทบที่เกิดขึ้น โดยจะแสดงเป็นตัวเลขให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบ วิเคราะห์ และสามารถอ้างอิงแหล่งที่มาของข้อมูลที่เป็นที่ยอมรับได้ รวมทั้งแสดงที่มาของตัวเลขต่างๆ ที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์และประเมินผลไว้ในรายงานอย่างละเอียดชัดเจน เพื่อให้สามารถตรวจสอบความถูกต้องของตัวเลขและวิธีการคำนวณได้โดยง่าย
- ดำเนินการวิเคราะห์และประเมินผลกระทบ โดยพิจารณาผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมต่างๆ ที่มีความสัมพันธ์กันให้เชื่อมโยงกัน เช่น คุณภาพอากาศ เสียง การคมนาคมขนส่ง เศรษฐกิจ-สังคม การโยกย้ายและการเวนคืน สุขภาพ/อาชีวอนามัยและความปลอดภัย และสุนทรียภาพ

5) ทบทวนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับเดิมที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว หากพบว่ามาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้เดิมไม่เพียงพอ จะเสนอมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติมและปรับปรุงมาตรการดังกล่าวให้สอดคล้องกับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ





รูปที่ 1.4-1 ขั้นตอนการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

## 1.5 เนื้อหาในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ (Revised EIA Report)

ตามสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ลงวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560 กำหนดให้ที่ปรึกษাজัดส่งรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ (Revised EIA Report) ภายใน 6 เดือน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา หรือภายในวันที่ 22 สิงหาคม พ.ศ. 2560 โดยเนื้อหาของรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการประกอบด้วย 8 บท ดังนี้

**บทที่ 1 :** บทนำ ประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ เหตุผลและความจำเป็นของการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา ขอบเขตการศึกษา แนวทางและวิธีการศึกษา และเนื้อหาในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ (Revised EIA Report)

**บทที่ 2 :** รายละเอียดโครงการที่เปลี่ยนแปลง ประกอบด้วย บทนำ ผลการทบทวนแนวเส้นทางโครงการจากรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เดิม) ที่ตั้งและแนวเส้นทางโครงการ การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ จุดเริ่มต้นโครงการ ปริมาณจราจร ด้านจ่ายบัตรผ่านทาง ทางขึ้น - ลงบนถนนสุขสวัสดิ์ ด้านวัดสารอด ตำแหน่งอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ (Control Center Building) การจัดการสิ่งแวดล้อมช่วงการก่อสร้างโครงการ

**บทที่ 3 :** สภาพแวดล้อมปัจจุบัน (ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) ประกอบด้วย บทนำ พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ประเด็นสิ่งแวดล้อม คุณภาพอากาศ เสียง การคมนาคมขนส่ง เศรษฐกิจ - สังคม การโยกย้ายและการเวนคืน สุขภาพ/อาชีวอนามัยและความปลอดภัย และสุนทรียภาพ

**บทที่ 4 :** การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) ประกอบด้วย บทนำ คุณภาพอากาศ เสียง การคมนาคมขนส่ง เศรษฐกิจ - สังคม การโยกย้ายและการเวนคืน สุนทรียภาพ และสรุปการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

**บทที่ 5 :** การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ : ประกอบด้วย บทนำ วัตถุประสงค์ของการศึกษา ขอบเขตและวิธีการศึกษา

**บทที่ 6 :** มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม : ประกอบด้วย บทนำ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

**บทที่ 7 :** มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม : ประกอบด้วย บทนำ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

**บทที่ 8 :** การมีส่วนร่วมของประชาชน : ประกอบด้วย บทนำ วัตถุประสงค์ของการมีส่วนร่วมของประชาชน ประโยชน์ของการมีส่วนร่วมของประชาชน การจำแนกกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย พื้นที่ดำเนินการ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

## บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ขอเปลี่ยนแปลง

---

### 2.1 บทนำ

รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก มีวัตถุประสงค์เพื่อขออนุมัติการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดไปจากรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เคยได้รับความเห็นชอบ 3 หัวข้อ คือ การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ การเปลี่ยนแปลงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการเปลี่ยนแปลงมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีรายละเอียดดังนี้

#### 2.1.1 การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

- 1) ขยายจุดเริ่มต้นของโครงการออกไปอีกประมาณ 1.8 กิโลเมตร เพื่อเชื่อมต่อกับโครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระรามที่ 2) ของกรมทางหลวง (ทล.)
- 2) ปริมาณจราจรที่มาใช้เพิ่มขึ้นเนื่องจากการเชื่อมต่อกับโครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี - ปากท่อ (ถนนพระรามที่ 2) ของ ทล.
- 3) การเปลี่ยนแปลงระบบจัดเก็บค่าผ่านทางเพื่อให้สอดคล้องกับโครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35ฯ ของ ทล.
- 4) การปรับปรุงทางขึ้น - ลงบริเวณถนนสุขสวัสดิ์
- 5) การย้ายตำแหน่งด่านเก็บค่าผ่านทางทิศทางเข้าเมืองจากบริเวณด่านวัดสารอดมาอยู่บริเวณด่านดาวคะนอง ภายในเขตทางพิเศษเฉลิมมหานคร และเปลี่ยนชื่อเป็นด่านดาวคะนอง 2
- 6) การย้ายตำแหน่งศูนย์ควบคุมทางพิเศษจากบริเวณใกล้ทางแยกต่างระดับบางขุนเทียนมาอยู่บริเวณทางแยกต่างระดับดาวคะนองภายในเขตทางพิเศษเฉลิมมหานคร



- 2.1.2 การเปลี่ยนแปลงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม** (ยกเลิกมาตรการด้านเศรษฐกิจ-สังคม การโยกย้ายและการเวนคืน เช่น การประสานกับการเคหะแห่งชาติ เนื่องจากผู้ถูกเวนคืนไม่ต้องการอาศัยอยู่บนอาคารสูง และมาตรการเดิมไม่สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน)
- 2.1.3 การเปลี่ยนแปลงมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม** (ยกเลิกจุดตรวจวัดคุณภาพอากาศที่วิทยาลัยพาณิชยการเซตุน และมัสยิดอมันนุญมิต (ทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ) และยกเลิกจุดตรวจวัดระดับเสียงที่วิทยาลัยพาณิชยการเซตุน และมัสยิดอมันนุญมิต (ในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ) และที่วิทยาลัยพาณิชยการเซตุน มัสยิดอมันนุญมิต ศาลเจ้าปึงเถ่ากง โรงเรียนปัญญาศักดิ์ วัดสน โรงพยาบาลนครธน วัดเลา และวัดยายร่ม (ในระยะดำเนินการ) เนื่องจากอยู่ห่างจากระยะที่จะได้รับผลกระทบ และเพื่อให้สอดคล้องกับผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ รวมทั้งด้วยสภาพพื้นที่ไม่มีความเหมาะสมต่อการติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดเนื่องจากถูกบดบังด้วยอาคารสูง

โดยในการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการได้มีการศึกษาทบทวนรายงานผลการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากรายงาน 2 เล่ม ดังนี้

- รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางด่วนสายทางพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง (จัดทำโดย บริษัททีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด, เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2553)
- รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก (จัดทำโดย บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, เดือนมิถุนายน พ.ศ. 2559)

## **2.2 ผลการทบทวนแนวเส้นทางโครงการจากรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เดิม)**

จากการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เดิม) สามารถอธิบายรายละเอียดแนวเส้นทางโครงการทั้ง 2 ช่วง จากรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้ง 2 เล่ม โดยสรุปดังนี้

### **2.2.1 โครงการทางพิเศษสายดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก**

จุดเริ่มต้นโครงการที่ กม. 10+700 ของถนนพระรามที่ 2 จนถึงจุดเชื่อมต่อกับโครงการทางพิเศษสายศรีรัช - ดาวคะนอง บริเวณทางแยกต่างระดับดาวคะนอง ระยะทาง 10.804 กิโลเมตร เมื่อรวมกับทางขึ้น - ลงบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ ระยะทาง 0.500 กิโลเมตร ทำให้มีระยะทางรวมทั้งสิ้น 11.304 กิโลเมตร มีอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ (CCB) ตั้งอยู่บริเวณทิศเหนือของทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน และมีทางขึ้น - ลง ขนาด 2 ช่องจราจร จำนวน 5 ตำแหน่ง ได้แก่

- 1) ทางขึ้น - ลง ที่ 1 บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ (ถนนพระรามที่ 2 ซอย 82)
- 2) ทางขึ้น - ลง ที่ 2 บริเวณทางแยกบางขุนเทียนฝั่งตะวันตก (ถนนพระรามที่ 2 ซอย 69)

- 3) ทางขึ้น - ลง ที่ 3 บริเวณทางแยกบางขุนเทียนฝั่งตะวันออก (ถนนพระรามที่ 2 ซอย 55)
- 4) ทางขึ้น - ลง ที่ 4 บริเวณถนนพระรามที่ 2 ซอย 33
- 5) ทางขึ้น - ลง ที่ 5 บริเวณถนนพระรามที่ 2 ซอย 27

สำหรับระบบจัดเก็บค่าผ่านทางจะสามารถเข้าใช้ทางพิเศษและเก็บค่าผ่านทางที่ทางลง โดยขาเข้าเมืองจะเก็บค่าผ่านทางที่ทางลงที่ 2 และ 4 สำหรับขาออกเมืองจะเก็บค่าผ่านทางที่ทางลง 1, 3 และ 5 และมีด่านจ่ายบัตรที่ทางลงที่ 5 เมื่อต้องการเข้าใช้ทางพิเศษเฉพาะช่วงศรีรัช-ดาวคะนอง

## 2.2.2 โครงการทางพิเศษสายศรีรัช - ดาวคะนอง

มีจุดเริ่มต้นที่บริเวณจุดตัดระหว่างถนนจันทน์กับทางพิเศษศรีรัช โดยช่วงจากจุดต้นทางมายังทางแยกต่างระดับบางโคล่ ซึ่งมีระยะทาง 1.35 กิโลเมตร จะใช้เส้นทางของทางพิเศษศรีรัชปัจจุบันทั้งหมด และจะเริ่มต้นก่อสร้างที่บริเวณทางแยกต่างระดับบางโคล่ โดยมีการปรับปรุงทางแยกต่างระดับแห่งนี้ให้มีการต่อเชื่อมอย่างครบทุกทิศทางจากจุดเริ่มต้นก่อสร้างที่ทางแยกต่างระดับบางโคล่ใหม่ แนวเส้นทางจะซ้อนทับกับถนนรัชดาภิเษกทางด้านทิศใต้ (ช่วงระหว่างทางแยกถนนพระรามที่ 3 - รัชดาภิเษก กับทางแยกถนนรัชดาภิเษกสาธุประดิษฐ์) เป็นระยะทางประมาณ 600 เมตร จนถึงถนนพระรามที่ 3 เมื่อข้ามถนนพระรามที่ 3 แล้วแนวเส้นทางจะผ่านพื้นที่เขตทางริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาด้านทิศใต้ของสะพานพระราม 9 ซึ่งเป็นพื้นที่เขตทางพิเศษในปัจจุบัน แล้วข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในลักษณะสะพานคู่ขนาน โดยมีระยะห่างจากสะพานพระราม 9 ประมาณ 7.8 เมตร และมีความยาวของสะพานช่วงข้ามแม่น้ำประมาณ 450 เมตร ซึ่งหลังข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแล้ว แนวเส้นทางจะวางตัวขนานกับแนวทางพิเศษเฉลิมมหานคร ผ่านสวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา จนถึงจุดตัดระหว่างทางพิเศษเฉลิมมหานครกับถนนราษฎร์บูรณะ จากนั้นแนวเส้นทางจะเริ่มเบนเข้าซ้อนอยู่บนแนวทางพิเศษเฉลิมมหานคร โดยเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ซ้อนอยู่บนทางพิเศษเฉลิมมหานครปัจจุบันในลักษณะทางด่วน 2 ชั้น มีรูปแบบเสาตอม่อเป็นแบบเสาควมิกานขวางด้านบน (Potl Frame) หลังจากนั้นเมื่อถึงบริเวณจุดตัดระหว่างทางพิเศษเฉลิมมหานครกับซอยสุขสวัสดิ์ 26 แนวเส้นทางจะเริ่มลดระดับลงเพื่อเชื่อมต่อเข้ากับทางแยกต่างระดับดาวคะนองและด่านดาวคะนองที่มีอยู่ในปัจจุบัน อันเป็นจุดสิ้นสุดการก่อสร้างและเป็นจุดสิ้นสุดของทางพิเศษสายประธาน รวมความยาวของทางพิเศษสายประธานประมาณ 7.46 กิโลเมตร (เมื่อรวมความยาวที่วัดจากจุดต้นทางที่ถนนจันทน์มาจนถึงจุดปลายทางที่ถนนพระรามที่ 2 จะมีความยาว 9.09 กิโลเมตร)

จุดปลายทางของโครงการกำหนดไว้ที่ถนนพระรามที่ 2 บริเวณคลองบางขุนเทียน โดยได้ออกแบบเป็นทางขึ้น - ลงทางพิเศษที่เชื่อมต่อกับทางพิเศษสายประธานที่เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร สูงประมาณ 24 เมตร คร่อมอยู่บนทางพิเศษเฉลิมมหานครบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางดาวคะนอง โดยแยกโครงสร้างของทางเข้าเมืองและออกเมืองออกจากกันเพื่อเชื่อมต่อกับทางพิเศษเฉลิมมหานคร และใช้ทางแยกต่างระดับดาวคะนองสำหรับการจราจรขาออกนอกเมืองของโครงการเพื่อเชื่อมกับถนนพระรามที่ 2 มีทางขึ้น - ลงระหว่างทางพิเศษกับถนนสุขสวัสดิ์ เป็นส่วนเชื่อมต่อเส้นทางระหว่างทางพิเศษศรีรัช - ดาวคะนองกับถนนสุขสวัสดิ์ มีด่านบริเวณวัดสารอด เป็นด่านเก็บค่าผ่านทางที่อยู่บนโครงสร้างทางพิเศษขาเข้าเมือง มีด่านเก็บค่าผ่านทางตลอดแนวเส้นทางโครงการ ประกอบด้วย ด่าน

ขาเข้าเมือง 4 ด้าน (ได้แก่ ด้านสุขสวัสดิ์ 2 ด้านวัดสารอด ด้านสุขสวัสดิ์ 1 และด้านพระรามที่ 3) และขาออกเมือง 2 ด้าน (ได้แก่ ด้านบางโคล่ 2 และด้านบางโคล่ 1)

## 2.3 การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

สืบเนื่องจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้ทำการออกแบบรายละเอียดโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 9 ธันวาคม พ.ศ. 2559 ซึ่งในการดำเนินงานออกแบบรายละเอียดของโครงการ กทพ. ได้มีการประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง (ทล.) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) รวมถึงหน่วยงานสาธารณสุขปศุสัตว์ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ทำให้โครงการมีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม โดยสามารถสรุปรายละเอียดโครงการในภาพรวมเปรียบเทียบกับก่อนและหลังเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในครั้งนี้ ได้ดังตารางที่ 2.3-1 โดยเนื้อหาที่จะกล่าวต่อไปจะมุ่งเน้นรายละเอียดเฉพาะประเด็นที่มีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมและประเด็นที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงฯ เพื่อนำไปสู่การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการกำหนดมาตรการให้สอดคล้องกับกิจกรรมที่เปลี่ยนแปลงไป



ตารางที่ 2.3-1 รายละเอียดโครงการในภาพรวมและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมปัจจุบันและหลังเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

ประเด็น	รายละเอียดโครงการ		
	ปัจจุบัน (รายงานที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว)	หลังเปลี่ยนแปลง	หมายเหตุ
1. ที่ตั้งโครงการ	7 เขต (บางขุนเทียน บางบอน จอมทอง ราษฎร์บูรณะ บางคอแหลม ยานนาวา และสาทร) 10 แขวง (แสมดำ ท่าข้าม บางบอน จอมทอง บางมด บางปะกอก ราษฎร์บูรณะ บางโคล่ บางโพธิ์พวง และยานนาวา)	5 เขต (บางขุนเทียน จอมทอง ราษฎร์บูรณะ บางคอแหลม และยานนาวา) 8 แขวง (แสมดำ ท่าข้าม จอมทอง บางมด บางปะกอก ราษฎร์บูรณะ บางโคล่ และบางโพธิ์พวง)	ย้ายอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษจากบริเวณทิศเหนือของทางแยกต่างระดับบางขุนเทียนมาตั้งอยู่บริเวณด้านดาวคะนอง 2 ในเขตทางของทางพิเศษเฉลิมมหานคร และจุดสิ้นสุดโครงการอยู่ที่ทางแยกต่างระดับบางโคล่
2. ระยะทางโครงการ	16.92 กิโลเมตร	18.70 กิโลเมตร	ต่อขยายจุดเริ่มต้นโครงการออกไปอีกประมาณ 1.8 กิโลเมตร เพื่อเชื่อมต่อกับโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี-ปากท่อ) ของ ทล.
3. จุดเริ่มต้นโครงการ	อยู่ที่ กม. 11+200 ของถนนพระรามที่ 2 ประมาณ 1.5 กิโลเมตร ก่อนถึงทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน	อยู่ที่ กม. 13+000 ของถนนพระรามที่ 2 ประมาณ 2.5 กิโลเมตร ก่อนถึงทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน)	
4. ปริมาณรถที่เข้ามาใช้โครงการปี พ.ศ. 2589	ขาเข้าเมือง เท่ากับ 24,949 PCU/วัน และลงจากโครงการ ขาออกเมือง เท่ากับ 22,848 PCU/วัน	ขาเข้าเมือง เท่ากับ 70,603 PCU/วัน และลงจากโครงการ ขาออกเมือง เท่ากับ 72,590 PCU/วัน	การขยายจุดเริ่มต้นโครงการไปต่อเชื่อมกับโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี-ปากท่อ) ตอนที่ 1 ช่วงจากทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน ถึง เอกชัย ส่งผลให้มีปริมาณจราจรบนโครงการเพิ่มขึ้น
5. ขนาดช่องจราจร	6 ช่องจราจร	6 ช่องจราจร	ไม่เปลี่ยนแปลง
6. ทางขึ้น - ลงทางพิเศษ	จำนวน 7 แห่ง	จำนวน 7 แห่ง	ไม่เปลี่ยนแปลง
7. ทางขึ้น - ลงบนถนนสุขสวัสดิ์	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีทางขึ้นแห่งใหม่จากถนนสุขสวัสดิ์และด่านสุขสวัสดิ์ 2 (ทางขึ้นจากถนนสุขสวัสดิ์เข้าสู่โครงการ)</li> <li>มีทางลงถนนสุขสวัสดิ์ที่บริเวณด่านสุขสวัสดิ์ปัจจุบัน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ไม่มีทางขึ้นแห่งใหม่จากถนนสุขสวัสดิ์และด่านสุขสวัสดิ์ 2 โดยจะปรับปรุงด่านสุขสวัสดิ์ปัจจุบันให้เป็นด่านขาเข้าเมืองที่สามารถเข้าใช้โครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ ได้ โดยสามารถเลือกข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาด้วยสะพานพระราม 9 หรือสะพานคู่ขนานสะพานพระราม 9 ได้</li> </ul>	เนื่องจากมีโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแล้ว และสภาพการใช้พื้นที่ในปัจจุบันของบริเวณทางขึ้นแห่งใหม่เปลี่ยนแปลงไปเป็นที่พักอาศัย จึงต้องปรับแบบทางขึ้นให้สอดคล้องกับข้อจำกัดด้านโครงสร้างและด้านพื้นที่

ตารางที่ 2.3-1 รายละเอียดโครงการในภาพรวมและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมปัจจุบันและหลังเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

ประเด็น	รายละเอียดโครงการ		
	ปัจจุบัน (รายงานที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว)	หลังเปลี่ยนแปลง	หมายเหตุ
		<ul style="list-style-type: none"> <li>มีทางลงสู่ถนนสุขสวัสดิ์ที่บริเวณด้านสุขสวัสดิ์ปัจจุบัน</li> </ul>	
8. สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา	สะพานคู่ขนานสะพานพระราม 9	สะพานคู่ขนานสะพานพระราม 9	ไม่เปลี่ยนแปลง
9. ด่านเก็บค่าผ่านทางบริเวณวัดสารอด	มีด่านเก็บค่าผ่านทางแบบ Inline Toll Plaza จำนวน 10 ช่องจราจร	ไม่มีด่านบริเวณวัดสารอด เนื่องจากย้ายด่านมาซ้อนอยู่บนด้านดาวคะนองของทางพิเศษเฉลิมมหานคร โดยออกแบบเป็นโครงสร้างทางยกระดับบนเสาต่อม่อคู่ (Portal Frame) อยู่ภายในเขตทางของทางพิเศษเฉลิมมหานคร และเปลี่ยนชื่อใหม่เป็นด่านดาวคะนอง 2	เพื่อลดการเวนคืนที่ดินบริเวณหน้าวัดสารอด
10. อัตราการจัดเก็บค่าผ่านทางบริเวณด่านแบบ Inline Toll Plaza	จำนวน 90 บาท ประกอบด้วย ค่าผ่านทางของโครงการทางพิเศษสายดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก 20 บาท ของโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-ดาวคะนอง 20 บาท และของทางพิเศษชั้นใน (ทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช) อีก 50 บาท	จำนวน 90 บาท ประกอบด้วย ค่าผ่านทางของโครงการทางพิเศษสายดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก 20 บาท ของโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-ดาวคะนอง 20 บาท และของทางพิเศษชั้นใน (ทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช) อีก 50 บาท	ไม่เปลี่ยนแปลง
11. จำนวนพนักงานประจำด่าน	30 คน	30 คน	ไม่เปลี่ยนแปลง
12. ปีเปิดให้บริการ	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	เนื่องจากใช้เวลาก่อสร้างนานขึ้น
13. ระยะเวลาการก่อสร้าง	2 ปี 6 เดือน (30 เดือน)	3 ปี 3 เดือน (39 เดือน)	เนื่องจากรายงาน EIA เดิม เป็นการศึกษาแยกรายโครงการ แต่ในการก่อสร้างจะดำเนินการพร้อมกันทั้ง 2 โครงการ ระยะเวลาก่อสร้างจึงใช้เวลานานขึ้นกว่าเดิม 9 เดือน

ตารางที่ 2.3-1 รายละเอียดโครงการในภาพรวมและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมปัจจุบันและหลังเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

ประเด็น	รายละเอียดโครงการ		
	ปัจจุบัน (รายงานที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว)	หลังเปลี่ยนแปลง	หมายเหตุ
14. การจัดแบ่งสัญญาก่อสร้าง	ไม่แบ่งสัญญาก่อสร้าง	แบ่งสัญญาก่อสร้างเป็น 5 สัญญา	เนื่องจากรายงาน EIA เดิม เป็นการศึกษาแยกรายโครงการ แต่ในการก่อสร้างจะดำเนินการพร้อมกันทั้ง 2 โครงการ
15. อัตราจัดเก็บค่าผ่านทาง (ปีงบประมาณ 2563)	จัดเก็บค่าผ่านทางในอัตรา 40/80/120 บาทต่อคัน สำหรับรถ 4 ล้อ/6-10 ล้อ/มากกว่า 10 ล้อ และจะเก็บค่าผ่านทางแค่ครั้งเดียวในอัตรา 20/40/60 บาทต่อคัน สำหรับรถ 4 ล้อ/6-10 ล้อ/มากกว่า 10 ล้อ สำหรับผู้ใช้ทางพิเศษระยะสั้น โดยแบ่งเป็น 2 ช่วง คือ 1) ช่วงวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก-ดาวคะนอง ระยะทาง 9.000 กิโลเมตร และ 2) ช่วงดาวคะนอง-ถนนพระรามที่ 3 ระยะทาง 7.923 กิโลเมตร	จัดเก็บค่าผ่านทางในอัตรา 30/60/90 บาท (ช่วงวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก-ดาวคะนอง หรือช่วงดาวคะนอง-ถนนพระรามที่ 3) สำหรับรถ 4 ล้อ/6-10 ล้อ/มากกว่า 10 ล้อ และเก็บค่าผ่านทางในอัตรา 60/120/180 (ช่วงวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก-ดาวคะนอง-ถนนพระรามที่ 3) สำหรับรถ 4 ล้อ/6-10 ล้อ/มากกว่า 10 ล้อ และเก็บค่าผ่านทางที่ด่านสุขสวัสดิ์ในอัตรา 10/20/30 บาทต่อคัน สำหรับรถ 4 ล้อ/6-10 ล้อ/มากกว่า 10 ล้อ	เพื่อให้สอดคล้องกับระบบเก็บค่าผ่านทางของโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี – ปากท่อ) ของ ทล. ซึ่งมีแผนจะเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2563
16. การเพิ่มของอัตราค่าผ่านทาง	ปรับเพิ่มขึ้น 5 บาท สำหรับรถทุกประเภทในทุกๆ 5 ปี	ปรับเพิ่มขึ้น 5 บาท สำหรับรถทุกประเภทในทุกๆ 5 ปี	ไม่เปลี่ยนแปลง
17. ระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง	เป็นระบบเปิด (Open System) เป็นระบบเก็บเงินแบบเหมาจ่าย เช่นเดียวกับทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช โดยตอนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก-ดาวคะนอง เก็บค่าผ่านทางเพียงครั้งเดียวเฉพาะบริเวณทางลง ส่วนตอนดาวคะนอง-ถนนพระรามที่ 3 เก็บค่าผ่านทางที่ทางขึ้น/ทางเข้า	<ul style="list-style-type: none"> <li>เป็นระบบเปิดในระยะแรกที่โครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี – ปากท่อ) ของ ทล. ยังไม่เปิดดำเนินการ โดยตอนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก-ดาวคะนองให้มีการเก็บค่าผ่านทางทั้งขาเข้าเมืองและออกเมืองที่ทุกทางลง และมีการจ่ายบัตรขาเข้าเมืองที่ทางขึ้นบริเวณถนนพระรามที่ 2 ซอย 27 ส่วนตอนดาวคะนอง-ถนนพระรามที่ 3 ให้เก็บค่าผ่านทางขาเข้าเมืองที่ด่านดาวคะนองและด่าน</li> </ul>	ปรับเปลี่ยนระบบจัดเก็บค่าผ่านทางเพื่อให้สอดคล้องกับโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี – ปากท่อ) ของ ทล.



ตารางที่ 2.3-1 รายละเอียดโครงการในภาพรวมและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมปัจจุบันและหลังเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

ประเด็น	รายละเอียดโครงการ		
	ปัจจุบัน (รายงานที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว)	หลังเปลี่ยนแปลง	หมายเหตุ
		<p>สุขสวัสดิ์ และเก็บค่าผ่านทางขาออกเมืองที่ด่านบางโคล่ 1 และบางโคล่ 2</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ในอนาคตเมื่อโครงการทางยกระดับฯ ของกรมทางหลวงเปิดดำเนินการ จะเปลี่ยนเป็นระบบปิด (Closed System) โดยตอนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก-ดาวคะนอง ให้มีการจ่ายบัตรที่ทุกทางขึ้น และเก็บค่าผ่านทางที่ทุกทางลง ส่วนช่วงดาวคะนอง-ถนนพระรามที่ 3 ให้เก็บค่าผ่านทางขาเข้าเมืองที่ด่านดาวคะนองด้านสุขสวัสดิ์ และด่านพระราม 3 เก็บค่าผ่านทางขาออกเมืองที่ด่านสุขสวัสดิ์ และมีการจ่ายบัตรผ่านทางขาออกเมืองที่ด่านบางโคล่ 1 และบางโคล่ 2</li> </ul>	
18. ระบบรับชำระค่าผ่านทาง	รับชำระโดยพนักงาน (Manual Toll Collecting; MTC) และการชำระด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Toll Collecting; ETC)	รับชำระโดยพนักงาน (Manual Toll Collecting; MTC) และการชำระด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Toll Collecting; ETC)	ไม่เปลี่ยนแปลง
19. การจัดการสุขาภิบาลบริเวณอาคารควบคุมด่านเก็บค่าผ่านทาง	<ul style="list-style-type: none"> <li>ถังเก็บน้ำใช้สำรอง ขนาด 4,200 ลิตร ตั้งที่ระดับพื้นดินบริเวณเกาะกลางถนน</li> <li>ถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป ขนาด 1,700 ลิตร ฝังใต้พื้นดินบริเวณเกาะกลางถนน</li> <li>บ่อพักน้ำทิ้ง ขนาด 1.50 x 1.50 x 1.50 เมตร ความจุ 3,400 ลิตร บริเวณเกาะกลางถนน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ถังเก็บน้ำใช้สำรอง ขนาด 4,200 ลิตร ตั้งที่ระดับพื้นดินบริเวณเกาะกลางถนน</li> <li>ถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป ขนาด 1,700 ลิตร ฝังใต้พื้นดินบริเวณเกาะกลางถนน</li> <li>บ่อพักน้ำทิ้ง ขนาด 1.50 x 1.50 x 1.50 เมตร ความจุ 3,400 ลิตร บริเวณเกาะกลางถนน</li> </ul>	ไม่เปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 2.3-1 รายละเอียดโครงการในภาพรวมและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมปัจจุบันและหลังเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

ประเด็น	รายละเอียดโครงการ		
	ปัจจุบัน (รายงานที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว)	หลังเปลี่ยนแปลง	หมายเหตุ
20. ระบบควบคุมจราจรและอำนวยความสะดวกปลอดภัย	ประกอบด้วย ระบบโทรศัพท์ฉุกเฉิน ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด ระบบป้ายแจ้งข้อความแบบเปลี่ยนข้อความได้ ระบบป้ายจราจรชนิดแปรเปลี่ยนสัญลักษณ์ได้ ระบบวิทยุสื่อสาร ระบบโครงข่ายการสื่อสารความเร็วสูง เจ้าหน้าที่กู้ภัย และจัดการจราจร อุบัติการณ์ในการกู้ภัย และเจ้าหน้าที่ตำรวจ	ประกอบด้วย ระบบโทรศัพท์ฉุกเฉิน ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด ระบบป้ายแจ้งข้อความแบบเปลี่ยนข้อความได้ ระบบป้ายจราจรชนิดแปรเปลี่ยนสัญลักษณ์ได้ ระบบวิทยุสื่อสาร ระบบโครงข่ายการสื่อสารความเร็วสูง เจ้าหน้าที่กู้ภัย และจัดการจราจร อุบัติการณ์ในการกู้ภัย และเจ้าหน้าที่ตำรวจ	ไม่เปลี่ยนแปลง
21. ที่ตั้งอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ	อยู่บริเวณทิศเหนือของทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน	อยู่บริเวณด้านดาวคะนอง 2 ในเขตทางของทางพิเศษเฉลิมมหานคร ตัวอาคารเชื่อมต่อกับด้านดาวคะนอง 2	ย้ายมาตั้งอยู่บริเวณด้านดาวคะนอง 2 ในเขตทางของทางพิเศษเฉลิมมหานคร เพื่อประโยชน์ในการใช้งานและลดผลกระทบด้านการโยกย้ายเวนคืนให้น้อยที่สุด
22. รูปแบบอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ	อาคารสูง 8 ชั้น	อาคารสูง 8 ชั้น	ไม่เปลี่ยนแปลง
23. พื้นที่ใช้สอยภายในและภายนอกอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ	พื้นที่ชั้นที่ 6 เป็นส่วนปฏิบัติการตลอด 24 ชั่วโมง ประกอบด้วยห้องควบคุมกลางมีพื้นที่ประมาณ 80 ตารางเมตร ส่วนสื่อสาร กู้ภัย และควบคุมจราจร รวมทั้งส่วนพักผ่อนค้างคืน สำหรับพื้นที่ชั้นที่ 7 เป็นพื้นที่จุดเยี่ยมชมศูนย์ควบคุมและสนทนาการมีพื้นที่ประมาณ 50 ตารางเมตร มีห้องจัดเลี้ยงขนาด 190 ตารางเมตร และลานสนทนาการกลางแจ้งขนาด 365 ตารางเมตร	พื้นที่ชั้นที่ 6 เป็นส่วนปฏิบัติการตลอด 24 ชั่วโมง ประกอบด้วยห้องควบคุมกลางมีพื้นที่ประมาณ 80 ตารางเมตร ส่วนสื่อสาร กู้ภัย และควบคุมจราจร รวมทั้งส่วนพักผ่อนค้างคืน สำหรับพื้นที่ชั้นที่ 7 เป็นพื้นที่จุดเยี่ยมชมศูนย์ควบคุมและสนทนาการมีพื้นที่ประมาณ 50 ตารางเมตร มีห้องจัดเลี้ยงขนาด 190 ตารางเมตร และลานสนทนาการกลางแจ้งขนาด 365 ตารางเมตร	ไม่เปลี่ยนแปลง
24. จำนวนเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ควบคุมทางพิเศษ	สูงสุดประมาณ 40 คน	สูงสุดประมาณ 40 คน	ไม่เปลี่ยนแปลง
25. จำนวนเจ้าหน้าที่ของโครงการทั้งหมด (ในระยะเปิดดำเนินการ)	340 คน	340 คน	ไม่เปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 2.3-1 รายละเอียดโครงการในภาพรวมและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมปัจจุบันและหลังเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

ประเด็น	รายละเอียดโครงการ		
	ปัจจุบัน (รายงานที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว)	หลังเปลี่ยนแปลง	หมายเหตุ
26. การจัดการสุขาภิบาลบริเวณอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ (CCB)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ถังเก็บน้ำใช้สำรอง ขนาด 5,600 ลิตร ตั้งที่ระดับพื้นดิน</li> <li>ถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป ขนาด 2,300 ลิตร ฝังใต้พื้นดิน</li> <li>บ่อพักน้ำทั้งขนาด 1.75 x 1.75 x 1.50 เมตร ความจุ 4,500 ลิตร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ถังเก็บน้ำใช้สำรอง ขนาด 5,600 ลิตร ตั้งที่ระดับพื้นดิน</li> <li>ถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป ขนาด 2,300 ลิตร ฝังใต้พื้นดิน</li> <li>บ่อพักน้ำทั้งขนาด 1.75 x 1.75 x 1.50 เมตร ความจุ 4,500 ลิตร</li> </ul>	ไม่เปลี่ยนแปลง
27. ขนาดที่ดินที่ถูกเวนคืน <ul style="list-style-type: none"> <li>- จำนวนแปลงที่ดินที่ถูกเวนคืน</li> <li>- จำนวนผู้ได้รับผลกระทบ</li> </ul>	51-2-16.6 ไร่ 191 แปลง 96 ราย	6-1-9.1 ไร่ 74 แปลง 79 ราย	มีการปรับปรุงแบบเพื่อลดผลกระทบด้านการเวนคืนต่อประชาชนให้น้อยที่สุด ได้แก่ การยกเลิกทางขึ้นแห่งใหม่จากถนนสุขสวัสดิ์และด่านสุขสวัสดิ์ 2 การย้ายตำแหน่งที่ตั้งอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษจากบริเวณทางแยกต่างระดับบางขุนเทียนมาตั้งอยู่บริเวณด้านดาวคะนองในเขตทางของทางพิเศษเฉลิมมหานคร ส่งผลให้ไม่มีการเวนคืนพื้นที่ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- ซอยย่อย ซอยสุขสวัสดิ์ 35 (ซอยบุญมาก) (แขวงราษฎร์บูรณะ เขตราษฎร์บูรณะ)</li> <li>- ชุมชนรวมน้ำใจตามแนวเส้นทางพิเศษเฉลิมมหานคร (แขวงบางปะกอก เขตราษฎร์บูรณะ)</li> <li>- บริเวณด้านดาวคะนอง/ทางแยกต่างระดับดาวคะนอง (แขวงบางมด เขตจอมทอง)</li> <li>- บริเวณทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน</li> </ul>
28. ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	2,196.72 ล้านบาท	807.00 ล้านบาท	เนื่องจากพื้นที่เวนคืนและจำนวนผู้ได้รับผลกระทบลดลง



ตารางที่ 2.3-1 รายละเอียดโครงการในภาพรวมและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมปัจจุบันและหลังเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

ประเด็น	รายละเอียดโครงการ		
	ปัจจุบัน (รายงานที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว)	หลังเปลี่ยนแปลง	หมายเหตุ
29. จำนวนคนงานก่อสร้าง	สูงสุด 2,300 คน	สูงสุด 2,300 คน	ไม่เปลี่ยนแปลง
30. ที่พักคนงานก่อสร้าง	2 แห่ง (เข้าพักสูงสุดประมาณ 1,150 คน/แห่ง) โดยกำหนดตำแหน่งก่อสร้างที่พักคนงานบริเวณทิศเหนือของทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน ซึ่งเป็นบริเวณที่จะเวนคืนเพื่อก่อสร้างอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ ทั้งนี้ ให้ก่อสร้างบ้านพักตามมาตรฐานและแบบก่อสร้างอาคารชั่วคราวสำหรับคนงานก่อสร้าง ของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ (มาตรฐาน วสท.1010-34)	2 แห่ง (เข้าพักสูงสุดประมาณ 1,150 คน/แห่ง) โดยมีพื้นที่ที่มีศักยภาพ เช่น บริเวณทิศเหนือของทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน ซึ่งเป็นที่ดินของเอกชนที่ยังคงเป็นที่ว่าง ทั้งนี้ ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องขอเช่าพื้นที่จากเอกชน และให้ก่อสร้างบ้านพักตามมาตรฐานและแบบก่อสร้างอาคารชั่วคราวสำหรับคนงานก่อสร้าง ของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ (มาตรฐาน วสท.1010-34)	เปลี่ยนแปลงเฉพาะเงื่อนไขการเข้าใช้พื้นที่ ทั้งนี้ ผู้รับเหมาก่อสร้างอาจพิจารณาตั้งที่พักคนงานในพื้นที่บริเวณอื่นได้ แต่จะต้องก่อสร้างบ้านพักตามมาตรฐานและแบบก่อสร้างอาคารชั่วคราวสำหรับคนงานก่อสร้าง ของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ (มาตรฐาน วสท.1010-34)
31. ปริมาณการใช้น้ำในระยะก่อสร้าง	ปริมาณการใช้น้ำประมาณ 345.0 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน	ปริมาณการใช้น้ำประมาณ 345.0 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน	ไม่เปลี่ยนแปลง
32. ปริมาณน้ำเสีย	139.68 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน	139.68 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน	ไม่เปลี่ยนแปลง
33. ระบบการจัดการน้ำเสียและสิ่งปฏิกูล	ระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป (On Site Septic Tank)	ระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป (On Site Septic Tank)	ไม่เปลี่ยนแปลง
34. ปริมาณขยะมูลฝอย	มีปริมาณขยะเกิดขึ้นสูงสุดประมาณ 1.15 ตัน/วัน	มีปริมาณขยะเกิดขึ้นสูงสุดประมาณ 1.15 ตัน/วัน	ไม่เปลี่ยนแปลง
35. สาธารณูปโภคที่ต้องรื้อย้าย	<ul style="list-style-type: none"> <li>• แนวสายส่งไฟฟ้าแรงสูงขนาดแรงดัน 230 กิโลโวลต์ (kV) แนวเสาไฟฟ้าสูง 12 เมตร ขนาด 24 กิโลโวลต์ (kV) / 380 โวลต์ (V) แนวเสาไฟฟ้าสูง 20 เมตร ขนาด 115 กิโลโวลต์ (kV) แนวเสาไฟฟ้าสูง 36 เมตร ขนาด 230 กิโลโวลต์ (kV) ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต</li> <li>• ท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดิน ของการไฟฟ้านครหลวง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• แนวสายส่งไฟฟ้าแรงสูงขนาดแรงดัน 230 กิโลโวลต์ (kV) แนวเสาไฟฟ้าสูง 12 เมตร ขนาด 24 กิโลโวลต์ (kV) / 380 โวลต์ (V) แนวเสาไฟฟ้าสูง 20 เมตร ขนาด 115 กิโลโวลต์ (kV) แนวเสาไฟฟ้าสูง 36 เมตร ขนาด 230 กิโลโวลต์ (kV) ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต</li> <li>• ท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดิน ของการไฟฟ้านครหลวง</li> </ul>	ไม่เปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 2.3-1 รายละเอียดโครงการในภาพรวมและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมปัจจุบันและหลังเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

ประเด็น	รายละเอียดโครงการ		
	ปัจจุบัน (รายงานที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว)	หลังเปลี่ยนแปลง	หมายเหตุ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• แนวท่อจ่ายน้ำของ 300 มิลลิเมตร ท่อประธาน ขนาด 800 1,000 และ 1,200 มิลลิเมตร และ อุโมงค์ส่งน้ำประปา ขนาด 1,500 2,000 และ 2,500 มิลลิเมตร ของการประปานครหลวง</li> <li>• แนวสายโทรศัพท์ของบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) บริษัท ทู คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท กสท. โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)</li> <li>• แนวท่อร้อยสายโทรศัพท์ใต้ดิน ของบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) และบริษัท ทู คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• แนวท่อจ่ายน้ำของ 300 มิลลิเมตร ท่อประธาน ขนาด 800 1,000 และ 1,200 มิลลิเมตร และ อุโมงค์ส่งน้ำประปา ขนาด 1,500 2,000 และ 2,500 มิลลิเมตร ของการประปานครหลวง</li> <li>• แนวสายโทรศัพท์ของบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) บริษัท ทู คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท กสท. โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)</li> <li>• แนวท่อร้อยสายโทรศัพท์ใต้ดิน ของบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) และบริษัท ทู คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)</li> </ul>	
36. มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	<p><b>มาตรการด้านเศรษฐกิจ-สังคม</b></p> <p><b><u>มาตรการทั่วไป</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ชุมชนหรือประชาชน ได้รับความเดือดร้อนจากโครงการและเร่งหาทางแก้ไข</li> </ul> <p><b><u>ระยะก่อนการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></b></p> <p><b><u>มาตรการเฉพาะ (แนวทางการลดผลกระทบในการจัดหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่)</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ประสานงานกับการเคหะแห่งชาติเพื่อตรวจสอบว่าการเคหะแห่งชาติมีโครงการเคหะชุมชนในพื้นที่บริเวณใดและแจ้งให้ผู้ถูกเวนคืนพิจารณาจับจองกับการเคหะแห่งชาติต่อไป (โครงการบ้านเอื้ออาทรในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล</li> </ul>	<p><b>มาตรการด้านเศรษฐกิจ-สังคม</b></p> <p><b><u>มาตรการทั่วไป</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ชุมชนหรือประชาชน ได้รับความเดือดร้อนจากโครงการและเร่งหาทางแก้ไข โดย กทพ. จัดให้มีส่วนงานเฉพาะ กำกับดูแลเรื่องร้องเรียน กรณีมีการร้องเรียนเกิดขึ้นต้องให้ความสำคัญในการแก้ปัญหาอย่างจริงจังและเร่งด่วน โดยมีช่องทางให้ข้อเสนอแนะ และข้อร้องเรียนต่อ กทพ. คือ</li> <li>- ติดต่อด้วยตนเองที่สำนักงานของ กทพ.</li> <li>- เว็บไซต์ <a href="http://www.exat.co.th">www.exat.co.th</a> Exat</li> <li>- Call Center 1543</li> </ul>	<p>ยกเลิกบางมาตรการด้านเศรษฐกิจ-สังคม การโยกย้าย และการเวนคืน ความสั่นสะเทือน ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี และสุนทรียภาพ/ทัศนียภาพ</p> <p><b><u>มาตรการด้านเศรษฐกิจ-สังคม</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ยกเลิกมาตรการทั่วไปที่ซ้ำซ้อน</li> <li>• ยกเลิกมาตรการเฉพาะ (แนวทางการลดผลกระทบในการจัดหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่) และปรับปรุงมาตรการด้านการรับเรื่องร้องเรียน เนื่องจากมาตรการเดิมไม่สอดคล้องกับแนวทางการดำเนินงาน ในปัจจุบันของ กทพ.</li> </ul>

ตารางที่ 2.3-1 รายละเอียดโครงการในภาพรวมและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมปัจจุบันและหลังเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

ประเด็น	รายละเอียดโครงการ		
	ปัจจุบัน (รายงานที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว)	หลังเปลี่ยนแปลง	หมายเหตุ
	<p>ซึ่งในปี พ.ศ. 2550-พ.ศ.2551 มีแผนที่จะก่อสร้างประมาณ 40 โครงการ จำนวนบ้านประมาณ 180,000 หน่วย)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มีข้อมูลที่สามารถติดต่อได้ของผู้รับเหมาทุบตึกหรือผู้รับย้ายบ้านให้กับผู้ถูกเวนคืน และผู้ถูกเวนคืนควรหาข้อมูลผู้รับเหมาทุกติกรายอื่นเพื่อเปรียบเทียบราคา เพื่อให้ผู้ถูกเวนคืนจ่ายค่ารื้อถอนถูกลง และเปรียบเทียบกับราคาค่ารื้อถอนที่คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นกำหนดไว้ด้วย</li> </ul> <p><b>การรับเรื่องร้องเรียน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ดำเนินการตามวิธีและขั้นตอนที่ กทพ. ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> <li>ศูนย์ฯ 1543 และด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ รับเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะทางโทรศัพท์ โทรสาร Website และอื่นๆ และลงบันทึกในแบบฟอร์มเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะ พร้อมส่งโทรสารมายังศูนย์บริการข้อมูลผู้ใช้ทางพิเศษ (สบท.)</li> <li>สบท. ออกรหัสและลงบันทึกในทะเบียนสรุปรับเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะ โดยจำแนกเป็น <ul style="list-style-type: none"> <li>เรื่องร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการให้บริการของพนักงานเก็บค่าผ่านทาง</li> </ul> </li> </ol> </li> </ul>	<p><b><u>ระยะก่อนการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></b></p> <p><b>การรับเรื่องร้องเรียน</b></p> <p>ดำเนินการตามวิธีและขั้นตอนที่ กทพ. ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ชุมชนหรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากโครงการและเร่งหาทางแก้ไข โดย กทพ. จัดให้มีส่วนงานเฉพาะกำกับดูแลเรื่องร้องเรียน กรณีมีการร้องเรียนเกิดขึ้นต้องให้ความสำคัญในการแก้ปัญหาอย่างจริงจังและเร่งด่วน โดยมีช่องทางให้ข้อเสนอแนะและข้อร้องเรียนต่อ กทพ. คือ <ul style="list-style-type: none"> <li>- ติดต่อด้วยตนเองที่สำนักงานของ กทพ.</li> <li>- เว็บไซต์ <a href="http://www.exat.co.th">www.exat.co.th</a> Exat</li> <li>- Call Center 1543</li> </ul> </li> <li>รวบรวมข้อร้องเรียน/ข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็นของประชาชนทุกประเด็นที่แจ้งผ่านช่องทางต่างๆ แล้วจัดทำเป็นรายงานสรุปประจำทุกเดือน ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง</li> </ul>	

ตารางที่ 2.3-1 รายละเอียดโครงการในภาพรวมและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมปัจจุบันและหลังเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

ประเด็น	รายละเอียดโครงการ		
	ปัจจุบัน (รายงานที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว)	หลังเปลี่ยนแปลง	หมายเหตุ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เรื่องร้องเรียนหรือข้อเสนอนั้นเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมบนทางพิเศษ</li> <li>- เรื่องร้องเรียนหรือข้อเสนอนั้นอื่นๆ</li> </ul> <p>(3) ผู้บริหารที่เกี่ยวข้องลงนามในแบบฟอร์ม แล้ว ศบท. ส่งแบบฟอร์มให้หน่วยงานที่ถูกร้องเรียนทางโทรสาร (จัดส่งต้นฉบับภายหลัง)</p> <p>(4) หน่วยงานที่ถูกร้องเรียนต้องติดตามตรวจสอบตามบันทึกในแบบฟอร์ม เพื่อวางแผนทางแก้ไข ป้องกัน และปรับปรุง แล้วแจ้งกลับผู้ร้องเรียน</p> <p>(5) ศบท. ประสานงานกับหน่วยงานที่ถูกร้องเรียนทางโทรศัพท์หรือด้วยตนเองและลงบันทึกในทะเบียนตามเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะในกรณีที่ยังไม่มีการแก้ไข เพื่อติดตามให้ได้ความคืบหน้าในสัปดาห์ต่อไป และรายงานผู้ว่าการ (ผวก.) เพื่อทราบ</p> <p>(6) หน่วยงานที่ถูกร้องเรียนดำเนินการแก้ไขแล้ว ส่งแบบฟอร์มกลับมายัง ศบท.</p> <p>(7) ศบท. จัดทำบันทึกรายงานผลการปฏิบัติงาน ศบท. ประจำเดือน นำเสนอผู้บริหารระดับผู้ช่วย ผวก. ขึ้นไป และจัดทำวาระการประชุมเสนอในที่ประชุมผู้บริหารระดับฝ่ายขึ้นไป</p>		



ตารางที่ 2.3-1 รายละเอียดโครงการในภาพรวมและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมปัจจุบันและหลังเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

ประเด็น	รายละเอียดโครงการ		
	ปัจจุบัน (รายงานที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว)	หลังเปลี่ยนแปลง	หมายเหตุ
	<p><b>มาตรการด้านการโยกย้ายและการเวนคืน</b></p> <p><b>มาตรการเฉพาะ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ให้ข้อมูลที่สามารถติดต่อได้ของผู้รับเหมาทุบตึกหรือผู้รับย้ายบ้านกับผู้ถูกเวนคืนและผู้ถูกเวนคืน ควรหาข้อมูลผู้รับเหมาทุบตึกรายอื่นๆ เพื่อเปรียบเทียบราคาเพื่อให้ผู้ถูกเวนคืนจ่ายค่ารื้อถอนถูกลง และเปรียบเทียบกับราคาค่ารื้อถอนที่คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นกำหนดไว้ด้วย</li> <li>เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ชุมชนหรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากโครงการและเร่งหาทางแก้ไข โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ต้องจัดให้มีส่วนงานเฉพาะกำกับดูแลเรื่องร้องเรียน กรณีมีการร้องเรียนเกิดขึ้นต้องให้ความสำคัญในการแก้ปัญหาอย่างจริงจังและเร่งด่วน โดยให้ดำเนิน การตามวิธีการและขั้นตอนที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ดังนี้</li> </ul> <p>(1) ศูนย์ฯ 1543 และด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษรับเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะทางโทรศัพท์ โทรสาร Website และอื่นๆ และลงบันทึกในแบบฟอร์มเรื่องร้องเรียน และข้อเสนอแนะ พร้อมส่งโทรสารมายังศูนย์บริการข้อมูลผู้ใช้ทางพิเศษ (สบท.)</p>	<p><b>มาตรการด้านการโยกย้ายและการเวนคืน</b></p> <p><b>มาตรการเฉพาะ</b></p> <p>กรณีแปลงที่ดินที่เคยถูกเวนคืนมาก่อน กทพ. จะนำเสนอข้อเท็จจริงให้คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นพิจารณากำหนดค่าทดแทน</p>	<p><b>มาตรการด้านการโยกย้ายและการเวนคืน</b></p> <p>ยกเลิกมาตรการเฉพาะบางมาตรการ และปรับปรุงมาตรการตามกฎหมาย เนื่องจากมาตรการเดิมไม่สอดคล้องกับแนวทางการดำเนินงาน ในปัจจุบันของ กทพ. และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และเพื่อลดขั้นตอนและระยะเวลาในการดำเนินการ เพื่อแก้ไขปัญหาในกรณีมีผู้ร้องเรียนให้มีความกระชับและรวดเร็วในการแก้ไขปัญหาได้อย่างทันท่วงที</p>

ตารางที่ 2.3-1 รายละเอียดโครงการในภาพรวมและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมปัจจุบันและหลังเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

ประเด็น	รายละเอียดโครงการ		
	ปัจจุบัน (รายงานที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว)	หลังเปลี่ยนแปลง	หมายเหตุ
	<p>(2) ศบท. ออกรหัสและลงบันทึกในทะเบียน สรุปรับเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะ โดยจำแนกเป็น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เรื่องร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการให้บริการของพนักงานเก็บค่าผ่านทาง</li> <li>- เรื่องร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมบนทางพิเศษ</li> <li>- เรื่องร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะอื่นๆ</li> </ul> <p>(3) ผู้บริหารที่เกี่ยวข้องลงนามในแบบฟอร์มแล้ว ศบท. ส่งแบบฟอร์มให้หน่วยงานที่ถูกร้องเรียนทางโทรสาร (จัดส่งต้นฉบับภายหลัง)</p> <p>(4) หน่วยงานที่ถูกร้องเรียนต้องติดตามตรวจสอบตามบันทึกในแบบฟอร์ม เพื่อวางแผนทางแก้ไข ป้องกัน และปรับปรุงแล้วแจ้งกลับผู้ร้องเรียน</p> <p>(5) ศบท. ประสานงานกับหน่วยงานที่ถูกร้องเรียนทางโทรศัพท์หรือด้วยตนเองและลงบันทึกในทะเบียนตามเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะในกรณีที่ยังไม่มีการแก้ไข เพื่อติดตามให้ได้ความคืบหน้าในสัปดาห์ต่อไป และรายงานผู้ว่าการ (ผวก.) เพื่อทราบ</p>		

ตารางที่ 2.3-1 รายละเอียดโครงการในภาพรวมและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมปัจจุบันและหลังเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

ประเด็น	รายละเอียดโครงการ		
	ปัจจุบัน (รายงานที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว)	หลังเปลี่ยนแปลง	หมายเหตุ
	<p>(6) หน่วยงานที่ถูกร้องเรียนดำเนินการแก้ไขแล้ว ส่งแบบฟอร์มกลับมายัง ศบท.</p> <p>(7) ศบท. จัดทำบันทึกรายงานผลการปฏิบัติงาน ศบท. ประจำเดือน นำเสนอผู้บริหารระดับผู้ช่วย ผวก. ขึ้นไป และจัดทำวาระการประชุมเสนอในที่ประชุมผู้บริหารระดับฝ่ายขึ้นไป</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• กรณีผู้ถูกเวนคืนบ้านและที่ดิน แม้ว่าจะพิจารณาค่าทดแทนที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง ต้นไม้พืชผลและการเสียประโยชน์ที่ต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์แล้ว แต่ก็ยังมีผลกระทบด้านสังคมและด้านการเสียโอกาสอีกหลายประเภทที่ยังมิได้มีการชดเชย เช่น โครงการทำให้พื้นที่เกิดความเจริญขึ้น แต่ผู้ถูกเวนคืนกลับต้องถูกโยกย้ายออกจากพื้นที่ไปอยู่ในที่ซึ่งอาจมีศักยภาพในการพัฒนาน้อยกว่าที่อยู่ในปัจจุบัน เป็นต้น กทพ. จึงมีแนวคิดเบื้องต้นที่จะบรรเทาผลกระทบดังกล่าวโดยการจัดที่อยู่อาศัยให้ผู้ถูกเวนคืนในพื้นที่ใกล้เคียงกับที่อยู่อาศัยปัจจุบัน โดยการใช้พื้นที่บางส่วนของเขตทางพิเศษก่อสร้างอาคารพักอาศัยให้แก่ผู้ถูกเวนคืน ซึ่งมีพื้นที่ที่มีศักยภาพ 2 บริเวณ ได้แก่</li> </ul>		

ตารางที่ 2.3-1 รายละเอียดโครงการในภาพรวมและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมปัจจุบันและหลังเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

ประเด็น	รายละเอียดโครงการ		
	ปัจจุบัน (รายงานที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว)	หลังเปลี่ยนแปลง	หมายเหตุ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- บริเวณ Loop Ramp ของด่านสุขสวัสดิ์ 1 ปัจจุบันเป็นพื้นที่สวนสาธารณะมีขนาดพื้นที่ประมาณ 3 ไร่</li> <li>- บริเวณ Loop Ramp ของด่านสุขสวัสดิ์ 2 เป็นพื้นที่ที่จะเวนคืน ซึ่งอยู่ภายใน Loop Ramp มีขนาดพื้นที่ประมาณ 3 ไร่ ปัจจุบันมีสิ่งปลูกสร้าง 4 หลัง</li> </ul> <p>อย่างไรก็ตาม กทพ. จำเป็นต้องประสานการดำเนินงานระหว่างผู้ถูกเวนคืน กทพ. และการเคหะแห่งชาติ ทั้งยังต้องหารือด้านข้อกำหนดกับสำนักงานกฤษฎีกาในการนำที่ดินในเขตทางพิเศษมาใช้ก่อสร้างอาคารพักอาศัยให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการ ว่าสามารถดำเนินการได้หรือไม่ ในกรณีที่สามารถดำเนินการได้ก็จะต้องมีการคำนึงถึงเรื่องการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อผู้อาศัย อาทิ มลพิษทางด้านเสียงและอากาศจากการจราจรอีกด้วย รวมทั้งนำผลการดำเนินงานโครงการอื่นๆ ที่มีแนวคิดที่จะดำเนินงานในลักษณะใกล้เคียงกัน เช่น แนวคิดในการจัดสร้างที่พักอาศัยสำหรับผู้ถูกเวนคืนจากโครงการรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีม่วงบริเวณสถานีเตาปูนขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร (รฟม.) เป็นต้น มาพิจารณาประกอบการดำเนินงาน</p>		



ตารางที่ 2.3-1 รายละเอียดโครงการในภาพรวมและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมปัจจุบันและหลังเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

ประเด็น	รายละเอียดโครงการ		
	ปัจจุบัน (รายงานที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว)	หลังเปลี่ยนแปลง	หมายเหตุ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>กรณีผู้ถูกเวนคืนที่อยู่อาศัยต้องการให้ชดเชยด้วยการจัดหาที่อยู่อาศัยใหม่ให้ (จากการสัมภาษณ์มีจำนวน 5 ราย) ให้ กทพ. ประสานงานกับผู้ถูกเวนคืนและการเคหะแห่งชาติ เพื่อจองสิทธิ์โครงการเคหะชุมชนหรือโครงการบ้านเอื้ออาทรที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการให้แก่ผู้ถูกเวนคืนดังกล่าว ซึ่งปัจจุบันมีโครงการบ้านเอื้ออาทรในบริเวณใกล้เคียงโครงการที่ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้จองสิทธิ์หลายโครงการ (ข้อมูลเดือนมกราคม 2550) ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการเศรษฐกิจ 1 จ.สมุทรสาคร เป็นอาคารชุด มีห้องว่างประมาณ 800 ห้อง</li> <li>โครงการเพชรเกษม 81 เป็นอาคารชุด มีห้องว่างประมาณ 500 ห้อง</li> <li>โครงการพุทธมณฑล (ศาลายา) จ.นครปฐม เป็นอาคารชุด มีห้องว่างประมาณ 100 ห้อง</li> </ul> </li> </ul>		
	<p><b>มาตรการด้านความสันติสุข</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ก่อสร้างเสาโครงสร้างบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางวัดสารอดที่ประชิดกับวัดเป็นรูปตัว Y เพื่อเพิ่มระยะห่างระหว่างฐานรากของโครงการกับวัด ซึ่งจะทำให้มีระยะห่างเพิ่มขึ้นประมาณ 15 เมตร</li> </ul>		<p><b>มาตรการด้านความสันติสุข ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี และสุนทรียภาพ/ทัศนียภาพ</b></p> <p>ยกเลิกมาตรการเฉพาะบริเวณวัดสารอด เนื่องจากย้ายตำแหน่งด่านเก็บค่าผ่านทางทิศทางเข้าเมืองจากบริเวณด้านวัดสารอดมาอยู่บริเวณด้านดาวคะนอง 2 ภายในเขตทางพิเศษเฉลิมมหานคร</p>

ตารางที่ 2.3-1 รายละเอียดโครงการในภาพรวมและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมปัจจุบันและหลังเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

ประเด็น	รายละเอียดโครงการ		
	ปัจจุบัน (รายงานที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว)	หลังเปลี่ยนแปลง	หมายเหตุ
	<p><b>มาตรการด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดี</b></p> <p><u><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ออกแบบเสาโครงสร้างบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางวัดสารอดด้านที่ประชิดกับวัดเป็นรูปตัว Y เพื่อเพิ่มระยะห่างระหว่างฐานรากของโครงการกับวัด เพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน</li> </ul> <p><u><b>ระยะก่อสร้าง</b></u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ภายหลังการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ ให้ทำการปลูกต้นไม้ตามแนวรั้วพื้นที่อ่อนไหว เช่น วัดสารอด เป็นต้น เพื่อลดผลกระทบในระยะดำเนินการ โดยคัดเลือกพันธุ์ไม้ที่สามารถช่วยลดผลกระทบจากฝุ่นละออง ช่วยดูดซับเสียง และเป็นแนวกันลม</li> </ul> <p><b>มาตรการด้านสุนทรียภาพ/ทัศนียภาพ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ปลูกต้นโอศกอินเดีย (Cemetery tree; Polayalthia longifolia Benth.&amp; Hook.f.var.pandurata) ซึ่งมีความสูงประมาณ 15 เมตร ช้อน 2 แถวสลับฟันปลา โดยให้มีระยะห่างระหว่างต้นประมาณ 1 เมตร ตลอดแนวด้านนอกของกำแพงวัดสารอดด้านที่ประชิดกับด้านวัดสารอด ระยะทางประมาณ 130 เมตร</li> </ul>		

ตารางที่ 2.3-1 รายละเอียดโครงการในภาพรวมและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมปัจจุบันและหลังเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

ประเด็น	รายละเอียดโครงการ		
	ปัจจุบัน (รายงานที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว)	หลังเปลี่ยนแปลง	หมายเหตุ
37. มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	<p><b>มาตรการด้านคุณภาพอากาศ</b> <u>ระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะเปิดดำเนินการ</u> พื้นที่ดำเนินการ : โรงพยาบาลพระราม 2 สำนักงานเขตบางขุนเทียน โรงเรียนสมบุญวิทย์ โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล วิทยาลัยพาณิชยการเชตุพน และมัสยิดอมันนุญดี ระยะเวลาดำเนินการ : ตรวจวัดเป็นเวลาอย่างน้อย 3 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ</p>	<p><b>มาตรการด้านคุณภาพอากาศ</b> <u>ระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะเปิดดำเนินการ</u> พื้นที่ติดตามตรวจสอบ : โรงพยาบาลพระราม 2 โรงพยาบาลบางมด สำนักงานเขตบางขุนเทียน โรงเรียนสมบุญวิทย์ โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล และโรงเรียนวัดสารอด ระยะเวลาติดตามตรวจสอบ : ตรวจวัดเป็นเวลาอย่างน้อย 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ</p>	<p><b>มาตรการด้านคุณภาพอากาศ</b> <u>ระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะเปิดดำเนินการ</u>  <ul style="list-style-type: none"> <li>ยกเลิกจุดตรวจวัดที่วิทยาลัยพาณิชยการเชตุพน และมัสยิดอมันนุญดี เนื่องจากอยู่ห่างออกไปจากจุดสิ้นสุดโครงการระยะทางประมาณ 125 เมตร และเพิ่มจุดตรวจวัด 2 จุด คือ โรงพยาบาลบางมด (เป็นตัวแทนของพื้นที่ริมถนนพระรามที่ 2 ช่วง กม. 9+225) และโรงเรียนวัดสารอด (เป็นตัวแทนของพื้นที่ริมทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วง กม.14+915 ซึ่งเป็นช่วงที่โครงการซ้อนทับอยู่บนทางพิเศษเฉลิมมหานคร และไม่มีพื้นที่อื่นใดที่เป็นตัวแทนที่เหมาะสม)</li> <li>เพิ่มระยะเวลาติดตามตรวจสอบจาก 3 วันต่อเนื่อง เป็น 5 วันต่อเนื่อง ตามคำแนะนำของ คชก. เนื่องจากสามารถใช้เป็นตัวแทนข้อมูลผลการตรวจวัดที่ดีกว่า</li> </ul> </p>
	<p><b>มาตรการด้านระดับเสียง</b> <u>ระยะก่อนก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</u> พื้นที่ดำเนินการ : โรงพยาบาลพระราม 2 โรงพยาบาลนครธน สำนักงานเขตบางขุนเทียน วัดเลา วัดยายร่ม โรงเรียนสมบุญวิทย์ โรงพยาบาล</p>	<p><b>มาตรการด้านระดับเสียง</b> <u>ระยะก่อนก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</u> พื้นที่ติดตามตรวจสอบ : โรงพยาบาลพระราม 2 โรงพยาบาลนครธน สำนักงานเขตบางขุนเทียน วัดเลา วัดยายร่ม โรงเรียนสมบุญวิทย์ โรงพยาบาล</p>	<p><b>มาตรการด้านระดับเสียง</b> <u>ระยะก่อนก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</u>  <ul style="list-style-type: none"> <li>ยกเลิกจุดตรวจวัดที่วิทยาลัยพาณิชยการเชตุพน และมัสยิดอมันนุญดี เนื่องจากอยู่ห่างออกไปจากจุดสิ้นสุดโครงการระยะทางประมาณ 125 เมตร และเพิ่มจุดตรวจวัด 1 จุด คือ โรงเรียนวัดสารอด</li> </ul> </p>

ตารางที่ 2.3-1 รายละเอียดโครงการในภาพรวมและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมปัจจุบันและหลังเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

ประเด็น	รายละเอียดโครงการ		
	ปัจจุบัน (รายงานที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว)	หลังเปลี่ยนแปลง	หมายเหตุ
	<p>บางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล วิทยาลัยพาณิชยการเซตุน และมัสยิดอมันนุญมิต</p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b> ตรวจวัดเป็นเวลาอย่างน้อย 3 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ</p> <p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b> <b>พื้นที่ดำเนินการ :</b> โรงพยาบาลพระราม 2 โรงพยาบาลนครธน สำนักงานเขตบางขุนเทียน วัดเลา วัดยายร่ม โรงเรียนสมบุญวิทย์ และโรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล วิทยาลัยพาณิชยการเซตุน มัสยิดอมันนุญมิต ศาลเจ้าปึงเถ่ากง โรงเรียนปัญญาศักดิ์ และวัดสน</p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b> ตรวจวัดระดับเสียงเป็นเวลาอย่างน้อย 3 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ</p>	<p>บางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล และโรงเรียนวัดสารอด</p> <p><b>ระยะเวลาดิตตามตรวจสอบ :</b> ตรวจวัดเป็นเวลาอย่างน้อย 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ</p> <p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b> <b>พื้นที่ติดตามตรวจสอบ :</b> โรงพยาบาลพระราม 2 โรงพยาบาลบางมด สำนักงานเขตบางขุนเทียน โรงเรียนสมบุญวิทย์ โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล และโรงเรียนวัดสารอด</p> <p><b>ระยะเวลาดิตตามตรวจสอบ :</b> ตรวจวัดระดับเสียงเป็นเวลาอย่างน้อย 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ</p>	<p>(เป็นตัวแทนของพื้นที่ริมทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วง กม.14+915 ซึ่งเป็นช่วงที่โครงการซ้อนทับอยู่บนทางพิเศษเฉลิมมหานคร และไม่มีพื้นที่อื่นใดอื่นที่เป็นตัวแทนที่เหมาะสม)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เพิ่มระยะเวลาดิตตามตรวจสอบจาก 3 วันต่อเนื่อง เป็น 5 วันต่อเนื่อง ตามคำแนะนำของ คชก. เนื่องจากสามารถใช้เป็นตัวแทนข้อมูลผลการตรวจวัดที่ดีกว่า</li> </ul> <p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ยกเลิกจุดตรวจวัดโรงพยาบาลนครธน วัดเลา วัดยายร่ม วิทยาลัยพาณิชยการเซตุน ศาลเจ้าปึงเถ่ากง โรงเรียนปัญญาศักดิ์ วัดสน และมัสยิดอมันนุญมิต เพื่อให้สอดคล้องกับผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และมีความเหมาะสมของพื้นที่ในการตั้งเครื่องมือตรวจวัด และเพิ่มจุดตรวจวัด 2 จุด คือ โรงพยาบาลบางมด (เป็นตัวแทนของพื้นที่ริมถนนพระรามที่ 2 ช่วง กม.9+225) และโรงเรียนวัดสารอด (เป็นตัวแทนของพื้นที่ริมทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วง กม. 14+915 ซึ่งเป็นช่วงที่โครงการซ้อนทับอยู่บนทางพิเศษเฉลิมมหานคร และไม่มีพื้นที่อื่นใดอื่นที่เป็นตัวแทนที่เหมาะสม)</li> </ul>



ตารางที่ 2.3-1 รายละเอียดโครงการในภาพรวมและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมปัจจุบันและหลังเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

ประเด็น	รายละเอียดโครงการ		
	ปัจจุบัน (รายงานที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว)	หลังเปลี่ยนแปลง	หมายเหตุ
			<ul style="list-style-type: none"> <li>เพิ่มระยะเวลาดำเนินการตรวจสอบจาก 3 วันต่อเนื่อง เป็น 5 วันต่อเนื่อง ตามคำแนะนำของ คชก. เนื่องจากสามารถใช้เป็นตัวแทนข้อมูลผลการตรวจวัดที่ดีกว่า</li> </ul>

## 2.4 ที่ตั้งและแนวเส้นทางโครงการ

แนวเส้นทางโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ที่นำมาศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในครั้งนี้ มีจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมต่อกับโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี - ปากท่อ) ที่ กม. 13+000 ของถนนพระรามที่ 2 (ประมาณ 2.5 กิโลเมตร ก่อนถึงทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน) โดยเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ซ้อนทับไปตามแนวเกาะกลางถนนพระรามที่ 2 ข้ามทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน และถนนบางขุนเทียน - ชายทะเล (รูปแบบโครงสร้างแสดงดังรูปที่ 2.4-1) หลังจากนั้นแนวเส้นทางจะเลี้ยวขวาบริเวณโค้งทางแยกต่างระดับดาวคะนองเพื่อเข้าซ้อนทับกับแนวทางพิเศษเฉลิมมหานคร โดยมีรูปแบบเสาตอม่อเป็นแบบเสาควมี้คานขวางด้านบน (Portal Frame) ไปจนถึงถนนสุขสวัสดิ์ แล้วจึงเบี่ยงแนวไปทางทิศตะวันออกของทางพิเศษเฉลิมมหานครเพื่อข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (รูปแบบโครงสร้างแสดงดังรูปที่ 2.4-2) ซึ่งช่วงที่ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจะก่อสร้างเป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งใหม่คู่ขนานกับสะพานพระราม 9 มีระยะห่างจากสะพานเดิมประมาณ 7.8 เมตร (รูปแบบโครงสร้างแสดงดังรูปที่ 2.4-3) และเข้าเชื่อมต่อกับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัชที่ทางแยกต่างระดับบางโคล่ โดยมีด่านบางโคล่ 1 และด่านบางโคล่ 2 เป็นด่านแรกในการเข้าสู่ระบบทางพิเศษของโครงการ แสดงดังรูปที่ 2.4-4 รวมระยะทางจากจุดเริ่มต้นถึงจุดสิ้นสุดโครงการทั้งสิ้น 18.7 กิโลเมตร



รูปที่ 2.4-1 รูปแบบโครงสร้างตามแนวเกาะกลางถนนพระรามที่ 2 ช่วงวงแหวนรอบนอกฯ ถึงดาวคะนอง

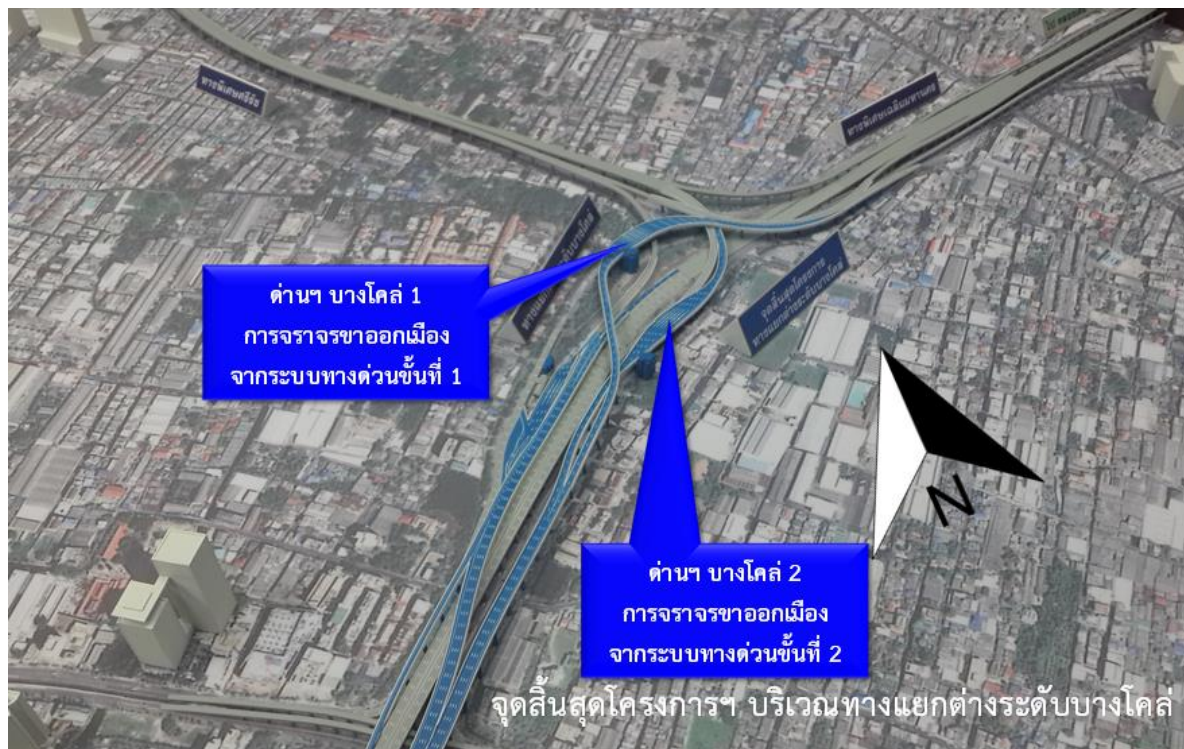


รูปที่ 2.4-2 รูปแบบการก่อสร้างโครงการซ้อนทับทางพิเศษเฉลิมมหานคร (เสาตอม่อแบบ Portal Frame) ช่วงดาวคะนองไปจนถึงสะพานคู่ขนานสะพานพระราม 9



รูปที่ 2.4-3 รูปแบบโครงสร้างช่วงสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา





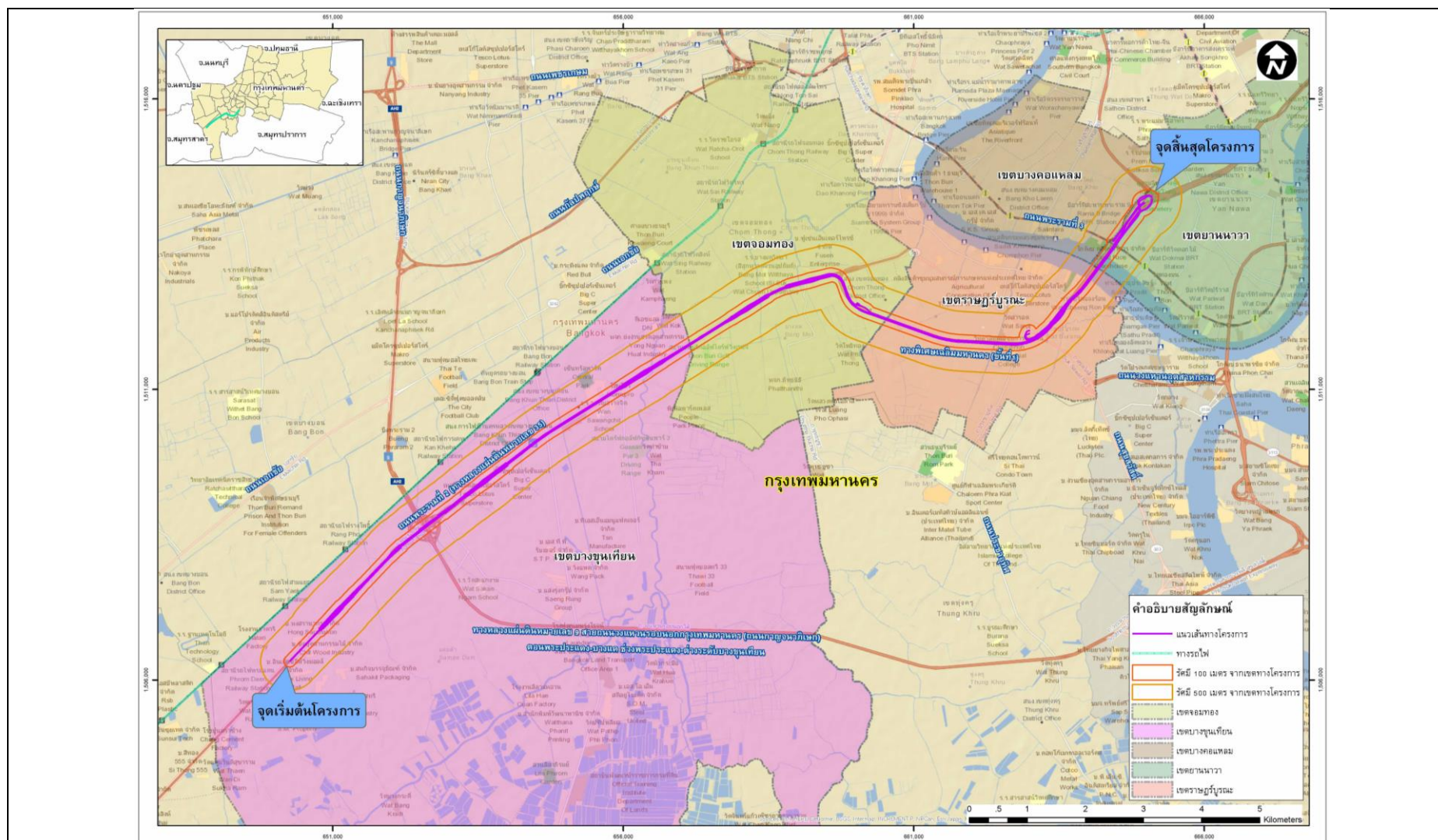
รูปที่ 2.4-4 แนวเส้นทางโครงการบริเวณทางแยกต่างระดับบางโคล่

แนวเส้นทางโครงการอยู่ในเขตการปกครองของกรุงเทพมหานคร ครอบคลุมพื้นที่เขตบางขุนเทียน (แขวงแสมดำและแขวงท่าข้าม) เขตจอมทอง (แขวงจอมทองและแขวงบางมด) เขตราษฎร์บูรณะ (แขวงบางปะกอกและแขวงราษฎร์บูรณะ) เขตบางคอแหลม (แขวงบางโคล่) และเขตยานนาวา (แขวงบางโพงพาง) เมื่อเปรียบเทียบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม พบว่า พื้นที่ศึกษาลดลง คือ พื้นที่แขวงบางบอน เขตบางบอน และพื้นที่แขวงยานนาวา เขตสาทร สรุปดังตารางที่ 2.4-1 และรูปที่ 2.4-5



**ตารางที่ 2.4-1      ขอบเขตพื้นที่โครงการระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการเปรียบเทียบกับ  
การทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม**

จังหวัด	รายงานการวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม		รายงานการเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการ	
	เขต	แขวง	เขต	แขวง
กรุงเทพมหานคร	บางขุนเทียน	แสมดำ	บางขุนเทียน	แสมดำ
		ท่าข้าม		ท่าข้าม
	บางบอน	บางบอน	-	-
	จอมทอง	จอมทอง	จอมทอง	จอมทอง
		บางมด		บางมด
	ราษฎร์บูรณะ	บางปะกอก	ราษฎร์บูรณะ	บางปะกอก
		ราษฎร์บูรณะ		ราษฎร์บูรณะ
	บางคอแหลม	บางโคล่	บางคอแหลม	บางโคล่
	ยานนาวา	บางโพงพาง	ยานนาวา	บางโพงพาง
	สาทร	ยานนาวา	-	-
รวม	7	10	5	8



รูปที่ 2.4-5 ขอบเขตพื้นที่โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

จากการศึกษาข้อมูลสภาพการใช้ที่ดินเปรียบเทียบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม พบว่า พื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการภายหลังการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ จะครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด 12,709.32 ไร่ ซึ่งเพิ่มขึ้นจากเดิม 872.55 ไร่ (รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 2.4-2) เนื่องจากการขยายจุดเริ่มต้นโครงการออกไปเพื่อเชื่อมต่อกับโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี - ปากท่อ) ของ ทล.

ตารางที่ 2.4-2 สภาพการใช้ที่ดินบริเวณพื้นที่โครงการในรัศมี 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

ประเภทการใช้ที่ดิน	สัญลักษณ์	สภาพปัจจุบัน		ผลการทบทวนรายงานเดิม	
		พื้นที่		พื้นที่	
		(ตร.ม.)	(ไร่)	(ตร.ม.)	(ไร่)
<b>พื้นที่เกษตรกรรม</b>	<b>A</b>	<b>251,265.49</b>	<b>157.04</b>	<b>584,656</b>	<b>365.41</b>
- พืชสวน	A5	42,653.33	26.66	-	-
- ไม้ผล	A4	127,570.44	79.73	-	-
- ไม้ยืนต้น/ไม้ผล	A3	31,533.41	19.71	-	-
- สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	A9	49,508.30	30.94	-	-
<b>พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง</b>	<b>U</b>	<b>18,534,965.74</b>	<b>11,584.35</b>	<b>13,712,816</b>	<b>8,570.51</b>
- ตัวเมืองและย่านการค้า	U1	11,668,717.74	7,292.95	4,253,312	2,658.32
- หมู่บ้าน	U2	-	-	3,594,192	2,246.37
- พื้นที่อุตสาหกรรม	U5	1,197,857.82	748.66	1,180,192	737.62
- สถานที่ราชการและสถาบันต่างๆ	U3	233,543.47	145.96	642,944	401.84
- สถานเอนกนาค	U4	1,923,503.71	1,202.19	3,566,048	2,228.78
- สนามกอล์ฟ	U7	54,764.40	34.23	-	-
- สิ่งปลูกสร้างอื่นๆ	U6	438,332.00	273.96	476,128	297.58
<b>พื้นที่น้ำ</b>	<b>W</b>	<b>658,596.59</b>	<b>441.62</b>	<b>425,472</b>	<b>265.92</b>
- แหล่งน้ำที่สร้างขึ้น	W2	36,274.32	22.67	50,288	31.43
- แหล่งน้ำธรรมชาติ	W1	622,322.27	388.95	375,184	234.49
<b>พื้นที่เบ็ดเตล็ด</b>	<b>M</b>	<b>890,081.10</b>	<b>556.30</b>	<b>4,215,888</b>	<b>2,634.93</b>
- ทุ่งหญ้าและไม้ละเมาะ	M1	551,978.57	344.99	-	-
- พื้นที่ลุ่ม	M2	338,102.54	211.31	-	-
<b>รวมพื้นที่ทั้งหมด</b>		<b>20,334,908.92</b>	<b>12,709.32</b>	<b>18,938,832</b>	<b>11,836.77</b>

หมายเหตุ : - หมายถึง ไม่มีข้อมูล

ที่มา : \* บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, กันยายน พ.ศ. 2560

\*\* รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก, บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, มิถุนายน พ.ศ. 2559 และรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง, บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด, กรกฎาคม พ.ศ. 2553

สภาพพื้นที่ในปัจจุบันตลอดแนวเส้นทางโครงการสรุปได้ดังนี้

- จากจุดเริ่มต้นโครงการ ที่ กม. 13+000 ของถนนพระรามที่ 2 ถึงทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน สภาพการใช้ที่ดินส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ชุมชนเมืองและสิ่งปลูกสร้าง มีอาคารที่พักอาศัย อาคารพาณิชย์ สถานประกอบการ ร้านค้า ตั้งอยู่เรียงรายไปตามสองข้างทางของถนนพระรามที่ 2 สลับกับพื้นที่โล่ง มีหญ้าขึ้นปกคลุมเป็นระยะๆ
- ช่วงทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน ถึงบริเวณทางแยกต่างระดับดาวคะนอง สภาพการใช้ที่ดินโดยส่วนใหญ่ยังคงเป็นพื้นที่ชุมชนเมืองและสิ่งปลูกสร้าง ซึ่งจากการเปรียบเทียบสภาพปัจจุบันกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม พบว่ามีสภาพเป็นชุมชนเมืองมากขึ้น มีอาคารที่พักอาศัย สถานประกอบการ และร้านค้าเพิ่มมากขึ้น บางบริเวณเป็นพื้นที่โล่งมีหญ้าขึ้นปกคลุม
- ช่วงทางแยกต่างระดับดาวคะนอง จนถึงจุดสิ้นสุดโครงการที่ทางแยกต่างระดับบางโคล่ มีสภาพไม่ต่างจากเดิมมากนัก ยังคงเป็นพื้นที่ชุมชนเมือง สิ่งปลูกสร้าง และย่านพาณิชยกรรม

## 2.5 สรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

สรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครด้านตะวันตก สรุปดังตารางที่ 2.5-1 ภาพรวมรายละเอียดโครงการที่เปลี่ยนแปลงแสดงดังรูปที่ 2.5-1



ตารางที่ 2.5-1 การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการเปรียบเทียบกับที่นำเสนอในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับเดิมที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว

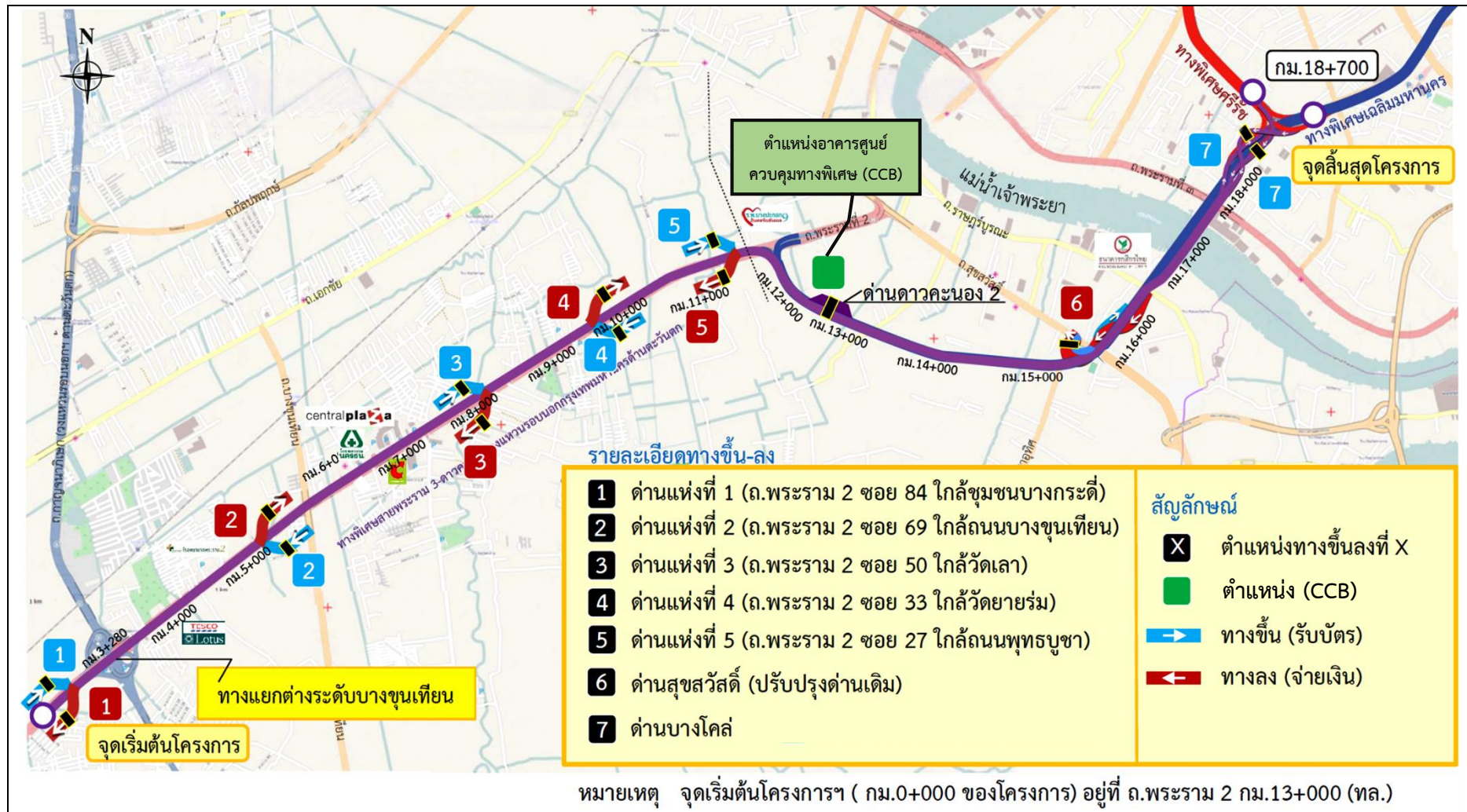
รายการ	รายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้รับความเห็นชอบจาก กก.วล.	รายละเอียดโครงการที่ขอเปลี่ยนแปลง
1. จุดเริ่มต้นโครงการ	จุดเริ่มต้นโครงการอยู่ที่บริเวณ กม. 11+200 ของถนนพระรามที่ 2	ต่อขยายจุดเริ่มต้นของโครงการออกไปอีกประมาณ 1.8 กิโลเมตร ทำให้มีจุดเริ่มต้นโครงการอยู่ที่บริเวณ กม. 13+000 ของถนนพระรามที่ 2 เปลี่ยนแปลงเพื่อเชื่อมต่อกับโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี – ปากท่อ) ของ ทล. เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด
2. ปริมาณจราจร	มีปริมาณจราจรบนโครงการ ปี พ.ศ. 2589 ดังนี้ - ขาเข้าเมือง (เข้าใช้โครงการ) 24,949 PCU/วัน - ขาออกเมือง (ลงจากโครงการ) 22,848 PCU/วัน	มีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้น เนื่องจากการต่อเชื่อมกับโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี – ปากท่อ) ของ ทล. โดยมีปริมาณการจราจรบนโครงการ ปี พ.ศ. 2589 ดังนี้ - ขาเข้าเมือง (เข้าใช้โครงการ) 70,603 PCU/วัน - ขาออกเมือง (ลงจากโครงการ) 72,590 PCU/วัน เปลี่ยนแปลงเนื่องจากการเชื่อมต่อกับโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี – ปากท่อ) ของ ทล.
3. ระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง	<ul style="list-style-type: none"> <li>ไม่มีด่านเก็บค่าผ่านทางหรือด่านจ่ายบัตรผ่านทางบริเวณทางขึ้น ยกเว้นที่ทางขึ้นที่ 5 ขาเข้าเมืองจะมีด่านจ่ายบัตร และมีด่านเก็บค่าผ่านทางบริเวณทางลง</li> <li>มีด่านเก็บค่าผ่านทางบริเวณทางแยกต่างระดับบางโคล่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีด่านจ่ายบัตรผ่านทางที่ทุกทางขึ้น และมีด่านเก็บค่าผ่านทางที่บริเวณทางลง</li> <li>เปลี่ยนแปลงด่านบางโคล่ 1 และด่านบางโคล่ 2 จากด่านเก็บค่าผ่านทางเป็นด่านจ่ายบัตร</li> </ul> <p>เปลี่ยนแปลงเพื่อให้สอดคล้องกับโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี-ปากท่อ) ของ ทล.</p>
4. ทางขึ้น - ลงบนถนนสุขสวัสดิ์	มีทางขึ้นแห่งใหม่จากถนนสุขสวัสดิ์ และมีด่านสุขสวัสดิ์ 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>ยกเลิกทางขึ้นแห่งใหม่จากถนนสุขสวัสดิ์ และยกเลิกด่านสุขสวัสดิ์ 2</li> <li>ปรับปรุงด่านสุขสวัสดิ์ปัจจุบันให้สามารถเข้าใช้ทางพิเศษที่จะก่อสร้างใหม่ได้</li> </ul> <p>เปลี่ยนแปลงเนื่องจากมีโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแล้ว และเพื่อลดผลกระทบด้านการโยกย้ายเวนคืน</p>
5. ด่านวัดสารอด	มีด่านเก็บค่าผ่านทางขนาดใหญ่บริเวณวัดสารอด ซึ่งอยู่ในทิศทางเข้าเมือง และอยู่บนทางยกระดับ	ย้ายด่านวัดสารอดมาอยู่บริเวณด้านดาวคะนอง 2 ซึ่งเป็นด่านเก็บค่าผ่านทางยกระดับอยู่ในตำแหน่งซ้อนทับบนด้านดาวคะนองของทางพิเศษเฉลิมมหานคร เปลี่ยนแปลงเพื่อลดผลกระทบด้านการโยกย้ายเวนคืน
6. ตำแหน่งอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ	ตั้งอยู่บริเวณทิศเหนือของทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน ที่ STA. 0+450 มีพื้นที่ประมาณ 16 ไร่	ย้ายมาตั้งอยู่บริเวณด้านดาวคะนอง 2 ในเขตหาของทางพิเศษเฉลิมมหานคร เปลี่ยนแปลงเพื่อประโยชน์ในการใช้งาน และลดผลกระทบด้านการโยกย้ายเวนคืน

ตารางที่ 2.5-1 การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการเปรียบเทียบกับที่นำเสนอในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับเดิมที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว

รายการ	รายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ที่ได้รับความเห็นชอบจาก กก.วล.	รายละเอียดโครงการที่ขอเปลี่ยนแปลง
7. มาตรการป้องกันและ แก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>มีมาตรการด้านเศรษฐกิจ-สังคม</b> ในเรื่องของการเปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ชุมชนหรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากโครงการ การประสานงานกับการเคหะแห่งชาติเพื่อตรวจสอบโครงการของการเคหะแห่งชาติ มีข้อมูลที่สามารถติดต่อได้ของผู้รับเหมาทุบตึกหรือผู้รับย้ายบ้านให้กับผู้ถูกเวนคืน</li> <li>• <b>มีมาตรการด้านการโยกย้ายและการเวนคืน</b> ในเรื่องของการให้ข้อมูลที่สามารถติดต่อได้ของผู้รับเหมาทุบตึกหรือผู้รับย้ายบ้านกับผู้ถูกเวนคืน การเปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ชุมชนหรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากโครงการ และการประสานการดำเนินงานระหว่างผู้ถูกเวนคืน กทพ. และการเคหะแห่งชาติ</li> <li>• <b>มีมาตรการด้านความสันะเทือน</b> .ในเรื่องการก่อสร้างเสาโครงสร้างบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางวัดสารอดที่ประชิดกับวัดเป็นรูปตัว Y เพื่อเพิ่มระยะห่างระหว่างฐานรากของโครงการกับวัด ซึ่งจะทำให้มีระยะห่างเพิ่มขึ้นประมาณ 15 เมตร</li> <li>• <b>มีมาตรการด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดี</b> โดยภายหลังการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ ให้ทำการปลูกต้นไม้ตามแนวรั้วพื้นที่อ่อนไหว เช่น วัดสารอด เป็นต้น เพื่อลดผลกระทบในระยะดำเนินการ โดยคัดเลือกพันธุ์ไม้ที่สามารถช่วยลดผลกระทบจากฝุ่นละออง ช่วยดูดซับเสียงและเป็นแนวกันลม</li> <li>• <b>มีมาตรการด้านสุนทรียภาพ/ทัศนียภาพ</b> .ให้ปลูกต้นอโศกอินเดีย (Cemetery tree; Polyalthia longifolia Benth. &amp; Hook.f. var. pandurata) ซึ่งมีความสูงประมาณ 15 เมตร ซ่อน 2 แถวสลับฟันปลา โดยให้มีระยะห่างระหว่างต้นประมาณ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ยกเลิกมาตรการด้านเศรษฐกิจ-สังคม เนื่องจากมาตรการเดิมไม่สอดคล้องกับแนวทางการดำเนินงานและกฎระเบียบ/ข้อบังคับ ในปัจจุบันของ กทพ.</li> <li>• ยกเลิกและปรับปรุงมาตรการด้านการโยกย้ายและการเวนคืนบางมาตรการ เนื่องจากมาตรการเดิมไม่สอดคล้องกับแนวทางการดำเนินงาน ในปัจจุบันของ กทพ. และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และเพื่อลดขั้นตอนและระยะเวลาในการดำเนินการ เพื่อแก้ไขปัญหาในกรณีมีผู้ร้องเรียนให้มีความกระชับและรวดเร็วในการแก้ไขปัญหาได้อย่างทัน่วงที</li> <li>• ยกเลิกมาตรการเฉพาะบริเวณวัดสารอด ด้านความสันะเทือน ประวัติศาสตร์และโบราณคดี และสุนทรียภาพ/ทัศนียภาพ เนื่องจากย้ายตำแหน่งด่านเก็บค่าผ่านทางทิศทางเข้าเมืองจากบริเวณด่านวัดสารอดมาอยู่บริเวณด่านดาวคะนอง 2 ภายในเขตทางพิเศษเฉลิมมหานคร</li> </ul>

ตารางที่ 2.5-1 การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการเปรียบเทียบกับที่นำเสนอในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับเดิมที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว

รายการ	รายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้รับความเห็นชอบจาก กก.วล.	รายละเอียดโครงการที่ขอเปลี่ยนแปลง
	1 เมตร ตลอดแนวด้านนอกของกำแพงวัดสารอดด้านที่ประชิดกับด้านวัดสารอด ระยะทางประมาณ 130 เมตร	
8. มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none"> <li>คุณภาพอากาศ ระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ มีจุดตรวจวัดที่วิทยาลัยพาณิชยการเซตุน และมัสยิตอมันนฤมิต</li> <li>ระดับเสียง <ul style="list-style-type: none"> <li>ระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง มีจุดตรวจวัดที่วิทยาลัยพาณิชยการเซตุน และมัสยิตอมันนฤมิต</li> <li>ระยะดำเนินการ ยกเลิกสถานีตรวจวัด 8 สถานี ได้แก่ วิทยาลัยพาณิชยการเซตุน มัสยิตอมันนฤมิต ศาลเจ้าปึงเถ่ากง โรงเรียนปัญญาศักดิ์ วัดสน โรงพยาบาลนครธน วัดเลา และวัดยายร่ม</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ยกเลิกจุดตรวจวัดคุณภาพอากาศที่วิทยาลัยพาณิชยการเซตุน และมัสยิตอมันนฤมิต เนื่องจากอยู่ห่างออกไปจากจุดสิ้นสุดโครงการระยะทางประมาณ 125 เมตร และเพิ่มจุดตรวจวัดที่โรงพยาบาลบางมด และโรงเรียนวัดสารอด เพื่อให้สอดคล้องกับผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ</li> <li>ยกเลิกจุดตรวจวัดระดับเสียงในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้างที่วิทยาลัยพาณิชยการเซตุน และมัสยิตอมันนฤมิต เนื่องจากอยู่ห่างออกไปจากจุดสิ้นสุดโครงการระยะทางประมาณ 125 เมตร และเพิ่มจุดตรวจวัดที่โรงเรียนวัดสารอด เพื่อให้สอดคล้องกับผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ</li> <li>ยกเลิกจุดตรวจวัดระดับเสียงในระยะเปิดดำเนินการ ที่โรงพยาบาลนครธน วัดเลา วัดยายร่ม วิทยาลัยพาณิชยการเซตุน ศาลเจ้าปึงเถ่ากง โรงเรียนปัญญาศักดิ์ วัดสน และมัสยิตอมันนฤมิต และเพิ่มจุดตรวจวัดที่โรงพยาบาลบางมด และโรงเรียนวัดสารอด เพื่อให้สอดคล้องกับผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และมีความเหมาะสมของพื้นที่ในการตั้งเครื่องมือตรวจวัด</li> </ul>



รูปที่ 2.5-1 ภาพรวมของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ภายหลังการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ



## 2.5.1 จุดเริ่มต้นโครงการ

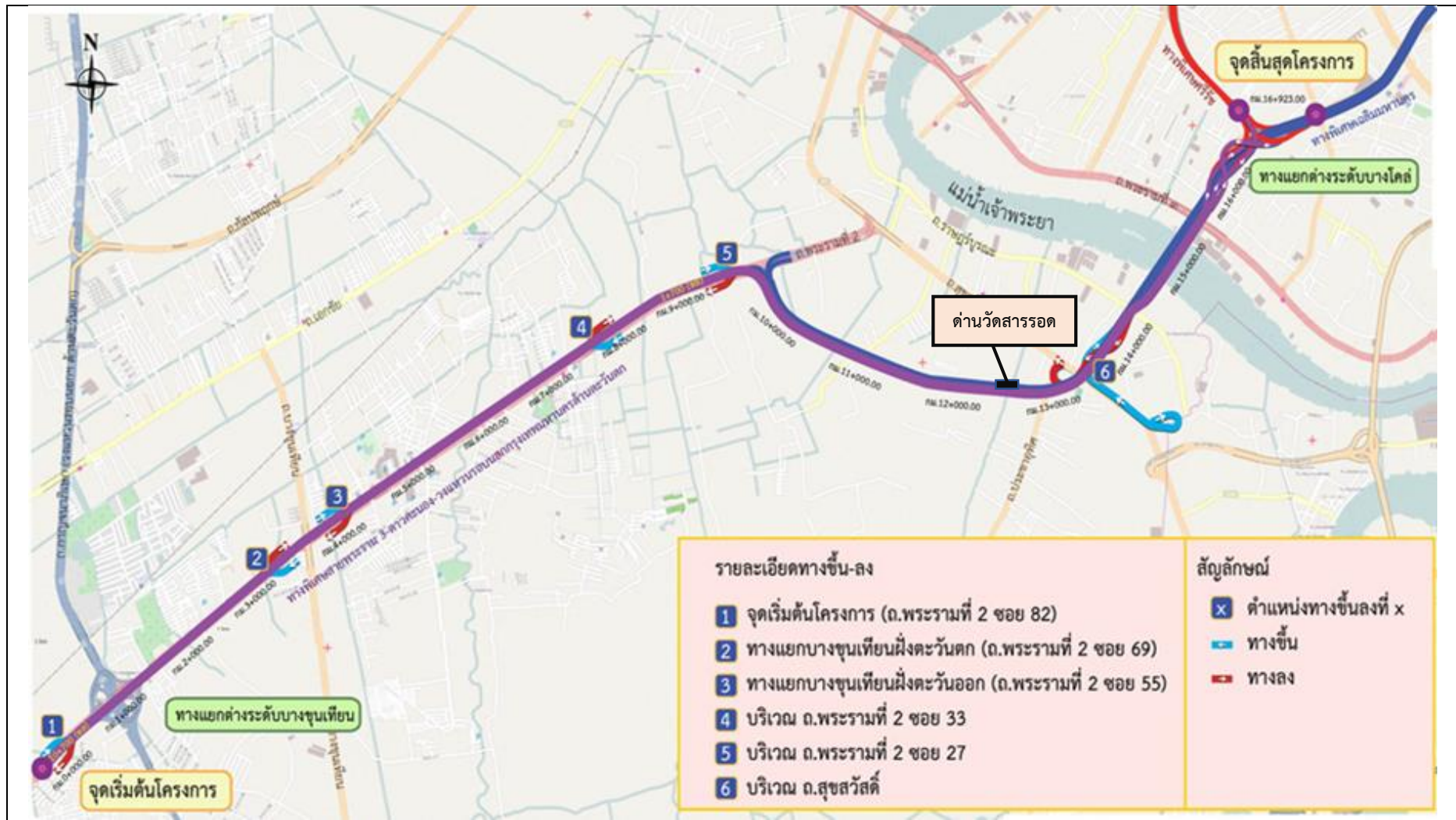
### (1) รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม

จากรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก มีจุดเริ่มต้นโครงการอยู่ที่ กม. 10+700 ของถนนพระรามที่ 2 ประมาณ 1.5 กิโลเมตร ก่อนถึงทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน มีจุดเริ่มต้น Ramp ที่ กม. 11+200 บนถนนพระรามที่ 2 และจุดเริ่มต้น Main Line Bridge ที่ กม. 10+700 บนถนนพระรามที่ 2 เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ซ้อนทับไปตามแนวเกาะกลางถนนพระรามที่ 2 มาทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือจนถึงดาวคะนอง จากนั้นแนวสายทางจะซ้อนทับบนทางพิเศษเฉลิมมหานคร จนถึงบริเวณถนนพระรามที่ 3 ใกล้กับทางแยกต่างระดับบางโคล่ สิ้นสุดโครงการโดยเชื่อมต่อกับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช มีระยะทางรวมทั้งสิ้น 16.923 กิโลเมตร ดังรูปที่ 2.5-2 ประกอบด้วย

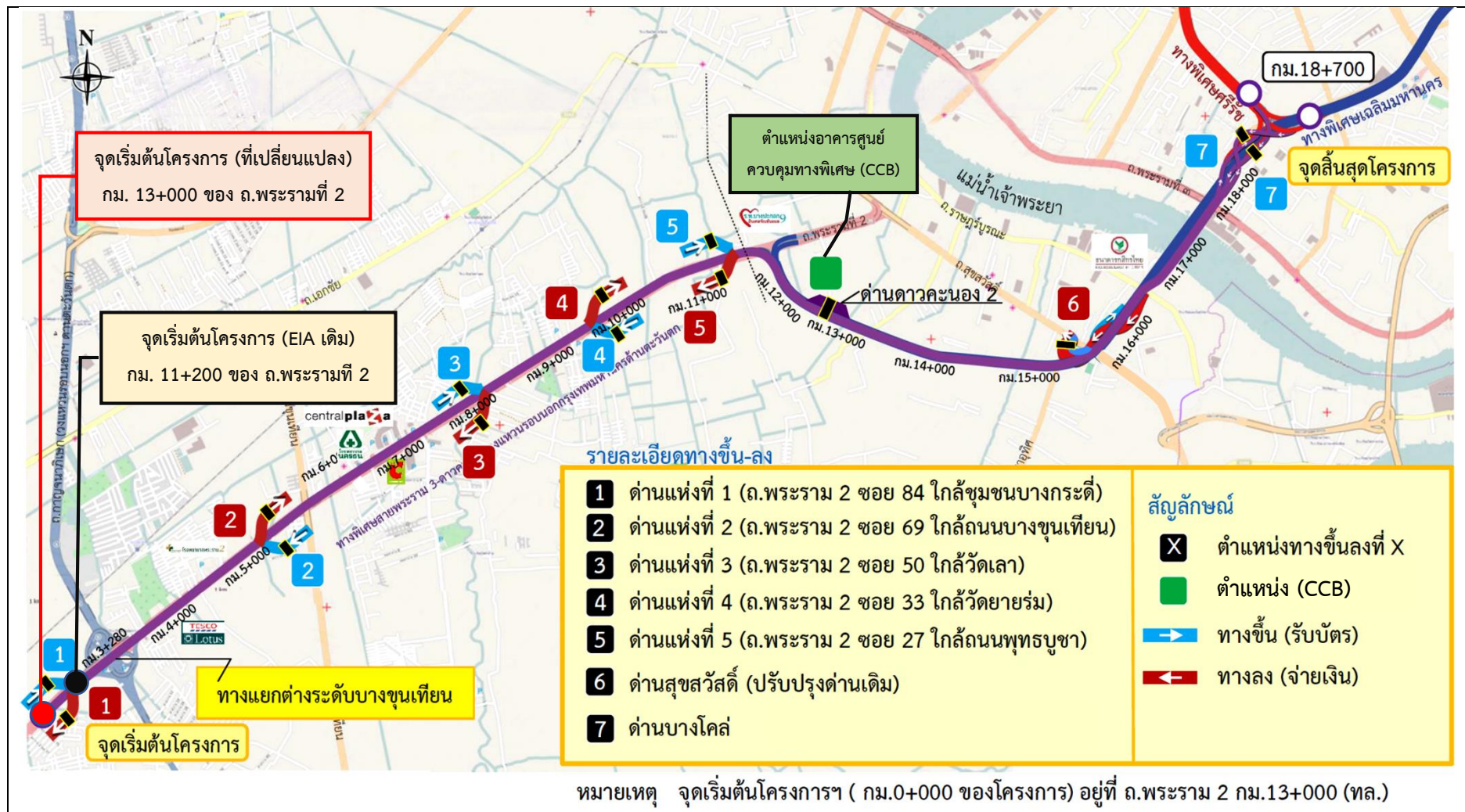
- แนวสายทางของโครงการทางพิเศษสายดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก มีจุดเริ่มต้นโครงการที่ กม. 10+700 ของถนนพระรามที่ 2 (ประมาณ 1.5 กิโลเมตร ก่อนถึงทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน) และมีจุดสิ้นสุดโครงการเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง ก่อนถึงแยกต่างระดับดาวคะนอง (บริเวณถนนพระรามที่ 2 ซอย 27 หรือ กม. 1+700 ของถนนพระรามที่ 2) รวมระยะทาง 9.000 กิโลเมตร
- แนวสายทางของโครงการทางพิเศษสายศรีรัช - ดาวคะนอง มีจุดเริ่มต้นโครงการบนถนนพระรามที่ 2 โดยมีทางขึ้น - ลงทางพิเศษที่จุดต้นทางก่อนถึงทางแยกต่างระดับดาวคะนอง (บริเวณ กม. 1+700 ของถนนพระรามที่ 2) และมีจุดสิ้นสุดโครงการที่บริเวณถนนพระรามที่ 3 เชื่อมต่อกับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัชบริเวณทางแยกต่างระดับบางโคล่ มีระยะทางรวม 7.923 กิโลเมตร

### (2) การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

ในการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการมีการขยายจุดเริ่มต้นโครงการออกไปอีกประมาณ 1.8 กิโลเมตร เพื่อเชื่อมต่อกับโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี - ปากท่อ) ของ ทล. ที่ กม. 13+000 ของถนนพระรามที่ 2 (ประมาณ 2.5 กิโลเมตร ก่อนถึงทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน) รูปที่ 2.5-3 มีจุดเริ่มต้น Ramp ที่ กม. 12+250 บนถนนพระรามที่ 2 (อยู่บริเวณใกล้ชุมชนบางกระบือ ซอย 84) และจุดเริ่มต้น Main Line Bridge ที่ กม. 11+959 บนถนนพระรามที่ 2 สามารถแสดงรายละเอียดดังรูปที่ 2.5-4 รวมระยะทางตลอดแนวเส้นทางโครงการ 18.70 กิโลเมตร เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ซ้อนทับไปตามแนวเกาะกลางถนนพระรามที่ 2 มาทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือจนถึงดาวคะนอง จากนั้นแนวสายทางจะซ้อนทับบนทางพิเศษเฉลิมมหานคร จนถึงบริเวณถนนพระรามที่ 3 ใกล้กับทางแยกต่างระดับบางโคล่ สิ้นสุดโครงการโดยการเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชและทางพิเศษเฉลิมมหานคร

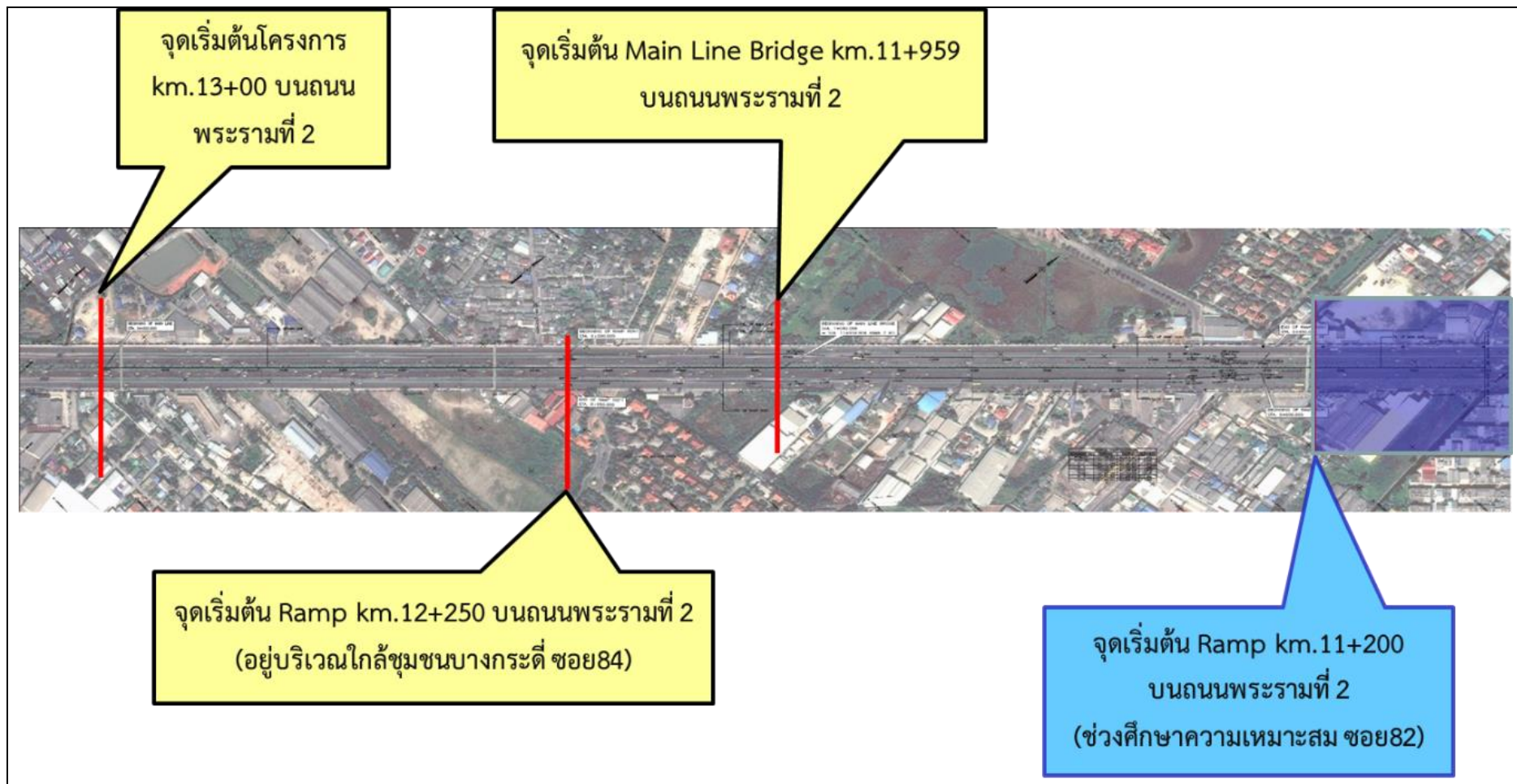


รูปที่ 2.5-2 จุดเริ่มต้นโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก (รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม)



รูปที่ 2.5-3 จุดเริ่มต้นโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก (การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)





รูปที่ 2.5-4 รายละเอียดบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการที่มีการเปลี่ยนแปลง

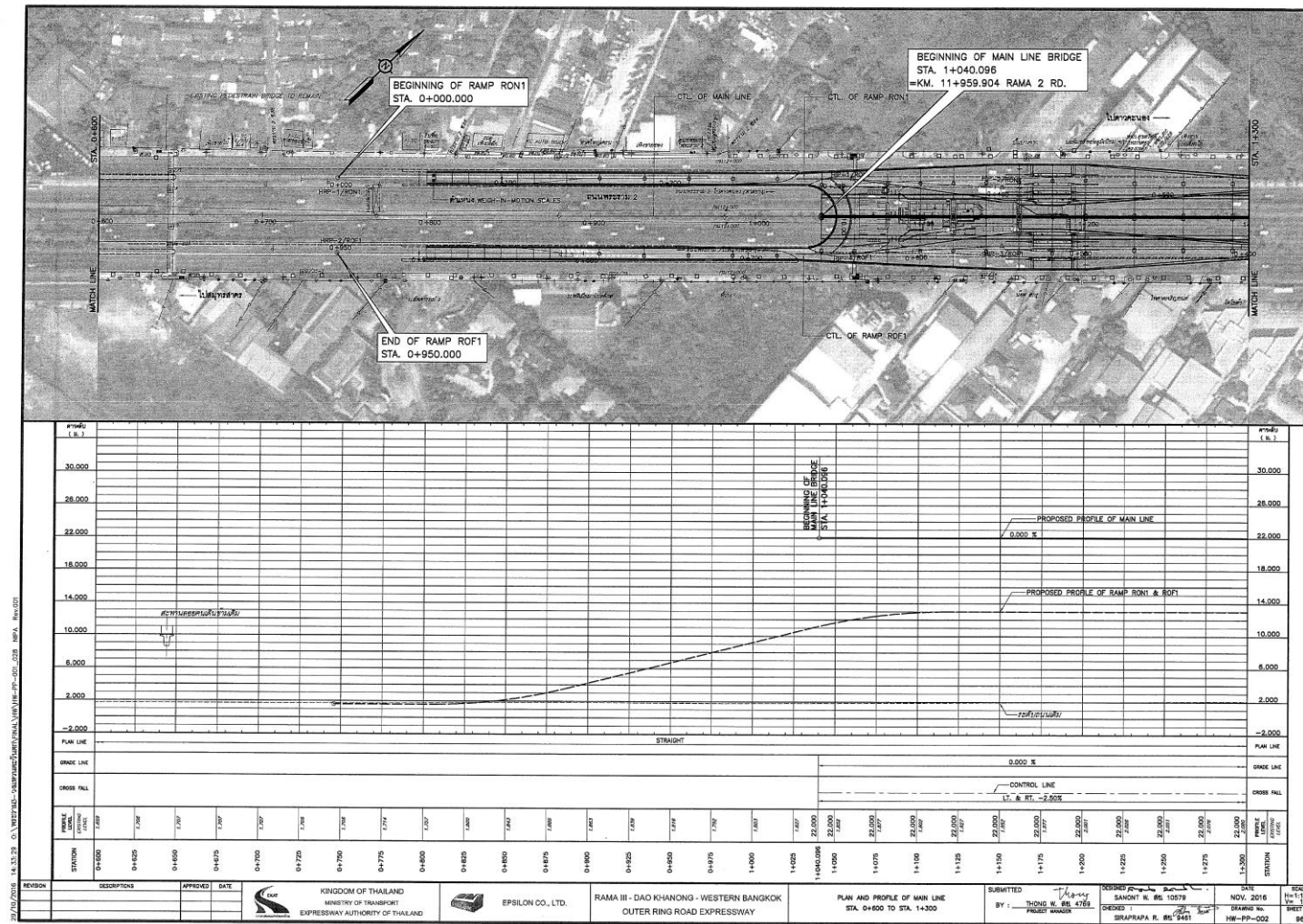


● **ลักษณะการเชื่อมต่อแนวเส้นทางโครงการบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ ตามผลการออกแบบรายละเอียด พ.ศ.2559**

กทพ. ได้ดำเนินการออกแบบรายละเอียดโครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก โดยจัดให้มีคณะทำงานเพื่อกำกับดูแลการดำเนินงานออกแบบรายละเอียด ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่ กทพ. และผู้แทน ทล. (จากสำนักสำรวจและออกแบบ) มาร่วมพิจารณารายละเอียดของการออกแบบของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ ตั้งแต่เริ่มงานออกแบบรายละเอียดจนกระทั่งแล้วเสร็จ ซึ่งได้มีการประชุมหารือระหว่าง กทพ. และ ทล. อย่างต่อเนื่อง ดังรายงานการประชุมฉบับที่ 1-9 ที่แสดงใน **ภาคผนวก 2-1** ซึ่งในการออกแบบรายละเอียดโครงการ คณะทำงานทั้งของ กทพ. และ ทล. ได้มีการพิจารณารายละเอียดของทางขึ้น-ลงบนถนนพระรามที่ 2 ถึงจุดสิ้นสุดโครงการ รวม 5 แห่ง เป็นรูปแบบ Integrated U-Turn ที่มีขนาด 2 ช่องจราจร เชื่อมต่อกับทางสายหลักของถนนพระรามที่ 2 จำนวน 1 ช่องจราจร และเชื่อมต่อกับทางคู่ขนานของถนนพระรามที่ 2 จำนวน 1 ช่องจราจร พร้อมทั้งได้พิจารณาเรื่องทางเข้า-ออก เพื่อลดปัญหา Merging และ Weaving ของรถที่เข้า-ออกทางขึ้น-ลง และมีการวิเคราะห์ปริมาณจราจรบนถนนพระรามที่ 2 แล้ว

ผลจากการประชุมหารือ สรุปได้ว่าเมื่อเริ่มดำเนินการออกแบบรายละเอียด ผู้แทน ทล. ได้แจ้งให้ กทพ. ทราบว่า ทล. มีแผนจะดำเนินการก่อสร้างโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี-ปากท่อ) และขอให้ กทพ. พิจารณาเรื่องการเชื่อมต่อโครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ กับโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี-ปากท่อ) โดยให้มีความสอดคล้องกันกับรูปแบบการก่อสร้างโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35

กทพ. จึงได้พิจารณาปรับแบบบริเวณจุดเริ่มต้นของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ จากที่ได้ศึกษาไว้เดิม โดยขยายจุดเริ่มต้นโครงการออกไปทางจังหวัดสมุทรสาครตามแนวถนนพระรามที่ 2 อีกประมาณ 1.8 กิโลเมตร จากเดิมจุดเริ่มต้นการก่อสร้างโครงการ อยู่ที่ กม. 11+200 ของถนนพระรามที่ 2 เมื่อขยายจุดเริ่มต้นโครงการออกไป ทำให้จุดเริ่มต้นโครงการใหม่เปลี่ยนเป็น กม.13+000 ของถนนพระรามที่ 2) โดยจุดเชื่อมต่อทางยกระดับของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ กับโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี-ปากท่อ) จะอยู่ที่บริเวณ กม. 11+959 ของถนนพระรามที่ 2 (Beginning of Main Line Bridge ของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ) ดังแบบก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ บริเวณจุดเชื่อมต่อ ที่แสดงใน **รูปที่ 2.5-5** และมีทางขึ้น-ลงแห่งที่ 1 (ใกล้ชุมชนบางกระดี่) บริเวณ กม.12+250 ของถนนพระรามที่ 2 ซึ่งเป็นทางขึ้น-ลงที่ออกแบบให้ใช้ร่วมกับสะพานกลับรถ (Integrated U-turn) บนถนนพระรามที่ 2 ทั้งนี้ รูปแบบการก่อสร้างทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ ได้รับการออกแบบให้มีรูปแบบโครงสร้าง เรขาคณิตแนวราบและแนวดิ่ง (Plan & Profile) สอดคล้องกับโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี-ปากท่อ) ของ ทล. ทั้งหมด



รูปที่ 2.5-5 แบบก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก บริเวณจุดเชื่อมต่อ

● **ลักษณะการเชื่อมต่อแนวเส้นทางโครงการบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ ตามผลการหารือระหว่าง กทพ. กับ ทล. เรื่องการปรับแก้แบบขอบเขตงานก่อสร้างบริเวณจุดต้นทาง พ.ศ.2561**

ในการประชุมคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ (คชก.) ครั้งที่ 34/2560 เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2560 ผู้แทน ทล. ได้แจ้งที่ประชุมว่า ทล. มีแผนจะดำเนินโครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระรามที่ 2) ตอนทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน-เอกชัย ตอน 1 โดยจะดำเนินการก่อสร้างสะพานกลับรถในบริเวณทางขึ้น-ลงแห่งที่ 1 ของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ ที่ประชุมจึงมีมติให้ กทพ. ประสานงานกับ ทล. เรื่องแบบก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ รวมทั้งรายละเอียดโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี-ปากท่อ) ของ ทล. ที่เป็นจุดเชื่อมต่อของทั้งสองโครงการ

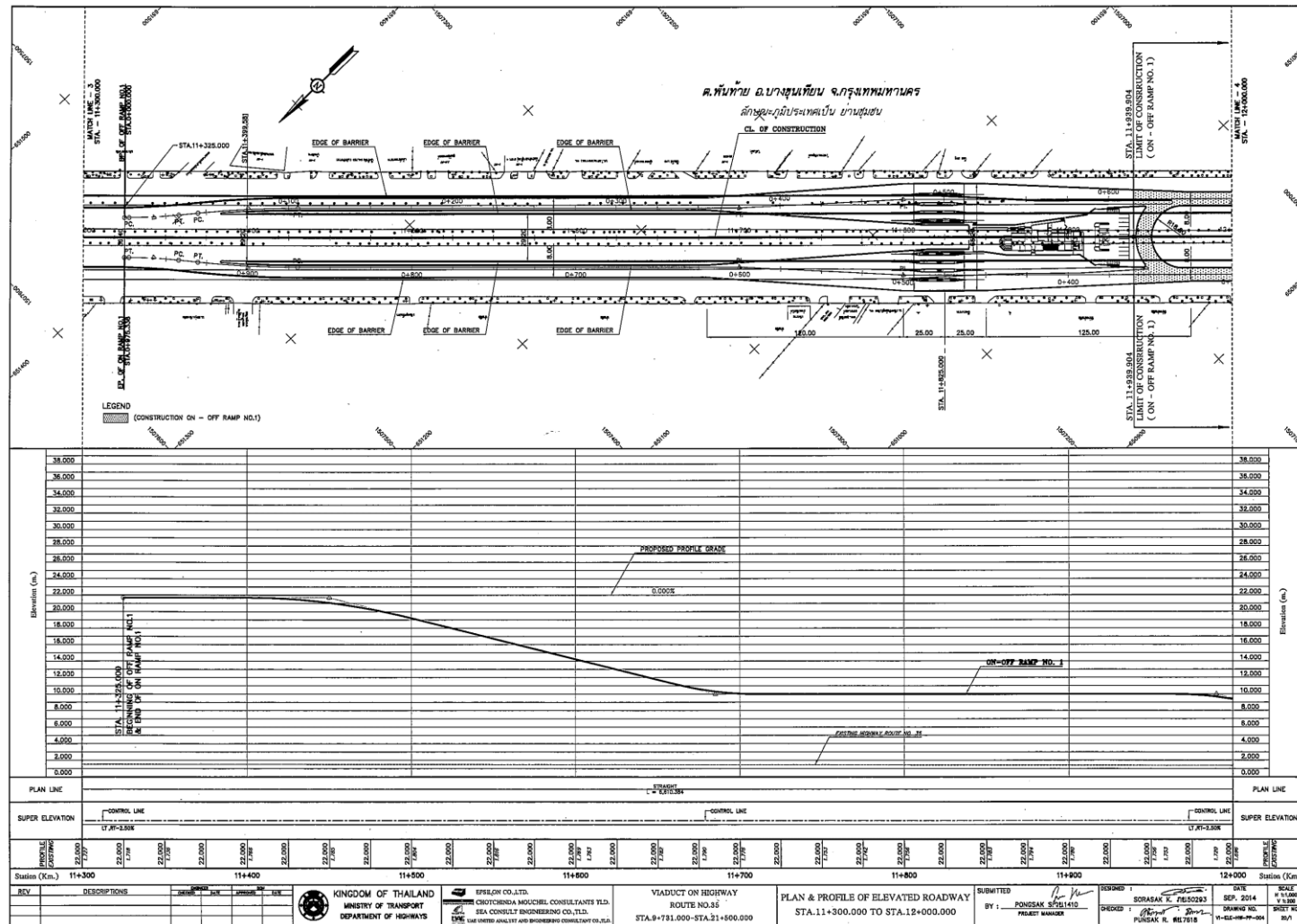
กทพ. จึงได้ประสานกับ ทล. และมีการประชุมร่วมกัน เรื่อง การพิจารณาการขอใช้พื้นที่บนถนนพระรามที่ 2 ตั้งแต่ กม. 1+000 ถึง กม.13+000 (ดาวคะนอง-บางขุนเทียน) ของกรมทางหลวง เพื่อดำเนินงานก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ เมื่อวันที่ 15 มกราคม พ.ศ. 2561 (ภาพบรรยากาศการประชุมแสดงดังรูปที่ 2.5-6 และรายงานการประชุมดังภาคผนวก 2-2) ซึ่งที่ประชุมมีมติว่า เนื่องจาก ทล. จะดำเนินการก่อสร้างจุดกลับรถ (U-Turn) บริเวณ กม. 12+190 ถึง กม. 11+940 ของถนนพระรามที่ 2 ในโครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 ตอนทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน-เอกชัย ตอน 1 ซึ่งจุดกลับรถดังกล่าวเป็นทางขึ้น-ลง (Ramp) ของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ ดังนั้น กทพ. จึงขอแบบโครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 ตอนทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน-เอกชัย ตอน 1 จาก ทล. (แบบก่อสร้างโครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 356 ตอนทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน - เอกชัย ตอนที่ 1 แสดงดังรูปที่ 2.5-7 และภาคผนวก 2-2) และ กทพ. ได้นำข้อมูลดังกล่าวมาปรับปรุงแบบก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ ให้สอดคล้องกับแบบของ ทล. โดย ทล. จะเป็นผู้ออกแบบจุดกลับรถ และให้ กทพ. ก่อสร้าง Ramp ทางขึ้นโครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ เชื่อมต่อจากจุดกลับรถดังกล่าว ทำให้ตำแหน่งเริ่มก่อสร้างทางขึ้น-ลง แห่งที่ 1 ของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ เปลี่ยนจาก กม. 12+200 ของถนนพระรามที่ 2 เป็น กม.11+393.94 ของถนนพระรามที่ 2 ดังแสดงในรูปที่ 2.5-8

ทั้งนี้ กทพ. ได้มีหนังสือด่วนมาก ที่ กทพ 07/0605 ลงวันที่ 13 มีนาคม พ.ศ. 2561 เพื่อส่งแบบก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ บริเวณ กม. 12+190 ถึง กม. 11+940 ของถนนพระรามที่ 2 ที่ได้ปรับปรุงให้สอดคล้องกับการดำเนินการก่อสร้างโครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 ตอนทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน-เอกชัย ตอน 1 ให้ ทล. เรียบร้อยแล้ว รายละเอียดดังภาคผนวก 2-3

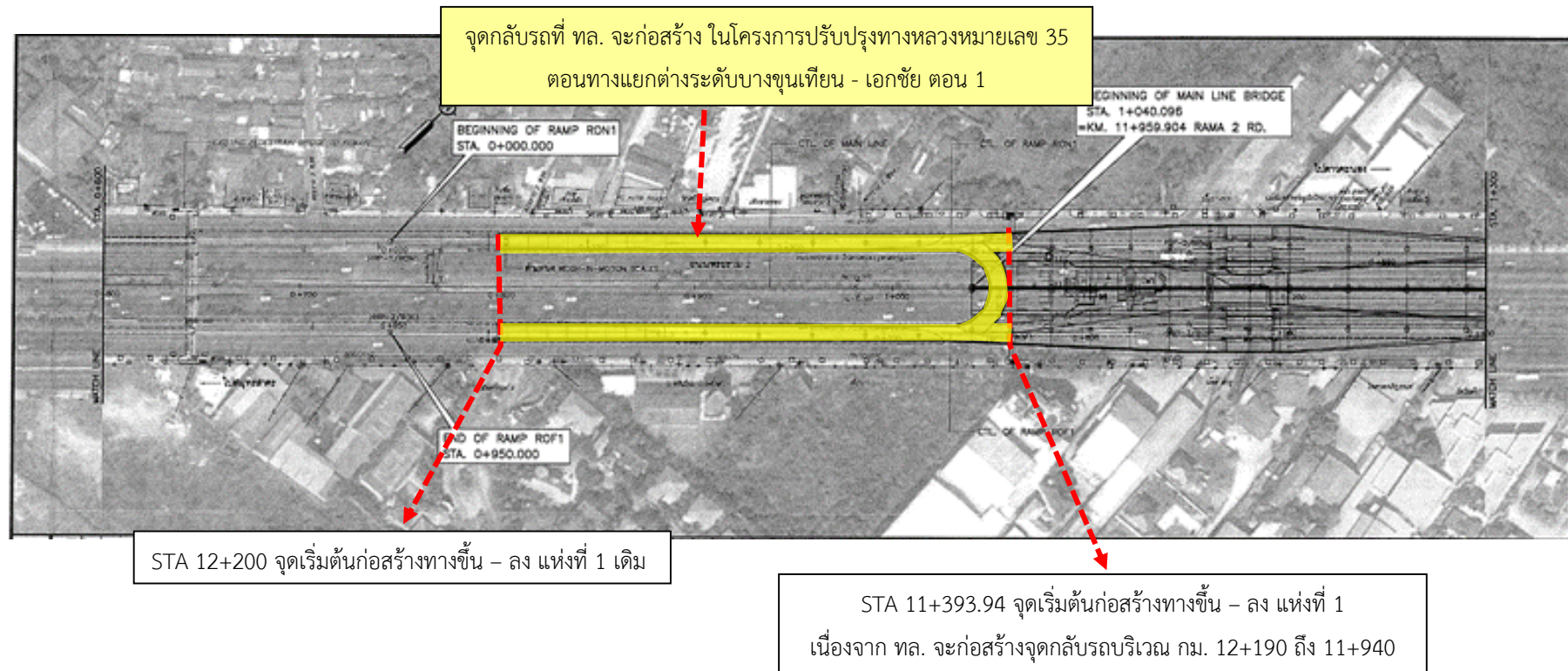


รูปที่ 2.5-6 บรรยากาศการประชุม เมื่อวันที่ 15 มกราคม พ.ศ. 2561





รูปที่ 2.5-7 แบบก่อสร้างโครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 356 ตอนทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน - เอกชัย ตอนที่ 1



รูปที่ 2.5-8 แบบก่อสร้างทางกลับรถของกรมทางหลวงและจุดเริ่มต้นก่อสร้างทางขึ้น - ลง แห่งที่ 1 ของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3

เมื่อพิจารณาในภาพรวมพบว่า การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการโดยการขยายจุดเริ่มต้นโครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ เพื่อเชื่อมต่อกับโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี - ปากท่อ) ของ ทล. จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงไม่มากนักหรือไม่มีความสำคัญ เนื่องจากสภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการที่เชื่อมต่อกับโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี-ปากท่อ) ของ ทล. เป็นพื้นที่เกาะกลางถนนและเกาะกลางทางคู่ขนานของถนนพระรามที่ 2 ซึ่งมีการจัดสวน ปลูกต้นไม้ และบางบริเวณเป็นพื้นที่โล่งมีหญ้าขึ้นปกคลุม รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 2.5-9 ส่วนสภาพพื้นที่สองข้างทางของถนนพระรามที่ 2 บริเวณดังกล่าว เดิมมีสภาพการใช้ที่ดินส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ชุมชนเมืองและสิ่งปลูกสร้าง มีอาคารที่พักอาศัย อาคารพาณิชย์ สถานประกอบการ และร้านค้า ตั้งอยู่เรียงรายไปตามสองข้างทางของถนนพระรามที่ 2 สลับกับพื้นที่โล่ง มีหญ้าขึ้นปกคลุมเป็นระยะๆ ซึ่งปัจจุบันมีอาคารที่พักอาศัย สถานประกอบการ ร้านค้าเพิ่มมากขึ้น การขยายจุดเริ่มต้นจึงส่งผลให้การเดินทางสะดวกขึ้น



กม.13+000 ของถนนพระรามที่ 2 (ขาเข้าเมือง)



กม.13+000 ของถนนพระรามที่ 2 (ขาออกเมือง)



กม.13+600 ของถนนพระรามที่ 2 (ขาออกเมือง)



กม.13+700 ของถนนพระรามที่ 2 (ขาเข้าเมือง)



กม.13+800 ของถนนพระรามที่ 2 (ขาออกเมือง)



กม.14+000 ของถนนพระรามที่ 2 (ขาออกเมือง)



กม.14+100 ของถนนพระรามที่ 2 (ขาออกเมือง)



กม.14+200 ของถนนพระรามที่ 2 (ขาออกเมือง)

รูปที่ 2.5-9 สภาพแวดล้อมปัจจุบันบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ (ประมาณ 1.8 กิโลเมตร จากจุดเริ่มต้นเดิม)



## 2.5.2 ปริมาณจราจร

### (1) รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม

การคาดการณ์ปริมาณจราจรบนโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ที่นำเสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม ได้ทำการวิเคราะห์และคาดการณ์ปริมาณจราจรสูงสุดในปีงบประมาณ 2559, 2563, 2564, 2569, 2574, 2579, 2584 และ 2589 โดยกำหนดให้มีโครงการทางพิเศษสายดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก และโครงการทางพิเศษสายศรีรัช - ดาวคะนอง ต่อเนื่องกันโดยเชื่อมต่อกันเป็นระบบโครงข่ายที่สมบูรณ์ ซึ่งจะมีประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการทางพิเศษ รวมทั้งเป็นการแก้ไขปัญหาจราจรของทางพิเศษสายเฉลิมมหานคร ช่วงดาวคะนอง - สุขสวัสดิ์ รวมทั้งเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรของสะพานพระราม 9 ที่มีการจราจรติดขัดในช่วงโมงเร่งด่วนด้วย โดยได้คาดการณ์ปริมาณจราจรของโครงการทางพิเศษสายดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ในกรณีที่มีการเชื่อมต่อกับโครงการทางพิเศษสายศรีรัช - ดาวคะนอง กรณีพื้นฐานที่จัดเก็บอัตราค่าผ่านทาง 20 บาท รวมทั้งทำการศึกษาคาดการณ์จำนวน PCU-กิโลเมตร จำนวน PCU-ชั่วโมง บนระบบโครงข่ายถนน เพื่อเปรียบเทียบกรณีที่ไม่มีโครงการทางพิเศษกับกรณีมีโครงการทางพิเศษ นอกจากนี้ ได้ทำการทดสอบในกรณีที่การจัดเก็บอัตราค่าผ่านทางที่น้อยกว่าการจัดเก็บกรณีพื้นฐาน ได้แก่ การจัดเก็บค่าผ่านทาง 10 บาท และ 15 บาท ส่วนการทดสอบการจัดเก็บอัตราค่าผ่านทางที่สูงกว่าอัตราค่าผ่านทางพื้นฐาน 20 บาท รวมทั้งได้ทำการทดสอบการจัดเก็บอัตราค่าผ่านทาง 25 บาท และ 30 บาท ตามลำดับ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 2.5-2

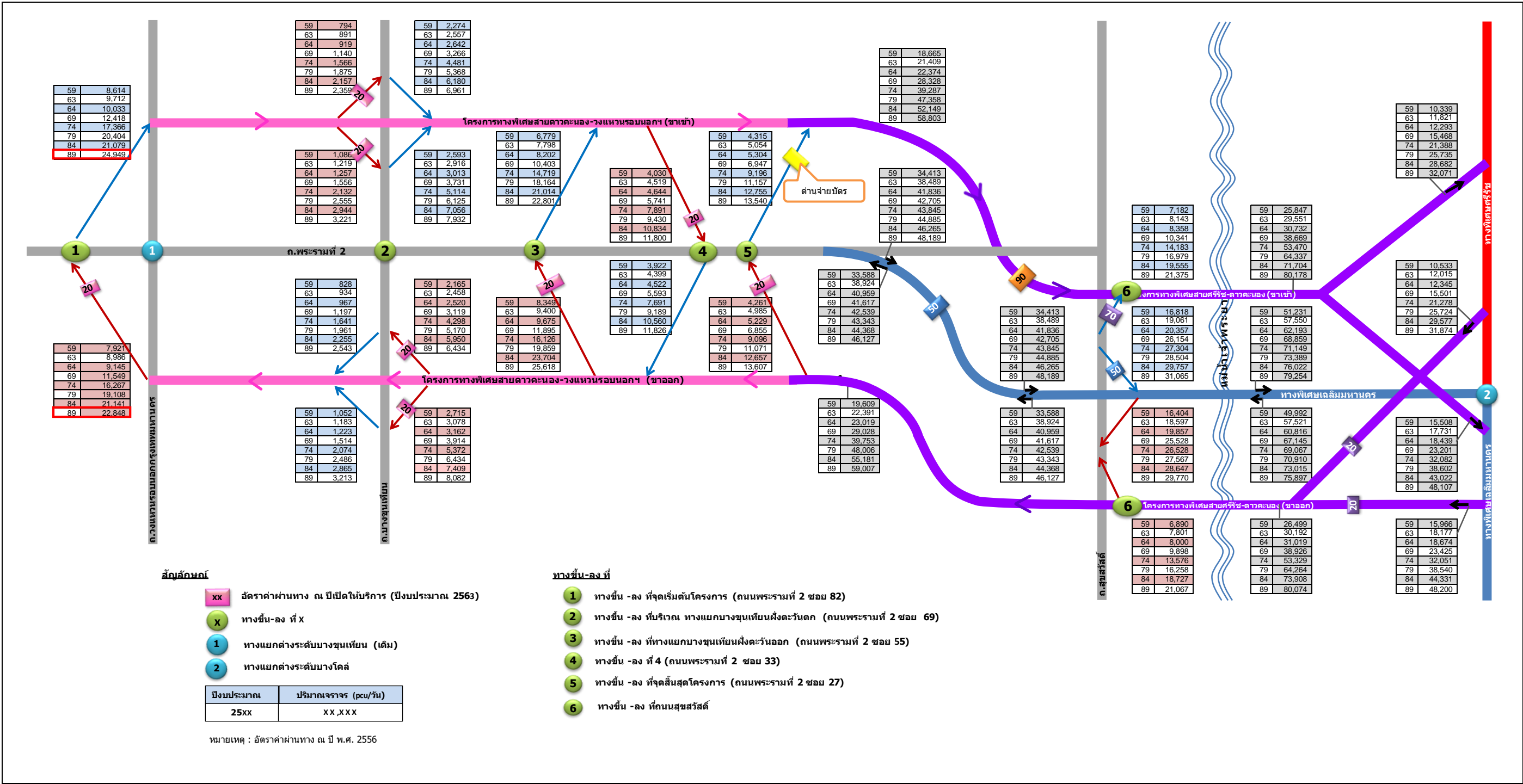
ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรสูงสุดบนโครงการ พบว่า ในปี 2589 มีปริมาณรถเข้าใช้โครงการ (ขาเข้าเมือง) เท่ากับ 24,949 PCU/วัน และลงจากโครงการ (ขาออกเมือง) เท่ากับ 22,848 PCU/วัน (แสดงดังรูปที่ 2.5-10)

**ตารางที่ 2.5-2 การวิเคราะห์ปริมาณจราจรของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก (รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม)**

ปีงบประมาณ	ปริมาณจราจร															รวม (PCU/วัน)
	ใช้ทางพิเศษ ช่วงศรีรัช - ดาวคะนอง					ใช้ทางพิเศษช่วงดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครด้านตะวันตก					ใช้ทางพิเศษ ช่วงศรีรัช - ดาวคะนอง และช่วงดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก					
	4 ล้อ (คัน/วัน)	6-10 ล้อ (คัน/วัน)	> 10 ล้อ (คัน/วัน)	รวม (คัน/วัน)	รวม (PCU/วัน)	4 ล้อ (คัน/วัน)	6-10 ล้อ (คัน/วัน)	> 10 ล้อ (คัน/วัน)	รวม (คัน/วัน)	รวม (PCU/วัน)	4 ล้อ (คัน/วัน)	6-10 ล้อ (คัน/วัน)	> 10 ล้อ (คัน/วัน)	รวม (คัน/วัน)	รวม (PCU/วัน)	
2559	21,063	680	90	21,063	22,648	10,892	352	47	11,291	11,712	27,619	891	119	28,629	29,698	64,058
2563*	24,165	780	104	24,165	25,983	12,227	395	53	12,674	13,146	31,397	1,013	136	32,546	33,760	72,889
2564	25,009	807	108	25,009	26,891	12,585	406	54	13,045	13,532	32,420	1,046	140	33,606	34,860	75,283
2569	31,658	1,021	136	31,658	34,041	15,569	502	67	16,138	16,741	40,505	1,307	174	41,986	43,554	94,336
2574	42,827	1,382	184	42,827	46,051	21,385	690	92	22,167	22,995	56,496	1,823	243	58,562	60,748	129,794
2579	51,582	1,664	222	51,582	55,465	25,571	825	110	26,506	27,496	68,016	2,194	292	70,502	73,136	156,097
2584	59,235	1,911	255	59,235	63,694	29,402	949	126	30,477	31,615	76,184	2,458	328	78,970	81,918	177,227
2589	64,718	2,088	278	64,718	69,589	32,515	1,049	140	33,704	34,962	84,317	2,720	363	87,400	90,663	195,214

หมายเหตุ : \* ปีเปิดให้บริการ

ที่มา : รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก, มิถุนายน พ.ศ. 2559

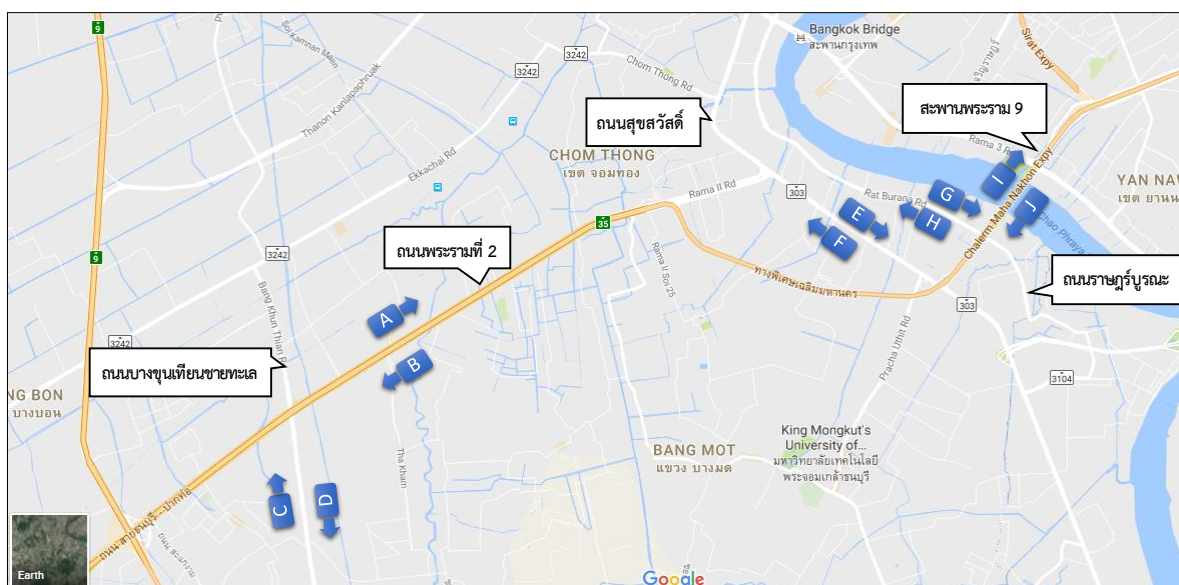


รูปที่ 2.5-10 ปริมาณจราจรสูงสุดต่อวัน (PCU/วัน) ของโครงการ (รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม)

## (2) การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

ในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดของโครงการได้มีการศึกษาด้านวิศวกรรมจราจรและขนส่งของโครงการใหม่ โดยได้ปรับปรุงข้อมูลด้านเศรษฐกิจ - สังคมของพื้นที่ศึกษา ข้อมูลโครงข่ายการคมนาคมขนส่งโดยรวมของพื้นที่ และแผนงานโครงการในอนาคตของหน่วยงานต่างๆ โดยเฉพาะที่มีความเกี่ยวข้องและมีอิทธิพลกับโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ให้เป็นปัจจุบัน รวมทั้งได้มีการปรับปรุงแบบจำลองด้านการจราจรและขนส่งให้เป็นปัจจุบัน เพื่อนำมาวิเคราะห์และคาดการณ์ปริมาณการเดินทางและปริมาณจราจรที่ใช้โครงการให้มีความถูกต้องมากที่สุด

โครงข่ายถนนในพื้นที่โดยรอบทั้งขาเข้าและขาออก มีจำนวน 5 สาย ได้แก่ ถนนพระรามที่ 2 ถนนบางขุนเทียน - ชายทะเล ถนนสุขสวัสดิ์ ถนนราษฎร์บูรณะ และสะพานพระราม 9 แสดงดังรูปที่ 2.5-11 ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โดยรอบโครงการ ตั้งแต่ปี 2563 ถึงปี 2593 ทั้งในกรณีไม่มีโครงการและกรณีมีโครงการ พบว่าปริมาณจราจรมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 2.5-3



รูปที่ 2.5-11 โครงข่ายถนนในพื้นที่โดยรอบโครงการที่นำมาใช้คาดการณ์ปริมาณจราจร



ตารางที่ 2.5-3 ปริมาณจราจรบนถนนในพื้นที่โดยรอบโครงการ (PCU/วัน) (การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)

ช่วงทาง	ถนน	ชนิดทาง	ปี 2563			ปี 2568			ปี 2573			ปี 2578			ปี 2583			ปี 2588			ปี 2593		
			กรณีมีโครงการ	กรณีไม่มีโครงการ	ผลต่างกรณีมีและไม่มีโครงการ	กรณีมีโครงการ	กรณีไม่มีโครงการ	ผลต่างกรณีมีและไม่มีโครงการ	กรณีมีโครงการ	กรณีไม่มีโครงการ	ผลต่างกรณีมีและไม่มีโครงการ	กรณีมีโครงการ	กรณีไม่มีโครงการ	ผลต่างกรณีมีและไม่มีโครงการ	กรณีมีโครงการ	กรณีไม่มีโครงการ	ผลต่างกรณีมีและไม่มีโครงการ	กรณีมีโครงการ	กรณีไม่มีโครงการ	ผลต่างกรณีมีและไม่มีโครงการ	กรณีมีโครงการ	กรณีไม่มีโครงการ	ผลต่างกรณีมีและไม่มีโครงการ
A	พระรามที่ 2	ทางหลัก	62,945	49,879	13,066	59,773	47,365	12,408	60,673	48,079	12,594	64,807	51,354	13,453	69,793	55,306	14,487	74,037	58,669	15,368	76,998	61,016	15,982
		ทางขนาน	17,891	14,959	2,932	17,635	14,745	2,890	17,809	14,890	2,919	18,006	15,055	2,951	18,247	15,257	2,990	20,790	17,383	3,407	21,622	18,078	3,544
B	พระรามที่ 2	ทางหลัก	63,603	47,202	16,401	61,663	45,762	15,901	64,679	48,001	16,678	66,775	49,556	17,219	68,062	50,511	17,551	69,234	51,381	17,853	72,003	53,436	18,567
		ทางขนาน	21,225	15,216	6,009	19,325	13,854	5,471	19,369	13,885	5,484	19,409	13,914	5,495	20,726	14,858	5,868	22,042	15,802	6,240	22,924	16,434	6,490
C	บางขุนเทียน - ชายทะเล	ทางหลัก	13,865	12,957	908	10,714	10,012	702	11,784	11,012	772	12,854	12,012	842	14,202	13,272	930	15,550	14,532	1,018	16,172	15,113	1,059
D	บางขุนเทียน - ชายทะเล	ทางหลัก	13,829	12,500	1,329	10,542	9,529	1,013	11,595	10,481	1,114	12,648	11,432	1,216	13,974	12,631	1,343	15,300	13,830	1,470	15,912	14,383	1,529
E	สุขสวัสดิ์	ทางหลัก	48,081	48,750	-669	47,337	47,996	-659	50,140	50,838	-698	54,276	55,031	-755	56,350	57,134	-784	58,127	58,936	-809	60,452	61,293	-841
F	สุขสวัสดิ์	ทางหลัก	47,078	47,049	29	45,694	45,666	28	47,857	47,828	29	50,680	50,649	31	52,265	52,233	32	53,312	53,279	33	55,444	55,410	34
G	ราษฎร์บูรณะ	ทางหลัก	30,129	30,424	-295	30,054	30,348	-294	30,719	31,020	-301	30,773	31,074	-301	31,333	31,640	-307	32,791	33,112	-321	34,103	34,436	-333
H	ราษฎร์บูรณะ	ทางหลัก	30,179	29,543	636	29,978	29,346	632	30,460	29,818	642	30,783	30,134	649	31,016	30,362	654	31,671	31,004	667	32,938	32,244	694
I	สะพานพระราม 9	ทางหลัก	49,230	37,707	11,523	49,139	38,279	10,860	51,843	41,993	9,850	53,320	45,706	7,614	56,400	49,650	6,750	64,323	53,592	10,731	66,896	55,688	11,208
J	สะพานพระราม 9	ทางหลัก	51,240	37,618	13,622	51,145	38,187	12,958	53,691	41,809	11,882	57,252	45,431	11,821	62,445	49,605	12,840	67,494	53,778	13,716	70,194	55,880	14,314

สำหรับผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรบนโครงการในปีงบประมาณ 2563, 2568, 2573, 2578, 2583, 2588 และ 2593 แสดงดังตารางที่ 2.5-4 เมื่อพิจารณาปริมาณจราจรบนโครงการในปี 2589 เปรียบเทียบปริมาณจราจรจากรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม พบว่ามีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นผลเนื่องจากการศึกษาความเหมาะสมของโครงการในปี พ.ศ. 2555 สมมติฐานด้านโครงข่ายคมนาคมขนส่งยังไม่มีโครงการของ ทล. คือ โครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี-ปากท่อ) และโครงการพัฒนาวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก มาเชื่อมต่อกับโครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ ประกอบกับโครงการมีการขยายจุดเริ่มต้นโครงการต่อเชื่อมกับโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี - ปากท่อ) ตอนที่ 1 ช่วงจากทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน - เอกชัย ส่งผลให้มีปริมาณจราจรบนโครงการเพิ่มขึ้น โดยในปี 2589 มีปริมาณรถเข้าใช้โครงการ (ขาเข้าเมือง) เท่ากับ 70,603 PCU/วัน และลงจากโครงการ (ขาออกเมือง) เท่ากับ 72,590 PCU/วัน (รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 2.5-12 และตารางที่ 2.5-5 ซึ่งเพิ่มขึ้นจาก 20,000 กว่า pcu/วัน เป็น 70,000 กว่า pcu/วัน

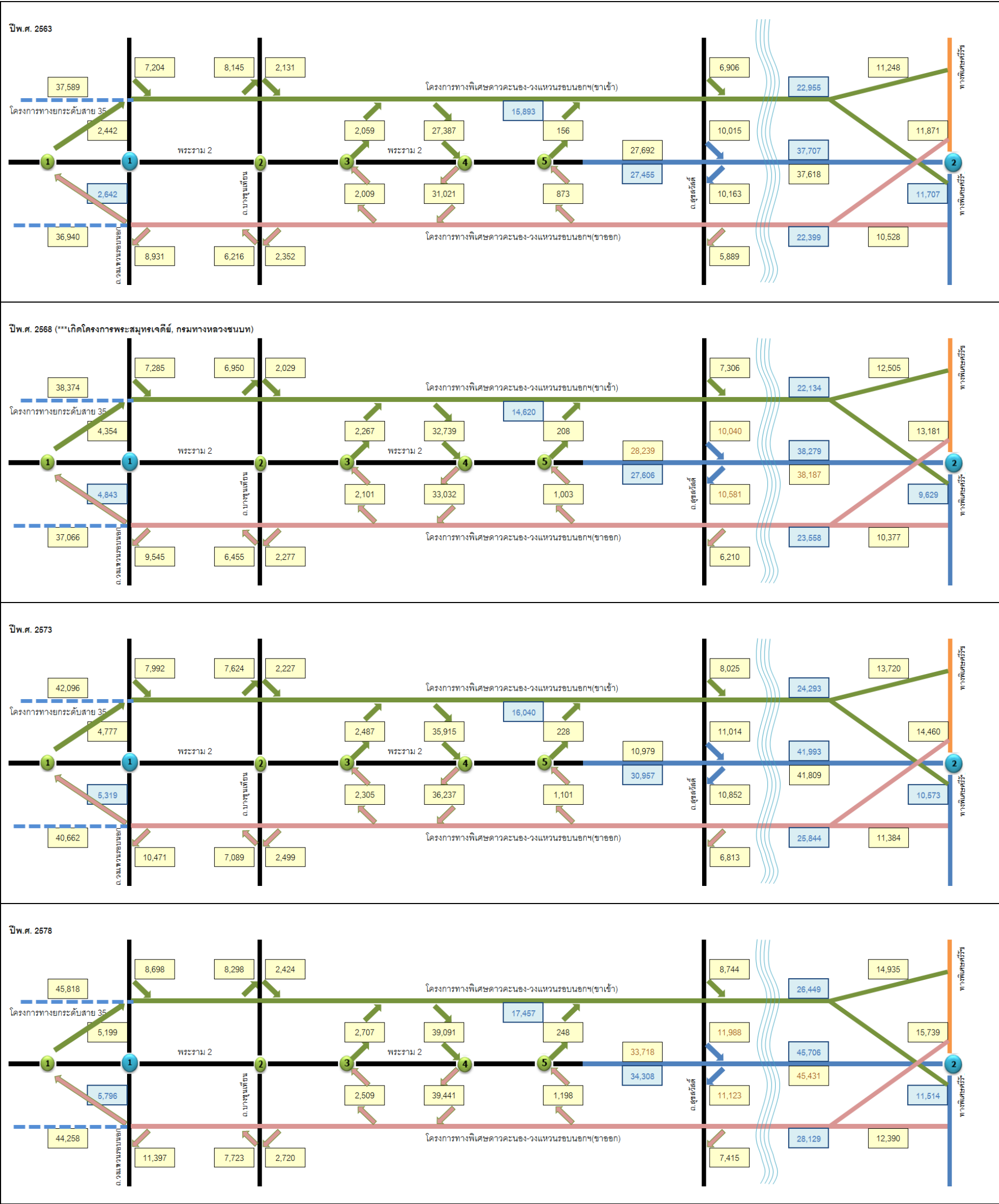
ในกรณีที่โครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ เกิดขึ้นก่อนโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี-ปากท่อ) ปริมาณการจราจรจะถูกส่งลงถนนพระรามที่ 2 (พื้นราบ) ที่จะได้รับการปรับปรุงขยายเป็นทางหลวงขนาด 7 ช่องจราจร (ขาเข้าเมือง) และ 7 ช่องจราจร (ขาออกเมือง) ภายใต้โครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระรามที่ 2) ตอนทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน – เอกชัย ตอน 1 ของ ทล. ซึ่งผลการคาดการณ์ความต้องการเดินทางในปี 2563 จะมีปริมาณการจราจรที่เข้าและออกจากโครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ โดยใช้ถนนพระรามที่ 2 ดังนี้

การจราจรที่จุดต้นทาง	ปริมาณจราจร PCU/ชั่วโมง	ด้านระบบปิด
ขาเข้าเมือง	4,572	กทพ. จัดให้มีด้านขาเข้าเมือง 8 ช่องจราจร
ขาออกเมือง	4,309	กทพ. จัดให้มีด้านขาออกเมือง 8 ช่องจราจร

ซึ่งพบว่า ในกรณีไม่มีโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 ถนนพระรามที่ 2 บริเวณจุดต้นทาง จะมีการจราจรหนาแน่นมาก โดยขาเข้าเมืองจะมีระดับการให้บริการ E ในขณะที่ขาออกนอกเมืองจะมีระดับการให้บริการ F

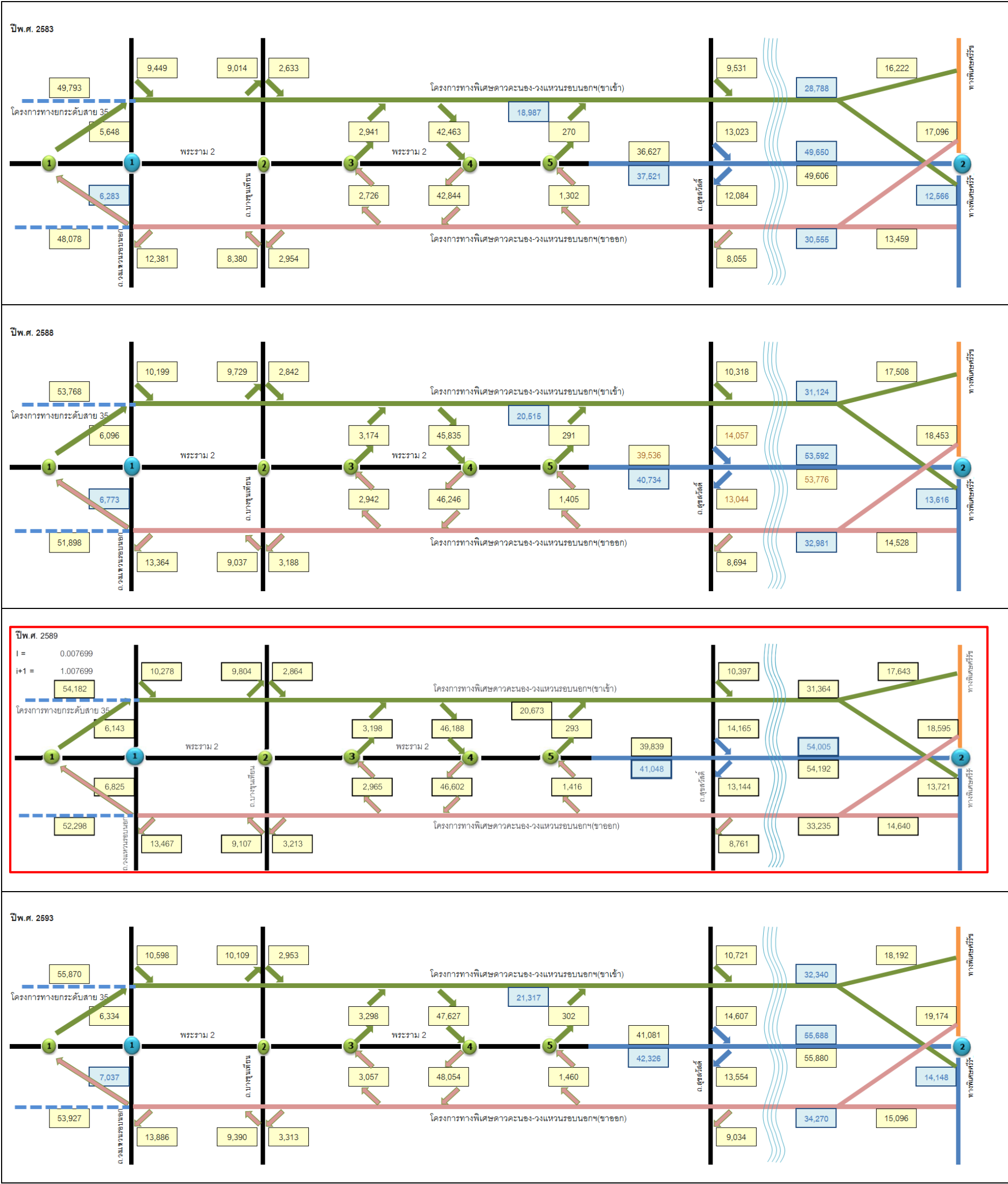
ตารางที่ 2.5-4 การวิเคราะห์ปริมาณจราจรของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก (การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)

ปีงบประมาณ	ปริมาณจราจร																				รวม (คัน/ วัน)	รวม (PCU/วัน)
	ใช้ทางพิเศษช่วงวงแหวน - ดาวคะนอง					ใช้ทางพิเศษช่วงดาวคะนอง - พระราม 3					ใช้ทางพิเศษช่วงดาวคะนอง - พระราม 3					ใช้ทางพิเศษช่วงวงแหวน - ดาวคะนอง -						
						(ไม่รวมด่านสุขสวัสดิ์)					(เฉพาะด่านสุขสวัสดิ์)					พระราม 3						
	4 ล้อ (คัน/ วัน)	6-10 ล้อ (คัน/ วัน)	> 10 ล้อ (คัน/ วัน)	รวม (คัน/วัน)	รวม (PCU/วัน)	4 ล้อ (คัน/ วัน)	6-10 ล้อ (คัน/ วัน)	> 10 ล้อ (คัน/ วัน)	รวม (คัน/วัน)	รวม (PCU/วัน)	4 ล้อ (คัน/ วัน)	6-10 ล้อ (คัน/ วัน)	> 10 ล้อ (คัน/ วัน)	รวม (คัน/วัน)	รวม (PCU/วัน)	4 ล้อ (คัน/ วัน)	6-10 ล้อ (คัน/ วัน)	> 10 ล้อ (คัน/ วัน)	รวม (คัน/วัน)	รวม (PCU/วัน)		
2563	58,142	5,385	2,620	66,147	72,770	822	76	37	935	1,029	10,223	947	461	11,631	12,796	25,192	2,333	1,135	28,660	31,529	107,373	118,123
2568	63,262	5,859	2,850	71,971	79,176	968	90	44	1,102	1,213	10,799	1,000	487	12,286	13,517	24,741	2,291	1,115	28,147	30,965	113,506	124,870
2573	69,405	6,428	3,127	78,960	86,865	1,062	98	48	1,208	1,329	11,856	1,098	534	13,488	14,838	27,142	2,514	1,223	30,879	33,971	124,535	137,002
2578	75,548	6,997	3,404	85,949	94,554	1,155	107	52	1,314	1,446	12,911	1,196	582	14,689	16,160	29,541	2,736	1,331	33,608	36,973	135,560	149,132
2583	82,058	7,600	3,697	93,355	102,701	1,256	116	57	1,429	1,573	14,051	1,301	633	15,985	17,585	32,108	2,974	1,447	36,529	40,187	147,298	162,045
2588	88,567	8,203	3,990	100,760	110,847	1,355	126	61	1,542	1,697	15,191	1,407	684	17,282	19,012	34,674	3,211	1,562	39,447	43,396	159,031	174,950
2589	89,259	8,267	4,022	101,548	111,714	1,366	126	62	1,554	1,709	15,309	1,418	690	17,417	19,161	34,945	3,236	1,575	39,756	43,736	160,275	176,320
2593	92,029	8,523	4,146	104,698	115,179	1,408	130	63	1,601	1,761	15,784	1,462	711	17,957	19,755	36,029	3,337	1,623	40,989	45,092	165,245	181,786



รูปที่ 2.5-12ปริมาณจราจรสูงสุดต่อวัน PCU/วัน ของโครงการ (การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)





รูปที่ 2.5-12 ปริมาณจราจรสูงสุดต่อวัน PCU/วัน ของโครงการ (การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

ตารางที่ 2.5-5 ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรบนทางพิเศษ (การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)

ปีงบประมาณ	หน่วย	ประเภทรถ						รวม	
		4 ล้อ		6-10 ล้อ		>10 ล้อ			
		ขาเข้าเมือง	ขาออกเมือง	ขาเข้าเมือง	ขาออกเมือง	ขาเข้าเมือง	ขาออกเมือง	ขาเข้าเมือง	ขาออกเมือง
2563									
ช่วงที่ 1-2	PCU/วัน	37,741	38,762	3,845	3,949	1,871	1,921	47,235	48,513
	คัน/วัน	37,741	38,762	3,496	3,590	1,701	1,747	42,938	44,099
ช่วงที่ 2-3	PCU/วัน	32,936	35,675	3,355	3,634	1,632	1,768	41,221	44,649
	คัน/วัน	32,936	35,675	3,051	3,305	1,484	1,608	37,471	40,588
ช่วงที่ 3-4	PCU/วัน	34,581	37,280	3,523	3,798	1,714	1,848	43,280	46,658
	คัน/วัน	34,581	37,280	3,203	3,453	1,559	1,680	39,343	42,413
ช่วงที่ 4-5	PCU/วัน	12,699	12,494	1,294	1,273	629	619	15,893	15,637
	คัน/วัน	12,699	12,494	1,177	1,158	573	563	14,449	14,215
ช่วงที่ 5-6	PCU/วัน	12,824	13,192	1,306	1,344	636	654	16,049	16,510
	คัน/วัน	12,824	13,192	1,188	1,222	578	595	14,590	15,009
ช่วงที่ 6-7	PCU/วัน	18,342	17,897	1,869	1,823	909	887	22,955	22,399
	คัน/วัน	18,342	17,897	1,699	1,658	827	807	20,868	20,362

ตารางที่ 2.5-5 ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรบนทางพิเศษ (การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

ปีงบประมาณ	หน่วย	ประเภทรถ						รวม	
		4 ล้อ		6-10 ล้อ		>10 ล้อ			
		ขาเข้าเมือง	ขาออกเมือง	ขาเข้าเมือง	ขาออกเมือง	ขาเข้าเมือง	ขาออกเมือง	ขาเข้าเมือง	ขาออกเมือง
2568									
ช่วงที่ 1-2	PCU/วัน	39,961	40,878	4,071	4,165	1,981	2,026	50,013	51,161
	คัน/วัน	39,961	40,878	3,701	3,786	1,801	1,842	45,463	46,506
ช่วงที่ 2-3	PCU/วัน	36,029	37,540	3,670	3,824	1,786	1,861	45,092	46,983
	คัน/วัน	36,029	37,540	3,337	3,477	1,624	1,692	40,990	42,709
ช่วงที่ 3-4	PCU/วัน	37,840	39,219	3,855	3,995	1,875	1,944	47,359	49,084
	คัน/วัน	37,840	39,219	3,505	3,633	1,705	1,768	43,050	44,620
ช่วงที่ 4-5	PCU/วัน	11,682	13,060	1,190	1,330	579	647	14,620	16,345
	คัน/วัน	11,682	13,060	1,082	1,210	527	589	13,291	14,859
ช่วงที่ 5-6	PCU/วัน	11,848	13,862	1,207	1,412	587	687	14,828	17,348
	คัน/วัน	11,848	13,862	1,098	1,284	534	625	13,480	15,771
ช่วงที่ 6-7	PCU/วัน	17,686	18,823	1,802	1,918	877	933	22,134	23,558
	คัน/วัน	17,686	18,823	1,638	1,744	797	849	20,121	21,416

ตารางที่ 2.5-5 ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรบนทางพิเศษ (การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

ปีงบประมาณ	หน่วย	ประเภทรถ						รวม	
		4 ล้อ		6-10 ล้อ		>10 ล้อ			
		ขาเข้าเมือง	ขาออกเมือง	ขาเข้าเมือง	ขาออกเมือง	ขาเข้าเมือง	ขาออกเมือง	ขาเข้าเมือง	ขาออกเมือง
2573									
ช่วงที่ 1-2	PCU/วัน	43,838	45,106	4,466	4,595	2,173	2,235	54,865	56,452
	คัน/วัน	43,838	45,106	4,061	4,178	1,976	2,033	49,875	51,317
ช่วงที่ 2-3	PCU/วัน	39,525	41,438	4,027	4,222	1,959	2,054	49,468	51,862
	คัน/วัน	39,525	41,438	3,661	3,838	1,781	1,868	44,967	47,144
ช่วงที่ 3-4	PCU/วัน	41,513	43,280	4,229	4,409	2,057	2,145	51,955	54,167
	คัน/วัน	41,513	43,280	3,845	4,009	1,871	1,951	47,229	49,240
ช่วงที่ 4-5	PCU/วัน	12,816	14,327	1,306	1,460	635	710	16,040	17,930
	คัน/วัน	12,816	14,327	1,187	1,327	578	646	14,581	16,300
ช่วงที่ 5-6	PCU/วัน	12,999	15,206	1,324	1,549	644	754	16,268	19,031
	คัน/วัน	12,999	15,206	1,204	1,409	586	686	14,789	17,301
ช่วงที่ 6-7	PCU/วัน	19,411	20,650	1,977	2,104	962	1,023	24,293	25,844
	คัน/วัน	19,411	20,650	1,798	1,913	875	931	22,084	23,494



ตารางที่ 2.5-5 ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรบนทางพิเศษ (การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

ปีงบประมาณ	หน่วย	ประเภทรถ						รวม	
		4 ล้อ		6-10 ล้อ		>10 ล้อ			
		ขาเข้าเมือง	ขาออกเมือง	ขาเข้าเมือง	ขาออกเมือง	ขาเข้าเมือง	ขาออกเมือง	ขาเข้าเมือง	ขาออกเมือง
2578									
ช่วงที่ 1-2	PCU/วัน	47,713	49,100	4,861	5,002	2,365	2,433	59,715	61,451
	คัน/วัน	47,713	49,100	4,419	4,548	2,150	2,213	54,282	55,861
ช่วงที่ 2-3	PCU/วัน	43,019	45,102	4,383	4,595	2,132	2,235	53,841	56,448
	คัน/วัน	43,019	45,102	3,985	4,178	1,939	2,033	48,943	51,313
ช่วงที่ 3-4	PCU/วัน	45,182	47,107	4,603	4,799	2,239	2,335	56,548	58,957
	คัน/วัน	45,182	47,107	4,185	4,363	2,036	2,123	51,403	53,593
ช่วงที่ 4-5	PCU/วัน	13,949	15,594	1,421	1,589	691	773	17,457	19,516
	คัน/วัน	13,949	15,594	1,292	1,445	629	703	15,870	17,742
ช่วงที่ 5-6	PCU/วัน	14,147	16,551	1,441	1,686	701	820	17,705	20,714
	คัน/วัน	14,147	16,551	1,311	1,533	638	746	16,096	18,830
ช่วงที่ 6-7	PCU/วัน	21,133	22,476	2,153	2,290	1,047	1,114	26,449	28,129
	คัน/วัน	21,133	22,476	1,958	2,082	953	1,013	24,044	25,571

ตารางที่ 2.5-5 ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรบนทางพิเศษ (การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

ปีงบประมาณ	หน่วย	ประเภทรถ						รวม	
		4 ล้อ		6-10 ล้อ		>10 ล้อ			
		ขาเข้าเมือง	ขาออกเมือง	ขาเข้าเมือง	ขาออกเมือง	ขาเข้าเมือง	ขาออกเมือง	ขาเข้าเมือง	ขาออกเมือง
2583									
ช่วงที่ 1-2	PCU/วัน	51,848	53,327	5,282	5,433	2,570	2,643	64,890	66,742
	คัน/วัน	51,848	53,327	4,802	4,939	2,337	2,403	58,987	60,669
ช่วงที่ 2-3	PCU/วัน	46,749	48,992	4,763	4,991	2,317	2,428	58,509	61,316
	คัน/วัน	46,749	48,992	4,330	4,538	2,107	2,208	53,186	55,738
ช่วงที่ 3-4	PCU/วัน	49,099	51,170	5,002	5,213	2,433	2,536	61,450	64,042
	คัน/วัน	49,099	51,170	4,548	4,740	2,213	2,306	55,860	58,216
ช่วงที่ 4-5	PCU/วัน	15,171	16,938	1,546	1,726	752	839	18,987	21,198
	คัน/วัน	15,171	16,938	1,406	1,569	684	764	17,261	19,271
ช่วงที่ 5-6	PCU/วัน	15,387	17,978	1,568	1,832	763	891	19,257	22,500
	คัน/วัน	15,387	17,978	1,426	1,665	694	810	17,507	20,453
ช่วงที่ 6-7	PCU/วัน	23,002	24,414	2,343	2,487	1,140	1,210	28,788	30,555
	คัน/วัน	23,002	24,414	2,131	2,262	1,037	1,100	26,170	27,776

ตารางที่ 2.5-5 ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรบนทางพิเศษ (การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

ปีงบประมาณ	หน่วย	ประเภทรถ						รวม	
		4 ล้อ		6-10 ล้อ		>10 ล้อ			
		ขาเข้าเมือง	ขาออกเมือง	ขาเข้าเมือง	ขาออกเมือง	ขาเข้าเมือง	ขาออกเมือง	ขาเข้าเมือง	ขาออกเมือง
2588									
ช่วงที่ 1-2	PCU/วัน	55,981	57,556	5,703	5,864	2,774	2,853	70,063	72,035
	คัน/วัน	55,981	57,556	5,185	5,331	2,523	2,594	63,689	65,481
ช่วงที่ 2-3	PCU/วัน	50,478	52,883	5,143	5,388	2,502	2,621	63,176	66,186
	คัน/วัน	50,478	52,883	4,676	4,898	2,275	2,383	57,429	60,164
ช่วงที่ 3-4	PCU/วัน	53,014	55,234	5,401	5,627	2,627	2,737	66,350	69,128
	คัน/วัน	53,014	55,234	4,910	5,116	2,389	2,489	60,313	62,839
ช่วงที่ 4-5	PCU/วัน	16,392	18,283	1,670	1,863	812	906	20,515	22,882
	คัน/วัน	16,392	18,283	1,519	1,694	739	824	18,650	20,801
ช่วงที่ 5-6	PCU/วัน	16,624	19,406	1,694	1,977	824	962	20,806	24,287
	คัน/วัน	16,624	19,406	1,540	1,798	750	875	18,914	22,079
ช่วงที่ 6-7	PCU/วัน	24,869	26,352	2,533	2,685	1,233	1,306	31,124	32,981
	คัน/วัน	24,869	26,352	2,304	2,441	1,121	1,188	28,294	29,981

ตารางที่ 2.5-5 ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรบนทางพิเศษ (การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

ปีงบประมาณ	หน่วย	ประเภทรถ						รวม	
		4 ล้อ		6-10 ล้อ		>10 ล้อ			
		ขาเข้าเมือง	ขาออกเมือง	ขาเข้าเมือง	ขาออกเมือง	ขาเข้าเมือง	ขาออกเมือง	ขาเข้าเมือง	ขาออกเมือง
2593									
ช่วงที่ 1-2	PCU/วัน	58,169	59,806	5,926	6,093	2,883	2,964	72,802	74,850
	คัน/วัน	58,169	59,806	5,388	5,539	2,621	2,695	66,178	68,040
ช่วงที่ 2-3	PCU/วัน	52,452	54,950	5,344	5,598	2,600	2,723	65,646	68,773
	คัน/วัน	52,452	54,950	4,858	5,090	2,364	2,476	59,674	62,516
ช่วงที่ 3-4	PCU/วัน	55,087	57,393	5,612	5,847	2,730	2,844	68,944	71,830
	คัน/วัน	55,087	57,393	5,102	5,316	2,482	2,586	62,671	65,295
ช่วงที่ 4-5	PCU/วัน	17,033	18,998	1,735	1,935	844	942	21,317	23,776
	คัน/วัน	17,033	18,998	1,578	1,760	768	856	19,379	21,614
ช่วงที่ 5-6	PCU/วัน	17,274	20,164	1,760	2,054	856	999	21,619	25,236
	คัน/วัน	17,274	20,164	1,600	1,868	779	909	19,653	22,941
ช่วงที่ 6-7	PCU/วัน	25,840	27,382	2,632	2,790	1,281	1,357	32,340	34,270
	คัน/วัน	25,840	27,382	2,394	2,536	1,165	1,234	29,399	31,152

หมายเหตุ : ช่วงที่ 1-2 คือ ทางขึ้น – ลง แห่งที่ 1 อยู่ที่ กม. 0+800 ถึงทางขึ้น – ลง แห่งที่ 2 ที่ กม. 5+200  
 ช่วงที่ 2-3 คือ ทางขึ้น – ลง แห่งที่ 2 อยู่ที่ กม. 5+200 ถึงทางขึ้น – ลง แห่งที่ 3 ที่ กม. 8+600  
 ช่วงที่ 3-4 คือ ทางขึ้น – ลง แห่งที่ 3 อยู่ที่ กม. 8+600 ถึงทางขึ้น – ลง แห่งที่ 4 ที่ กม. 10+400  
 ช่วงที่ 4-5 คือ ทางขึ้น – ลง แห่งที่ 4 อยู่ที่ กม. 10+400 ถึงทางขึ้น – ลง แห่งที่ 5 ที่ กม. 10+900  
 ช่วงที่ 5-6 คือ ทางขึ้น – ลง แห่งที่ 5 อยู่ที่ กม. 10+900 ถึงทางขึ้น – ลง แห่งที่ 6 ด้านสุขสวัสดิ์ปัจจุบัน  
 ช่วงที่ 6-7 คือ ทางขึ้น – ลง แห่งที่ 6 ด้านสุขสวัสดิ์ปัจจุบัน ถึงทางขึ้น – ลง แห่งที่ 7 ที่ กม. 18+700 ด้านบางโคล่ 1 และด้านบางโคล่ 2



## 2.5.3 ระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง

### (1) รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม

ระบบจัดเก็บค่าผ่านทางที่นำเสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม เป็นระบบเปิด (Open System) เช่นเดียวกับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัชเนื่องจากเป็นโครงการที่เชื่อมต่อกับทางพิเศษดังกล่าว โดยจะมีการเก็บค่าผ่านทางเพียงครั้งเดียวเฉพาะที่บริเวณทางลง ด้านเก็บค่าผ่านทางประกอบด้วยด่านขาเข้าเมือง 7 ด่าน และด่านขาออกเมือง 4 ด่าน โดยได้ออกแบบให้การจัดเก็บค่าผ่านทางของทางพิเศษสายนี้มีประสิทธิภาพสูงสุด โดยใช้แนวทางดังนี้

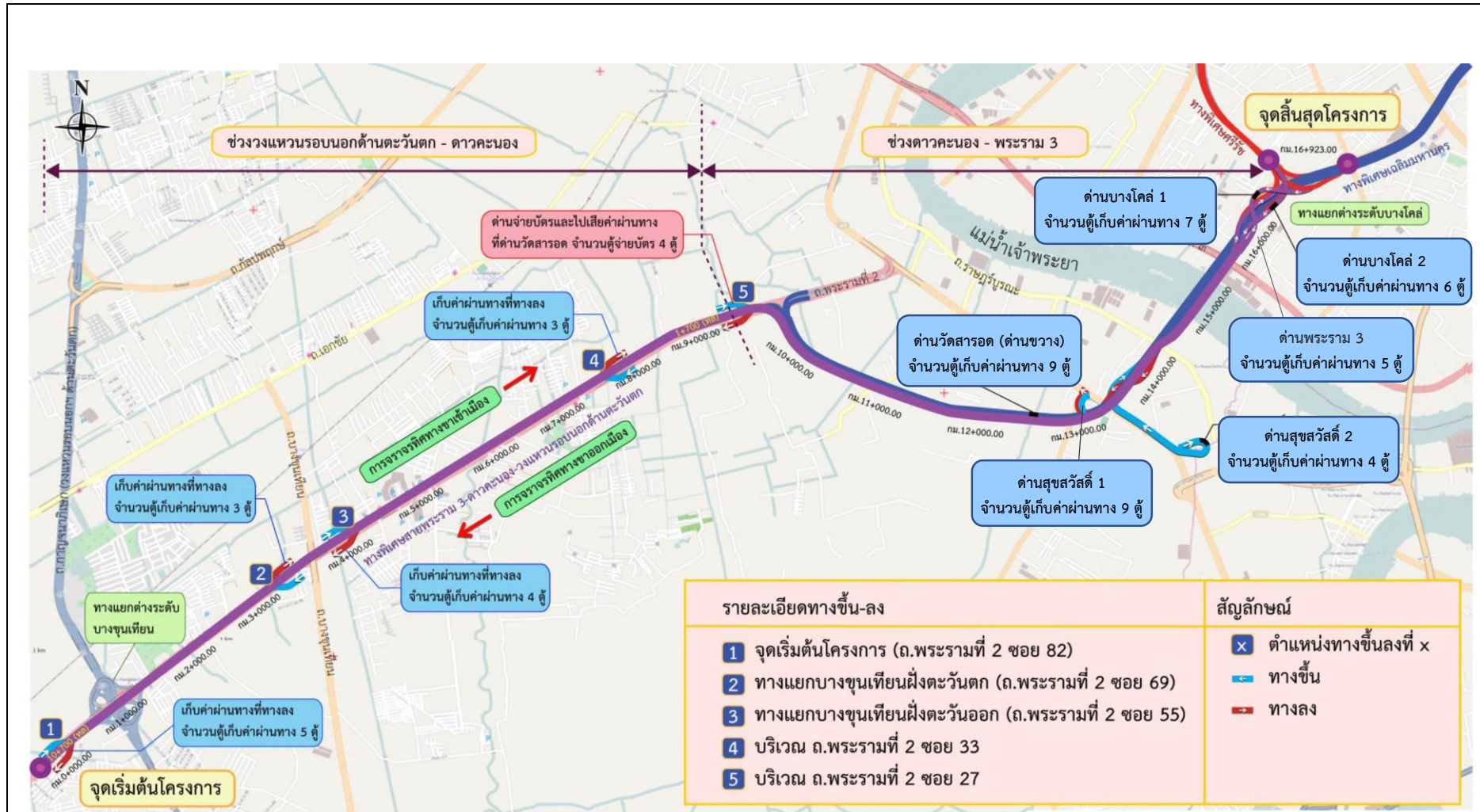
- หลีกเลี่ยงการชำระค่าผ่านทางที่บริเวณทางขึ้น เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนบริเวณก่อนทางขึ้น
- ให้ผู้ใช้ทางมีความสะดวกในการเดินทาง ไม่ต้องหยุดชำระค่าผ่านทางบ่อย
- ให้มีการเก็บค่าผ่านทางแบ่งเป็น 2 ตอน คือ ช่วงพระราม 3 - ดาวคะนอง และช่วงดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ดังนั้น จึงได้ย้ายด่านเก็บค่าผ่านทางไปที่ทางลงแทน จึงไม่ต้องเวนคืนที่ดินเพิ่มและยังสามารถกระจายปริมาณการจราจรไปยังทางลงหลายๆ แห่ง ซึ่งมีประสิทธิภาพดีกว่าด่าน Inline ขวางระหว่างสายทางด้วยโครงการจึงมีด่านเก็บค่าผ่านทางเฉพาะที่ทางลงแต่ก็ยังคงเป็นการเก็บเงินเพียงครั้งเดียวรายละเอียดดังตารางที่ 2.5-6 และรูปที่ 2.5-13

ตารางที่ 2.5-6 รายละเอียดด่านเก็บค่าผ่านทางโครงการเดิม

ลำดับ	จุดขึ้น - ลง
<b>ขาเข้าเมือง</b>	
1	ด่านเก็บค่าผ่านทาง บริเวณทางลงแยกบางขุนเทียนฝั่งตะวันตก (ถนนพระรามที่ 2 ซอย 69) ตั้งอยู่บนทางยกระดับ
2	ด่านเก็บค่าผ่านทาง บริเวณทางลงถนนพระรามที่ 2 ซอย 33 ตั้งอยู่บนทางยกระดับ
3	ด่านจ่ายบัตรผ่านทาง บริเวณทางขึ้น (บริเวณส่วนเชื่อมต่อกับโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-ดาวคะนอง) ตั้งอยู่บนทางยกระดับ
4	ด่านเก็บค่าผ่านทาง (ด่านวัดสารอด) บริเวณวัดสารอด รับรถจากถนนพระรามที่ 2 ตั้งอยู่บนทางยกระดับ
5	ด่านเก็บค่าผ่านทาง (ด่านสุขสวัสดิ์ 1) บริเวณด่านสุขสวัสดิ์ปัจจุบัน ตั้งอยู่ระดับดิน เป็นด่านขาเข้าเมืองของทางด่วนขั้นที่ 1
6	ด่านเก็บค่าผ่านทาง (ด่านสุขสวัสดิ์ 2) บริเวณถนนสุขสวัสดิ์ซอย 35 ตั้งอยู่ในพื้นที่ตรงกลางทางเวียนขึ้นสู่ทางพิเศษของโครงการ
7	ด่านเก็บค่าผ่านทาง (ด่านพระรามที่ 3) ตั้งอยู่ระดับดินในพื้นที่เขตทางพิเศษปัจจุบันของทางแยกต่างระดับบางโคล่
<b>ขาออกเมือง</b>	
1	ด่านเก็บค่าผ่านทาง บริเวณทางลงจุดเริ่มต้นโครงการ (ถนนพระรามที่ 2 ซอย 82) ตั้งอยู่บนทางยกระดับ
2	ด่านเก็บค่าผ่านทาง บริเวณทางลงแยกบางขุนเทียนฝั่งตะวันออก (ถนนพระรามที่ 2 ซอย 55) ตั้งอยู่บนทางยกระดับ
3	ด่านเก็บค่าผ่านทาง (ด่านบางโคล่ 2) ตั้งอยู่บนทางยกระดับ
4	ด่านเก็บค่าผ่านทาง (ด่านบางโคล่ 1) ตั้งอยู่บนทางยกระดับ

ด่านเก็บค่าผ่านทางทุกแห่งของโครงการ ออกแบบให้มีการรับชำระเงินโดยพนักงาน (Manual Toll Collecting; MTC) และการรับชำระด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Toll Collecting; ETC)



รูปที่ 2.5-13 ตำแหน่งด่านเก็บค่าผ่านทางของโครงการ (รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม)

## (2) การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

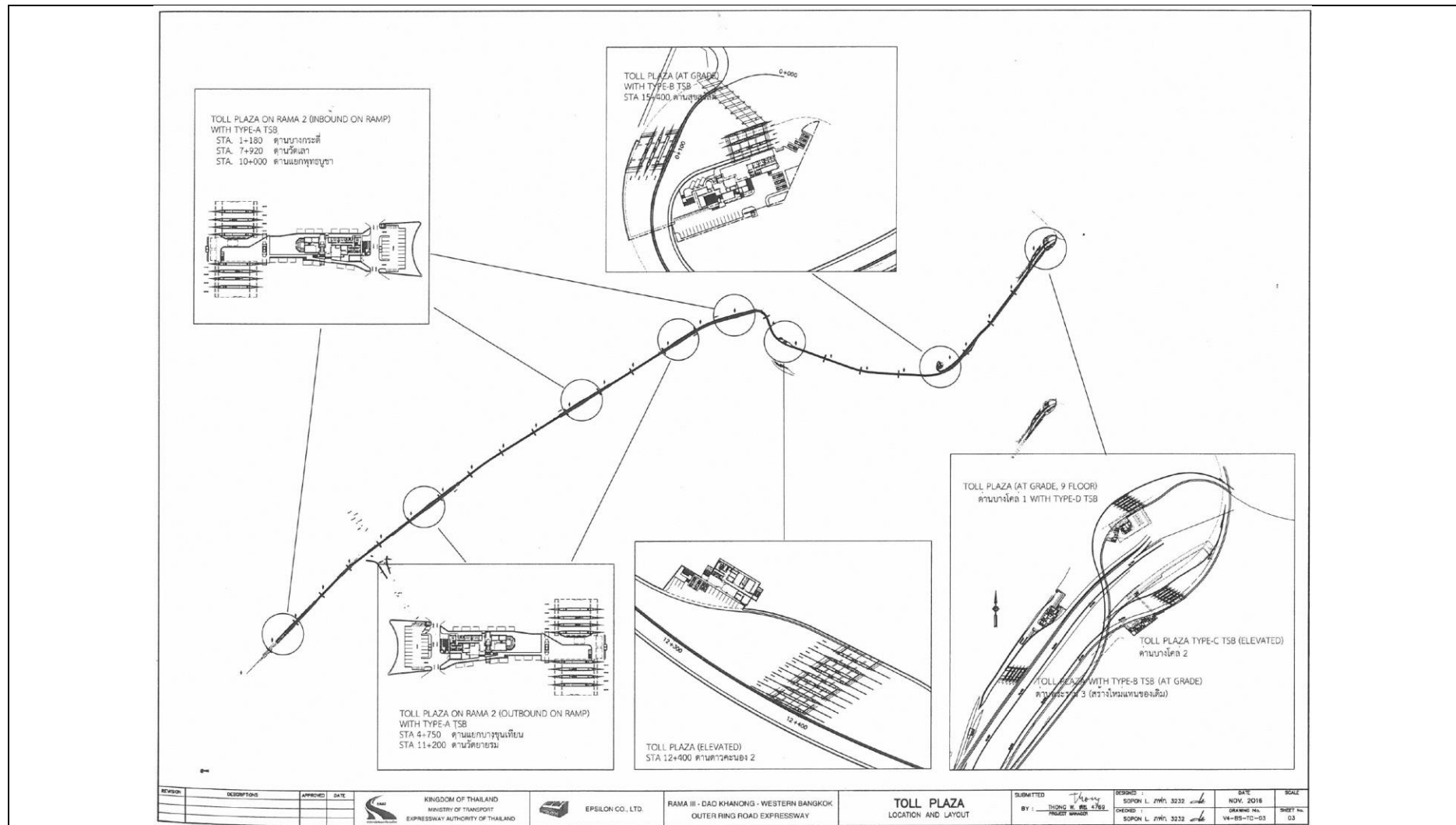
ผลจากการออกแบบรายละเอียดสรุปว่า โครงการมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบด้านให้มีช่องจ่ายบัตรที่ทุกทางขึ้นและมีการเก็บค่าผ่านทางที่บริเวณทางลง ซึ่งตลอดเส้นทางโครงการมีด่านรวม 10 แห่ง ดังแสดงในตารางที่ 2.5-7 และรูปที่ 2.5-14 ระบบการจัดเก็บค่าผ่านทางบนทางพิเศษมี 2 ระบบ ได้แก่ ระบบเปิด (เก็บเงินอัตราเดียวที่ด้านทางเข้า) และระบบปิด (เก็บเงินที่ด้านทางออก) โดยในช่วงแรกที่โครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ เปิดให้บริการ แต่โครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี - ปากท่อ) ของ ทล. ยังไม่เปิดดำเนินการ โครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ จะเก็บค่าผ่านทางแบบระบบเปิด (Open System) มีระบบเก็บค่าผ่านทาง 2 แบบ คือ

- 1) แบบใช้พนักงาน (Manual Toll Collection System : MTC)
- 2) ระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Electronic Toll Collection System : ETC)

และเมื่อโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี - ปากท่อ) ของ ทล. เปิดดำเนินการ โครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ ก็สามารถปรับเปลี่ยนระบบจัดเก็บค่าผ่านทางให้เป็นระบบปิด เพื่อให้สอดคล้องกับโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี - ปากท่อ) ได้

ตารางที่ 2.5-7 ตำแหน่งด่านเก็บค่าผ่านทางของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ

ลำดับ	ด่านเก็บค่าผ่านทาง	STA.	ทางขึ้น - ทางลง	ทิศทาง
1	ด่านบางกระดี (พระราม 2 ซอย 84)	1+100	ทางขึ้น - ทางลง	ทางขึ้น - เข้าเมือง ทางลง - ออกเมือง
2	ด่านบางขุนเทียน (พระราม 2 ซอย 69)	4+600	ทางลง - ทางขึ้น	ทางลง - เข้าเมือง ทางขึ้น - ออกเมือง
3	ด่านวัดเลา (พระราม 2 ซอย 50)	7+850	ทางขึ้น - ทางลง	ทางขึ้น - เข้าเมือง ทางลง - ออกเมือง
4	ด่านวัดยายร่ม (พระราม 2 ซอย 33)	10+050	ทางลง - ทางขึ้น	ทางลง - เข้าเมือง ทางขึ้น - ออกเมือง
5	ด่านพุทธบูชา (พระราม 2 ซอย 27)	11+150	ทางขึ้น - ทางลง	ทางขึ้น - เข้าเมือง ทางลง - ออกเมือง
6	ด่านดาวคะนอง 2 (ยกระดับ)	12+550	ด่านเก็บค่าผ่านทางขวาง	เข้าเมือง
7	ด่านสุขสวัสดิ์ (ปรับปรุงด่านเดิม)	15+400	ทางขึ้น - ทางลง	ทางขึ้น - เข้าเมือง ทางลง - ออกเมือง
8	ด่านพระราม 3 (ทดแทนด่านเดิม)	18+300	ทางขึ้น (ทางเข้า)	เข้าเมือง
9	ด่านบางโคล่ 1	18+500	ทางขึ้น (ทางเข้า)	ออกเมือง
10	ด่านบางโคล่ 2	18+575	ทางขึ้น (ทางเข้า)	ออกเมือง



รูปที่ 2.5-14 ตำแหน่งด้านที่มีการจ่ายบัตรที่ทุกทางขึ้นและมีการเก็บค่าผ่านทางที่บริเวณทางลง (การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)



## 1) ตำแหน่งด่านจ่ายและคืนบัตร

มีช่องจ่ายบัตรที่ทางเข้า (Entry Lane) และมีช่องคืนบัตรและเก็บเงินที่ทางออก (Exit Lane) อยู่ในอาคารเดียวกัน ซึ่งด่านแต่ละแห่งประกอบด้วยช่องแบบ MTC และ ETC ดังรายละเอียดแสดงในตารางที่ 2.5-8

ตารางที่ 2.5-8 ตำแหน่งด่านจ่ายและคืนบัตรของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ

ลำดับ	ด่าน	ทางเข้า/ด่านจ่ายบัตร			ทางออก/ด่านคืนบัตร		
		จำนวนช่อง MTC	จำนวนช่อง ETC	รวม	จำนวนช่อง MTC	จำนวนช่อง ETC	รวม
1	ด่านบางกระดี (พระราม 2 ซอย 84)	2	2	4	2	2	4
2	ด่านบางขุนเทียน (พระราม 2 ซอย 69)	2	2	4	2	2	4
3	ด่านวัดเลา (พระราม 2 ซอย 50)	2	2	4	2	2	4
4	ด่านวัดยายร่ม (พระราม 2 ซอย 33)	2	2	4	2	2	4
5	ด่านพุทธบูชา (พระราม 2 ซอย 27)	2	2	4	2	2	4
6	ด่านดาวคะนอง 2 (ยกระดับ)	-	-	-	6	4	10
7	ด่านสุขสวัสดิ์ ทางลง (ทิศออกเมือง)	-	-	-	2	2	4
	ด่านสุขสวัสดิ์ ทางขึ้น (ทิศเข้าเมือง)	6 (ไม่มีการจ่ายบัตร)	4 (ไม่มีการจ่ายบัตร)	10	-	-	-
8	ด่านพระราม 3 (ทดแทนด่านเดิม)	3 (ไม่มีการจ่ายบัตร)	2 (ไม่มีการจ่ายบัตร)	5	-	-	-
9	ด่านบางโคล่ 1	4	2	6	-	-	-
10	ด่านบางโคล่ 2	4	2	6	-	-	-
รวมจำนวนช่อง		18	14	32	27	22	44

## 2) การเก็บค่าผ่านทางในระยะแรก

การเก็บค่าผ่านทางของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ ในระยะแรกก่อนการต่อเชื่อมกับโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี-ปากท่อ) จะใช้เป็นระบบเปิดแต่มีลักษณะการเก็บค่าผ่านทางที่พิเศษกว่าปกติ โดยแบ่งการเก็บค่าผ่านทางเป็น 2 ตอน คือ 1) ตอนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก - ดาวคะนอง และ 2) ตอนดาวคะนอง - ถนนพระรามที่ 3 รูปแบบอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางแสดงดังรูปที่ 2.5-15 โดยโครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ จะเก็บค่าผ่านทาง ดังนี้

- ทิศทางขาเข้าเมือง : จะเก็บค่าผ่านทางที่ด้านทางลง โดยด้านที่อยู่บนถนนพระรามที่ 2 จะเก็บค่าผ่านทางเฉพาะตอนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก-ดาวคะนอง เท่านั้น ส่วนด้านดาวคะนอง 2 ซึ่งเป็นด้านสุดท้าย จะเก็บค่าผ่านทางของทั้ง 2 ตอน และเก็บค่าผ่านทางส่วนทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัชด้วย
- ทิศทางขาออกเมือง : จะแบ่งเก็บค่าผ่านทาง 2 ตอน คือ
  - ตอนดาวคะนอง-ถนนพระรามที่ 3 จะเก็บค่าผ่านทางที่ด้านบางโคล่ 1 และด้านบางโคล่ 2
  - ตอนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก-ดาวคะนอง จะเก็บค่าผ่านทางที่ด้านทางลงบนถนนพระรามที่ 2



รูปที่ 2.5-15 รูปแบบอาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง

การเปลี่ยนแปลงด้านบริเวณทางแยกต่างระดับบางโคล่ (ด้านพระราม 3) แสดงดังรูปที่ 2.5-16 โดยรายละเอียดการเปลี่ยนแปลงมีขั้นตอน คือ 1) ก่อสร้างอาคารด่านใหม่ 2) รื้อย้ายอาคารด่านเดิมหลังจากก่อสร้างอาคารด่านใหม่ 3) ก่อสร้างตู้เก็บค่าผ่านทางใหม่หลังจากรื้อย้ายอาคารด่านเดิม 4) รื้อย้ายตู้เก็บค่าผ่านทางเดิมหลังจากก่อสร้างตู้เก็บค่าผ่านทางใหม่ และ 5) ก่อสร้างทางพิเศษในโครงการ





การปรับปรุงด่านพระรามที่ 3

รูปที่ 2.5-16 ขั้นตอนการปรับปรุงด่านพระรามที่ 3



### 3) การปรับเปลี่ยนเป็นระบบปิดในอนาคต

กทพ. และ ทล. ได้มีการหารือเรื่องการจัดเก็บค่าผ่านทางแล้ว มีข้อสรุปคือ ในอนาคต โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 จะเชื่อมต่อกับโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี - ปากท่อ) ซึ่งเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของ ทล. โดยตรง ไม่มีด่านเก็บค่าผ่านทางตั้งคั่นระหว่างแนวเส้นทาง แต่จะมีการเก็บค่าผ่านทางต่อเนื่องกันไปตลอดทั้งเส้นทาง โดยโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 มีการออกแบบให้ใช้ระบบเก็บค่าผ่านทางเป็นระบบปิด (Closed System) เมื่อมีการเชื่อมต่อกัน ระบบเก็บค่าผ่านทางของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 จึงต้องเปลี่ยนเป็นระบบปิดด้วยเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการจราจรบริเวณจุดเชื่อมต่อ และเพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชน โดยสามารถเก็บค่าผ่านทางต่อเนื่องกับด่านอื่นๆ ทั้งทิศทางขาเข้าเมืองและขาออกเมืองเสมือนเป็นระบบเก็บค่าผ่านทางเดียวกัน

การปรับปรุงด่านเก็บค่าผ่านทางระบบเปิดไปเป็นระบบปิด จะมีการก่อสร้างด่านและปรับปรุงด่านเดิมตามแนวเส้นทางรายละเอียดแสดงในตารางที่ 2.5-9 เนื่องจากด่านเกือบทั้งหมดของโครงการเป็นด่านเก็บค่าผ่านทางที่ทางลง ทั้งก่อนและหลังการปรับเปลี่ยนระบบ อุปกรณ์ในช่องทางจึงต้องออกแบบให้สามารถใช้งานได้กับการเก็บค่าผ่านทางทั้งแบบระบบเปิดและระบบปิด ส่วนระบบในอาคารควบคุมด่าน (Plaza System) และระบบที่ศูนย์ข้อมูล (HQ System) ก็จะต้องสามารถรองรับการเชื่อมต่อจากด่านจ่ายบัตรค่าผ่านทางที่จะก่อสร้างในอนาคตได้ด้วย

ตารางที่ 2.5-9 การปรับเปลี่ยนด่านเก็บค่าผ่านทางจากระบบเปิดให้เป็นด่านเก็บค่าผ่านทางระบบปิด

ลำดับ	ชื่อด่าน	รายละเอียด
1	ด่านบางกระดี (พระราม 2 ซอย 84)	<b>ทางขึ้น</b> ■ เป็นด่านจ่ายบัตรค่าผ่านทาง <b>ทางลง</b> ■ เก็บค่าผ่านทางของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 ■ สามารถเก็บค่าผ่านทางของรถที่มาจากทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี - ปากท่อ) ได้ด้วย
2	ด่านบางขุนเทียน (พระราม 2 ซอย 69)	
3	ด่านวัดเลา (พระราม 2 ซอย 50)	
4	ด่านวัดยายร่ม (พระราม 2 ซอย 33)	
5	ด่านพุทธบูชา (พระราม 2 ซอย 27)	
6	ด่านดาวคะนอง 2 (ด่านขวางยกระดับ)	■ เก็บค่าผ่านทางของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 ■ เก็บค่าผ่านทางของทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช ■ สามารถเก็บค่าผ่านทางของรถที่มาจากทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี - ปากท่อ) ได้ด้วย
7	ด่านสุขสวัสดิ์ (ปรับปรุงด่านเดิม)	<b>ทางขึ้น</b> ■ เก็บค่าผ่านทางระบบเปิดของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 ■ เก็บค่าผ่านทางระบบเปิดของทางพิเศษเฉลิมมหานคร <b>ทางลง</b> ■ เก็บค่าผ่านทางของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3
8	ด่านพระราม 3 (ทดแทนด่านเดิม)	■ เก็บค่าผ่านทางระบบเปิดของทางพิเศษศรีรัช
9	ด่านบางโคล่ 1	■ เป็นด่านจ่ายบัตรค่าผ่านทางของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3
10	ด่านบางโคล่ 2	



การคิดค่าผ่านทางจะคำนวณด้วยระยะทางจากด่านเข้า (Entry) ถึงด่านออก (Exit) ถึงแม้ว่าด่านเข้าและด่านออกจะอยู่กันคนละสายทาง อัตราค่าผ่านทางและการจำแนกประเภทรถของ กทพ. กับของ ทล. จะมีความแตกต่างกัน ก็ไม่เป็นปัญหาแต่อย่างใด เนื่องจากสามารถแยกคำนวณค่าผ่านทางส่วนที่เป็นของแต่ละสายทางได้ โดยคิดตามระยะทางถึงจุดบรรจบกันของสายทางและคูณกับอัตราค่าผ่านทางของรถประเภทนั้นๆ ตามเกณฑ์ของแต่ละสายทาง แล้วเก็บเงินรวมกันที่ด่านทางออก ซึ่งปกติระบบเก็บค่าผ่านทางจะใช้ตารางค่าผ่านทางในการหาค่าผ่านทางเพื่อความรวดเร็วในการทำงาน และสามารถยืดหยุ่นค่าผ่านทางในแต่ละด่านได้

#### 2.5.4 ทางขึ้น - ลงบนถนนสุขสวัสดิ์

##### (1) รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม

โครงการมีทางขึ้นแห่งใหม่จากถนนสุขสวัสดิ์ (ด่านสุขสวัสดิ์ 2) บริเวณซอยสุขสวัสดิ์ 35 โดยเป็นทางขึ้นโครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ ขาเข้าเมือง และมีทางลงจากโครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ ขาออกเมือง ลงสู่ถนนสุขสวัสดิ์ที่บริเวณด่านสุขสวัสดิ์ปัจจุบัน แสดงดังรูปที่ 2.5-17



รูปที่ 2.5-17 ทางขึ้น - ลงบนถนนสุขสวัสดิ์ (รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม)

## ● ทางขึ้นจากถนนสุขสวัสดิ์

ด้านสุขสวัสดิ์ 2 เป็นทางขึ้นจากถนนสุขสวัสดิ์ จะรับรถบนถนนสุขสวัสดิ์ที่มาจากสามแยกบางปะแก้ว รวมทั้งรถจากถนนราษฎร์บูรณะที่ใช้เส้นทางลัดผ่านถนนเลียบทางพิเศษเฉลิมมหานครที่เชื่อมโยงถนนราษฎร์บูรณะ - ถนนสุขสวัสดิ์ ขึ้นสู่ทางพิเศษของโครงการ เพื่อข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาไปยังฝั่งพระนครด้วยสะพานคู่ขนานสะพานพระราม 9 มีลักษณะเป็นทางเวียนจากถนนสุขสวัสดิ์ระดับพื้นดินขึ้นสู่สะพานยกระดับ มีแนวเส้นทางไปตามแนวศูนย์กลางถนนสุขสวัสดิ์ไต่ระดับขึ้นพาดผ่านทางพิเศษเฉลิมมหานคร พร้อมทั้งลอดใต้ทางพิเศษของโครงการ แล้วเข้าเชื่อมต่อกับทางสายประธานก่อนถึงจุดตัดถนนราษฎร์บูรณะ

## ● ทางลงสู่ถนนสุขสวัสดิ์

ทางลงสู่ถนนสุขสวัสดิ์เป็นทางลงสำหรับการจราจรในทิศทางจากฝั่งพระนครมุ่งหน้าฝั่งธนบุรี โดยเป็นทางลาดแยกออกจากทางประธานเมื่อผ่านข้ามถนนราษฎร์บูรณะ จากนั้นแนวทางลงจะลดระดับจากทางสายประธานลงและลอดใต้ทางประธานของทางพิเศษของโครงการ และอยู่เหนือทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วงทางระดับดินบริเวณเชิงลาดสะพานพระราม 9 ฝั่งธนบุรี เมื่อถึงจุดข้ามถนนสุขสวัสดิ์ แนวทางลงจะเบนเข้าไปหาด้านสุขสวัสดิ์ในปัจจุบัน แล้วเวียนเป็นแนวโค้งอ้อมรอบด้านสุขสวัสดิ์พร้อมทั้งลดระดับลงบรรจบกับถนนสุขสวัสดิ์บริเวณใกล้ทางแยกถนนสุขสวัสดิ์ - ถนนประชาอุทิศ ออกจากระบบทางพิเศษของโครงการไปยังถนนสุขสวัสดิ์ทิศทางมุ่งหน้าสามแยกบางปะแก้วหรือเข้าถนนประชาอุทิศได้โดยตรง

โดยพื้นที่ก่อสร้างอยู่ในพื้นที่เขตราษฎร์บูรณะ แขวงราษฎร์บูรณะ ซึ่งหากมีการก่อสร้างทางขึ้น - ลงบริเวณถนนสุขสวัสดิ์ จะมีผลกระทบด้านการเวนคืน กล่าวคือ จะก่อให้เกิดผลกระทบโดยตรงต่อชุมชนจำนวนสิ่งปลูกสร้างและครัวเรือนในพื้นที่เขตทาง (ระยะ 40 เมตร) ได้แก่ พื้นที่หมู่ที่ 6 (ชุมชนในซอยย่อยซอยสุขสวัสดิ์ 35 (ซอยบุญมาก)) และหมู่ที่ 8 (ชุมชนบริเวณทางขึ้นด้านสุขสวัสดิ์) รายละเอียดดังตารางที่ 2.5-10

ตารางที่ 2.5-10 ชุมชน สิ่งปลูกสร้างและครัวเรือนในพื้นที่เขตทาง (40 เมตร) ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง  
(รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม)

เขต	แขวง	หมู่ที่	ชุมชน	จำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ต้องรื้อย้าย (หลัง)	จำนวนครัวเรือนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบโดยตรง (ราย)
ราษฎร์บูรณะ	ราษฎร์บูรณะ	6	ชุมชนในซอยย่อยซอยสุขสวัสดิ์ 35 (ซอย 84 บุญมาก)	4	1
		8	ชุมชนบริเวณทางขึ้นด้านสุขสวัสดิ์	4	8

ที่มา : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางด่วนสายทางพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง, บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด, กรกฎาคม พ.ศ. 2553

## (2) การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

เนื่องจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง สายเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ ซึ่งเป็นระบบรถไฟฟ้ายกระดับอยู่ในแนวเกาะกลางถนนสุขสวัสดิ์ และจะก่อสร้างอาคารจอดรถทั้งสองฝั่งของสถานีราษฎร์บูรณะพร้อมทางเชื่อมต่อเข้าสู่สถานี แสดงดังรูปที่ 2.5-18 ดังนั้น โครงการจึงมีความจำเป็นต้องยกเลิกทางขึ้นแห่งใหม่จากถนนสุขสวัสดิ์ และด่านสุขสวัสดิ์ 2 เนื่องจากมีข้อจำกัดด้านโครงสร้างและด้านพื้นที่ โดยจะปรับปรุงด่านสุขสวัสดิ์ปัจจุบันให้เป็นด่านขาเข้าเมือง (ทางขึ้น - ลง แห่งที่ 6) ของโครงการ ให้สามารถเข้าใช้ทางพิเศษที่จะก่อสร้างใหม่ได้ ทั้งยังให้รถสามารถเลือกเดินทางข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาด้วยสะพานพระราม 9 หรือสะพานคู่ขนานสะพานพระราม 9 ได้ และเป็นด่านขาออกเมืองที่บรรจบกับถนนสุขสวัสดิ์ด้วยการเพิ่มจำนวนตู้เก็บค่าผ่านทางเพิ่มอีก 3 ตู้ และปรับปรุงทางขึ้น - ลง

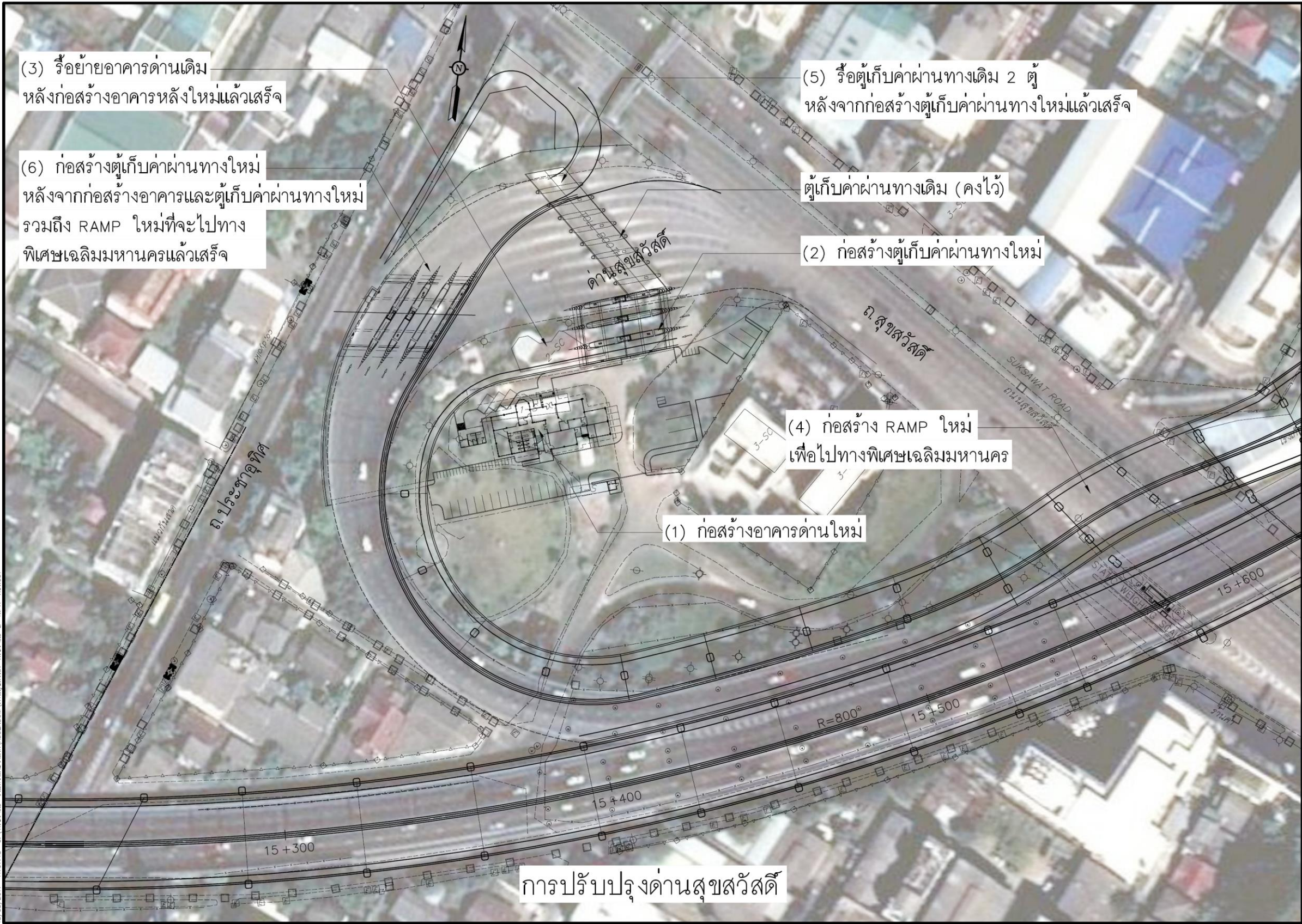
การยกเลิกทางขึ้นแห่งใหม่จากถนนสุขสวัสดิ์ และด่านสุขสวัสดิ์ 2 ทำให้ไม่ต้องเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบริเวณพื้นที่หมู่ที่ 6 (ชุมชนในซอยย่อยซอยสุขสวัสดิ์ 35 (ซอยบุญมาก)) แต่การปรับปรุงด่านสุขสวัสดิ์ให้สามารถเข้าใช้ทางพิเศษที่จะก่อสร้างใหม่ได้ ทำให้ต้องมีการเวนคืนพื้นที่ใหม่บริเวณด้านข้างสะพานพระราม 9 ทางด้านทิศตะวันตก จำนวน 20 แปลง



รูปที่ 2.5-18 การปรับปรุงด่านสุขสวัสดิ์ปัจจุบันให้เป็นด่านขาเข้าเมือง (การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)

การปรับปรุงด่านสุขสวัสดิ์แสดงดังรูปที่ 2.5-19 มีขั้นตอนดังนี้ 1) ก่อสร้างอาคารด่านใหม่ 2) ก่อสร้างตู้เก็บค่าผ่านทางใหม่ 3) รื้ออาคารด่านเดิม หลังจากก่อสร้างอาคารหลังใหม่แล้วเสร็จ 4) ก่อสร้าง Ramp (ทางขึ้น - ลง) ใหม่ เพื่อไปทางพิเศษเฉลิมมหานคร 5) รื้อตู้เก็บค่าผ่านทางเดิม 2 ตู้ หลังจากก่อสร้างตู้เก็บค่าผ่านทางใหม่แล้วเสร็จ และ 6) ก่อสร้างตู้เก็บค่าผ่านทางใหม่ หลังจากก่อสร้างอาคารและตู้เก็บค่าผ่านทางใหม่ รวมถึง Ramp (ทางขึ้น - ลง) ใหม่ที่จะไปทางพิเศษเฉลิมมหานครแล้วเสร็จ





รูปที่ 2.5-19 ขั้นตอนการปรับปรุงด้านสุขสวัสดิ์



## 2.5.5 ด้านวัดสารอด

### (1) รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม

จากเดิมที่โครงการมีด้านเก็บค่าผ่านทางขนาดใหญ่บริเวณวัดสารอด ดังรูปที่ 2.5-20 ซึ่งอยู่ในทิศทางเข้าเมือง และอยู่บนทางยกระดับ สูงประมาณ 24 เมตร (รทก.) บริเวณใกล้วัดสารอด อาคารด้านเป็นอาคาร 2 ชั้น มีการเวนคืนบริเวณชุมชนรวมน้ำใจและชุมชนที่กระจายตามแนวทางพิเศษเฉลิมมหานคร รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 2.5-11

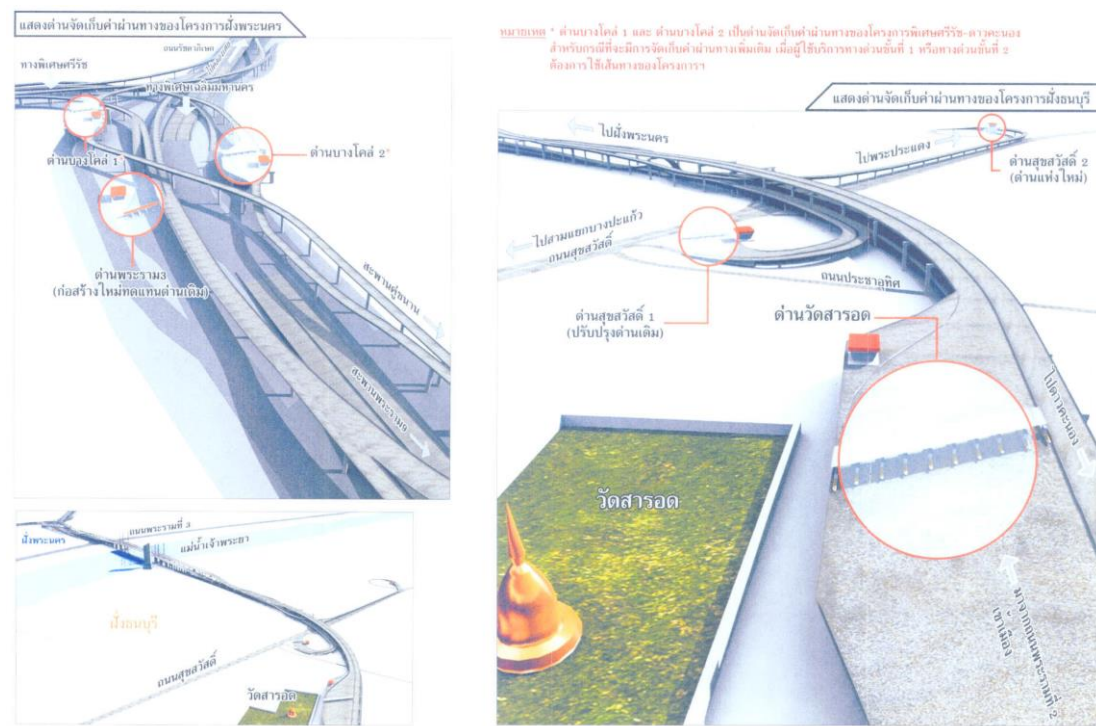
ตารางที่ 2.5-11 ชุมชน จำนวนสิ่งปลูกสร้างและครัวเรือนในพื้นที่เขตทาง (ระยะ 40 เมตร) ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง

เขต	แขวง	หมู่ที่	หมู่บ้านจัดสรร/ชุมชน/ แฟลต/อาคารพาณิชย์	จำนวนสิ่งปลูก สร้างที่ต้องรื้อ ย้าย (หลัง)	จำนวนครัวเรือน ที่คาดว่าจะได้รับ ผลกระทบ โดยตรง (ราย)	จำนวนผู้แทน ครัวเรือน ที่สัมภาษณ์ (ราย)
ราษฎร์บูรณะ	บางปะกอก	6	- ชุมชนรวมน้ำใจ	8 หลัง และป้าย โฆษณา 1 ป้าย	9	9
			- ชุมชนที่กระจายตามแนว ทางพิเศษเฉลิมมหานคร	2	1	1

ที่มา : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางด่วนสายทางพิเศษศรีรัช – ดาวคะนอง, บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด, กรกฎาคม พ.ศ. 2553

### (2) การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

เนื่องจากตำแหน่งด้านวัดสารอดเดิมสามารถก่อสร้างตู้เก็บค่าผ่านทางได้เพียง 7 ตู้ เท่านั้น เมื่อพิจารณาจากผลการวิเคราะห์ปริมาณจราจรในป้อนาคต พบว่ามีปริมาณจราจรที่สูงขึ้นอย่างมาก หากมีความจำเป็นต้องเพิ่มจำนวนตู้จัดเก็บค่าผ่านทาง พบว่าบริเวณวัดสารอดไม่สามารถเพิ่มจำนวนตู้ได้ เนื่องจากจะทำให้ต้องเวนคืนที่ดินเพิ่มและต้องก่อสร้างใกล้วัดสารอดมากยิ่งขึ้น ดังนั้น ในการออกแบบรายละเอียดโครงการ จึงย้ายด้านวัดสารอดมาอยู่บริเวณด้านดาวคะนอง 2 ดังรูปที่ 2.5-21 ซึ่งเป็นด้านเก็บค่าผ่านทางแบบ Inline Toll Plaza ยกยกระดับอยู่บนโครงสร้างเสาตอม่อคู่ (Portal Frame) ในตำแหน่งซ้อนทับบนด้านดาวคะนองของทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทำหน้าที่จัดเก็บค่าผ่านทางผู้ให้บริการทางพิเศษของโครงการช่วงซ้อนทับถนนพระรามที่ 2 และเก็บค่าผ่านทางในการเข้าสู่ระบบทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช โดยการเปลี่ยนแปลงส่งผลให้ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบริเวณใกล้วัดสารอดและชุมชนบริเวณดังกล่าว เนื่องจากก่อสร้างบนเขตทางของทางพิเศษเฉลิมมหานครปัจจุบัน ไม่มีการเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติม



รูปที่ 2.5-20 ด่านจัดเก็บค่าผ่านทางขนาดใหญ่บริเวณวัดสารอด (รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม)



รูปที่ 2.5-21 รูปแบบและตำแหน่งด่านดาวคะนอง 2 (การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)

ตำแหน่งด้านเก็บค่าผ่านทางบริเวณด้านดาวคะนอง 2 มีความเหมาะสมดังนี้

1. เป็นตำแหน่งที่มีพื้นที่เขตทางปัจจุบันที่สามารถก่อสร้างตู้เก็บค่าผ่านทางได้ 10 ตู้ และในอนาคตสามารถขยายเพิ่มตู้จัดเก็บค่าผ่านทางได้มากถึง 15 ตู้
2. เป็นตำแหน่งสำคัญที่เจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรสามารถใช้เป็นจุดสังเกตการณ์สภาพการจราจรบนทางพิเศษได้ด้วยตาเปล่า ทั้งในด้านที่แนวเส้นทางซ้อนทับทางพิเศษเฉลิมมหานครและด้านที่แนวซ้อนทับกับถนนพระรามที่ 2
3. พื้นที่ด้านอยู่ใกล้ถนนพระรามที่ 2 ทั้งที่มาจากดาวคะนองและที่มาจากบางขุนเทียน ทั้งยังอยู่ใกล้ทางขึ้น - ลงแห่งที่ 5 ทำให้มีความสะดวกในการเดินทางเพื่อปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ประจำด่าน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเจ้าหน้าที่กู้ภัยและเจ้าหน้าที่จัดจราจร กรณีเกิดเหตุฉุกเฉินบริเวณด้านดาวคะนอง 2 สามารถใช้ทางขึ้น - ลงแห่งที่ 5 ในการเข้าปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด กรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉินที่ด้านดาวคะนอง 1 สามารถใช้ถนนพระรามที่ 2 ทั้งจากฝั่งดาวคะนองและจากฝั่งบางขุนเทียน สำหรับเป็นเส้นทางเข้าปฏิบัติงานกรณีฉุกเฉินได้อย่างมีประสิทธิภาพเช่นกัน
4. กรณีเกิดปัญหาการจราจรที่ด้านดาวคะนอง 1 (ด้านดาวคะนองปัจจุบัน) สามารถแจ้งผู้ใช้ทางให้ใช้ด้านดาวคะนอง 2 (ทางพิเศษพระราม 3ฯ) แทนได้ โดยใช้ทางขึ้น - ลงแห่งที่ 5
5. กรณีเกิดปัญหาการจราจรที่ด้านดาวคะนอง 2 สามารถแจ้งผู้ใช้ทางให้ใช้ด้านดาวคะนอง 1 (ทางพิเศษเฉลิมมหานคร) แทนได้ โดยใช้ทางแยกต่างระดับดาวคะนองของทางพิเศษเฉลิมมหานครได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว

#### 2.5.6 ตำแหน่งอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ (Control Center Building)

##### (1) รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม

ตำแหน่งอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ เดิมตั้งอยู่บริเวณทิศเหนือของทางแยกต่างระดับบางขุนเทียนที่ STA. 0+450 มีพื้นที่จำนวน 15.89 ไร่ ดังรูปที่ 2.5-22 และมีการเวนคืนที่ดินจำนวน 2 แปลง ดังตารางที่ 2.5-12



รูปที่ 2.5-22 ที่ตั้งอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ (Control Center Building) (รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม)

ตารางที่ 2.5-12 จำนวนอาคารและที่ดินที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากการพัฒนาโครงการ

ช่วงแนวเส้นทาง	จำนวนอาคารและที่ดินที่ได้รับผลกระทบ		
	อาคาร (หลัง)	ที่ดิน (แปลง)	ขนาดที่ดิน (ไร่)
อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ บริเวณทางแยกต่างบริเวณ บางขุนเทียน (ที่ STA. 1+000)	-	2	15.89

ที่มา : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร  
ด้านตะวันตก, มิถุนายน พ.ศ. 2559

## (2) การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

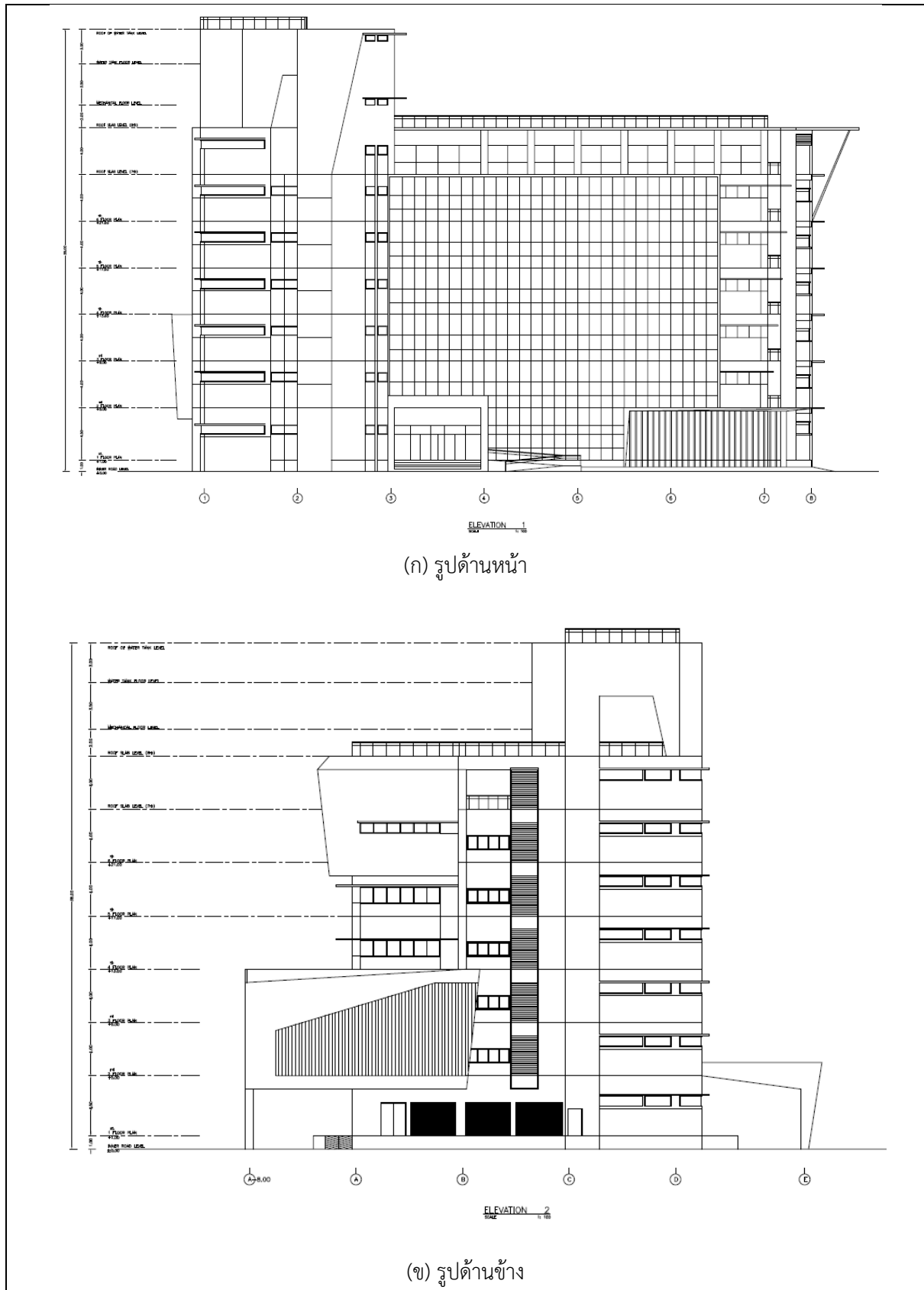
เปลี่ยนแปลงโดยการย้ายอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ (CCB) มาตั้งอยู่บริเวณด้านดาวคะนอง 2 ในเขตทางของทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ไม่มีการเวนคืนที่ดิน) รูปแบบเป็นอาคารสูง 8 ชั้น ตัวอาคารเชื่อมต่อกับด้านดาวคะนอง 2 (แสดงดังรูปที่ 2.5-23) ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นไปเพื่อประโยชน์ในการใช้งานและลดผลกระทบด้านการโยกย้ายเวนคืนของโครงการให้น้อยที่สุด



ภายในอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษจะมีเจ้าหน้าที่สูงสุดประมาณ 40 คน โดยสามารถเดินทางเข้า - ออกอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษได้จากถนนสาธารณะ อาคารมีทั้งหมด 8 ชั้น โดยพื้นที่ชั้นที่ 6 เป็นส่วนปฏิบัติการตลอด 24 ชั่วโมง ประกอบด้วยห้องควบคุมกลางมีพื้นที่ประมาณ 80 ตารางเมตร ส่วนสื่อสาร ภูมิภัย และควบคุมจราจรและส่วนพักผ่อนค้างคืน สำหรับพื้นที่ชั้นที่ 7 เป็นพื้นที่เชื่อมชมศูนย์ควบคุมและสถานการณ์การ ซึ่งให้บริการผู้มาเยี่ยมชมการทำงานของส่วนควบคุม ห้องเชื่อมชมมีพื้นที่ประมาณ 50 ตารางเมตร มีห้องจัดเลี้ยง ขนาด 190 ตารางเมตร และลานสถานการณ์กลางแจ้ง ขนาด 365 ตารางเมตร แสดงดังรูปที่ 2.5-24



รูปที่ 2.5-23 ที่ตั้งอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ (Control Center Building) (การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)



รูปที่ 2.5-24 รูปแบบอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ (Control Center Building)

ตำแหน่งอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ บริเวณด้านดาวคะนอง 2 มีความเหมาะสม ดังนี้

1. ตำแหน่งอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ บริเวณด้านดาวคะนอง 2 เป็นตำแหน่งที่จะมีหอสังเกตการณ์เพื่อตรวจสอบสภาพการจราจรบนทางพิเศษของโครงการ ซึ่งเป็นตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้ด้วยตาเปล่าในเวลากลางวันได้อย่างครอบคลุมทั้งแนวเส้นทาง ทั้งแนวเส้นทางที่ซ้อนทับกับทางพิเศษเฉลิมมหานครและแนวเส้นทางที่ซ้อนทับกับถนนพระรามที่ 2
2. เป็นตำแหน่งที่ระบบสัญญาณวิทยุดิจิทัลของ กทพ. มีกำลังสัญญาณที่ดี สามารถใช้ระบบวิทยุสื่อสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ
3. เป็นพื้นที่ซึ่งสามารถตั้งสถานีกู้ภัยย่อย (Rescue Sub Station) ได้เหมาะสม เพราะตั้งอยู่ประมาณกึ่งกลางของแนวเส้นทาง สามารถส่งกำลังสนับสนุนการปฏิบัติงานได้สะดวกทั้งทิศทางเข้าเมืองและทิศทางขาออกเมือง

## 2.6 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ยกเลิกมาตรการด้านเศรษฐกิจสังคม การโยกย้ายและการเวนคืน ความสั่นสะเทือน ประวัติศาสตร์และโบราณคดี และสุนทรียภาพ/ทัศนียภาพ บางมาตรการ รายละเอียดดังนี้

### 2.6.1 มาตรการด้านเศรษฐกิจ-สังคม

#### มาตรการทั่วไป

- เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ชุมชนหรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากโครงการและเร่งหาทางแก้ไข

#### มาตรการเฉพาะ (แนวทางการลดผลกระทบในการจัดหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่)

- ประสานงานกับการเคหะแห่งชาติเพื่อตรวจสอบว่าการเคหะแห่งชาติมีโครงการเคหะชุมชนในพื้นที่บริเวณใดและแจ้งให้ผู้ถูกเวนคืนพิจารณาจับจองกับการเคหะแห่งชาติต่อไป (โครงการบ้านเอื้ออาทรในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ซึ่งในปี พ.ศ. 2550-พ.ศ.2551 มีแผนที่จะก่อสร้างประมาณ 40 โครงการ จำนวนบ้านประมาณ 180,000 หน่วย)
- มีข้อมูลที่สามารถติดต่อได้ของผู้รับเหมาทุบตึก หรือผู้รับย้ายบ้านให้กับผู้ถูกเวนคืน และผู้ถูกเวนคืนควรหาข้อมูลผู้รับเหมาทุบตึกรายอื่นเพื่อเปรียบเทียบราคา เพื่อให้ผู้ถูกเวนคืนจ่ายค่ารื้อถอนถูกลง และเปรียบเทียบกับราคาค่ารื้อถอนที่คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นกำหนดไว้ด้วย

## การรับเรื่องร้องเรียน

- ดำเนินการตามวิธีและขั้นตอนที่ กทพ. ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ดังนี้
  - (1) ศูนย์ฯ 1543 และด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษรับเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะทางโทรศัพท์ โทรสาร Website และอื่นๆ และลงบันทึกในแบบฟอร์มเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะ พร้อมส่งโทรสารมายังศูนย์บริการข้อมูลผู้ใช้ทางพิเศษ (ศบท.)
  - (2) ศบท. ออกรหัสและลงบันทึกในทะเบียนสรุปเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะ โดยจำแนกเป็น
    - เรื่องร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการให้บริการของพนักงานเก็บค่าผ่านทาง
    - เรื่องร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมบนทางพิเศษ
    - เรื่องร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะอื่นๆ
  - (3) ผู้บริหารที่เกี่ยวข้องลงนามในแบบฟอร์ม แล้ว ศบท. ส่งแบบฟอร์มให้หน่วยงานที่ถูกร้องเรียนทางโทรสาร (จัดส่งต้นฉบับภายหลัง)
  - (4) หน่วยงานที่ถูกร้องเรียนต้องติดตามตรวจสอบตามบันทึกในแบบฟอร์ม เพื่อวางแผนแนวทางแก้ไข ป้องกัน และปรับปรุง แล้วแจ้งกลับผู้ร้องเรียน
  - (5) ศบท. ประสานงานกับหน่วยงานที่ถูกร้องเรียนทางโทรศัพท์หรือด้วยตนเองและลงบันทึกในทะเบียนตามเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะในกรณีที่ยังไม่มีการแก้ไข เพื่อติดตามให้ได้ความคืบหน้าในสัปดาห์ต่อไปและรายงานผู้ว่าการ (ผวก.) เพื่อทราบ
  - (6) หน่วยงานที่ถูกร้องเรียนดำเนินการแก้ไขแล้ว ส่งแบบฟอร์มกลับมายัง ศบท.
  - (7) ศบท. จัดทำบันทึกรายงานผลการปฏิบัติงาน ศบท. ประจำเดือน นำเสนอผู้บริหารระดับผู้ช่วย ผวก. ขึ้นไป และจัดทำวาระการประชุมเสนอในที่ประชุมผู้บริหารระดับฝ่ายขึ้นไป

**เหตุผลของการยกเลิกมาตรการ** เนื่องจากมาตรการเดิมบางมาตรการซ้ำซ้อน และบางมาตรการไม่สอดคล้องกับแนวทางการดำเนินงาน ในปัจจุบันของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

### 2.6.2 มาตรการด้านการโยกย้ายและการเวนคืน

#### มาตรการเฉพาะ

- ให้ข้อมูลที่สามารถติดต่อได้ของผู้รับเหมาทุบตึกหรือผู้รับย้ายบ้านกับผู้ถูกเวนคืนและผู้ถูกเวนคืนควรหาข้อมูลผู้รับเหมาทุบตึกรายอื่นๆ เพื่อเปรียบเทียบราคาเพื่อให้ผู้ถูกเวนคืนจ่ายค่ารื้อถอนถูกลง และเปรียบเทียบกับราคาค่ารื้อถอนที่คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นกำหนดไว้ด้วย
- เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ชุมชนหรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากโครงการและเร่งหาทาง แก้ไข โดย กทพ. ต้องจัดให้มีส่วนงานเฉพาะกำกับดูแลเรื่องร้องเรียน กรณีมีการร้องเรียนเกิดขึ้นต้องให้ความสำคัญในการแก้ปัญหาอย่างจริงจังและเร่งด่วน โดยให้ดำเนินการตามวิธีการและขั้นตอนที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ดังนี้



- (1) ศูนย์ฯ 1543 และด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษรับเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะทางโทรศัพท์ โทรสาร Website และอื่นๆ และลงบันทึกในแบบฟอร์มเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะ พร้อมส่งโทรสารมายังศูนย์บริการข้อมูลผู้ใช้ทางพิเศษ (ศบท.)
  - (2) ศบท. ออกรหัสและลงบันทึกในทะเบียนสรุปเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะ โดยจำแนกเป็น
    - เรื่องร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการให้บริการของพนักงานเก็บค่าผ่านทาง
    - เรื่องร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมบนทางพิเศษ
    - เรื่องร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะอื่นๆ
  - (3) ผู้บริหารที่เกี่ยวข้องลงนามในแบบฟอร์ม แล้ว ศบท. ส่งแบบฟอร์มให้หน่วยงานที่ถูกร้องเรียนทางโทรสาร (จัดส่งต้นฉบับภายหลัง)
  - (4) หน่วยงานที่ถูกร้องเรียนต้องติดตามตรวจสอบตามบันทึกในแบบฟอร์ม เพื่อวางแผนแนวทางแก้ไข ป้องกัน และปรับปรุง แล้วแจ้งกลับผู้ร้องเรียน
  - (5) ศบท. ประสานงานกับหน่วยงานที่ถูกร้องเรียนทางโทรศัพท์หรือด้วยตนเองและลงบันทึกในทะเบียนตามเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะในกรณีที่ยังไม่มีการแก้ไข เพื่อติดตามให้ได้ความคืบหน้าในลำดับต่อไปและรายงานผู้ว่าการ (ผวก.) เพื่อทราบ
  - (6) หน่วยงานที่ถูกร้องเรียนดำเนินการแก้ไขแล้ว ส่งแบบฟอร์มกลับมายัง ศบท.
  - (7) ศบท. จัดทำบันทึกรายงานผลการปฏิบัติงาน ศบท. ประจำเดือน นำเสนอผู้บริหารระดับผู้ช่วย ผวก. ขึ้นไป และจัดทำวาระการประชุมเสนอในที่ประชุมผู้บริหารระดับฝ่ายขึ้นไป
- กรณีผู้ถูกเวนคืนบ้านและที่ดิน แม้ว่าจะพิจารณาค่าทดแทนที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง ต้นไม้พืชผลและการเสียประโยชน์ที่ต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์แล้ว แต่ก็ยังมีผลกระทบด้านสังคมและด้านการเสียโอกาสอีกหลายประเภทที่ยังมิได้มีการชดเชย เช่น โครงการทำให้พื้นที่เกิดความเจริญขึ้น แต่ผู้ถูกเวนคืนกลับต้องถูกโยกย้ายออกจากพื้นที่ไปอยู่ในที่ซึ่งอาจมีศักยภาพในการพัฒนาน้อยกว่าที่อยู่ในปัจจุบัน เป็นต้น กทพ. จึงมีแนวคิดเบื้องต้นที่จะบรรเทาผลกระทบดังกล่าวโดยการจัดที่อยู่อาศัยให้ผู้ถูกเวนคืนในพื้นที่ใกล้เคียงกับที่อยู่อาศัยปัจจุบัน โดยการใช้พื้นที่บางส่วนของเขตทางพิเศษก่อสร้างอาคารพักอาศัยให้แก่ผู้ถูกเวนคืน ซึ่งมีพื้นที่ที่มีศักยภาพ 2 บริเวณ ได้แก่
    - บริเวณ Loop Ramp ของด่านสุขสวัสดิ์ 1 ปัจจุบันเป็นพื้นที่สวนสาธารณะมีขนาดพื้นที่ประมาณ 3 ไร่
    - บริเวณ Loop Ramp ของด่านสุขสวัสดิ์ 2 เป็นพื้นที่ที่จะเวนคืน ซึ่งอยู่ภายใน Loop Ramp มีขนาดพื้นที่ประมาณ 3 ไร่ ปัจจุบันมีสิ่งปลูกสร้าง 4 หลัง

อย่างไรก็ตาม กทพ. จำเป็นต้องประสานการดำเนินงานระหว่างผู้ถูกเวนคืน กทพ. และการเคหะแห่งชาติ ทั้งยังต้องหารือด้านข้อกฎหมายกับสำนักงานกฤษฎีกาในการนำที่ดินในเขตทางพิเศษมาใช้ก่อสร้างอาคารพักอาศัยให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการ ว่าสามารถดำเนินการได้หรือไม่ ในกรณีที่สามารถดำเนินการได้ก็จะต้องมีการคำนึงถึงเรื่องการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อผู้อาศัย อาทิ มลพิษทางด้านเสียงและอากาศจากการจราจรอีกด้วย รวมทั้งนำผลการดำเนินงานโครงการอื่นๆ ที่มีแนวคิดที่จะดำเนินงานในลักษณะใกล้เคียงกัน เช่น แนวคิดในการจัดสร้างที่พักอาศัยสำหรับผู้ถูกเวนคืนจากโครงการรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีม่วงบริเวณสถานีเตาปูนขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร (รฟม.) เป็นต้น มาพิจารณาประกอบการดำเนินงาน

- กรณีผู้ถูกเวนคืนที่อยู่อาศัยต้องการให้ชดเชยด้วยการจัดหาที่อยู่อาศัยใหม่ให้ (จากการสัมภาษณ์มีจำนวน 5 ราย) ให้ กทพ. ประสานงานกับผู้ถูกเวนคืนและการเคหะแห่งชาติ เพื่อจองสิทธิโครงการเคหะชุมชนหรือโครงการบ้านเอื้ออาทรที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการให้แก่ผู้ถูกเวนคืนดังกล่าว ซึ่งปัจจุบันมีโครงการบ้านเอื้ออาทรในบริเวณใกล้เคียงโครงการที่ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้จองสิทธิหลายโครงการ (ข้อมูลเดือนมกราคม 2550) ได้แก่
  - โครงการเศรษฐกิจ 1 จ.สมุทรสาคร เป็นอาคารชุด มีห้องว่างประมาณ 800 ห้อง
  - โครงการเพชรเกษม 81 เป็นอาคารชุด มีห้องว่างประมาณ 500 ห้อง
  - โครงการพุทธมณฑล (ศาลายา) จ.นครปฐม เป็นอาคารชุด มีห้องว่างประมาณ 100 ห้อง

**เหตุผลของการยกเลิกมาตรการ** เนื่องจากมาตรการเดิมไม่สอดคล้องกับแนวทางการดำเนินงาน ในปัจจุบันของ กทพ. และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และเพื่อลดขั้นตอนและระยะเวลาในการดำเนินการ เพื่อแก้ไขปัญหาในกรณีมีผู้ร้องเรียนให้มีความกระชับและรวดเร็วในการแก้ไขปัญหาได้อย่างทัน่วงที

### 2.6.3 มาตรการด้านความสันติเสถียร ประวัติศาสตร์และโบราณคดี และสุนทรียภาพ/ทัศนียภาพ

#### มาตรการด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดี

- ก่อสร้างเสาโครงสร้างบริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางวัดสารอดที่ประชิดกับวัดเป็นรูปตัว Y เพื่อเพิ่มระยะห่างระหว่างฐานรากของโครงการกับวัด ซึ่งจะทำให้มีระยะห่างเพิ่มขึ้นประมาณ 15 เมตร

#### มาตรการด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดี

##### ระยะก่อนก่อสร้าง :

- ออกแบบเสาโครงสร้างบริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางวัดสารอดด้านที่ประชิดกับวัดเป็นรูปตัว Y เพื่อเพิ่มระยะห่างระหว่างฐานรากของโครงการกับวัด เพื่อลดผลกระทบด้านความสันติเสถียร

##### ระยะก่อสร้าง :

- ภายหลังการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ ให้ทำการปลูกต้นไม้ตามแนวรั้วพื้นที่อ่อนไหว เช่น วัดสารอด เป็นต้น เพื่อลดผลกระทบในระยะดำเนินการ โดยคัดเลือกพันธุ์ไม้ที่สามารถช่วยลดผลกระทบจากฝุ่นละออง ช่วยดูดซับเสียงและเป็นแนวกันลม

#### มาตรการด้านสุนทรียภาพ/ทัศนียภาพ

- ปลูกต้นโอศกอินเดีย (Cemetary tree; Polayalthia longifolia Benth.& Hook.f.var.pandurata) ซึ่งมีความสูงประมาณ 15 เมตร ช้อน 2 แถวสลับฟันปลา โดยให้มีระยะห่างระหว่างต้นประมาณ 1 เมตร ตลอดแนวด้านนอกของกำแพงวัดสารอดด้านที่ประชิดกับด้านวัดสารอด ระยะทางประมาณ 130 เมตร

**เหตุผลของการยกเลิกมาตรการ** เนื่องจากย้ายตำแหน่งด้านเก็บค่าผ่านทางทิศทางเข้าเมืองจากบริเวณด้านวัดสารอดมาอยู่บริเวณด้านดาวคะนอง 2 ภายในเขตทางพิเศษเฉลิมมหานคร

## 2.7 มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ยกเลิกและเปลี่ยนแปลงจุดตรวจวัดคุณภาพอากาศและเสียง และปรับระยะเวลาการตรวจวัด ในมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดังนี้

### 2.7.1 มาตรการติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศ

**ระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ :**

ยกเลิกจุดตรวจวัดที่วิทยาลัยพาณิชยการเซตุน และมัสยิดอมันนุญมิต เนื่องจากอยู่ห่างออกไปจากจุดสิ้นสุดโครงการระยะทางประมาณ 125 เมตร และเพิ่มจุดตรวจวัด 2 จุด คือ โรงพยาบาลบางมด (เป็นตัวแทนของพื้นที่ริมถนนพระรามที่ 2 ช่วง กม.9+225) และโรงเรียนวัดสารอด (เป็นตัวแทนของพื้นที่ริมทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วง กม.14+915 ซึ่งเป็นช่วงที่โครงการซ้อนทับอยู่บนทางพิเศษเฉลิมมหานคร และไม่มีพื้นที่อื่นใดที่เป็นตัวแทนที่เหมาะสม) โครงการจึงพิจารณาจุดตรวจวัด ประกอบด้วย โรงพยาบาลพระราม 2 โรงพยาบาลบางมด สำนักงานเขตบางขุนเทียน โรงเรียนสมบุญวิทย์ โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล และโรงเรียนวัดสารอด ซึ่งได้ทำการทบทวนตำแหน่งและความเหมาะสมของจุดตรวจวัด โดยพิจารณาตามหลักเกณฑ์ดังนี้

- ครอบคลุมพื้นที่ตลอดแนวเส้นทาง โดยกำหนดตำแหน่งทุกช่วงที่สำคัญที่อาจได้รับผลกระทบจากโครงการ ได้แก่ ช่วงคร่อมถนนพระรามที่ 2 ช่วงที่มีการเชื่อมต่อกับด้านดาวคะนอง และช่วงที่ซ้อนทับทางพิเศษเฉลิมมหานคร
- เป็นพื้นที่อื่นใดที่ไวต่อการได้รับผลกระทบ ได้แก่ โรงพยาบาล สถานศึกษา และศาสนสถาน ซึ่งเป็นสถานที่ที่มีความเหมาะสมในการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตลอดอายุโครงการ

ผลจากการทบทวนและพิจารณาตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวข้างต้นจึงทำการยกเลิกสถานีตรวจวัด 2 สถานี ได้แก่ วิทยาลัยพาณิชยการเซตุน และมัสยิดอมันนุญมิต (อยู่ในตำแหน่งที่อยู่ห่างออกไปจากจุดสิ้นสุดโครงการระยะทางประมาณ 125 เมตร) และได้เพิ่มสถานีตรวจวัด 2 สถานี คือ โรงเรียนวัดสารอด และโรงพยาบาลบางมด ซึ่งมีเหตุผลพิจารณาตำแหน่งของแต่ละสถานีดังนี้

- 1) โรงพยาบาลพระราม 2 เป็นตัวแทนของพื้นที่ริมถนนพระรามที่ 2 ช่วง กม 4+485
- 2) โรงพยาบาลบางมด เป็นตัวแทนของพื้นที่ริมถนนพระรามที่ 2 ช่วง กม 9+225
- 3) สำนักงานเขตบางขุนเทียน เป็นตัวแทนของสถานที่ราชการและเป็นสถานที่ที่มีประวัติดผลการตรวจวัดของกรุงเทพมหานคร (ตรวจวัดในระยะสั้น) ซึ่งพบว่ามีระดับมลพิษเกินค่ามาตรฐาน โดยเฉพาะระดับเสียง
- 4) โรงเรียนสมบุญวิทย์ เป็นตัวแทนของพื้นที่ริมถนนพระรามที่ 2 ช่วง กม 10+950 ถึงแม้จะไม่ห่างจากโรงพยาบาลบางมดมาก แต่การใช้ประโยชน์และรูปแบบอาคารต่างกัน

- 5) โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล เป็นตัวแทนของพื้นที่ริมถนนพระรามที่ 2 ช่วง กม 11+480 และเป็นช่วงที่แนวเส้นทางโครงการอยู่ใกล้ด้านดาวคะนอง ซึ่งจะมีการจราจรส่วนหนึ่งลงจากโครงการไปที่ถนนพระรามที่ 2 ด้านล่าง และอาคารโรงพยาบาลมีความสูงมาก อาจจะได้รับผลกระทบจากโครงการได้
- 6) โรงเรียนวัดसारอด เป็นตัวแทนของพื้นที่ริมทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วง กม 14+915 ถึงแม้ผลการประเมินจะไม่มีผลกระทบมากก็ตาม แต่โครงการได้พิจารณาและกำหนดให้เป็นสถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากโครงการ เนื่องจากเป็นช่วงที่โครงการซ้อนทับอยู่บนทางพิเศษเฉลิมมหานคร รวมทั้งในช่วงดังกล่าวไม่มีพื้นที่อื่นใดอื่นสำหรับใช้เป็นตัวแทนที่เหมาะสมได้

ปรับเพิ่มระยะเวลาตรวจวัดจาก 3 วันต่อเนื่อง เป็นเวลาอย่างน้อย 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ ตามคำแนะนำของ คชก. เนื่องจากสามารถใช้เป็นตัวแทนข้อมูลผลการตรวจวัดที่ดีกว่า

## 2.7.2 มาตรการติดตามตรวจสอบระดับเสียง

### ระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง :

ยกเลิกจุดตรวจวัดที่วิทยาลัยพาณิชยการเซตุน และมัสยิดอมันนุญมิต เนื่องจากอยู่ห่างออกไปจากจุดสิ้นสุดโครงการระยะทางประมาณ 125 เมตร และเพิ่มจุดตรวจวัด 1 จุด คือ โรงเรียนวัดसारอด (เป็นตัวแทนของพื้นที่ริมทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วง กม.14+915 ซึ่งเป็นช่วงที่โครงการซ้อนทับอยู่บนทางพิเศษเฉลิมมหานคร และไม่มีพื้นที่อื่นใดอื่นที่เป็นตัวแทนที่เหมาะสม)

ปรับเพิ่มระยะเวลาตรวจวัดจาก 3 วันต่อเนื่อง เป็นเวลาอย่างน้อย 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ ตามคำแนะนำของ คชก. เนื่องจากสามารถใช้เป็นตัวแทนข้อมูลผลการตรวจวัดที่ดีกว่า

### ระยะดำเนินการ :

ยกเลิกจุดตรวจวัดโรงพยาบาลนครธน วัดเลา วัดยายร่ม วิทยาลัยพาณิชยการเซตุน ศาลเจ้าปึงเถ่ากง โรงเรียนปัญญาคักดี วัดสน และมัสยิดอมันนุญมิต เพื่อให้สอดคล้องกับผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และมีความเหมาะสมของพื้นที่ในการตั้งเครื่องมือตรวจวัด และเพิ่มจุดตรวจวัด 2 จุด คือ โรงพยาบาลบางมด (เป็นตัวแทนของพื้นที่ริมถนนพระรามที่ 2 ช่วง กม.9+225) และโรงเรียนวัดसारอด (เป็นตัวแทนของพื้นที่ริมทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วง กม.14+915 ซึ่งเป็นช่วงที่โครงการซ้อนทับอยู่บนทางพิเศษเฉลิมมหานคร และไม่มีพื้นที่อื่นใดอื่นที่เป็นตัวแทนที่เหมาะสม)

ปรับเพิ่มระยะเวลาตรวจวัดจาก 3 วันต่อเนื่อง เป็นเวลาอย่างน้อย 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ ตามคำแนะนำของ คชก. เนื่องจากสามารถใช้เป็นตัวแทนข้อมูลผลการตรวจวัดที่ดีกว่า

ทั้งนี้จากการตรวจสอบระยะห่างของพื้นที่อื่นใดต่างๆ ตามรายละเอียดโครงการที่เปลี่ยนแปลง ประกอบกับการที่แนวเส้นทางโครงการมีความสูงจากพื้นราบโดยประมาณ 10-25 เมตร จึงเลือกจุดที่มีความอ่อนไหวต่อผลกระทบ ได้แก่ วัด โรงเรียน โรงพยาบาล โดยเฉพาะโรงพยาบาลที่มีความสูงหลายชั้น ซึ่งชั้นที่อยู่ในระดับเดียวกับทางพิเศษ และชั้นที่อยู่สูงขึ้นไปอาจจะได้รับผลกระทบจากโครงการ



## 2.8 งบประมาณราคาและแผนดำเนินงาน

### 2.8.1 งานประมาณราคาค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

จากการจัดทำแผนที่แปลงที่ดินที่ถูกเขตทางของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 พบว่าการก่อสร้างโครงการสามารถใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงและเขตทางพิเศษที่มีอยู่ในปัจจุบันได้เป็นส่วนใหญ่ โดยจะมีที่ดินที่ต้องเวนคืนจำนวน 74 แปลง สิ่งปลูกสร้างจำนวน 78 หลัง จำนวนผู้ได้รับผลกระทบ 79 ราย ขนาดพื้นที่รวม 6 ไร่ 1 งาน 9.1 ตารางวา (2,509.1 ตารางวา) แสดงดังรูปที่ 2.8-1 และตารางที่ 2.8-1



รูปที่ 2.8-1 แผนที่แปลงที่ดินที่ถูกเขตทาง

**ตารางที่ 2.8-1 ข้อมูลการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง -  
วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก**

ตำแหน่งเวนคืน	ขนาดที่ดิน (ไร่-งาน-ตร.วา)	จำนวนที่ดิน (แปลง)	จำนวนสิ่งปลูกสร้าง (หลัง)	จำนวนผู้ได้รับ ผลกระทบ (ราย)
1. บริเวณถนนสุขสวัสดิ์ใกล้ทางแยกซอย ประชาอุทิศ (บริเวณด้านสุขสวัสดิ์ 1) (แขวงราษฎร์บูรณะ เขตราษฎร์บูรณะ กรุงเทพมหานคร)	0-2-14.9	11	17	9
2. บริเวณถนนเลียบทางพิเศษเฉลิมมหานคร ระหว่างถนนสุขสวัสดิ์กับถนนราษฎร์บูรณะ (ตามแนวถนนเลียบทางพิเศษเฉลิมมหานคร แขวงราษฎร์บูรณะ เขตราษฎร์บูรณะ กรุงเทพมหานคร)	5-2-67.3	57	58	62
3. บริเวณเชิงลาดสะพานพระราม 9 ผังธนบุรี ด้านทิศใต้ของสวนสาธารณะ (ตามแนว ถนนเลียบทางพิเศษเฉลิมมหานคร แขวง ราษฎร์บูรณะ เขตราษฎร์บูรณะ กรุงเทพมหานคร)	0-0-26.9	6	3	8
<b>รวม</b>	<b>6-1-9.1</b>	<b>74</b>	<b>78</b>	<b>79</b>

เหตุผลและความจำเป็นในการเวนคืนพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการในแต่ละบริเวณ มีรายละเอียดดังนี้

- พื้นที่บริเวณถนนสุขสวัสดิ์ใกล้ทางแยกซอยประชาอุทิศ มีพื้นที่ถูกเวนคืนจำนวน 11 แปลง สิ่งปลูกสร้างจำนวน 17 หลัง จำนวนผู้ได้รับผลกระทบ 9 ราย ขนาดพื้นที่รวม 0 ไร่ 2 งาน 14.9 ตารางวา เนื่องจากต้องมีการปรับปรุงด้านสุขสวัสดิ์ปัจจุบันให้เป็นทางขึ้น-ลงของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ
- พื้นที่บริเวณถนนเลียบทางพิเศษเฉลิมมหานคร ระหว่างถนนสุขสวัสดิ์กับถนนราษฎร์บูรณะ (ตามแนวถนนเลียบทางพิเศษเฉลิมมหานคร แขวงราษฎร์บูรณะ เขตราษฎร์บูรณะ) มีพื้นที่ถูกเวนคืนจำนวน 57 แปลง สิ่งปลูกสร้างจำนวน 58 หลัง จำนวนผู้ได้รับผลกระทบ 62 ราย ขนาดพื้นที่รวม 5 ไร่ 2 งาน 67.3 ตารางวา เนื่องจากต้องปรับปรุงด้านสุขสวัสดิ์ปัจจุบันให้เป็นทางขึ้นทางพิเศษขาเข้าเมือง และเป็นทางลงขาออกเมืองที่บรรจบกับถนนสุขสวัสดิ์
- พื้นที่บริเวณเชิงลาดสะพานพระราม 9 ผังธนบุรี ด้านทิศใต้ของสวนสาธารณะ มีพื้นที่ถูกเวนคืนจำนวน 6 แปลง สิ่งปลูกสร้างจำนวน 3 หลัง จำนวนผู้ได้รับผลกระทบ 8 ราย ขนาดพื้นที่รวม 26.9 ตารางวา เนื่องจากต้องเบี่ยงแนวทางพิเศษเพื่อก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาคู่ขนานกับสะพาน

พระราม 9 ทางด้านทิศตะวันออก ซึ่งต้องเผื่อพื้นที่สำหรับเป็นระยะปลอดภัย (Safe Clearance) จาก  
ขอบกำแพงกันตก (Parapet) อย่างน้อย 2 เมตร

สรุปผลการประมาณมูลค่าเวนคืน คิดเป็นค่าทดแทนที่ดินมูลค่า 525.74 ล้านบาท ค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้าง  
รวม 281.26 ล้านบาท รวมค่าเวนคืนทั้งสิ้น 807.00 ล้านบาท

## 2.8.2 การจัดแบ่งสัญญาก่อสร้าง

สัญญาก่อสร้างของโครงการฯ สำหรับงานก่อสร้างโยธา โครงสร้างและไฟฟ้าแสงสว่าง ประกอบด้วยสัญญา  
ย่อยที่แบ่งออกเป็น 5 สัญญา ดังแสดงไว้ในรูปที่ 2.8-2 ดังนี้

สัญญาที่ 1 (Contract 1) ระหว่าง กม.0+000 - กม.6+369.090 มูลค่า 7,008 ล้านบาท

สัญญาที่ 2 (Contract 2) ระหว่าง กม.6+369.090- กม.11+690.577 มูลค่า 7,153 ล้านบาท

สัญญาที่ 3 (Contract 3) ระหว่าง กม.11+690.577- กม.16+694.752 มูลค่า 6,733 ล้านบาท

สัญญาที่ 4 (Contract 4) ระหว่าง กม.16+694.752-จุดสิ้นสุดโครงการบริเวณทางแยกต่างระดับบางโคล่  
มูลค่า 8,042 ล้านบาท

สัญญาที่ 5 (Contract 5) งานระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง ระบบควบคุมการจราจร และระบบสื่อสาร  
มูลค่า 990 ล้านบาท



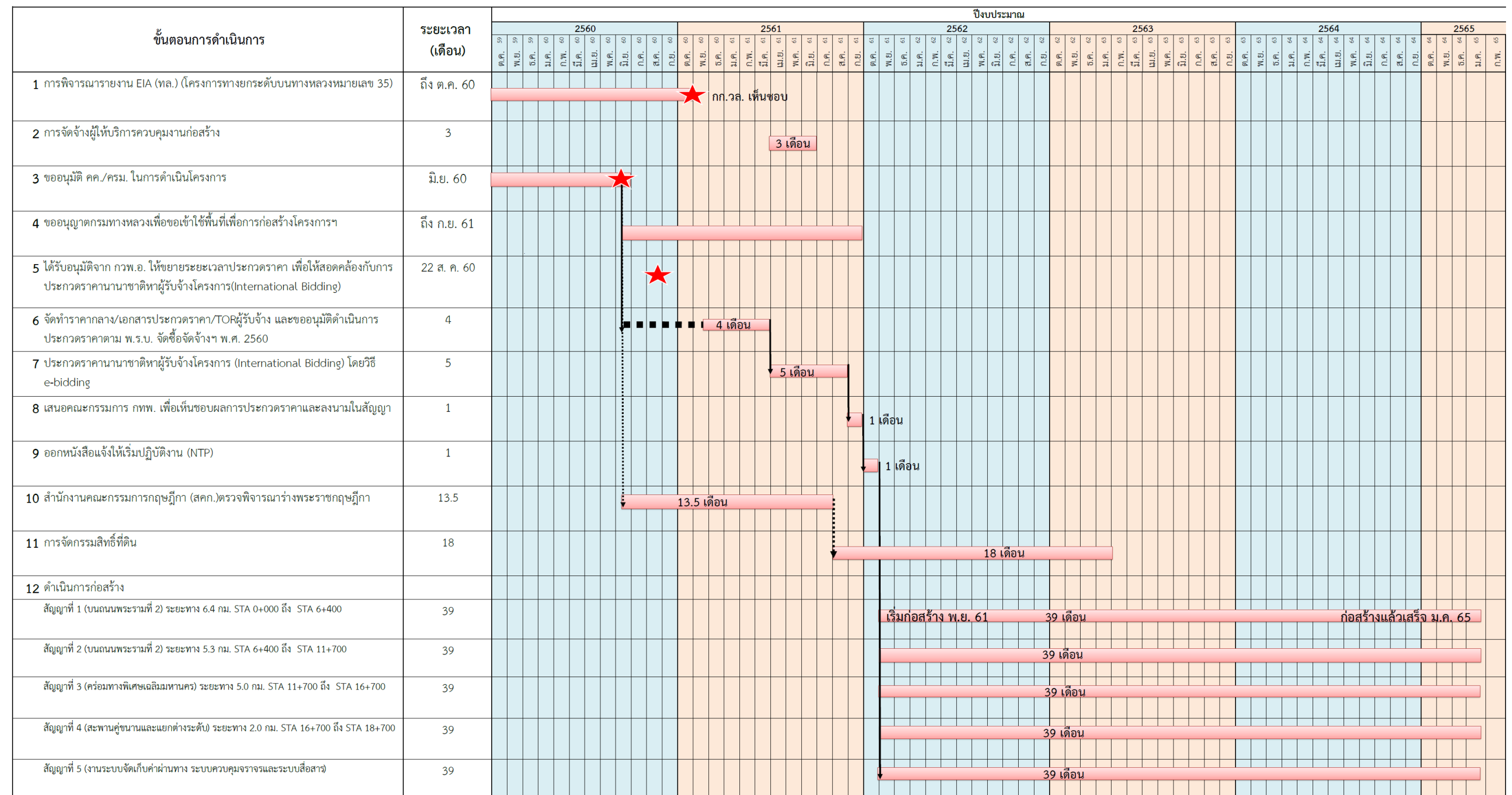
รูปที่ 2.8-2 การจัดแบ่งสัญญาณงานก่อสร้างและประมาณมูลค่าการก่อสร้างเบื้องต้น

## 2.9 แผนดำเนินงานโครงการ

แผนดำเนินงานโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร  
ด้านตะวันตกแสดงดังตารางที่ 2.9-1



ตารางที่ 2.9-1 แผนการดำเนินการโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก



ที่มา : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย สิงหาคม พ.ศ. 2560

## 2.10 การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

แนวเส้นทางโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 จากบางโคล่-ดาวคะนอง มีช่วงที่ต้องก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา โดยมีลักษณะเป็นสะพานชิงช้าวงตัวคู่ขนานกับสะพานพระราม 9 ทางด้านทิศตะวันตก ดังนั้น กทพ. จึงได้กำหนดให้มีการจัดวิธีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในการประกวดราคา (Tender) และเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาจ้าง โดยได้รับรายการงานและปริมาณงานไว้แล้ว รวมทั้งกำหนดให้มี Third Party ซึ่งมีความเชี่ยวชาญในด้านต่างๆ ในการติดตามตรวจสอบการดำเนินงาน ซึ่งจะเป็น Safety Audit และกำกับดูแลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดย กทพ. ได้จัดเตรียมงบประมาณไว้แล้ว และจะมีการกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างด้วย ขั้นตอนและวิธีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา มีดังนี้

### 2.10.1 ขั้นตอนก่อนการก่อสร้างที่หน้างาน

สืบเนื่องจากลักษณะพิเศษของสะพานชิงช้าในโครงการที่แตกต่างจากการก่อสร้างสะพานทั่วไป ทำให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการในประเด็นต่างๆ ในรายละเอียดสำคัญต่างๆ ล่วงหน้า โดยเฉพาะงานที่เกี่ยวข้องกับระบบเคเบิล (Stay Cable)

เคเบิล (Stay Cable) เป็นองค์ประกอบสำคัญในโครงสร้างสะพานชิงช้า โดยในสะพานชิงช้าใหม่นี้ระบบให้ใช้เคเบิลระบบ Multi-strand (ประกอบด้วยเส้นลวดตีเกลียวขนาด 15.2 มิลลิเมตร จำนวนมากที่สุด 127 เส้น วางตัวขนานกัน แล้วห่อหุ้มด้วยท่อหุ้ม HDPE ภายนอก ซึ่งในระบบเคเบิลแบบ Multi-strand นี้จะมีอุปกรณ์ประกอบจำนวนมาก แต่การติดตั้งสามารถทำได้ไม่ยากและใช้เครื่องมือที่มีน้ำหนักไม่มาก (รูปที่ 2.10-1 *Error! Reference source not found.*)



รูปที่ 2.10-1 การติดตั้งเคเบิลด้วยการดึงลวดตีเกลียวทีละเส้นด้วยเครื่องมือที่มีขนาดเล็กและการเชื่อมต่อ HDPE ของเคเบิล

ก่อนการติดตั้งสายเคเบิลจริงในภาคสนาม จะต้องมีการทดสอบตัวอย่างระบบเคเบิลในห้องปฏิบัติการ ซึ่งรวมถึงการสังเกตการณ์และการตรวจรับผลการทดสอบ การทดสอบนี้เป็นการทดสอบความสามารถของเคเบิลทั้งระบบ ประกอบด้วย หัวดึง ลวดตีเกลียว ท่อ HDPE ภายนอก สารอุดกันน้ำ ฯลฯ ที่รวมกันเป็นระบบเคเบิลที่สามารถรับแรงได้บน

สะพานในการรับแรงซ้ำไปซ้ำมา (การทดสอบความล้า) และความต้านทานการกัดกร่อน (การทดสอบการซีเมนต์น้ำ) ตัวอย่างดัง  
แสดงในรูปที่ 2.10-2



รูปที่ 2.10-2 ตัวอย่างการทดสอบความล้าของระบบเคเบิลในฐานะทดสอบและการติดตั้งอุปกรณ์การวัดที่หัวดึง

## 2.10.2 ขั้นตอนการก่อสร้างที่หน้างาน

การก่อสร้างสะพานซึ่งที่หน้างานจะดำเนินการเป็นขั้นตอน โดยเริ่มตั้งแต่การก่อสร้างฐานรากของสะพาน เสา  
สะพาน และการติดตั้งคานสะพานพร้อมเคเบิล ตามลำดับ

### 1) การก่อสร้างฐานรากเสาสูง

เนื่องจากตำแหน่งฐานรากเสาสูงถูกกำหนดให้อยู่ข้างใกล้กับฐานรากเสาสูงของสะพานพระราม 9 ซึ่งยื่นล้ำ  
เข้าไปในแม่น้ำเจ้าพระยา (รูปที่ 2.10-3) การก่อสร้างฐานรากใหม่นี้ จึงมีสิ่งที่จะต้องตรวจสอบและพิจารณา คือ

- มีการก่อสร้างทำเทียบเรือชั่วคราวที่แข็งแรงมั่นคงในทั้งสองฝั่งแม่น้ำ และมีการจัดเตรียมเรือที่จะใช้  
ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง เครื่องมือ แรงงาน รวมถึงใช้ในการตรวจงานก่อสร้างด้วย โดยต้องมีแผนการ  
ใช้งาน แผนความปลอดภัย และแผนเผชิญเหตุ
- มีการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยสำหรับเรือที่แล่นผ่านอย่างพอเพียง ในลักษณะของทุ่นลอย  
ป้าย ธง แสงไฟส่องสว่าง แสงไฟริบวาบ ฯลฯ โดยต้องพิจารณาความปลอดภัยในช่วงเวลากลางคืน  
เวลามีหมอกกลบ และเวลาฝนตกหนักที่จะทำให้ทัศนวิสัยลดลงเป็นสำคัญ ทั้งนี้อาจรวมถึงการจัดให้มี  
เรือขนาดเล็กอยู่ประจำเพื่อคอยช่วยอำนวยความสะดวกให้กับเรือที่แล่นผ่าน
- เมื่อเริ่มดำเนินการเจาะเสาเข็มเจาะแล้ว ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องดำเนินการทดสอบเข็มเจาะตามที่ได้  
ยื่นเสนอแผนไว้ตั้งแต่ต้น ซึ่งรวมถึงแผนการทดสอบเสาเข็มเจาะด้วย เนื่องจากจะมีผลกระทบต่อเวลา  
ในการก่อสร้างทั้งหมดได้



รูปที่ 2.10-3 ฐานรากเสาสูงสะพานพระราม 9 ยื่นล้ำเข้าไปในแม่น้ำเจ้าพระยา

## 2) การก่อสร้างฐานรากของเสาสมอ

ฐานรากของเสาสมอมีขนาดเล็กกว่าฐานรากเสาสูงค่อนข้างมากและอยู่บนแผ่นดิน การก่อสร้างจึงมีความยากลำบากน้อยกว่า และเมื่อพิจารณาตามรูปแบบสะพานซึ่งแล้ว การก่อสร้างฐานรากเสาสมอจะมีลำดับการก่อสร้างเป็นลำดับถัดมาจากฐานรากเสาสูง ทำให้ค่อนข้างมั่นใจได้ในระดับหนึ่งว่าหากการดำเนินการในส่วนของการก่อสร้างฐานรากเสาสูงดำเนินการไปได้ด้วยดีแล้ว การก่อสร้างฐานรากเสาสมอจะดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีความปลอดภัยเพียงพอ

## 3) การก่อสร้างเสาสูง

ส่วนล่างของเสาสูง (ส่วนที่อยู่ใต้คานสะพาน) ของสะพานซึ่งมีลักษณะเป็นตัววี (V) ก่อสร้างเป็นโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก การก่อสร้างอาจใช้วิธีนั่งร้านซึ่งมีขนาดใหญ่และมีค่าใช้จ่ายสูง หรืออาจเป็นระบบนั่งร้านเคลื่อนที่ได้ที่มีขนาดเล็กกว่า ตัวอย่างดังแสดงในรูปที่ 2.10-4 ซึ่งจะต้องทำการยึดโยงเสาทั้งสองเข้าด้วยกันเพื่อให้เกิดสมดุล โดยมีสิ่งที่จะต้องตรวจสอบและพิจารณา คือ

- ตรวจสอบนั่งร้านและระบบยึดโยงให้มีความแข็งแรง มีเสถียรภาพ ระบบยึดโยงต้องมีสัดส่วนความปลอดภัย (Safety Factor) มากพอ และรวมถึงมี Redundancy เพื่อรับประกันว่าจะไม่เกิดการวิบัติแบบต่อเนื่อง หากเกิดเหตุไม่คาดคิดเกิดขึ้นกับระบบยึดโยง
- ตรวจสอบรายการคำนวณต่างๆ โดยเฉพาะความสูงของเสาสูงแต่ละข้างที่แตกต่างกันที่มากที่สุดที่ยอมให้ได้ เพื่อให้ไม่ให้เกิดการเสถียรภาพ และไม่มีอันตรายเกิดขึ้น





รูปที่ 2.10-4 ตัวอย่างระบบนั่งร้านเคลื่อนที่ได้

เมื่อการก่อสร้างส่วนล่างของเสาสูงแล้วเสร็จ จะเป็นขั้นตอนการก่อสร้างคานขวางตัวล่างที่ระดับใต้พื้นสะพาน ซึ่งจะต้องมีการติดตั้งนั่งร้านเพื่อทำการเทคอนกรีตและดึงลวดอัดแรงต่อไป จากนั้นจึงเป็นขั้นตอนการก่อสร้างเสาสูงส่วนที่อยู่เหนือพื้นสะพาน ซึ่งเสาสูงส่วนบนนี้มีลักษณะเป็นเสาเดี่ยวคอนกรีตเสริมเหล็กตั้งในแนวตั้ง การก่อสร้างจะไม่ซับซ้อนเท่ากับเสาสูงส่วนล่างและไม่ต้องการระบบยึดโยง

บริเวณช่วงกลางของเสาสูงส่วนบนจะมีการก่อสร้างคานขวางตัวบน ซึ่งจะต้องติดตั้งนั่งร้านช่วยเพื่อใช้ในการเทคอนกรีต ในลักษณะเดียวกับการก่อสร้างคานขวางตัวล่างที่ดำเนินการไปก่อนหน้านี้

ในช่วงบนของเสาสูงจะมีการติดตั้งกล่องเหล็กสำหรับติดตั้งเคเบิลในแกนกลางของเสา ก่อนเทคอนกรีตหุ้ม ซึ่งมีสิ่งที่จะต้องตรวจสอบและพิจารณา คือ

- ชิ้นส่วนกล่องเหล็กต้องมีมิติที่ถูกต้องตามที่ออกแบบไว้ โดยได้ทำการเผื่อมิติเพื่อการติดตั้งไว้แล้ว และได้รับการทดลองประกอบตั้งแต่ในโรงงานก่อนที่จะขนส่งมายังหน้างาน และได้รับการตรวจสอบเรียบร้อยของชิ้นงานและสีที่พ่นไว้แล้วด้วยเช่นกัน
- ทั้งก่อนและหลังการติดตั้งกล่องเหล็ก จะต้องมีการตรวจสอบตำแหน่งของกล่องที่ติดตั้ง และที่สำคัญคือทิศทางของแผ่นเหล็กแบกทานแรงอัดของเคเบิล (Bearing Plate) และรวมถึงท่อนาเคเบิล (Guide Tube) ที่จะต้องได้ตำแหน่งและมีทิศทางที่ถูกต้องที่สุดตามที่ได้คำนวณออกแบบไว้

นอกจากนี้ เนื่องจากการก่อสร้างเสาสูงเป็นส่วนหนึ่งของโครงสร้างสะพานซึ่งแรกสุดที่มีสัดส่วนความละเอียดค่อนข้างมาก (Slender) มิติและตำแหน่งต่างๆ ของโครงสร้างจะได้รับผลกระทบเนื่องจากการขยายตัวและหดตัวของวัสดุ เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อม งานตรวจสอบพิกัดและกำหนดค่าพิกัดต่างๆ (Survey) จึงจะต้องได้รับการปรับแก้ผลของสภาพแวดล้อมที่แปรเปลี่ยนไปในแต่ละช่วงเวลาด้วย เช่น อุณหภูมิของอากาศ ทิศทางและความร้อนของการแผ่รังสีจากดวงอาทิตย์ เป็นต้น

#### 4) การก่อสร้างเสาสมอ

เสาสมอของสะพานเป็นโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก มีลักษณะเป็นกล่องสี่เหลี่ยมตั้งตรงในแนวดิ่ง การก่อสร้างจึงมีลักษณะคล้ายการก่อสร้างอาคารสูง โดยผู้รับเหมาก่อสร้างอาจใช้แบบหล่อเคลื่อนที่ได้ในการหล่อคอนกรีตเสาทั้งนี้ ภายในของเสาสมอส่วนบนจะมีการติดตั้งโครงเหล็กสำหรับการติดตั้งเคเบิลริง (Pendulum)

#### 5) การติดตั้งคานสะพานในลักษณะของคานยื่นสมดุล

การติดตั้งคานสะพานของสะพานซึ่งจะเป็นการติดตั้งด้วยวิธีที่เรียกว่าคานยื่นสมดุล (Balanced Cantilever Method) โดยจะเป็นการก่อสร้างคานสะพานจากจุดเริ่มต้นบริเวณเสาสูงเป็นลำดับแรก จากนั้นจึงค่อยๆ ก่อสร้างคานสะพานยื่นออกไปทั้งสองข้างของเสาสูง คือยื่นเข้าสู่แม่น้ำเจ้าพระยาและยื่นเข้าสู่แผ่นดินไปพร้อมๆ กัน ซึ่งในระหว่างนี้จะต้องทำการติดตั้งเคเบิลยึดระหว่างส่วนบนของเสาสูงและคานสะพานทั้งสองด้านไปพร้อมๆ กัน เพื่อให้สะพานส่วนบน (คานสะพาน เคเบิล และเสาสูง) สามารถรับน้ำหนักตัวโครงสร้างเองได้ด้วยสมดุลย์ของแรงในตัวเอง และด้วยการก่อสร้างคานสะพานไปพร้อมๆ กันทั้งสองด้านในลักษณะสมดุลย์จะทำให้เกิดโมเมนต์บริเวณโคนเสาสูงไม่มากจนเกินกำลังต้านทานของโครงสร้างเอง (ตัวอย่างดังแสดงในรูปที่ 2.10-5)



รูปที่ 2.10-5 การก่อสร้างแบบ Balanced Cantilever ในสะพานชิง

#### 6) การก่อสร้างคานสะพาน

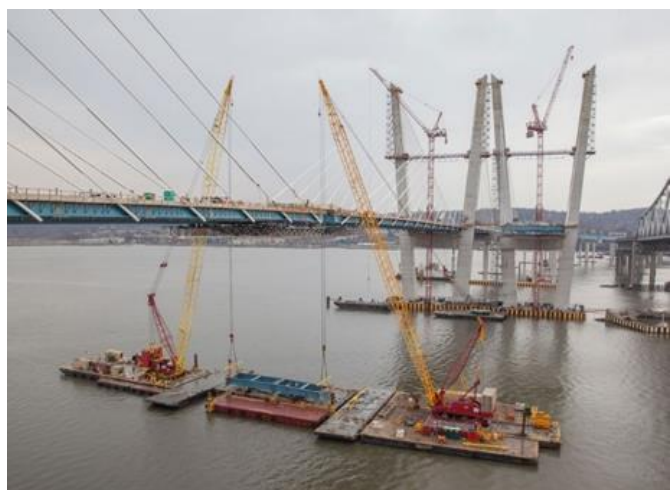
เมื่อก่อสร้างเสาสูงแล้วเสร็จ การก่อสร้างลำดับถัดไปคือการติดตั้งคานสะพาน ซึ่งคานสะพานในสะพานชิงใหม่นี้จะเป็นโครงสร้างคอมโพสิต ประกอบขึ้นจากคานเหล็กประกอบในแนวสะพานเพื่อรับแรงอัดเนื่องจากเคเบิล และคานเหล็กประกอบในแนวขวางเป็นระยะตลอดความยาวสะพานเพื่อรับแผ่นพื้นคอนกรีต โดยแผ่นพื้นคอนกรีตจะก่อสร้างโดยหล่อสำเร็จเป็นแผ่นด้วยขนาดกว้างยาวตามระยะคานเหล็กตามยาวและคานเหล็กตามขวาง ยกขึ้นติดตั้งบนคานเหล็กประกอบที่ติดตั้งแล้วเสร็จก่อนหน้า จากนั้นจึงทำการเทคอนกรีตในร่องระหว่างแผ่นพื้นบริเวณเหนือแผ่นบน (Top Flange) ของคานเหล็กซึ่งจะมีการติดตั้งตัวยึดคอนกรีต (Shear Stud) เพื่อให้คอนกรีตยึดติดกับคานเหล็กได้สมบูรณ์

ทั้งนี้ ในการติดตั้งคานสะพานช่วงแรกบริเวณเสาสูงนั้น จะก่อสร้างโดยใช้ Tower Crane และ Mobile Crane ยกชิ้นส่วนคานเหล็กขึ้นมาประกอบบนคานขวางตัวล่างและนั่งร้านที่จัดไว้ก่อน จากนั้นจึงทำการติดตั้งแผ่นพื้นคอนกรีตหล่อสำเร็จ (รูปที่ 2.10-6)



รูปที่ 2.10-6 ตัวอย่างการติดตั้งคานสะพานคอมโพสิตในช่วงแรกโดยใช้นั่งร้านช่วยและการติดตั้งแผ่นพื้นคอนกรีตหล่อสำเร็จ

เมื่อติดตั้งคานสะพานในช่วงแรกเสร็จเรียบร้อยแล้ว ขั้นตอนถัดไปคือการติดตั้งเครื่องจักรสำหรับยกชิ้นส่วน (Lifting Equipment) บนคานสะพานที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อทำหน้าที่ยกชิ้นส่วนคานเหล็กขึ้นจากด้านล่างเพื่อติดตั้งตามขั้นตอนการก่อสร้างแบบคานยื่นสมดุลต่อไป โดยชิ้นส่วนโครงสร้างเหล็กของคานสะพานฝั่งที่ยื่นเข้าสู่แม่น้ำจะขนส่งมายังสถานที่ก่อสร้างโดยเรือทอจแบน (รูปที่ 2.10-7) ในขณะที่โครงสร้างเหล็กของคานสะพานฝั่งที่ยื่นเข้าไปในแผ่นดินจะขนส่งมาทางบกเป็นชิ้นๆ (เนื่องจากข้อจำกัดของการขนส่งทางบก) แล้วนำมาประกอบให้แล้วเสร็จที่หน้างานก่อนยกขึ้นประกอบต่อไป



รูปที่ 2.10-7 ตัวอย่างของเครื่องจักรสำหรับยกชิ้นส่วนกำลังยกโครงสร้างคานเหล็กขึ้นติดตั้ง และเรือทอจแบน

เมื่อติดตั้งชิ้นส่วนคานสะพานแล้วเสร็จ ถัดไปจึงเป็นขั้นตอนการติดตั้งเคเบิล (บรรยายในหัวข้อถัดไป) จากนั้นจึงเป็นขั้นตอนการย้ายเครื่องจักรสำหรับยกชิ้นส่วนไปยังปลายของคานสะพาน เพื่อทำการยกชิ้นส่วนคานสะพานขึ้น ถัดไป การก่อสร้างจะดำเนินต่อเนื่องจนกระทั่งถึงชิ้นส่วนปิด (Closure) ซึ่งจะเป็นการติดตั้งคานสะพานชิ้นสุดท้าย

## 7) การติดตั้งเคเบิล

เคเบิลเป็นองค์ประกอบที่สำคัญมากของสะพานซึ่ง และเป็นองค์ประกอบส่วนที่มีราคาก่อสร้างสูงมาก การดำเนินงานในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับเคเบิลจึงต้องดำเนินการด้วยความรอบคอบตั้งแต่เริ่มต้น สำหรับการติดตั้งนั้น ขั้นตอนการทำงานจะเฉพาะเจาะจงขึ้นอยู่กับผู้รับเหมาก่อสร้างที่จะนำระบบของผู้ผลิตใดมาใช้งาน

### 2.11 การก่อสร้างทางพิเศษช่วงที่เชื่อมทับทางด่วนชั้นที่ 1 จากบางโคล่-ดาวคะนอง

รูปแบบเสาตอม่อของทางพิเศษช่วงที่เชื่อมทับทางด่วนชั้นที่ 1 จากบางโคล่-ดาวคะนอง เป็นแบบเสาคู่มีคานขวาง ด้านบน (Portal Frame) ระบบเสาและฐานรากเป็นโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็กหล่อในที่ โดย Portal Frame มีระยะห่างระหว่างเสาประมาณ 26-29 เมตร เสาแต่ละต้นมีความกว้าง 2.40 เมตร เป็นโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก เช่นเดียวกับระบบฐานราก และถูกรองรับด้วย Barrette Pile ขนาด 1.0 x 3.80 เมตร จำนวน 2 ต้นต่อฐาน ส่วนคานขวาง (Crossbeam) เป็นคานคอนกรีตอัดแรงแบบ Post Tension (คอนกรีตหล่อในที่) มีความลึก 3.0 เมตร

#### 2.11.1 วิธีการก่อสร้างคานขวาง (Crossbeam)

การก่อสร้าง Portal Frame คร่อมทางพิเศษเฉลิมมหานคร มีขั้นตอนการดำเนินการที่เป็นกิจกรรมการก่อสร้างที่มีความสำคัญมากของโครงการ ได้แก่ การก่อสร้างคานขวาง (Crossbeam) เหนือระดับของทางพิเศษเฉลิมมหานครที่ยังมีการสัญจรของยานยนต์ จึงจำเป็นต้องมีวิธีการก่อสร้างที่มีมาตรการความปลอดภัยสูงเพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุต่อการจราจรบนทางด่วน ดังนั้น การเลือกวิธีการก่อสร้าง Crossbeam ของ Portal Frame จึงเป็นสิ่งสำคัญในการลดขั้นตอนการดำเนินงานในสนามลง เพื่อลดความเสี่ยงที่จะเกิดอันตรายขึ้นในสถานที่ก่อสร้าง ซึ่งในเบื้องต้นมีวิธีการก่อสร้าง Crossbeam ของ Portal Frame ใน 3 ลักษณะ โดยมีรายละเอียดดังนี้

#### 1) วิธีการก่อสร้างโดยใช้นั่งร้าน

วิธีการก่อสร้าง Crossbeam โดยใช้วิธีตั้งนั่งร้านเสา Tower ผสมกับรูปแบบโครงถักในแนวราบ สำหรับทำหน้าที่รองรับแบบหล่อ เป็นวิธีที่เห็นได้ทั่วไป (Conventional Method) ดังแสดงในรูปที่ 2.11-1

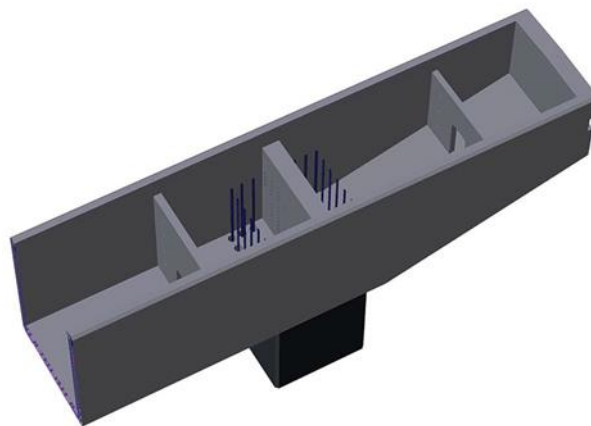




รูปที่ 2.11-1 การตั้งนั่งร้านรับแบบหล่อ Portal Frame

## 2) วิธีการก่อสร้างโดยใช้ Precast U-Shape

จากขนาดหน้าตัดของ Crossbeam ความกว้าง 3.0 เมตร และลึก 3.0 เมตร ทำให้ Crossbeam ของ Portal Frame คร่อมทางพิเศษเฉลิมมหานคร มีน้ำหนักประมาณ 550 ตัน ซึ่งหนักเกินกว่าที่จะใช้เครื่องมือยกได้ในคราวเดียว ดังนั้น จึงมีแนวคิดในการหล่อเปลือกของ Crossbeam เป็นรูปตัว U ดังรูปที่ 2.11-2



รูปที่ 2.11-2 รูปแบบคานรูปตัว U สำหรับการหล่อ Crossbeam

โดยน้ำหนักของแบบหล่อ Crossbeam รูปตัว U จะมีน้ำหนักราว 150 ตัน หรือประมาณ 75-80 ตัน กรณีใช้เครนสองตัว ซึ่ง Precast Crossbeam จะทำการหล่อด้านล่างและตั้งด้วยลวดอัดแรง เพื่อรับน้ำหนักคอนกรีตระหว่างการเทคอนกรีต Crossbeam ได้ วิธีนี้จะทำให้ลดจำนวนไม้แบบที่ทำการติดตั้งในสนามลง อีกทั้งควบคุมการเทคอนกรีตในสนามได้ดียิ่งขึ้น

### 3) วิธีการก่อสร้างโดยใช้ Segmental Crossbeam

จากขนาดหน้าตัด Crossbeam ประมาณ 9 ตารางเมตร อาจแบ่ง Crossbeam ออกเป็น 10 ชั้น ชั้นละ ประมาณ 2.5-3.0 เมตร คิดเป็นน้ำหนักราว 60 ตันต่อชั้น (Segment) และยกขึ้นติดตั้งทีละชั้นด้วย Erection Girder ก่อนทำการหล่อ Wet Joint และดึงลวดในลำดับถัดไป ดังแสดงในรูปที่ 2.11-3



รูปที่ 2.11-3 รูปแบบคานขวางแบบ Segmental

## 2.12 การจัดการสิ่งแวดล้อมช่วงการก่อสร้างโครงการ

### 2.12.1 การจัดการสิ่งแวดล้อมบริเวณที่พักคนงานและสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง

โครงการจะมีระยะเวลาก่อสร้างทั้งสิ้น 3 ปี 3 เดือน (39 เดือน) และใช้พนักงาน/คนงานก่อสร้างสูงสุดประมาณ 2,300 คน อาทิ วิศวกร ช่างเทคนิค ช่างปูน ช่างเชื่อม กรรมกร เป็นต้น โดยจำนวนคนงานจะผันแปรไปตามลักษณะของงานก่อสร้างเป็นหลัก รายละเอียดการเปลี่ยนแปลงเปรียบเทียบกับรายงานเดิมแสดงดังตารางที่ 2.12-1

**ตารางที่ 2.12-1 การจัดการสิ่งแวดล้อมบริเวณที่พักคนงานและสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง**

ประเด็น	รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม	การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
1. ระยะเวลาก่อสร้าง	2 ปี 6 เดือน (30 เดือน)	3 ปี 3 เดือน (39 เดือน)
2. จำนวนคนงานสูงสุด	2,300 คน	2,300 คน
3. ที่พักคนงานและสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง	ตั้งอยู่บริเวณที่ว่างทางทิศเหนือของทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน	ตั้งอยู่บริเวณที่ว่างทางทิศเหนือของทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน
4. การจัดการด้านสุขาภิบาล		
- ความต้องการใช้น้ำ		
• ที่พักคนงาน	345.0 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน	345.0 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน
• สำนักงานฯ	2.1 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน	2.1 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน
- ถังเก็บน้ำสำรอง		
• ที่พักคนงาน	ขนาด 5 ลูกบาศก์เมตร 80 ถัง	ขนาด 5 ลูกบาศก์เมตร 80 ถัง
• สำนักงานฯ	ขนาด 5 ลูกบาศก์เมตร 2 ถัง	ขนาด 5 ลูกบาศก์เมตร 2 ถัง
5. การจัดการน้ำเสียและสิ่งปฏิกูล		
- ปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้น		
• ที่พักคนงาน	276.0 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน	276.0 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน
• สำนักงานฯ	1.68 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน	1.68 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน
- ถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป		
• ที่พักคนงาน	ขนาด 5 ลูกบาศก์เมตร 68 ถัง	ขนาด 5 ลูกบาศก์เมตร 68 ถัง
• สำนักงานฯ	ขนาด 5 ลูกบาศก์เมตร 2 ถัง	ขนาด 5 ลูกบาศก์เมตร 2 ถัง
6. การจัดการขยะมูลฝอย		
- ปริมาณขยะที่เกิดขึ้น		
• ที่พักคนงาน	2.30 ตันต่อวัน หรือ 7.66 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน	2.30 ตันต่อวัน หรือ 7.66 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน
• สำนักงานฯ	0.03 ตันต่อวัน หรือ 0.10 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน	0.03 ตันต่อวัน หรือ 0.10 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน
- ถังรองรับขยะมูลฝอยแห้ง		
• ที่พักคนงาน	ขนาด 200 ลิตร 34 ถัง	ขนาด 200 ลิตร 34 ถัง
• สำนักงานฯ	ขนาด 200 ลิตร 4 ถัง	ขนาด 200 ลิตร 4 ถัง
- ถังรองรับขยะมูลฝอยเปียก		
• ที่พักคนงาน	ขนาด 200 ลิตร 34 ถัง	ขนาด 200 ลิตร 34 ถัง
• สำนักงานฯ	ขนาด 200 ลิตร 4 ถัง	ขนาด 200 ลิตร 4 ถัง

จากการตรวจสอบพื้นที่บริเวณทิศเหนือของทางแยกต่างระดับบางขุนเทียนซึ่งในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิมกำหนดให้เป็นพื้นที่ก่อสร้างอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ (Control Center Building; CCB) โดยต้องมีการเวนคืนที่ดินของเอกชนเพื่อการก่อสร้าง แต่ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการครั้งนี้ ไม่มีการเวนคืนพื้นที่บริเวณดังกล่าวแล้ว และพบว่ายังคงมีสภาพพื้นที่เป็นที่ว่างอยู่ ดังนั้น โครงการจึงได้กำหนดเป็นตำแหน่งที่ตั้งบ้านพักคนงานเช่นเดียวกับในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม (รูปที่ 2.12-1) รวมทั้งกำหนดให้มีมาตรการการจัดการด้านต่างๆ ซึ่งได้รับความเห็นชอบแล้ว โดยผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องขอเช่าพื้นที่เนื่องจากเป็นที่ดินของเอกชน ทั้งนี้ ในการพิจารณาพื้นที่ก่อสร้างบ้านพักคนงานผู้รับเหมาก่อสร้างอาจพิจารณาตั้งที่พักคนงานในพื้นที่บริเวณอื่นได้ตามความเหมาะสม แต่จะต้องก่อสร้างบ้านพักตามมาตรฐานและแบบก่อสร้างตามที่ระบุไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการมีรายละเอียดดังนี้

#### 2.12.1.1 การออกแบบบ้านพักคนงานก่อสร้าง

การก่อสร้างบ้านพักคนงานก่อสร้างควรมีหลักปฏิบัติดังนี้

- 1) ก่อสร้างบ้านพักคนงานให้ห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 100 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดินและการปนเปื้อนน้ำทิ้งจากบ้านพักคนงานลงสู่แหล่งน้ำ
- 2) จัดให้มีบ้านพักคนงานก่อสร้างที่ได้มาตรฐานของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย โดยมีการป้องกันผลกระทบจากบ้านพักคนงานก่อสร้างต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง เช่น
  - จัดให้มีรั้วทึบชั่วคราวสูงประมาณ 2 เมตร
  - ก่อสร้างบ้านพักคนงานให้ถูกหลักสุขาภิบาลบ้านพักคนงานก่อสร้าง (ดังรายละเอียดในข้อ 2 รายละเอียดการจัดการด้านสุขาภิบาล)

โครงการได้กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างบ้านพักคนงานตามมาตรฐานและแบบก่อสร้างอาคารชั่วคราวสำหรับคนงานก่อสร้าง ของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ (มาตรฐาน วสท. 1010-34) ซึ่งสามารถรองรับความต้องการของคนงานก่อสร้างได้อย่างเพียงพอ โดยจะระบุลงในสัญญาว่าจ้างให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามดังนี้

- 1) บ้านพักคนงาน : ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีพื้นที่บ้านพักคนงานไม่น้อยกว่า 3.0 ตารางเมตรต่อคน ซึ่งภายในห้องพักต้องมีความกว้างหรือยาวไม่ต่ำกว่า 2.4 เมตร มีความสูงจากพื้นถึงยอดฝ้าหรือยอดผนังตอนต่ำสุดไม่ต่ำกว่า 3.0 เมตร มีช่องประตูและหน้าต่างอย่างน้อยห้องละ 1 ชุด มีดวงโคมและปลั๊กอย่างละ 1 ชุดต่อห้อง สำหรับวัสดุที่ใช้ก่อสร้างอาคารต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์อาคารท้องถิ่นสำหรับอาคารชั่วคราว ส่วนสายไฟและชิ้นส่วนไฟฟ้าจะเป็นไปตามมาตรฐานของการไฟฟ้านครหลวง
- 2) ห้องอาบน้ำรวมและลานซักล้าง : ผู้รับเหมาก่อสร้างควรจัดให้มีพื้นที่ห้องอาบน้ำรวมและลานซักล้างในอัตราส่วนที่ไม่น้อยกว่า 7.0 ตารางเมตร ต่อ 20 คน โดยมีถังเก็บน้ำและก๊อกน้ำจำนวนที่เพียงพอแก่การอาบน้ำและซักเสื้อผ้า รวมทั้งจัดให้มีไฟฟ้าแสงสว่างอย่างเพียงพอ
- 3) ห้องส้วม : ผู้รับเหมาก่อสร้างควรจัดให้มีห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะและเพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้าง กล่าวคือให้มีห้องสุขาในสัดส่วนไม่น้อยกว่า 1 ห้อง ต่อ 20 คน โดยมีพื้นที่ภายในไม่น้อยกว่า 0.90 ตารางเมตร และความ



กว้างภายในไม่น้อยกว่า 0.90 เมตร รวมทั้งจัดให้มีไฟฟ้าแสงสว่างอย่างเพียงพอ โดยจัดให้ห้องส้วมอยู่ห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติไม่น้อยกว่า 30 เมตร

4) รอบรั้วบริเวณ : บริเวณที่ตั้งบ้านพักคนงานควรมีรั้วรอบบริเวณและมีประตูเข้า-ออกทางเดียวและควรมีพนักงานรักษาความปลอดภัย พร้อมทั้งดูยามที่บริเวณทางเข้า-ออก เพื่อรักษาความปลอดภัยและตรวจตราคนเข้า-ออกตลอดเวลา

5) อุปกรณ์ดับเพลิง : ผู้รับเหมาก่อสร้างควรจัดเตรียมอุปกรณ์ดับเพลิงโดยติดตั้งอย่างน้อย 1 ชุดต่ออาคารหรือติดตั้งไว้ในระยะทางไม่เกิน 45.0 เมตรต่อชุด เพื่อใช้ในการเกิดเพลิงไหม้ รายละเอียดดังนี้

(1) บริเวณบ้านพักคนงาน ติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงดังนี้

- บริเวณสโตร์เก็บของติดตั้งเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นชนิดฮาโลตรอน (Halotron) ขนาด 5 กิโลกรัม จำนวน 1 ถัง
- บริเวณโรงเชื่อมเหล็กติดตั้งเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นชนิดฮาโลตรอน (Halotron) ขนาด 5 กิโลกรัม จำนวน 1 ถัง
- บริเวณลานเก็บเศษวัสดุ 1 และบริเวณลานเก็บเศษวัสดุ 2 ติดตั้งเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นชนิดฮาโลตรอน (Halotron) ขนาด 5 กิโลกรัม จำนวน 4 ถัง
- บริเวณปั๊ม รปภ. ติดตั้งเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นชนิดผงเคมีแห้ง (Dry Chemical) ขนาด 5 กิโลกรัม จำนวน 1 ถัง ต่อแห่ง
- บริเวณพื้นที่สำหรับการประกอบอาหาร (โรงครัวรวม) จำนวน 7 แห่ง ติดตั้งเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นชนิดผงเคมีแห้ง (Dry Chemical) ขนาด 5 กิโลกรัม จำนวน 1 ถัง ต่อแห่ง

(2) บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงดังนี้

- บริเวณสำนักงานโครงการ (ผู้รับเหมา) ติดตั้งเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นชนิดผงเคมีแห้ง (Dry Chemical) ขนาด 5 กิโลกรัม จำนวน 1 ถัง
- บริเวณสำนักงานโครงการ (โครงการโครงการ) ติดตั้งเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นชนิดผงเคมีแห้ง (Dry Chemical) ขนาด 5 กิโลกรัม จำนวน 1 ถัง
- บริเวณส่วนซ่อมบำรุง ติดตั้งเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นชนิดฮาโลตรอน (Halotron) ขนาด 5 กิโลกรัม จำนวน 1 ถัง
- บริเวณสโตร์ ติดตั้งเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นชนิดฮาโลตรอน (Halotron) ขนาด 5 กิโลกรัม จำนวน 1 ถัง
- บริเวณปั๊ม รปภ. ติดตั้งเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นชนิดผงเคมีแห้ง (Dry Chemical) ขนาด 5 กิโลกรัม จำนวน 1 ถัง ต่อแห่ง

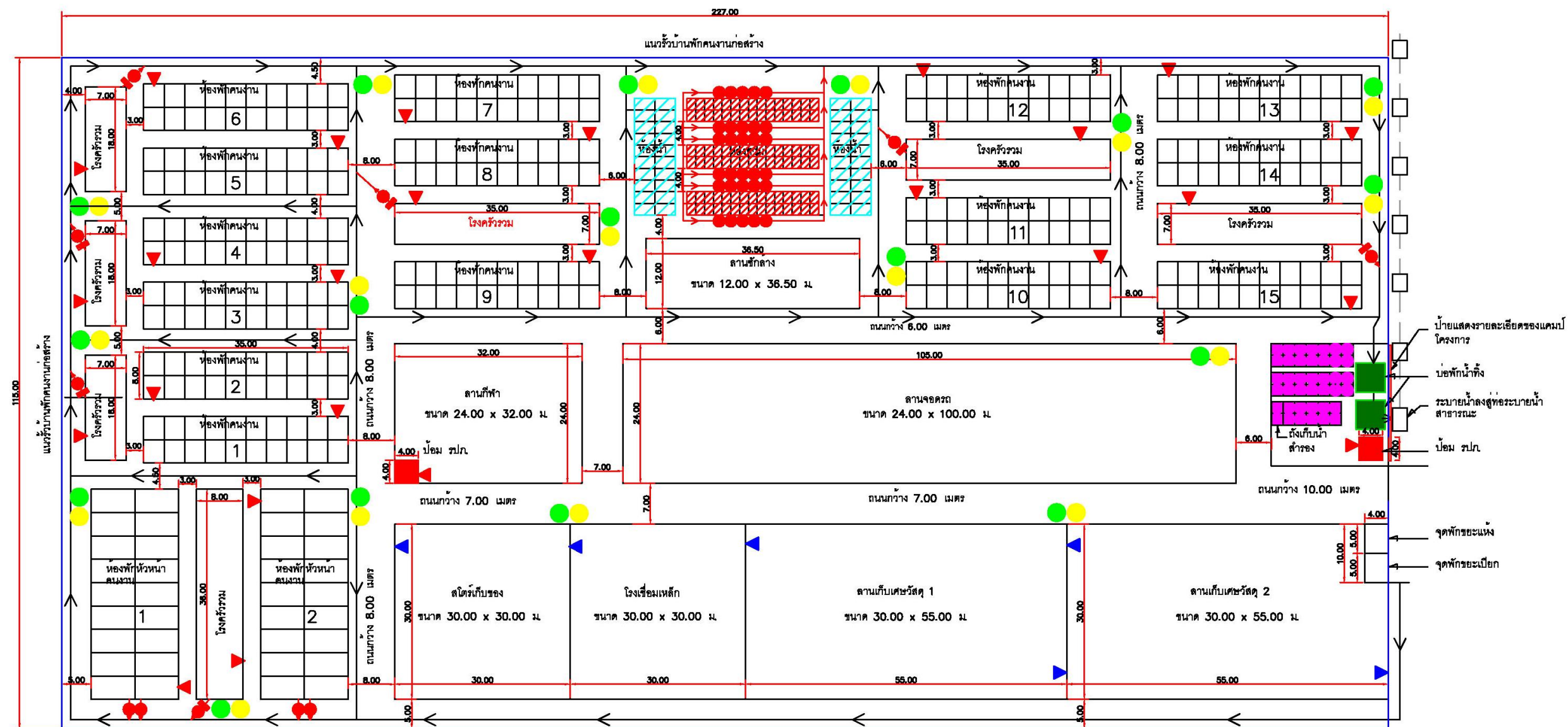
6) พื้นที่ประกอบอาหาร : ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดพื้นที่สำหรับประกอบอาหารรวมที่เพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้าง โดยให้อยู่ห่างจากบ้านพักคนงานพอสมควร หรือประมาณ 2-3 เมตร เพื่อป้องกันเปลวไฟจากการเผาไหม้

โดยจัดให้มีที่ตั้งเตาไฟ/เตาแก๊ส แทนเตาเตรียมอาหาร อ่างล้าง พร้อมวางระบายน้ำ รวมทั้งจัดให้มีถังรองรับขยะมูลฝอยแบบที่มีฝาปิดมิดชิดที่มีจำนวนเพียงพอต่อปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้น เพื่อไม่ให้เป็นแหล่งเพาะพันธุ์พาหะนำโรคต่างๆ

จากข้อกำหนดดังกล่าว ในเบื้องต้นทางโครงการจึงได้วางผังเบื้องต้นบริเวณบ้านพักคนงานและสำนักงานควบคุมการก่อสร้างบริเวณทิศเหนือของทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 2.12-1 และรูปที่ 2.12-3 ตามลำดับ



รูปที่ 2.12-1 ตำแหน่งที่พักคนงานและสำนักงานควบคุมการก่อสร้างในเบื้องต้น

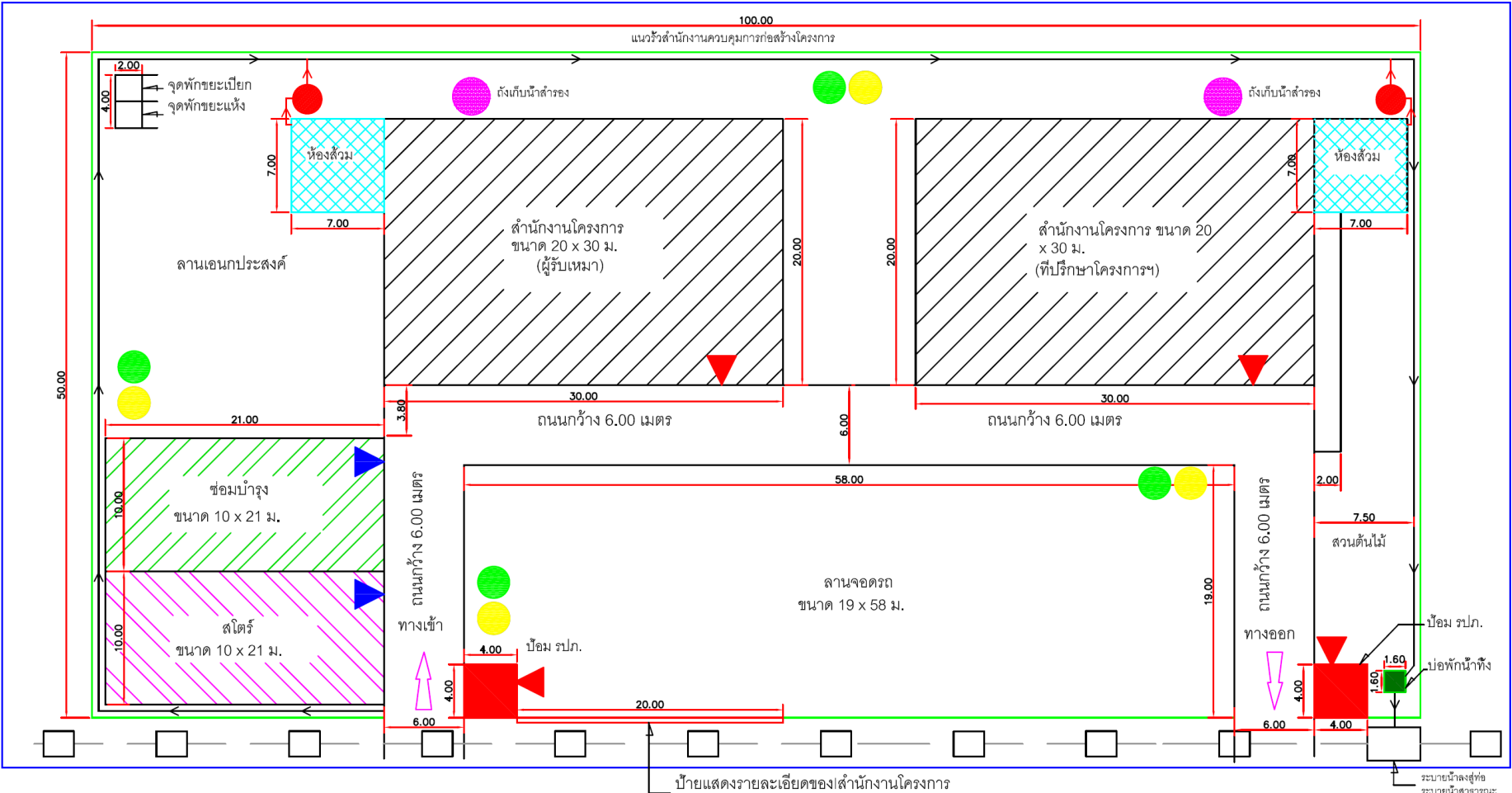


ผังบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการ

สัญลักษณ์	รายละเอียด
	แนวรางระบายน้ำชั่วคราวในระยงก่อสร้าง
	แนวระบายน้ำทิ้ง - ห้องส้วม
	บ่อคักไขมัน
	ตำแหน่งระบบบำบัดน้ำเสียสำหรับนิคมอุตสาหกรรม-เดิมอากาศ ขนาด 5,000 ลิตร/ใบ
	ตำแหน่งบ่อน้ำทิ้ง ขนาด 5.00 x 5.00 x 3.00 ม., ความจุ 75.00 ลบ.ม., (จำนวน 2 บ่อ)
	ตำแหน่งถังขยะเปียก ขนาด 200 ลิตร (จำนวน 17 ถังต่อแคมป์)
	ตำแหน่งถังขยะแห้ง ขนาด 200 ลิตร (จำนวน 17 ถังต่อแคมป์)
	ตำแหน่งบ่อน้ำ (จำนวน 2 บ่อ), ขนาด 4.00 x 4.00 ม./บ่อ
	แนวท่อระบายน้ำสาธารณะที่อยูบริเวณบ้านพักคนงาน
	ห้องส้วมคนงาน (จำนวน 90 ห้อง), ขนาด 1.50 x 2.00 ม./ห้อง
	ห้องอาบน้ำคนงาน (จำนวน 40 ห้อง), ขนาด 2.00 x 3.50 ม./ห้อง
	ห้องพักหัวหน้าคนงาน (จำนวน 72 ห้อง), ขนาด 4.00 x 7.50 ม./ห้อง
	ห้องพักคนงาน (จำนวน 600 ห้อง), ขนาด 3.50 x 4.00 ม./ห้อง
	ถังเก็บน้ำสำรอง (จำนวน 40 ใบ), ขนาด 5,000 ลิตร/ใบ, รวมความจุ 200 ลบ.ม.
	ตำแหน่งของเครื่องสูบน้ำเพื่งัดน้ำขึ้นระดับคันเบ็ดน้ำ ขนาด 5 กิโลวัตต์
	ตำแหน่งของเครื่องสูบน้ำเพื่งัดน้ำขึ้นระดับคันเบ็ดน้ำ ขนาด 5 กิโลวัตต์
	จุดพักขยะ - แยกขยะเปียก , ขยะแห้ง (จำนวน 1 จุด), ขนาด 4.00 x 10.00 x 1.50 ม. ความจุ 60 ลบ.ม.

รูปที่ 2.12-2 ผังเบื้องต้นบริเวณบ้านพักคนงาน





ผังบริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ

สัญลักษณ์	รายละเอียด
	แนววางระบายน้ำชั่วคราวในระยะก่อสร้าง
	แนวท่อน้ำทิ้ง-ห้องส้วม
	ตำแหน่งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกราะของ-เติมอากาศ (จำนวน 2 ใบ), ขนาด 5,000 ลิตร/ใบ, รวมความจุ 10 ลบ.ม.
	ตำแหน่งบ่อพักน้ำทิ้ง ขนาด 1.60 x 1.60 x 1.50 ม., ความจุ 3.80 ลบ.ม., (จำนวน 1 บ่อ)
	ตำแหน่งถังขยะเปียก ขนาด 200 ลิตร, (จำนวน 4 ถังต่อแคมป์)
	ตำแหน่งถังขยะแห้ง ขนาด 200 ลิตร, (จำนวน 4 ถังต่อแคมป์)
	ตำแหน่งบิ่อม ปรก. (จำนวน 2 หลัง), ขนาด 4.00 x 4.00 ม./หลัง
	แนวท่อระบายน้ำสาธารณะที่อยู่บริเวณสำนักงานโครงการ
	ถังเก็บน้ำสำรอง (จำนวน 2 ใบ), ขนาด 5,000 ลิตร/ใบ, รวมความจุ 10 ลบ.ม.
	ตำแหน่งของเครื่องมือดับเพลิงชนิดถังชนิดผงเคมีแห้ง ขนาด 5 กิโลกรัม
	ตำแหน่งของเครื่องมือดับเพลิงชนิดถังชนิดฮาโลตรอน ขนาด 5 กิโลกรัม
	จุดพักขยะ -แยกขยะเปียก ,ขยะแห้ง (จำนวน 1 จุด), ขนาด 2.00 x 4.00 x 1.50 ม, ความจุ 12 ลบ.ม.

รูปที่ 2.12-3 ผังเบื้องต้นบริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง

### 2.12.1.2 รายละเอียดการจัดการด้านสุขาภิบาล

#### 1) การใช้น้ำในระยะก่อสร้าง

ในระยะก่อสร้างโครงการมีความต้องการใช้น้ำเพื่อการอุปโภคบริโภคของคณาณก่อสร้างและส่วนหนึ่งเพื่อใช้ในกิจกรรมการก่อสร้าง โดยจะรับน้ำจากการประปานครหลวง สำนักงานประปาสาสุขสวัสดิ์และตากสิน ซึ่งให้บริการในพื้นที่เขตบางบอน เขตบางขุนเทียน เขตราชบุรีบูรณะ และเขตจอมทอง โดยจะทำการเดินท่อประปาเข้าสู่บริเวณบ้านพักคณาณตามตำแหน่งที่เหมาะสม ส่วนน้ำดื่มทางผู้รับเหมาก่อสร้างจะจัดซื้อน้ำดื่มแบบถังในจำนวนที่พอเพียงกับคณาณ

บ้านพักคณาณแต่ละแห่งจะมีจำนวนคณาณก่อสร้างเข้าพักสูงสุดประมาณ 1,150 คน ซึ่งกิจกรรมการใช้น้ำในระยะก่อสร้างส่วนใหญ่มาจากการใช้น้ำของคณาณก่อสร้างเพื่อชำระล้างในห้องน้ำ ห้องส้วม และการทำความสะอาดพื้นที่หลังเลิกงาน โดยคาดการณ์ปริมาณการใช้น้ำประมาณ 172.5 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน โดยคิดอัตราการใช้น้ำของคณาณในบ้านพักคณาณ เท่ากับ 150 ลิตรต่อคณาณต่อวัน ซึ่งอ้างอิงจากอัตราการใช้น้ำของที่พักเช่าชั่วคราว (ที่มา : เกรียงศักดิ์ อุดมสินโรจน์, วิศวกรรมประปา, พ.ศ. 2536) นอกจากนี้โครงการมีสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง 1 แห่ง มีพนักงานประมาณ 30 คน โดยจะมีปริมาณการใช้น้ำประมาณ 2.1 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน โดยคิดอัตราการใช้น้ำของพนักงานในสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง เท่ากับ 70 ลิตรต่อคณาณต่อวัน (ที่มา : แนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, พ.ศ. 2549) ทั้งนี้ โครงการจะต้องจัดให้มีถังเก็บน้ำใช้สำรองที่สามารถเก็บน้ำสำรองได้ 1 วัน กรณีที่น้ำประปาไม่ไหล ดังนั้น บริเวณบ้านพักคณาณและสำนักงานควบคุมการก่อสร้างจะต้องมีถังเก็บน้ำที่สามารถสำรองน้ำใช้ได้ไม่น้อยกว่า 172.5 และ 2.1 ลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ โครงการจึงได้กำหนดให้มีถังเก็บน้ำขนาด 5 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 40 ถัง บริเวณบ้านพักคณาณ ซึ่งเพียงพอ และกำหนดให้มีถังเก็บน้ำขนาด 5 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 2 ถัง บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ซึ่งเพียงพอ

#### 2) การจัดการน้ำเสียและสิ่งปฏิกูล

น้ำเสียที่เกิดจากบ้านพักคณาณก่อสร้างจะมาจากกิจกรรมการดำเนินชีวิตประจำวันของคณาณก่อสร้าง เช่น น้ำเสียจากการล้างเครื่องมืออุปกรณ์ก่อสร้าง การชักล้างและอื่นๆ น้ำโสโครกจากห้องส้วม เป็นหลัก โดยคาดว่าจะมีปริมาณน้ำเสียเกิดขึ้นร้อยละ 80 ของปริมาณน้ำใช้ (ที่มา : กรมควบคุมมลพิษ ผู้ออกแบบและผู้ผลิตระบบน้ำเสียแบบติดตั้งที่คู่มือเล่มที่ 2, เวียงแก้วการพิมพ์, พ.ศ. 2537) ซึ่งเท่ากับ 138.0 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน ส่วนสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง จะมีปริมาณน้ำเสียเกิดขึ้น 1.68 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน

น้ำเสียที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมในระยะก่อสร้างจะต้องได้รับการบำบัดด้วยระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชั่วคราวจนได้มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งก่อนระบายออกนอกพื้นที่ก่อสร้าง โดยโครงการจะกำหนดไว้ในสัญญาว่าจ้างผู้รับเหมาก่อสร้างให้จัดหาระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป (On-site Septic Tank) เพื่อบำบัดน้ำเสียที่เกิดจากกิจกรรมของคณาณก่อสร้างโครงการ ซึ่งระบบบำบัดน้ำเสียดังกล่าวเป็นระบบเกราะกรอง-เติมอากาศ สามารถบำบัดน้ำเสียได้ไม่น้อยกว่า 138.0 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน สำหรับบริเวณบ้านพักคณาณ และไม่น้อยกว่า 1.68 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน สำหรับ

บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง และต้องมีประสิทธิภาพในการบำบัดให้น้ำทิ้งมีค่าบีโอดีระบายออกไม่มากกว่า 20 มิลลิกรัมต่อลิตร ดังนั้น โครงการจึงได้กำหนดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปขนาด 5 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 34 ถัง บริเวณบ้านพักคนงาน ซึ่งเพียงพอ และกำหนดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปขนาด 5 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 2 ถัง บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ซึ่งเพียงพอ

นอกจากนี้ โครงการจะต้องจัดให้มีบ่อบำบัดน้ำทิ้งที่สามารถรองรับน้ำทิ้งได้ 1 วัน ก่อนระบายลงสู่ทางระบายน้ำสาธารณะ และระบายลงสู่แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงต่อไป โดยบ่อบำบัดน้ำทิ้งบริเวณบ้านพักคนงานต้องสามารถรองรับน้ำได้ไม่น้อยกว่า 138.0 ลูกบาศก์เมตร และบ่อบำบัดน้ำทิ้งบริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้างต้องสามารถรองรับน้ำได้ไม่น้อยกว่า 1.68 ลูกบาศก์เมตร ดังนั้น โครงการจึงได้กำหนดให้มีบ่อบำบัดน้ำทิ้งขนาด 75 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 2 บ่อ บริเวณบ้านพักคนงาน ซึ่งเพียงพอ และกำหนดให้มีบ่อบำบัดน้ำทิ้งขนาด 3.8 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 1 บ่อ บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ซึ่งเพียงพอ

### 3) การจัดการมูลฝอย

ขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นภายในโครงการประกอบด้วยขยะมูลฝอย 2 ประเภท ตามลักษณะของกิจกรรม ได้แก่

- 3.1) ขยะทั่วไป เช่น เศษอาหาร เศษกระดาษ เศษพลาสติก กล่องโฟม เป็นต้น จากการอุปโภคบริโภคของคนงานก่อสร้าง ซึ่งกำหนดให้อัตราการเกิดขยะมูลฝอย 1 กิโลกรัมต่อคนต่อวัน (ที่มา : กรมควบคุมมลพิษ, พ.ศ. 2547) (ความหนาแน่น 0.3 กิโลกรัมต่อลิตร (สำนักรักษาความสะอาด, พ.ศ. 2541)) การก่อสร้างโครงการจะมีจำนวนคนงานก่อสร้างสูงสุด 1,150 คน ต่อแห่ง ทำให้มีปริมาณขยะเกิดขึ้นสูงสุดประมาณ 1.15 ตันต่อวัน หรือ 3.83 ลูกบาศก์เมตร ต่อวัน ส่วนสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง มีพนักงาน 30 คน จะมีปริมาณขยะเกิดขึ้น 0.03 ตันต่อวัน หรือ 0.10 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน
- 3.2) เศษวัสดุก่อสร้าง เช่น เศษอิฐ เศษปูน เศษไม้ ถุงปูน เศษลวดหรือโลหะอื่นๆ สำหรับปริมาณการเกิดจะไม่แน่นอน เนื่องจากเศษวัสดุบางชนิดสามารถนำมาหมุนเวียนใช้ในการก่อสร้างใหม่ได้ เช่น ไม้แบบ และบางส่วนสามารถนำไปจำหน่ายเพื่อนำไปรีไซเคิลได้

ขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นจะถูกรวบรวมลงถังรองรับขยะมูลฝอยแบบที่มีฝาปิดมิดชิด โดยผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดเตรียมถังรองรับขยะมูลฝอยให้มีจำนวนที่เพียงพอต่อปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้น ทั้งนี้ต้องทำการคัดแยกขยะมูลฝอยตามประเภท ได้แก่ ขยะทั่วไป (กล่องโฟม ถุงพลาสติก) ขยะเปียก (เศษอาหาร) ขยะรีไซเคิล (กล่องกระดาษ ขวดแก้ว) และขยะอันตราย (หลอดไฟ) โดยบริเวณบ้านพักคนงาน ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดให้มีถังรองรับขยะมูลฝอยแห้ง ขนาด 200 ลิตร จำนวน 17 ถัง และถังรองรับขยะมูลฝอยเปียก ขนาด 200 ลิตร จำนวน 17 ถัง วางไว้ตามจุดต่างๆ ส่วนบริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดให้มีถังรองรับขยะมูลฝอยแห้ง ขนาด 200 ลิตร จำนวน 4 ถัง และถังรองรับขยะมูลฝอยเปียก ขนาด 200 ลิตร จำนวน 4 ถัง วางไว้ตามจุดต่างๆ พร้อมจัดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงในการเก็บรวบรวมหรือประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเข้ามาเก็บขนไปกำจัดต่อไป

นอกจากนี้ ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดให้มีที่พักขยะมูลฝอยรวมที่สามารถรองรับขยะมูลฝอยได้ไม่น้อยกว่า 3 วัน โดยบริเวณบ้านพักคนงานจะต้องมีที่พักขยะมูลฝอยรวมที่มีความจุไม่น้อยกว่า 11.52 ลูกบาศก์เมตร และบริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้างจะต้องมีที่พักขยะมูลฝอยรวมที่มีความจุไม่น้อยกว่า 0.3 ลูกบาศก์เมตร

#### 4) ระบบป้องกันและเตือนอัคคีภัย

ในระหว่างการก่อสร้างโครงการ ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอัคคีภัยต่างๆ ได้แก่

- 4.1) เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้น เช่น เครื่องดับเพลิงเคมีชนิด A-B ขนาดความจุ 5 กิโลกรัม เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้น ชนิดผงเคมีแห้ง (Dry Chemical) ขนาด 5 กิโลกรัม เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้น ชนิดฮาโลตรอน (Halotron) ขนาด 5 กิโลกรัม
- 4.2) เครื่องส่องสว่างฉุกเฉิน (Emergency Light) พลังงานของเครื่องส่องสว่างฉุกเฉินให้แสงสว่างไม่น้อยกว่า 2 ชั่วโมง แสงสว่างจะเปิดเองอัตโนมัติทันทีที่กระแสไฟฟ้าดับ

นอกจากนี้ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องฝึกอบรมให้คนงานก่อสร้างสามารถใช้เครื่องมือดังกล่าวอย่างถูกวิธี และกำหนดให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบอย่างเคร่งครัด

#### 5) การจัดการด้านความปลอดภัย

ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำหนดระเบียบต่างๆ สำหรับใช้กำกับดูแลและควบคุมความปลอดภัยของคนงาน ได้แก่

- 5.1) ล้อมรั้วพื้นที่เพื่อควบคุมการเข้า-ออก โดยให้ผ่านทางประตูด้านข้างเพียงทางเดียว
- 5.2) จัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตลอด 24 ชั่วโมง
- 5.3) กำหนดระยะเวลาเปิด-ปิดประตูทางเข้า
- 5.4) ควบคุมดูแลพฤติกรรมคนงานอย่างใกล้ชิดเพื่อมิให้สร้างความเดือดร้อนแก่ราษฎรชุมชนใกล้เคียง

### 2.12.2 การเดินทางเข้า-ออกพื้นที่พักคนงานก่อสร้าง

เนื่องจากบริเวณทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน มีรถบรรทุกเข้า-ออก เป็นจำนวนมากในช่วงเช้า-เย็น ในการเข้า-ออกพื้นที่พักคนงานก่อสร้างบริเวณทางแยกต่างระดับบางขุนเทียนให้มีความปลอดภัย จำเป็นต้องมีการประสานงานกับกรมทางหลวงเนื่องจากทางเข้า-ออกเชื่อมต่อกับทางขนานของถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก รวมทั้งเพื่อให้เป็นการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 กำหนดให้ต้องขออนุญาตทำทางเชื่อมเข้าออกต่อกรมทางหลวง ซึ่งได้กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการไว้ ดังต่อไปนี้

#### 1) การขออนุญาตสร้างทางเชื่อมเข้าออกทางหลวง

กรมทางหลวงได้กำหนดระเบียบและวิธีการขออนุญาตทำทางเชื่อมกับทางหลวงไว้ว่าจะต้องเสนอเอกสารเพื่อประกอบการพิจารณาดังต่อไปนี้



- (1) แบบฟอร์มคำขออนุญาตของกรมทางหลวง ซึ่งกรมทางหลวงจัดไว้ให้ฟรี
- (2) แบบแปลนก่อสร้างทางเชื่อมกับทางหลวง กรมทางหลวงมีร่างต้นแบบไว้ให้ สำหรับรูปแบบมาตรฐานซึ่งมีอยู่ 3. ลักษณะด้วยกัน คือ
  - ทางเชื่อมเพื่อเข้า - ออก บ้านพักอาศัย
  - ทางเชื่อมเพื่อเข้า - ออก อาคารพาณิชย์
  - ทางเชื่อมเพื่อเข้า - ออก สถานีบริการน้ำมัน
- (3) ภาพถ่ายสำเนาบัตรประชาชน หรือสำเนาทะเบียนบ้านของผู้ขออนุญาต ภาพถ่ายสำเนาโฉนดที่ดินซึ่งประสงค์จะทำทางเชื่อมเข้าออกทางหลวง กรณีที่ดินติดจำนองจะต้องมีหนังสือยินยอมจากผู้รับจำนอง
- (4) กรณีทางเชื่อมที่ขออนุญาตมีรัศมีเลี้ยวปากทางเข้าออกลำหน้าที่ดินผู้อื่น อาจจะต้องให้เจ้าของที่ดินแสดงความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรด้วย
- (5) กรณีมอบอำนาจให้ผู้อื่นทำการขออนุญาตแทน เจ้าของที่ดินจะต้องทำหนังสือมอบอำนาจด้วย พร้อมสำเนาบัตรประชาชนและสำเนาทะเบียนบ้านของผู้รับมอบอำนาจ
- (6) กรณีเป็นนิติบุคคล จะต้องทำหนังสือมอบอำนาจที่ลงนามโดยกรรมการผู้มีอำนาจ พร้อมตราประทับของนิติบุคคลนั้นๆ และต้องมีหนังสือรับรองของสำนักทะเบียนทางหุ้นส่วนบริษัท กรมทะเบียนการค้า กระทรวงพาณิชย์ ระบุกรรมการผู้มีอำนาจลงชื่อแทนนิติบุคคลนั้นด้วย โดยจะต้องเตรียมแบบฟอร์มคำขออนุญาต เอกสาร และแบบแปลน จำนวนทั้งหมด 4 ชุด สำหรับหนังสือมอบอำนาจฉบับแรกให้ติดอากรราคา 10 บาท

## 2) การเดินทางเข้า-ออก

การเดินทางเข้า-ออกพื้นที่พักคนงานก่อสร้างของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ ซึ่งตั้งอยู่บริเวณทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน มีรายละเอียดดังนี้

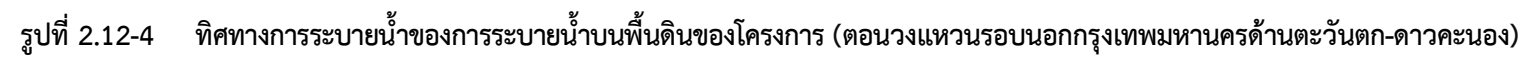
- พื้นที่พักคนงานก่อสร้างตั้งอยู่บริเวณทิศเหนือของทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน สามารถเข้า-ออกพื้นที่ได้โดยใช้ทางขนานถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก (ถนนกาญจนาภิเษก) แล้วไปกลับรถได้สะพานข้ามทางรถไฟสายแม่กลอง ซึ่งมีความสูงช่องลอดประมาณ 5 เมตร
- รถที่จะเข้าพื้นที่พักคนงานก่อสร้าง จะต้องใช้ทางขนานของถนนพระรามที่ 2 ทิศทางมุ่งหน้าดาวคะนอง แล้วเบี่ยงออกด้านซ้ายมือก่อนถึงทางแยกต่างระดับบางขุนเทียนไปตามป้ายบอกทางไปบางแค จนเข้าสู่ถนนกาญจนาภิเษกทิศทางมุ่งหน้าบางแค จากนั้นจะต้องเบี่ยงออกด้านซ้ายมือไปตามป้ายกลับรถ แล้วเลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่พื้นที่ที่พักคนงานก่อสร้าง
- รถที่จะออกจากพื้นที่พักคนงานก่อสร้าง จะต้องเลี้ยวซ้ายไปกลับรถได้สะพานข้ามทางรถไฟสายแม่กลอง แล้วชิดซ้ายไปตามป้ายบอกทางไปดาวคะนองหรือสมุทรสาคร เพื่อเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง

### 2.12.3 การจัดการคุณภาพน้ำฝนปนเปื้อนบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง

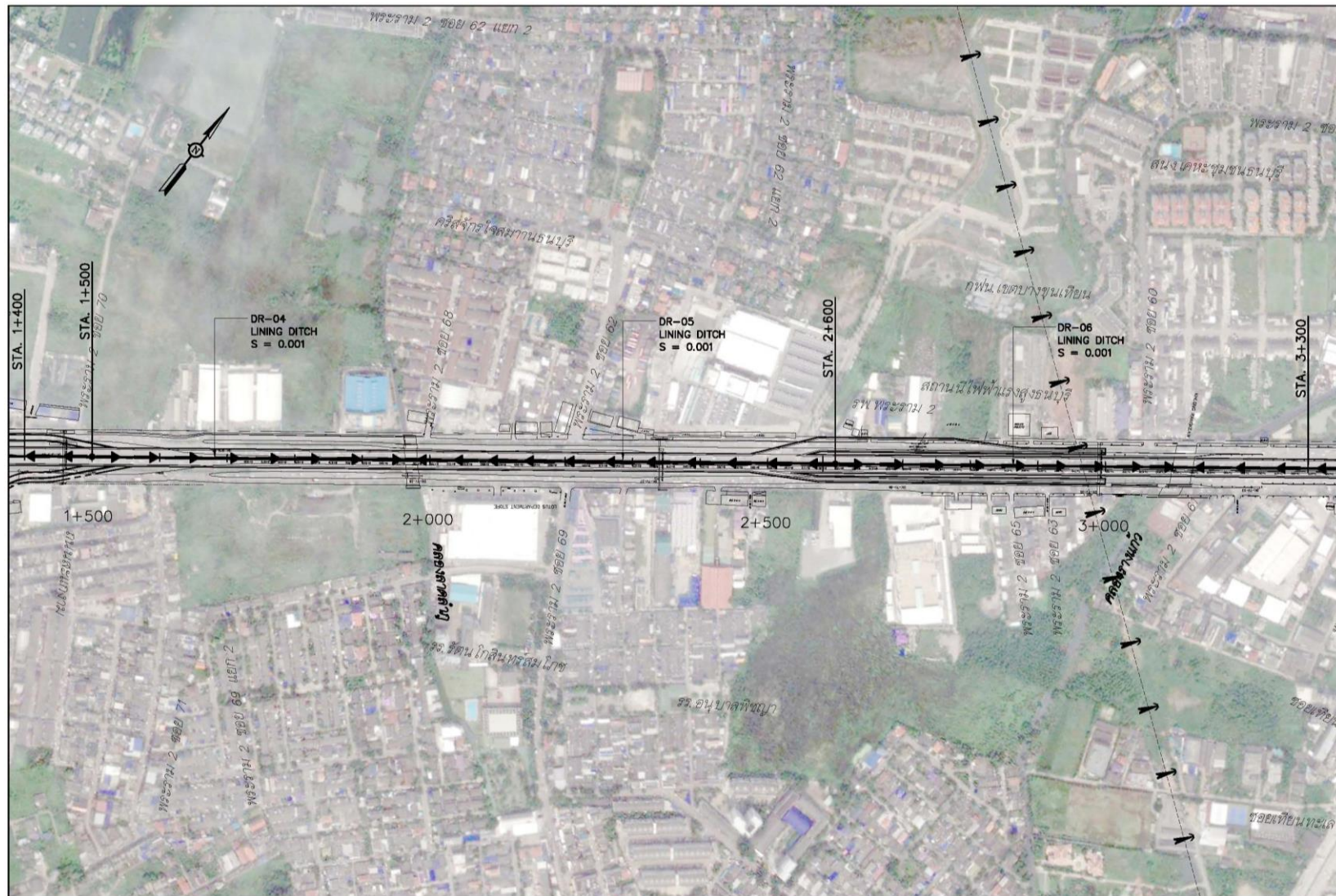
โครงการได้กำหนดให้มีบ่อดักตะกอนบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ช่วงวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก-ดาวคะนอง เพื่อดักเศษดิน หิน และตะกอนในน้ำทิ้งจากกิจกรรมการก่อสร้างและจากน้ำฝนที่ปนเปื้อนบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยจัดให้มีบ่อดักตะกอนที่ปลายทางของแนวระบายน้ำก่อนที่จะระบายลงสู่คลองธรรมชาติ รายละเอียดดังตารางที่ 2.12-2 และรูปที่ 2.12-4 นอกจากนี้ ในระยะเปิดดำเนินการ โครงการได้กำหนดให้มีบ่อบำบัดน้ำที่สามารถรองรับน้ำจากผิวทางพิเศษ โดยจัดให้มีบ่อบำบัดน้ำปลายทางระบายน้ำก่อนลงคลองธรรมชาติ โดยใช้ตำแหน่งบ่อบำบัดในระยะก่อสร้างมาใช้ในระยะเปิดใช้งานด้วยเช่นกัน

ตารางที่ 2.12-2 บ่อดักตะกอนในพื้นที่โครงการ  
(ตอนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก-ดาวคะนอง)

No	DR	W (m)	L (m)	A (sqm)	Qp (cum)	บ่อดักตะกอน	คลอง
1	DR-01	27.0	215	5805	5.805	2*2*1.5	ชุดใหม่
2	DR-02	27.0	659	17793	17.793	3*3*2	
3	DR-03	27.0	365	9855	9.855	2.8*2.8*1.6	สะแกงาม
4	DR-04	27.0	475	12825	12.825	2.8*2.8*1.6	ลาดลำภู
5	DR-05	27.0	635	17145	17.145	3*3*2	
6	DR-06	27.0	500	13500	13.500	2.8*2.8*2	รางแก้ว
7	DR-07	27.0	475	12825	12.825	2.8*2.8*2	
8	DR-08	27.0	375	10125	10.125	2.8*2.8*1.6	ราชมนตรี
9	DR-09	27.0	305	8235	8.235	2.5*2.5*1.5	
10	DR-10	27.0	250	6750	6.750	2.5*2.5*1.5	บัวหลวง
11	DR-11	27.0	600	16200	16.200	3*3*2	
12	DR-12	27.0	680	18360	18.360	3.1*3.1*2	สนามชัย
13	DR-13	27.0	387	10449	10.449	2.8*2.8*1.6	
14	DR-14	27.0	388	10476	10.476	2.8*2.8*1.6	ท่าข้าม
15	DR-15	27.0	110	2970	2.970	2*2*1.5	วัดกก
16	DR-16	27.0	375	10125	10.125	2.8*2.8*1.6	
17	DR-17	27.0	265	7155	7.155	2.5*2.5*1.5	บัว
18	DR-18	27.0	325	8775	8.775	2.5*2.5*1.5	
19	DR-19	27.0	305	8235	8.235	2.5*2.5*1.5	บางมด
20	DR-20	27.0	378	10206	10.206	2.8*2.8*1.6	
21	DR-21	27.0	357	9639	9.639	2.8*2.8*1.6	บางขุนเทียน
22	DR-22	27.0	515	13905	13.905	2.8*2.8*2	

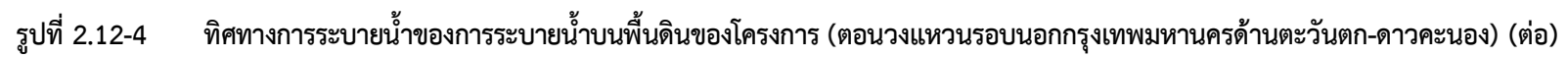




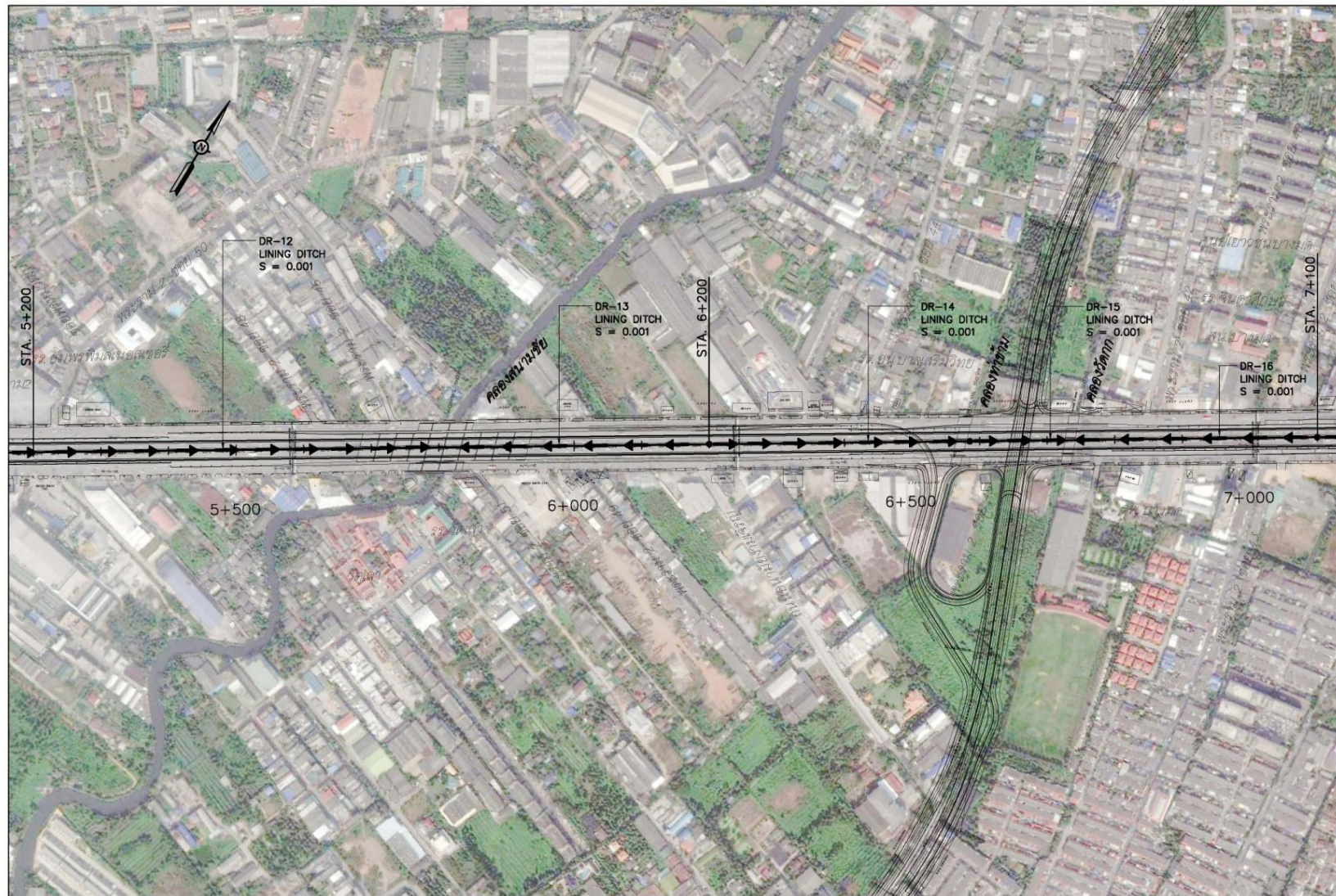


รูปที่ 2.12-4 ทิศทางการระบายน้ำของการระบายน้ำบนพื้นดินของโครงการ (ตอนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก-ดาวคะนอง) (ต่อ)



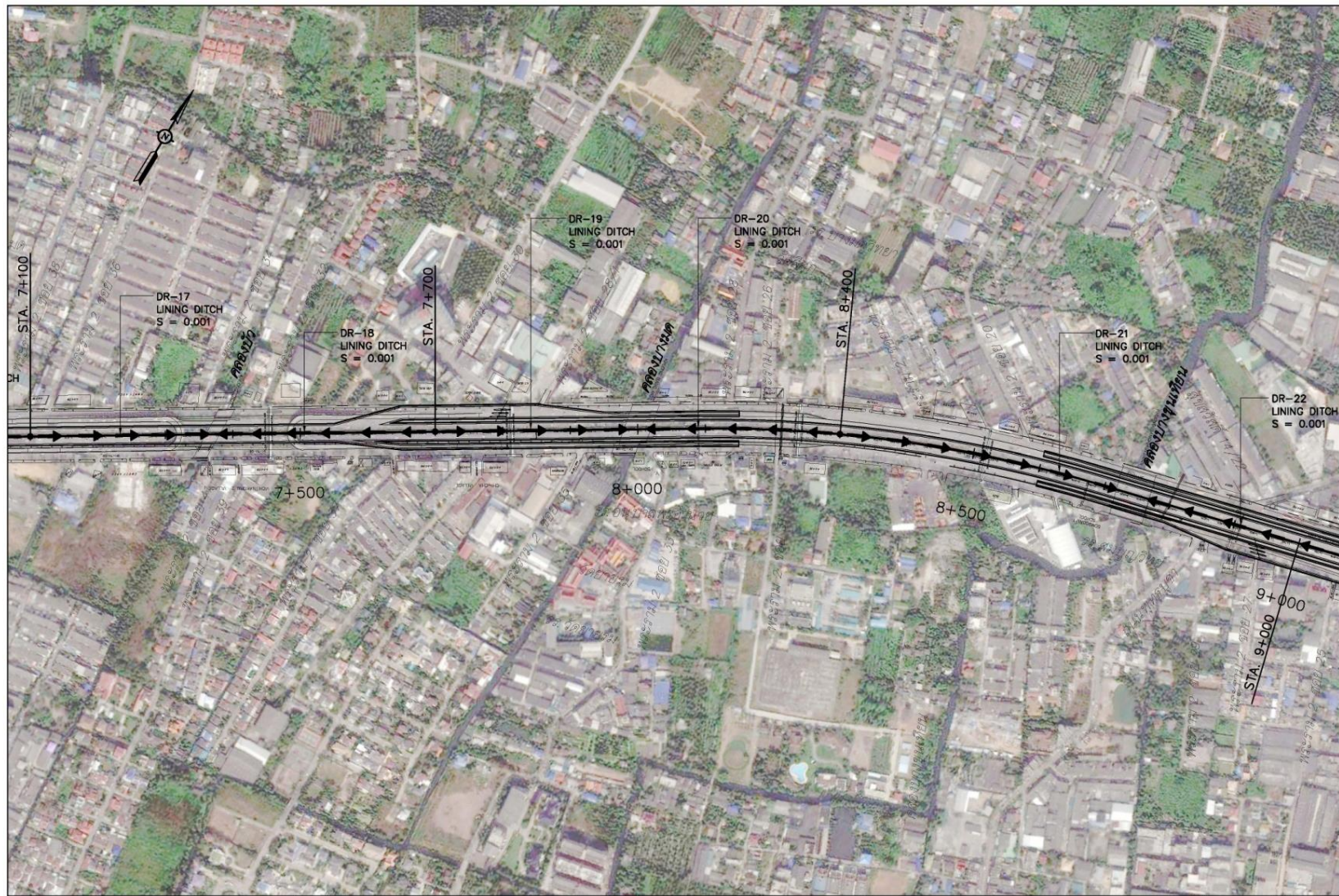






รูปที่ 2.12-4 ทิศทางการระบายน้ำของการระบายน้ำบนพื้นดินของโครงการ (ตอนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก-ดาวคะนอง) (ต่อ)





รูปที่ 2.12-4 ทิศทางการระบายน้ำของการระบายน้ำบนพื้นดินของโครงการ (ตอนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก-ดาวคะนอง) (ต่อ)



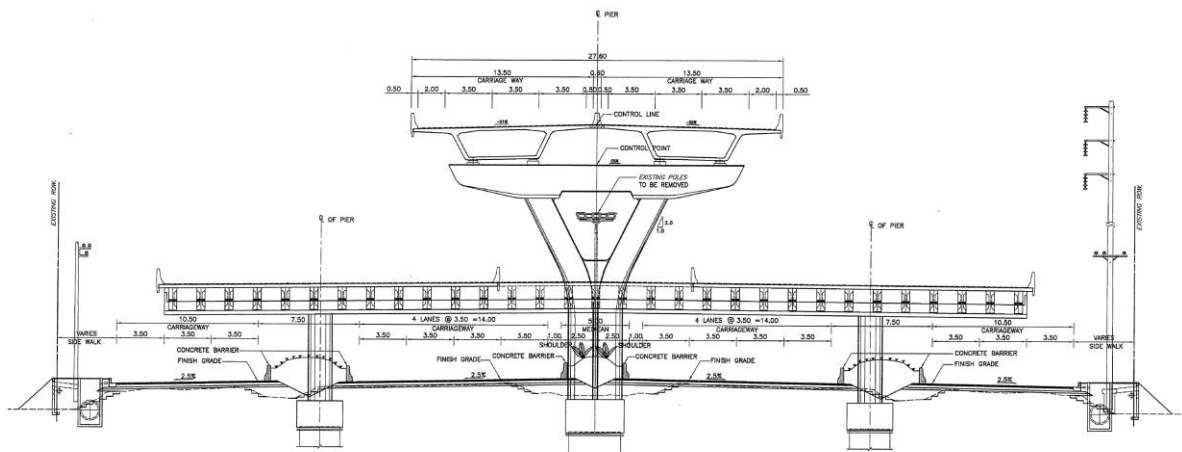


รูปที่ 2.12-4 ทิศทางการระบายน้ำของการระบายน้ำบนพื้นดินของโครงการ (ตอนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก-ดาวคะนอง) (ต่อ)



#### 2.12.4 การจัดการจราจรบริเวณทางแยกต่างระดับบางขุนเทียนและของทั้งโครงการ

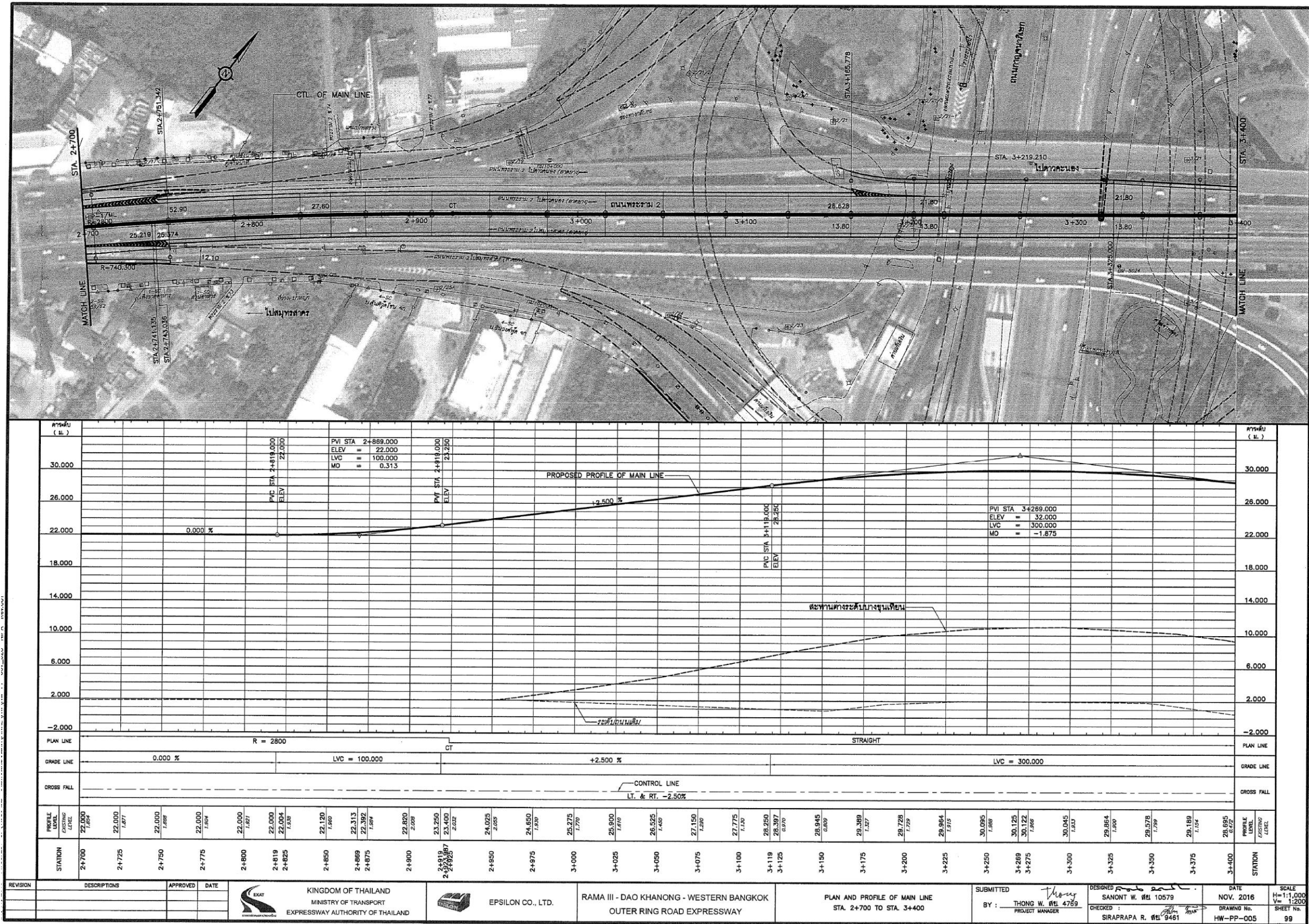
โครงสร้างทางยกระดับของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 ของ กทพ. จะวางตัวข้ามทางแยกต่างระดับบางขุนเทียนในทิศตะวันออก-ตะวันตก ใช้ความเร็วของรถยนต์ที่แล่นบนทางยกระดับ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีขนาด 6 ช่องจราจร (ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) มีความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตรต่อช่องจราจร ไหล่ทางกว้าง 2.00 เมตร ความกว้างด้านประชิด Central Barrier เท่ากับ 0.50 เมตร มีความกว้างรวมของโครงสร้างสะพานขาเข้าและขาออกรวมกัน 27.60 เมตร ดังรูปตัดแสดงในรูปที่ 2.12-5 และแนวเส้นทางของโครงการแสดงในรูปที่ 2.12-6



รูปที่ 2.12-5 รูปตัดโครงสร้างทางยกระดับของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก บริเวณทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน

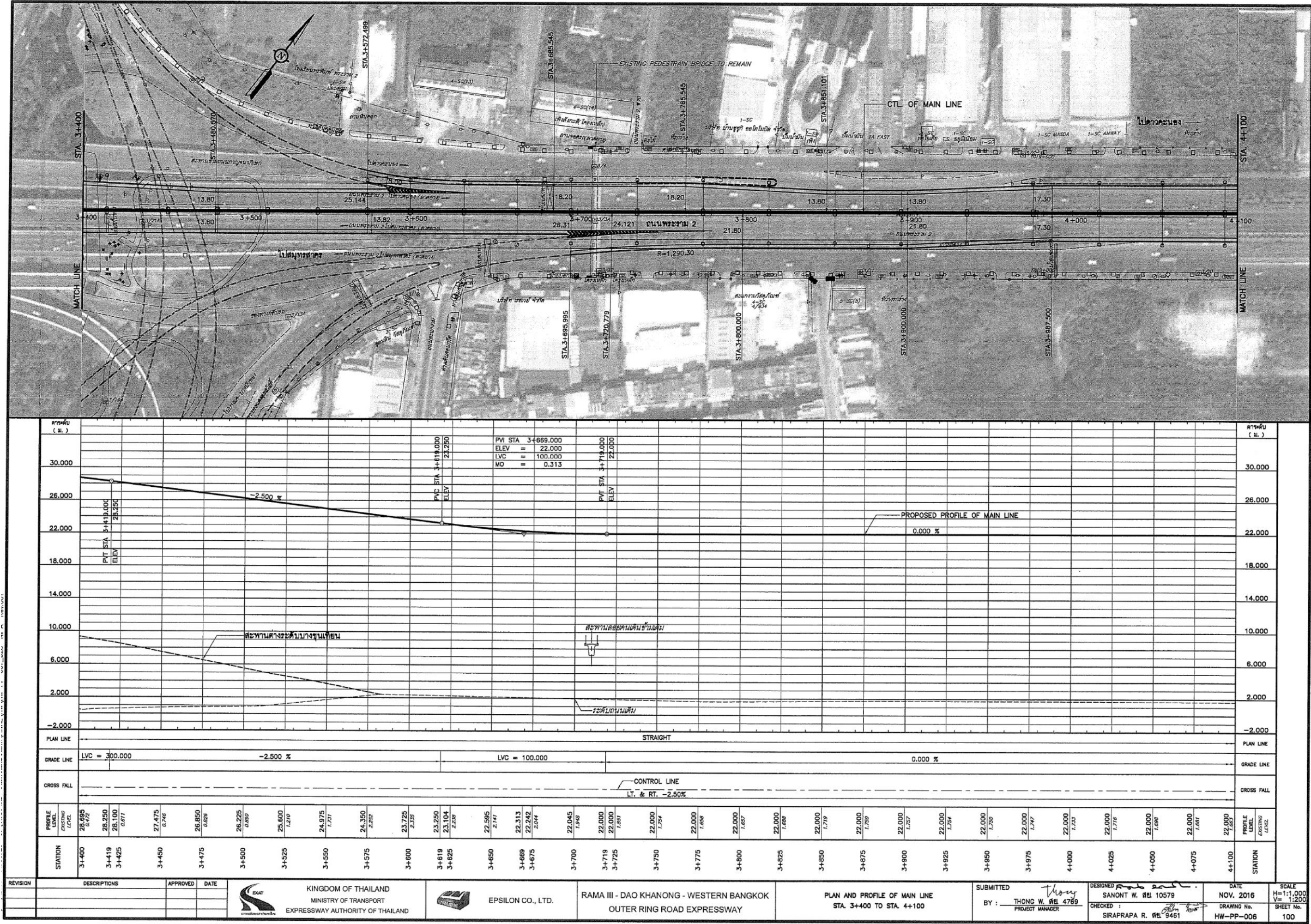
สำหรับโครงสร้างทางยกระดับในโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี-ปากท่อ) ของ ทล. ซึ่งใช้ความเร็วของรถยนต์ที่แล่นบนทางยกระดับสำหรับการออกแบบรายละเอียดด้วยความเร็ว 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีขนาด 6 ช่องจราจร (ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) มีความกว้างช่องจราจร 3.60 เมตรต่อช่องจราจร ไหล่ทางกว้าง 2.00 เมตร ความกว้างด้านประชิด Central Barrier เท่ากับ 1.00 เมตร มีความกว้างรวมของโครงสร้างสะพานขาเข้า และขาออกรวมกัน 29.20 เมตร

ในการดำเนินการออกแบบรายละเอียด กทพ. และ ทล. ได้มีการหารือรูปแบบการก่อสร้างโครงการให้มีความสอดคล้องกับการก่อสร้างจุดกลับรถบริเวณทางขึ้น-ลงแห่งที่ 1 ของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 ภายใต้การดำเนินงานก่อสร้างปรับปรุงขยายทางหลวงหมายเลข 35 ตอน ทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน-เอกชัย ซึ่งปัจจุบัน ทล. อยู่ระหว่างการก่อสร้าง โดยโครงสร้างส่วนที่จะมีการ Taper และปรับเปลี่ยนรูปตัดจากความเร็วออกแบบ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ของ กทพ. เป็นความเร็วออกแบบ 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ของ ทล. จะเป็นงานก่อสร้างในโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 ที่จะดำเนินการก่อสร้างให้ต่อเนื่องกันไป โดยไม่มีการปรับแก้รูปแบบ



รูปที่ 2.12-6 แนวเส้นทางโครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกบริเวณทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน





รูปที่ 2.12-6 แนวเส้นทางโครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกบริเวณทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน (ต่อ)

เนื่องจากบริเวณทางแยกต่างระดับบางขุนเทียนเป็นบริเวณที่มีการเปลี่ยนทิศทางการจราจร มีปริมาณรถมาก และเป็นช่วงที่รถวิ่งด้วยความเร็วสูง โดยโครงการกำหนดป้ายจราจรและมาตรการด้านความปลอดภัย ทั้งในระหว่างการก่อสร้าง และภายหลังเปิดใช้งานโครงการ บริเวณต่างระดับบางขุนเทียน รวมทั้งบริเวณอื่นๆ ของโครงการรายละเอียดดังนี้

## 1) การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง (Traffic Management During Construction)

แผนการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างมีวัตถุประสงค์ดังนี้

- (1) เพื่อกำหนดวิธีการก่อสร้างและรูปแบบการจัดการจราจรโดยทั่วไปให้สามารถลดผลกระทบด้านการจราจรที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้างที่เกี่ยวข้องทั้งหมดในโครงการ
- (2) เพื่อให้บริเวณพื้นที่ก่อสร้างมีความปลอดภัยมากที่สุด ทั้งต่อผู้ใช้รถใช้ถนน ผู้ปฏิบัติงาน และผู้ใช้ทางอื่นๆ
- (3) เพื่อให้การเคลื่อนตัวของยานพาหนะ จักรยาน คนเดินถนน เป็นไปอย่างต่อเนื่อง มีความคล่องตัว โดยที่มีการดำเนินการก่อสร้างเป็นไปอย่างราบรื่น
- (4) เพื่อให้เกิดความมั่นใจต่อผู้อยู่อาศัยใกล้เคียงบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ผู้ใช้รถใช้ถนน ผู้สัญจรทางเท้า ที่สุด ถึงการรักษาสภาพการใช้ทางเข้า-ออก การบริการ โดยเกิดผลกระทบน้อยที่สุด

## 2) การเตรียมการและจัดการจราจรก่อนการก่อสร้าง

การวางแผนงานและขั้นตอนการก่อสร้างโครงการให้สามารถดำเนินงานก่อสร้างได้อย่างรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ และลดผลกระทบต่อการจราจรในระหว่างการก่อสร้างหรือก่อความเดือดร้อนรำคาญต่อประชาชนในบริเวณใกล้เคียงให้น้อยที่สุด โดยแผนงานและขั้นตอนการก่อสร้างช่วงฐานรากซึ่งเป็นเสาเข็มเจาะนั้น ส่วนมากจะออกแบบให้อยู่ในบริเวณพื้นที่เกาะกลางถนนสายหลัก สำหรับโครงสร้างคันทางยกระดับจะเป็นชั้นส่วนหล่อสำเร็จรูปจากโรงงานซึ่งสามารถติดตั้งได้อย่างรวดเร็ว วิธีการดำเนินงานตามข้อเสนอแนะนี้จะเป็วิธีการที่จะทำให้มีผลกระทบต่อการจราจรขณะดำเนินงานก่อสร้างน้อยที่สุด

กำหนดให้มีป้ายเตือน ป้ายแนะนำ เครื่องหมายจราจร เส้นจราจร ไฟสัญญาณเตือน สำหรับการเบี่ยงการจราจรชั่วคราวระหว่างการดำเนินงานก่อสร้างอย่างเหมาะสมและเพียงพอตามมาตรฐานความปลอดภัยด้านการจราจรและขนส่งว่าด้วยเรื่องการติดตั้งป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรและสัญญาณไฟจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้างของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ซึ่งกำหนดให้ใช้แผงกั้น (Barricades) กรวย (Cones) ถังกลม (Drums) เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง (Pavement Marking) ป้ายจราจร (Signs) ไฟกระพริบ (Flashers) สัญญาณธง (Flagging) และป้ายจราจรแขวนสูง (Overhead Signs) เพื่อใช้ปิดกั้นการจราจร เตือนการจราจร ลดช่องจราจร/เบี่ยงเบนแนวจราจร (Lane Transition) ขณะเข้าสู่และออกจากบริเวณก่อสร้าง เพื่อให้เกิดความปลอดภัย และลดความสับสนแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนขณะผ่านบริเวณก่อสร้าง

มีระบบควบคุมการจราจรเทียบเท่ามาตรฐาน (Manual on Uniform Traffic Control Device (MUTCD)) ของประเทศสหรัฐอเมริกา โดยกำหนดให้มีระยะการเบี่ยง (Taper) ขณะลดช่องจราจรให้เพียงพอ และสอดคล้องกับความเร็ว เพื่อให้การจราจรผ่านบริเวณก่อสร้างได้โดยสะดวก ไม่ติดขัดและไม่เกิดอุบัติเหตุ โดยเน้นความ



ปลอดภัยเป็นหลัก นอกจากนี้กำหนดให้ปรับปรุงทางแยกเพื่อเพิ่มความจุการจราจรให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ เพื่อชดเชยกับความจุการจราจรที่ต้องลดลงเนื่องจากผลกระทบจากการดำเนินการก่อสร้าง โดยจัดให้ช่องจราจรซ้ายมือสุดในทิศทางเข้าสู่ทางแยกว่างตลอดสำหรับรถเลี้ยวซ้ายผ่านทางแยกได้ตลอดเวลา กำหนดให้มีมาตรการจัดอาสาสมัครจราจรที่ได้รับฝึกอบรมจากกองตำรวจจราจร เพื่ออำนวยความสะดวกจราจรบริเวณก่อสร้างตลอดเวลาทั้งกลางวันและกลางคืน

กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปรับปรุงสภาพผิวจราจรทันที เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ และต้องปรับปรุงผิวจราจรและทางแยกเดิมให้คงสภาพเดิมอย่างรวดเร็ว ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องจัดทำทางเบี่ยงหรือขยายผิวทางเดิมให้มากขึ้น กำหนดให้จัดทำผิวจราจรชั่วคราวโดยใช้ผิวทางแบบ Asphaltic Concrete

### 3) การเตรียมการและจัดการจราจรในระหว่างการก่อสร้าง

การก่อสร้างจะประกอบด้วยกิจกรรมหลักต่างๆ ดังต่อไปนี้

- (1) การเจาะเสาเข็ม
- (2) การก่อสร้างฐานราก
- (3) การก่อสร้างเสาตอม่อ
- (4) การก่อสร้างคานหัวเสา
- (5) การติดตั้งชิ้นส่วนสะพานส่วนบน
- (6) การก่อสร้างราวกันตกสะพาน

จากกิจกรรมหลักที่กล่าวข้างต้น ในการปฏิบัติงานจริงจำเป็นต้องกระทบกับช่องจราจรที่มีอยู่ในปัจจุบัน จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนการจัดการจราจรให้สอดคล้องกับแผนการก่อสร้างหลักของโครงการ โดยกำหนดให้การจัดการจราจรในขั้นตอนต่างๆ อยู่ในจุดมุ่งหมาย 4 ประการ คือ

- (1) สามารถลดผลกระทบปัญหาการจราจรจริงให้ได้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้
- (2) รูปแบบการจัดการจราจรจะต้องถูกต้อง ตามหลักวิศวกรรม และมีความปลอดภัย
- (3) พื้นที่ที่ปิดกั้นเพื่อก่อสร้างจะต้องเป็นพื้นที่ที่น้อยที่สุด แต่ยังคงประสิทธิภาพการก่อสร้างอย่างดีเท่าเดิม และจะต้องเป็นพื้นที่เพียงพอเพื่อความปลอดภัยในทุกๆ ด้าน
- (4) ระยะเวลาการปิดกั้น รวมถึงรูปแบบการปิดกั้น ต้องคำนึงถึงความต้องการของประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนส่วนรวมและต้องได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานที่ดูแลด้านการจราจรแล้ว

โดยทั่วไปงานก่อสร้างเกือบทั้งหมดจะกระทำอยู่ในเขตก่อสร้าง การเจาะเสาเข็มและทำฐานรากจะกระทำอยู่ภายในเขตรั้วก่อสร้าง ยกเว้นในบางกรณี เช่น การเคลื่อนย้ายเครื่องจักรเข้าบริเวณก่อสร้างและการนำรถผสมคอนกรีตเข้าบริเวณงาน จำเป็นต้องรบกวนช่องจราจรบนเส้นทางผ่านมากกว่าปกติ แต่จะเป็นช่วงเวลาสั้นๆ ทั้งนี้ต้องพิจารณาถึงความต้องการของงาน (โดยเฉพาะช่วงการเทคอนกรีตซึ่งต้องการความต่อเนื่อง) ความจำเป็นเร่งด่วนของงานและสภาพการจราจร

การติดตั้งเสาและคานสะพาน จำเป็นต้องปิดการจราจร ในการนี้จะมีการวางแผนงานอย่างรัดกุม เพื่อให้สามารถขนส่งจากโรงงานและติดตั้งได้ทั้งหมดทุกชิ้นส่วนให้มากที่สุด เพื่อหลีกเลี่ยงการกองเก็บชิ้นส่วนไว้

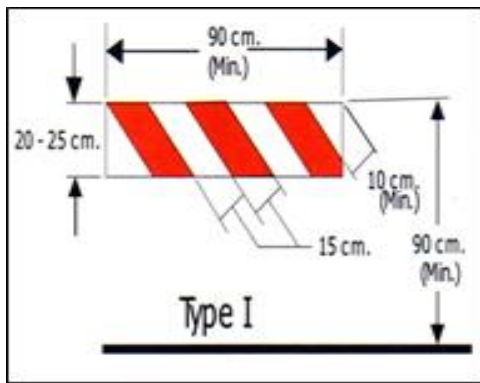
บริเวณก่อสร้าง สำหรับงานติดตั้งคานส่วนบนของทางยกระดับในกรณีที่คานผ่านทางแยกนั้น จำเป็นต้องปิดการจราจรทั้งบริเวณแยกเป็นการชั่วคราว ซึ่งจะทำการติดตั้งในช่วงเวลากลางคืนเท่านั้น โดยจะมีการประชาสัมพันธ์หลังจากได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว

ในระหว่างการทำงานก่อสร้าง กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งแผงตาข่ายป้องกัน (Safety Net) ตามแนวด้านข้างของเขตก่อสร้างตามแนวรั้ว เพื่อป้องกันอันตรายเนื่องจากวัสดุอาจจะหล่นใส่การจราจรที่อยู่ข้างล่าง

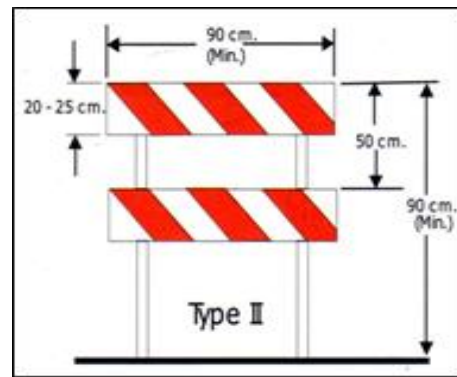
ตัวอย่างอุปกรณ์ที่จะนำมาใช้ในการควบคุมความปลอดภัยจราจรระหว่างการก่อสร้าง แสดงดัง

#### รูปที่ 2.12-7

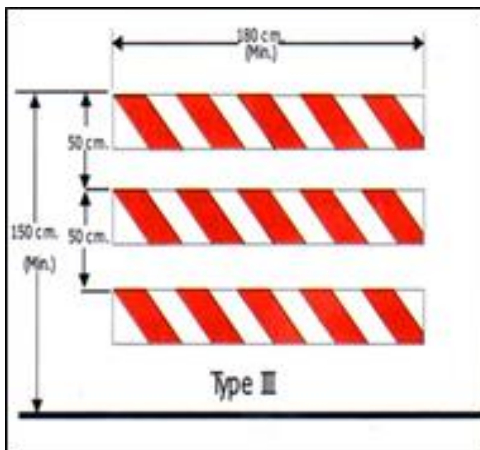
- แผงกั้น (Barricades) / แผงกั้นคอนกรีต (Barrier) ซึ่งมีทั้งแบบถาวรและแบบพลาสติก แสดงตัวอย่างดังรูปที่ 2.12-8 แถบบนแผงกั้นเป็นสีส้มสลับขาวที่สะท้อนแสง ทะแยมุมลง 45 องศา ในทิศทางที่การจราจรผ่าน
- ไฟกระพริบ มีแสงตรงและมีกระจกสะท้อนแสงติดกับหลอดไปจึงมีประสิทธิภาพในทุกๆ สภาพอากาศ สามารถมองเห็นได้ในระยะไกล เนื่องจากไฟกระพริบกระจายแสงในมุมแคบ ดังนั้นจึงตั้งไฟกระพริบให้พุ่งตรงไปยังการจราจรที่วิ่งเข้ามา
- หลอดไฟฟ้า หลอดไฟฟ้าที่จัดเรียงตามที่แสดงไว้ในรูปมีประโยชน์มากที่มีการชุดเป็นร่องตามแนวทางเดินและสถานที่อื่นๆ ซึ่งคนเดินเท้าและคนขี่จักรยานต้องการนำทางและเตือน



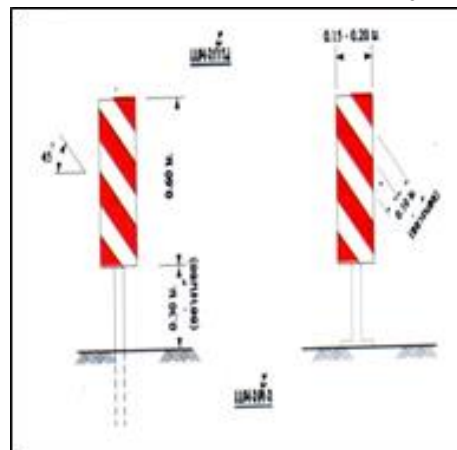
ใช้กับถนนที่ยานพาหนะใช้ความเร็วต่ำ



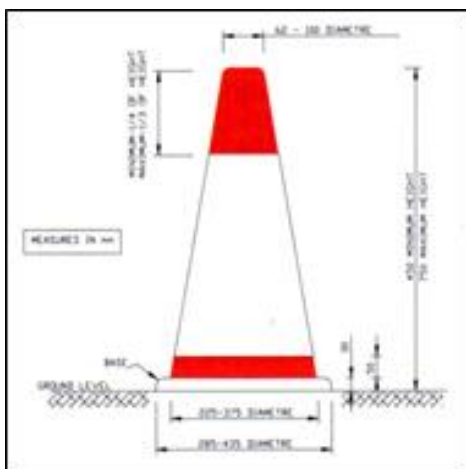
ใช้กับถนนที่ยานพาหนะใช้ความเร็วสูง



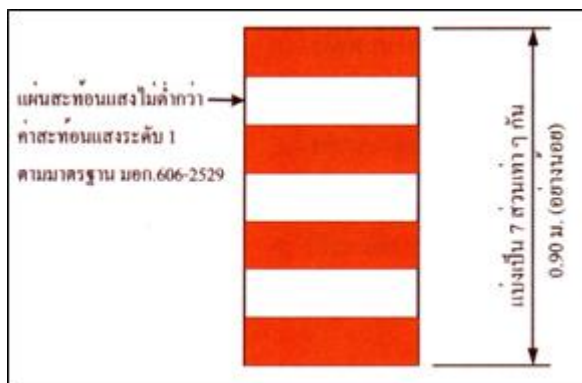
ใช้สำหรับปิดกั้นถนนอาจยาวตลอดความกว้างของถนน



แผงกั้นคอนกรีต (Barrier) แผงตั้ง



กรวยจราจร



ถังกลมขนาด 200 ลิตร หรือ 120 ลิตร



ไฟกระพริบ

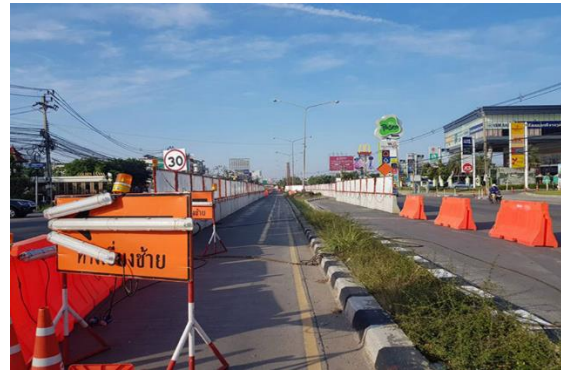


หลอดไฟฟ้า

รูปที่ 2.12-7 ตัวอย่างอุปกรณ์ที่จะนำมาใช้ในการควบคุมความปลอดภัยจราจรระหว่างการก่อสร้าง



ตัวอย่างการจัดจราจรรองรับพื้นที่ก่อสร้าง  
ในแนวเกาะกลางถนนอย่างต่อเนื่อง



ตัวอย่างการจัดจราจรรองรับทางเข้า-ออก ของเครื่องจักร  
และยานพาหนะในแนวเกาะกลางถนน

#### รูปที่ 2.12-8 ตัวอย่างการใช้แผนกั้นในการควบคุมความปลอดภัยจราจรระหว่างการก่อสร้าง

### 4) การจัดการจราจรภายหลังการก่อสร้าง (Permanent Traffic Management)

#### 4.1) การซ่อมแซมผิวจราจรหลังการก่อสร้าง

หากผิวทางเดิมได้รับความเสียหายจากการดำเนินงานในโครงการ กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการซ่อมแซมผิวจราจรหลังการก่อสร้างทันทีที่การก่อสร้างในพื้นที่นั้นๆ แล้วเสร็จ โดยจะอ้างอิงรูปตัดโครงสร้างทางเดิมของบริเวณนั้นๆ เป็นหลัก กล่าวคือ หากผิวทางเดิมเป็นถนนคอนกรีต กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องก่อสร้างคอนกรีตทดแทน เป็นต้น มาตรฐานดำเนินงานซ่อมแซมจะอ้างอิงมาตรฐานงานทางของกรุงเทพมหานคร หรือมาตรฐานของกรมทางหลวงเป็นสำคัญ

#### 4.2) เครื่องหมายจราจรและป้ายจราจร

การจัดการเครื่องหมายและป้ายจราจร ประกอบด้วย

- (1) ป้ายจราจรเดิมที่มีอยู่บางส่วน ที่ไม่ถูกรื้อถอนระหว่างการก่อสร้าง ต้องพิจารณาว่ายังใช้ตามวัตถุประสงค์เดิมได้อยู่หรือไม่ แล้วทำการติดตั้งป้ายในตำแหน่งที่เหมาะสมกับลักษณะทางกายภาพของถนนที่เปลี่ยนไป
- (2) ป้ายจราจรเดิมที่ถูกรื้อถอนระหว่างการก่อสร้าง กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งป้ายจราจรใหม่ตามมาตรฐานเดิม เพื่อทดแทนป้ายจราจรเดิม และนำส่งป้ายจราจรเดิมในสภาพก่อนถูกรื้อถอนคืนแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเจ้าของป้าย
- (3) กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดป้ายจราจรใหม่ที่จำเป็นเพิ่มเติม อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของถนนเมื่อมีโครงการ
- (4) เครื่องหมายจราจรบนพื้นผิวจราจร (เส้นจราจร) กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทำการตีเส้นใหม่ก่อนคืนผิวจราจรเมื่อมีการก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อแบ่งช่องทางจราจรใหม่



ตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ของ กทม. หรือ ทล. รวมทั้งดำเนินการตีเส้นจราจรชั่วคราว ในช่วงถนนที่จำเป็น เพื่อความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน

- (5) มาตรฐานการดำเนินงาน กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างอ้างอิงตามข้อกำหนดในคู่มือการใช้ เครื่องหมายจราจรของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นหลัก

รายละเอียดของเครื่องหมายและป้ายจราจรถาวร ตามแนวนถนนพระรามที่ 2 บริเวณทางแยก ต่างระดับบางขุนเทียน ได้แสดงไว้ในภาคผนวก 2-4

## 2.12.5 มาตรการด้านความปลอดภัยจราจรในระหว่างการก่อสร้าง

ในการก่อสร้างโครงการนั้น อิทธิพลจากกิจกรรมการก่อสร้างจะก่อให้เกิดผลกระทบด้านการจราจร โดยรอบพื้นที่โครงการ ทั้งถนนพระรามที่ 2 ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก (ถนนกาญจนาภิเษก) และทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์-บางขุนเทียน การหลีกเลี่ยงหรือลดผลกระทบดังกล่าวให้มีผลกระทบด้านการจราจรน้อยที่สุดสามารถทำได้โดยอาศัยการวางแผนงาน การกำหนดวิธีการก่อสร้างที่เหมาะสม ควบคู่กับการวางแผนด้านการจัดจราจรไว้ตั้งแต่เริ่มแรกของโครงการ กทพ. จึงได้กำหนด เรื่อง ข้อกำหนดการจัดจราจรระหว่างการก่อสร้าง เป็นข้อกำหนดเฉพาะซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเอกสารประกวดราคา ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างของ กทพ. จะต้องกำหนดรายละเอียดและวิธีการจัดจราจรเสนอต่อ กทพ. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบภายในเวลา 15 วันนับแต่วันลงนามในสัญญาจ้าง โดยมีขั้นตอนการวางแผนและประเมินผลการจัดจราจรในระหว่างการก่อสร้างดังแสดงใน ตารางที่ 2.12-3 ผู้รับเหมาก่อสร้างของ กทพ. จะต้องพยายามทุกวิถีทางที่จะปฏิบัติงานโดยไม่ให้กระทบกระเทือน การจราจรในถนนสายหลัก และจะต้องจัดให้มีและบำรุงรักษาไว้ซึ่งทางเบี่ยงถนนชั่วคราว แนวผนังกัน เครื่องหมาย ไฟสัญญาณและอุปกรณ์ต่างๆ ให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยการจราจรและขนส่ง ภาคที่ 2 เล่มที่ 5 คู่มือการใช้ เครื่องหมายจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ฉบับปี 2546 ตลอดเวลาทั้งในช่วงกลางวันและช่วงกลางคืน

ผู้รับเหมาก่อสร้างของ กทพ. จะต้องจัดทำแผนงานเป็นขั้นตอนในการจัดทางชั่วคราวให้ยืดหยุ่นระหว่างการก่อสร้าง เสนอต่อ กทพ. เพื่อให้ความเห็นชอบอย่างน้อย 1 เดือน ก่อนที่จะดำเนินการก่อสร้างทางชั่วคราวนั้น ในแผนงานจะต้องแสดงวิธีการจัดระบบการจราจร เพื่อให้แน่ใจว่าจะไม่ทำให้การจราจรติดขัดตามที่ระบุไว้ในเงื่อนไขของสัญญา

### 1) การประชาสัมพันธ์ และจัดแผนจราจรกับผู้เกี่ยวข้อง

การประชาสัมพันธ์และจัดแผนจราจรกับผู้เกี่ยวข้องถือเป็นมาตรการที่สำคัญอีกมาตรการหนึ่งในการบรรเทาผลกระทบด้านจราจร ซึ่งเป็นภาระหน้าที่ของผู้รับเหมาก่อสร้างของ กทพ. ที่จะต้องเสนอแผนและวิธีการพร้อมรายละเอียดต่างๆ ในการประชาสัมพันธ์และการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง เพื่อขอความเห็นชอบจากผู้ว่าจ้าง และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง ตำรวจจราจร กรุงเทพมหานคร เป็นต้น โดยผู้รับเหมาก่อสร้าง จะต้องประสานงานจัดการประชุมร่วม รวมทั้งการรวบรวมข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของหน่วยงานต่างๆ ที่มีต่อแผนการประชาสัมพันธ์และการจัดการจราจรของผู้รับเหมาก่อสร้าง เพื่อนำมาประมวลผลและพิจารณาปรับปรุงแนวทางการประชาสัมพันธ์และการจัดการจราจรดังกล่าวให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด

ทั้งนี้ เนื่องจากโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 เป็นโครงการใหญ่ และมีผลกระทบต่อประชาชนจำนวนมาก ในการประชาสัมพันธ์ ผู้รับเหมาก่อสร้างจึงอาจจำเป็นต้องใช้สื่อที่มีศักยภาพสูง เช่น โทรทัศน์ วิทยุ หนังสือพิมพ์ รวมทั้งสื่อในท้องถิ่นอื่นๆ ตลอดจนการทำแผ่นปลิวแผ่นพับ การติดตั้งป้ายประกาศ ฯลฯ เพื่อให้สื่อสารไปยังประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ รวมทั้งประชาชนที่ต้องเดินทางสัญจรผ่านพื้นที่โครงการได้อย่างทั่วถึง

## 2) การใช้เส้นทางลัดเพื่อหลีกเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง

การสัญจรโดยใช้เส้นทางลัดเพื่อหลีกเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้างเป็นแนวทางที่สำคัญอีกแนวทางหนึ่งในการช่วยลดปริมาณจราจรที่จะต้องผ่านพื้นที่ก่อสร้างให้น้อยลง เป็นทางเลือกอีกทางหนึ่งสำหรับผู้ที่ต้องการสัญจรผ่านทางที่ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องเดินทางเข้าไปยังจุดที่มีการก่อสร้าง ให้สามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทางลัดเหล่านี้ในการสัญจรได้ ซึ่งจากการพิจารณาสภาพการจราจรในปัจจุบันคาดว่า ในระหว่างการก่อสร้างเส้นทางคมนาคมที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างจะได้รับผลกระทบค่อนข้างมาก ดังนั้น การหลีกเลี่ยงเส้นทางที่ต้องผ่านพื้นที่ก่อสร้างด้วยการใช้เส้นทางลัดจะช่วยบรรเทาผลกระทบจากการจราจรติดขัดได้มากพอสมควร

ผู้รับเหมาก่อสร้างของ กทพ. มีหน้าที่ในการสำรวจ และจัดทำแผ่นพับแนะนำเส้นทางลัดหลีกเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้างออกเผยแพร่อย่างพอเพียงตามที่ กทพ. มีความเห็น

ตารางที่ 2.12-3 ขั้นตอนการวางแผนและประเมินผลการจัดจราจรในระหว่างการก่อสร้างที่ผู้รับเหมาก่อสร้างของ กทพ.ต้องดำเนินการ

ข้อมูลด้านการจราจรในพื้นที่โครงการ	กำหนดพื้นที่อ่อนไหวต่อปัญหาจราจร	กำหนดมาตรการแก้ไข	การติดตามตรวจสอบ/ ประเมินผลการจัดจราจร	การปรับปรุง
<ul style="list-style-type: none"> <li>ข้อมูลทุติยภูมิ ด้านการจราจรบนถนนสายหลักและทางพิเศษ</li> <li>ข้อมูลปริมาณและทิศทางของการจราจรที่ทางแยกหรือจุดวิกฤตด้านจราจร</li> <li>ข้อมูลการสัญจรท้องถิ่น/การจราจรช่วงเทศกาล หรือช่วงเวลาที่มีการจราจรสูงกว่าปกติว่าอยู่ในช่วงเวลาใด</li> <li>การสำรวจเส้นทางลัดเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง</li> <li>การสำรวจความต้องการจอดรถและพื้นที่จอดรถ</li> <li>การสำรวจข้อมูลผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่อยู่โดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>พื้นที่วิกฤตด้านจราจร</li> <li>ช่วงเวลาวิกฤตด้านจราจร</li> <li>พื้นที่ได้รับผลกระทบต่อการสัญจรท้องถิ่น</li> <li>ระบบขนส่งสาธารณะที่ได้รับผลกระทบจากโครงการฯ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>แผนการรื้อย้ายสาธารณูปโภคและวิธีการก่อสร้างที่เหมาะสมสามารถหลีกเลี่ยงผลกระทบด้านจราจรได้ดี</li> <li>การประชาสัมพันธ์และประสานงานกับผู้เกี่ยวข้องด้านการจราจรในพื้นที่ก่อสร้าง</li> <li>การขยายหรือปรับปรุงผิวจราจรทดแทนพื้นที่ก่อสร้างบนผิวทาง</li> <li>มาตรการหลีกเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้างโดยแนะนำเส้นทางลัด</li> <li>เครื่องหมายจราจร/สัญญาณไฟจราจร/ไฟฟ้าแสงสว่าง/ไฟฉุกเฉินในระหว่างการก่อสร้าง</li> <li>แผนการจัดจราจรในระหว่างการก่อสร้าง</li> <li>การจัดให้มีป้ายจอดรับส่งผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะเป็นการชั่วคราว</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ประเมินความเหมาะสมการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค</li> <li>ประเมินความเหมาะสม วิธีการก่อสร้างและแผนการก่อสร้าง</li> <li>ประเมินความเหมาะสมการประชาสัมพันธ์</li> <li>ประเมินความเหมาะสมการประสานงานกับผู้เกี่ยวข้อง</li> <li>ประเมินความเหมาะสมการติดตั้งป้ายเครื่องหมายจราจร</li> <li>ประเมินความเหมาะสมแผนการจัดจราจร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปรับปรุงวิธีการปฏิบัติในด้านต่างๆ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ด้านจราจรและการก่อสร้างควบคู่กันไป</li> </ul>

### 3) การจัดการจราจรที่ผ่านจุดก่อสร้าง

การจัดการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เป็นมาตรการที่สำคัญในการช่วยลดผลกระทบด้านการจราจรให้แก่ประชาชนที่มีความจำเป็นต้องสัญจรผ่านพื้นที่ก่อสร้างนั้น โดยมีเป้าหมายหลักคือ การรักษาสภาพการจราจรให้สามารถไหลไปมาได้ใกล้เคียงภาวะปกติมากที่สุด โดยให้ผู้รับเหมาก่อสร้างของ กทพ. ดำเนินการดังต่อไปนี้

- (1) วางแผนกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างที่ต้องปิดกั้นให้เหมาะสมสอดคล้องกับความสามารถในการทำงานของผู้รับเหมาก่อสร้างและสภาพการจราจร เพื่อใช้พื้นที่ก่อสร้างนั้นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด
- (2) จัดให้มีการติดตั้งรั้วกันบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้เหมาะสมกับสภาพงานและสภาพพื้นที่
- (3) จัดให้มีการติดตั้งเครื่องหมายและสัญญาณจราจร ตามรูปแบบและแนวทางการติดตั้งเครื่องหมายและสัญญาณของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับงานตามสัญญา ทั้งในช่วงเวลากลางวันและกลางคืน
- (4) สำหรับถนนที่มีปริมาณการจราจรมาก การติดตั้งเครื่องหมายจราจรชั่วคราว ให้จัดทำเป็นป้ายสะท้อนแสง
- (5) จัดให้มีทางเบี่ยงหรือขยายผิวจราจรทดแทนผิวจราจรเดิมที่ต้องสูญเสียไป
- (6) วางแผนการขนส่งลำเลียงวัสดุก่อสร้างและเครื่องจักรเครื่องมือการก่อสร้างให้เหมาะสม โดยหลีกเลี่ยงการดำเนินการในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน
- (7) ตรวจสอบสภาพยานพาหนะต่างๆ ของผู้รับเหมาก่อสร้างที่นำมาใช้ในช่วงการก่อสร้างให้มีสภาพดีอยู่เสมอ เพื่อป้องกันไม่ให้นยานพาหนะเหล่านั้นเกิดชำรุดบกพร่องขณะใช้งาน และเกิดการกีดขวางการจราจร
- (8) ควบคุมดูแลให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะต่างๆ ของผู้รับเหมาก่อสร้างที่เข้ามาในพื้นที่ก่อสร้างขับขี่ด้วยความระมัดระวังและถูกต้องตามกฎหมายจราจร เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ
- (9) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ด้านจราจรไว้คอยอำนวยความสะดวกเพิ่มเติมในขณะที่มียานพาหนะเข้า-ออกจากพื้นที่ก่อสร้าง

#### 2.12.6 การติดตามตรวจสอบด้านความปลอดภัยในการก่อสร้างและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการกำหนดให้มีบุคคลที่ 3 (Third Party) ในการตรวจสอบดูแลโครงการ ทั้งในเรื่องผลกระทบสิ่งแวดล้อมและเรื่องความปลอดภัยในการก่อสร้าง ตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะก่อสร้างและในระยะดำเนินการ โดยกำหนดไว้ในสัญญาจ้างอย่างชัดเจนรายละเอียดดังนี้

##### 2.12.6.1 Third Party เพื่อการตรวจสอบการป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุในงานก่อสร้าง

เพื่อให้การดำเนินงานก่อสร้างโครงการสามารถดำเนินการควบคู่ไปพร้อมกับ ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน อันหมายถึง การกระทำหรือสภาพการทำงานซึ่งปลอดจากเหตุอันจะทำให้เกิดการ



ประสบอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ หรือสุขภาพอนามัยอันเนื่องมาจากการทำงานหรือเกี่ยวกับการทำงาน โดยมีประเด็นที่พิจารณา ได้แก่

- 1) การตรวจสอบให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดทำแผนงานด้านความปลอดภัยในการทำงานสำหรับงานก่อสร้าง
- 2) การตรวจสอบแผนงานด้านความปลอดภัยในการทำงานสำหรับงานก่อสร้าง ซึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วย
  - แผนควบคุมดูแลความปลอดภัยในการทำงานที่สอดคล้องกับกฎหมายความปลอดภัยในการทำงาน
  - แผนฝึกอบรมให้ความรู้ด้านความปลอดภัยในการทำงานแก่ลูกจ้างที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน
  - แผนรณรงค์ส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงาน
  - แผนการตรวจสอบ วิเคราะห์ และรายงานอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น
- 3) การตรวจสอบรายงานผลการดำเนินการตามแผนงานด้านความปลอดภัยในการทำงาน
- 4) การตรวจสอบระบบการจัดการด้านความปลอดภัยในการทำงานของโครงการ ซึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วย
  - นโยบายด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน
  - โครงสร้างการบริหารด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน
  - แผนงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน และการนำไปปฏิบัติ
  - การประเมินผลและทบทวนการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน
  - การดำเนินการปรับปรุงด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน
  - ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปรับปรุง และพัฒนาระบบการจัดการด้านความปลอดภัยในการทำงาน
- 5) การตรวจสอบให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดทำเอกสารรายละเอียดเกี่ยวกับ “ระบบการจัดการความปลอดภัยในการทำงาน” ซึ่งสอดคล้องกับกฎหมาย/ระเบียบที่เกี่ยวข้อง และเงื่อนไข/ข้อกำหนดตามสัญญาจ้าง และสามารถปฏิบัติงานได้จริง โดยมีข้อกำหนดที่สำคัญประกอบด้วย
  - การกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน
  - การจัดองค์กรด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน รวมทั้งหน้าที่ความรับผิดชอบ
  - กฎหมาย และข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
  - การฝึกอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน
  - การกำหนดมาตรการป้องกันและควบคุมอันตราย
  - การตรวจความปลอดภัยในการทำงานก่อสร้าง
  - การกำหนดกฎความปลอดภัยในการทำงานก่อสร้าง
  - การควบคุม ดูแลความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของผู้รับเหมาช่วง
  - การตรวจสอบ และติดตามผลการดำเนินงาน
  - การรายงานอุบัติเหตุ และการสอบสวน วิเคราะห์อุบัติเหตุ

- การรณรงค์ส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน
- การปฐมพยาบาล
- การวางแผนฉุกเฉิน
- การบริหาร และการจัดเก็บเอกสารที่เกี่ยวข้อง

#### 2.12.6.2 Third Party เพื่อการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Safety Audit)

เพื่อให้การดำเนินงานด้านการก่อสร้างมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้นตามวัตถุประสงค์ของโครงการ กทพ. จะว่าจ้าง Third Party ด้วยงบประมาณของ กทพ. ให้ดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Safety Audit) เพื่อสนับสนุนแนวทางการก่อสร้างเพื่อความปลอดภัย โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อลดจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนน ทั้งในขั้นตอนระหว่างก่อสร้าง (During Construction Stage) และขั้นตอนก่อนเปิดการจราจร (Pre-opening to Traffic) โดยอาศัยวิธีการที่มีลักษณะเป็นเชิงรุก (Proactive Approach) โดยมีประเด็นพิจารณา ได้แก่

- ประเด็นทั่วไป เช่น การเปลี่ยนแปลงจากขั้นตอนการออกแบบ เช่น การระบายน้ำ สภาพภูมิทัศน์ ระบบสาธารณูปโภค การเข้า-ออกพื้นที่ข้างทาง เหตุการณ์ฉุกเฉิน รถเสียในทาง การเข้าถึงของรถฉุกเฉินหรือรถบริการ การพัฒนาพื้นที่บริเวณข้างทาง ความต้านทานต่อการลื่นไถล เป็นต้น
- ประเด็นทั่วไปในการก่อสร้าง เช่น ลักษณะเรขาคณิตของแนวทางราบและแนวทางตั้ง รูปตัดถนนทั่วไป รูปแบบของช่องทางจราจร (Roadway Layout) ไหล่ทางและขอบทาง เป็นต้น
- รายละเอียดแนวเส้นทาง เช่น การมองเห็น ระยะมองเห็น จุดเชื่อมต่อระหว่างถนนใหม่กับถนนเดิม การปรับปรุงสภาพถนนบริเวณสะพาน เป็นต้น
- ทางแยกและทางแยกต่างระดับ เช่น การมองเห็นทางแยกและการมองเห็นบริเวณทางแยก รูปแบบของทางแยก ความเข้าใจต่อลักษณะทางแยกของผู้ขับขี่ เป็นต้น
- ผู้ใช้ถนนอื่นๆ เช่น คนเดินเท้า คนขี่จักรยาน/จักรยานยนต์ รถขนส่งสินค้า/รถขนส่งสาธารณะ เป็นต้น
- ไฟฟ้าแสงสว่าง ป้ายจราจร และเครื่องหมายนำทาง
- วัตถุหรือสิ่งกีดขวางอันตรายข้างทาง เช่น อุปกรณ์กั้นชนบริเวณเกาะกลางถนน (Median Barrier) เสาต้นไม้ สิ่งกีดขวางอื่นๆ เป็นต้น

#### 2.12.6.3 Third Party เพื่อการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม

ให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง/ผู้ได้รับสัมปทานเสนอแผนงานปฏิบัติงานเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมในส่วนที่ระบุให้เป็นหน้าที่ของผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินงานและรับผิดชอบ ทั้งในระยะก่อนการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ ให้เป็นไปตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ที่ผ่านการพิจารณาแล้ว ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในแผนงานการจัดการสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องว่าจ้าง Third Party ในการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และจัดทำเป็นรายงานสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอต่อ กทพ. ตามกำหนดเวลาตลอดระยะเวลาโครงการ ซึ่งโครงการได้ระบุถึงการจ้าง Third Party ในทุกระยะของโครงการไว้ในตาราง สผ.1 แล้ว

ทั้งนี้ กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง/ผู้ได้รับสัมปทานทำเอกสารหรือรายงานใด โดยมีการตรวจสอบหรือรับรอง  
โดยบุคคล หรือนิติบุคคลตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

## บทที่ 3 สภาพแวดล้อมปัจจุบัน

---

### 3.1 บทนำ

จากการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการทางด่วนสายทางพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง (ปี พ.ศ. 2553) และโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก (ปี พ.ศ. 2559) ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) แล้ว พบว่ามีประเด็นสิ่งแวดล้อมที่ศึกษาไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม จำนวน 17 ประเด็น และ 19 ประเด็น ตามลำดับ ด้วยระยะเวลาการศึกษาที่ผ่านมาอาจทำให้สภาพแวดล้อมในพื้นที่โครงการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม จากการทบทวนแนวเส้นทางโครงการและข้อมูลทุติยภูมิบริเวณแนวเส้นทางโครงการ และนำมาคัดกรองประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบเปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการด้วยวิธีจัดทำรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists) พบว่ามีประเด็นสิ่งแวดล้อมที่จะต้องศึกษาจำนวน 7 ประเด็น โดยในการศึกษาครั้งนี้ได้พิจารณาพื้นที่ศึกษาครอบคลุมพื้นที่เขตทางและพื้นที่โดยรอบในรัศมีจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการออกไปข้างละ 500 เมตร สำหรับผลการศึกษาในครั้งนี้เป็นการทบทวนผลการศึกษาเดิมและศึกษาสภาพปัจจุบันเพิ่มเติมก่อนมีการพัฒนาโครงการ ทั้งนี้ในรายงานฯ ของบทนี้จะเสนอผลการเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ จากการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เดิม และข้อมูลปฐมภูมิที่ได้จากการสำรวจภาคสนาม เช่น การเก็บตัวอย่างคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน และสภาพเศรษฐกิจ - สังคม เป็นต้น เพื่อนำมาเป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดจากกิจกรรมต่างๆ ในการพัฒนาโครงการ ทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ เพื่อนำไปสู่การกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติมที่เปลี่ยนแปลงไปจากมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อให้มีความเพียงพอและเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมปัจจุบันต่อไป



ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการและนำมาศึกษาในขั้นการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งหมด 7 ประเด็น ซึ่งได้พิจารณาเปรียบเทียบกับปัจจัยสิ่งแวดล้อมเดิมที่ได้ทำการศึกษาจากรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม สรุปได้ดังตารางที่ 3.1-1

**ตารางที่ 3.1-1 ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญที่นำมาศึกษา จากการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) พ.ศ. 2553 โครงการทางด่วนสายทางพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง และ พ.ศ. 2559 โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก**

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่ศึกษาใน EIA เดิม		ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญที่นำมาศึกษาในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
โครงการทางด่วนสายทางพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง (พ.ศ. 2553)	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก (พ.ศ. 2559)	
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ		
1.1 แผ่นดินไหว	1.1 ทรัพยากรดิน	1.1 คุณภาพอากาศ
1.2 ทรัพยากรดิน	1.2 ธาตุวิทยาและแผ่นดินไหว	1.2 ระดับเสียง
1.3 อุทกนิเวศวิทยาและคุณภาพอากาศ	1.3 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	
1.4 เสียง	1.4 คุณภาพน้ำผิวดิน	
1.5 ความสั่นสะเทือน	1.5 คุณภาพอากาศ	
1.6 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	1.6 ระดับเสียง	
1.7 คุณภาพน้ำผิวดิน	1.7 ความสั่นสะเทือน	
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ		
2.1 นิเวศวิทยาทางน้ำ	2.1 นิเวศวิทยาทางน้ำ	
	2.2 นิเวศวิทยาทางบก	
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์		
3.1 การคมนาคมขนส่ง	3.1 การคมนาคมขนส่ง	3.1 การคมนาคมขนส่ง
3.2 การใช้ประโยชน์ที่ดิน	3.2 การใช้ประโยชน์ที่ดิน	
3.3 การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม	3.3 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	
3.4 สาธารณูปโภค	3.4 การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม	
3.5 ทัศนียภาพ/คุณค่าความงาม/การท่องเที่ยว	3.5 การท่องเที่ยวและสันทนาการ	
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต		
4.1 เศรษฐกิจ – สังคม	4.1 เศรษฐกิจ – สังคม	4.1 เศรษฐกิจ – สังคม
4.2 การโยกย้ายและการเวนคืน	4.2 การโยกย้ายและการเวนคืน	4.2 การโยกย้ายและการเวนคืน
4.3 สาธารณสุข/อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	4.3 สุขภาพ/สาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	4.3 สุขภาพ / อาชีวอนามัยและความปลอดภัย
4.4 โบราณสถานและศาสนสถาน	4.4 ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	4.4 สุนทรียภาพ
4.5 ทัศนียภาพ/คุณค่าความงาม/การท่องเที่ยว	4.5 สุนทรียภาพ	

### 3.2 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษารัศมี 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ อยู่ในพื้นที่ 5 เขต ได้แก่ เขตบางขุนเทียน (แขวงแสมดำและแขวงท่าข้าม) เขตจอมทอง (แขวงจอมทองและแขวงบางมด) เขตราษฎร์บูรณะ (แขวงบางปะกอกและแขวงราษฎร์บูรณะ) เขตบางคอแหลม (แขวงบางโคล่) และเขตยานนาวา (แขวงบางโพงพาง) พบพื้นที่อ่อนไหวทั้งหมด 62 แห่ง ประกอบด้วย สถานศึกษา 33 แห่ง สถานพยาบาล 7 แห่ง ศาสนสถาน 22 แห่ง ซึ่งจำนวนพื้นที่อ่อนไหวดังกล่าวมีจำนวนมากกว่าพื้นที่อ่อนไหวที่ปรากฏในรายงานการวิเคราะห์สิ่งแวดล้อมฉบับเดิมถึง 24 แห่ง (รายงานการวิเคราะห์สิ่งแวดล้อมฉบับเดิม มีจำนวน 38 แห่ง)

สำหรับโรงพยาบาล/สถานพยาบาลที่มีจำนวนลดลงจากเดิม 1 แห่ง โครงการได้ทบทวนและตรวจสอบแล้วพบว่า คือศูนย์บริการสาธารณสุข 29 (สาขางาม) ซึ่งยังคงอยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการ จำนวนสถานพยาบาลจึงมี 7 แห่ง เท่ากับผลการศึกษาเดิม สรุปจำนวนพื้นที่อ่อนไหวตลอดแนวเส้นทางโครงการจากผลการตรวจสอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิมกับผลการตรวจสอบในปัจจุบันดังตารางที่ 3.2-1 รายละเอียดดังตารางที่ 3.2-2 และรูปที่ 3.2-1

ตารางที่ 3.2-1 สรุปจำนวนพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมตลอดแนวเส้นทางโครงการ

พื้นที่อ่อนไหว	รายงานการวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม (แห่ง)	การเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการ (แห่ง)
1. สถานศึกษา	12	33
2. โรงพยาบาล/สถานพยาบาล	7	7
3. วัดและศาสนสถาน	19	22
รวม	38	62

ตารางที่ 3.2-2 พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรัศมี 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

พื้นที่อ่อนไหวที่ปรากฏในรายงาน การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม	การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ			
	พื้นที่อ่อนไหว	กม.โครงการ	ระยะทาง (เมตร)*	ตำแหน่ง ที่ตั้ง
<b>สถานศึกษา</b>				
	1. โรงเรียนอนุบาลวันเฉลิม	2+555	333	ขวาทาง
1. โรงเรียนพรทิพย์พระราม 2 <sup>1</sup>	2. โรงเรียนพรทิพย์พระราม 2	3+521	123	ซ้ายทาง
	3. โรงเรียนกรพิทักษ์ศึกษา	3+490	296	ซ้ายทาง
2. โรงเรียนรัตนโกสินทร์สมโภชบางขุน เทียน <sup>1</sup>	4. โรงเรียนรัตนโกสินทร์สมโภชบางขุน เทียน	4+335	148	ขวาทาง
	5. โรงเรียนอนุบาลสุพิชญา	4+585	303	ขวาทาง
	6. โรงเรียนบางขุนเทียนศึกษา	4+765	474	ขวาทาง
	7. โรงเรียนจรรวฒนาอนุกุล	6+400	182	ซ้ายทาง
	8. โรงเรียนอนุบาลวรรณสว่างจิต	6+885	268	ขวาทาง
	9. โรงเรียนอนุบาลพรนภา	7+300	213	ซ้ายทาง
	10. โรงเรียนสมิทธิพงษ์	7+385	190	ขวาทาง
3. โรงเรียนวัดเลา <sup>1</sup>	11. โรงเรียนวัดเลา	8+030	56	ขวาทาง
	12. โรงเรียนวัดกก	8+685	458	ซ้ายทาง
4. โรงเรียนอุบลเสริมวิทย์ธนบุรี <sup>1</sup>	13. โรงเรียนอนุบาลเสริมวิทย์ธนบุรี	9+000	60	ซ้ายทาง
	14. โรงเรียนผ่องอำไพศึกษา	9+225	117	ซ้ายทาง
	15. โรงเรียนอนุบาลรัศมีสุข	10+190	358	ขวาทาง
	16. โรงเรียนวัดยายรม	10+155	258	ขวาทาง
5. โรงเรียนวัดสีสุก <sup>1</sup>	17. โรงเรียนวัดสีสุก	10+380	77	ซ้ายทาง
	18. โรงเรียนบางมดวิทยา	10+485	232	ซ้ายทาง
6. โรงเรียนสมบุญวิทย <sup>1</sup>	19. โรงเรียนสมบุญวิทย	10+950	55	ขวาทาง
	20. โรงเรียนนุรักษ์กีน	11+660	297	ซ้ายทาง
7. โรงเรียนอนุบาลสุพิชชา <sup>2</sup>	21. โรงเรียนอนุบาลสุพิชชา	13+785	51	ซ้ายทาง
	22. โรงเรียนรัตนจินะอุทิศ	13+350	175	ขวาทาง
	23. โรงเรียนอนุบาลทองรวี	14+600	410	ซ้ายทาง
	24. โรงเรียนอนุบาลบริบูรณ์ศึกษา	14+960	432	ซ้ายทาง
8. โรงเรียนวัดสารอด <sup>2</sup>	25. โรงเรียนวัดสารอด	14+915	225	ซ้ายทาง
9. วิทยาลัยพัฒนการเขตพน <sup>2</sup>	26. วิทยาลัยพัฒนการเขตพน	14+970	62	ขวาทาง
10. โรงเรียนอนุบาลปัญญาศักดิ์ <sup>2</sup>	27. โรงเรียนอนุบาลปัญญาศักดิ์	15+230	112	ขวาทาง
11. โรงเรียนปัญญาศักดิ์ <sup>2</sup>	28. โรงเรียนปัญญาศักดิ์	15+620	86	ซ้ายทาง
	29. โรงเรียนวัดสน	15+950	256	ขวาทาง
	30. โรงเรียนแสงสุรธรรม	16+275	257	ขวาทาง
	31. โรงเรียนวัดไทร	อยู่บริเวณทางเชื่อม ทางพิเศษศรีรัช	408	ซ้ายทาง
	32. โรงเรียนสารสาสน์พัฒนา	อยู่บริเวณทางเชื่อมทาง พิเศษเฉลิมมหานคร	382	ขวาทาง
12. โรงเรียนอมันนฤมิต <sup>2</sup>	33. โรงเรียนอมันนฤมิต	อยู่บริเวณทางเชื่อม ทางพิเศษศรีรัช	125	ซ้ายทาง

ตารางที่ 3.2-2 พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรัศมี 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

พื้นที่อ่อนไหวที่ปรากฏในรายงาน การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม	การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ			
	พื้นที่อ่อนไหว	กม.โครงการ	ระยะทาง (เมตร)*	ตำแหน่ง ที่ตั้ง
<b>โรงพยาบาล/สถานพยาบาล</b>				
1. โรงพยาบาลพระราม 2 <sup>1</sup>	1. โรงพยาบาลพระราม 2	4+485	44	ซ้ายทาง
2. โรงพยาบาลนครธน <sup>1</sup>	2. โรงพยาบาลนครธน	6+530	104	ซ้ายทาง
3. ศูนย์บริการสาธารณสุข 42 (ถนน ทองลิมา) <sup>1</sup>	3. ศูนย์บริการสาธารณสุข 42 (ถนน ทองลิมา)	6+680	133	ซ้ายทาง
4. ศูนย์บริการสาธารณสุข 42 (สาขางามเจริญ) <sup>1</sup>	4. ศูนย์บริการสาธารณสุข 42 (สาขางามเจริญ)	8+625	268	ขวาทาง
5. โรงพยาบาลบางมด <sup>1</sup>	5. โรงพยาบาลบางมด	9+225	65	ขวาทาง
6. ศูนย์บริการสาธารณสุข 29 (สาขางามเจริญ) <sup>1</sup>	6. ศูนย์บริการสาธารณสุข 29 (สาขางามเจริญ) <sup>1</sup>	10+390	165	ซ้ายทาง
7. โรงพยาบาลบางกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล <sup>1</sup>	7. โรงพยาบาลบางกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล	11+480	27	ซ้ายทาง
<b>วัดและศาสนสถาน</b>				
	1. สำนักแม่ชีไทย	0+450	449	ขวาทาง
	2. ศาลเจ้าพ่อจงอาจ	3+360	471	ขวาทาง
	3. ศาลพ่อปู่ชัยมงคล	4+490	317	ซ้ายทาง
1. ศาลเจ้าปึงเถก <sup>2</sup>	4. ศาลเจ้าปึงเถก	4+570	336	ซ้ายทาง
2. ศาลเจ้าแม่จงอาจและลูก <sup>1</sup>	5. ศาลเจ้าแม่จงอาจและลูก	7+830	13	ซ้ายทาง
3. วัดเลา <sup>1</sup>	6. วัดเลา	7+920	60	ขวาทาง
4. วัดกก <sup>1</sup> (อยู่นอกขอบเขตพื้นที่ศึกษาแต่เป็น โบราณสถานขึ้นทะเบียน)	7. วัดกก <sup>1**</sup>	8+740	550	ซ้ายทาง
5. คริสตจักรพระพรสามัคคี <sup>1</sup>	8. คริสตจักรพระพรสามัคคี	9+500	283	ซ้ายทาง
6. วัดยายร่ม <sup>1</sup>	9. วัดยายร่ม	10+235	66	ขวาทาง
7. วัดสีสุก <sup>1</sup>	10. วัดสีสุก	10+390	161	ซ้ายทาง
8. คริสตจักรร่มเย็น พระราม 2 <sup>1</sup>	11. คริสตจักรร่มเย็น พระราม 2	11+240	35	ซ้ายทาง
9. มัสยิดชุมชนนุรุลยาเกี (จอมทอง) <sup>1</sup>	12. มัสยิดชุมชนนุรุลยาเกี (จอมทอง)	11+645	375	ซ้ายทาง
10. คริสตจักรของพระเจ้าในกรุงเทพ เขต 3 <sup>1</sup>	13. คริสตจักรของพระเจ้าในกรุงเทพ เขต 3	11+900	359	ซ้ายทาง
11. ศาลเจ้าแม่กวนอิม	14. ศาลเจ้าแม่กวนอิม	12+000	161	ซ้ายทาง
12. ตำหนักทิพย์ปู้ขาว <sup>2</sup>	15. ตำหนักทิพย์ปู้ขาว	13+425	91	ขวาทาง
13. วิหารหลวงพ่อรอด วัดสารอด <sup>2</sup>	16. วัดสารอด	14+970	21	ซ้ายทาง
14. วัดสน <sup>2</sup>	17. วัดสน	15+970	170	ขวาทาง
15. วัดไทร <sup>2</sup>	18. วัดไทร	17+760	381	ซ้ายทาง
	19. ศาลเสด็จปู่เทพดำตุง	อยู่บริเวณทางเชื่อมทาง พิเศษเฉลิมมหานคร	431	ขวาทาง
	20. ศาลเสด็จแม่สร้อยทอง	อยู่บริเวณทางเชื่อมทาง พิเศษเฉลิมมหานคร	437	ขวาทาง



ตารางที่ 3.2-2 พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรัศมี 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

พื้นที่อ่อนไหวที่ปรากฏในรายงาน การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม	การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ			
	พื้นที่อ่อนไหว	กม.โครงการ	ระยะห่าง (เมตร)*	ตำแหน่ง ที่ตั้ง
วัดและศาสนสถาน (ต่อ)				
16. มัสยิดลิลาอุลอิสลาม <sup>/2</sup>	21. มัสยิดลิลาอุลอิสลาม	อยู่บริเวณทางเชื่อมทาง พิเศษเฉลิมมหานคร	247	ซ้ายทาง
17. มัสยิดอมันนุลมุต <sup>/2</sup>	22. มัสยิดอมันนุลมุต	อยู่บริเวณทางเชื่อม ทางพิเศษศรีรัช	127	ซ้ายทาง

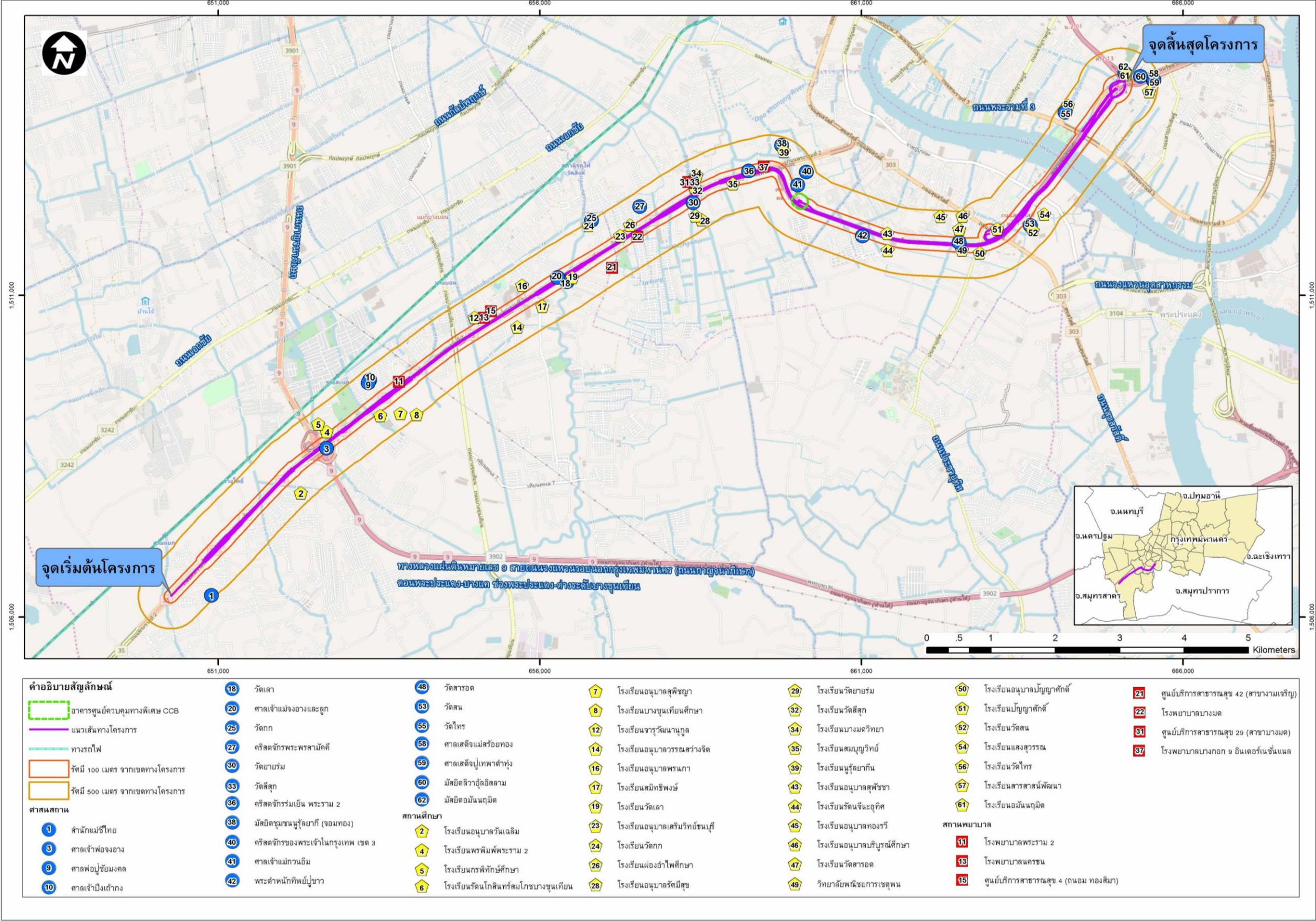
หมายเหตุ : \* ระยะห่างพิจารณาจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

\*\* เนื่องจากวัดกกก เป็นโบราณสถานขึ้นทะเบียนและสถานที่ที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และศิลปกรรม ตั้งอยู่ห่างจากกึ่งกลาง  
แนวเส้นทางโครงการมากกว่า 500 เมตร แม้จะไม่ได้รับผลกระทบจากความสั่นสะเทือนจากโครงการ แต่ทางโครงการได้มี  
มาตรการในระยะก่อนก่อสร้าง โดยให้มีการประสานงานกับเจ้าอาวาสวัดเพื่อร่วมตรวจสอบความมั่นคงแข็งแรงของศาสน  
สถาน ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการ ดังนั้นจึงจะยังคงวัดกกกไว้เป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมของ  
โครงการ

ที่มา : <sup>/1</sup> รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอก  
กรุงเทพมหานครด้านตะวันตก, บริษัท ยูโนเดิต แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, มิถุนายน พ.ศ.  
2559

<sup>/2</sup> รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางด่วนสายทางพิเศษศรีรัช-ดาวคะนอง, บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง  
เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด, กรกฎาคม พ.ศ. 2553





รูปที่ 3.2-1 พื้นที่อ่อนไหวในพื้นที่ศึกษาของโครงการ 62 แห่ง



สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบันและสภาพแวดล้อมโดยรอบพื้นที่บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการที่เชื่อมต่อการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระรามที่ 2) ของกรมทางหลวง เป็นพื้นที่เกาะกลางถนนและเกาะกลางทางคู่ขนานของถนนพระรามที่ 2 ซึ่งสภาพของพื้นที่มีการจัดสวน ปลูกต้นไม้ และบางบริเวณเป็นพื้นที่โล่งมีหญ้าขึ้นปกคลุม รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 3.2-2



กม.13+000 ของถนนพระรามที่ 2 (ขาเข้าเมือง)



กม.13+000 ของถนนพระรามที่ 2 (ขาออกเมือง)



กม.13+600 ของถนนพระรามที่ 2 (ขาออกเมือง)



กม.13+700 ของถนนพระรามที่ 2 (ขาเข้าเมือง)

รูปที่ 3.2-2 สภาพแวดล้อมปัจจุบันบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ (ประมาณ 1.8 กิโลเมตร จากจุดเริ่มต้นเดิม)



กม.13+800 ของถนนพระรามที่ 2 (ขาออกเมือง)



กม.14+000 ของถนนพระรามที่ 2 (ขาออกเมือง)



กม.14+100 ของถนนพระรามที่ 2 (ขาออกเมือง)



กม.14+200 ของถนนพระรามที่ 2 (ขาออกเมือง)

### รูปที่ 3.2-2 สภาพแวดล้อมปัจจุบันบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ (ประมาณ 1.8 กิโลเมตร จากจุดเริ่มต้นเดิม)

ทั้งนี้บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการที่มีการขยายออกไปประมาณ 1.8 กิโลเมตรนั้น มีพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบจำนวน 2 แห่ง ได้แก่ 1. สำนักแม่ชีไทย และ 2. โรงเรียนอนุบาลวันเฉลิม และมีชุมชนและหมู่บ้านจัดสรร จำนวน 9 แห่ง ได้แก่ A หมู่บ้านพฤกษาวิลล์พระราม 2 B หมู่บ้านพระราม 2 C ชุมชนเพชรทองคำ D หมู่บ้านนันทวัน E หมู่บ้านอมรชัย 4 F หมู่บ้านพฤกษ์ภิรมย์ บางขุนเทียน G หมู่บ้าน The Rich H หมู่บ้านลัดดารมย์ Eleganceพระราม 2 และ I ชุมชนโพธิ์โมสต์ รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 3.2-3 และตารางที่ 3.2-3





รูปที่ 3.2-3 พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม และชุมชน/หมู่บ้าน บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ (ประมาณ 1.8 กิโลเมตร จากจุดเริ่มต้นเดิม)

ตารางที่ 3.2-3 ผลการตรวจสอบจุดเริ่มต้นโครงการที่มีการขยายออกไปประมาณ 1.8 กิโลเมตร

พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ	ระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	กม.โครงการ	ตำแหน่งที่ตั้ง
1. สำนักแม่ชีไทย	449	0+450	ขวาทาง
2. โรงเรียนอนุบาลวันเฉลิม	333	2+555	ขวาทาง
<b>ชุมชน/หมู่บ้าน</b>			
A หมู่บ้านพฤกษาศิลป์พระราม 2	300	3+360	ขวาทาง
B หมู่บ้านพระราม 2	336	2+500	ซ้ายทาง
C ชุมชนเพชรทองคำ	133	1+570	ซ้ายทาง
D หมู่บ้านนันทวัน	68	2+760	ขวาทาง
E หมู่บ้านอมรชัย 4	129	2+150	ซ้ายทาง
F หมู่บ้านพฤกษภิรมย์ บางขุนเทียน	163	1+545	ขวาทาง
G หมู่บ้าน The Rich	363	1+500	ซ้ายทาง
H หมู่บ้านลัดดารมย์ Elegance พระราม 2	56	0+840	ซ้ายทาง
I ชุมชนโพธิ์โมสต์	206	0+700	ขวาทาง

### 3.3 ประเด็นสิ่งแวดล้อม

การศึกษาสภาพปัจจุบันของสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่โครงการ และพื้นที่โดยรอบในรัศมี 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางเพิ่มเติม โดยทรัพยากรสิ่งแวดล้อมที่จะได้รับผลกระทบเปลี่ยนแปลงไปจากที่นำเสนอไว้ใน รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับเดิมที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว ครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อม 3 ด้าน ประกอบด้วย ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่า ต่อคุณภาพชีวิต โดยคาดว่าจะมีประเด็นที่อาจได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ รวมทั้งหมด 7 ประเด็น ดังนี้

- 1) ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ได้แก่ คุณภาพอากาศ และเสียง
- 2) คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ได้แก่ การคมนาคมขนส่ง
- 3) คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ได้แก่ เศรษฐกิจ - สังคม การโยกย้ายและการเวนคืน สุขภาพ/อาชีวอนามัย และความปลอดภัย และสุนทรียภาพ

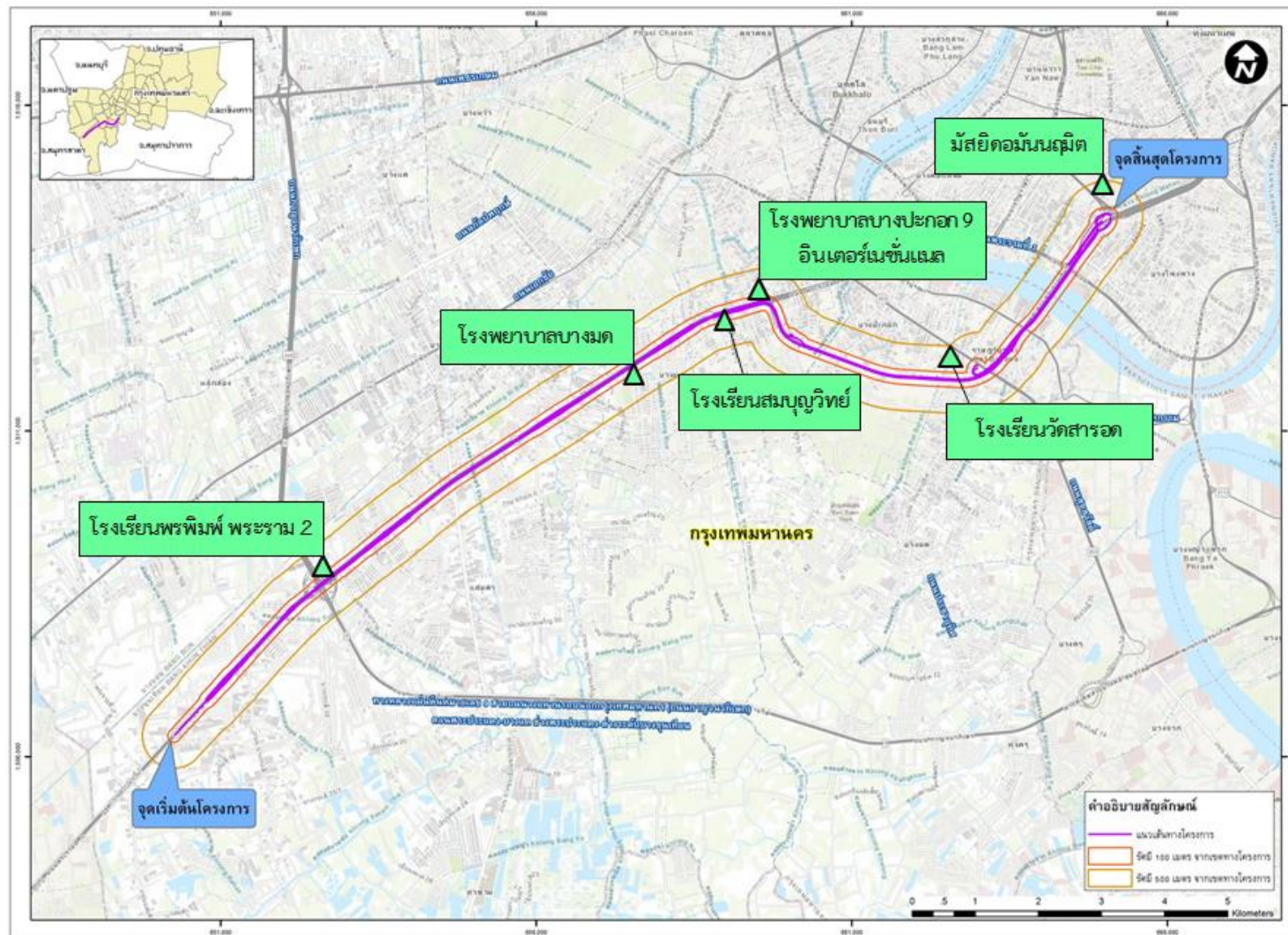
### 3.4 คุณภาพอากาศ

#### 3.4.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- เพื่อศึกษาคุณภาพอากาศปัจจุบันก่อนการพัฒนาโครงการในบริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นตัวแทนในพื้นที่ศึกษาจากรายงานฉบับเดิมและรายงานผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศของ กรุงเทพมหานคร และกรมควบคุมมลพิษ เป็นต้น
- เพื่อวิเคราะห์และประเมินปริมาณมลพิษทางอากาศที่ปล่อยมาจากแหล่งกำเนิดต่างๆ จากกิจกรรมของโครงการ และปริมาณมลพิษทางอากาศสืบเนื่องจากโครงการ ทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์
- เพื่อเสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อคุณภาพอากาศจากการก่อสร้างและดำเนินโครงการเพิ่มเติมในกรณีมาตรการเดิมที่ได้รับความเห็นชอบไม่ครอบคลุมเพียงพอวิธีการศึกษา
- รวบรวมข้อมูลคุณภาพอากาศจากการตรวจวัดของหน่วยงานต่างๆ บริเวณแนวเส้นทางโครงการและบริเวณใกล้เคียง
- วิเคราะห์ข้อมูลด้านความเร็วและทิศทางลม เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการคาดการณ์ระดับของสารมลพิษทางอากาศในอนาคต
- เก็บตัวอย่างคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นตัวแทนแหล่งรับมลพิษที่เกิดขึ้นจากโครงการ จำนวน 6 จุด คือ โรงเรียนสมบุญวิทย์ (ตรวจวัดระหว่างวันที่ 3 - 8 พฤษภาคม พ.ศ. 2560) โรงพยาบาลบางมด โรงเรียนพรพิมพ์ พระราม 2 โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์

เนชั่นแนล โรงเรียนวัดสารอด และมัสยิดอมันนัณณมิต (ตรวจวัดระหว่างวันที่ 10-15 มีนาคม พ.ศ. 2561) แสดงดังรูปที่ 3.4-1 เพื่อเป็นตัวแทนความเข้มข้นของมลสารของแหล่งรับมลสาร (Receptor) โดยเก็บตัวอย่างเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ โดยพิจารณาจากตัวแทนของแนวเส้นทางโครงการบริเวณที่อยู่ใกล้ทางขึ้น - ลง ที่มีความอ่อนไหวด้านอากาศ ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษารัศมี 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ดังนั้น การตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่โครงการได้วางกรอบแนวทางในการพิจารณาคัดเลือกสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ ดังนี้

- เป็นพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม จากการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมโดยเฉพาะสถานพยาบาล สถาบันการศึกษา และวัด เป็นต้น จึงเป็นตัวแทนที่ดีในการใช้เป็นตัวแทนค่าความเข้มข้นพื้นฐาน (Background Concentration) เพื่อประเมินผลกระทบจากโครงการในกรณีเลวร้ายสุด (Worst Case)
- พื้นที่ที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการภายในรัศมี 500 เมตร และคาดว่าจะได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการ ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ
- ตำแหน่งจุดตรวจวัดมีความครอบคลุมพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ เพื่อเป็นตัวแทนของแต่ละพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบในบริเวณต่างๆ
- เป็นตำแหน่งเดียวกับจุดตรวจวัดในรายงาน EIA เดิม หากตำแหน่งเดิมยังคงมีความเหมาะสมตั้งอยู่ใกล้แนวเส้นทางโครงการ หรืออาจเปลี่ยนแปลงในกรณีที่มีจุดตรวจวัดที่จะเป็นตัวแทนที่ดีกว่า



รูปที่ 3.4-1 สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ และเสียงบริเวณพื้นที่โครงการ



อย่างไรก็ตาม ในการพิจารณาคัดเลือกสถานีวิจัยวัดคุณภาพอากาศจะต้องเป็นพื้นที่เปิดหรือค่อนข้างโล่ง และมีบริเวณพื้นที่เพียงพอที่สามารถติดตั้งอุปกรณ์ได้ ตลอดจนมีรั้วกันรอบจุดตรวจวัดแสดงขอบเขตอย่างชัดเจน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับความเหมาะสมของพื้นที่เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดผลกระทบจากภายนอกเข้ามารบกวนในขณะทำการตรวจวัด มีความพร้อมของระบบไฟฟ้า เนื่องจากเป็นสิ่งจำเป็นในการทำงานแบบอัตโนมัติของจุดตรวจวัด รวมทั้งสถานที่จุดตรวจวัดดังกล่าวจะต้องได้รับความร่วมมือจากเจ้าของพื้นที่นั้นๆ

สำหรับการพิจารณาคัดเลือกจุดตรวจวัดคุณภาพอากาศ เพื่อเป็นตัวแทนของพื้นที่อ่อนไหว ซึ่งมีเหตุผลและความเหมาะสมในการเป็นตัวแทนของพื้นที่อ่อนไหวตลอดแนวเส้นทางโครงการ ทั้งบริเวณใกล้ทางขึ้น – ลง อยู่ในพื้นที่ปกครองของเขตบางขุนเทียน (แขวงแสมดำและแขวงท่าข้าม) เขตจอมทอง (แขวงจอมทองและแขวงบางมด) เขตราชบุรีบูรณะ (แขวงบางปะกอกและแขวงราชบุรีบูรณะ) เขตบางคอแหลม (แขวงบางโคล่) และเขตยานนาวา (แขวงบางโพงพาง) จังหวัดกรุงเทพมหานคร ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการ รวมทั้งมีพื้นที่เหมาะสมแก่การตั้งเครื่องมือตรวจวัด ดัชนีที่ตรวจวัดแสดงดังตารางที่ 3.4-1 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปของสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

ตารางที่ 3.4-1 ดัชนีคุณภาพอากาศและวิธีการวิเคราะห์

ดัชนี	วิธีการวิเคราะห์
- ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>2</sub> ) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	Chemiluminescence Method
- ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	Non-Dispersive Infrared Detection
- ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO <sub>2</sub> ) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	UV Fluorescence Method
- ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM <sub>2.5</sub> ) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง	Gravimetric (High Volume Method)
- ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM <sub>10</sub> ) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง	Gravimetric (High Volume Method)
- ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง	Gravimetric (High Volume Method)
- ไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง	Total Hydrocarbon Analyzer
- ทิศทางและความเร็วลม	Wind Speed and Wind Direction Equipment

สำหรับการตรวจวัดมลสารและวิธีวิเคราะห์ดังตารางที่ 3.4-1 ดังกล่าวจะใช้วิธีที่รับรองโดยกรมควบคุมมลพิษและสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

- การประเมินผลกระทบด้านคุณภาพอากาศจากโครงการที่ปล่อยออกมาจากแหล่งกำเนิดต่างจากกิจกรรมของโครงการและผลกระทบที่เกิดขึ้นเนื่องจากโครงการ โดยพิจารณาออกเป็น 3 ระยะ คือ ผลกระทบจากกิจกรรมในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ โดยการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์
- เสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศที่เหมาะสมและเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ ในกรณีที่ผลการคำนวณโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์บ่งชี้ว่า หากการพัฒนาโครงการจะส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศเกินระดับมาตรฐานคุณภาพอากาศ จะกำหนดมาตรการเพื่อลดผลกระทบข้างต้น ตลอดจนมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศอย่างเหมาะสม

### 3.4.2 ผลการศึกษา

#### 1) ผลการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ

จากการทบทวนข้อมูลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาโครงการจากรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง สรุปตำแหน่งจุดตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน ได้ดังตารางที่ 3.4-2 สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ทั้ง 7 สถานี พบว่าคุณภาพอากาศส่วนใหญ่มีค่าไม่เกินค่ามาตรฐาน ยกเว้นปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ( $PM_{10}$ ) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าเกินค่ามาตรฐานที่จุดตรวจวัดโรงเรียนพรพิมพ์พระราม 2 หมวดยางบางขุนเทียนที่ 1 และโรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลทุติยภูมิของการตรวจคุณภาพอากาศบริเวณสถานีตรวจวัดริมถนนในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ปี พ.ศ. 2552-2559 พบว่า มีค่าปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ( $PM_{10}$ ) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง เกินค่ามาตรฐานกำหนดสรุปดังตารางที่ 3.4-3

ผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางการไหลในช่วงฤดูร้อน ระหว่างวันที่ 23 - 25 มีนาคม 2557 และระหว่างวันที่ 17 - 20 เมษายน 2557 ที่สถานีตรวจวัดโรงเรียนพรพิมพ์พระราม 2 และบริเวณหน้าหมู่บ้านพฤษภารัมย์ พบว่า ลมที่พัดผ่านส่วนใหญ่เป็นลมที่มาจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ มีความเร็วลมอยู่ในช่วง 1.1 - 3.1 น็อต

ผลการตรวจวัดที่โรงเรียนพรพิมพ์พระราม 2 หมวดยางบางขุนเทียนที่ 1 และโรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล ระหว่างวันที่ 5 - 10 มกราคม 2556 พบว่า มีความเร็วลมเฉลี่ยอยู่ในช่วงระหว่าง 3.8-4.5 น็อต โดยทิศทางการพัดของลมส่วนใหญ่พัดมาจากทางทิศใต้ (S) และค่าความเร็วลมเฉลี่ยสูงสุดเดือนมีนาคม มีค่าเท่ากับ 4.5 น็อตและมีค่าเฉลี่ยต่ำสุดในเดือนพฤษภาคมและกันยายน เท่ากับ 3.8 น็อต

ส่วนที่สถานีตรวจวัดวิทยาลัยพาณิชยการเชตุพน ซึ่งทำการตรวจวัดเมื่อวันที่ 15-20 มิถุนายน 2548 พบว่า ความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.0-2.2 เมตร/วินาที และได้รับอิทธิพลจากกระแสลมหลักมาจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ (SW) ส่วนที่มีสัณยธัมมฤมิต ความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.0-3.6 เมตร/วินาที กระแสลมหลักพัดมาจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ค่อนไปทางทิศใต้ (SSW)

### ตารางที่ 3.4-2 จุดตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสี่ยง และความสั่นสะเทือน ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ที่มีการศึกษาไว้ในโครงการต่างๆ

โครงการ	ดัชนีการตรวจวัด		
	อากาศ	เสียง	สั่นสะเทือน
ทางพิเศษสาย พระราม 3 – ดาวคะนอง – วงแหวน <sup>1</sup>	- โรงเรียนพรพิมพ์ พระราม 2 - หมวดการทางบางขุนเทียนที่ 1 - โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล	- โรงเรียนพรพิมพ์ พระราม 2 - หมวดการทางบางขุนเทียนที่ 1 - โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล - บ้านพักอาศัยที่ STA.6+560	- โรงเรียนพรพิมพ์ พระราม 2 - หมวดการทางบางขุนเทียนที่ 1 - โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล
ทางด่วนพิเศษสาย ศรีรัช – ดาวคะนอง <sup>2</sup>	- วิทยาลัยพาณิชยการเซตุน - มัสยิดอมันนุญมิต	- วิทยาลัยพาณิชยการเซตุน - มัสยิดอมันนุญมิต	- วัดสารอด - มัสยิดอมันนุญมิต
ทางหลวงหมายเลข 35 ธนบุรี-ปากท่อ <sup>3</sup>	- โรงเรียนพรพิมพ์ พระราม 2 - หมู่บ้านพฤกษ์ภิรมย์	- โรงเรียนพรพิมพ์ พระราม 2 - หมู่บ้านพฤกษ์ภิรมย์	- โรงเรียนพรพิมพ์ พระราม 2 - หมู่บ้านพฤกษ์ภิรมย์

ที่มา : <sup>1</sup> รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม - 3 ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก, บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, เดือนมิถุนายน พ.ศ. 2559

<sup>2</sup> รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางด่วนสายทางพิเศษศรีรัช – ดาวคะนอง, บริษัททีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด, เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2553

<sup>3</sup> รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นโครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี - ปากท่อ (ถนนพระรามที่ 2), บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2557

ตารางที่ 3.4-3      คุณภาพอากาศในบรรยากาศบริเวณพื้นที่อ่อนไหวของโครงการจากจุดเริ่มต้นไปยังจุดสิ้นสุดโครงการ

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศ (ระหว่างวันที่ 23 – 25 มีนาคม 2557 และ ระหว่างวันที่ 17 – 20 เมษายน 2557)								
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	TSP	PM <sub>2.5</sub>	PM <sub>10</sub>	Total Hydrocarbon	NO <sub>2</sub>	CO	SO <sub>2</sub>
		เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (mg/m <sup>3</sup> )	เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (mg/m <sup>3</sup> )	เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (mg/m <sup>3</sup> )	เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (ppm)	เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ppm)	เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ppm)	เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ppm)
โรงเรียนพรทิพย์ พระราม 2	23-24 มีนาคม 2557	0.114	-	0.074	2.69	0.0420	2.31	0.0121
	24-25 มีนาคม 2557	0.097	-	0.055	2.18	0.0489	2.34	0.0128
	25-26 มีนาคม 2557	0.076	-	0.042	2.11	0.0329	2.08	0.0134
หมู่บ้านพฤษภีภิรมย์	17-18 เมษายน 2557	0.028	-	0.015	4.01	0.0184	0.58	0.0058
	18-19 เมษายน 2557	0.034	-	0.021	3.71	0.0200	0.55	0.0056
	19-20 เมษายน 2557	0.030	-	0.016	3.85	0.0156	0.66	0.0052

หมายเหตุ : <sup>1/</sup> ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ประกาศในกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 52ง. วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538

<sup>2/</sup> ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง. วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547

<sup>3/</sup> ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 28 (พ.ศ. 2550) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 124 ตอนพิเศษ 58ง วันที่ 14 พฤษภาคม พ.ศ. 2550

<sup>4/</sup> ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนพิเศษ 114ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552

ที่มา : บริษัท พรทีเวลลอปปเมนท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี - ปากท่อ (ถนนพระราม 2), เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2557

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศ (ระหว่างวันที่ 5 – 10 มกราคม 2556)														
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	TSP	PM2.5	PM10	Total Hydrocarbon	NO <sub>2</sub>			CO			SO <sub>2</sub>		
		เฉลี่ย 24 ชั่วโมง	เฉลี่ย 24 ชั่วโมง	เฉลี่ย 24 ชั่วโมง	เฉลี่ย 24 ชั่วโมง	เฉลี่ย 1 ชั่วโมง			เฉลี่ย 1 ชั่วโมง			เฉลี่ย 1 ชั่วโมง		
		(mg/m <sup>3</sup> )	(mg/m <sup>3</sup> )	(mg/m <sup>3</sup> )	(ppm)	(ppm)			(ppm)			(ppm)		
โรงเรียนพรทิพย์ พระราม 2	5-6 มกราคม 2556	0.166	0.017	0.135	3.73	0.0185	-	0.0799	0.74	-	2.47	0.0009	-	0.0020
	6-7 มกราคม 2556	0.114	0.013	0.092	3.13	0.0196	-	0.0576	0.88	-	2.41	0.0006	-	0.0019
	7-8 มกราคม 2556	0.199	0.015	0.149	3.61	0.0134	-	0.0408	0.73	-	2.41	0.0009	-	0.0022
	8-9 มกราคม 2556	0.184	0.020	0.147	3.36	0.0132	-	0.0412	0.75	-	2.17	0.0009	-	0.0022
	9-10 มกราคม 2556	0.193	0.019	0.148	3.21	0.0125	-	0.0526	0.84	-	2.18	0.0010	-	0.0028
	ค่าเฉลี่ย	0.171	0.017	0.134	3.41	0.0297			1.36			0.0014		
หมวดการทางบางขุน เทียนที่ 1	5-6 มกราคม 2556	0.156	0.023	0.106	4.90	0.0091	-	0.0657	0.58	-	2.84	0.0013	-	0.0026
	6-7 มกราคม 2556	0.140	0.021	0.087	3.20	0.0123	-	0.0510	1.06	-	2.85	0.0009	-	0.0028
	7-8 มกราคม 2556	0.246	0.017	0.133	3.82	0.0131	-	0.0572	0.79	-	2.21	0.0011	-	0.0025
	8-9 มกราคม 2556	0.204	0.015	0.133	3.89	0.0227	-	0.0497	0.97	-	2.74	0.0010	-	0.0027
	9-10 มกราคม 2556	0.193	0.022	0.129	4.21	0.0089	-	0.0449	0.94	-	2.43	0.0012	-	0.0027
	ค่าเฉลี่ย	0.188	0.020	0.118	4.00	0.0323			1.64			0.0018		
โรงพยาบาล บางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล	5-6 มกราคม 2556	0.170	0.016	0.124	3.38	0.0045	-	0.0502	1.27	-	4.56	0.0011	-	0.0037
	6-7 มกราคม 2556	0.141	0.015	0.093	3.06	0.0010	-	0.0275	1.06	-	3.12	0.0006	-	0.0028
	7-8 มกราคม 2556	0.189	0.013	0.130	3.68	0.0085	-	0.0386	1.03	-	2.93	0.0008	-	0.0031
	8-9 มกราคม 2556	0.173	0.017	0.133	3.84	0.0014	-	0.0483	1.10	-	3.13	0.0008	-	0.0026
	9-10 มกราคม 2556	0.181	0.014	0.128	3.54	0.0050	-	0.0405	1.16	-	2.84	0.0008	-	0.0029
	ค่าเฉลี่ย	0.171	0.015	0.122	3.50	0.0202			2.19			0.0016		
	ค่ามาตรฐาน	≤ 0.33 <sup>/1</sup>	≤ 0.05 <sup>/2</sup>	≤ 0.12 <sup>/1</sup>		≤ 0.17 <sup>/3</sup>			≤ 30 <sup>/4</sup>			≤ 0.30 <sup>/5</sup>		

หมายเหตุ : ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศตั้งแต่เวลา 07.00 น. ของวันที่ 5 มกราคม 2556 ถึงเวลา 07.00 น. ของวันที่ 10 มกราคม 2556

<sup>/1</sup> มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547)

<sup>/2</sup> มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 36 (พ.ศ. 2553)

<sup>/3</sup> มาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552)

<sup>/4</sup> มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538)

<sup>/5</sup> มาตรฐานค่าก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไปในเวลา 1 ชั่วโมง ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2544)

ที่มา : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม - 3 ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก, เดือนมิถุนายน พ.ศ. 2559



ตารางที่ 3.4-3   คุณภาพอากาศในบรรยากาศบริเวณพื้นที่อ่อนไหวของโครงการจากจุดเริ่มต้นไปยังจุดสิ้นสุดโครงการ (ต่อ)

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศ (ระหว่างวันที่ 15-20 มิถุนายน 2548 และ 8-11 มีนาคม 2558)								
สถานีตรวจวัด	ช่วงเวลา การตรวจวัด	PM <sub>10</sub> (24 ชม.) mg/m <sup>3</sup>	TSP (24 ชม.) mg/m <sup>3</sup>	PM <sub>2.5</sub> (24 ชม.) mg/m <sup>3</sup>	NO <sub>2</sub> (1 ชม.) ppm	CO (1 ชม.) ppm	THC ppm	NMHC ppm
วิทยาลัยพณิชยการเชตุพน <sup>A</sup>	15-16 มิถุนายน 2548	0.045	0.059	-	0.037	1.9	4.85	2.60
	16-17 มิถุนายน 2548	0.044	0.061	-	0.029	2.1	3.64	1.45
	17-18 มิถุนายน 2548	0.044	0.060	-	0.023	1.5	2.98	0.86
	18-19 มิถุนายน 2548	0.046	0.064	-	0.031	1.6	3.46	1.30
	19-20 มิถุนายน 2548	0.046	0.057	-	0.028	2.1	4.14	2.02
ค่าต่ำสุด-สูงสุด		0.044-0.046	0.057-0.064	-	0.023-0.037	1.5-2.1	2.98-4.85	0.86-2.60
มัสยิดอมันนุญมิต	15-16 มิถุนายน 2548	0.047	0.073	-	0.028	0.9	3.18	1.02
	16-17 มิถุนายน 2548	0.041	0.071	-	0.020	1.2	2.96	0.89
	17-18 มิถุนายน 2548	0.053	0.128	-	0.019	1.2	2.55	0.36
	18-19 มิถุนายน 2548	0.042	0.063	-	0.014	1.5	3.02	0.85
	19-20 มิถุนายน 2548	0.037	0.062	-	0.015	1.4	2.58	0.41
ค่าต่ำสุด-สูงสุด		0.037-0.053	0.062-0.128	-	0.014-0.028	0.9-1.5	2.55-3.18	0.36-1.02
วิทยาลัยพณิชยการเชตุพน <sup>B</sup>	8-9 มีนาคม 2558	0.025	0.047	0.013	0.025	1.6	2.72	0.89
	9-10 มีนาคม 2558	0.028	0.058	0.017	0.028	1.9	2.66	0.80
	10-11 มีนาคม 2558	0.031	0.059	0.018	0.025	1.8	2.57	0.54
ค่าต่ำสุด-สูงสุด		0.025-0.031	0.047-0.059	0.013-0.018	0.025-0.028	1.6-1.9	2.57-2.72	0.54-0.89
ค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ		0.120 <sup>1/</sup>	0.330 <sup>1/</sup>	-	0.170 <sup>1/</sup>	30 <sup>1/</sup>	10 <sup>2/</sup>	-

หมายเหตุ : - คือ ไม่ทำการตรวจวัดและไม่มีมาตรฐานกำหนด

<sup>1/</sup> คือ ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538

<sup>2/</sup> คือ มาตรฐานปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) ของประเทศเกาหลี (เนื่องจากประเทศไทยยังไม่มีกำหนดมาตรฐานของ THC)

ที่มา : <sup>A</sup> บริษัททีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด, รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางด่วนสายทางพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2553

<sup>B</sup> สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, รายงานการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษและอาคารสำนักงาน, ปีงบประมาณ 2558

ตารางที่ 3.4-4 คุณภาพอากาศในบรรยากาศบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ปี พ.ศ. 2552-2559

สถานีตรวจวัด	ปีที่ตรวจวัด	ดัชนี			
		PM <sub>10</sub> (24 ชม.) mg/m <sup>3</sup>	PM <sub>2.5</sub> 24 ชม.) mg/m <sup>3</sup>	TSP (24 ชม.) mg/m <sup>3</sup>	CO (1 ชม.) ppm
		ต่ำสุด-สูงสุด	ต่ำสุด-สูงสุด	ต่ำสุด-สูงสุด	ต่ำสุด-สูงสุด
ถนนสุขสวัสดิ์ บริเวณแยกดาวคะนอง-จอมทอง เขตจอมทอง <sup>1/</sup>	2552	0.129 - 0.161	-	0.200 - 0.260	-
ถนนพระรามที่ 2 หน้าสำนักงานเขตบางขุนเทียน เขตบางขุนเทียน <sup>1/</sup>	2552	0.124 - 0.191	-	0.250 - 0.420	-
	2553	0.052 - 0.243	-	0.100 - 0.340	-
	2554	0.073 - 0.227	-	0.131 - 0.435	-
	2555	0.099 - 0.165	-	0.254 - 0.368	-
	2556	0.077 - 0.132	-	0.128 - 0.218	-
	2557	0.033 - 0.130	-	-	-
	2559	0.090 - 0.195	0.028 - 0.102	0.150 - 0.209	0.120 - 0.150
โรงเรียนมัธยมวัดสิงห์ (สิงห์ราชพิทยาคม) <sup>2/</sup>	2557	0.014 - 0.040	-	-	-
	2558	0.019 - 0.039	-	-	-
ถนนสุขสวัสดิ์ (บริเวณป้อมตำรวจสามแยกประชาอุทิศ) เขตราชบุรีบูรณะ <sup>1/</sup>	2552	0.132 - 0.194	-	0.300 - 0.370	-
	2553	0.106 - 0.138	-	0.200 - 0.270	-
	2554	0.090 - 0.117	-	0.149 - 0.252	-
	2555	0.086 - 0.119	-	0.202 - 0.275	-
	2556	0.070 - 0.110	-	0.130 - 0.219	-
	2557	0.069 - 0.242	-	-	-
	2558	0.074 - 0.212	-	-	-
ไผ่ราชบุรีราษฎร์บูรณะ <sup>2/</sup>	2557	0.037 - 0.154	-	-	-
	2558	0.062 - 0.126	-	-	-
ถนนพระรามที่ 3 (บริเวณป้อมตำรวจแยกถนนตก) เขตบางคอแหลม <sup>1/</sup>	2552	0.161 - 0.108	-	0.170 - 0.250	-
	2553	0.069 - 0.109	-	0.110 - 0.230	-
	2554	0.051 - 0.120	-	0.094 - 0.190	-
	2555	0.057 - 0.112	-	0.127 - 0.204	-
	2556	0.088 - 0.208	-	0.156 - 0.287	-
	2558	0.040	-	-	-
ค่ามาตรฐาน		0.12*	≤ 0.05 **	0.33***	≤ 30****

หมายเหตุ \* ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ประกาศในกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 52ง. วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538

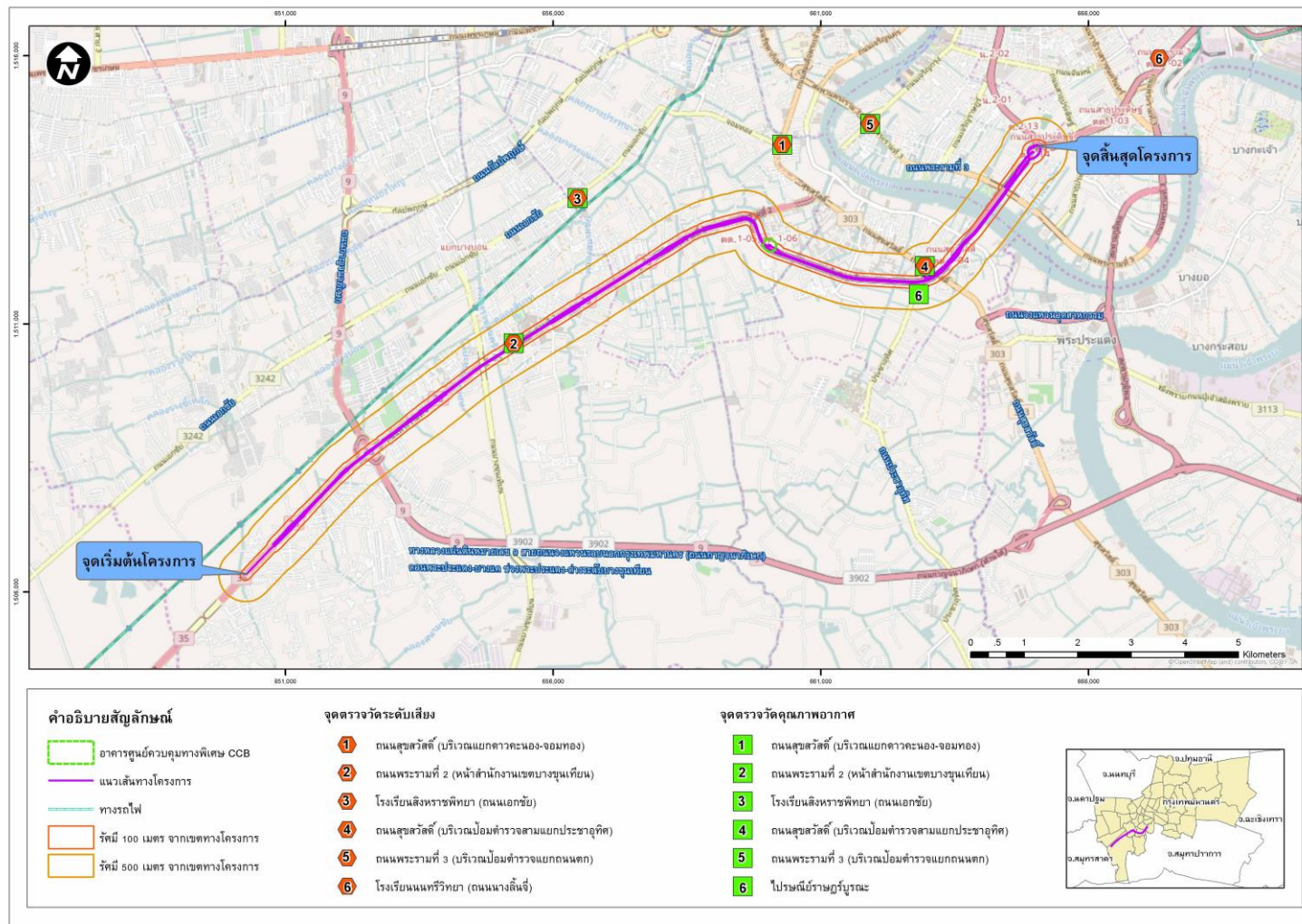
\*\* มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 36 (พ.ศ. 2553)

\*\*\* ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง. วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547

\*\*\*\*มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538)

ที่มา : <sup>1/</sup> กองจัดการคุณภาพอากาศและเสียง สำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร, 2552-2559

<sup>2/</sup> สำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ, 2557-2559



รูปที่ 3.4-2 สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศและเสียงในบรรยากาศบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ



## 2) ผลการสำรวจภาคสนาม

เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครง รวมทั้งผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในการศึกษาเพื่อออกแบบรายละเอียด พบว่าจะมีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นจากที่ได้คาดการณ์ไว้ในการศึกษาความเหมาะสม จึงจำเป็นต้องทบทวนการคาดการณ์มลพิษทางอากาศใหม่ตลอดทั้งแนวเส้นทางช่วงพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ดังนั้นประเด็นในการพิจารณา ได้แก่ ผลกระทบด้านการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและมลสารทางอากาศต่อประชาชนบริเวณใกล้เคียง การตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบแสดงดังรูปที่ 3.4-3 รายละเอียดผลการตรวจวัดแสดงดังตารางที่ 3.4-5 และตารางที่ 3.4-6



โรงเรียนพรพิมพ์ พระราม 2



โรงพยาบาลบางมด



โรงเรียนสมบุญวิทย์



โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล



โรงเรียนวัดสารอด

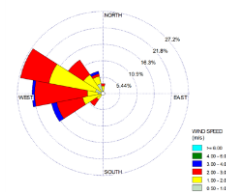
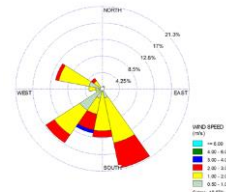
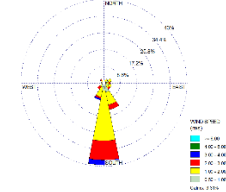
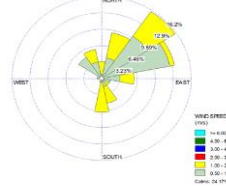


มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

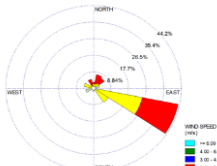
รูปที่ 3.4-3 การตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปของโครงการ



ตารางที่ 3.4-5 ผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลมบริเวณพื้นที่โครงการ

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		
		ความเร็วเฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ทิศทางลมส่วนใหญ่	รูปผังลม
		เมตร/วินาที		
โรงเรียนพรทิพย์ พระราม 2	10 - 11 มีนาคม 2561	0.8 - 2.4	WNW	
	11 - 12 มีนาคม 2561	1.3 - 2.9	W,WNW	
	12 - 13 มีนาคม 2561	0.7 - 2.4	WNW	
	13 - 14 มีนาคม 2561	0.3 - 2.7	WNW	
	14 - 15 มีนาคม 2561	0.3 - 3.2	NW	
โรงพยาบาลบางมด	10 - 11 มีนาคม 2561	0.6 - 2.0	WNW	
	11 - 12 มีนาคม 2561	0.0 - 2.1	SW	
	12 - 13 มีนาคม 2561	0.1 - 2.3	S	
	13 - 14 มีนาคม 2561	0.1 - 2.2	SSE	
	14 - 15 มีนาคม 2561	0.0 - 2.9	SSE	
โรงเรียนสมบุญวิทย์	3 - 4 พฤษภาคม 2560	0.8 - 2.3	S	
	4 - 5 พฤษภาคม 2560	0.6 - 3.1	S	
	5 - 6 พฤษภาคม 2560	0.3 - 3.1	S	
	6 - 7 พฤษภาคม 2560	2.2 - 0.5	S	
	7 - 8 พฤษภาคม 2560	0.4 - 1.6	S	
โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล	10 - 11 มีนาคม 2561	0.3 - 1.5	NW	
	11 - 12 มีนาคม 2561	0.3 - 1.6	SSE	
	12 - 13 มีนาคม 2561	0.3 - 1.0	NNE	
	13 - 14 มีนาคม 2561	0.3 - 1.3	NE	
	14 - 15 มีนาคม 2561	0.7 - 1.9	ENE	

ตารางที่ 3.4-5 ผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลมบริเวณพื้นที่โครงการ

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		รูปผังลม
		ความเร็วเฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ทิศทางลมส่วนใหญ่	
		เมตร/วินาที		
โรงเรียนวัดสารอด	10 - 11 มีนาคม 2561	0.3 - 1.9	SSW	
	11 - 12 มีนาคม 2561	0.5 - 1.7	WSW	
	12 - 13 มีนาคม 2561	0.3 - 1.8	S	
	13 - 14 มีนาคม 2561	0.4 - 2.2	NNE	
	14 - 15 มีนาคม 2561	0.5 - 2.1	NNE	
มัสยิดอัมมันถุมิต	10 - 11 มีนาคม 2561	0.6 - 2.9	NNW	
	11 - 12 มีนาคม 2561	0.3 - 2.5	NE	
	12 - 13 มีนาคม 2561	0.6 - 1.8	ESE	
	13 - 14 มีนาคม 2561	0.8 - 2.2	ESE	
	14 - 15 มีนาคม 2561	1.3 - 2.5	ESE	

ตารางที่ 3.4-6 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศของโครงการ

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	TSP	PM <sub>2.5</sub>	PM <sub>10</sub>	Total Hydrocarbon	NO <sub>2</sub>	CO	SO <sub>2</sub>
		เฉลี่ย 24 ชั่วโมง	เฉลี่ย 24 ชั่วโมง	เฉลี่ย 24 ชั่วโมง	เฉลี่ย 24 ชั่วโมง	เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
		(mg/m <sup>3</sup> )	(mg/m <sup>3</sup> )	(mg/m <sup>3</sup> )	(ppm)	(ppm)	(ppm)	(ppm)
โรงเรียนสมบุญวิทย์	3 - 4 พฤษภาคม 2560	0.030	0.010	0.020	2.69	0.0047 - 0.0190	1.1 - 1.9	0.0062 - 0.0191
	4 - 5 พฤษภาคม 2560	0.032	0.012	0.022	2.78	0.0063 - 0.0186	1.0 - 1.8	0.0076 - 0.0187
	5 - 6 พฤษภาคม 2560	0.081	0.028	0.057	2.62	0.0058 - 0.0267	0.7 - 1.9	0.0069 - 0.0165
	6 - 7 พฤษภาคม 2560	0.050	0.010	0.032	2.73	0.0054 - 0.0245	0.8 - 1.9	0.0079 - 0.0191
	7 - 8 พฤษภาคม 2560	0.035	0.014	0.024	2.70	0.0078 - 0.0265	0.7 - 1.7	0.0067 - 0.0186
โรงพยาบาลบางมด	10 - 11 มีนาคม 2561	0.104	0.045	0.070	2.80	0.0176 - 0.0368	1.10 - 1.70	0.0053 - 0.0070
	11 - 12 มีนาคม 2561	0.112	0.072	0.086	3.09	0.0197 - 0.0543	1.00 - 2.40	0.0064 - 0.0089
	12 - 13 มีนาคม 2561	0.095	0.049	0.061	3.10	0.0225 - 0.0497	0.70 - 2.50	0.0054 - 0.0084
	13 - 14 มีนาคม 2561	0.059	0.015	0.035	2.11	0.0131 - 0.0799	0.50 - 1.20	0.0042 - 0.0073
	14 - 15 มีนาคม 2561	0.047	0.019	0.025	2.77	0.0131 - 0.0597	0.60 - 1.00	0.0032 - 0.0056
โรงเรียนพรพิมพ์ พระราม 2	10 - 11 มีนาคม 2561	0.086	0.038	0.071	3.06	0.0266 - 0.0612	1.40 - 1.80	0.0067 - 0.0093
	11 - 12 มีนาคม 2561	0.114	0.070	0.104	3.18	0.0181 - 0.0889	1.40 - 2.20	0.0080 - 0.0110
	12 - 13 มีนาคม 2561	0.077	0.046	0.061	2.67	0.0243 - 0.0807	1.20 - 2.50	0.0073 - 0.0097
	13 - 14 มีนาคม 2561	0.049	0.029	0.033	3.30	0.0211 - 0.0452	0.90 - 1.20	0.0052 - 0.0092
	14 - 15 มีนาคม 2561	0.043	0.022	0.029	2.98	0.0155 - 0.0350	0.80 - 1.20	0.0060 - 0.0074
โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล	10 - 11 มีนาคม 2561	0.052	0.035	0.042	2.96	0.0231 - 0.0506	1.10 - 1.60	0.0042 - 0.0061
	11 - 12 มีนาคม 2561	0.127	0.065	0.103	2.89	0.0251 - 0.0771	1.10 - 2.00	0.0056 - 0.0099
	12 - 13 มีนาคม 2561	0.089	0.049	0.061	2.60	0.0225 - 0.0647	1.00 - 2.30	0.0046 - 0.0074
	13 - 14 มีนาคม 2561	0.063	0.030	0.037	2.78	0.0210 - 0.0738	0.90 - 1.60	0.0017 - 0.0069
	14 - 15 มีนาคม 2561	0.043	0.020	0.026	3.11	0.0188 - 0.0578	1.20 - 1.50	0.0049 - 0.0070

ตารางที่ 3.4-6 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศของโครงการ (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	TSP	PM <sub>2.5</sub>	PM <sub>10</sub>	Total Hydrocarbon	NO <sub>2</sub>	CO	SO <sub>2</sub>
		เฉลี่ย 24 ชั่วโมง	เฉลี่ย 24 ชั่วโมง	เฉลี่ย 24 ชั่วโมง	เฉลี่ย 24 ชั่วโมง	เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
		(mg/m <sup>3</sup> )	(mg/m <sup>3</sup> )	(mg/m <sup>3</sup> )	(ppm)	(ppm)	(ppm)	(ppm)
โรงเรียนวัดसारอด	10 - 11 มีนาคม 2561	0.104	0.042	0.065	3.37	0.0029 - 0.0298	0.80 - 1.50	0.0033 - 0.0048
	11 - 12 มีนาคม 2561	0.137	0.074	0.091	3.55	0.0221 - 0.0466	0.50 - 2.50	0.0046 - 0.0080
	12 - 13 มีนาคม 2561	0.086	0.045	0.052	3.36	0.0096 - 0.0600	0.50 - 2.50	0.0034 - 0.0073
	13 - 14 มีนาคม 2561	0.054	0.028	0.036	2.94	0.0043 - 0.0293	0.40 - 1.20	0.0025 - 0.0050
	14 - 15 มีนาคม 2561	0.045	0.019	0.026	3.44	0.0036 - 0.0218	0.40 - 0.80	0.0032 - 0.0045
มัสยิดอมมันนฤมิต	10 - 11 มีนาคม 2561	0.111	0.040	0.071	2.88	0.0126 - 0.0422	1.40 - 1.60	0.0050 - 0.0081
	11 - 12 มีนาคม 2561	0.143	0.067	0.103	2.86	0.0142 - 0.0519	1.60 - 1.90	0.0059 - 0.0117
	12 - 13 มีนาคม 2561	0.103	0.045	0.068	2.90	0.0126 - 0.0546	1.00 - 2.10	0.0058 - 0.0080
	13 - 14 มีนาคม 2561	0.076	0.032	0.050	2.81	0.0111 - 0.0464	1.20 - 2.10	0.0010 - 0.0089
	14 - 15 มีนาคม 2561	0.058	0.021	0.034	2.56	0.0083 - 0.0625	1.90 - 2.00	0.0059 - 0.0095
ค่ามาตรฐาน		≤ 0.33 <sup>1</sup>	≤ 0.05 <sup>2</sup>	≤ 0.12 <sup>1</sup>	10 <sup>3</sup>	≤ 0.17 <sup>4</sup>	≤ 30 <sup>5</sup>	≤ 0.30 <sup>6</sup>

หมายเหตุ : <sup>1</sup> คือ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547)

<sup>2</sup> คือ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 36 (พ.ศ. 2553)

<sup>3</sup> คือ มาตรฐานปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) ของประเทศเกาหลี (เนื่องจากประเทศไทยยังไม่มีกำหนดมาตรฐานของ THC)

<sup>4</sup> คือ มาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552)

<sup>5</sup> คือ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538)

<sup>6</sup> คือ มาตรฐานค่าก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไปเป็นเวลา 1 ชั่วโมง ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2544)

ที่มา : บริษัท ยูโนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, 2560-2561 (รายงานผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศและเสียงแสดงดังภาคผนวก 3-1)



จากการพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศของโครงการทั้ง 6 สถานี ดังตารางที่ 3.4-6 พบว่า ผลการตรวจวัดที่โรงเรียนสมบุญวิทย์ เป็นข้อมูลในเดือนพฤษภาคมในช่วงต้นฤดูฝนในปี 2560 โดยมีผลการตรวจวัดค่าเฉลี่ยและค่าสูงสุด ไม่เกินค่ามาตรฐาน และต่ำกว่าผลการตรวจวัดทุกสถานีของทั้ง 5 สถานีที่ตรวจวัดเพิ่มเติมในเดือนมีนาคม 2561 ซึ่งเป็นฤดูร้อนและเป็นข้อมูลปัจจุบันมากกว่า ดังนั้น ในการคำนวณจึงใช้ข้อมูลจาก 5 สถานีที่ทำการตรวจวัดเพิ่มเติมโดยไม่ใช้ผลการตรวจวัดจากโรงเรียนสมบุญวิทย์ ทั้งนี้สามารถสรุปผลการตรวจวัดทั้ง 5 สถานีดังนี้

#### 1) ฝุ่นละอองขนาดเล็ก 2.5 ไมครอน ( $PM_{2.5}$ )

ผลการตรวจวัดจำนวน 5 สถานี (ระหว่างวันที่ 10-15 มีนาคม พ.ศ. 2561) พบว่า ผลการตรวจวัดของวันที่ 11-12 มีนาคม 2561 มีความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 2.5 ไมครอน สูงกว่าพารามิเตอร์อื่นๆ อย่างเห็นได้ชัด และเป็นทุกสถานีไม่ว่าจะเป็นสถานีริมถนนพระรามที่ 2 ทั้ง 3 แห่ง สถานีริมเส้นทางเฉลิมมหานคร (โรงเรียนวัดสารอด) หรือสถานีฝั่งกรุงเทพ (มัสยิดอมันนุลมิต) เนื่องจากเป็นช่วงลมสงบหรือลมอ่อนมากทั้งช่วงกลางวันและกลางคืน ส่งผลให้เกิดการสะสมของมลพิษทางอากาศทำให้ผลการตรวจวัดมีค่าค่อนข้างสูง ดังนั้นการกำหนดค่าความเข้มข้นพื้นฐานของมลพิษทางอากาศจึงควรกำหนดจากข้อมูลโดยรวมของทุกสถานีได้ ซึ่งผลจากการตรวจวัดแสดงให้เห็นว่าทั้ง 5 สถานีมีความแตกต่างกันน้อยมาก

#### 2) ฝุ่นละอองรวม (TSP)

ผลการตรวจวัดฝุ่นละอองรวมมีค่าเฉลี่ยของแต่ละสถานีมีค่าระหว่าง 75-98 มก./ลบม. ค่าสูงสุดอยู่ช่วงระหว่าง 112-143 มก./ลบม. และมีค่าเฉลี่ยฝุ่นละอองรวมของ 5 สถานี เท่ากับ 83 มก./ลบม.

#### 3) ฝุ่นละอองขนาด 10 ไมครอน ( $PM_{10}$ )

ผลการตรวจวัดฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน ( $PM_{10}$ ) ของแต่ละสถานีมีค่าเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 54-65 มก./ลบม. ซึ่งเป็นช่วงที่แคบมาก เมื่อคำนึงว่าสถานีอยู่กระจ่ายกันทั้งฝั่งธนบุรีและฝั่งพระนคร และยังมีแนวโน้มของค่าขึ้นลงที่คล้ายกันด้วย โดยเฉพาะวันที่ 11-12 มีนาคมที่มีค่าสูงกว่าปกติทุกสถานี ส่วนค่าสูงสุดอยู่ระหว่าง 86-104 มก./ลบม. และมีค่าเฉลี่ยของ 5 สถานีเฉลี่ยเท่ากับ 59 มก./ลบม.

#### 4) สารประกอบไฮโดรคาร์บอนรวม (Total Hydrocarbon:THC)

ผลการตรวจวัดปริมาณสารประกอบไฮโดรคาร์บอนรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมง พบว่า มีค่าระหว่าง 2.11 – 3.55 ส่วนในล้านส่วน และมีค่าเฉลี่ยสารประกอบไฮโดรคาร์บอนรวมของ 5 สถานี เท่ากับ 2.96 ส่วนในล้านส่วน

#### 5) ไนโตรเจนไดออกไซด์ ( $NO_2$ )

ค่าสารมลพิษชนิดนี้เป็นไปตามสภาพการจราจร ภูมิอากาศ แสงแดด โดยมีค่าเฉลี่ยรายชั่วโมงสูงสุดของอยู่ระหว่าง 0.060-0.089 ส่วนในล้านส่วน และมีค่าเฉลี่ยรายชั่วโมงสูงสุดของที่พบจากทุกสถานี คือ 0.074 ส่วนในล้านส่วน

## 6) คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)

ค่าสารมลพิษชนิดนี้เป็นไปตามสภาพการจราจร โดยมีค่าเฉลี่ยรายชั่วโมงสูงสุดของแต่ละสถานีอยู่ระหว่าง 2.1-2.5 ส่วนในล้านส่วน และมีค่าเฉลี่ยรายชั่วโมงสูงสุดของ 5 สถานี เท่ากับ 2.4 ส่วนในล้านส่วน

## 7) ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO<sub>2</sub>)

ผลการตรวจวัดปริมาณซัลเฟอร์ไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง พบว่า มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0010-0.0117 ส่วนในล้านส่วน ค่าต่ำสุดอยู่ระหว่าง 0.0010-0.0080 ส่วนในล้านส่วน และมีค่าสูงสุดอยู่ระหว่าง 0.0045-0.0117 ส่วนในล้านส่วน

## 3.5 เสียง

### 3.5.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- เพื่อศึกษาระดับเสียงจากกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังในสภาพปัจจุบันบริเวณพื้นที่ศึกษา
- เพื่อคาดการณ์ระดับเสียงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เมื่อมีการพัฒนาโครงการ ทั้งจากกิจกรรมในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ
- เพื่อประเมินระดับผลกระทบเนื่องจากระดับเสียงที่เพิ่มขึ้นจากการพัฒนาโครงการทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ
- เพื่อเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเสียงจากการก่อสร้างและดำเนินการของโครงการเพิ่มเติมในกรณีในกรณีมาตรการเดิมที่ไม่ได้รับความเห็นชอบไม่ครอบคลุมเพียงพอ

### 3.5.2 วิธีการศึกษา

- รวบรวมและทบทวนข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวข้องกับระดับเสียง ตามแนวเส้นทางโครงการและบริเวณใกล้เคียง จากหน่วยงานและเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
- ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงในสภาพแวดล้อมปัจจุบันบริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นตัวแทนจุดรับเสียง จำนวน 6 จุด คือ โรงเรียนสมบุญวิทย์ (ตรวจวัดระหว่างวันที่ 3 - 8 พฤษภาคม พ.ศ. 2560) โรงพยาบาลบางมด โรงเรียนพรพิมพ์ พระราม 2 โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล โรงเรียนวัดสารอด และมัสยิดอมันนุญมิต (ตรวจวัดระหว่างวันที่ 10-15 มีนาคม พ.ศ. 2561) แสดงดังรูปที่ 3.4-1 ซึ่งเป็นจุดเดียวกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศ โดยทำการตรวจวัดระดับเสียงอย่างต่อเนื่อง 24 ชั่วโมง 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ ตามวิธีการเก็บตัวอย่างและตรวจวัดของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ดัชนีที่ทำการตรวจวัด เป็นไปตาม

รายละเอียดในรายงานเดิม ได้แก่ ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 1\ hour}$ ) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 24\ hours}$ ) และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{Amax}$ ) ระดับเสียงกลางวันและกลางคืน ( $L_{Adn}$ ) และระดับเสียงพื้นฐาน ( $L_{A90}$ ) และเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่องกำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

- ประเมินผลกระทบจากเสียงดังที่เกิดจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการ แบ่งออกเป็น 3 ระยะ คือ ระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ
- เสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านระดับเสียงเนื่องจากโครงการ ในกรณีที่พบว่ามีแนวโน้มที่จะมีค่าเกินมาตรฐาน ทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ

### 3.5.3 ผลการศึกษา

#### 1) ผลการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ

จากการทบทวนข้อมูลการตรวจวัดในพื้นที่ศึกษาโครงการจากรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง เปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2540 เรื่องกำหนดมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป พบว่า โรงเรียนพรพิมพ์ พระราม 2 บริเวณหน้าหมู่บ้านพฤกษ์ภิรมย์ หมวกทางบางขุนเทียนที่ 1 โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล วิทยาลัยพาณิชยการเซตุน และ มัสยิดอมันนุญมี มีระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน แต่จุดตรวจวัดบริเวณบ้านพักอาศัย ที่ STA. 6+560 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง เกินค่ามาตรฐาน รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.5-1 ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลทุติยภูมิของการตรวจระดับเสียงบริเวณสถานีตรวจวัดริมถนนในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ดังรูปที่ 3.4-2 ซึ่งเป็นผลการตรวจวัด ปี พ.ศ. 2552-2559 ของกองจัดการคุณภาพอากาศและเสียง สำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร, 2552-2559 และสำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ, 2557-2559 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{eq\ 24\ ชั่วโมง}$ ) มีค่าเกินค่ามาตรฐานกำหนดเล็กน้อย (ค่าสูงสุดเท่ากับ 71.7 เดซิเบลเอ) รายละเอียดผลการตรวจวัดแสดงดังตารางที่ 3.5-2

เนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีถนนที่มีอยู่แล้วในปัจจุบัน เช่น ทางพิเศษสายศรีรัช - ดาวคะนอง และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) เป็นต้น และมีปริมาณจราจรเบาบางจนถึงหนาแน่น ติดขัดมากในชั่วโมงเร่งด่วนจึงก่อให้เกิดมลพิษทางเสียง จากข้อมูลของสำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร พบว่าระดับเสียงริมถนนบริเวณถนนสุขสวัสดิ์ (บริเวณแยกดาวคะนอง -จอมทอง) ในปี พ.ศ. 2552 และถนนพระรามที่ 2 (หน้าสำนักงานเขตบางขุนเทียน) ในปี พ.ศ. 2552 - 2559 มีค่าเกินค่ามาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ที่กำหนดไว้ 70 เดซิเบลเอ ใน 24 ชั่วโมง ซึ่งสอดคล้องกับการตรวจวัดระดับเสียงในช่วงเดือน มกราคม พ.ศ. 2556 ริมถนนพระรามที่ 2 บริเวณบ้านพักอาศัย ที่ STA. 6+560 ที่มีระดับเสียงเกินค่ามาตรฐานเช่นกัน ดังนั้นหากมีโครงการที่มีทางพิเศษซ้อนอยู่ด้านบนอีกชั้นหนึ่งผลกระทบด้านเสียงที่เกิดขึ้นจะไม่แตกต่างจากสภาพแวดล้อมปัจจุบันอย่างมีนัยสำคัญ

ตารางที่ 3.5-1 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหวของโครงการ ปี พ.ศ. 2556-2558

ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหว (ระหว่างวันที่ 5 – 10 มกราคม 2556)												
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด <sup>/1</sup>	ระดับเสียง (เดซิเบลเอ)										
		L <sub>eq</sub> 1 hour			L <sub>eq</sub> 24 hours	L <sub>Adn</sub>	L <sub>A90</sub>			L <sub>Amax</sub>		
โรงเรียนพรพิมพ์พระราม 2 (ระยะห่างตั้งฉากกับแนวสาย ทางประมาณ 60 เมตร)	5-6 มกราคม 2556	53.8	-	60.1	58.0	63.1	48.9	-	58.1	67.9	-	85.1
	6-7 มกราคม 2556	53.1	-	59.0	57.0	62.4	48.5	-	56.5	67.6	-	78.8
	7-8 มกราคม 2556	54.2	-	67.7	59.2	63.4	50.0	-	57.5	68.3	-	87.9
	8-9 มกราคม 2556	54.7	-	65.4	59.2	64.0	51.0	-	57.7	68.3	-	88.1
	9-10 มกราคม 2556	55.3	-	61.1	58.9	64.3	51.6	-	58.6	69.7	-	83.0
ค่าเฉลี่ย		57.9			58.4	63.4	55.0			-		
หมวดการทางบางขุนเทียนที่ 1 (ระยะห่างตั้งฉากกับแนวสาย ทางประมาณ 40 เมตร)	5-6 มกราคม 2556	65.3	-	71.2	69.4	74.1	57.7	-	68.8	77.1	-	89.5
	6-7 มกราคม 2556	63.4	-	70.7	69.0	73.6	53.5	-	68.2	75.7	-	86.8
	7-8 มกราคม 2556	64.1	-	71.5	69.4	73.8	56.2	-	69.3	76.5	-	88.9
	8-9 มกราคม 2556	64.1	-	71.3	69.4	74.0	56.0	-	69.2	76.2	-	88.6
	9-10 มกราคม 2556	64.2	-	71.4	69.5	74.1	56.3	-	69.3	77.6	-	90.1
ค่าเฉลี่ย		68.9			69.3	73.9	65.1			-		
โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล (ระยะห่างตั้ง ฉากกับแนวสายทางประมาณ 40 เมตร)	5-6 มกราคม 2556	64.9	-	70.7	68.7	73.4	59.8	-	68.3	80.5	-	97.2
	6-7 มกราคม 2556	63.9	-	70.0	68.5	73.5	57.7	-	67.6	79.2	-	91.1
	7-8 มกราคม 2556	64.2	-	71.1	68.8	73.7	58.7	-	68.5	78.7	-	94.3
	8-9 มกราคม 2556	64.6	-	70.5	68.7	73.8	59.2	-	68.1	80.1	-	93.4
	9-10 มกราคม 2556	65.0	-	72.0	69.2	74.1	59.4	-	68.0	78.3	-	94.0
ค่าเฉลี่ย		68.4			68.8	73.7	64.9			-		
บ้านพักอาศัยที่ STA. 6+560 (ระยะห่างตั้งฉากกับแนวสาย ทางประมาณ 40 เมตร)	5-6 มกราคม 2556	66.9	-	73.0	70.7	75.8	59.4	-	71.0	82.1	-	99.2
	6-7 มกราคม 2556	66.7	-	73.3	70.6	75.6	57.3	-	70.2	81.8	-	95.3
	7-8 มกราคม 2556	66.3	-	72.1	70.2	75.6	57.4	-	70.1	80.4	-	98.6
	8-9 มกราคม 2556	67.3	-	72.3	70.6	76.0	59.7	-	70.5	80.9	-	95.9
	9-10 มกราคม 2556	66.3	-	72.4	70.7	75.8	58.5	-	70.5	79.5	-	91.8
ค่าเฉลี่ย		74.6			70.6	75.8	66.4			-		
ค่ามาตรฐาน <sup>/2</sup>		-			ไม่เกิน 70	-	-			ไม่เกิน 115		

หมายเหตุ : <sup>/1</sup> ตรวจวัดเวลา 07.00 น. วันที่ 5 มกราคม 2556 ถึงเวลา 06.00 น. วันที่ 10 มกราคม 2556  
<sup>/2</sup> ค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 เรื่องกำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ที่มา : บริษัท ยูโนเด็ต แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม-3 ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก, เดือนมิถุนายน พ.ศ. 2559

ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหว (ระหว่างวันที่ 23-26 มีนาคม และ 17-20 เมษายน 2557)

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (เดซิเบลเอ)				
		L <sub>eq</sub> 1 hour	L <sub>eq</sub> 24 hours	L <sub>Adn</sub>	L <sub>A90</sub>	L <sub>Amax</sub>
โรงเรียนพรพิมพ์พระราม 2	23-24 มีนาคม 2557	53.1-60.6	58.2	64.4	48.8-57.7	84.8
	24-25 มีนาคม 2557	53.6-61.9	58.3	63.0	50.3-58.6	90.5
	25-26 มีนาคม 2557	54.4-60.8	58.9	30.7	50.9-59.2	82.9
หมู่บ้านพฤกษ์ภิรมย์	17-18 เมษายน 2557	54.3-59.3	57.7	63.4	51.9-56.9	91.4
	18-19 เมษายน 2557	55.9-61.2	57.7	64.0	51.1-56.7	91.3
	19-20 เมษายน 2557	53.8-58.7	56.9	62.3	51.3-56.5	86.0
ค่ามาตรฐาน		-	70.0	-	-	115.0

หมายเหตุ : มาตรฐานเสียงโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540

ที่มา : บริษัท พรทีเวลลออปเมนท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี - ปากท่อ (ถนนพระราม 2), เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2557



ตารางที่ 3.5-1 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหวของโครงการ (ต่อ)

ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหว (ระหว่างวันที่ 15-20 มิถุนายน พ.ศ. 2548 และ 8-11 มีนาคม 2558)					
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับความดังของเสียงเฉลี่ย (เดซิเบล (เอ))			
		L <sub>eq</sub> 24 ชม.	L <sub>Amax</sub>	L <sub>A90</sub>	L <sub>Adn</sub>
วิทยาลัยพาณิชยการเชตุพน <sup>A</sup>	15-16 มิถุนายน 2548	66.4	86.6	61.7	71.7
	16-17 มิถุนายน 2548	66.2	86.4	61.7	71.6
	17-18 มิถุนายน 2548	68.6	86.3	63.9	73.9
ค่าต่ำสุด-สูงสุด		66.2-68.6	86.3-86.6	61.7-63.9	71.7-73.9
วิทยาลัยพาณิชยการเชตุพน <sup>B</sup>	8-9 มีนาคม 2558	57.0	80.9	53.7	61.7
	9-10 มีนาคม 2558	56.5	78.0	53.8	61.5
	10-11 มีนาคม 2558	56.8	99.0	54.0	61.6
ค่าต่ำสุด-สูงสุด		56.5-57.0	78.0-99.0	53.7-54.0	61.5-61.7
มัสยิดอมันนุลมุต	15-16 มิถุนายน 2548	61.5	78.8	58.8	65.8
	16-17 มิถุนายน 2548	61.5	79.0	58.8	65.7
	17-18 มิถุนายน 2548	62.4	79.5	59.5	66.4
ค่าต่ำสุด-สูงสุด		61.5-62.4	78.8-79.5	58.8-59.5	65.7-66.4
ค่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป <sup>1/</sup>		ไม่เกิน 70	115	-	-

หมายเหตุ : <sup>1/</sup> ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป มาตรา 32 (5) แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535  
ณ วันที่ 12 มีนาคม 2540

ที่มา : <sup>A</sup> บริษัทหิมา คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด, รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางด่วนสายทางพิเศษศรีรัช – ดาวคะนอง เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2553

<sup>B</sup> สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, รายงานการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษและอาคารสำนักงาน, ปีงบประมาณ 2558

ตารางที่ 3.5-2 ระดับเสียงบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ปี พ.ศ. 2552-2559

สถานีตรวจวัด	ปีที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (dBA)
ถนนสุขสวัสดิ์ บริเวณแยกดาวคะนอง-จอมทอง เขตจอมทอง <sup>1/</sup>	2552	76.0 - 79.0
ถนนพระรามที่ 2 หน้าสำนักงานเขตบางขุนเทียน เขตบางขุนเทียน <sup>1/</sup>	2552	77.0 - 80.1
	2553	76.0 - 80.0
	2554	75.0 - 77.2
	2555	75.6 - 76.1
	2556	75.0 - 80.9
	2559	76.1 - 80.3
โรงเรียนนันทรีวิทยา ถนนนางลิ้นจี่ เขตยานนาวา <sup>2/</sup>	2556	51.9 - 71.7
	2557	51.6 - 70.7
โรงเรียนสิงหราชพิทยา ถนนเอกชัย บางขุนเทียน <sup>2/</sup>	2558	59.0 - 69.6
ถนนสุขสวัสดิ์ (บริเวณป้อมตำรวจสามแยกประชาอุทิศ) เขตราชบุรีบูรณะ <sup>1/</sup>	2552	79.0 - 80.0
	2553	78.0 - 79.0
	2554	74.2 - 74.6
	2555	86.0 - 119.0
	2556	75.9 - 80.9
ถนนพระรามที่ 3 (บริเวณป้อมตำรวจ แยกถนนตก) เขตบางคอแหลม <sup>1/</sup>	2552	77.0 - 79.9
	2553	76.0 - 78.0
	2554	75.7 - 77.1
	2556	75.8 - 80.9
ค่ามาตรฐาน		70*

หมายเหตุ : \* ค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 เรื่องกำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ที่มา : <sup>1/</sup> กองจัดการคุณภาพอากาศและเสียง สำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร, 2552-2559

<sup>2/</sup> สำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ, 2557-2559

## 2) ผลการสำรวจภาคสนาม

จากการตรวจวัดในภาคสนาม พบว่า ระดับเสียงในปัจจุบันบริเวณพื้นที่จุดตรวจวัดทั้ง 6 จุด ซึ่งเป็นตัวแทนของพื้นที่ศึกษา พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง อยู่ในช่วง 59.5 - 68.9 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 63.1 - 69.8 เดซิเบลเอ ระดับเสียงพื้นฐานหรือระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าอยู่ในช่วง 57.5 - 63.6 เดซิเบลเอ โดยมีค่าระดับเสียงสูงสุดอยู่ในช่วง 72.8 - 108.2 เดซิเบลเอ เมื่อเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2540 เรื่องกำหนดมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ผลการตรวจวัดมีค่าระดับเสียงสูงสุดไม่เกินค่ามาตรฐาน

ตารางที่ 3.5-3 ผลการตรวจวัดระดับเสียงของโครงการ

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (เดซิเบลเอ)				
		L <sub>Aeq</sub> 1 hour	L <sub>Aeq</sub> 24 hours	L <sub>Adn</sub>	L <sub>A90</sub>	L <sub>Amax</sub>
โรงเรียนพรพิมพ์ พระราม 2	10 - 11 มีนาคม 2561	56.9 - 65.8	62.9	69.8	54.4 - 63.1	72.8 - 89.5
	11 - 12 มีนาคม 2561	59.5 - 65.2	61.2	66.9	54.8 - 61.0	69.6 - 99.7
	12 - 13 มีนาคม 2561	58.1 - 64.5	62.4	69.4	55.9 - 63.5	70.7 - 98.4
	13 - 14 มีนาคม 2561	58.3 - 64.8	61.9	67.7	57.5 - 61.7	70.3 - 84.9
	14 - 15 มีนาคม 2561	59.3 - 65.2	63.1	68.4	56.4 - 63.5	70.0 - 92.5
โรงพยาบาลบางมด	10 - 11 มีนาคม 2561	51.8 - 59.6	57.0	63.9	46.4 - 56.1	69.7 - 81.3
	11 - 12 มีนาคม 2561	51.6 - 64.0	58.1	66.1	47.0 - 56.0	67.6 - 86.4
	12 - 13 มีนาคม 2561	54.2 - 58.9	55.8	61.7	47.1 - 54.4	68.0 - 80.2
	13 - 14 มีนาคม 2561	51.4 - 59.2	56.2	61.8	47.7 - 55.6	64.8 - 90.3
	14 - 15 มีนาคม 2561	50.5 - 58.9	61.3	63.4	46.8 - 56.4	66.5 - 108.2
โรงเรียนสมบุญวิทย์	3 - 4 พฤษภาคม 2560	53.9 - 62.9	59.0	64.5	49.6 - 56.0	69.3 - 84.8
	4 - 5 พฤษภาคม 2560	54.4 - 66.6	60.6	67.8	41.0 - 59.0	71.3 - 89.5
	5 - 6 พฤษภาคม 2560	56.0 - 63.7	60.9	67.3	44.9 - 59.4	71.8 - 85.2
	6 - 7 พฤษภาคม 2560	54.2 - 63.2	59.9	64.6	50.2 - 59.0	70.9 - 83.0
	7 - 8 พฤษภาคม 2560	52.9 - 62.7	58.8	63.8	48.0 - 57.2	71.4 - 87.1
โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล	10 - 11 มีนาคม 2561	50.6 - 58.1	55.4	60.4	48.1 - 53.8	67.0 - 85.1
	11 - 12 มีนาคม 2561	49.5 - 58.6	55.5	60.4	48.1 - 56.8	64.0 - 85.0
	12 - 13 มีนาคม 2561	50.9 - 60.8	56.7	61.3	48.8 - 54.1	66.6 - 88.9
	13 - 14 มีนาคม 2561	52.7 - 59.3	57.2	62.7	51.0 - 55.3	67.7 - 85.8
	14 - 15 มีนาคม 2561	55.1 - 60.3	58.4	63.1	51.3 - 57.0	68.7 - 88.3

ตารางที่ 3.5-3 ผลการตรวจวัดระดับเสียงของโครงการ (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (เดซิเบลเอ)				
		L <sub>Aeq</sub> 1 hour	L <sub>Aeq</sub> 24 hours	L <sub>Adn</sub>	L <sub>A90</sub>	L <sub>Amax</sub>
โรงเรียนวัดสารอด	10 – 11 มีนาคม 2561	54.6 – 62.6	59.2	65.8	53.5 – 60.0	67.6 – 86.2
	11 - 12 มีนาคม 2561	53.4 – 61.8	57.3	63.0	51.2 – 56.6	64.7 – 92.9
	12 - 13 มีนาคม 2561	55.6 – 61.5	58.3	65.2	53.0 – 60.8	65.9 – 89.8
	13 - 14 มีนาคม 2561	54.0 – 61.7	58.0	64.1	50.0 – 60.2	65.2 – 78.2
	14 - 15 มีนาคม 2561	53.7 – 63.0	59.6	64.5	51.7 – 60.3	68.6 – 86.3
มัสยิดอมมันนฤมิต	10 – 11 มีนาคม 2561	55.2 – 68.9	62.5	65.9	51.7 – 61.0	67.4 – 101.4
	11 - 12 มีนาคม 2561	54.0 – 63.9	61.4	65.7	51.1 – 60.8	51.1 – 60.8
	12 - 13 มีนาคม 2561	53.7 – 66.4	63.0	67.0	50.1 – 63.6	66.7 – 93.9
	13 - 14 มีนาคม 2561	53.8 – 65.2	61.6	65.8	49.9 – 63.1	67.8 – 83.3
	14 - 15 มีนาคม 2561	55.3 – 64.4	61.9	66.5	51.9 – 63.3	66.8 – 82.7
ค่ามาตรฐาน		-	ไม่เกิน 70.0 <sup>1</sup>	65.0 <sup>2</sup>	-	115.0 <sup>1</sup>

หมายเหตุ :<sup>1</sup> คือ ค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 เรื่องกำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

<sup>2</sup> คือ ข้อเสนอแนะของ The U.S.Department of Housing and Urban Development (HUD)

ที่มา : บริษัท ยูโนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, 2560-2561 (รายงานผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศและเสียงแสดงดังภาคผนวก 3-1)



### 3.6 การคมนาคมขนส่ง

#### 3.6.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- เพื่อศึกษาสภาพการคมนาคมและปริมาณการจราจรโดยรอบแนวเส้นทางโครงการ โดยเฉพาะโครงข่ายของถนนที่เชื่อมโยงกับโครงการ
- เพื่อประเมินผลกระทบต่อการคมนาคมและระบบการขนส่งในพื้นที่ เนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ
- เพื่อเสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งจากการก่อสร้างและดำเนินการของโครงการเพิ่มเติมในกรณีที่มีมาตรการเดิมที่ได้รับความเห็นชอบไม่ครอบคลุมเพียงพอ

#### 3.6.2 วิธีการศึกษา

- รวบรวมข้อมูลสภาพโครงข่ายการคมนาคมขนส่งในปัจจุบันที่เกี่ยวข้องกับโครงการจากกรมทางหลวง
- รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับสถิติปริมาณจราจรของกรมทางหลวง เพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์ผลกระทบต่อพื้นที่ศึกษา
- พิจารณาผลการศึกษาด้านการจราจรและขนส่งจากการศึกษาด้านวิศวกรรมของโครงการเพื่อประเมินความคล่องตัวและปริมาณจราจรในอนาคต
- การประเมินผลกระทบ
  - ประเมินผลกระทบที่ส่งผลให้มีปริมาณจราจรบนถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่โครงการเพิ่มมากขึ้น
  - ประเมินผลกระทบที่เกิดจากน้ำหนักรถบรรทุกที่อาจเป็นสาเหตุทำให้สภาพถนนทรุดโทรมเร็วกว่าเดิม และทำให้ไม่สะดวกในการสัญจรของผู้ใช้เส้นทางในปัจจุบัน
  - ประเมินผลกระทบจากการขนส่งวัสดุในระยะก่อสร้าง ซึ่งอาจก่อให้เกิดการกีดขวางการจราจร เศษวัสดุร่วงหล่นอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้เส้นทางได้
  - ประเมินผลกระทบในกรณีที่มีการซ่อมบำรุงเส้นทาง โดยเครื่องจักรและอุปกรณ์อาจกีดขวางการสัญจร อาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้
- เสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งและการจราจรที่เหมาะสมและจำเป็น

### 3.6.3 ผลการศึกษา

#### 1) โครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมโยงกับพื้นที่โครงการ

โครงข่ายเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงกับแนวเส้นทางซึ่งผ่านพื้นที่โครงการในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร และจังหวัดสมุทรสาคร ประกอบด้วย ทางหลวง ทางหลวงพิเศษ ทางพิเศษ และถนนภายในท้องถิ่น โดยมีระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนนในพื้นที่ศึกษาปัจจุบัน มีรายละเอียดสภาพปัจจุบันของแนวเส้นทางต่างๆ ดังนี้

- **ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนชั้นที่ 1)** ช่วงที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา คือ ช่วงสะพานพระราม 9 - ดาวคะนอง ประกอบด้วย ทางแยกต่างระดับบางโคล่ ซึ่งเชื่อมโยงระบบทางด่วนชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2 เข้าด้วยกัน สะพานพระราม 9 ซึ่งเป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ขนาด 6 ช่องจราจร ทางยกระดับขนาด 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง จากเชิงสะพานพระราม 9 ผังธนบุรีไปสิ้นสุดที่ด่านดาวคะนองบริเวณถนนพระรามที่ 2 โดยมีทางขึ้น - ทางลง ที่อยู่ภายในพื้นที่ศึกษาจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ ทางขึ้น - ลงสุขสวัสดิ์ ทางขึ้น - ลงดาวคะนอง และทางขึ้น - ลงบางโคล่ ทางพิเศษสายนี้เป็นเส้นทางสายหลักที่รองรับการเดินทางระหว่างผังธนบุรีกับพื้นที่ธุรกิจชั้นในของกรุงเทพมหานคร ปัจจุบันปริมาณการจราจรในเส้นทางดังกล่าวมีความหนาแน่นตลอดทั้งวัน โดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนจะมีสภาพการจราจรติดขัดอย่างมาก
- **ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) ส่วน B** ช่วงถนนจันทร์ - บางโคล่ เป็นทางพิเศษขนาด 3 ช่องจราจรต่อทิศทาง มีองค์ประกอบที่สำคัญเกี่ยวกับโครงการ ได้แก่ ทางแยกต่างระดับบางโคล่ ทางลงสู่ถนนจันทร์ ด่านเก็บค่าผ่านทางสาทร จันทร์ พระราม 3 และสาธูประดิษฐ์ 3
- **ทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระรามที่ 2) หรือ สายธนบุรี-ปากท่อ** เริ่มจากบริเวณสามแยกบางปะแก้ว ผ่านเขตจังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสงคราม และสิ้นสุดที่อำเภอปากท่อ จังหวัดชลบุรี เป็นถนนสายสำคัญในแนวเหนือ - ใต้ ที่รองรับการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ธุรกิจชั้นใน กับพื้นที่ผังธนบุรีของกรุงเทพมหานคร และเป็นเส้นทางสายหลักที่ใช้เดินทางสู่ภาคใต้ โดยถนนพระรามที่ 2 ช่วงแยกบางปะแก้ว - ทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน ระยะทางประมาณ 9 กิโลเมตร เป็นถนนคอนกรีตขนาด 14 ช่องจราจร แบ่งเป็นช่องทางด่วน 4 ช่องจราจรและทางคู่ขนาน 3 ช่องจราจรต่อทิศทาง ช่องจราจรละ 3.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลาง ถนนขนาดกว้างประมาณ 3 เมตร ในเขตทาง 80 เมตร สภาพพื้นที่สองข้างทางเป็นอาคารพาณิชย์หนาแน่นตลอดแนวเส้นทาง
- **ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร) หรือถนนกาญจนาภิเษก** เป็นถนนสายสำคัญที่มีเส้นทางเชื่อมต่อกันเป็นวงแหวนล้อมรอบตัวเมืองกรุงเทพมหานคร จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี และจังหวัดสมุทรปราการ และยังผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยาด้วยตลอดทั้งสายมีสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งหมด 2 แห่ง ได้แก่ ด้านเหนือ คือ สะพานเชียงราก จังหวัดพระนครศรีอยุธยาและด้านใต้ คือ สะพานกาญจนาภิเษก จังหวัดสมุทรปราการ สำหรับช่วงที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาซึ่งอยู่ด้านฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร จะอยู่ในเขตบางขุนเทียนและเขตบาง

บอน เป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร 2 ทิศทาง พร้อมทางคู่ขนานขนาด 6 ช่องจราจรและทางเท้าทั้งสองฝั่งเขตทางกว้างประมาณ 80 เมตร

- **ทางหลวงหมายเลข 3242 (ถนนเอกชัย)** เป็นเส้นทางที่เชื่อมระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดสมุทรสาคร โดยแยกจากถนนสุขสวัสดิ์ในพื้นที่เขตจอมทอง ผ่านพื้นที่เขตบางบอนและตัดกับถนนพระราม 2 บริเวณมหาชัยเมืองใหม่เข้าสู่เขตเทศบาลนครสมุทรสาคร โดยถนนเอกชัยช่วงที่ผ่านพื้นที่ศึกษาเป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร 2 ทิศทาง มีเกาะกลางถนนกว้างประมาณ 3 - 4 เมตร พร้อมทางเท้าทั้งสองฝั่ง เขตทางกว้างประมาณ 30 เมตร
- **ทางหลวงหมายเลข 303 สายดาวคะนอง - ป้อมพระจุลจอมเกล้า (ถนนสุขสวัสดิ์)** เป็นถนนที่ต่อเชื่อมจากจุดตัดระหว่างถนนเอกชัยกับถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินบริเวณแยกจอมทอง ลงมาทางด้านใต้เลียบแม่น้ำเจ้าพระยา ผ่านเขตจอมทอง เขตราชบุรีบูรณะ และสิ้นสุดที่หน้าป้อมพระจุลจอมเกล้า อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ สำหรับช่วงที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาเป็นถนนขนาด 8 ช่องจราจร 2 ทิศทาง ช่องจราจรละ 3.50 เมตร มีเกาะกลางถนนกว้างประมาณ 4 เมตร พร้อมทางเท้าทั้งสองฝั่ง เขตทางกว้างประมาณ 35 เมตร เป็นถนนสายหลักสำคัญในแนวเหนือ - ใต้ ซึ่งรองรับการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานครกับอำเภอพระประแดงและอำเภอพระสมุทรเจดีย์ จังหวัดสมุทรปราการ สภาพพื้นที่ทั้งสองข้างทางเป็นอาคารพาณิชย์หนาแน่นตลอดแนวถนน
- **ถนนพระรามที่ 3** เป็นถนนสายสำคัญในแนวตะวันออก - ตะวันตก ผิวจราจรเป็นคอนกรีต มีขนาด 8 ช่องจราจร ช่องจราจร 3.50 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยคลองระบายน้ำกลางถนนขนาดกว้างประมาณ 7 เมตร พร้อมทางเท้าข้างละ 4 เมตร ในเขตทาง 50 เมตร ปัจจุบันตลอดสองข้างทางมีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว ทำให้ปริมาณการจราจรบนถนนสายนี้ค่อนข้างหนาแน่นโดยเฉพาะช่วงชั่วโมงเร่งด่วน
- **ถนนราษฎร์บูรณะ** เป็นถนนคอนกรีตขนาด 6 ช่องจราจร ช่องจราจรละ 3.50 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางถนนขนาดกว้างประมาณ 4 เมตร พร้อมทางเท้าข้างละ 2.50 เมตร ในเขตทาง 30 เมตร สภาพพื้นที่สองข้างทางส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์หนาแน่นตลอดแนวเส้นทาง
- **ถนนวงแหวนอุตสาหกรรม** เป็นถนนเชื่อมระหว่างสะพานภูมิพล หรือเดิมคือสะพานวงแหวนอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาสำหรับถนนวงแหวนอุตสาหกรรม เชื่อมระหว่างถนนพระรามที่ 3 ถนนสุขสวัสดิ์ ถนนปู่เจ้าสมิงพรายและถนนกาญจนาภิเษก ลักษณะเป็นสะพานซึ่งขนาด 7 ช่องการจราจร ทางด้านเหนือมีสะพานภูมิพล 1 เชื่อมระหว่างแขวงบางโพงพาง เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร กับตำบลบางยอ อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ ทางด้านใต้มีสะพานภูมิพล 2 เชื่อมระหว่างตำบลทรงคนองกับตำบลบางหญ้าแพรก อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ

## 2) สถิติปริมาณจราจรบนทางหลวง

จากการรวบรวมข้อมูลสถิติปริมาณจราจรในอดีต ซึ่งกรมทางหลวงได้ทำการสำรวจไว้บนทางหลวงบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ศึกษาโดยเป็นข้อมูลปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (Average Annual Daily Traffic) ในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2555 ถึง ปี พ.ศ. 2559 รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.6-1 สามารถสรุปได้ดังนี้

- ปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 9 (พระประแดง - บางแค - คลองมหาสวัสดิ์) กม.ที่ 19+164 และ 20+430 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปีเฉลี่ย 5 ปี ทั้งหมดไม่รวมรถจักรยานและจักรยานยนต์เท่ากับ 146,763 คัน/วัน โดยส่วนใหญ่เป็นรถยนต์นั่งขนาดไม่เกิน 7 คน 56,173 คัน/วัน รองลงมาคือ รถบรรทุกขนาดเล็ก 48,415 คัน/วัน รถยนต์นั่งขนาดเกิน 7 คน 24,662 คัน/วัน และรถบรรทุก 6 ล้อ 7,004 คัน/วัน ตามลำดับ
- ปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 35 (ดาวคะนอง - แสมดำ) กม.6+500 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปีเฉลี่ย 5 ปี ทั้งหมดไม่รวมรถจักรยานและจักรยานยนต์เท่ากับ 219,825 คัน/วัน โดยส่วนใหญ่เป็นรถยนต์นั่งขนาดไม่เกิน 7 คน 115,289 คัน/วัน รองลงมาคือ รถยนต์นั่งขนาดเกิน 7 คน 44,242 คัน/วัน รถบรรทุกขนาดเล็ก 36,395 คัน/วัน และรถบรรทุก 6 ล้อ 9,068 คัน/วัน ตามลำดับ
- ปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 3242 (บางบอน - โรงพยาบาลบางปะกอก 8) กม. 16+600 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปีเฉลี่ย 5 ปี ทั้งหมดไม่รวมรถจักรยานและจักรยานยนต์เท่ากับ 130,457 คัน/วัน โดยส่วนใหญ่เป็นรถยนต์นั่งขนาดไม่เกิน 7 คน 59,467 คัน/วัน รองลงมาคือ รถยนต์นั่งขนาดเกิน 7 คน 49,508 คัน/วัน รถบรรทุกขนาดเล็ก 5,437 คัน/วัน และรถโดยสาร 4,637 คัน/วัน ตามลำดับ

## 3) ปริมาณจราจรบนทางพิเศษ

ปริมาณการจราจรบนทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัชบริเวณพื้นที่โครงการ ประจำปีเดือน มีนาคม พ.ศ. 2560 พบว่า ปริมาณการจราจรของทางพิเศษเฉลิมมหานครที่ลงมาจากสะพานพระราม 9 ด้านดาวคะนอง และด้านสุขสวัสดิ์ มีจำนวนทั้งหมด 48,811 และ 25,815 คัน ตามลำดับ ส่วนทางพิเศษศรีรัช พบว่ามีปริมาณจราจรที่ขึ้นสะพานพระราม 9 ด้านสาทร ด้านถนนจันทน์ ด้านพระราม 3 และด้านสาธุประดิษฐ์ มีจำนวนทั้งหมด 7,508 12,100 และ 7,400 คัน ตามลำดับ รายละเอียดดังตารางที่ 3.6-2 และ ตารางที่ 3.6-3



ตารางที่ 3.6-1 ปริมาณการจราจรรายปีเฉลี่ยบนทางหลวงที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ช่วงปี พ.ศ. 2555-2559

ทางหลวง หมายเลข	ช่วง ควบคุม	รายละเอียด	กม.ที่	ปี พ.ศ.	รถยนต์นั่ง (ไม่เกิน 7 คน)	รถยนต์นั่ง (เกิน 7 คน)	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถโดยสาร ขนาดกลาง	รถโดยสาร ขนาดใหญ่	รถบรรทุก ขนาดเล็ก	รถบรรทุก 6 ล้อ	รถบรรทุก 10 ล้อ	รถบรรทุก ทุกพ่วง	รถบรรทุก กึ่งพ่วง	รวม
9	9 100	พระประแดง-บางแค	19+164	2555	48,539	17,342	0	0	602	40,161	6,624	3,066	1,489	1,992	119,815
				2556	56,726	18,755	0	0	362	28,968	6,699	3,767	1,524	2,566	119,367
	9 102	บางแค-คลองมหาสวัสดิ์	20+430	2557	60,911	19,519	0	4	336	44,561	5,750	5,240	2,522	3,554	142,397
				2558	56,100	29,284	0	0	384	64,870	7,160	5,188	2,427	3,761	169,174
				2559	58,590	38,410	0	0	478	63,514	8,789	5,947	2,912	4,424	183,064
	เฉลี่ย 5 ปี				56,173	24,662	0	1	432	48,415	7,004	4,642	2,175	3,259	146,763
35	35 101	ดาวคะนอง-แสมดำ	6+500	2555	57,329	47,009	2,885	2,868	2,287	22,883	5,002	3,092	1,487	1,604	146,446
				2556	68,018	43,211	4,282	1,876	3,940	20,120	4,890	2,933	1,330	1,704	152,304
				2557	148,392	41,878	286	134	539	45,017	11,496	7,455	3,266	1,926	260,339
				2558	150,902	44,370	324	166	568	46,727	11,760	8,074	3,614	2,116	268,621
				2559	151,805	44,740	359	211	643	47,228	12,190	8,278	3,788	2,175	271,417
	เฉลี่ย 5 ปี				115,289	44,242	1,627	1,051	1,595	36,395	9,068	5,966	2,697	1,905	219,825
3242	3242 102	บางบอน-โรงพยาบาลบาง ปะกอก 8	15+600	2555	69,479	50,372	5,267	4,643	4,826	4,510	2,827	1,285	99	57	143,365
				2556	70,451	51,059	5,554	4,883	5,058	4,677	2,868	1,108	118	70	145,846
				2557	64,485	52,362	4,980	4,536	4,292	5,169	2,379	738	105	74	139,147
				2558	48,487	48,669	3,961	3,952	3,441	5,881	1,561	437	61	43	116,493
				2559	44,432	45,078	3,424	3,114	2,794	6,949	1,248	322	40	33	107,434
	เฉลี่ย 5 ปี				59,467	49,508	4,637	4,226	4,082	5,437	2,177	778	85	55	130,457

ที่มา : สำนักอำนวยความสะดวก กรมทางหลวง, พ.ศ. 2554-2558

ตารางที่ 3.6-2 ข้อมูลปริมาณจราจร ทางพิเศษเฉลิมมหานคร เฉลี่ยวันทำการ ประจำเดือน มีนาคม พ.ศ.2560

ลำดับ	ด้าน/ชั่วโมง	ประเภท	00-01	01-02	02-03	03-04	04-05	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	รวม	ร้อยละ
1	ดินแดง	MTC	621	391	327	273	415	859	1,698	2,199	2,323	2,278	2,177	2,200	2,188	2,194	2,256	2,255	2,324	2,218	1,832	1,501	1,449	1,353	1,076	834	37,241	64.81
		ETC	147	80	62	40	103	277	1,141	1,725	1,575	1,219	1,080	1,157	1,084	1,122	1,010	1,173	1,405	1,440	1,192	820	818	694	503	355	20,222	35.19
		รวม	768	471	389	313	518	1,136	2,839	3,924	3,898	3,497	3,257	3,357	3,272	3,316	3,266	3,428	3,729	3,658	3,024	2,321	2,267	2,047	1,579	1,189	57,463	100.00
2	ดินแดง 1	MTC	45	23	19	16	35	121	357	569	661	589	434	396	380	375	391	411	492	480	394	320	244	175	113	73	7,113	68.07
		ETC	11	2	3	-	7	52	156	302	372	322	198	157	164	135	172	184	214	228	180	188	138	75	52	25	3,337	31.93
		รวม	56	25	22	16	42	173	513	871	1,033	911	632	553	544	510	563	595	706	708	574	508	382	250	165	98	10,450	100.00
3	เพชรบุรี	MTC	77	45	35	27	30	65	159	266	292	302	293	310	332	351	412	460	509	606	530	430	353	275	228	125	6,512	62.80
		ETC	21	11	10	5	7	22	95	159	169	136	138	127	167	168	229	233	321	465	403	337	268	194	116	57	3,858	37.20
		รวม	98	56	45	32	37	87	254	425	461	438	431	437	499	519	641	693	830	1,071	933	767	621	469	344	182	10,370	100.00
4	สุขุมวิท	MTC	88	48	37	47	82	156	348	483	466	459	405	445	499	514	567	623	714	722	658	630	601	440	277	151	9,460	55.71
		ETC	60	26	20	19	30	100	277	357	360	304	257	283	338	368	422	483	519	610	629	567	584	485	297	125	7,520	44.29
		รวม	148	74	57	66	112	256	625	840	826	763	662	728	837	882	989	1,106	1,233	1,332	1,287	1,197	1,185	925	574	276	16,980	100.00
5	พระรามที่สี่ 1	MTC	146	95	68	71	79	137	237	303	331	418	448	455	496	499	553	674	831	904	842	639	649	506	384	228	9,993	54.19
		ETC	65	31	17	15	15	51	210	273	309	331	324	289	332	372	422	481	669	974	886	560	779	545	353	146	8,449	45.81
		รวม	211	126	85	86	94	188	447	576	640	749	772	744	828	871	975	1,155	1,500	1,878	1,728	1,199	1,428	1,051	737	374	18,442	100.00
6	พระรามที่สี่ 2	MTC	99	55	38	44	70	130	195	282	332	373	399	464	545	560	614	724	796	718	645	528	516	417	292	159	8,995	56.99
		ETC	65	20	11	8	20	74	163	301	280	303	256	287	344	371	430	494	599	494	437	343	592	521	244	132	6,789	43.01
		รวม	164	75	49	52	90	204	358	583	612	676	655	751	889	931	1,044	1,218	1,395	1,212	1,082	871	1,108	938	536	291	15,784	100.00
7	เลียบแม่น้ำ	MTC	98	65	42	50	101	190	404	659	711	849	816	765	795	804	868	945	1,061	1,127	962	708	630	498	320	178	13,646	58.37
		ETC	45	23	4	7	23	74	322	605	613	642	528	455	477	513	521	612	747	934	838	583	553	323	195	94	9,731	41.63
		รวม	143	88	46	57	124	264	726	1,264	1,324	1,491	1,344	1,220	1,272	1,317	1,389	1,557	1,808	2,061	1,800	1,291	1,183	821	515	272	23,377	100.00
8	ท่าเรือ 1	MTC	84	64	55	48	63	81	180	272	307	382	360	386	389	402	447	435	552	567	452	342	310	263	180	122	6,743	61.82
		ETC	28	16	5	8	10	27	115	196	206	191	163	185	185	199	241	250	421	430	370	277	264	194	121	63	4,165	38.18
		รวม	112	80	60	56	73	108	295	468	513	573	523	571	574	601	688	685	973	997	822	619	574	457	301	185	10,908	100.00
9	บางนา	MTC	396	304	253	350	669	1,412	2,447	1,858	1,665	1,692	1,902	2,051	2,177	2,269	2,386	2,191	2,147	1,800	1,411	1,437	1,505	1,482	997	654	35,455	67.04
		ETC	98	50	32	57	117	480	1,790	1,441	877	848	724	840	941	1,035	1,174	1,097	1,247	1,166	741	773	711	616	401	174	17,430	32.96
		รวม	494	354	285	407	786	1,892	4,237	3,299	2,542	2,540	2,626	2,891	3,118	3,304	3,560	3,288	3,394	2,966	2,152	2,210	2,216	2,098	1,398	828	52,885	100.00
10	สุขุมวิท 62	MTC	73	51	40	54	108	276	581	720	752	709	629	545	518	514	475	467	459	435	351	302	317	268	205	134	8,983	63.78
		ETC	28	14	9	5	23	77	458	679	590	443	337	293	230	251	223	277	195	271	164	153	151	116	72	42	5,101	36.22
		รวม	101	65	49	59	131	353	1,039	1,399	1,342	1,152	966	838	748	765	698	744	654	706	515	455	468	384	277	176	14,084	100.00
11	อาจณรงค์	MTC	42	37	26	24	37	70	209	415	455	368	327	331	326	319	346	323	364	395	310	230	196	174	101	72	5,497	57.80
		ETC	14	4	9	4	9	33	226	429	426	301	203	166	190	181	163	225	273	289	267	225	151	124	54	47	4,013	42.20
		รวม	56	41	35	28	46	103	435	844	881	669	530	497	516	500	509	548	637	684	577	455	347	298	155	119	9,510	100.00
12	ท่าเรือ 2	MTC	100	81	63	56	73	124	434	484	376	401	427	470	469	510	545	554	659	762	739	539	443	369	264	165	9,107	59.01
		ETC	37	16	13	5	14	104	624	540	323	227	210	223	251	279	297	328	407	588	535	421	372	279	161	73	6,327	40.99
		รวม	137	97	76	61	87	228	1,058	1,024	699	628	637	693	720	789	842	882	1,066	1,350	1,274	960	815	648	425	238	15,434	100.00
13	อาจณรงค์ 1 (บางนา)	MTC	54	34	21	21	28	45	149	270	352	374	340	294	276	286	287	290	308	339	327	267	199	163	121	78	4,923	54.00
		ETC	30	15	9	8	8	20	188	354	311	289	253	220	203	254	262	272	265	302	288	227	157	119	89	50	4,193	46.00
		รวม	84	49	30	29	36	65	337	624	663	663	593	514	479	540	549	562	573	641	615	494	356	282	210	128	9,116	100.00
	อาจณรงค์ 1 (ท่าเรือ)	MTC	99	67	51	46	92	214	572	941	1,050	1,046	955	746	666	685	662	654	687	654	508	420	354	299	221	159	11,848	71.89
		ETC	67	42	31	19	31	52	81	131	200	267	284	317	319	308	308	301	318	331	323	238	243	210	134	83	4,634	28.11
		รวม	166	109	82	65	123	266	653	1,072	1,250	1,313	1,239	1,063	985	993	970	955	1,005	985	831	658	597	509	355	242	16,482	100.00
14	ดาวคะนอง	MTC	237	246	227	273	443	1,126	2,171	2,164	2,221	2,200	1,990	1,902	2,112	2,000	1,943	1,670	1,668	1,310	1,284	1,119	1,194	978	718	470	31,666	64.87
		ETC	89	43	37	33	108	476	1,496	1,606	1,373	1,280	1,146	1,016	1,059	1,179	1,059	986	931	860	690	496	462	376	230	114	17,145	35.13

ตารางที่ 3.6-2 ข้อมูลปริมาณจราจร ทางพิเศษเฉลิมมหานคร เฉลี่ยวันทำการ ประจำเดือน มีนาคม พ.ศ.2560

ลำดับ	ด้าน/ชั่วโมง	ประเภท	00-01	01-02	02-03	03-04	04-05	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	รวม	ร้อยละ
		รวม	326	289	264	306	551	1,602	3,667	3,770	3,594	3,480	3,136	2,918	3,171	3,179	3,002	2,656	2,599	2,170	1,974	1,615	1,656	1,354	948	584	48,811	100.00
15	สุขสวัสดิ์	MTC	109	85	76	115	249	589	1,523	2,126	1,891	1,495	1,127	985	921	894	834	736	644	508	450	445	493	427	293	200	17,215	66.69
		ETC	28	19	13	15	43	170	920	1,367	1,195	790	536	456	442	408	368	337	339	298	214	182	171	155	83	51	8,600	33.31
		รวม	137	104	89	130	292	759	2,443	3,493	3,086	2,285	1,663	1,441	1,363	1,302	1,202	1,073	983	806	664	627	664	582	376	251	25,815	100.00
16	สารุประดิษฐ์ 1	MTC	70	40	36	44	96	210	504	758	792	768	595	506	484	500	436	377	358	333	265	241	315	285	205	131	8,349	60.72
		ETC	24	14	7	6	24	88	413	648	623	538	356	313	282	300	276	270	223	210	149	139	207	156	84	50	5,400	39.28
		รวม	94	54	43	50	120	298	917	1,406	1,415	1,306	951	819	766	800	712	647	581	543	414	380	522	441	289	181	13,749	100.00
17	สารุประดิษฐ์ 2	MTC	17	12	8	6	8	24	53	100	120	143	147	140	125	132	134	140	141	203	198	135	123	101	52	33	2,295	55.68
		ETC	11	3	1	1	2	6	39	118	140	135	103	121	92	97	97	108	120	165	149	104	89	72	29	25	1,827	44.32
		รวม	28	15	9	7	10	30	92	218	260	278	250	261	217	229	231	248	261	368	347	239	212	173	81	58	4,122	100.00
18	บางจาก	MTC	91	65	50	60	105	229	556	785	646	650	658	663	672	655	715	731	767	742	665	574	508	393	214	133	11,327	55.81
		ETC	41	18	10	11	39	103	450	804	613	522	422	407	470	469	489	563	640	800	695	471	379	291	171	92	8,970	44.19
		รวม	132	83	60	71	144	332	1,006	1,589	1,259	1,172	1,080	1,070	1,142	1,124	1,204	1,294	1,407	1,542	1,360	1,045	887	684	385	225	20,297	100.00
19	อานนรงค์ 3	MTC	14	15	12	12	23	17	28	90	78	59	55	57	48	40	48	36	38	54	41	27	24	27	34	24	901	66.84
		ETC	-	-	2	-	2	9	22	57	70	28	23	24	26	22	18	15	14	38	27	20	9	5	11	5	447	33.16
		รวม	14	15	14	12	25	26	50	147	148	87	78	81	74	62	66	51	52	92	68	47	33	32	45	29	1,348	100.00
รวม		MTC	2,546	1,808	1,472	1,625	2,783	6,058	12,777	15,654	15,743	15,496	14,429	14,054	14,370	14,463	14,871	14,660	15,481	14,823	12,823	10,807	10,399	8,866	6,261	4,099	246,368	62.52
		ETC	909	447	303	266	633	2,286	9,164	12,035	10,555	9,088	7,518	7,312	7,570	8,009	8,163	8,674	9,853	10,855	9,150	7,104	7,089	5,545	3,389	1,798	147,711	37.48
		รวม	3,455	2,255	1,775	1,891	3,416	8,344	21,941	27,689	26,298	24,584	21,947	21,366	21,940	22,472	23,034	23,334	25,334	25,678	21,973	17,911	17,488	14,411	9,650	5,897	394,079	100.00

ตารางที่ 3.6-3 ข้อมูลปริมาณจราจร ทางพิเศษศรีรัชเฉลี่ยวันทำการ ประจำเดือน มีนาคม พ.ศ.2560

ลำดับ	ด้าน / ชั่วโมง	ประเภท	00 - 01	01 - 02	02 - 03	03 - 04	04 - 05	05 - 06	06 - 07	07 - 08	08 - 09	09 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	18 - 19	19 - 20	20 - 21	21 - 22	22 - 23	23 - 24	รวม	ร้อยละ
1	ประชาชน (ขาเข้า)	MTC	389	249	205	253	553	1,731	3,199	2,577	2,255	2,265	2,346	2,313	2,335	2,297	2,294	2,193	2,087	1,792	1,550	1,418	1,431	1,227	925	536	38,420	64.67%
		ETC	136	66	39	47	141	1,165	2,216	1,277	1,109	1,098	1,118	1,177	1,201	1,226	1,239	1,270	1,259	1,111	980	892	857	673	449	239	20,985	35.33%
		รวม	525	315	244	300	694	2,896	5,415	3,854	3,364	3,363	3,464	3,490	3,536	3,523	3,533	3,463	3,346	2,903	2,530	2,310	2,288	1,900	1,374	775	59,405	100.00%
2	รัชดาภิเษก	MTC	85	57	59	80	148	350	505	425	334	364	405	406	421	420	393	345	292	229	208	219	265	219	168	122	6,519	65.08%
		ETC	24	14	8	8	23	152	429	376	250	188	178	185	193	197	191	166	165	129	126	126	134	107	83	46	3,498	34.92%
		รวม	109	71	67	88	171	502	934	801	584	552	583	591	614	617	584	511	457	358	334	345	399	326	251	168	10,017	100.00%
3	บางซื่อ	MTC	74	59	106	198	339	443	515	547	435	292	244	259	275	295	318	366	382	442	407	367	364	271	182	99	7,279	77.25%
		ETC	4	3	3	6	14	29	102	271	252	123	81	83	75	77	82	87	106	230	191	136	93	52	31	13	2,144	22.75%
		รวม	78	62	109	204	353	472	617	818	687	415	325	342	350	372	400	453	488	672	598	503	457	323	213	112	9,423	100.00%
4	ย่านพหลโยธิน	MTC	78	53	36	33	50	131	356	620	686	627	551	526	539	563	555	558	560	633	546	412	322	264	207	144	9,050	62.36%
		ETC	22	12	7	5	12	57	259	499	504	394	301	271	279	291	296	296	344	473	416	286	184	133	80	42	5,463	37.64%
		รวม	100	65	43	38	62	188	615	1,119	1,190	1,021	852	797	818	854	851	854	904	1,106	962	698	506	397	287	186	14,513	100.00%
5	คลองประปา 1	MTC	23	12	8	5	10	35	110	196	213	217	231	281	293	305	343	395	595	646	531	383	248	131	79	42	5,332	60.26%
		ETC	12	5	3	2	4	17	83	153	174	141	138	151	173	167	176	229	361	439	399	288	190	114	66	31	3,516	39.74%
		รวม	35	17	11	7	14	52	193	349	387	358	369	432	466	472	519	624	956	1,085	930	671	438	245	145	73	8,848	100.00%
6	คลองประปา 2	MTC	37	21	15	17	33	80	221	418	441	436	406	404	410	428	441	454	563	606	443	331	264	192	126	72	6,859	58.05%
		ETC	20	9	5	6	10	44	191	356	377	347	276	277	273	292	289	303	356	411	346	268	207	150	99	45	4,957	41.95%
		รวม	57	30	20	23	43	124	412	774	818	783	682	681	683	720	730	757	919	1,017	789	599	471	342	225	117	11,816	100.00%
7	พหลโยธิน 1	MTC	43	23	18	13	22	49	96	126	159	158	174	196	217	233	247	252	304	362	292	254	213	167	114	72	3,804	60.38%
		ETC	19	9	6	4	6	22	60	92	111	96	102	115	122	136	144	148	193	276	247	195	158	112	80	43	2,496	39.62%
		รวม	62	32	24	17	28	71	156	218	270	254	276	311	339	369	391	400	497	638	539	449	371	279	194	115	6,300	100.00%
8	พหลโยธิน 2	MTC	33	18	12	8	16	47	187	270	232	185	199	219	234	235	243	287	394	489	454	356	273	182	120	72	4,765	69.71%
		ETC	10	6	4	2	3	10	58	109	112	72	67	73	84	88	103	134	211	247	227	181	123	76	48	22	2,070	30.29%
		รวม	43	24	16	10	19	57	245	379	344	257	266	292	318	323	346	421	605	736	681	537	396	258	168	94	6,835	100.00%
9	อโศก 1	MTC	185	121	106	83	105	221	427	699	753	824	917	965	1,004	1,038	1,043	1,062	1,123	1,181	989	827	812	727	560	322	16,094	62.72%
		ETC	84	49	38	20	21	67	270	519	531	494	478	515	531	552	569	608	705	801	687	562	531	447	322	167	9,568	37.28%
		รวม	269	170	144	103	126	288	697	1,218	1,284	1,318	1,395	1,480	1,535	1,590	1,612	1,670	1,828	1,982	1,676	1,389	1,343	1,174	882	489	25,662	100.00%
10	อโศก 2	MTC	39	24	17	13	15	36	141	153	165	164	147	165	206	207	228	250	290	334	250	205	170	139	119	76	3,553	54.71%
		ETC	27	14	8	5	8	26	201	212	175	137	109	118	135	147	156	182	222	275	201	167	136	122	95	63	2,941	45.29%
		รวม	66	38	25	18	23	62	342	365	340	301	256	283	341	354	384	432	512	609	451	372	306	261	214	139	6,494	100.00%
11	อโศก 4	MTC	615	408	309	289	340	890	2,547	3,144	2,979	3,070	2,872	2,685	2,601	2,517	2,411	2,512	2,328	2,173	2,011	1,802	1,673	1,439	1,098	826	43,539	60.81%
		ETC	315	150	100	73	104	470	2,186	2,622	2,320	1,880	1,773	1,734	1,684	1,619	1,473	1,447	1,404	1,479	1,250	1,031	957	839	659	485	28,054	39.19%
		รวม	930	558	409	362	444	1,360	4,733	5,766	5,299	4,950	4,645	4,419	4,285	4,136	3,884	3,959	3,732	3,652	3,261	2,833	2,630	2,278	1,757	1,311	71,593	100.00%
12	ยมราช	MTC	138	85	87	91	132	247	492	681	721	786	791	918	1,082	1,127	1,192	1,236	1,369	1,168	876	723	628	557	407	220	15,754	66.52%
		ETC	52	32	20	16	28	79	226	336	352	347	354	417	493	520	551	594	719	682	521	488	432	352	216	101	7,928	33.48%
		รวม	190	117	107	107	160	326	718	1,017	1,073	1,133	1,145	1,335	1,575	1,647	1,743	1,830	2,088	1,850	1,397	1,211	1,060	909	623	321	23,682	100.00%
13	จตุพงษ์	MTC	24	10	8	6	11	25	71	116	136	155	179	206	217	195	222	247	285	292	269	217	155	96	62	41	3,245	64.72%
		ETC	8	3	2	1	3	8	37	86	76	67	76	93	86	85	103	129	176	203	181	144	102	54	31	15	1,769	35.28%
		รวม	32	13	10	7	14	33	108	202	212	222	255	299	303	280	325	376	461	495	450	361	257	150	93	56	5,014	100.00%
14	หัวลำโพง	MTC	84	54	45	51	65	129	247	433	487	452	474	556	677	734	755	833	906	830	601	487	463	380	257	150	10,150	61.80%
		ETC	34	20	9	7	12	35	136	311	334	278	255	283	352	403	413	462	568	584	449	379	388	295	184	82	6,273	38.20%
		รวม	118	74	54	58	77	164	383	744	821	730	729	839	1,029	1,137	1,168	1,295	1,474	1,414	1,050	866	851	675	441	232	16,423	100.00%



ตารางที่ 3.6-3 ข้อมูลปริมาณจราจร ทางพิเศษศรีรัชเฉลี่ยวันทำการ ประจำเดือน มีนาคม พ.ศ.2560

ลำดับ	ด้าน / ชั่วโมง	ประเภท	00 - 01	01 - 02	02 - 03	03 - 04	04 - 05	05 - 06	06 - 07	07 - 08	08 - 09	09 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	18 - 19	19 - 20	20 - 21	21 - 22	22 - 23	23 - 24	รวม	ร้อยละ
15	สะพานส่วาง	MTC	49	31	25	25	30	65	147	311	314	325	345	379	429	479	520	582	656	750	649	526	479	347	192	98	7,753	56.48%
		ETC	24	11	9	5	4	12	87	224	262	244	233	249	293	344	381	450	523	647	596	461	407	304	149	56	5,975	43.52%
		รวม	73	42	34	30	34	77	234	535	576	569	578	628	722	823	901	1,032	1,179	1,397	1,245	987	886	651	341	154	13,728	100.00%
16	สุรวงศ์	MTC	139	84	62	81	156	297	431	515	525	537	568	640	712	733	745	769	781	788	688	704	703	568	416	253	11,895	63.99%
		ETC	59	28	18	16	40	116	251	344	340	328	299	315	361	400	396	428	443	462	429	435	446	368	241	131	6,694	36.01%
		รวม	198	112	80	97	196	413	682	859	865	865	867	955	1,073	1,133	1,141	1,197	1,224	1,250	1,117	1,139	1,149	936	657	384	18,589	100.00%
17	สาทร	MTC	56	39	30	30	39	80	141	211	218	242	248	276	298	297	304	307	286	252	202	189	199	193	143	96	4,376	58.28%
		ETC	24	12	9	6	12	33	100	179	181	178	163	174	186	199	213	232	217	193	170	168	170	155	103	55	3,132	41.72%
		รวม	80	51	39	36	51	113	241	390	399	420	411	450	484	496	517	539	503	445	372	357	369	348	246	151	7,508	100.00%
18	จันทน์	MTC	80	53	57	58	79	159	356	573	701	628	553	469	439	424	409	392	362	316	302	291	316	292	235	162	7,706	63.69%
		ETC	27	15	11	10	19	54	244	506	519	394	294	234	224	224	239	241	216	184	147	129	163	143	100	57	4,394	36.31%
		รวม	107	68	68	68	98	213	600	1,079	1,220	1,022	847	703	663	648	648	633	578	500	449	420	479	435	335	219	12,100	100.00%
19	พระรามสาม	MTC	26	15	14	13	25	60	189	445	433	387	298	261	265	281	273	227	194	232	216	166	151	123	87	51	4,432	59.89%
		ETC	10	6	4	4	6	24	146	398	370	276	197	161	153	173	151	135	112	152	143	105	94	74	49	25	2,968	40.11%
		รวม	36	21	18	17	31	84	335	843	803	663	495	422	418	454	424	362	306	384	359	271	245	197	136	76	7,400	100.00%
20	สาธูประติษฐ์ 3	MTC	17	13	10	8	16	38	109	206	249	252	219	189	174	184	177	159	144	141	137	122	114	89	57	34	2,858	55.67%
		ETC	8	5	3	3	4	15	108	247	259	231	170	130	125	129	126	113	98	110	103	82	84	65	39	19	2,276	44.33%
		รวม	25	18	13	11	20	53	217	453	508	483	389	319	299	313	303	272	242	251	240	204	198	154	96	53	5,134	100.00%
21	ประชาชน (ขาออก)	MTC	495	294	232	210	270	551	1,169	1,523	1,687	2,039	2,170	2,249	2,343	2,371	2,465	2,710	2,931	3,185	3,140	2,846	2,360	1,935	1,421	834	41,430	61.68%
		ETC	223	112	71	49	66	200	912	1,464	1,513	1,323	1,203	1,182	1,271	1,347	1,352	1,520	1,734	1,960	1,919	1,820	1,695	1,379	944	480	25,739	38.32%
		รวม	718	406	303	259	336	751	2,081	2,987	3,200	3,362	3,373	3,431	3,614	3,718	3,817	4,230	4,665	5,145	5,059	4,666	4,055	3,314	2,365	1,314	67,169	100.00%
22	ประชาชน 1	MTC	143	95	74	65	86	205	425	628	685	654	639	666	703	706	772	856	1,030	1,098	1,048	952	803	636	441	264	13,674	69.26%
		ETC	43	28	17	12	14	67	188	294	306	275	251	265	280	293	310	376	498	581	564	475	370	283	181	97	6,068	30.74%
		รวม	186	123	91	77	100	272	613	922	991	929	890	931	983	999	1,082	1,232	1,528	1,679	1,612	1,427	1,173	919	622	361	19,742	100.00%
23	งามวงศ์วาน 1	MTC	49	34	25	27	51	136	320	613	644	504	454	468	453	467	493	523	582	595	522	410	338	248	152	88	8,196	68.51%
		ETC	16	9	5	5	13	55	144	340	341	257	207	213	213	215	226	219	269	278	225	172	150	103	58	35	3,768	31.49%
		รวม	65	43	30	32	64	191	464	953	985	761	661	681	666	682	719	742	851	873	747	582	488	351	210	123	11,964	100.00%
24	งามวงศ์วาน 2	MTC	63	39	26	22	36	123	381	656	672	624	525	475	482	490	490	565	687	755	676	532	398	295	185	101	9,298	69.84%
		ETC	22	11	7	5	7	36	169	307	317	264	210	191	200	198	199	262	318	348	297	228	179	126	74	41	4,016	30.16%
		รวม	85	50	33	27	43	159	550	963	989	888	735	666	682	688	689	827	1,005	1,103	973	760	577	421	259	142	13,314	100.00%
25	ประชาชน 2	MTC	153	82	64	69	188	772	1,424	1,275	1,168	1,143	1,136	1,022	1,000	1,003	1,021	1,075	1,224	1,202	995	869	787	618	415	241	18,946	73.43%
		ETC	40	17	14	12	33	345	647	333	312	356	392	381	381	378	383	433	501	494	354	317	295	228	137	73	6,856	26.57%
		รวม	193	99	78	81	221	1,117	2,071	1,608	1,480	1,499	1,528	1,403	1,381	1,381	1,404	1,508	1,725	1,696	1,349	1,186	1,082	846	552	314	25,802	100.00%
26	อโศก 3	MTC	363	232	175	213	457	1,000	1,349	1,581	1,629	1,827	2,103	2,192	2,243	2,272	2,442	2,602	2,759	2,885	2,805	2,471	2,099	1,612	1,112	635	39,058	60.42%
		ETC	213	111	62	63	171	509	787	1,070	1,184	1,279	1,324	1,315	1,353	1,430	1,587	1,720	1,818	1,962	1,836	1,718	1,585	1,249	819	426	25,591	39.58%
		รวม	576	343	237	276	628	1,509	2,136	2,651	2,813	3,106	3,427	3,507	3,596	3,702	4,029	4,322	4,577	4,847	4,641	4,189	3,684	2,861	1,931	1,061	64,649	100.00%
27	พระราม 9	MTC	83	49	36	34	63	143	234	371	404	426	470	500	510	547	624	738	832	1,232	1,172	826	667	468	286	153	10,868	63.53%
		ETC	41	22	15	13	24	68	141	223	231	221	214	233	227	247	296	382	508	715	732	603	465	332	199	87	6,239	36.47%
		รวม	124	71	51	47	87	211	375	594	635	647	684	733	737	794	920	1,120	1,340	1,947	1,904	1,429	1,132	800	485	240	17,107	100.00%
28	พระราม 9 - 1	MTC	102	67	49	54	112	453	1,634	1,973	1,921	1,697	1,430	1,221	1,120	1,064	1,021	1,023	1,064	1,060	907	720	550	429	282	175	20,128	55.89%
		ETC	79	45	29	24	60	336	1,384	1,590	1,454	1,327	1,107	957	879	828	823	826	834	864	709	546	438	358	244	145	15,886	44.11%
		รวม	181	112	78	78	172	789	3,018	3,563	3,375	3,024	2,537	2,178	1,999	1,892	1,844	1,849	1,898	1,924	1,616	1,266	988	787	526	320	36,014	100.00%

ตารางที่ 3.6-3 ข้อมูลปริมาณจราจร ทางพิเศษศรีรัชเฉลี่ยวันทำการ ประจำเดือน มีนาคม พ.ศ.2560

ลำดับ	ด่าน / ช่วงไม่ง	ประเภท	00 - 01	01 - 02	02 - 03	03 - 04	04 - 05	05 - 06	06 - 07	07 - 08	08 - 09	09 - 10	10 - 11	11 - 12	12 -13	13 - 14	14- 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	18 - 19	19 - 20	20 - 21	21 - 22	22 - 23	23 - 24	รวม	ร้อยละ	
29	รามคำแหง	MTC	38	26	19	28	38	100	298	426	416	341	304	309	296	276	279	290	283	255	208	172	174	158	109	71	4,914	57.63%	
		ETC	25	13	7	7	12	50	263	458	424	254	200	197	196	185	193	191	170	179	140	117	122	99	69	42	3,613	42.37%	
		รวม	63	39	26	35	50	150	561	884	840	595	504	506	492	461	472	481	453	434	348	289	296	257	178	113	8,527	100.00%	
30	ศรีนครินทร์	MTC	659	427	324	279	304	840	2,799	2,844	2,460	2,573	2,490	2,427	2,439	2,374	2,406	2,453	2,483	2,304	2,208	1,925	1,784	1,494	1,131	874	42,301	62.47%	
		ETC	320	142	101	71	93	468	2,269	2,051	1,610	1,544	1,422	1,373	1,388	1,352	1,340	1,396	1,502	1,484	1,335	1,086	999	883	673	513	25,415	37.53%	
		รวม	979	569	425	350	397	1,308	5,068	4,895	4,070	4,117	3,912	3,800	3,827	3,726	3,746	3,849	3,985	3,788	3,543	3,011	2,783	2,377	1,804	1,387	67,716	100.00%	
31	อโศก 3-1	MTC	99	67	58	72	126	265	345	450	514	526	509	524	583	594	691	827	889	915	909	833	721	523	363	187	11,590	68.04%	
		ETC	32	15	12	12	25	58	108	185	206	215	186	184	210	228	281	398	483	551	556	518	411	301	187	81	5,443	31.96%	
		รวม	131	82	70	84	151	323	453	635	720	741	695	708	793	822	972	1,225	1,372	1,466	1,465	1,351	1,132	824	550	268	17,033	100.00%	
32	บางซื่อ 2	MTC	43	26	19	20	47	164	571	1,015	948	719	553	487	463	457	447	449	458	408	350	265	238	181	123	77	8,528	62.88%	
		ETC	19	11	6	7	18	85	402	636	557	430	319	273	251	275	267	280	283	238	188	149	131	105	65	39	5,034	37.12%	
		รวม	62	37	25	27	65	249	973	1,651	1,505	1,149	872	760	714	732	714	729	741	646	538	414	369	286	188	116	13,562	100.00%	
เฉลี่ยวันทำการ			MTC	4,504	2,867	2,330	2,448	3,962	9,865	21,436	26,021	25,584	25,439	24,950	24,853	25,463	25,613	26,264	27,537	29,123	29,550	26,561	22,820	20,162	16,200	11,574	7,188	442,314	62.91%
			ETC	1,992	1,005	652	526	1,010	4,712	14,804	18,068	17,063	15,058	13,697	13,519	13,872	14,245	14,548	15,657	17,316	18,742	16,664	14,272	12,696	10,081	6,774	3,796	260,769	37.09%
			รวม	6,496	3,872	2,982	2,974	4,972	14,577	36,240	44,089	42,647	40,497	38,647	38,372	39,335	39,858	40,812	43,194	46,439	48,292	43,225	37,092	32,858	26,281	18,348	10,984	703,083	100.00%

### 3.7 เศรษฐกิจ - สังคม

#### 3.7.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- เพื่อศึกษาสภาพเศรษฐกิจ - สังคม ลักษณะของประชากร การดำเนินชีวิตความเป็นอยู่ ตลอดจนสภาพแวดล้อมของชุมชน ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมจากโครงการ
- เพื่อประเมินการรับรู้โครงการ ทศนคติและปฏิกิริยาของประชาชนต่อการพัฒนาโครงการและผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับ ตลอดจนแนวทางป้องกันและลดผลกระทบนั้น
- เพื่อประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการต่อสภาพเศรษฐกิจ - สังคม ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ
- เพื่อเสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเศรษฐกิจ - สังคม จากการก่อสร้างและดำเนินการของโครงการเพิ่มเติมในกรณีมาตรการเดิมที่ได้รับความเห็นชอบไม่ครอบคลุมเพียงพอ

#### 3.7.2 วิธีการศึกษา

- รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิด้านเศรษฐกิจ - สังคม ของครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา เช่น จำนวนประชากร การประกอบอาชีพ สภาพชุมชน องค์กรทางสังคม เป็นต้นจากเอกสารและหน่วยงานราชการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
- สัมภาษณ์และศึกษาข้อมูลพื้นฐานของชุมชนโดยรอบเพิ่มเติม จากที่ได้มีการศึกษาไว้ในรายงาน EIA เดิม ประกอบด้วย การตั้งถิ่นฐาน การประกอบอาชีพ เศรษฐกิจของครัวเรือน ระบบสาธารณูปโภค สภาพปัญหาในการดำรงชีวิตและปัญหาสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน โดยการใช้แบบสอบถามประกอบการสัมภาษณ์ (รายละเอียดดังภาคผนวก 3-2 (แบบสัมภาษณ์กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง)) ให้สอดคล้องกับแนวทางที่กำหนดโดยผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐกิจ - สังคม

#### 3.7.3 ผลการศึกษา

##### 1) สภาพเศรษฐกิจ - สังคมของแนวเส้นทางในปัจจุบัน

แนวเส้นทางของโครงการอยู่ในบางส่วนของพื้นที่การปกครองของแขวงบางขุนเทียน เขตจอมทอง เขตราชบุรีบูรณะ เขตบางคอแหลมและเขตยานนาวา ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีรายละเอียดของสภาพเศรษฐกิจ สังคม เป็นดังนี้

## 1.1) สภาพเศรษฐกิจ

### (1) โครงสร้างทางเศรษฐกิจ

ในปี พ.ศ. 2558 ประเทศไทยมีผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) ณ ราคาประจำปีมีมูลค่า 13,672,851 ล้านบาท และมีผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศต่อหัว(Per Capita GDP) เท่ากับ 203,356 บาท ผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติต่อหัว (Per Capita GNP) เท่ากับ 192,812 บาท และรายได้ประชาชาติต่อหัว (Per Capita NI) เท่ากับ 137,899 บาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.3 จากปี 2557 สำหรับปี 2558 ในเขตกรุงเทพและปริมณฑล การผลิตในภาพรวมและในระดับภูมิภาคปรับตัวดีขึ้นจากปี 2557 ซึ่งมีการขยายตัวสูงที่สุดร้อยละ 4.1 ตารางที่ 3.7-1

ตารางที่ 3.7-1 อัตราการขยายตัวและโครงสร้างรายได้จากการผลิตรายภาค

ภาค	อัตราการขยายตัวที่แท้จริง		โครงสร้าง ณ ราคาประจำปี	
	2557	2558	2557	2558
ตะวันออกเฉียงเหนือ	-0.8	2.3	9.9	9.7
เหนือ	-2.1	-0.9	8.3	7.8
ใต้	-0.3	4.1	8.6	8.8
ตะวันออก	0.6	1.8	18.1	17.6
ตะวันตก	0.7	2.1	3.6	3.6
กลาง	-7.5	2.6	5.8	5.8
กทม.และปริมณฑล	3.5	4.1	45.6	46.8
<b>ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ</b>	<b>0.9</b>	<b>2.9</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

ที่มา : ผลิตภัณฑ์ภาคและจังหวัด แบบปริมาณลูกโซ่ ฉบับ พ.ศ. 2558

เมื่อพิจารณาจากสัดส่วนมูลค่าผลิตภัณฑ์ ณ ราคาประจำปีต่อมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ในปี 2558 พบว่า ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีสัดส่วนมูลค่าผลิตภัณฑ์ภาคต่อมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 45.6 ในปีพ.ศ.2557 เป็นร้อยละ 46.8 ในปี พ.ศ. 2558 โดยเป็นจังหวัดที่มีค่าเฉลี่ยของผลิตภัณฑ์จังหวัดต่อหัวสูงสุดเป็นอันดับ 2 ของประเทศ (513,397 บาท/ปี) รองจากจังหวัดระยอง ดังแสดงในตารางที่ 3.7-2



**ตารางที่ 3.7-2 ผลិតภัณฑ์จังหวัดต่อหัวปี พ.ศ. 2558 10 อันดับสูงสุด (บาท/ปี)**

1. ระยอง	982,500
2. กรุงเทพมหานคร	513,397
3. ชลบุรี	491,971
4. พระนครศรีอยุธยา	475,795
5. ฉะเชิงเทรา	399,194
6. สมุทรสาคร	364,354
7. ปราจีนบุรี	345,795
8. สมุทรปราการ	339,972
9. ภูเก็ต	306,779
10. นครปฐม	288,820

ที่มา : ผลิตภัณฑ์ภาคและจังหวัด แบบปริมาณลูกโซ่ ฉบับ พ.ศ. 2558

## (2) ขนาดครัวเรือนประชากร

จำนวนประชากรของประเทศไทยปี พ.ศ. 2559 มีจำนวนทั้งสิ้น 65,931,550 คน ซึ่งมีจำนวนเพิ่มขึ้นจากปีพ.ศ. 2558 จำนวน 202,452 คน แต่สำหรับกรุงเทพมหานคร พบว่า จำนวนประชากรใน ปี พ.ศ. 2559 มีจำนวน 5,686,646 คน ซึ่งลดลงจากปี พ.ศ. 2558 จำนวน 9,763 คน และเมื่อพิจารณาแนวโน้มจำนวนประชากรของกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ปี พ.ศ.2556 เป็นต้นมา พบว่า มีแนวโน้มลดลง ดังแสดงในตารางที่ 3.7-3

**ตารางที่ 3.7-3 สถิติจำนวนประชากร ในช่วงปี พ.ศ. 2550 - 2559**

ปี (พ.ศ.)	จำนวนประชากร			
	ทั้งประเทศ	จำนวนที่เพิ่มขึ้น/ลดลงจากปีก่อน	กรุงเทพมหานคร	จำนวนที่เพิ่มขึ้น/ลดลงจากปีก่อน
2550	63,038,247	-	5,716,248	-
2551	63,389,730	+351,483	5,710,883	-5,365
2552	63,525,062	+135,332	5,702,595	-8,288
2553	63,878,267	+353,205	5,701,394	-1,201
2554	64,076,033	+197,766	5,674,843	-26,551
2555	64,456,695	+380,662	5,673,560	-1,283
2556	64,785,909	+329,214	5,686,252	12,692
2557	65,124,716	+338,807	5,692,284	6,032
2558	65,729,098	+604,382	5,696,409	4,125
2559	65,931,550	+202,452	5,686,646	-9,763

ที่มา : กรมการปกครอง

### (3) รายได้ครัวเรือนและบุคคล

จากการสำรวจภาวะเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือน ของสำนักงานสถิติแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี ปี พ.ศ. 2558 พบว่า กรุงเทพมหานครและ 3 จังหวัดใกล้เคียง (นนทบุรี ปทุมธานี และสมุทรปราการ) มีรายได้เฉลี่ยครัวเรือนต่อเดือน 41,002 บาท ส่วนใหญ่เป็นรายได้จากการทำงานร้อยละ 77.9 และมีรายได้ที่ไม่ได้เกิดจากการทำงาน เช่น เงินที่ได้รับความช่วยเหลือจากบุคคลอื่นนอกจากครัวเรือน/รัฐ ร้อยละ 7.3 และรายได้จากทรัพย์สิน เช่น ดอกเบี้ย ร้อยละ 2.5 เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีรายได้ที่ไม่เป็นตัวเงินในรูปสวัสดิการ /สินค้าและบริการต่าง ๆ ที่ได้รับมาโดยไม่ต้องซื้อ ร้อยละ 11.8 (รวมค่าประเมินค่าเช่าบ้าน/บ้านของตนเอง) สำหรับค่าใช้จ่ายเฉลี่ยพบว่า ในปี 2558 ครัวเรือน กรุงเทพฯ และ 3 จังหวัดใกล้เคียง (นนทบุรี ปทุมธานี และสมุทรปราการ) มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย เดือนละ 30,882 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 75.3 ของรายได้ โดยร้อยละ 86.5 เป็นค่าใช้จ่ายเพื่อการอุปโภคบริโภคในครัวเรือน สำหรับค่าใช้จ่ายที่ไม่เกี่ยวกับการอุปโภค บริโภค เช่น ค่าภาษีของขวัญ เปีย่ประกันภัย ซื้อมาสลากกินแบ่ง/หวย เป็นต้น

#### 1.2) สังคม

##### (1) ประชากร

ข้อมูลประชากร ของกรุงเทพมหานคร ณ ปี พ.ศ. 2559 โดยสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย (ที่มา : <http://stat.dopa.go.th/stat/statnew/statTDD/>) มีจำนวนทั้งสิ้น 5,686,646 คน แบ่งเป็นชาย 2,687,253 คน หญิง 2,999,393 คน และครัวเรือนจำนวน 2,816,711 ครัวเรือนโดยเป็นประชากรของเขตบางขุนเทียน เขตจอมทอง เขตราชพฤกษ์บุรณะ เขตบางคอแหลมและเขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร จำนวน 406,901 คน แบ่งเป็นชาย 193,614 คน หญิง 213,287 คน และครัวเรือนจำนวน 187,097 ครัวเรือน ตารางที่ 3.7-4

ตารางที่ 3.7-4 จำนวนประชากรจำแนกตามเขตการปกครอง

เขตการปกครอง	จำนวนประชากร			จำนวนครัวเรือน
	เพศชาย	เพศหญิง	รวม	
กรุงเทพมหานคร	2,687,253	2,999,393	5,686,646	2,816,711
<b>เขตบางขุนเทียน</b>				
- แขวงแสมดำ	58,060	64,678	122,738	56,795
- แขวงท่าข้าม	27,047	29,983	57,030	27,804
<b>เขตจอมทอง</b>				
- แขวงจอมทอง	17,095	18,320	35,415	15,591
- แขวงบางมด	21,366	23,785	45,151	22,116
<b>เขตราษฎร์บูรณะ</b>				
- แขวงบางปะกอก	24,121	25,707	49,828	22,155
- แขวงราษฎร์บูรณะ	15,782	17,638	33,420	13,687
<b>เขตบางคอแหลม</b>				
- แขวงบางโคล่	18,011	19,798	37,809	18,655
<b>เขตยานนาวา</b>				
- แขวงบางโพงพาง	12,132	13,378	25,510	10,294
<b>รวม</b>	<b>193,614</b>	<b>213,287</b>	<b>406,901</b>	<b>187,097</b>

ที่มา : สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย, กองปกครองและทะเบียน สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร. สถิติประชากรและบ้าน เข้าถึงได้ จาก: <http://stat.dopa.go.th/stat/statnew/statTDD/> สืบค้นเมื่อ 16 พฤษภาคม พ.ศ.2560

## (2) ความปลอดภัยในสังคม

จากสถิติคดีอาญา ปี พ.ศ. 2549 - 2558 ในพื้นที่รับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร พบว่าคดีที่รัฐเป็นผู้เสียหายมีสัดส่วนสูงที่สุด รองลงมา คือคดีประทุษร้ายต่อทรัพย์ และกลุ่มคดีที่น่าสนใจ ตามลำดับรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.7-5

ตารางที่ 3.7-5 สถิติคดีอาญาปีงบประมาณ 2549 - 2558 ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

ประเภทคดี	2549		2550		2551		2552		2553		2554		2555		2556		2557		2558		รวมทั้งหมด	
	รับแจ้ง	จับ	รับแจ้ง	จับ	รับแจ้ง	จับ	รับแจ้ง	จับ	รับแจ้ง	จับ	รับแจ้ง	จับ	รับแจ้ง	จับ	รับแจ้ง	จับ	รับแจ้ง	จับ	รับแจ้ง	จับ	รับแจ้ง	จับ
รวม	1,197	425	1,085	486	962	431	753	392	539	329	338	203	561	360	615	422	579	380	581	432	7,210	3,860
ฆ่าผู้อื่นโดยเจตนา	279	96	282	128	252	126	225	119	183	99	150	77	204	131	189	131	209	140	156	129	2,129	1,176
ปล้นทรัพย์	221	96	176	88	164	78	112	64	81	56	54	35	106	74	105	79	113	83	114	94	1,246	747
ชิงทรัพย์	665	225	589	257	522	217	399	202	265	171	119	85	238	147	297	199	238	148	293	200	3,625	1,851
ลักพาเรียกค่าไถ่	2	-	3	2	4	2	-	-	1	-	2	2	1	-	3	2	2	1	1	1	19	10
วางเพลิง	30	8	35	11	20	8	17	7	9	3	13	4	12	8	21	11	17	8	17	8	191	76
สถิติการรับแจ้งและจับกุมกลุ่มคดีที่เกี่ยวข้องกับชีวิต ร่างกาย จำแนกตามประเภทคดีที่รับแจ้ง กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 - 2558																						
รวม	7,132	2,059	6,027	2,117	5,372	1,929	5,204	2,262	4,578	2,116	3,163	1,469	3,795	1,775	3,508	2,019	3,517	1,935	4,326	2,732	46,622	20,413
ฆ่าผู้อื่นโดยเจตนา	279	96	282	128	252	126	225	119	183	99	148	77	204	131	189	131	209	140	156	129	2,127	1,176
ฆ่าผู้อื่นโดยไม่เจตนา	48	19	36	14	28	13	10	5	1	1	47	25	62	42	52	37	59	31	37	27	380	214
ทำให้ตายโดยประมาท	7	3	7	1	2	2	2	-	-	-	18	10	16	10	18	11	16	11	14	9	100	57
พยายามฆ่า	375	79	352	72	396	95	346	104	327	111	207	70	278	114	300	150	353	124	276	135	3,210	1,054
ทำร้ายร่างกาย	5,840	1,783	4,841	1,795	4,256	1,586	4,187	1,925	3,694	1,793	2,450	1,208	2,931	1,382	2,684	1,566	2,632	1,510	3,580	2,305	37,095	16,853
ข่มขืนกระทำชำเรา	583	79	509	107	438	107	434	109	373	112	293	79	304	96	265	124	248	119	263	127	3,710	1,059
สถิติการรับแจ้งและจับกุมกลุ่มคดีประทุษร้ายต่อทรัพย์ จำแนกตามประเภทคดีที่รับแจ้ง กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 - 2558																						
รวม	21,400	4,820	18,451	4,870	19,151	4,959	16,957	4,625	14,192	4,466	8,464	3,191	10,370	3,670	10,488	4,021	9,954	3,728	9,724	3,364	139,151	41,714
ลักทรัพย์	18,481	3,790	16,173	3,935	17,075	4,037	14,714	3,331	12,347	3,396	7,382	2,527	8,977	2,909	8,973	3,097	8,448	2,836	8,182	2,472	120,752	32,330
วิ่งราวทรัพย์	1,101	432	767	402	668	370	594	344	484	279	297	188	456	272	470	254	490	287	484	238	5,811	3,066
ริดเอาทรัพย์	4	1	4	1	4	2	6	3	3	1	1	1	4	-	3	1	6	2	1	1	36	13
กรรโชกทรัพย์	62	23	57	22	55	24	52	27	45	20	34	16	54	24	31	11	27	13	33	11	450	191
ชิงทรัพย์ (รวม)	665	225	589	257	522	217	399	202	265	171	119	85	238	147	297	199	238	148	293	200	3,625	1,851
บาดเจ็บ	69	18	29	9	24	8	15	8	16	10	13	11	25	18	17	10	20	11	31	19	259	122
ไม่บาดเจ็บ	596	207	560	248	498	209	384	194	249	161	106	74	213	129	280	189	218	137	262	181	3,366	1,729
ปล้นทรัพย์	221	96	176	88	164	78	112	64	81	56	56	35	106	74	105	79	113	83	114	94	1,248	747
รับขອງโจร	47	36	41	28	37	25	28	19	63	25	25	19	35	27	26	21	28	24	41	31	371	255
ทำให้เสียทรัพย์	819	217	644	137	626	206	1,052	635	904	518	550	320	500	217	583	359	604	335	576	317	6,858	3,261
สถิติการรับแจ้งและจับกุมกลุ่มคดีอาญาที่นำสนใจ จำแนกตามประเภทคดีที่รับแจ้ง กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 - 2558																						
รวม	12,532	491	12,418	662	14,082	719	12,994	700	10,840	654	6,390	667	7,447	888	6,965	1,200	6,875	929	7,067	1,291	97,610	8,201
โจรกรรมรถจักรยานยนต์	6,453	238	6,122	347	7,570	388	6,506	377	5,504	335	2,432	187	2,818	234	2,630	252	2,704	268	2,555	252	45,294	2,878
โจรกรรมรถยนต์	856	33	941	27	1,154	55	1,214	48	718	39	322	28	407	36	342	21	246	25	187	34	6,387	346
โจรกรรมโค-กระบือ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
โจรกรรมเครื่องมือเกษตร	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	2	5	2
ปล้น-ชิงรถยนต์โดยสาร	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ปล้น-ชิงรถยนต์แท็กซี่	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	2	1	5	5	1	1	-	-	10	9
ข่มขืนและฆ่า	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ลักพาเรียกค่าไถ่	2	-	3	2	4	2	-	-	1	-	2	2	1	-	3	2	2	1	1	1	19	10
ฉ้อโกง	1,815	134	1,989	153	1,993	150	2,067	132	1,781	131	1,476	196	1,755	268	1,714	417	1,760	317	2,137	450	18,487	2,348
ยกยอกทรัพย์	3,406	86	3,363	133	3,361	124	3,207	143	2,836	149	2,156	252	2,464	349	2,271	503	2,162	317	2,182	552	27,408	2,608
สถิติการรับแจ้งและจับกุมกลุ่มคดีที่รัฐเป็นผู้เสียหาย จำแนกตามประเภทคดีที่รับแจ้ง กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 - 2558																						
รวม	77,342	106,089	76,060	97,863	88,567	106,831	86,044	102,279	81,278	91,984	86,596	94,733	83,625	93,366	77,909	88,041	67,963	79,188	57,216	69,059	782,600	929,433
พ.ร.บ.อาวุธปืน	822	866	913	961	944	984	1,050	1,120	998	1,051	1,222	1,289	2,255	2,406	1,824	1,982	2,222	2,521	1,378	1,585	13,628	14,765
อาวุธปืนธรรมดา	822	866	913	961	944	984	1,050	1,120	998	1,051	1,199	1,256	2,209	2,349	1,750	1,874	2,147	2,385	1,330	1,512	13,362	14,358
อาวุธปืนสงคราม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23	33	46	57	74	108	75	136	48	73	266	407
พ.ร.บ.การพนัน	12,983	37,650	10,423	31,714	9,367	26,778	8,536	23,904	8,634	18,772	5,176	12,499	8,141	16,969	6,830	15,948	9,920	19,625	8,156	18,607	88,166	222,466
การพนันทั่วไป	11,738	36,366	9,326	30,600	8,425	25,812	7,536	22,894	7,947	18,081	4,718	12,025	7,637	16,463	6,164	15,274	9,118	18,815	7,365	17,805	79,974	214,135
การพนันสลากกินรวบ	1,245	1,284	1,097	1,114	942	966	1,000	1,010	687	691	458	474	504	506	666	674	802	810	791	802	8,192	8,331
พ.ร.บ.ยาเสพติด	29,700	30,503	37,217	37,648	52,585	53,258	53,571	54,288	54,068	54,561	72,295	73,025	63,525	64,259	60,456	61,237	49,699	50,918	37,472	38,629	510,588	518,326
พ.ร.บ.ปราบการค้าประเวณี	32,733	35,939	26,533	26,548	25,020	25,155	22,447	22,513	17,239	17,260	7,769	7,785	9,588	9,616	8,711	8,784	6,067	6,069	10,118	10,145	166,225	169,814
มีและเผยแพร่วัตถุลามก	1,104	1,131	974	992	651	656	440	454	339	340	134	135	116	116	88	90	55	55	92	93	3,993	4,062

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ (<http://service.nso.go.th/nso/web/statseries/statseries13.html> สืบค้นเมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม พ.ศ.2560)



## 2) การศึกษาสภาพเศรษฐกิจ - สังคมและความคิดเห็นของประชาชนด้วยแบบสัมภาษณ์เพิ่มเติม

เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการประกอบด้วยพื้นที่ 2 ช่วง ที่เชื่อมต่อแนวสายทางของ 2 โครงการเข้าด้วยกัน ได้แก่ โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก และโครงการทางพิเศษสายศรีรัช - ดาวคะนอง ซึ่งมีการปรับเปลี่ยนรายละเอียดของโครงการไปจากการศึกษาทั้ง 2 โครงการดังกล่าวข้างต้นในบางองค์ประกอบ เพื่อลดผลกระทบต่อทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้างของประชาชน จึงทำให้จำนวนผู้ได้รับผลกระทบด้านที่ดินและสิ่งปลูกสร้างเดิมมีการเปลี่ยนแปลงไปจากรายงานการศึกษาที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เดิม

การทบทวนผลการศึกษาสภาพเศรษฐกิจ สังคมของผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการโยกย้ายและเวนคืนมีรายละเอียด ดังนี้

ก่อนการปรับรายละเอียดการเปลี่ยนแปลงของโครงการ พบว่า จากการศึกษาในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางด่วนสายทางพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง และรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ก่อนการจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงฯ มีผู้ได้รับผลกระทบทั้งหมด 96 ราย ซึ่งเป็นผู้ที่จะได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างใน 7 บริเวณ ได้แก่

1. บริเวณถนนสุขสวัสดิ์ใกล้ทางแยกซอยประชาอุทิศ ( บริเวณด้านสุขสวัสดิ์ 1) (แขวงราษฎร์บูรณะ เขตราษฎร์บูรณะ กรุงเทพมหานคร)
2. บริเวณถนนเลียบทางพิเศษเฉลิมมหานคร ระหว่างถนนสุขสวัสดิ์กับถนนราษฎร์บูรณะ (ตามแนวถนนเลียบทางพิเศษเฉลิมมหานคร แขวงราษฎร์บูรณะ เขตราษฎร์บูรณะ กรุงเทพมหานคร)
3. บริเวณเชิงลาดสะพานพระราม 9 ฝั่งธนบุรีด้านทิศใต้ของสวนสาธารณะ (ตามแนวถนนเลียบทางพิเศษเฉลิมมหานคร แขวงราษฎร์บูรณะ เขตราษฎร์บูรณะ กรุงเทพมหานคร)
4. ซอยย่อย ซอยสุขสวัสดิ์ 35 (ซอยบุญมาก) (แขวงราษฎร์บูรณะ เขตราษฎร์บูรณะ กรุงเทพมหานคร)
5. ชุมชนรวมน้ำใจ, ตามแนวเส้นทางพิเศษเฉลิมมหานคร (แขวงบางปะกอก เขตราษฎร์บูรณะ กรุงเทพมหานคร)
6. บริเวณด้านดาวคะนอง/ทางแยกต่างระดับดาวคะนอง (แขวงบางมด เขตจอมทอง กรุงเทพมหานคร)
7. อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษบริเวณทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน

ต่อมา โครงการได้ดำเนินการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น ทำให้จำนวนผู้ได้รับผลกระทบจากการโยกย้ายและเวนคืน ลดลง จาก 96 ราย เป็น 79 ราย ซึ่งเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างใน 3 บริเวณ ได้แก่

1. บริเวณถนนสุขสวัสดิ์ใกล้ทางแยกซอยประชาอุทิศ ( บริเวณด้านสุขสวัสดิ์ 1) (แขวงราษฎร์บูรณะ เขตราษฎร์บูรณะ กรุงเทพมหานคร)
2. บริเวณถนนเลียบทางพิเศษเฉลิมมหานคร ระหว่างถนนสุขสวัสดิ์กับถนนราษฎร์บูรณะ (ตามแนวถนนเลียบทางพิเศษเฉลิมมหานคร แขวงราษฎร์บูรณะ เขตราษฎร์บูรณะ กรุงเทพมหานคร)
3. บริเวณเชิงลาดสะพานพระราม 9 ฝั่งธนบุรีด้านทิศใต้ของสวนสาธารณะ (ตามแนวถนนเลียบทางพิเศษเฉลิมมหานคร แขวงราษฎร์บูรณะ เขตราษฎร์บูรณะ กรุงเทพมหานคร)

โดยโครงการเดิมได้สำรวจความคิดเห็นด้านเศรษฐกิจ สังคมและความคิดเห็นต่อโครงการของผู้ได้รับผลกระทบครบทุกรายแล้ว นอกจากนี้ยังมีบริเวณที่ต้องเวนคืนที่ดินเพิ่มเติมอีก 20 แปลง (เป็นผู้ได้รับผลกระทบเพิ่มเติม 17 ราย) จึงได้ทำการสำรวจความคิดเห็นต่อผู้ได้รับผลกระทบจากการโยกย้ายและเวนคืนรายใหม่ จำนวน 17 ราย เรียบร้อยแล้วมีผลการสำรวจความคิดเห็นโดยสรุปดังนี้

#### **2.1) ผลการศึกษาสภาพเศรษฐกิจ - สังคมและความคิดเห็นของประชาชนด้วยแบบสัมภาษณ์เพิ่มเติม**

การศึกษาสภาพเศรษฐกิจ - สังคมและความคิดเห็นของประชาชนกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบด้านที่ดินและสิ่งปลูกสร้างเพิ่มเติม ดำเนินการในช่วงระหว่างวันที่ 28-29 มิถุนายน พ.ศ. 2560 **รูปที่ 3.7-1** โดยสามารถดำเนินการศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็นของประชาชนกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบด้านที่ดินและสิ่งปลูกสร้างเพิ่มเติมได้ครบทุกราย ทั้งนี้ สามารถสรุปผลในประเด็นต่างๆ ได้ดังนี้



รูปที่ 3.7-1 บรรยายภาพการสัมภาษณ์ผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน/สิ่งปลูกสร้างระหว่างวันที่ 28-29 มิถุนายน พ.ศ. 2560

### (1) ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสัมภาษณ์ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 52.94 และเป็นเพศหญิง ร้อยละ 47.06 อายุส่วนใหญ่อยู่ในช่วงมากกว่า 60 ปี ร้อยละ 35.29 รองลงมาคือช่วง 41-50 ปี ร้อยละ 29.41 นับถือศาสนาพุทธทั้งหมด การศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับปริญญาตรี ร้อยละ 41.18 รองลงมาคือ มัธยมศึกษาตอนปลายและประถมศึกษา ร้อยละ 17.65 ในสัดส่วนที่เท่ากัน และไม่ได้ประกอบร้อยละ 41.18 รองลงมา ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 29.41 และประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย ร้อยละ 17.65 ตามลำดับ

ในการสัมภาษณ์มีทั้งการสัมภาษณ์ครัวเรือนและสถานประกอบการ โดยในส่วนของครัวเรือนมีจำนวน 16 ราย และสถานประกอบการมีจำนวน 1 ราย สำหรับกรณีที่สอบถามครัวเรือน พบว่า สถานภาพของผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่คือ หัวหน้าครัวเรือน ร้อยละ 58.82 ส่วนกรณีสอบถามสถานประกอบการ พบว่า สถานภาพ

ของผู้ให้สัมภาษณ์คือ เจ้าของสถานประกอบการ สำหรับภูมิลำเนาของผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาเดิมอยู่มาตั้งแต่เกิด ร้อยละ 76.47 และย้ายมาจากที่อื่น ร้อยละ 23.53 โดยย้ายมาจากเขตอื่นในกรุงเทพฯ ร้อยละ 50.0 สาเหตุส่วนใหญ่ของการย้ายคือ ย้ายเพื่อมาหางานทำ รายละเอียดของข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์ แสดงในภาคผนวก 3-2

## (2) ข้อมูลทางเศรษฐกิจ-สังคมของครัวเรือน

ในกรณีที่สอบถามครัวเรือน พบว่า จำนวนสมาชิกที่อยู่ประจำ (รวมผู้ให้สัมภาษณ์) ส่วนใหญ่มีสมาชิกรวมกันเฉลี่ยประมาณ 6 คน สำหรับอาชีพหลักของครัวเรือน พบว่า ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 52.94 รองลงมาประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัวและข้าราชการ/พนักงานของรัฐ ร้อยละ 23.53 ในสัดส่วนที่เท่ากัน รายได้ของสมาชิกในครัวเรือนรวมกัน โดยเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ 46,636 บาท/เดือน ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นรายได้ที่แน่นอน ร้อยละ 87.50 เป็นรายได้ที่ไม่แน่นอน ร้อยละ 12.50 และไม่ระบุ ร้อยละ 6.25 ตามลำดับ รายจ่ายประจำของครัวเรือนโดยเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ 35,833 บาท/เดือน นอกจากนี้ยังพบว่า ครอบครัวของผู้ให้สัมภาษณ์มีรายได้เพียงพอและมีเหลือออม ร้อยละ 58.82 รองลงมาคือเพียงพอแต่ไม่เหลือออม ร้อยละ 17.65 ทั้งนี้ โดยผู้ให้สัมภาษณ์หรือครอบครัว ร้อยละ 52.94 เคยกู้ยืมเงินจากแหล่งต่าง ๆ และไม่เคยกู้ยืมเงิน ร้อยละ 29.41 สำหรับยานพาหนะที่แต่ละครอบครัวมีไว้ในครอบครอง พบว่า ส่วนใหญ่มียานพาหนะในครอบครอง ร้อยละ 88.24 และยานพาหนะที่มีไว้ในครอบครอง เป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ร้อยละ 37.93 รองลงมา เป็นรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 24.14 และรถกระบะ ตามลำดับ

ในกรณีสอบถามสถานประกอบการที่มีจำนวน 1 ราย พบว่า ประเภทของกิจการ/การให้บริการ ได้แก่ บริษัทออกแบบสิ่งพิมพ์ ซึ่งมีระยะเวลาดำเนินการโดยเฉลี่ย 4 ปี จำนวนพนักงานโดยเฉลี่ยอยู่ที่ 10 คน ไม่ประสงค์ให้ข้อมูลรายได้และรายจ่าย

รายละเอียดของข้อมูลทางเศรษฐกิจ - สังคมของครัวเรือน แสดงในภาคผนวก 3-2

## (3) ข้อมูลเกี่ยวกับที่ดินและทรัพย์สินของครัวเรือน/สถานประกอบการ

วัตถุประสงค์/ลักษณะของการใช้อาคารบ้านเรือนที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน โดยร้อยละ 47.06 เป็นแบบที่พักอาศัยอย่างเดียว รองลงมาเป็นแบบที่พักอาศัยและประกอบการค้า ร้อยละ 41.18 สิทธิ/ลักษณะการครอบครองบ้านเรือนและที่ดินพบว่า ทุกอย่างเป็นบ้าน/อาคารและที่ดินเป็นของตนเอง ลักษณะอาคาร/บ้านเรือน/สถานประกอบการ โดยส่วนใหญ่เป็นบ้านตึก ร้อยละ 57.14

## (4) ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม สุขภาพ สภาพชีวิตความเป็นอยู่ และการเดินทาง

จากการสอบถามเกี่ยวกับสภาพปัญหาสิ่งแวดล้อมทั่วไปที่ชุมชนได้รับในปัจจุบัน (ตารางที่ 3.7-6) ได้พบว่าปัญหา 3 อันดับแรก ที่ส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบ คือ

- อันดับที่ 1 คือ ปัญหามลพิษทางอากาศ (ฝุ่นละออง) พบว่า ส่วนใหญ่ระบุว่าได้รับผลกระทบ ร้อยละ 88.24 ซึ่งระบุว่าได้รับผลกระทบในระดับมาก ร้อยละ 80.00 รองลงมาคือได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง ร้อยละ 13.3 และระดับน้อย ร้อยละ 6.67 ตามลำดับ



- อันดับที่ 2 คือ ปัญหาเสียงดัง พบว่า ส่วนใหญ่ระบุว่าได้รับผลกระทบ ร้อยละ 76.47 ซึ่งระบุว่าได้รับผลกระทบในระดับมาก ร้อยละ 76.92 รองลงมาคือได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง ร้อยละ 23.08 ตามลำดับ
- อันดับที่ 3 คือ ปัญหาความสั่นสะเทือน ร้อยละ 35.29 ระบุว่าได้รับผลกระทบ ซึ่งได้รับผลกระทบในระดับมาก ร้อยละ 83.33 รองลงมาคือได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง ร้อยละ 16.67 ตามลำดับ

ตารางที่ 3.7-6 ปัญหาสิ่งแวดล้อมทั่วไปของชุมชนในปัจจุบัน

ปัญหาสิ่งแวดล้อม	ร้อยละของผลกระทบ		ระดับของผลกระทบที่ได้รับ <sup>1</sup> (ร้อยละ)		
	ไม่ได้รับ	ได้รับ	น้อย	ปานกลาง	มาก
1) ปัญหามลพิษทางอากาศ ฝุ่นละออง	11.76	88.24	6.67	13.33	80.00
2) ปัญหาเสียงดัง	23.53	76.47	0.00	23.08	76.92
3) ปัญหาความสั่นสะเทือน	64.71	35.29	0.00	16.67	83.33
4) ปัญหาเขม่าควัน	88.24	11.76	0.00	0.00	100.00
5) ปัญหาขยะ	88.24	11.76	0.00	50.00	50.00
6) ปัญหาน้ำเน่าเสีย	88.24	11.76	0.00	100.0	0.00
7) ปัญหาอุบัติเหตุ	94.12	5.88	0.00	0.00	100.00

หมายเหตุ : <sup>1</sup> จากร้อยละของผู้ที่ตอบว่าได้รับผลกระทบ

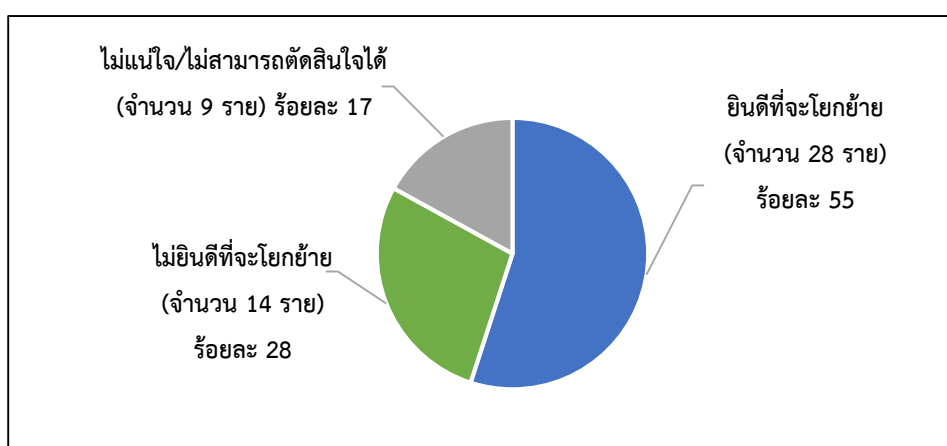
ด้านความสะดวกสบายในการเดินทางจากชุมชนไปยังสถานที่ต่างๆ ส่วนใหญ่ระบุว่ามีความสะดวกมากร้อยละ 94.12 รองลงมา คือสะดวกน้อย/ค่อนข้างลำบาก เนื่องจากการจราจรติดขัด ร้อยละ 5.88 วิธีการเดินทางที่ใช้โดยส่วนใหญ่เดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัว/รถแท็กซี่ ร้อยละ 58.82 รองลงมาคือ รถรับจ้างทั่วไป (สองแถว/มอเตอร์ไซค์รับจ้าง) ร้อยละ 23.53 และรถโดยสารประจำทาง/รถเมล์ ร้อยละ 17.65 ตามลำดับ เส้นทางหลักที่ใช้เป็นประจำของผู้ให้สัมภาษณ์ ได้แก่ ถนนราษฎร์บูรณะ ถนนสุขสวัสดิ์ ถนนพระประแดงและถนนเส้นในซอยสุขสวัสดิ์ 33/1 ความถี่ในการใช้ทางพิเศษในการเดินทาง โดยส่วนใหญ่ใช้บริการทุกวัน

ความสัมพันธ์ในชุมชนหรือบ้านเรือนใกล้เคียงพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 64.71 ระบุว่า คนในชุมชนหรือบ้านใกล้เคียง มีความสัมพันธ์กันในลักษณะต่างคนต่างอยู่ มีเพียงร้อยละ 29.41 ระบุว่ามีความสัมพันธ์/ผูกพันกันอย่างเหนียวแน่น และ มีความสัมพันธ์/ผูกพันปานกลาง ร้อยละ 5.88 ตามลำดับ และร้อยละ 58.82 มีความรู้สึกต่อสภาพโดยรวมของชุมชนหรือท้องถิ่นที่อาศัยอยู่ในปัจจุบันอยู่ในระดับที่พอใจมาก รองลงมา คือพอใจพอสมควร ร้อยละ 41.18 สำหรับความคิดที่จะย้ายไปอยู่ที่อื่น ผู้ได้รับผลกระทบทุกรายระบุว่าไม่ต้องการย้ายไปอยู่ที่อื่น รายละเอียดแสดงในภาคผนวก 3-2

### (5) สรุปประเด็นความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบหลักด้านเศรษฐกิจ สังคมใน รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางด่วนสายทางพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง

#### - ความคิดเห็นต่อการเวนคืน

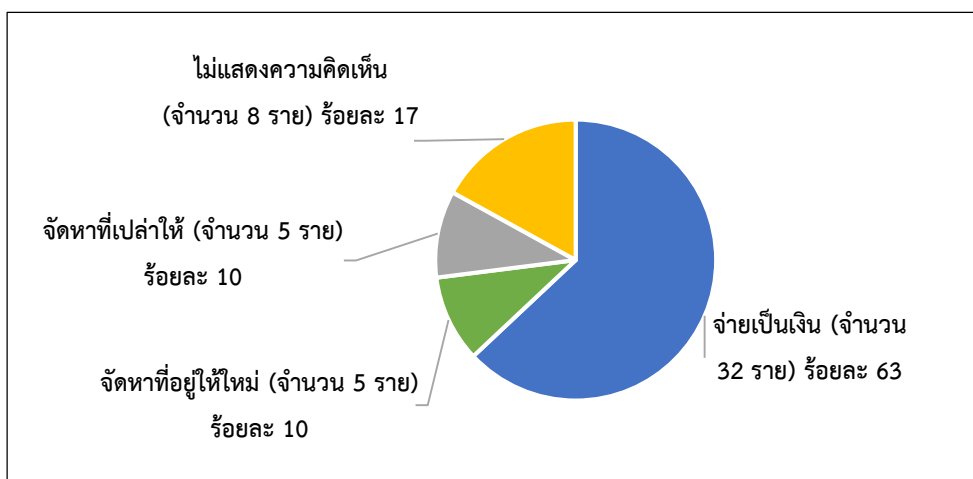
ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 28 ราย (ร้อยละ 55) ยินดีที่จะโยกย้าย จำแนกเป็นยินดีถ้าได้รับค่าทดแทนที่เหมาะสม จำนวน 23 ราย (ร้อยละ 45) และยินดีที่จะโยกย้ายโดยไม่มีเงื่อนไข จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 10) โดยมีผู้ที่ไม่ยินดีที่จะโยกย้าย เนื่องจากต้องการอยู่ที่เดิม จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 25) และคิดว่าจะได้รับค่าตอบแทนที่ไม่เพียงพอ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 3) มีผู้ให้สัมภาษณ์ที่ไม่แน่ใจและไม่สามารถตัดสินใจได้ จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 17) รายละเอียดดังรูปที่ 3.7-2



รูปที่ 3.7-2 ความคิดเห็นต่อการเวนคืนจากกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางด่วนสายทางพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง

#### - ความคิดเห็นต่อลักษณะการจ่ายค่าทดแทน

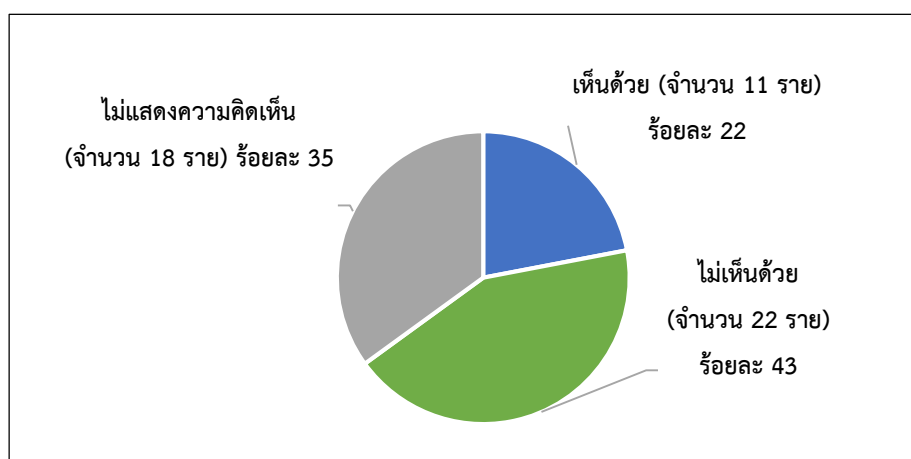
ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 32 ราย (ร้อยละ 63) มีความเห็นว่า ควรจ่ายค่าทดแทนเป็นเงิน รองลงมา มีความเห็นว่าควรจัดหาที่อยู่ให้ใหม่ และจ่ายเป็นเงินบางส่วนและจัดหาที่ดินเปล่าให้ จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 10) เท่ากัน โดยในกรณีจัดหาที่อยู่อาศัยให้ใหม่ส่วนใหญ่ต้องการให้อยู่ในเขตเดิมและเป็นอาคารพาณิชย์หรือบ้านเดี่ยว สำหรับกรณีจ่ายค่าทดแทนเป็นเงินส่วนใหญ่ต้องการให้จ่ายในครั้งเดียวภายในระยะเวลาไม่เกิน 6 เดือน รายละเอียดดังรูปที่ 3.7-3



รูปที่ 3.7-3 ความคิดเห็นต่อลักษณะการจ่ายค่าทดแทนจากกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางด่วนสายทางพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง

- ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ

ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 32 ราย (ร้อยละ 63) เห็นว่าโครงการก่อให้เกิดผลเสียเนื่องจากทำให้ประชาชนเดือดร้อน และได้รับผลกระทบด้านฝุ่นละอองและเสียงดัง และมีผู้ที่ไม่เห็นว่าการก่อให้เกิดผลดีต่อสังคม จำนวน 26 ราย (ร้อยละ 51) เนื่องจากสร้างความเจริญให้แก่ชุมชนและทำให้การจราจรสะดวกมากขึ้นเมื่อเปรียบเทียบผลกระทบ ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 22 ราย (ร้อยละ 43) มีความเห็นว่าโครงการมีผลด้านลบมากกว่าด้านบวก โดยมีผู้ที่ไม่เห็นด้วยกับโครงการ จำนวน 22 ราย (ร้อยละ 43) เนื่องจากไม่ต้องการได้รับผลกระทบจากการเวนคืน และมีผู้ที่ไม่เห็นด้วยกับโครงการ จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 22) เนื่องจากเห็นว่าโครงการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดได้ รายละเอียดดังรูปที่ 3.7-4

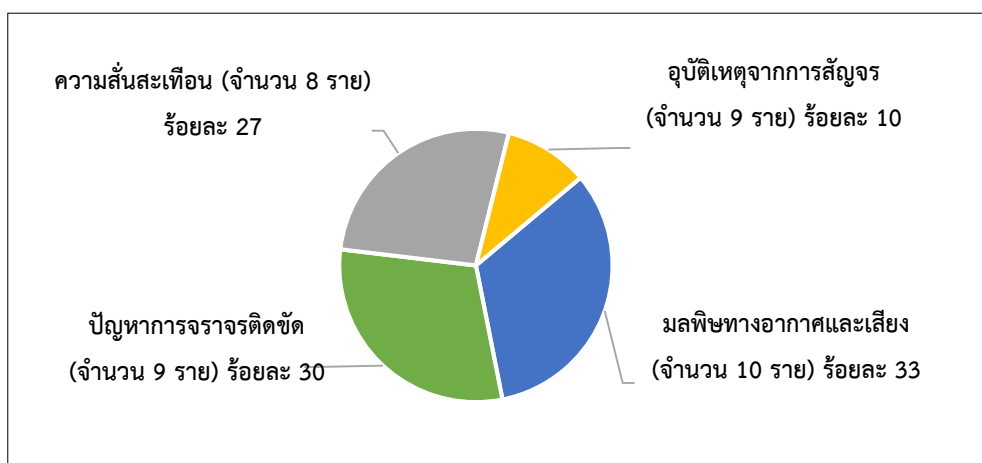


รูปที่ 3.7-4 ความคิดเห็นต่อลักษณะการจ่ายค่าทดแทนจากกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางด่วนสายทางพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง

(6) สรุปประเด็นความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบจากรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

- ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการช่วงก่อสร้าง

ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 17 ราย (ร้อยละ 100) มีความคิดเห็นว่าจะได้รับผลกระทบกับการสูญเสียที่อยู่อาศัยและไม่สามารถหาที่อยู่ใหม่ได้ สำหรับด้านความเดือดร้อน ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 53) มีความเห็นว่าจะได้รับผลกระทบ ซึ่งลักษณะของผลกระทบที่เกิดขึ้นคือ ความไม่สะดวกในการเดินทาง และจากปัญหาการจราจรติดขัด ด้านความสิ้นสະเทือน ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 47) มีความคิดเห็นว่าจะได้รับผลกระทบ โดยให้ผู้รับเหมาควบคุมการก่อสร้างให้มีมาตรฐานความปลอดภัยให้ดีที่สุด ด้านมลพิษทางอากาศ และเสียงดังรบกวน ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 59) คิดว่าจะได้รับผลกระทบจากปัญหาเสียงดัง โดยเสนอให้มีแผ่นกันเสียงปกคลุมให้มิดชิด สำหรับด้านปัญหาอุบัติเหตุจากการสัญจรของรถโครงการ ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 18) คิดว่าจะได้รับผลกระทบ รายละเอียดดังรูปที่ 3.7-5

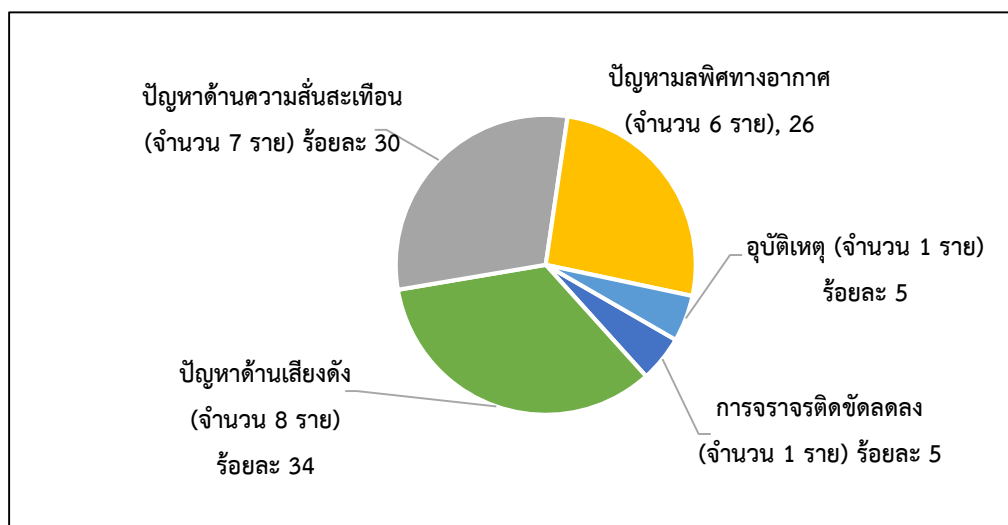


รูปที่ 3.7-5 ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับช่วงก่อสร้างจากกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบ ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

- ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ ช่วงเปิดให้บริการ

ผู้ให้สัมภาษณ์คิดว่าจะได้รับผลดีเรื่องการจราจรติดขัดลดน้อยลง จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 6) แต่คิดว่าจะมีปัญหาด้านเสียงดัง จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 47) ด้านสิ้นสະเทือนจำนวน 7 ราย (ร้อยละ 41) ปัญหามลพิษทางอากาศ จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 35) และสิ่งปลูกสร้างเสียหายและปัญหาอุบัติเหตุ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 6)





รูปที่ 3.7-6 ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับช่วงเปิดให้บริการจากกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบ ในรายงานรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

สำหรับกลุ่มผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินที่มีความคิดเห็นที่ไม่ยินดีกับการเวนคืน ไม่เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ และมีความเห็นว่ามาตรการหรือแนวทางการจัดการผลกระทบของโครงการ ไม่มีความเพียงพอ โครงการเพิ่มเติมการให้ข้อมูลข่าวสารโดยการเชิญกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบด้านการเวนคืนเข้าร่วมประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้ได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ตามผู้ที่ได้รับผลกระทบต้องการให้โครงการมีการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นร่วมกันทุกภาคส่วนเพื่อแจ้งให้ผู้ได้รับผลกระทบทราบถึงความเป็นมาของโครงการ รายละเอียดโครงการ แผนการดำเนินงานของโครงการ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากโครงการและมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนรับฟังข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวลของผู้ได้รับผลกระทบ ทั้งนี้สื่อประชาสัมพันธ์สำหรับโครงการ ประกอบไปด้วย เอกสารสาระสำคัญของโครงการ เอกสารรายละเอียดโครงการประกอบการประชุม ไปสเตอร์ประชาสัมพันธ์เชิญประชุม ใบปลิวประชาสัมพันธ์เชิญประชุม ป้ายไว้นิลประชาสัมพันธ์เชิญประชุม วิกิทัศน์ประชาสัมพันธ์โครงการ แฟนเพจโครงการ (Facebook Fanpage) สื่อประกอบการนำเสนอ (Slide Presentation) และบอร์ดนิทรรศการ

### 3.8 การโยกย้ายและการเวนคืน

#### 3.8.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- เพื่อศึกษาและสำรวจให้ทราบถึงสภาพและจำนวนของที่ดินและอาคารบ้านเรือนในปัจจุบันที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งคาดว่าจะได้รับผลกระทบโดยตรงจากการก่อสร้างโครงการ
- เพื่อประเมินผลกระทบด้านการเวนคืนทรัพย์สิน และการโยกย้ายถิ่นฐานอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ
- เพื่อประมาณการมูลค่าการทดแทนอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นที่ได้รับความเสียหายจากการพัฒนาโครงการอย่างเหมาะสม
- เพื่อเสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการโยกย้ายเวนคืนจากการพัฒนาโครงการเพิ่มเติมในกรณีมาตรการเดิมที่ได้รับความเห็นชอบไม่ครอบคลุมเพียงพอ

#### 3.8.2 วิธีการศึกษา

ตรวจสอบข้อมูลพื้นที่ที่ถูกเวนคืนพื้นที่และตรวจนับสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ในแนวเขตทาง (Right of Way) ของแนวเส้นทางของโครงการ พร้อมทั้งตรวจสอบขนาดของที่ดินของราษฎรที่อยู่ในแนวเขตทางที่ขอเปลี่ยนแปลงที่คาดว่าจะได้รับความเสียหายและถูกเวนคืนเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ โดยใช้ฐานข้อมูลด้านวิศวกรรมซึ่งได้จากผลการสำรวจและออกแบบรายละเอียด (Detailed Design : DD) ของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก (เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม พ.ศ. 2559) ศึกษาโดยบริษัทแอฟซิลอน จำกัด

#### 3.8.3 ผลการศึกษา

##### 1) แนวทางการกำหนดราคาค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

การเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกเป็นวิธีที่รัฐมีความจำเป็นที่จะต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ เพื่อนำมาพัฒนาสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ โดยอาศัยอำนาจพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530

การทบทวนราคาค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน (รายงานฉบับสุดท้าย (Final Report) งานออกแบบรายละเอียดโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก, บริษัทแอฟซิลอน จำกัด, 2559) โดยโครงการได้มีการปรับราคาค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการที่ศึกษาไว้เดิมเมื่อปี พ.ศ. 2555 เป็นราคากฎหมายที่ดิน ณ ปี พ.ศ. 2559 ซึ่งค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินจะประกอบด้วย ค่าทดแทนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างเป็นหลักโดยมีการปรับราคาค่าทดแทนที่ดินให้เป็นราคาตลาดหรือราคาซื้อ - ขายในปัจจุบันและมีการ

ปรับค่าทดแทนที่ดินที่ถูกเวนคืนบางส่วนทำให้ที่ดินส่วนที่เหลือมีมูลค่าลดน้อยถอยลงและคิดส่วนเผื่อสำหรับค่า  
อุทธรณ์ฟ้องร้องคดี เป็นต้น

อนึ่ง การประมาณราคาค่าเวนคืน คำนวณจากฐานราคาปี พ.ศ. 2559 ประกอบไปด้วย

- ราคาทดแทนที่ดินที่ถูกเวนคืน : พิจารณาจากข้อมูลราคาประเมินที่ดินรอบบัญชี ปีพ.ศ.2559-2562 ทำการปรับให้เป็นราคาตลาดด้วยค่าตัวคูณ 3.5 เท่าของราคาประเมินดังกล่าว แล้วชดเชยค่าลดน้อยถอยลงของราคาที่ดินส่วนที่เหลืออยู่เนื่องจากการถูกเวนคืน ทำให้เพิ่มราคาค่าทดแทนที่ดินในส่วนของที่ดินส่วนที่เหลือติดเขตทางพิเศษอีกร้อยละ 20 พร้อมทั้งเผื่อค่าอุทธรณ์และฟ้องคดีอีกร้อยละ 25

- ค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้าง : พิจารณาจากฐานราคา ปีพ.ศ.2559 โดยพิจารณาค่าทดแทนอาคารสิ่งปลูกสร้างตามลักษณะและประเภทอาคารที่ถูกเวนคืน โดยใช้หลักเกณฑ์ของกระทรวงคมนาคมและมีการชดเชยค่าขาดรายได้จากการประกอบกิจการอีกร้อยละ 10 พร้อมทั้งเผื่อค่าอุทธรณ์และฟ้องคดีอีกร้อยละ 25

## 2) การทบทวนพื้นที่เวนคืน

เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการประกอบด้วยพื้นที่ศึกษา 2 ช่วง ที่เชื่อมต่อแนวสายทางของทั้ง 2 โครงการเข้าด้วยกัน ได้แก่ โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก และโครงการทางพิเศษสายศรีรัช - ดาวคะนอง โดยมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการไปจากการศึกษาทั้ง 2 โครงการดังกล่าวข้างต้นในบางองค์ประกอบ เพื่อลดผลกระทบต่อทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้างของประชาชน ทำให้ตำแหน่งและจำนวนแปลงที่ดินที่ถูกเวนคืนใน 2 โครงการดังกล่าว มีการเปลี่ยนแปลงไปจากรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิม

จากการทบทวนพื้นที่เวนคืนในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก มีพื้นที่ซึ่งจำเป็นต้องเวนคืนจำนวนทั้งสิ้น 74 แปลง สิ่งปลูกสร้าง 78 หลัง ขนาดพื้นที่รวม 6 ไร่ 1 งาน 9.1 ตารางวา (2,509.1 ตารางวา) เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนพื้นที่เวนคืนในรายงานเดิม พบว่า จำนวนแปลงที่ดินลดลง 117 แปลง ขนาดพื้นที่ลดลง 45 ไร่ 1 งาน 7.5 ตารางวาและสิ่งปลูกสร้างเพิ่มขึ้น 1 หลัง โดยในจำนวน 74 แปลงดังกล่าวเป็นพื้นที่เวนคืนใหม่ 20 แปลง (ผู้ได้รับผลกระทบ 17 ราย) ดังรายละเอียดแสดงในตารางที่ 3.8-1 และรูปที่ 3.8-1 ทั้งนี้ การประมาณมูลค่าเวนคืน คิดเป็นค่าทดแทนที่ดินมูลค่า 525.74 ล้านบาท ค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้างรวม 281.26 ล้านบาท รวมค่าเวนคืนทั้งสิ้น 807.00 ล้านบาท

ตารางที่ 3.8-1 ผลการทบทวนพื้นที่เวนคืนของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ตำแหน่งเวนคืน	โครงการทางพิเศษสายศรีรัช – ดาวคะนอง <sup>1/</sup>				โครงการทางพิเศษ ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก <sup>2/</sup>				โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก				การเปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก				หมายเหตุ
	ขนาดที่ดิน (ไร่-งาน- ตร.วา)	จำนวน ที่ดิน (แปลง)	จำนวนสิ่ง ปลูกสร้าง (หลัง)	จำนวนผู้ได้รับ ผลกระทบ (ราย)	ขนาดที่ดิน (ไร่-งาน- ตร.วา)	จำนวน ที่ดิน (แปลง)	จำนวนสิ่ง ปลูกสร้าง (หลัง)	จำนวนผู้ได้รับ ผลกระทบ (ราย)	ขนาดที่ดิน (ไร่-งาน- ตร.วา)	จำนวน ที่ดิน (แปลง)	จำนวนสิ่ง ปลูกสร้าง (หลัง)	จำนวนผู้ได้รับ ผลกระทบ (ราย)	ขนาดที่ดิน (ไร่-งาน- ตร.วา)	จำนวน ที่ดิน (แปลง)	จำนวนสิ่ง ปลูกสร้าง (หลัง)	จำนวนผู้ได้รับ ผลกระทบ (ราย)	
1. บริเวณถนนสุขสวัสดิ์ใกล้ทางแยกซอย ประชาอุทิศ ( บริเวณด้านสุขสวัสดิ์ 1) (แขวงราษฎร์บูรณะ เขตราษฎร์บูรณะ กรุงเทพมหานคร )	0-2-20.6	11	4	8	*	*	*	*	0-2-20.6	11	4	8	0-2-14.9	11	17	9	โครงการได้มีการปรับ รูปแบบเพื่อให้ลด ผลกระทบด้านการ เวนคืนต่อประชาชนให้ น้อยที่สุด เช่น การ ปรับปรุงด้านสุขสวัสดิ์ ปัจจุบันให้สามารถเข้า ใช้ทางพิเศษที่จะ ก่อสร้างใหม่ การย้าย อาคารศูนย์ควบคุมทาง พิเศษบริเวณทางแยก ต่างระดับบางขุนเทียน มาตั้งอยู่บริเวณด้าน ดาวคะนองในเขตทาง พิเศษ เป็นต้น
2. บริเวณถนนเลียบทางพิเศษเฉลิมมหานคร ระหว่างถนนสุขสวัสดิ์กับถนนราษฎร์บูรณะ (ตามแนวถนนเลียบทางพิเศษเฉลิมมหานคร แขวงราษฎร์บูรณะ เขตราษฎร์บูรณะ กรุงเทพมหานคร)	6-1-78.1	46	40	23	*	*	*	*	6-1-78.1	46	40	23	5-2-67.3	57	58	62	
3. บริเวณเชิงลาดสะพานพระราม 9 ฝั่ง ธนบุรีด้านทิศใต้ของสวนสาธารณะ (ตามแนว ถนนเลียบทางพิเศษเฉลิมมหานคร แขวงราษฎร์บูรณะ เขตราษฎร์บูรณะ กรุงเทพมหานคร)	0-0-59.1	6			*	*	*	*	0-0-59.1	6			0-0-26.9	6	3	8	
4. ซอยย่อย ซอยสุขสวัสดิ์ 35 (ซอยบุญมาก) (แขวงราษฎร์บูรณะ เขตราษฎร์บูรณะ กรุงเทพมหานคร)	14-3-97.3	16	4	1	*	*	*	*	14-3-97.3	16	4	1	-				
5. ชุมชนรวมน้ำใจ, ตามแนวเส้นทางพิเศษ เฉลิมมหานคร (แขวงบางปะกอก เขตราษฎร์บูรณะ กรุงเทพมหานคร)	4-0-0.90	37	11	10	*	*	*	*	4-0-0.90	37	11	10	-				
6. บริเวณด้านดาวคะนอง/ทางแยกต่างระดับ ดาวคะนอง (แขวงบางมด เขตจอมทอง กรุงเทพมหานคร)	1-2-20.6	15	12	9	13-2-04**	73**	18**	53**	13-2-04**	73**	18**	53**	-				
7. อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษบริเวณทาง แยกต่างระดับบางขุนเทียน	-	-	-	-	15-3-56	2	-	1	15-3-56	2	-	1	-				
รวม	27-2-76.6	131	71	51	29-1-60	75	18	54	51-2-16.6	191	77	96	6-1-9.1	74	78	79	

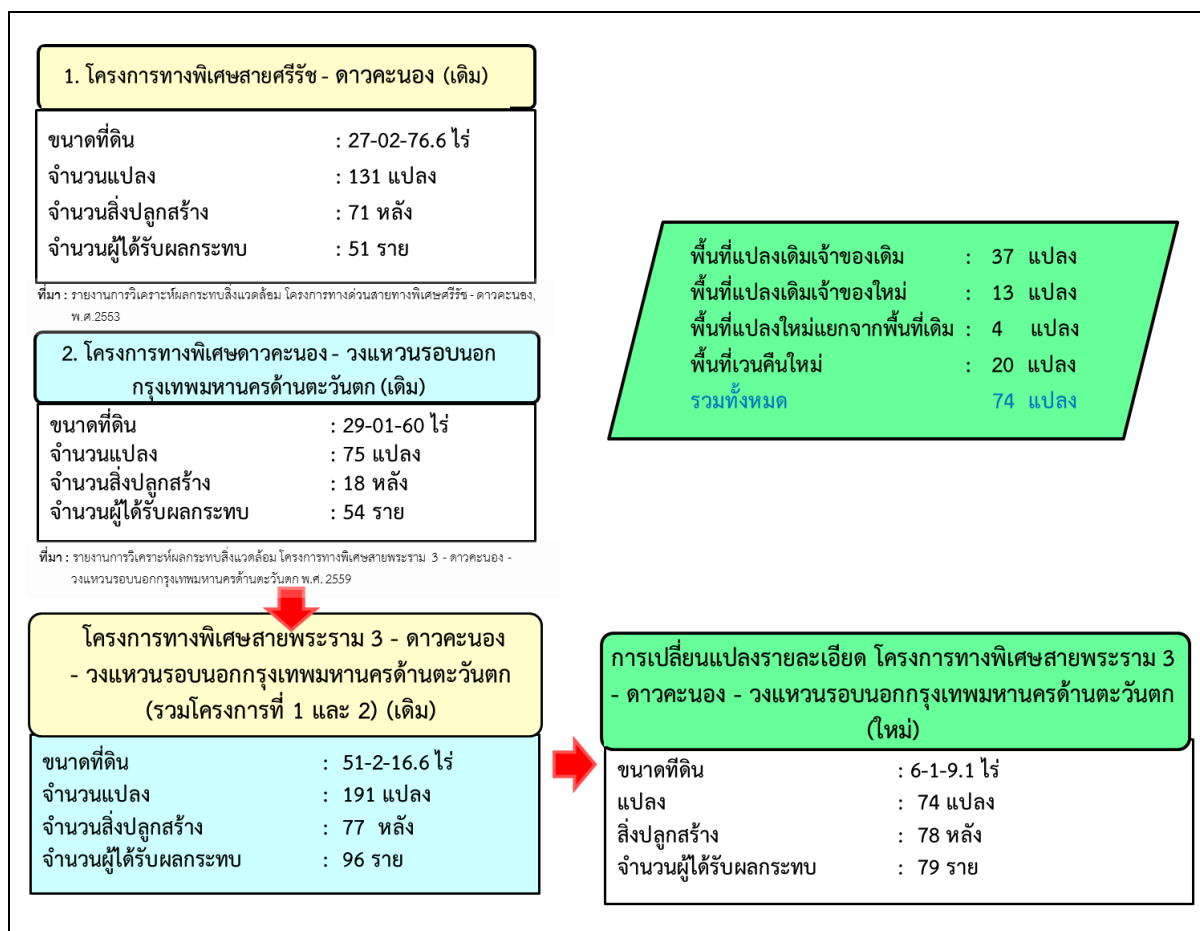
ที่มา : <sup>1/</sup> บริษัททีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด, รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางด่วนสายทางพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง เดือนมกราคม พ.ศ. 2553

<sup>2/</sup> บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด, รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก, เดือนมิถุนายน พ.ศ. 2559

\* ไม่เปลี่ยนแปลงจากรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางด่วนสายทางพิเศษศรีรัช-ดาวคะนอง จึงไม่นำเสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม 3- ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

\*\* ข้อมูลที่เพิ่มเติมจากโครงการทางพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง





รูปที่ 3.8-1 สรุปพื้นที่เวนคืนของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

### 3) การสัมภาษณ์กลุ่มพื้นที่เวนคืนใหม่

พื้นที่เวนคืนในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก มีพื้นที่เวนคืนใหม่จำนวนทั้งสิ้น 20 แปลง (ผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน/สิ่งปลูกสร้างจำนวน 17 ราย) โดยโครงการได้ทำการลงพื้นที่ช่วงระหว่างวันที่ 28 - 29 มิถุนายน พ.ศ. 2560 เพื่อสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน/สิ่งปลูกสร้างครบทุกราย ทั้งนี้ สามารถสรุปผลในประเด็นต่างๆ ได้ดังนี้

ในกรณีที่จำเป็นต้องมีการเวนคืนที่ดินของผู้ให้สัมภาษณ์เพื่อการก่อสร้างของโครงการ โดยร้อยละ 64.71 ไม่ประสงค์ให้มีการเวนคืนที่ดินที่เป็นที่ดินที่ดั่งบ้านเพื่อการก่อสร้างโครงการ รองลงมา ร้อยละ 29.41 ระบุว่ายินดีให้มีการเวนคืนหากได้รับค่าทดแทนที่เหมาะสม และอื่น ๆ (ไม่ระบุ) ร้อยละ 5.88 ตามลำดับ และความคิดเห็นต่อทางราชการในการบรรเทาผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับหากมีการดำเนินโครงการ ได้แก่ ควรให้ค่าชดเชยที่ดินให้เหมาะสม รวมทั้งชดเชยค่าเสียโอกาสทางการค้า ซึ่งระยะเวลาในการจ่ายเงินชดเชยที่ต้องการร้อยละ 58.82 ต้องการให้จ่ายทีเดียวทั้งหมด และจ่ายด้วยวิธีอื่นๆ ร้อยละ 41.18 รายละเอียดแสดงในภาคผนวก 3-2

### **ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ดังนี้**

- **แนวทางการชดเชยหรือเยียวยา :** ค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้างโดยไม่หักค่าเสื่อมราคา ชดเชยค่าเสียรายได้ที่พึงได้ ค่าปลอดขวัญ/ปลอดใจ ค่าเสียใจ ค่าเสียสละ ค่าเสียโอกาสในการค้าขาย ชดเชยค่าใช้จ่าย (ค่าชดเชยลูกจ้าง) เนื่องจากเป็นกรณีรูปแบบบริษัทที่เปิดดำเนินกิจการ ซึ่งอาจจะต้องปิดบริษัท ชดเชยรายได้จากค่าเช่า จัดหาที่ดินหรือที่อยู่อาศัยที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงให้ค่าขนย้าย ค่าซ่อมแซมบ้าน มีความยุติธรรมไม่เอาเปรียบประชาชน ชดเชยเป็นพิเศษในกรณีผลกระทบซ้ำซ้อน
- **อัตราค่าชดเชย :** ราคาซื้อขายที่ดินในท้องตลาด ราคาซื้อขายของธนาคาร ราคาที่สามารถซื้อที่แห่งใหม่ในเนื้อที่เท่าเดิมได้ในละแวกใกล้เคียงที่ดินปัจจุบัน ยึดแนวทางการเยียวยาเช่นเดียวกับสะพานภูมิพลฯ (ให้ค่าเวนคืนมากพอที่ทำให้ประชาชนยินดีที่จะให้เวนคืน) การชดเชยรายได้ในกรณีต้องสูญเสียรายได้จากอาชีพในปัจจุบันอย่างถาวร ค่าทดแทนในกรณีที่ดินราคาตก (ปัจจุบันที่ดินเข้าออกถนนได้สองเส้นทาง) จ่ายค่าตอบแทนเป็นพิเศษสำหรับผู้ที่ได้รับผลกระทบซ้ำซ้อน
- **สิทธิประโยชน์สำหรับผู้เสียสละ :** ยกเว้นการเสียค่าผ่านทางในการใช้เส้นทางของการทางพิเศษทุกแห่ง

## **3.9 สุนทรียภาพ**

### **3.9.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา**

- เพื่อศึกษาถึงสภาพสุนทรียภาพในปัจจุบันของสองฟากแนวเส้นทางโครงการ
- ประเมินผลกระทบด้านสุนทรียภาพที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ
- เสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านสุนทรียภาพที่อาจเกิดขึ้นจากแนวเส้นทางโครงการ เพิ่มเติมในกรณีในกรณีมาตรการเดิมที่ได้รับความเห็นชอบไม่ครอบคลุมเพียงพอ

### **3.9.2 วิธีการศึกษา**

- รวบรวมข้อมูลจากรายงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี - ปากท่อ (ถนนพระราม 2) โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก และโครงการทางด่วนสายทางพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง และการขยายช่องจราจรของทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ช่วงดาวคะนอง - สะพานพระราม 9)
- สำรวจพื้นที่ศึกษาโดยรอบ ในรัศมี 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ
- ระบุลักษณะของสิ่งแวดล้อมทางด้านสุนทรียภาพในปัจจุบันตลอดแนวเส้นทางโครงการ

- ศึกษาถึงกฎ ระเบียบ ข้อกำหนด หรือเกณฑ์ต่างๆ เกี่ยวกับผลกระทบด้านสุนทรียภาพ
- ประเมินผลกระทบที่โครงการ/กิจกรรมของโครงการจะก่อให้เกิดขึ้นกับทรัพยากรด้านสุนทรียภาพปัจจุบัน
- เสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านสุนทรียภาพที่เหมาะสมเพิ่มเติมในกรณีมาตรการเดิมที่ได้รับความเห็นชอบไม่ครอบคลุมเพียงพอ

### 3.9.3 ผลการศึกษา

การอธิบายลักษณะของทัศนียภาพและภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ศึกษาเป็นการศึกษารายละเอียดลักษณะของทัศนียภาพและภูมิทัศน์โดยรอบพื้นที่ตั้งโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก สามารถสรุปหน่วยวิเคราะห์ทางสายตา ได้ดังนี้

#### 1) จุดเริ่มต้นโครงการ

จุดเริ่มต้นโครงการตลอดแนวเส้นทางโครงการทั้ง 2 ฝั่งที่เชื่อมต่อกับโครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี - ปากท่อ) ช่วง กม. 13+000 ของถนนพระรามที่ 2 โดยตลอดแนวเส้นทางส่วนใหญ่มีลักษณะทางภูมิทัศน์เป็นถนนเปิดโล่งที่ตั้งบ้านเรือนและโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นสภาพพื้นที่ที่พบได้ทั่วไปในพื้นที่โครงการ ไม่มีลักษณะเป็นแหล่งธรรมชาติที่ควรอนุรักษ์หรือมีความงดงามของทิวทัศน์ทางธรรมชาติ แสดงดังรูปที่ 3.9-1



รูปที่ 3.9-1

ภูมิทัศน์ริมทางบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ

#### 2) แนวเส้นทางโครงการ

2.1) ภูมิทัศน์ที่รกร้าง (Vacant Landscape) เช่น ทุ่งหญ้า ป่ารกชัฏ พื้นที่ที่ไม่ได้รับการพัฒนาเป็นพื้นที่เปิดโล่ง มีความเป็นธรรมชาติบ้าง แต่อาจมีการทำลายโดยกิจกรรมของมนุษย์ เช่น การเผาถางหญ้า มีความเปิดโล่งมาก แต่ไม่มีองค์ประกอบทางภูมิทัศน์ที่น่าสนใจ จึงมีคุณค่าทางสุนทรียภาพปานกลาง แสดงดังรูปที่ 3.9-2



บริเวณข้างทางพื้นที่ที่ไม่ได้รับการพัฒนา

### รูปที่ 3.9-2 ภูมิทัศน์ที่รกร้าง (Vacant Landscape)

2.2) ภูมิทัศน์พื้นถิ่นชนบท (Traditional Rural Landscape) มีองค์ประกอบภูมิทัศน์ที่สำคัญ ได้แก่ วัด ตลาด ชุมชน ซึ่งเป็นเอกลักษณ์ของชุมชนบริเวณชานเมือง และชนบทในประเทศไทย มีความหนาแน่นน้อย ถึงปานกลาง เป็นย่านพักอาศัยเก่าแก่ที่มีศูนย์กลางเป็นวัด อาคารส่วนใหญ่มีความสูง 2 ชั้น เป็น บ้านพักอาศัย หาก ไกลถนนซอย จะเริ่มมีอาคารสมัยใหม่ เช่น ร้านสะดวกซื้อ อาคารพาณิชย์กรรม ร้านค้าขนาดเล็ก องค์ประกอบภูมิ ทัศน์เหล่านี้มีความกลมกลืนกัน ทั้งรูปแบบสถาปัตยกรรม ขนาดและวัสดุ ทำให้เกิดความเป็นเอกภาพ และเอกลักษณ์ ของภูมิทัศน์พื้นถิ่นชนบท มีคุณค่าทางสุนทรียภาพสูง ภูมิทัศน์บริเวณชุมชนเก่าเหล่านี้มักเป็นแหล่งท่องเที่ยว

2.3) ภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่โรงงานอุตสาหกรรม (Industrial Areas) ได้แก่ โรงงานขนาดกลางถึง ขนาดใหญ่ มีความหนาแน่นน้อยถึงปานกลาง มีรูปแบบทางสถาปัตยกรรมที่หลากหลาย มีขนาดใหญ่ มั่นวาว และไม่มี การลดทอนขนาดสิ่งก่อสร้างกับองค์ประกอบทางภูมิทัศน์โดยรอบ จึงก่อให้เกิดความขัดแย้งทางสายตา และมีคุณค่า ทางสุนทรียภาพค่อนข้างน้อย

2.4) ภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ที่อยู่อาศัยเบาบาง (Low-Density Residential Areas) มีองค์ประกอบ ในภูมิทัศน์ ได้แก่ บ้านจัดสรร หอพัก ซึ่งมีความหนาแน่นน้อย ผสมกับพื้นที่พักอาศัย เช่น ร้านค้าชุมชน และวัสดุพืช พรรณ มีรูปแบบทางสถาปัตยกรรมที่หลากหลาย ไม่มีความกลมกลืนกัน จึงมีคุณค่าทางสุนทรียภาพปานกลาง แสดงดัง รูปที่ 3.9-3



บ้านเดี่ยวพักอาศัยบริเวณริมถนนพระรามที่ 2



หอพักบริเวณริมถนนพระรามที่ 2

### รูปที่ 3.9-3 ภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ที่อยู่อาศัยเบาบาง (Low-Density Residential Areas)



2.5) **ภูมิทัศน์ชุมชนเมือง (Urban Landscapes)** เช่น บริเวณศูนย์กลางพาณิชยกรรม (Central Business District) มี ร้านค้า ตึกแถว ตลาด ศูนย์การค้าส่ง ห้างสรรพสินค้า โรงพยาบาล โรงเรียน มีความหนาแน่นมาก มีรูปแบบทางสถาปัตยกรรมที่หลากหลาย ไม่มีความกลมกลืนกัน จึงมีคุณค่าทางสุนทรียภาพปานกลาง แสดงดังรูปที่ 3.9-4



โรงพยาบาลบางมด



ห้างเซ็นทรัลพลาซ่า พระราม 2



โรงพยาบาลนครธน



ห้างบิ๊กซีซูเปอร์เซ็นเตอร์ สาขาพระราม 2

รูปที่ 3.9-4

ภูมิทัศน์ชุมชนเมือง (Urban Landscapes)

2.6) **ภูมิทัศน์ริมทาง** มีสถานบริการขนาดเล็กริมเส้นทางคมนาคม มีองค์ประกอบในภูมิทัศน์เป็นอาคาร หรือโครงสร้างชั่วคราว เช่น ร้านปะยาง ร้านขายของฝาก ร้านอาหาร สถานบริการน้ำมัน มีความหนาแน่นเบาบาง โดยตั้งอยู่กระจัดกระจาย ตลอดเส้นทางถนนพระรามที่ 2 มีรูปแบบทางสถาปัตยกรรมที่หลากหลาย ไม่มีความกลมกลืนกัน จึงมีคุณค่าทางสุนทรียภาพค่อนข้างต่ำ แสดงดังรูปที่ 3.9-5



ร้านปะยาง ร้านขายของฝากริมทาง



ร้านอาหาร



สถานีบริการน้ำมัน

รูปที่ 3.9-5

ภูมิทัศน์ริมทาง

2.7) **ภูมิทัศน์ชุมทางการเดินทาง (Node of Transportation)** มีองค์ประกอบในภูมิทัศน์ เป็นป้ายรถประจำทาง สถานีขนส่ง จุดต่อรถรับจ้าง รถตู้หรือรถทัวร์ สะพานลอย รถยนต์ ร้านค้าแผงลอย รถเข็น ถึงขยะ ต้นไม้ มีความหนาแน่นปานกลางถึงมาก มีองค์ประกอบทางภูมิทัศน์ที่หลากหลาย การติดตั้งไม่มีระเบียบ ไม่มีความกลมกลืนกันทางสายตา จึงมีคุณค่าทางสุนทรียภาพค่อนข้างต่ำ แสดงดังรูปที่ 3.9-6



จุดต่อรถเมล์



จุดต่อรถรับจ้าง

รูปที่ 3.9-6

ภูมิทัศน์ชุมทางการเดินทาง (Node of Transportation)

2.8) ภูมิทัศน์ของสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ (Infrastructure) มีองค์ประกอบในภูมิทัศน์ ได้แก่ สะพานข้ามแยก สะพานกลับรถ ทางยกระดับ วงแหวน ถนนสายหลัก เป็นสิ่งก่อสร้างที่มีขนาดใหญ่ ตั้งอยู่ในพื้นที่เปิดโล่ง ไม่มีการลดทอนขนาดโครงสร้างให้กลมกลืนกับองค์ประกอบภูมิทัศน์โดยรอบ มีคุณค่าทางสุนทรียภาพค่อนข้างต่ำ แสดงดังรูปที่ 3.9-7



สะพานข้ามแยก



สะพานกลับรถ

รูปที่ 3.9-7 ภูมิทัศน์ของสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ (Infrastructure)

### 3) จุดสิ้นสุดโครงการ

จุดสิ้นสุดโครงการตลอดแนวเส้นทางของโครงการ มีลักษณะเป็นทัศนียภาพของชุมชนเมือง ประกอบด้วย อาคารสำนักงาน หมู่บ้านจัดสรร และอาคารพาณิชย์พักอาศัย มีการปลูกต้นไม้อย่างสวยงามร่มรื่นตลอดแนวเส้นทาง ภูมิทัศน์ริมทางบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการแสดงดังรูปที่ 3.9-8



รูปที่ 3.9-8 ภูมิทัศน์ริมทางบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ

สรุปคุณค่าทางสุนทรียภาพ ความสามารถในการดูดซับสิ่งแปลกปลอมทางสายตา และการยอมรับการพัฒนา ของแต่ละหน่วยวิเคราะห์ทางสายตา ได้ดังตารางที่ 3.9-1

**ตารางที่ 3.9-1   คุณค่าทางสุนทรียภาพ ความสามารถในการดูดซับสิ่งแปลกปลอมทางสายตาและ  
การยอมรับการพัฒนา ของหน่วยวิเคราะห์ทางสายตา**

หน่วยวิเคราะห์ทางสายตา (Unit of Analysis)	คุณค่าทางสุนทรียภาพ (Aesthetic Value in Landscapes)	ความสามารถในการดูดซับ สิ่งแปลกปลอมทางสายตา (Absorbability)	การยอมรับการพัฒนา (Acceptability in Development)
Unit 1: ภูมิทัศน์ที่รกร้าง (Vacant Landscape)	ปานกลาง	ปานกลาง	มาก
Unit 2: ภูมิทัศน์พื้นถิ่นชนบท (Traditional Rural Landscape)	มาก	น้อย	น้อย
Unit 3: ภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ โรงงานอุตสาหกรรม (Industrial Areas)	น้อย	มาก	มาก
Unit 4: ภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ ที่อยู่อาศัยเบาบาง (Low-Density Residential Areas)	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง
Unit 5: ภูมิทัศน์ชุมชนเมือง (Urban Landscapes)	ปานกลาง	ปานกลาง- มาก	มาก
Unit 6: ภูมิทัศน์ริมทาง มีสถานบริการขนาดเล็ก ริมเส้นทางคมนาคม	น้อย	มาก	มาก
Unit 7: ภูมิทัศน์ชุมทางการเดินทาง (Node of Transportation)	น้อย	มาก	มาก
Unit 8: ภูมิทัศน์ของสาธารณูปโภค ขนาดใหญ่ (Infrastructure)	น้อย	มาก	มาก

สำหรับการบดบังแสงอาทิตย์จากโครงสร้างทางยกระดับบริเวณแนวเส้นทางหลัก ตำแหน่งจุดวิเคราะห์ต่างๆ ในพื้นที่ศึกษาประกอบด้วยหน่วยวิเคราะห์ 3 ประเภท ได้แก่ พื้นที่ประเภททางสรรพสินค้าระดับภาค พื้นที่ประเภทโครงสร้างสาธารณูปการ และพื้นที่ประเภทอาคารพาณิชย์พักอาศัย ซึ่งหน่วยวิเคราะห์เหล่านี้เป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญเนื่องจากประกอบด้วยกิจกรรมต่างๆ มากมาย และมีผู้คนสัญจรเพื่อเข้าถึงและผ่านไปมาจำนวนมาก อีกทั้งอาจได้รับผลกระทบจากการบดบังแสงอาทิตย์ที่แตกต่างกัน รายละเอียดดังตารางที่ 3.9-2



**ตารางที่ 3.9-2 องค์ประกอบต่างๆ ในพื้นที่ศึกษาที่อาจได้รับผลกระทบจากการบดบังแสงอาทิตย์ของ  
โครงสร้างทางยกระดับ**

หน่วยวิเคราะห์ (Unit of Analysis)	อาคาร	กิจกรรม	พืชพันธุ์
Unit 1: ประเภทห้างสรรพสินค้า ระดับภาค	อาคารขนาดใหญ่ ถอยร่นจากถนน	มีกิจกรรมหลากหลาย เกิดขึ้นตลอดเวลา	มีพืชพันธุ์บริเวณเกาะกลาง ทางหลัก เกาะกลางทางขนาน และทางเดินเท้า
Unit 2: ประเภทสาธารณูปการ	อาคารขนาดใหญ่ ถอยร่นจากถนน	มีกิจกรรมหลากหลาย เกิดขึ้นตลอดเวลา	มีพืชพันธุ์บริเวณเกาะกลาง ทางหลัก เกาะกลางทางขนาน และทางเดินเท้า
Unit 3: ประเภทกลุ่มอาคารพาณิชย์ พักอาศัย	อาคารขนาดเล็ก อยู่ติดกับแนวทางเดินเท้า	มีกิจกรรมหลากหลาย เกิดขึ้นตลอดเวลา	มีพืชพันธุ์บริเวณเกาะกลาง ทางหลัก เกาะกลางทางขนาน และทางเดินเท้า
Unit 4: ประเภทพื้นที่พาณิชยกรรม เพื่อจำหน่ายและซ่อมบำรุง รถยนต์	อาคารขนาดเล็ก ความสูงไม่เกิน 10 เมตร มีระยะถอยร่น จากแนวนอน	มีกิจกรรมเกิดขึ้นน้อยมาก	มีพืชพันธุ์บริเวณเกาะกลาง ทางหลัก เกาะกลางทางขนาน และทางเดินเท้า

## บทที่ 4 การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

---

### 4.1 บทนำ

การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตกฉบับนี้ จะกล่าวถึงเฉพาะผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ทั้งนี้ ประเด็นที่อาจได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ รวมทั้งหมด 7 ประเด็น ได้แก่ คุณภาพอากาศ เสียง การคมนาคมขนส่ง เศรษฐกิจ - สังคม การโยกย้ายและการเวนคืน สุขภาพ/อาชีวอนามัยและความปลอดภัย และสุนทรียภาพ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.1-1 โดยพิจารณาทั้งผลกระทบทางบวกและผลกระทบทางลบ ระดับผลกระทบแบ่งออกเป็น 4 ระดับ คือ

- 1) ผลกระทบในระดับมาก หมายถึง การดำเนินโครงการฯ ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบ (Structure) หน้าที่ (Function) ของพื้นที่ศึกษาและส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอื่นๆ จนไม่สามารถฟื้นฟูกลับคืนได้
- 2) ผลกระทบในระดับปานกลาง หมายถึง การดำเนินโครงการฯ ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบ (Structure) หน้าที่ (Function) ของพื้นที่ศึกษาและส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอื่นๆ แต่สามารถฟื้นฟูกลับคืนได้ในระยะเวลานานพอสมควร
- 3) ผลกระทบในระดับต่ำ หมายถึง การดำเนินโครงการฯ ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบ (Structure) หน้าที่ (Function) ของพื้นที่ศึกษาและส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอื่นๆ ในระยะสั้น สามารถฟื้นฟูกลับคืนได้ในระยะเวลาอันสั้น
- 4) ไม่มีผลกระทบ หมายถึง การดำเนินโครงการฯ ไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบ (Structure) หน้าที่ (Function) ของพื้นที่ศึกษาหรืออาจมีการเปลี่ยนแปลงบ้างเล็กน้อยแต่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอื่น

ส่วนการระบุทิศทางขนาดของผลกระทบ ได้จำแนกเป็น 2 ประเภท รายละเอียดดังนี้

- 1) ผลกระทบทางบวก หมายถึง กิจกรรมหรือผลจากการพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลดีหรือได้ประโยชน์ต่อสภาพทรัพยากรสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ในพื้นที่โครงการและบริเวณใกล้เคียง
- 2) ผลกระทบทางลบ หมายถึง กิจกรรมหรือผลจากการพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลเสียหรือเสียประโยชน์ต่อสภาพทรัพยากรสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ในพื้นที่โครงการและบริเวณใกล้เคียง

ประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ โดยลักษณะกิจกรรมการดำเนินโครงการ แบ่งออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่ ระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.1-1

ตารางที่ 4.1-1   สรุปประเด็นสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

รายการที่เปลี่ยนแปลง	รายละเอียดโครงการที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและประเด็นในการพิจารณา		
		ระยะก่อนก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ระยะดำเนินการ
1. จุดเริ่มต้นโครงการ	ต่อขยายจุดเริ่มต้นโครงการออกไปประมาณ 1.8 กิโลเมตร ไปอยู่ที่ กม.13+000 ของถนนพระรามที่ 2	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>คุณภาพอากาศ</b> : ผลกระทบด้านการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และมลสารทางอากาศต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมและประชาชนบริเวณใกล้เคียง</li><li>• <b>เสียง</b> : ผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากโครงการที่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม และต่อประชาชนบริเวณใกล้เคียง</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>คุณภาพอากาศ</b> : ผลกระทบด้านการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และมลสารทางอากาศต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมและประชาชนบริเวณใกล้เคียง ผลจากการเพิ่มขึ้นของมลสารทางอากาศ เช่น CO, NO<sub>2</sub> จากยานพาหนะและเครื่องจักรต่อพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม</li><li>• <b>เสียง</b> : ผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากโครงการที่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม และต่อประชาชนบริเวณใกล้เคียง</li><li>• <b>การคมนาคมขนส่ง</b> : ผลกระทบต่อการกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการคมนาคมหลักและคมนาคมสายรอง</li><li>• <b>เศรษฐกิจ-สังคม</b> : ผลกระทบต่อสภาพทางสังคมและวิถีชีวิต</li><li>• <b>สุขภาพ/อาชีวอนามัยและความปลอดภัย</b> : 1) ผลกระทบต่อการให้บริการสาธารณสุขและผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน 2) ผลกระทบต่ออาชีวอนามัยและความปลอดภัยของประชาชน เจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้าง รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้อง 3) ผลกระทบด้านความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถ/ถนน และคนเดินเท้า/จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ</li><li>• <b>สุนทรียภาพ</b> : ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสุนทรียภาพ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>คุณภาพอากาศ</b> : ผลจากการเพิ่มขึ้นของมลสารทางอากาศ เช่น CO, NO<sub>2</sub> จากยานพาหนะต่อพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม</li><li>• <b>เสียง</b> : ผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากโครงการที่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม และต่อประชาชนบริเวณใกล้เคียง</li><li>• <b>การคมนาคมขนส่ง</b> : ผลกระทบทางบวกทำให้การคมนาคมสะดวกมากยิ่งขึ้น และลดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนบนถนนพื้นราบ เนื่องจากผู้ใช้รถใช้ถนนหันมาสัญจรบนทางพิเศษมากขึ้น</li><li>• <b>เศรษฐกิจ-สังคม</b> : ผลกระทบทางบวกต่อระบบเศรษฐกิจและสังคม เนื่องจากระบบการขนส่งมีความสะดวกและรวดเร็วขึ้น</li><li>• <b>สุขภาพ/อาชีวอนามัยและความปลอดภัย</b> : ผลกระทบเนื่องจากอุบัติเหตุหรือความปลอดภัยต่อผู้สัญจรไปมาบนทางพิเศษ</li><li>• <b>สุนทรียภาพ</b> : ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสุนทรียภาพบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ</li></ul>
2. ปริมาณจราจร	ปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นเนื่องจากการเชื่อมต่อกับโครงการของ ทล. ปี พ.ศ. 2589 - เข้าเมือง (เข้าใช้โครงการ) 70,603 PCU/วัน - ออกเมือง (ลงจากโครงการ) 72,590 PCU/วัน	-	-	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>คุณภาพอากาศ</b> : ผลจากการเพิ่มขึ้นของมลสารทางอากาศ เช่น CO, NO<sub>2</sub> จากยานพาหนะต่อพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม</li><li>• <b>เสียง</b> : ผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากโครงการที่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม และต่อประชาชนบริเวณใกล้เคียง</li><li>• <b>การคมนาคมขนส่ง</b> : อาจทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในเวลาเร่งด่วน เนื่องจากปริมาณรถบนทางพิเศษมีปริมาณมากขึ้น</li><li>• <b>เศรษฐกิจ-สังคม</b> : ผลกระทบทางบวกต่อระบบเศรษฐกิจและสังคม เนื่องจากระบบการขนส่งมีความสะดวกและรวดเร็วขึ้น</li><li>• <b>สุขภาพ/อาชีวอนามัยและความปลอดภัย</b> : ผลกระทบเนื่องจากอุบัติเหตุหรือความปลอดภัยต่อผู้สัญจรไปมาบนทางพิเศษ</li></ul>

ตารางที่ 4.1-2   สรุปประเด็นสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

รายการที่เปลี่ยนแปลง	รายละเอียดโครงการที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและประเด็นในการพิจารณา		
		ระยะก่อนก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ระยะดำเนินการ
3. ระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง	<div>- มีด่านจ่ายบัตรผ่านทางที่ทุกทางขึ้น และมีด่านเก็บค่าผ่านทางที่บริเวณทางลง</div> <div>- เปลี่ยนแปลงด่านบริเวณทางแยกต่างระดับบางโคล่จากด่านเก็บค่าผ่านทางเป็นด่านจ่ายบัตร</div>	<ul style="list-style-type: none"><li>● <b>คุณภาพอากาศ</b> : ผลกระทบด้านการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและมลสารทางอากาศต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมและประชาชนบริเวณใกล้เคียง ผลจากการเพิ่มขึ้นของมลสารทางอากาศ เช่น CO, NO<sub>2</sub> จากยานพาหนะและเครื่องจักรต่อพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม</li><li>● <b>เสียง</b> : ผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากโครงการที่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม และต่อประชาชนบริเวณใกล้เคียง</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● <b>คุณภาพอากาศ</b> : ผลกระทบด้านการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและมลสารทางอากาศต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมและประชาชนบริเวณใกล้เคียง ผลจากการเพิ่มขึ้นของมลสารทางอากาศ เช่น CO, NO<sub>2</sub> จากยานพาหนะและเครื่องจักรต่อพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม</li><li>● <b>เสียง</b> : ผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากโครงการที่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม และต่อประชาชนบริเวณใกล้เคียง</li><li>● <b>การคมนาคมขนส่ง</b> : ผลกระทบต่อการกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการคมนาคมหลักและคมนาคมสายรอง</li><li>● <b>สุขภาพ/อาชีวอนามัยและความปลอดภัย</b> : 1) ผลกระทบต่อการให้บริการสาธารณสุขและผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยและความปลอดภัยของประชาชน เจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้าง รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้อง 2) ผลกระทบด้านความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถ/ถนน และคนเดินเท้า/จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● <b>คุณภาพอากาศ</b> : ผลจากการเพิ่มขึ้นของมลสารทางอากาศ เช่น CO, NO<sub>2</sub> จากยานพาหนะต่อพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม</li><li>● <b>เสียง</b> : ผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากโครงการที่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม และต่อประชาชนบริเวณใกล้เคียง</li><li>● <b>การคมนาคมขนส่ง</b> : อาจทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในเวลาเร่งด่วน เนื่องจากปริมาณรถบนทางพิเศษมีปริมาณมากขึ้น</li></ul>
4. ทางขึ้น - ลงบนถนนสุขสวัสดิ์	<div>- ยกเลิกทางขึ้นแห่งใหม่จากถนนสุขสวัสดิ์ (ด่านสุขสวัสดิ์ 2)</div> <div>- ปรับปรุงด่านสุขสวัสดิ์ปัจจุบันให้สามารถเข้าใช้ทางพิเศษใหม่ได้</div>	<ul style="list-style-type: none"><li>● <b>คุณภาพอากาศ</b> : ผลกระทบด้านการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและมลสารทางอากาศต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมและประชาชนบริเวณใกล้เคียง ผลจากการเพิ่มขึ้นของมลสารทางอากาศ เช่น CO, NO<sub>2</sub> จากยานพาหนะและเครื่องจักรต่อพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม</li><li>● <b>เสียง</b> : ผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากโครงการที่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม และต่อประชาชนบริเวณใกล้เคียง</li><li>● <b>การโยกย้ายและการเวนคืน</b> : ผลกระทบต่อการสูญเสียทรัพย์สินและกรรมสิทธิ์ที่ดินของประชาชน</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● <b>คุณภาพอากาศ</b> : ผลกระทบด้านการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและมลสารทางอากาศต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมและประชาชนบริเวณใกล้เคียง ผลจากการเพิ่มขึ้นของมลสารทางอากาศ เช่น CO, NO<sub>2</sub> จากยานพาหนะและเครื่องจักรต่อพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม</li><li>● <b>เสียง</b> : ผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากโครงการที่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม และต่อประชาชนบริเวณใกล้เคียง</li><li>● <b>การคมนาคมขนส่ง</b> : ผลกระทบต่อการกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการคมนาคมหลักและคมนาคมสายรอง</li><li>● <b>สุขภาพ/อาชีวอนามัยและความปลอดภัย</b> : 1) ผลกระทบต่อการให้บริการสาธารณสุขและผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยและความปลอดภัยของประชาชน เจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้าง รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้อง 2) ผลกระทบด้านความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถ/ถนน และคนเดินเท้า/จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ</li><li>● <b>สุนทรียภาพ</b> : ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสุนทรียภาพ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● <b>การคมนาคมขนส่ง</b> : อาจทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในเวลาเร่งด่วน เนื่องจากปริมาณรถบนทางพิเศษมีปริมาณมากขึ้น</li><li>● <b>เศรษฐกิจ-สังคม</b> : ผลกระทบทางบวกต่อระบบเศรษฐกิจและสังคม เนื่องจากระบบการขนส่งมีความสะดวกและรวดเร็วขึ้น</li><li>● <b>สุนทรียภาพ</b> : ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสุนทรียภาพบริเวณด้านเนื่องจากเป็นด่านขนาดใหญ่ซ้อนทับอยู่บนด่านเดิม</li></ul>



ตารางที่ 4.1-3   สรุปประเด็นสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

รายการที่เปลี่ยนแปลง	รายละเอียดโครงการที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและประเด็นในการพิจารณา		
		ระยะก่อนก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ระยะดำเนินการ
5. ตำแหน่งด้านวัดสารอด	- ย้ายด้านวัดสารอดมาอยู่บริเวณด้านดาวคะนอง 2 ซึ่งเป็นด้านเก็บค่าผ่านทางยกระดับอยู่ในตำแหน่งซ้อนทับบนด้านดาวคะนองของทางพิเศษเฉลิมมหานคร  - ไม่ต้องเวนคืนที่ดิน	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>คุณภาพอากาศ</b> : ผลกระทบด้านการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและมลสารทางอากาศต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมและประชาชนบริเวณใกล้เคียง ผลจากการเพิ่มขึ้นของมลสารทางอากาศ เช่น CO, NO<sub>2</sub> จากยานพาหนะและเครื่องจักรต่อพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม</li><li>• <b>เสียง</b> : ผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากโครงการที่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม และต่อประชาชนบริเวณใกล้เคียง</li><li>• <b>การคมนาคมขนส่ง</b> : ผลกระทบต่อการกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการคมนาคมหลักและคมนาคมสายรอง</li><li>• <b>การโยกย้ายและการเวนคืน</b> : เป็นผลกระทบทางบวกไม่ก่อให้เกิดการโยกย้ายเวนคืนบริเวณวัดสารอดและบริเวณด้านดาวคะนอง 2</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>คุณภาพอากาศ</b> : ผลกระทบด้านการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและมลสารทางอากาศต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมและประชาชนบริเวณใกล้เคียง ผลจากการเพิ่มขึ้นของมลสารทางอากาศ เช่น CO, NO<sub>2</sub> จากยานพาหนะและเครื่องจักรต่อพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม</li><li>• <b>เสียง</b> : ผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากโครงการที่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม และต่อประชาชนบริเวณใกล้เคียง</li><li>• <b>การคมนาคมขนส่ง</b> : ผลกระทบต่อการกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการคมนาคมหลักและคมนาคมสายรอง</li><li>• <b>เศรษฐกิจ-สังคม</b> : ผลกระทบต่อสภาพทางสังคมและวิถีชีวิต</li><li>• <b>สุขภาพ/อาชีวอนามัยและความปลอดภัย</b> : 1) ผลกระทบต่อการให้บริการสาธารณสุขและผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยและความปลอดภัยของประชาชน เจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้าง รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้อง 2) ผลกระทบด้านความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถ/ถนน และคนเดินเท้า/จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ</li><li>• <b>สุนทรียภาพ</b> : ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสุนทรียภาพ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>คุณภาพอากาศ</b> : ผลจากการเพิ่มขึ้นของมลสารทางอากาศ เช่น CO, NO<sub>2</sub> จากยานพาหนะต่อพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม</li><li>• <b>การคมนาคมขนส่ง</b> : ผลกระทบทางบวกทำให้การคมนาคมสะดวกมากยิ่งขึ้น และลดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนบนถนนพื้นราบ เนื่องจากผู้ใช้รถใช้ถนนหันมาสัญจรบนทางพิเศษมากขึ้น</li><li>• <b>เศรษฐกิจ-สังคม</b> : ผลกระทบทางบวกต่อระบบเศรษฐกิจและสังคม เนื่องจากระบบการขนส่งมีความสะดวกและรวดเร็วขึ้น</li><li>• <b>สุขภาพ/อาชีวอนามัยและความปลอดภัย</b> : ผลกระทบเนื่องจากอุบัติเหตุหรือความปลอดภัยต่อผู้สัญจรไปมาบนทางพิเศษ</li><li>• <b>สุนทรียภาพ</b> : ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสุนทรียภาพบริเวณด้านเนื่องจากเป็นด้านขนาดใหญ่ซ้อนทับอยู่บนด้านเดิม</li></ul>
6. ตำแหน่งอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ (CCB)	- ย้ายมาตั้งอยู่บริเวณด้านดาวคะนอง ในเขตทางพิเศษ  - ไม่ต้องเวนคืนที่ดิน	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>คุณภาพอากาศ</b> : ผลกระทบด้านการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและมลสารทางอากาศต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมและประชาชนบริเวณใกล้เคียง</li><li>• <b>เสียง</b> : ผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากโครงการที่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม และต่อประชาชนบริเวณใกล้เคียง</li><li>• <b>การโยกย้ายและการเวนคืน</b> : ผลกระทบต่อการสูญเสียทรัพย์สินและกรรมสิทธิ์ที่ดินของประชาชน</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>คุณภาพอากาศ</b> : ผลกระทบด้านการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและมลสารทางอากาศต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมและประชาชนบริเวณใกล้เคียง ผลจากการเพิ่มขึ้นของมลสารทางอากาศ เช่น CO, NO<sub>2</sub> จากยานพาหนะและเครื่องจักรต่อพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม</li><li>• <b>เสียง</b> : ผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากโครงการที่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม และต่อประชาชนบริเวณใกล้เคียง</li><li>• <b>การคมนาคมขนส่ง</b> : ผลกระทบต่อการกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการคมนาคมหลักและคมนาคมสายรอง</li><li>• <b>เศรษฐกิจ-สังคม</b> : ผลกระทบต่อสภาพทางสังคมและวิถีชีวิต</li><li>• <b>สุขภาพ/อาชีวอนามัยและความปลอดภัย</b> : 1) ผลกระทบต่อการให้บริการสาธารณสุขและผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยและความปลอดภัยของประชาชน เจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้าง รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้อง 2) ผลกระทบด้านความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถ/ถนน และคนเดินเท้า/จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ</li><li>• <b>สุนทรียภาพ</b> : ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสุนทรียภาพจากอุปกรณ์เครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้าง เป็นต้น</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>สุนทรียภาพ</b> : ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสุนทรียภาพบริเวณศูนย์ควบคุมทางพิเศษ</li></ul>

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ในแต่ละประเด็นสามารถประเมินผลกระทบได้ ดังนี้

## 4.2 คุณภาพอากาศ

### 4.2.1 กรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปของโครงการ พบว่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.030 - 0.081 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM<sub>2.5</sub>) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.010 - 0.028 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งทั้ง 2 ดัชนี มีค่าไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) และฉบับที่ 36 (พ.ศ. 2553) ที่กำหนดไว้ ไม่เกิน 0.33 และ 0.05 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.020 - 0.057 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) ที่กำหนดไว้ 0.12 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ปริมาณไฮโดรคาร์บอนรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 2.62 - 2.78 ส่วนในล้านส่วน สำหรับก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.0047 - 0.0267, 0.7 - 1.9 และ 0.0062 - 0.0191 ส่วนในล้านส่วน ตามลำดับ ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) และฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2544) ที่กำหนดไว้ 0.17, 30 และ 0.30 ส่วนในล้านส่วน ตามลำดับ

ในกรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ กิจกรรมการก่อสร้างหลัก (การปรับถมพื้นที่ การขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์เครื่องมือและเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง การก่อสร้างโครงสร้างต่างๆ ตลอดแนวเส้นทางโครงการจะไม่เกิดขึ้น ประกอบกับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในอนาคตเป็นการเปลี่ยนแปลงเพื่อการอยู่อาศัย และเพื่อการประกอบกิจการห้างร้านต่างๆ รวมทั้งผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศมีระดับความเข้มข้นของมลสารทุกค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ดังนั้นคุณภาพอากาศที่จะเปลี่ยนแปลงไปส่วนใหญ่มาจากปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นและหนาแน่นมากในช่วงเวลาเร่งด่วน การคาดการณ์ผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ชุมชน และประชาชนที่อาศัยตลอดแนวเส้นทางโครงการ กรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ พบว่า ความเข้มข้นของมลสารส่วนใหญ่อยู่ในมาตรฐานที่กำหนด

## 4.2.2 กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

### 4.2.2.1 ระยะก่อนก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง

#### หลักการในการประเมิน

การประเมินคุณภาพอากาศ สามารถใช้ค่าเฉลี่ยหรือค่าสูงสุดในการคำนวณได้ โดยการใช้ค่าเฉลี่ยนั้น เป็นค่าทางสถิติมาตรฐานที่เป็นตัวแทนของผลการตรวจวัดในพื้นที่นั้น ส่วนการใช้ค่าสูงสุด เนื่องจากการตรวจวัดเพียง 5 วัน อาจเกิดจากปัจจัยอื่นที่ผิดปกติ ในกรณีที่มีข้อมูลผลการตรวจวัดจำนวนมาก เช่น มีผลการตรวจวัดเป็นเวลานาน 1 ปี อาจใช้ค่าทางสถิติที่สามารถตรวจสอบได้ เช่น เปอร์เซ็นไทล์ 95 หรือ เปอร์เซ็นไทล์ 99 แทนได้ สำหรับกรณีการตรวจวัดระยะสั้นจะมีข้อจำกัดเนื่องจากมีข้อมูลน้อย นอกจากนั้น ค่าสูงสุดที่มีค่าเดียวอาจเกิดจากปัจจัยที่ผิดปกติ เช่น มีรถมาจอดติดเครื่องใกล้ๆ มีกิจกรรมพิเศษตามเทศกาล การจุดดอกไม้ไฟ เสียงประทัด ในการวิเคราะห์ข้อมูลอาจต้องมีการตัดข้อมูลที่มีค่าสูงสุดและต่ำสุดออกก่อนการนำไปวิเคราะห์

#### 1) ผลกระทบของการเตรียมพื้นที่ก่อสร้างโครงการ

ผลกระทบหลักที่มาจากการก่อสร้างโดยทั่วไปจะเกิดจากฝุ่นละอองและก๊าซที่ระบายจากเครื่องจักรและเครื่องยนต์ที่ใช้ในการเตรียมหน้าดิน ทำผิวจราจร และรถที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างเข้าออกในพื้นที่ แต่การก่อสร้างโครงการนี้เป็นโครงการยกระดับทั้งหมด และไม่มีการเตรียมหน้าดินที่สำคัญ จึงมีเพียงผลกระทบจากเครื่องจักรก่อสร้าง (ไอเสีย) เป็นหลัก

- การประเมินผลกระทบจากมลพิษที่เป็นก๊าซจากเครื่องจักรก่อสร้าง

สำหรับมลพิษทางอากาศ ที่เกิดจากอุปกรณ์ ได้แก่ เครื่องยนต์ดีเซลของรถซึ่งใช้อุปกรณ์การก่อสร้างไม่มากนักและเป็นการใช้เวลาในระยะสั้น เครื่องยนต์ดีเซลขนาดใหญ่รวมทั้งรถบรรทุก ก่อให้เกิดปัญหาจากควันดำ สามารถป้องกันได้โดยการกำหนดมาตรการให้มีการดูแลอุปกรณ์เครื่องจักรเป็นประจำ การบรรทุกน้ำหนักไม่เกินที่กฎหมาย กำหนดตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ของรถยนต์และเครื่องจักรอุปกรณ์ไม่ให้ก่อให้เกิดควันดำเกินมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก

มลพิษทางอากาศจากเครื่องยนต์ดีเซลขนาดใหญ่ อาจพิจารณาได้จากการปล่อยมลพิษของยานพาหนะที่ระดับความเร็วต่างๆ จากโครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาระบบการขนส่งที่ยั่งยืนและลดปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2555) (ตารางที่ 4.2-1) ซึ่งแสดงว่าออกไซด์ของไนโตรเจนและฝุ่นละออง (ควัน) จากท่อไอเสียเป็นมลพิษที่สำคัญจากเครื่องดีเซล โดยมีการระบายก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ ออกไซด์ของไนโตรเจน และฝุ่นละออง (ควัน) จากรถบรรทุกซึ่งใช้เครื่องยนต์ดีเซลขนาดใหญ่ มีค่า 3.864 กรัมต่อกิโลเมตร 8.684 กรัมต่อกิโลเมตร และ 0.645 กรัมต่อกิโลเมตร ตามลำดับ ที่ความเร็ว 10 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยประเมินว่าหากมีเครื่องจักรกลในการก่อสร้างทำงานอยู่พร้อมกันในการก่อสร้างช่วงหนึ่งๆ โดยมีจำนวนเครื่องจักรกลสูงสุด 5 คัน ซึ่งจะเป็นช่วงวางคันทางยกระดับ เป็นรถเครน 2 คัน รถบรรทุกและอื่นๆ 3 คัน เนื่องจากเครื่องจักรกลเป็นเครื่องดีเซล ผลกระทบจากการใช้เครื่องจักรกลเทียบเท่ารถบรรทุก 5 คัน เมื่อประเมินจากข้อมูลการระบายมลพิษ พบว่า ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ มีค่า 19.3 กรัมต่อกิโลเมตร ออกไซด์ของไนโตรเจน

มีค่า 43.4 กรัมต่อกิโลเมตร และฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่า 3.2 กรัมต่อกิโลเมตร ที่ความเร็ว 10 กิโลเมตรต่อชั่วโมง กำหนดให้การทำงานใน 1 ชั่วโมง เทียบเท่ากับรถวิ่งเป็นระยะทาง 10 กิโลเมตร จะได้การระบายมลพิษต่อชั่วโมง ได้แก่ ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ มีค่า 193 กรัม ออกไซด์ของไนโตรเจน มีค่า 434 กรัม และความเร็วลมที่ใช้จะเป็นกรณีเลวร้าย คือ 1 เมตรต่อวินาทีเท่านั้น

ในการใช้ โมเดล AERSCREEN ใน AERMOD เพื่อการคำนวณ ให้คำนวณความเข้มข้นสูงสุดใน 1 ปี ในทุกสภาพอากาศ และทิศทางลมที่ความเข้มข้นสูงสุด (worst case diagonal) เพื่อให้ได้ความเข้มข้นสูงสุดที่จะเป็นไปได้ ในกรณีของผลการคำนวณออกไซด์ของไนโตรเจน ต้องแปลงผลเป็นไนโตรเจนไดออกไซด์ เพื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานโดย คิดที่ 75% ของออกไซด์ของไนโตรเจน ตาม ข้อเสนอแนะของ Tier 2 US EPA ([https://www3.epa.gov/scram001/guidance/clarification/NO2\\_Clarification\\_Memo-20140930.pdf](https://www3.epa.gov/scram001/guidance/clarification/NO2_Clarification_Memo-20140930.pdf) Clarification on the Use of AERMOD Dispersion Modeling for Demonstrating Compliance with the NO<sub>2</sub> National Ambient Air Quality Standard)

สำหรับ Area source ใช้ 40x40 ตารางเมตรที่ให้กระแสลมพัดผ่าน ประมาณ 1 เมตร/วินาที ซึ่ง คาดว่าเป็นพื้นที่ในการทำงาน โดยใช้โมเดล AERSCREEN ใน AERMOD เพื่อหาปริมาณการปลดปล่อยมลพิษของ ยานพาหนะที่ระดับความเร็วต่างๆ แสดงดังตารางที่ 4.2-1

ตารางที่ 4.2-1 การปล่อยมลพิษของยานพาหนะที่ระดับความเร็วต่างๆ

EURO III (Year 2005-2011)			Light-Duty Vehicle (Pick-up) Diesel B3								
Pollutant	Formula (EF=aV <sup>b</sup> )		Average Traffic Speed V (km/h)								
	a	b	10	20	30	40	50	60	70	80	90
HC (g/km)	0.215	- 0.305	0.107	0.086	0.076	0.070	0.065	0.062	0.059	0.057	0.055
CO (g/km)	7.471	- 0.729	1.394	0.841	0.626	0.508	0.431	0.378	0.338	0.306	0.281
NO <sub>x</sub> (g/km)	9.842	- 0.735	1.812	1.088	0.808	0.654	0.555	0.485	0.433	0.393	0.360
CO <sub>2</sub> (g/km)	790.71	- 0.382	328.11	251.78	215.65	193.21	177.42	165.49	156.02	148.26	141.74
PM-10 (g/km)	0.1232	- 0.201	0.078	0.067	0.062	0.059	0.056	0.054	0.052	0.051	0.050
Fuel (km/L)	3.285	0.384	7.95	10.37	12.11	13.53	14.74	15.81	16.77	17.65	18.47
Euro I (Pre-2000)			Heavy-Duty Vehicles (Bus) – (Diesel)								
Pollutant	Formula (EF=aV <sup>b</sup> )		Average Traffic Speed V (km/h)								
	a	b	10	20	30	40	50	60	70	80	90
HC (g/km)	5.481	- 0.515	1.674	1.172	0.951	0.820	0.731	0.665	0.615	0.574	0.540
CO (g/km)	9.247	- 0.379	3.864	2.971	2.548	2.285	2.099	1.959	1.848	1.757	1.680
NO <sub>x</sub> (g/km)	26.166	- 0.479	8.684	6.231	5.131	4.470	4.017	3.681	3.419	3.207	3.031
CO <sub>2</sub> (g/km)	1583.2	- 0.420	601.92	449.89	379.44	336.26	306.17	283.60	265.82	251.33	239.20
PM-10 (g/km)	0.5728	0.518	0.645	0.669	0.683	0.693	0.701	0.708	0.714	0.719	0.723
Fuel (km/L)	1.648	0.420	4.331	5.794	6.868	7.750	8.511	9.187	9.801	10.366	10.892



ตารางที่ 4.2-1 การปล่อยมลพิษของยานพาหนะที่ระดับความเร็วต่างๆ (ต่อ)

EURO 3 (year2005-2011)			Gasoline Vehicles (Passenger Car) Gasohol91								
Pollutant	Formula (EF=aV <sup>b</sup> )		Average Traffic Speed V (km/h)								
	a	b	10	20	30	40	50	60	70	80	90
HC (g/km)	0.032	- 0.269	0.0173	0.0143	0.0129	0.0119	0.0122	0.0107	0.0102	0.0099	0.0096
CO (g/km)	0.606	- 0.253	0.3383	0.2839	0.2562	0.2382	0.2252	0.2150	0.2068	0.1999	0.1940
NO <sub>x</sub> (g/km)	0.028	- 0.149	0.0197	0.0177	0.0167	0.0160	0.0155	0.0150	0.0147	0.0144	0.0142
CO <sub>2</sub> (g/km)	634.60	- 0.407	248.60	187.49	158.97	141.40	129.13	119.89	112.60	106.65	101.65
Fuel (km/l)	3.781	0.404	9.58	12.67	14.92	16.76	18.34	19.74	21.00	22.17	23.25

หมายเหตุ : LDGV = Light Duty Gasoline Vehicle (รถยนต์นั่งส่วนบุคคล)

LDLT = Light Duty Diesel Truck (รถปิกอัพ, รถโดยสาร 4 ล้อ)

HDDV = Heavy Duty Diesel Vehicle (รถบัส, รถบรรทุก 10 ล้อ, รถพ่วงและรถกึ่งพ่วง)

ที่มา : โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาระบบการขนส่งที่ยั่งยืนและลดปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (2555)

ตารางที่ 4.2-2 ความเข้มข้นสูงสุดที่ท้ายลมจากพื้นที่ก่อสร้าง ในแนวตรงกระแสลม คำนวณจาก AERSCREEN ของ AERMOD

ระยะทางท้ายลมจากพื้นที่ก่อสร้าง (เมตร)	ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม (มกค/ลบ.ม)	ความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> (มกค/ลบ.ม)	ความเข้มข้นของคาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน)	ความเข้มข้นของออกไซด์ของไนโตรเจน (ส่วนในล้านส่วน)
25	8.2	4.1	0.05	0.054
50	7.2	3.6	0.05	0.054
75	6.4	3.2	0.05	0.049
100	5.8	2.9	0.04	0.044
125	5.3	2.7	0.04	0.042
150	4.8	2.4	0.04	0.039
175	4.4	2.2	0.04	0.036
200	4.1	2.1	0.03	0.034
250	3.6	1.8	0.03	0.032
300	3.1	1.6	0.03	0.030
400	2.5	1.3	0.03	0.028
ค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ	ไม่เกิน 330 (24 ชั่วโมง)	ไม่เกิน 120 (24 ชั่วโมง)	ไม่เกิน 30 (1 ชั่วโมง)	ไม่เกิน 0.170 (1 ชั่วโมง)

ทั้งนี้ หากผู้รับอยู่ในระยะใกล้สถานที่ก่อสร้างน้อยกว่า 20 เมตร จะอยู่ใน Uniform Mixing zone ของแหล่งกำเนิดมลพิษประเภท Area source แบบจำลองจะคำนวณไม่ได้ และจะใช้ค่าที่ระยะ 25 เมตร ซึ่งใกล้ที่สุดแทน

### ความเข้มข้นที่มีอยู่เดิม

จากผลการตรวจวัดในบทที่ 3 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ทั้ง 6 สถานี มีค่าเฉลี่ยของมลพิษดังนี้ ฝุ่นละอองรวม (TSP) เท่ากับ 0.083 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (ค่ามาตรฐานกำหนดไม่เกิน 0.330 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร) ฝุ่นละอองขนาด 10 ไมครอน ( $PM_{10}$ ) 0.059 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (ค่ามาตรฐาน กำหนดไม่เกิน 0.120 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร) ไนโตรเจนไดออกไซด์ 0.074 ส่วนในล้านส่วน (ค่ามาตรฐานกำหนดไม่เกิน 0.170 ส่วนในล้านส่วน) และคาร์บอนมอนอกไซด์ 2.4 ส่วนในล้านส่วน (ค่ามาตรฐานกำหนดไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน) นับได้ว่าต่ำกว่าค่ามาตรฐานทุกดัชนี ผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2561 ของทั้ง 6 สถานี โดยใช้ข้อมูลเฉลี่ย พบว่า ไม่มีพื้นที่ใดที่มีค่ามลพิษเกินค่ามาตรฐาน

จากการคำนวณโดยใช้ AERSCREEN ของ AERMOD ให้ผลความเข้มข้นของมลพิษที่ออกจากพื้นที่ก่อสร้างที่ระยะ 50 เมตร เป็นคาร์บอนมอนอกไซด์ 0.05 ส่วนในล้านส่วน ออกไซด์ของไนโตรเจน 0.054 ส่วนในล้านส่วน และเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ไม่มีค่าที่สูงใกล้เคียงค่ามาตรฐานแต่อย่างใด โดยแสดงรายละเอียดผลการคำนวณจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ สำหรับมลพิษทางอากาศในระยะก่อสร้าง (เตรียมพื้นที่) แสดงดังตารางที่ 4.2-3

ตารางที่ 4.2-3 ผลการคำนวณจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์สำหรับมลพิษทางอากาศต่างๆ สำหรับช่วงก่อสร้าง (เตรียมพื้นที่)

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้างโครงการ			ความเข้มข้น ของฝุ่น ละอองรวม (มคก/ลบ.ม)	ความเข้มข้น ของฝุ่นละออง ขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> (มคก/ลบ.ม)	ความเข้มข้น ของ คาร์บอน มอนอกไซด์ (ส่วนในล้าน ส่วน)	ความเข้มข้น ของออกไซด์ ของไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วน ในล้านส่วน)	ความเข้มข้น ของฝุ่น ละอองรวม มคก/ลบ.ม รวมที่มีอยู่ แล้ว 83 มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ ฝุ่นละอองขนาด เล็ก PM <sub>10</sub> มคก/ ลบ.ม รวมที่มีอยู่ แล้ว 59 มคก/ ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอก ไซด์ (ส่วนใน ล้านส่วน)รวมที่ มีอยู่แล้ว 2.4 ส่วนในล้านส่วน	ความเข้มข้นของ ออกไซด์ของ ไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนในล้านส่วน) รวมที่มีอยู่แล้ว 0.074 ส่วนในล้าน ส่วน
พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ	ระยะห่าง เป็นเมตร	ตำแหน่ง ที่ตั้ง					ค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ			
							ไม่เกิน 330 (24 ชม)	ไม่เกิน 120 (24 ชม)	ไม่เกิน 30 (1 ชม)	ไม่เกิน 0.170
สถานศึกษา										
โรงเรียนอนุบาลวันเฉลิม	333	ขวาทาง	3.0	1.5	0.03	0.030	86.0	60.5	2.43	0.054
โรงเรียนพรพิมพ์พระราม 2	123	ซ้ายทาง	5.3	2.7	0.04	0.042	88.3	61.7	2.44	0.066
โรงเรียนนครพิทักษ์ศึกษา	296	ซ้ายทาง	3.1	1.6	0.03	0.030	86.1	60.6	2.43	0.104
โรงเรียนรัตนโกสินทร์สมโภชบางขุนเทียน	148	ขวาทาง	4.8	2.4	0.04	0.039	87.8	61.4	2.44	0.113
โรงเรียนอนุบาลสุพิชญา	303	ขวาทาง	3.1	1.6	0.03	0.030	86.1	60.6	2.43	0.104
โรงเรียนบางขุนเทียนศึกษา	474	ขวาทาง	2.3	1.1	0.03	0.027	85.3	60.1	2.43	0.101
โรงเรียนจารุพัฒนานุกูล	182	ซ้ายทาง	4.4	2.2	0.04	0.036	87.4	61.2	2.44	0.110
โรงเรียนอนุบาลวรรณสว่างจิต	268	ขวาทาง	3.6	1.8	0.03	0.032	86.6	60.8	2.43	0.106
โรงเรียนอนุบาลพรนภา	213	ซ้ายทาง	4.0	2.1	0.03	0.034	87.0	61.1	2.43	0.108
โรงเรียนสมิทธิพงษ์	190	ขวาทาง	4.2	2.1	0.03	0.034	87.2	61.1	2.43	0.108
โรงเรียนวัดเลา	56	ขวาทาง	7.0	3.5	0.05	0.053	90.0	62.5	2.45	0.127
โรงเรียนวัดกกก	458	ซ้ายทาง	2.3	1.1	0.03	0.027	85.3	60.1	2.43	0.101
โรงเรียนอนุบาลเสริมวิทย์ธนบุรี	60	ซ้ายทาง	3.8	1.9	0.03	0.033	89.8	62.4	2.43	0.107
โรงเรียนผ่องอำไพศึกษา	117	ซ้ายทาง	5.3	2.7	0.04	0.042	88.3	61.7	2.44	0.116

ตารางที่ 4.2-3 ผลการคำนวณจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์สำหรับมลพิษทางอากาศต่างๆ สำหรับช่วงก่อสร้าง (เตรียมพื้นที่)

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้างโครงการ			ความเข้มข้น ของฝุ่น ละอองรวม (มคก/ลบ.ม)	ความเข้มข้น ของฝุ่นละออง ขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> (มคก/ลบ.ม)	ความเข้มข้น ของ คาร์บอน มอนอกไซด์ (ส่วนในล้าน ส่วน)	ความเข้มข้น ของออกไซด์ ของไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วน ในล้านส่วน)	ความเข้มข้น ของฝุ่น ละอองรวม มคก/ลบ.ม รวมที่มีอยู่ แล้ว 83 มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ ฝุ่นละอองขนาด เล็ก PM <sub>10</sub> มคก/ ลบ.ม รวมที่มีอยู่ แล้ว 59 มคก/ ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอก ไซด์ (ส่วนใน ล้านส่วน)รวมที่ มีอยู่แล้ว 2.4 ส่วนในล้านส่วน	ความเข้มข้นของ ออกไซด์ของ ไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนในล้านส่วน) รวมที่มีอยู่แล้ว 0.074 ส่วนในล้าน ส่วน
พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ	ระยะห่าง เป็นเมตร	ตำแหน่ง ที่ตั้ง					ค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ			
							ไม่เกิน 330 (24 ชม)	ไม่เกิน 120 (24 ชม)	ไม่เกิน 30 (1 ชม)	ไม่เกิน 0.170
โรงเรียนอนุบาลรัศมีสุข	358	ขวาทาง	2.8	1.4	0.03	0.029	85.8	60.4	2.43	0.103
โรงเรียนวัดยายร่ม	258	ขวาทาง	3.6	1.8	0.03	0.032	86.6	60.8	2.43	0.106
โรงเรียนวัดสีสุก	77	ซ้ายทาง	6.4	3.2	0.05	0.049	89.4	62.2	2.45	0.123
โรงเรียนบางมดวิทยา	232	ซ้ายทาง	3.8	1.9	0.03	0.033	86.8	60.9	2.43	0.107
โรงเรียนสมบุญวิทย	32	ขวาทาง	7.9	3.9	0.05	0.054	90.9	62.9	2.43	0.128
โรงเรียนศึกษารธรรมนุรักษ์ยาภิ	360	ซ้ายทาง	2.8	1.4	0.03	0.029	85.8	60.4	2.43	0.103
โรงเรียนอนุบาลสุพิชชา	51	ซ้ายทาง	7.2	3.6	0.05	0.054	90.2	62.6	2.45	0.128
โรงเรียนรัตนจินะอุทิศ	175	ขวาทาง	4.4	2.2	0.04	0.036	87.4	61.2	2.44	0.110
โรงเรียนอนุบาลทองรี	410	ซ้ายทาง	2.5	1.3	0.03	0.028	85.5	60.3	2.43	0.102
โรงเรียนอนุบาลบริบูรณ์ศึกษา	432	ซ้ายทาง	2.3	1.2	0.03	0.027	85.3	60.2	2.43	0.101
โรงเรียนวัดสารอด	225	ซ้ายทาง	3.8	1.9	0.03	0.033	86.8	61.0	2.43	0.107
วิทยาลัยพาณิชยการเชตุพน	62	ขวาทาง	6.8	3.4	0.05	0.052	89.8	62.4	2.45	0.126
โรงเรียนอนุบาลปัญญาศักดิ์	112	ขวาทาง	5.5	2.8	0.04	0.043	88.5	61.8	2.44	0.117
โรงเรียนปัญญาศักดิ์	86	ซ้ายทาง	6.0	3.0	0.04	0.046	89.2	62.0	2.44	0.120
โรงเรียนวัดสน	256	ขวาทาง	3.6	1.8	0.03	0.032	86.6	60.8	2.43	0.106



ตารางที่ 4.2-3 ผลการคำนวณจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์สำหรับมลพิษทางอากาศต่างๆ สำหรับช่วงก่อสร้าง (เตรียมพื้นที่)

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้างโครงการ			ความเข้มข้น ของฝุ่น ละอองรวม (มคก/ลบ.ม)	ความเข้มข้น ของฝุ่นละออง ขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> (มคก/ลบ.ม)	ความเข้มข้น ของ คาร์บอน มอนอกไซด์ (ส่วนในล้าน ส่วน)	ความเข้มข้น ของออกไซด์ ของไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วน ในล้านส่วน)	ความเข้มข้น ของฝุ่น ละอองรวม มคก/ลบ.ม รวมที่มีอยู่ แล้ว 83 มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ ฝุ่นละอองขนาด เล็ก PM <sub>10</sub> มคก/ ลบ.ม รวมที่มีอยู่ แล้ว 59 มคก/ ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอก ไซด์ (ส่วนใน ล้านส่วน)รวมที่ มีอยู่แล้ว 2.4 ส่วนในล้านส่วน	ความเข้มข้นของ ออกไซด์ของ ไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนในล้านส่วน) รวมที่มีอยู่แล้ว 0.074 ส่วนในล้าน ส่วน
พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ	ระยะห่าง เป็นเมตร	ตำแหน่ง ที่ตั้ง					ค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ			
							ไม่เกิน 330 (24 ชม)	ไม่เกิน 120 (24 ชม)	ไม่เกิน 30 (1 ชม)	ไม่เกิน 0.170
โรงเรียนแสงสุรธรรม	257	ขวาทาง	3.6	1.8	0.03	0.032	86.6	60.8	2.43	0.106
โรงเรียนวัดไทร	408	ซ้ายทาง	2.5	1.3	0.03	0.028	85.5	60.3	2.43	0.102
โรงเรียนสารสาสน์พัฒนา	382	ขวาทาง	2.5	1.3	0.03	0.028	85.5	60.3	2.43	0.102
โรงเรียนอัมรินทร์มิต	125	ซ้ายทาง	5.3	2.7	0.04	0.042	88.3	61.7	2.44	0.116
โรงพยาบาลพระราม 2	44	ซ้ายทาง	7.4	3.7	0.05	0.054	90.4	62.7	2.45	0.128
โรงพยาบาลนครธน	104	ซ้ายทาง	5.8	2.9	0.04	0.044	88.8	61.9	2.44	0.118
โรงพยาบาลบางมด	65	ขวาทาง	6.7	3.4	0.05	0.050	89.7	62.4	2.45	0.124
โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล	27	ซ้ายทาง	8.2	4.1	0.05	0.054	91.2	63.1	2.45	0.128
สำนักแม่ชีไทยบางขุนเทียน	448	ขวาทาง	2.3	1.1	0.03	0.027	85.3	60.1	2.43	0.101
ศาลพ่อปู่ชัยมงคล	317	ซ้ายทาง	3.0	1.5	0.03	0.030	86.0	60.5	2.43	0.104
ศาลเจ้าปึงแก้ง	336	ซ้ายทาง	2.9	1.5	0.03	0.029	85.9	60.5	2.43	0.103
ศาลเจ้าแม่จางและลูก	13	ซ้ายทาง	8.2	4.1	0.05	0.054	91.2	63.1	2.45	0.128
วัดเลา	60	ขวาทาง	6.8	3.5	0.05	0.052	89.8	62.4	2.45	0.126
วัดกก	500	ซ้ายทาง	2.3	1.1	0.03	0.027	85.3	60.1	2.43	0.101
คริสตจักรพระพรสามัคคี	283	ซ้ายทาง	3.1	1.6	0.03	0.030	86.1	60.6	2.43	0.104

ตารางที่ 4.2-3 ผลการคำนวณจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์สำหรับมลพิษทางอากาศต่างๆ สำหรับช่วงก่อสร้าง (เตรียมพื้นที่)

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้างโครงการ			ความเข้มข้น ของฝุ่น ละอองรวม (มคก/ลบ.ม)	ความเข้มข้น ของฝุ่นละออง ขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> (มคก/ลบ.ม)	ความเข้มข้น ของ คาร์บอน มอนอกไซด์ (ส่วนในล้าน ส่วน)	ความเข้มข้น ของออกไซด์ ของไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วน ในล้านส่วน)	ความเข้มข้น ของฝุ่น ละอองรวม มคก/ลบ.ม รวมที่มีอยู่ แล้ว 83 มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ ฝุ่นละอองขนาด เล็ก PM <sub>10</sub> มคก/ ลบ.ม รวมที่มีอยู่ แล้ว 59 มคก/ ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอก ไซด์ (ส่วนใน ล้านส่วน)รวมที่ มีอยู่แล้ว 2.4 ส่วนในล้านส่วน	ความเข้มข้นของ ออกไซด์ของ ไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนในล้านส่วน) รวมที่มีอยู่แล้ว 0.074 ส่วนในล้าน ส่วน
พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ	ระยะห่าง เป็นเมตร	ตำแหน่ง ที่ตั้ง					ค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ			
							ไม่เกิน 330 (24 ชม)	ไม่เกิน 120 (24 ชม)	ไม่เกิน 30 (1 ชม)	ไม่เกิน 0.170
วัดยายร่ม	66	ขวาทาง	6.6	3.3	0.05	0.051	89.6	62.3	2.45	0.125
วัดสี่สุก	161	ซ้ายทาง	4.6	2.3	0.04	0.037	87.6	61.3	2.44	0.111
มัสยิดชุมชนนุรุลยาเกี (จอมทอง)	375	ซ้ายทาง	2.7	1.4	0.03	0.029	85.7	60.4	2.43	0.103
คริสตจักรกรุงเทพ	359	ซ้ายทาง	2.7	1.4	0.03	0.029	85.7	60.4	2.43	0.103
ศาลเจ้าแม่กวนอิม	161	ซ้ายทาง	4.6	2.3	0.04	0.038	87.6	61.3	2.44	0.112
พระตำหนักพิชัยบุขาว	91	ขวาทาง	6.0	3.0	0.04	0.046	89.2	62.0	2.44	0.120
วัดสารอด	21	ซ้ายทาง	8.2	4.1	0.05	0.054	91.2	63.1	2.45	0.128
วัดสน	171	ขวาทาง	4.4	2.2	0.04	0.036	87.4	61.2	2.44	0.110
วัดไทร	381	ซ้ายทาง	2.5	1.3	0.03	0.028	85.5	60.3	2.43	0.102
ศาลเสด็จปู่เทพด้าฟ่ง	431	ขวาทาง	2.3	1.1	0.03	0.027	85.3	60.1	2.43	0.101
ศาลเสด็จแม่สร้อยทอง	437	ขวาทาง	2.3	1.1	0.03	0.027	85.3	60.1	2.43	0.101
มัสยิดลิลาอุลอิสลาม	247	ซ้ายทาง	3.6	1.8	0.03	0.032	86.6	60.8	2.43	0.106
มัสยิดอมันนุญมิต	127	ซ้ายทาง	5.3	2.7	0.04	0.042	88.3	61.7	2.44	0.116
หมู่บ้านพฤกษาวิลล์พระราม 2	300	ขวาทาง	3.1	1.6	0.03	0.030	87.1	60.6	2.43	0.104
หมู่บ้านนันทวัน	68	ขวาทาง	6.6	3.4	0.05	0.051	89.6	62.3	2.45	0.125

ตารางที่ 4.2-3 ผลการคำนวณจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์สำหรับมลพิษทางอากาศต่างๆ สำหรับช่วงก่อสร้าง (เตรียมพื้นที่)

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้างโครงการ			ความเข้มข้น ของฝุ่น ละอองรวม (มคก/ลบ.ม)	ความเข้มข้น ของฝุ่นละออง ขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> (มคก/ลบ.ม)	ความเข้มข้น ของ คาร์บอน มอนอกไซด์ (ส่วนในล้าน ส่วน)	ความเข้มข้น ของออกไซด์ ของไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วน ในล้านส่วน)	ความเข้มข้น ของฝุ่น ละอองรวม มคก/ลบ.ม รวมที่มีอยู่ แล้ว 83 มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ ฝุ่นละอองขนาด เล็ก PM <sub>10</sub> มคก/ ลบ.ม รวมที่มีอยู่ แล้ว 59 มคก/ ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอก ไซด์ (ส่วนใน ล้านส่วน)รวมที่ มีอยู่แล้ว 2.4 ส่วนในล้านส่วน	ความเข้มข้นของ ออกไซด์ของ ไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนในล้านส่วน) รวมที่มีอยู่แล้ว 0.074 ส่วนในล้าน ส่วน
พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ	ระยะห่าง เป็นเมตร	ตำแหน่ง ที่ตั้ง					ค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ			
							ไม่เกิน 330 (24 ชม)	ไม่เกิน 120 (24 ชม)	ไม่เกิน 30 (1 ชม)	ไม่เกิน 0.170
หมู่บ้านพฤษภีรินทร์ บางขุนเทียน	163	ขวาทาง	4.6	2.3	0.04	0.038	87.6	61.3	2.44	0.112
ชุมชนเพชรทองคำ	133	ซ้ายทาง	5.3	2.7	0.04	0.042	88.3	61.7	2.44	0.116
หมู่บ้าน The Rich	363	ซ้ายทาง	2.7	1.4	0.03	0.029	85.7	60.4	2.43	0.103
ตลาดกลางบางกระบือ	313	ซ้ายทาง	3.1	1.6	0.03	0.030	86.1	60.6	2.43	0.104
หมู่บ้านลัดดาภิรมย์ พระราม 2	56	ซ้ายทาง	7.1	3.5	0.05	0.054	90.0	62.5	2.45	0.128

กิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ การปรับระดับพื้นผิวดิน รวมทั้งการขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ อาจก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และทำให้ความเข้มข้นของฝุ่นละอองในพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณโดยรอบเพิ่มขึ้น จากการคำนวณด้วย AERMOD SCREEN พบว่า การก่อสร้างโครงการจะทำให้เกิดฝุ่นละอองรวม 0.0082 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ที่ระยะ 25 เมตร และจะทำให้ความเข้มข้น ของฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศทั่วไปโดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้นจาก 0.083 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร เป็น 0.091 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานฝุ่นละอองเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่กำหนดไว้ 0.33 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ส่วนฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ( $PM_{10}$ ) ที่ฟุ้งกระจายจากพื้นผิวบริเวณพื้นที่ก่อสร้างจะมีความเข้มข้น 0.0041 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร และจะทำให้ความเข้มข้นของ  $PM_{10}$  ในบรรยากาศทั่วไปเพิ่มขึ้นจากปัจจุบันที่มีค่า 0.059 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร เป็น 0.063 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร เมื่อพิจารณาผลกระทบในภาพรวม พบว่า การก่อสร้างโครงการจะก่อให้เกิดผลกระทบค่อนข้างต่ำ เนื่องจากผลกระทบดังกล่าวเป็นผลกระทบระยะสั้น ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทรัพยากรสิ่งแวดล้อมไม่เกินค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และสามารถฟื้นคืนสภาพเดิมได้เองในทันที (เมื่อกิจกรรมโครงการก่อสร้างหยุดผลกระทบก็จะหยุดทันที) ขอบเขตพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบมีขอบเขตของผลกระทบครอบคลุมตามพื้นที่ในบริเวณถนนและพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น

#### 4.2.2.2 ระยะเปิดดำเนินการ

##### วิธีที่ใช้ในการประเมิน

##### 1) สมมุติฐานและเงื่อนไขในการประเมิน

ประเมินผลกระทบจากปริมาณการจราจรในปีที่เปิดให้บริการ จากข้อมูลปริมาณการจราจรของโครงการ จะนำมาหาค่าการระบายสารมลพิษทางอากาศจากยานพาหนะ โดยใช้ค่า Emission Factor ของยานพาหนะประเภทต่างๆ (แสดงค่าปัจจัยการปล่อยมลพิษสำหรับก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ( $CO$ ) ไนโตรเจนออกไซด์ ( $NO_x$ ) และไฮโดรคาร์บอน (Non-Methane HC) (ตารางที่ 4.2-1) เพื่อคาดการณ์ปริมาณการระบายสารมลพิษทางอากาศจากยานพาหนะ ประเมินผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากสารมลพิษทางอากาศดังกล่าวด้วยแบบจำลอง CALINE 4 โดยการจราจรกำหนดให้มีความเร็ว ตามที่มีการประเมินโดยวิศวกรรมจราจร ในปีและช่วงต่างๆ เหมือนในการประเมินเรื่องเสียง แสดงดังตารางที่ 4.2-4

ตารางที่ 4.2-4 การปล่อยมลพิษของยานพาหนะที่ระดับความเร็วต่างๆ จากโครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาระบบการขนส่งที่ยั่งยืนและลดปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของ สนข. (2555)

EURO III (Year 2005-2011)			Light-Duty Vehicle (Pick-up) Diesel B3								
Pollutant	Formula ( $EF=aV^b$ )		Average Traffic Speed V (km/h)								
	a	b	10	20	30	40	50	60	70	80	90
HC (g/km)	0.215	- 0.305	0.107	0.086	0.076	0.070	0.065	0.062	0.059	0.057	0.055
CO (g/km)	7.471	- 0.729	1.394	0.841	0.626	0.508	0.431	0.378	0.338	0.306	0.281
$NO_x$ (g/km)	9.842	- 0.735	1.812	1.088	0.808	0.654	0.555	0.485	0.433	0.393	0.360
$CO_2$ (g/km)	790.71	- 0.382	328.11	251.78	215.65	193.21	177.42	165.49	156.02	148.26	141.74
PM-10 (g/km)	0.1232	- 0.201	0.078	0.067	0.062	0.059	0.056	0.054	0.052	0.051	0.050
Fuel (km/l)	3.285	0.384	7.95	10.37	12.11	13.53	14.74	15.81	16.77	17.65	18.47



**ตารางที่ 4.2-4 การปล่อยมลพิษของยานพาหนะที่ระดับความเร็วต่างๆ จากโครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาระบบการขนส่งที่ยั่งยืนและลดปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของ สนข. (2555) (ต่อ)**

Euro I (Pre-2000)			Heavy-Duty Vehicles (Bus) – (Diesel)								
Pollutant	Formula (EF=aV <sup>b</sup> )		Average Traffic Speed V (km/h)								
	a	b	10	20	30	40	50	60	70	80	90
HC (g/km)	5.481	- 0.515	1.674	1.172	0.951	0.820	0.731	0.665	0.615	0.574	0.540
CO (g/km)	9.247	- 0.379	3.864	2.971	2.548	2.285	2.099	1.959	1.848	1.757	1.680
NO <sub>x</sub> (g/km)	26.166	- 0.479	8.684	6.231	5.131	4.470	4.017	3.681	3.419	3.207	3.031
CO <sub>2</sub> (g/km)	1583.2	- 0.420	601.92	449.89	379.44	336.26	306.17	283.60	265.82	251.33	239.20
PM-10 (g/km)	0.5728	0.0518	0.645	0.669	0.683	0.693	0.701	0.708	0.714	0.719	0.723
Fuel (km/l)	1.648	0.420	4.331	5.794	6.868	7.750	8.511	9.187	9.801	10.366	10.892
EURO 3 (year2005-2011)			Gasoline Vehicles (Passenger Car) Gasohol91								
Pollutant	Formula (EF=aV <sup>b</sup> )		Average Traffic Speed V (km/h)								
	a	b	10	20	30	40	50	60	70	80	90
HC (g/km)	0.032	- 0.269	0.0173	0.0143	0.0129	0.0119	0.0122	0.0107	0.0102	0.0099	0.0096
CO (g/km)	0.606	- 0.253	0.3383	0.2839	0.2562	0.2382	0.2252	0.2150	0.2068	0.1999	0.1940
NO <sub>x</sub> (g/km)	0.028	- 0.149	0.0197	0.0177	0.0167	0.0160	0.0155	0.0150	0.0147	0.0144	0.0142
CO <sub>2</sub> (g/km)	634.60	- 0.407	248.60	187.49	158.97	141.40	129.13	119.89	112.60	106.65	101.65
Fuel (km/l)	3.781	0.404	9.58	12.67	14.92	16.76	18.34	19.74	21.00	22.17	23.25

หมายเหตุ : LDGV = Light Duty Gasoline Vehicle (รถยนต์นั่งส่วนบุคคล)

LDDT = Light Duty Diesel Truck (รถปิกอัพ, รถโดยสาร 4 ล้อ)

HDDV = Heavy Duty Diesel Vehicle (รถบัส, รถบรรทุก 10 ล้อ, รถพ่วงและรถกึ่งพ่วง)

ที่มา : โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาระบบการขนส่งที่ยั่งยืนและลดปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ  
ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (2555)

สมมุติฐานที่ใช้ในการศึกษาโดยใช้แบบจำลอง CALINE 4 คือ

(1) ความเสถียรของบรรยากาศ (Stability Class) จัดให้อยู่ใน Class G = 7 และลมมีความเร็ว 0.5 เมตร/วินาที ซึ่งนับว่าเสถียรมาก สารมลพิษจะไม่ค่อยแพร่กระจาย (จากคู่มือการใช้แบบจำลอง CALINE 4 แนะนำให้เป็นกรณีเลวร้ายที่สุดโดยใช้ Classification ตามเกณฑ์ของ PASQUILL'S)

(2) สมมุติให้ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10) มีการกระจายคล้ายก๊าซ คือ ไม่มีการตกลงสู่พื้น เนื่องจากแบบจำลองนี้ได้ออกแบบไม่ให้มีการตกสะสมของสารมลพิษ (Deposition) ซึ่งสมมุติฐานนี้สอดคล้องกับสถานการณ์จริง เนื่องจากขนาดอนุภาคขนาดเล็กเช่นนี้จะอยู่ในอากาศได้เป็นเวลานานหลายวัน ในขณะที่การศึกษาจะพิจารณาในระยะทางไม่เกิน 100 เมตรจากเขตทาง ซึ่งลมพัดไปถึงในเวลานับเป็นนาทีเท่านั้น

(3) การประเมินค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ (NO<sub>x</sub>) และไฮโดรคาร์บอนที่ไม่รวมมีเทน (Non-Methane HC) และฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ในการประเมินผลกระทบ ค่าสัดส่วนของ NO<sub>2</sub>/NO<sub>x</sub>ในการศึกษานี้จะใช้ค่า 0.75 ตามแนวทางประเมิน Tier 2 ของ US.EPA ( : [http://www.epa.gov/scram001/10thmodconf/presentations/2-7-10thMC\\_Challenges\\_NO2SO2.pdf](http://www.epa.gov/scram001/10thmodconf/presentations/2-7-10thMC_Challenges_NO2SO2.pdf).) ค่านี้อาจใช้ในการประเมินความเข้มข้นของไนโตรเจนไดออกไซด์ เพราะไอเสียของรถยนต์ออกเป็นออกไซด์ของไนโตรเจน แต่มาตรฐานคุณภาพอากาศกำหนดเป็นไนโตรเจนไดออกไซด์ จึงต้องใช้ค่าสัดส่วนตามแนวทางของ US.EPA.)

**ผลการศึกษาความเข้มข้นของมลพิษจากแนวเส้นทางโครงการฯ ระหว่างการดำเนินการ ในกรณีสมมุติสำหรับยานพาหนะ 1,000 คันต่อช่องทางวิ่ง ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์**

ผลการศึกษาผลกระทบต่อคุณภาพอากาศด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ (กรณีเลวร้ายที่สุดเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ชั่วโมงเร่งด่วน) เพื่อแสดงค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ (NO<sub>x</sub>) และไฮโดรคาร์บอนที่ไม่รวมมีเทน (Non-Methane HC) และฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน แสดงดังตารางที่ 4.2-5 สำหรับยานพาหนะ 1000 คันต่อช่องทางวิ่ง ซึ่งสามารถนำวิธีการเดียวกันนี้ไปใช้เพื่อประเมินความเข้มข้นของค่ามลสารที่เกิดขึ้นจากปริมาณจราจรที่แตกต่างกันต่อไป

ตารางที่ 4.2-5 ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ไนโตรเจนไดออกไซด์ และฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM<sub>10</sub> TEMPLATE ที่ 1000 คันต่อชม.ต่อถนน 1 ช่องทาง  
ความเร็ว 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง

แนวเส้นทางโครงการ	ระยะห่างจากกึ่งกลางแนวทางโครงการ (เมตร)								ค่ามาตรฐาน
	30	40	50	75	100	200	300	500	
ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์									
1. ผลกระทบจากถนนพระรามที่ 2	0.3	0.3	0.2	0.2	0.2	0.1	0.1	0.1	
2. ผลกระทบจากทางยกระดับของโครงการ	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	
รวมผลกระทบ	0.4	0.4	0.3	0.3	0.3	0.2	0.1	0.1	ไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน (1 ชม)
1. ผลกระทบจากทางพิเศษเฉลิมมหานคร	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	
2. ผลกระทบจากทางยกระดับของโครงการ	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	
รวมผลกระทบ	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.0	0.0	ไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน (1 ชม)
ความเข้มข้นของไนโตรเจนไดออกไซด์									
1. ผลกระทบจากถนนพระรามที่ 2	0.074	0.060	0.051	0.043	0.036	0.025	0.021	0.017	
2. ผลกระทบจากทางยกระดับของโครงการ	0.035	0.037	0.037	0.033	0.030	0.023	0.020	0.016	
รวมผลกระทบ	0.109	0.097	0.088	0.076	0.066	0.048	0.041	0.033	ไม่เกิน 0.170 (ส่วนในล้านส่วน)
1. ผลกระทบจากทางพิเศษเฉลิมมหานคร	0.029	0.030	0.029	0.026	0.024	0.019	0.016	0.014	
2. ผลกระทบจากทางยกระดับของโครงการ	0.035	0.037	0.037	0.033	0.030	0.023	0.020	0.016	
รวมผลกระทบ	0.064	0.067	0.066	0.059	0.054	0.042	0.036	0.030	ไม่เกิน 0.170 (ส่วนในล้านส่วน)
ความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub>									
1. ผลกระทบจากถนนพระรามที่ 2	15.2	12.3	10.4	8.8	7.4	5.2	4.3	3.6	
2. ผลกระทบจากทางยกระดับของโครงการ	7.9	8.4	8.2	7.4	6.7	5.1	4.4	3.7	
รวมผลกระทบ	13.1	20.7	18.6	16.2	14.1	10.3	8.7	7.3	ไม่เกิน 120 มคก/ลบ.ม (24 ชม)
1. ผลกระทบจากทางพิเศษเฉลิมมหานคร	6.5	6.7	6.6	5.9	5.4	4.2	3.6	3.0	
2. ผลกระทบจากทางยกระดับของโครงการ	7.9	8.4	8.2	7.4	6.7	5.1	4.4	3.7	
รวมผลกระทบ	14.4	15.1	14.8	13.3	12.1	9.3	8.0	6.7	ไม่เกิน 120 มคก/ลบ.ม (24 ชม)

### ผลการศึกษาที่ปริมาณการจราจรและความเร็วจริง

จากข้อมูลที่เตรียมไว้ในตารางที่ 4.2-5 และที่ความเร็วอื่นๆ นำมาปรับเป็นจำนวนการจราจรตามความเป็นจริง และที่ความเร็วตามที่ทางวิศวกรรมจราจรกำหนด จากผลการศึกษา พบว่าความเข้มข้นของมลพิษต่างๆ มีค่าต่ำมากเมื่อเทียบกับค่ามาตรฐาน โดยในการวิจารณ์ผลจะอ้างถึงช่วงโครงการดังต่อไปนี้

- |                                  |  |
|----------------------------------|--|
| แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1 - 2 : | อยู่บริเวณ ถนนพระรามที่ 2 ซอย 84 - บริเวณ<br>ถนนพระรามที่ 2 ซอย 69 กม 0 ถึง กม. 0+900                    |
| แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 2 - 3 : | อยู่บริเวณ ถนนพระรามที่ 2 ซอย 69 - บริเวณ<br>ถนนพระรามที่ 2 ซอย 50 กม 0+900 ถึง กม.<br>7+500             |
| แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 3 - 4 : | อยู่บริเวณ ถนนพระรามที่ 2 ซอย 50 - บริเวณ<br>ถนนพระรามที่ 2 ซอย 33 กม 7+500 ถึง กม.<br>10+500            |
| แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 4 - 5 : | อยู่บริเวณ ถนนพระรามที่ 2 ซอย 33 - บริเวณ<br>ถนนพระรามที่ 2 ซอย 27 กม 10+500 ถึง กม.<br>11+200           |
| แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 5 - 6 : | อยู่บริเวณ ถนนพระรามที่ 2 ซอย 27 - ด้าน<br>เก็บเงินค่าผ่านทางพิเศษ สุขสวัสดิ์ กม 11+200 ถึง<br>กม.15+500 |
| แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 6 - 7 : | อยู่บริเวณ ด้านเก็บเงินค่าผ่านทางพิเศษ สุขสวัสดิ์ -<br>สิ้นสุดระยะทางโครงการ กม 15+500 ถึง 17+777        |

ผลการคำนวณความเข้มข้นของมลพิษทางอากาศในระยะดำเนินการในแต่ละช่วงปีของโครงการจากปริมาณการจราจรในแต่ละเส้นทางในปี 2563, 2573, 2583 และ ปี 2593 แสดงดังตารางที่ 4.2-6 ถึงตารางที่ 4.2-29



ตารางที่ 4.2-6 ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลาง  
แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงक्रमถนนพระรามที่ 2) ปี 2563

โครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงक्रमถนนพระรามที่ 2) ปี 2563								
ระยะจากกึ่งกลางแนวทาง โครงการ	40 เมตร	50 เมตร	75 เมตร	100 เมตร	200 เมตร	300 เมตร	500 เมตร	ค่ามาตรฐาน
จากถนนพระรามที่ 2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.1	0.1	0.1	
จากทางยกระดับของโครงการ	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	
ความเข้มข้นเดิม	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	
รวม	1.8	1.8	1.8	1.8	1.7	1.6	1.6	30 (1 ชม.)

ตารางที่ 4.2-7 ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลาง  
แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงक्रमทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2563

โครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงक्रमทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2563									
ระยะจากกึ่งกลางแนวทาง โครงการ	30 เมตร	40 เมตร	50 เมตร	75 เมตร	100 เมตร	200 เมตร	300 เมตร	500 เมตร	ค่ามาตรฐาน
จากทางพิเศษเฉลิมมหานคร	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	
จากทางยกระดับของโครงการ	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
ความเข้มข้นเดิม	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	
รวม	1.7	1.7	1.6	1.6	1.5	1.5	1.5	1.5	30 (1 ชม.)

ตารางที่ 4.2-8 ความเข้มข้นของไนโตรเจนไดออกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลางแนว  
เส้นทางโครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงक्रमถนนพระรามที่ 2) ปี 2563

โครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงक्रमถนนพระรามที่ 2) ปี 2563								
ระยะจากกึ่งกลางแนวทาง โครงการ	40 เมตร	50 เมตร	75 เมตร	100 เมตร	200 เมตร	300 เมตร	500 เมตร	ค่ามาตรฐาน
จากถนนพระรามที่ 2	0.031	0.025	0.021	0.018	0.015	0.010	0.009	
จากทางยกระดับของโครงการ	0.021	0.022	0.022	0.020	0.018	0.014	0.012	
ความเข้มข้นเดิม	0.074	0.074	0.074	0.074	0.074	0.074	0.074	
รวม	0.126	0.121	0.117	0.102	0.107	0.098	0.095	0.170 (1 ชม.)

ตารางที่ 4.2-9 ความเข้มข้นของไนโตรเจนไดออกไซด์(ส่วนในล้านส่วน) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลางแนว  
เส้นทางโครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงक्रमทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2563

โครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงक्रमทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2563									
ระยะจากกึ่งกลางแนวทาง โครงการ	30 เมตร	40 เมตร	50 เมตร	75 เมตร	100 เมตร	200 เมตร	300 เมตร	500 เมตร	ค่ามาตรฐาน
จากทางพิเศษเฉลิมมหานคร	0.016	0.016	0.016	0.015	0.013	0.010	0.009	0.008	
จากทางยกระดับของโครงการ	0.008	0.008	0.008	0.008	0.007	0.006	0.005	0.004	
ความเข้มข้นเดิม	0.074	0.074	0.074	0.074	0.074	0.074	0.074	0.074	
รวม	0.098	0.098	0.098	0.097	0.094	0.090	0.088	0.086	0.170 (1 ชม.)

ตารางที่ 4.2-10 ความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM<sub>10</sub> (ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร) ที่ระยะทางต่างๆ  
จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงक्रमถนนพระรามที่ 2) ปี 2563

โครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงक्रमถนนพระรามที่ 2) ปี 2563								
ระยะจากกึ่งกลางแนวทาง โครงการ	40 เมตร	50 เมตร	75 เมตร	100 เมตร	200 เมตร	300 เมตร	500 เมตร	ค่ามาตรฐาน
จากถนนพระรามที่ 2	6.5	5.3	4.5	3.8	3.2	2.2	1.7	
จากทางยกระดับของโครงการ	5.2	5.5	5.4	4.9	4.4	3.4	2.9	
ความเข้มข้นเดิม	59	59	59	59	59	59	59	
รวม	81	70	59	67	67	65	64	120 (24 ชม.)

ตารางที่ 4.2-11 ความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM<sub>10</sub> (ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร) ที่ระยะทางต่างๆ  
จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงक्रमทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2563

โครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงक्रमทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2563									
ระยะจากกึ่งกลางแนวทางโครงการ	30 เมตร	40 เมตร	50 เมตร	75 เมตร	100 เมตร	200 เมตร	300 เมตร	500 เมตร	ค่ามาตรฐาน
จากทางพิเศษเฉลิมมหานคร	3.6	3.7	3.6	3.3	3.0	2.2	2.0	1.7	
จากทางยกระดับของโครงการ	1.8	2.0	1.9	1.8	1.5	1.2	1.1	0.9	
ความเข้มข้นเดิม	59	59	59	59	59	59	59	59	
รวม	64	65	65	64	64	63	62	62	120 (24 ชม.)

**ตารางที่ 4.2-12 ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลาง  
แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงक्रमถนนพระรามที่ 2) ปี 2573**

โครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงक्रमถนนพระรามที่ 2) ปี 2573								
ระยะจากกึ่งกลางแนวทาง โครงการ	40 เมตร	50 เมตร	75 เมตร	100 เมตร	200 เมตร	300 เมตร	500 เมตร	ค่ามาตรฐาน
จากถนนพระรามที่ 2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.1	0.1	0.1	
จากทางยกระดับของโครงการ	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	
ความเข้มข้นเดิม	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	
รวม	1.8	1.8	1.8	1.8	1.7	1.7	1.6	30 (1 ชม.)

**ตารางที่ 4.2-13 ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลาง  
แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงक्रमทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2573**

โครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงक्रमทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2573									
ระยะจากกึ่งกลางแนวทางโครงการ	30 เมตร	40 เมตร	50 เมตร	75 เมตร	100 เมตร	200 เมตร	300 เมตร	500 เมตร	ค่ามาตรฐาน
จากทางพิเศษเฉลิมมหานคร	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	
จากทางยกระดับของโครงการ	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
ความเข้มข้นเดิม	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	
รวม	1.7	1.7	1.7	1.6	1.6	1.5	1.5	1.5	30 (1 ชม.)

**ตารางที่ 4.2-14 ความเข้มข้นของไนโตรเจนไดออกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลางแนว  
เส้นทางโครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงक्रमถนนพระรามที่ 2) ปี 2573**

โครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงक्रमถนนพระรามที่ 2) ปี 2573								
ระยะจากกึ่งกลางแนวทาง โครงการ	40 เมตร	50 เมตร	75 เมตร	100 เมตร	200 เมตร	300 เมตร	500 เมตร	ค่ามาตรฐาน
จากถนนพระรามที่ 2	0.031	0.025	0.021	0.018	0.015	0.010	0.008	
จากทางยกระดับของโครงการ	0.026	0.027	0.026	0.025	0.022	0.017	0.015	
ความเข้มข้นเดิม	0.074	0.074	0.074	0.074	0.074	0.074	0.074	
รวม	0.131	0.129	0.121	0.117	0.111	0.101	0.097	0.170 (1 ชม.)

ตารางที่ 4.2-15 ความเข้มข้นของไนโตรเจนไดออกไซด์(ส่วนในล้านส่วน) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลาง  
แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงक्रमทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2573

โครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงक्रमทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2573									
ระยะจากกึ่งกลางแนวทางโครงการ	30 เมตร	40 เมตร	50 เมตร	75 เมตร	100 เมตร	200 เมตร	300 เมตร	500 เมตร	ค่ามาตรฐาน
จากทางพิเศษเฉลิมมหานคร	0.021	0.021	0.021	0.018	0.016	0.013	0.011	0.010	
จากทางยกระดับของโครงการ	0.009	0.009	0.009	0.008	0.008	0.006	0.005	0.004	
ความเข้มข้นเดิม	0.074	0.074	0.074	0.074	0.074	0.074	0.074	0.074	
รวม	0.104	0.104	0.104	0.100	0.098	0.093	0.090	0.088	0.170 (1 ชม.)

ตารางที่ 4.2-16 ความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM<sub>10</sub> (ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร) ที่ระยะทาง  
ต่างๆ จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงक्रमถนนพระรามที่ 2) ปี 2573

โครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงक्रमถนนพระรามที่ 2) ปี 2573									
ระยะจากกึ่งกลางแนวทางโครงการ	40 เมตร	50 เมตร	75 เมตร	100 เมตร	200 เมตร	300 เมตร	500 เมตร	ค่ามาตรฐาน	
จากถนนพระรามที่ 2	6.4	5.2	4.4	3.7	3.1	2.2	1.8		
จากทางยกระดับของโครงการ	6.6	7.0	6.8	6.1	5.6	4.2	3.7		
ความเข้มข้นเดิม	59	59	59	59	59	59	59		
รวม	72	71	70	69	67	65	65	120 (24 ชม.)	

ตารางที่ 4.2-17 ความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM<sub>10</sub> (ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร) ที่ระยะทางต่างๆ  
จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงक्रमทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2573

โครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงक्रमทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2573									
ระยะจากกึ่งกลางแนวทางโครงการ	30 เมตร	40 เมตร	50 เมตร	75 เมตร	100 เมตร	200 เมตร	300 เมตร	500 เมตร	ค่ามาตรฐาน
จากทางพิเศษเฉลิมมหานคร	4.6	4.7	4.6	4.1	3.8	2.9	2.5	2.1	
จากทางยกระดับของโครงการ	1.9	2.1	2.1	1.9	1.9	1.2	1.1	1.0	
ความเข้มข้นเดิม	59	59	59	59	59	59	59	59	
รวม	66	66	66	65	65	63	63	62	120 (24 ชม.)

ตารางที่ 4.2-18 ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลาง  
แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงคร่อมถนนพระรามที่ 2) ปี 2583

โครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงคร่อมถนนพระรามที่ 2) ปี 2583								
ระยะจากกึ่งกลางแนวทางโครงการ	40 เมตร	50 เมตร	75 เมตร	100 เมตร	200 เมตร	300 เมตร	500 เมตร	ค่า มาตรฐาน
จากถนนพระรามที่ 2	0.3	0.3	0.2	0.2	0.2	0.1	0.1	
จากทางยกระดับของโครงการ	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	
ความเข้มข้นเดิม	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	
รวม	1.9	1.9	1.8	1.8	1.8	1.7	1.6	30 (1 ชม.)

ตารางที่ 4.2-19 ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) ที่ระยะทางต่างๆ จาก  
กึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงคร่อมทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2583

โครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงคร่อมทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2583									
ระยะจากกึ่งกลางแนวทางโครงการ	30 เมตร	40 เมตร	50 เมตร	75 เมตร	100 เมตร	200 เมตร	300 เมตร	500 เมตร	ค่ามาตรฐาน
จากทางพิเศษเฉลิมมหานคร	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	
จากทางยกระดับของโครงการ	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
ความเข้มข้นเดิม	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	
รวม	1.7	1.7	1.7	1.3	1.6	1.6	1.5	1.5	30 (1 ชม.)

ตารางที่ 4.2-20 ความเข้มข้นของไนโตรเจนไดออกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลาง  
แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงคร่อมถนนพระรามที่ 2) ปี 2583

โครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงคร่อมถนนพระรามที่ 2) ปี 2583								
ระยะจากกึ่งกลางแนวทาง โครงการ	40 เมตร	50 เมตร	75 เมตร	100 เมตร	200 เมตร	300 เมตร	500 เมตร	ค่ามาตรฐาน
จากถนนพระรามที่ 2	0.034	0.028	0.023	0.019	0.016	0.010	0.009	
จากทางยกระดับของ โครงการ	0.028	0.030	0.029	0.027	0.024	0.019	0.016	
ความเข้มข้นเดิม	0.074	0.074	0.074	0.074	0.074	0.074	0.074	
รวม	0.136	0.132	0.126	0.120	0.114	0.103	0.099	0.170 (1 ชม.)



ตารางที่ 4.2-21 ความเข้มข้นของไนโตรเจนไดออกไซด์(ส่วนในล้านส่วน) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลาง  
แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงक्रमทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2583

โครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงक्रमทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2583									
ระยะจากกึ่งกลางแนวทางโครงการ	30 เมตร	40 เมตร	50 เมตร	75 เมตร	100 เมตร	200 เมตร	300 เมตร	500 เมตร	ค่ามาตรฐาน
จากทางพิเศษเฉลิมมหานคร	0.024	0.025	0.024	0.021	0.020	0.016	0.013	0.011	
จากทางยกระดับของโครงการ	0.011	0.011	0.011	0.010	0.009	0.007	0.006	0.005	
ความเข้มข้นเดิม	0.074	0.074	0.074	0.074	0.074	0.074	0.074	0.074	
รวม	0.119	0.110	0.109	0.105	0.103	0.097	0.093	0.090	0.170 (1 ชม.)

ตารางที่ 4.2-22 ความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM<sub>10</sub> (ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร) ที่ระยะทาง  
ต่างๆ จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงक्रमถนนพระรามที่ 2) ปี 2583

โครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงคร่อมถนนพระรามที่ 2) ปี 2583								
ระยะจากกึ่งกลางแนวทางโครงการ	40 เมตร	50 เมตร	75 เมตร	100 เมตร	200 เมตร	300 เมตร	500 เมตร	ค่ามาตรฐาน
จากถนนพระรามที่ 2	6.7	5.5	4.6	3.9	3.3	2.3	1.9	
จากทางยกระดับของโครงการ	7.1	7.6	7.4	6.7	6.0	4.6	4.0	
ความเข้มข้นเดิม	59	59	59	59	59	59	59	
รวม	73	72	71	70	68	66	65	120 (24 ชม.)

ตารางที่ 4.2-23 ความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM<sub>10</sub> (ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร) ที่ระยะทางต่างๆ  
จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงक्रमทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2583

โครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงक्रमทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2583									
ระยะจากกึ่งกลางแนวทางโครงการ	30 เมตร	40 เมตร	50 เมตร	75 เมตร	100 เมตร	200 เมตร	300 เมตร	500 เมตร	ค่ามาตรฐาน
จากทางพิเศษเฉลิมมหานคร	5.3	5.5	5.4	5.2	4.9	3.8	3.2	2.7	
จากทางยกระดับของโครงการ	2.3	2.5	2.4	2.2	2.0	1.5	1.3	1.2	
ความเข้มข้นเดิม	59	59	59	59	59	59	59	59	
รวม	67	67	67	66	66	64	64	63	120 (24 ชม.)

ตารางที่ 4.2-24 ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลาง  
แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงक्रमถนนพระรามที่ 2) ปี 2593

โครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงक्रमถนนพระรามที่ 2) ปี 2593								
ระยะจากกึ่งกลางแนวทาง โครงการ	40 เมตร	50 เมตร	75 เมตร	100 เมตร	200 เมตร	300 เมตร	500 เมตร	ค่ามาตรฐาน
จากถนนพระรามที่ 2	0.3	0.3	0.2	0.2	0.2	0.1	0.1	
จากทางยกระดับของโครงการ	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	
ความเข้มข้นเดิม	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	
รวม	1.9	1.9	1.8	1.8	1.8	1.7	1.6	30 (1 ชม.)

ตารางที่ 4.2-25 ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) ที่ระยะทางต่างๆ จาก  
กึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงक्रमทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2593

โครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงक्रमทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2593									
ระยะจากกึ่งกลางแนวทางโครงการ	30 เมตร	40 เมตร	50 เมตร	75 เมตร	100 เมตร	200 เมตร	300 เมตร	500 เมตร	ค่ามาตรฐาน
จากทางพิเศษเฉลิมมหานคร	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	
จากทางยกระดับของโครงการ	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
ความเข้มข้นเดิม	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	
รวม	1.7	1.7	1.7	1.6	1.6	1.6	1.5	1.5	30 (1 ชม.)

ตารางที่ 4.2-26 ความเข้มข้นของไนโตรเจนไดออกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลาง  
แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงक्रमถนนพระรามที่ 2) ปี 2593

โครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงक्रमถนนพระรามที่ 2) ปี 2593								
ระยะจากกึ่งกลางแนวทางโครงการ	40 เมตร	50 เมตร	75 เมตร	100 เมตร	200 เมตร	300 เมตร	500 เมตร	ค่ามาตรฐาน
จากถนนพระรามที่ 2	0.037	0.030	0.025	0.021	0.018	0.012	0.010	
จากทางยกระดับของโครงการ	0.031	0.033	0.032	0.030	0.027	0.021	0.018	
ความเข้มข้นเดิม	0.074	0.074	0.074	0.074	0.074	0.074	0.074	
รวม	0.142	0.137	0.131	0.125	0.119	0.107	0.102	0.170 (1 ชม.)

ตารางที่ 4.2-27 ความเข้มข้นของไนโตรเจนไดออกไซด์(ส่วนในล้านส่วน) ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลาง  
แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงक्रमทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2593

โครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงक्रमทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2593									
ระยะจากกึ่งกลางแนวทางโครงการ	30 เมตร	40 เมตร	50 เมตร	75 เมตร	100 เมตร	200 เมตร	300 เมตร	500 เมตร	ค่ามาตรฐาน
จากทางพิเศษเฉลิมมหานคร	0.029	0.030	0.029	0.026	0.024	0.019	0.016	0.014	
จากทางยกระดับของโครงการ	0.012	0.012	0.012	0.011	0.010	0.008	0.007	0.005	
ความเข้มข้นเดิม	0.074	0.074	0.074	0.074	0.074	0.074	0.074	0.074	
รวม	0.125	0.116	0.115	0.111	0.108	0.101	0.097	0.093	0.170 (1 ชม.)

ตารางที่ 4.2-28 ความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM<sub>10</sub> (ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร) ที่ระยะทาง  
ต่างๆจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงक्रमถนนพระรามที่ 2) ปี 2593

โครงการช่วงที่ 1-5 (ช่วงक्रमถนนพระรามที่ 2) ปี 2593								
ระยะจากกึ่งกลางแนวทาง โครงการ	40 เมตร	50 เมตร	75 เมตร	100 เมตร	200 เมตร	300 เมตร	500 เมตร	ค่ามาตรฐาน
จากถนนพระรามที่ 2	7.6	6.2	5.2	4.4	3.7	2.6	2.2	
จากทางยกระดับของโครงการ	7.9	8.4	8.2	7.4	6.7	5.1	4.4	
ความเข้มข้นเดิม	59	59	59	59	59	59	59	
รวม	75	74	72	70	69	67	65	120 (24 ชม.)

ตารางที่ 4.2-29 ความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM<sub>10</sub> (ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร) ที่ระยะทางต่างๆ  
จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงक्रमทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2593

โครงการช่วงที่ 5-7 (ช่วงक्रमทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ปี 2593									
ระยะจากกึ่งกลางแนวทางโครงการ	30 เมตร	40 เมตร	50 เมตร	75 เมตร	100 เมตร	200 เมตร	300 เมตร	500 เมตร	ค่ามาตรฐาน
จากทางพิเศษเฉลิมมหานคร	6.5	6.7	6.6	5.9	5.4	4.2	3.6	3.0	
จากทางยกระดับของโครงการ	2.6	2.8	2.7	2.5	2.2	1.7	1.5	1.3	
ความเข้มข้นเดิม	59	59	59	59	59	59	59	59	
รวม	68	68	68	67	67	65	64	63	120 (24 ชม.)

- **ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO)**

เมื่อเปรียบเทียบความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ที่เกิดขึ้นจากโครงการทั้งหมดกับค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศของประเทศไทย พบว่า ในกรณีที่เลวร้ายที่สุดคือปี พ.ศ. 2593 ซึ่งมีปริมาณจราจรมากที่สุด พบว่าในช่วงโครงการที่ 1-5 ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (รวมความเข้มข้นพื้นฐาน 1.5 ส่วนในล้านส่วน) ที่เกิดจากการจราจรบนถนนโครงการอย่างเดียว ไปยังผู้รับผลกระทบทางด้านขวาและซ้ายของทางที่ระดับพื้นดินที่ระยะห่าง 40 เมตร จากกึ่งกลางโครงการ มีค่าสูงสุดไม่เกิน 1.9 ส่วนในล้านส่วน และที่ระยะห่าง 100 เมตร มีค่าไม่เกิน 1.8 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งนับว่าต่ำมากเมื่อเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศที่ 30 ส่วนในล้านส่วน จึงไม่มีผลกระทบที่สำคัญที่ระยะทางทุกช่วง

ในช่วงโครงการที่ 5-7 ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (รวมความเข้มข้นพื้นฐาน 1.5 ส่วนในล้านส่วน) ที่เกิดจากการจราจรบนถนนโครงการอย่างเดียว ไปยังผู้รับผลกระทบทางด้านขวาและซ้ายของทางที่ระดับพื้นดิน มีค่าที่ระยะห่าง 40 เมตร จากกึ่งกลางโครงการ มีค่าสูงสุดไม่เกิน 1.7 ส่วนในล้านส่วน และที่ระยะห่าง 100 เมตร มีค่าไม่เกิน 1.6 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งนับว่าต่ำมากเมื่อเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศที่ 30 ส่วนในล้านส่วน จึงไม่มีผลกระทบที่สำคัญที่ระยะทางทุกช่วง

- **ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>)**

ฝุ่นละอองจากไอเสียของยานพาหนะเมื่อรวมกับความเข้มข้นของฝุ่นที่มีอยู่เดิมแล้ว เกิดผลกระทบในระดับปานกลางต่อค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองในอากาศ เมื่อเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศที่กำหนดไว้เท่ากับ 120 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ต่อ 24 ชั่วโมง

ในกรณีที่เลวร้ายที่สุดของปี พ.ศ. 2593 ซึ่งมีการจราจรมากที่สุดในชั่วโมงเร่งด่วน พบว่าในช่วงโครงการที่ 1-5 มีค่าที่ระยะห่าง 40 เมตร จากกึ่งกลางโครงการ (รวมความเข้มข้นพื้นฐาน 26 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร) มีค่าสูงได้ถึงประมาณ 42 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร และที่ 100 เมตร มีค่าความเข้มข้น 37 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ ซึ่งน้อยกว่าค่ามาตรฐานที่กำหนด 120 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ในช่วงโครงการที่ 5-7 ของปี พ.ศ. 2593 ซึ่งมีการจราจรมากที่สุดในชั่วโมงเร่งด่วน พบว่า มีค่าที่ระยะห่าง 40 เมตร จากกึ่งกลางโครงการ (รวมความเข้มข้นพื้นฐาน 26 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร) มีค่าสูงได้ถึงประมาณ 35 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร และที่ 100 เมตร มีค่าความเข้มข้น 34 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ ซึ่งน้อยกว่าค่ามาตรฐานที่กำหนด 120 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

จากผลการประเมิน พบว่า ผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ แต่เนื่องจากฝุ่นละอองขนาดเล็กเป็นปัญหาสำคัญของคุณภาพอากาศในประเทศไทย แม้ว่าโครงการจะมีผลเพียงเล็กน้อย ดังนั้น จึงควรมีมาตรการในการป้องกันและลดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศอันเนื่องมาจากโครงการตามความเหมาะสม

- **ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>x</sub>)**

เมื่อเปรียบเทียบความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ที่เกิดขึ้นจากการมีโครงการ กับค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศของประเทศไทย พบว่า ในกรณีที่เลวร้ายที่สุดในปี พ.ศ. 2593 ในช่วงโครงการที่ 1-5 ที่ระยะห่าง 40 เมตร จากกึ่งกลางโครงการ มีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์สูงสุดที่ 0.092 ส่วนในล้านส่วน (รวมความเข้มข้นพื้นฐาน 0.024 ส่วนในล้านส่วน) ไปยังผู้รับผลกระทบทางด้านขวาและซ้ายของทางที่ระดับพื้นดิน และที่ระยะห่าง 100 เมตร มีค่า 0.075 ส่วนในล้านส่วน เมื่อเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศที่ 0.170 ส่วนในล้านส่วน จึงไม่มีผลกระทบที่สำคัญ

ในช่วงโครงการที่ 5-7 ค่าที่ระยะห่าง 40 เมตร จากกึ่งกลางโครงการ มีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์สูงสุดที่ 0.075 ส่วนในล้านส่วน (รวมความเข้มข้นพื้นฐาน 0.024 ส่วนในล้านส่วน) ไปยังผู้รับผลกระทบทางด้านขวาและซ้ายของทางที่ระดับพื้นดิน และที่ระยะห่าง 100 เมตร มีค่า 0.058 ส่วนในล้านส่วน เมื่อเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศที่ 0.170 ส่วนในล้านส่วน จึงไม่มีผลกระทบที่สำคัญ

ในการศึกษานี้ได้ใช้แนวทางการประเมินไนโตรเจนไดออกไซด์ของ US.EPA. ซึ่งใช้สัดส่วนของ NO<sub>2</sub>/NO<sub>x</sub> เท่ากับ 0.75 ความเข้มข้นของก๊าซ NO<sub>2</sub> ที่เกิดจากการระบายจากยานพาหนะในโครงการและในถนนพื้นราบจึงมีค่าเท่ากับร้อยละ 75 ของความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ (NO<sub>x</sub>) ที่ประเมินได้จากแบบจำลอง และสภาพในการจำลองเลวร้ายมาก เพราะมีความเร็วลมเพียง 0.5 เมตร/วินาที ซึ่งค่าที่ได้ค่อนข้างสูงแต่มีโอกาเกิดขึ้นน้อยมาก เนื่องจากในเวลากลางวันซึ่งจะมีแสงอาทิตย์ทำให้เกิดก๊าซนี้มักจะมีการผสมที่เร็วกว่า 0.5 เมตร/วินาที เป็นส่วนมากโดยธรรมชาติ (ยิ่งแสงแดดแรงพื้นดินจะร้อนและเกิดกระแสลมและการยกตัวของอากาศใกล้ผิวดิน) ความเข้มข้นจึงมีโอกาสมากที่จะน้อยกว่าที่ประเมิน

สำหรับพื้นที่อ่อนไหว ผลการคำนวณจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์สำหรับมลพิษทางอากาศในระยะดำเนินการปี พ.ศ. 2593 เมื่อพิจารณาใช้ค่าสูงสุดเป็นข้อมูลพื้นฐานในการประเมินคุณภาพอากาศ ได้แก่

- ฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM<sub>10</sub>) เท่ากับ 104 มคก./ลบ.ม.
- ฝุ่นละอองรวม เท่ากับ 143 มคก./ลบ.ม.
- ค่าคาร์บอนมอนอกไซด์ เท่ากับ 2.5 ส่วนในล้านส่วน
- ไนโตรเจนไดออกไซด์ เท่ากับ 0.089 ส่วนในล้านส่วน

พบว่า ค่ามลพิษทางอากาศยังอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานทั้งหมด อย่างไรก็ตาม ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM<sub>10</sub>) มีค่าใกล้เคียงมาตรฐาน (120 มคก./ลบ.ม.) มากที่สุดบริเวณโรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล ศาลเจ้าแม่จางอานและลูก และวัดสารอด โดยมีค่าเท่ากับ 108 มคก./ลบ.ม. ในระยะก่อสร้าง สำหรับระยะดำเนินการ พบว่า ในปี 2563 (ตารางที่ 4.2-30) ปี 2573 (ตารางที่ 4.2-31) ปี 2583 (ตารางที่ 4.2-32) และปี 2593 (ตารางที่ 4.2-33) บริเวณศาลเจ้าแม่จางอานและลูกและหมู่บ้านลัดดารมย์ พระราม 2 จะมีปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM<sub>10</sub>) ใกล้เคียงมาตรฐานมากที่สุด คือ 119 มคก./ลบ.ม.



ตารางที่ 4.2-30 ผลการคำนวณจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์สำหรับมลพิษทางอากาศต่างๆ ในระยะดำเนินการ ปี 2563

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษารัศมี 500 เมตรจากกึ่งกลางแนว เส้นทางโครงการ			ความเข้มข้น ของฝุ่น ละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน)	ความเข้มข้น ของออกไซด์ ของไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนใน ล้านส่วน)	ความเข้มข้นของฝุ่น ละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> มก/ลบ.ม รวมทั้งมีอยู่แล้ว 59 มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) รวม ที่มีอยู่แล้ว 1.5 ส่วนใน ล้านส่วน	ความเข้มข้นของ ออกไซด์ของ ไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนในล้านส่วน)รวม ที่มีอยู่แล้ว 0.074 ส่วนในล้านส่วน
พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ	กม. โครงการ	ระยะห่าง จากกึ่งกลาง แนวเส้นทาง (เมตร)						
ค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ						120 (24 ชม)	30 (1 ชม)	0.170 (1 ชม)
โรงเรียนอนุบาลวันเฉลิม	2+555	354	5	0.1	0.022	64	1.6	0.096
โรงเรียนพรพิมพพระราม 2	3+520	137	8	0.3	0.036	67	1.8	0.110
โรงเรียนกรพิทักษ์ศึกษา	3+490	310	5	0.1	0.024	64	1.6	0.098
โรงเรียนรัตนโกสินทร์สมโภชบางขุนเทียน	4+335	172	7	0.2	0.031	66	1.7	0.105
โรงเรียนอนุบาลสุพิชญา	4+585	335	5	0.1	0.023	64	1.6	0.097
โรงเรียนบางขุนเทียนศึกษา	4+765	501	4	0.1	0.021	63	1.6	0.095
โรงเรียนจากรุวัฒนากุล	6+400	196	7	0.2	0.033	66	1.7	0.107
โรงเรียนอนุบาลวรรณสว่างจิต	6+885	282	6	0.1	0.025	65	1.6	0.099
โรงเรียนอนุบาลพรนภา	7+300	227	7	0.3	0.030	66	1.8	0.104
โรงเรียนสมิทธิพงษ์	7+385	212	7	0.2	0.031	66	1.7	0.105
โรงเรียนวัดเลา	8+030	83	10	0.3	0.041	69	1.8	0.115
โรงเรียนอนุบาลเสริมวิทย์ธนบุรี	9+000	73	10	0.3	0.043	69	1.8	0.117
โรงเรียนวัดกก	8+685	472	5	0.1	0.021	64	1.6	0.095
โรงเรียนผ่องอำไพศึกษา	9+225	130	8	0.3	0.038	67	1.8	0.102
โรงเรียนอนุบาลรัศมีสุข	10+190	386	5	0.1	0.022	64	1.6	0.096
โรงเรียนวัดยายร่ม	10+155	285	6	0.1	0.025	65	1.6	0.099
โรงเรียนวัดสี่ลูก	10+380	104	9	0.3	0.038	68	1.8	0.112
โรงเรียนบางมดวิทยา	10+485	248	6	0.2	0.029	65	1.87	0.103

ตารางที่ 4.2-30 ผลการคำนวณจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์สำหรับมลพิษทางอากาศต่างๆ ในระยะดำเนินการ ปี 2563

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษารัศมี 500 เมตรจากกึ่งกลางแนว เส้นทางโครงการ			ความเข้มข้น ของฝุ่น ละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน)	ความเข้มข้น ของออกไซด์ ของไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนใน ล้านส่วน)	ความเข้มข้นของฝุ่น ละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> มก/ลบ.ม รวมทั้งมีอยู่แล้ว 59 มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) รวม ที่มีอยู่แล้ว 1.5 ส่วนใน ล้านส่วน	ความเข้มข้นของ ออกไซด์ของ ไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนในล้านส่วน)รวม ที่มีอยู่แล้ว 0.074 ส่วนในล้านส่วน
พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ	กม. โครงการ	ระยะห่าง จากกึ่งกลาง แนวเส้นทาง (เมตร)						
ค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ						120 (24 ชม)	30 (1 ชม)	0.170 (1 ชม)
โรงเรียนสมบุญวิทย	10+950	82	10	0.3	0.042	69	1.8	0.115
โรงเรียนนุรุลยาเกีน	11+660	315	3	0.1	0.022	62	1.6	0.096
โรงเรียนอนุบาลสุพรรณ	13+785	64	5	0.1	0.024	63	1.6	0.095
โรงเรียนรัตนจินะอุทิศ	13+350	189	3	0.1	0.016	63	1.6	0.090
โรงเรียนอนุบาลทองรี	14+600	424	3	0.0	0.013	63	1.5	0.087
โรงเรียนอนุบาลบุรีรัมย์ศึกษา	14+960	446	3	0.0	0.013	63	1.5	0.087
โรงเรียนวัดสารอด	14+915	239	3	0.0	0.015	63	1.5	0.089
วิทยาลัยพาณิชยการเซตุน	14+970	76	5	0.1	0.023	64	1.6	0.097
โรงเรียนอนุบาลปัญญาศักดิ์	15+230	126	4	0.0	0.019	63	1.5	0.093
โรงเรียนปัญญาศักดิ์	15+620	131	4	0.0	0.019	63	1.5	0.093
โรงเรียนวัดสน	15+950	294	3	0.0	0.014	62	1.5	0.087
โรงเรียนแสงสุพรรณ	16+275	283	3	0.0	0.014	62	1.5	0.087
สำนักแม่ชีไทย	0+450	449	5	0.1	0.022	64	1.6	0.096
ศาลพ่อปู่ชัยมงคล	4+490	348	5	0.1	0.023	64	1.6	0.097
ศาลเจ้าปึงแก้ง	4+570	369	5	0.1	0.023	64	1.6	0.097
วัดเลา	7+920	93	9	0.3	0.037	68	1.8	0.110
ศาลเจ้าแม่จางและลูก	7+830	43	11	0.3	0.050	70	1.8	0.124
วัดกก	8+740	514	5	0.1	0.020	64	1.6	0.094

ตารางที่ 4.2-30 ผลการคำนวณจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์สำหรับมลพิษทางอากาศต่างๆ ในระยะดำเนินการ ปี 2563

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษารัศมี 500 เมตรจากกึ่งกลางแนว เส้นทางโครงการ			ความเข้มข้น ของฝุ่น ละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน)	ความเข้มข้น ของออกไซด์ ของไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนใน ล้านส่วน)	ความเข้มข้นของฝุ่น ละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> มก/ลบ.ม รวมทั้งมีอยู่แล้ว 59 มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) รวม ที่มีอยู่แล้ว 1.5 ส่วนใน ล้านส่วน	ความเข้มข้นของ ออกไซด์ของ ไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนในล้านส่วน)รวม ที่มีอยู่แล้ว 0.074 ส่วนในล้านส่วน
พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ	กม. โครงการ	ระยะห่าง จากกึ่งกลาง แนวเส้นทาง (เมตร)						
ค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ						120 (24 ชม)	30 (1 ชม)	0.170 (1 ชม)
คริสตจักรพระพรสามัคคี	9+500	296	6	0.2	0.024	65	1.7	0.094
วัดยายร่ม	10+235	93	9	0.3	0.038	68	1.8	0.112
วัดสี่สุก	10+390	188	7	0.3	0.028	66	1.8	0.102
มัสยิดชุมชนนุรุลยาเกี (จอมทอง)	11+645	392	3	0.1	0.014	62	1.6	0.087
คริสตจักรของพระเจ้าในกรุงเทพ เขต3	11+900	373	3	0.1	0.014	62	1.6	0.087
ศาลเจ้าแม่กวนอิม	12+000	175	3	0.1	0.016	62	1.6	0.090
พระตำหนักทิพย์ปทุม	13+425	105	4	0.1	0.020	63	1.6	0.094
วัดสารอด	14+915	35	6	0.2	0.033	65	1.7	0.107
วัดสน	15+970	213	3	0.0	0.016	62	1.5	0.090
วัดไทร	17+760	446	3	0.0	0.012	62	1.5	0.086
ศาลเจ้าพ่อจงอาง	3+360	65	10	0.3	0.045	69	1.8	0.119
โรงพยาบาลพระราม 2	4+485	71	10	0.3	0.048	69	1.8	0.122
โรงพยาบาลนครธน	6+530	118	9	0.3	0.036	68	1.8	0.110
ศูนย์บริการสาธารณสุข 4 (ถนน ทอสงลิมา)	6+680	147	8	0.3	0.034	67	1.8	0.108
ศูนย์บริการสาธารณสุข 42 (สาขางามเจริญ)	8+625	282	5	0.1	0.024	64	1.6	0.098
โรงพยาบาลบางมด	9+225	79	10	0.3	0.040	69	1.8	0.114
โรงพยาบาลปะบางกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล	11+480	51	11	0.3	0.047	70	1.8	0.121
หมู่บ้านพฤกษชาติพระราม 2	2+760	297	6	0.1	0.024	65	1.6	0.098

ตารางที่ 4.2-30 ผลการคำนวณจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์สำหรับมลพิษทางอากาศต่างๆ ในระยะดำเนินการ ปี 2563

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษามี 500 เมตรจากกึ่งกลางแนว เส้นทางโครงการ			ความเข้มข้น ของฝุ่น ละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน)	ความเข้มข้น ของออกไซด์ ของไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนใน ล้านส่วน)	ความเข้มข้นของฝุ่น ละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> มก/ลบ.ม รวมที่มีอยู่แล้ว 59 มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) รวม ที่มีอยู่แล้ว 1.5 ส่วนใน ล้านส่วน	ความเข้มข้นของ ออกไซด์ของ ไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนในล้านส่วน)รวม ที่มีอยู่แล้ว 0.074 ส่วนในล้านส่วน
พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ	กม. โครงการ	ระยะห่าง จากกึ่งกลาง แนวเส้นทาง (เมตร)						
ค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ						120 (24 ชม)	30 (1 ชม)	0.170 (1 ชม)
หมู่บ้านนันทวัน	1+700	70	10	0.3	0.044	69	1.8	0.118
หมู่บ้านพฤษภีภิรมย์ บางขุนเทียน	1+545	166	8	0.3	0.035	67	1.8	0.109
ชุมชนเพชรทองคำ	1+570	134	8	0.3	0.037	67	1.8	0.111
หมู่บ้าน The Rich	1+500	364	5	0.1	0.022	64	1.6	0.096
หมู่บ้านลัดดารมย์ พระราม 2	0+840	55	11	0.3	0.046	70	1.8	0.120

ตารางที่ 4.2-31 ผลการคำนวณจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์สำหรับมลพิษทางอากาศต่างๆ ในระยะดำเนินการ ปี 2573

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษารัศมี 500 เมตรจากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการ			ความเข้มข้น ของฝุ่น ละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน)	ความเข้มข้น ของออกไซด์ ของไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนใน ล้านส่วน)	ความเข้มข้นของฝุ่น ละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> มก/ลบ.ม รวมทั้งมีอยู่แล้ว 59 มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) รวม ที่มีอยู่แล้ว 1.5 ส่วนใน ล้านส่วน	ความเข้มข้นของ ออกไซด์ของ ไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนในล้านส่วน)รวม ที่มีอยู่แล้ว 0.074 ส่วนในล้านส่วน
พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ	กม. โครงการ	ระยะห่าง จากกึ่งกลาง แนวเส้นทาง (เมตร)						
ค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ						120 (24 ชม)	30 (1 ชม)	0.170 (1 ชม)
โรงเรียนอนุบาลวันเฉลิม	2+555	354	6	0.1	0.025	65	1.6	0.099
โรงเรียนพรทิพย์พระราม 2	3+520	137	10	0.3	0.041	69	1.8	0.115
โรงเรียนกรพิทักษ์ศึกษา	3+490	310	6	0.1	0.027	65	1.6	0.101
โรงเรียนรัตนโกสินทร์สมโภชบางขุนเทียน	4+335	172	9	0.3	0.039	68	1.8	0.113
โรงเรียนอนุบาลสุพิชญา	4+585	335	6	0.2	0.027	65	1.7	0.101
โรงเรียนบางขุนเทียนศึกษา	4+765	501	6	0.1	0.023	65	1.6	0.097
โรงเรียนจารุพัฒนานุกูล	6+400	196	9	0.3	0.037	65	1.8	0.111
โรงเรียนอนุบาลวรรณสว่างจิต	6+885	282	6	0.2	0.028	67	1.7	0.102
โรงเรียนอนุบาลพรนภา	7+300	227	9	0.2	0.035	68	1.7	0.119
โรงเรียนสมิทธิพงษ์	7+385	212	9	0.3	0.036	68	1.8	0.120
โรงเรียนวัดเลา	8+030	83	11	0.3	0.045	70	1.8	0.119
โรงเรียนอนุบาลเสริมวิทย์ธนบุรี	9+000	73	11	0.3	0.047	70	1.8	0.121
โรงเรียนวัดกก	8+685	472	6	0.1	0.023	65	1.6	0.097
โรงเรียนผ่องอำไพศึกษา	9+225	130	10	0.3	0.042	69	1.8	0.116
โรงเรียนอนุบาลรัศมีสุข	10+190	386	6	0.1	0.025	65	1.6	0.099
โรงเรียนวัดยายร่ม	10+155	285	6	0.2	0.028	65	1.7	0.102
โรงเรียนวัดสี่กุก	10+380	104	10	0.3	0.043	69	1.8	0.117
โรงเรียนบางมดวิทยา	10+485	248	8	0.3	0.030	67	1.7	0.107



ตารางที่ 4.2-31 ผลการคำนวณจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์สำหรับมลพิษทางอากาศต่างๆ ในระยะดำเนินการ ปี 2573

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษารัศมี 500 เมตรจากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการ			ความเข้มข้น ของฝุ่น ละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน)	ความเข้มข้น ของออกไซด์ ของไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนใน ล้านส่วน)	ความเข้มข้นของฝุ่น ละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> มก/ลบ.ม รวมทั้งมีอยู่แล้ว 59 มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) รวม ที่มีอยู่แล้ว 1.5 ส่วนใน ล้านส่วน	ความเข้มข้นของ ออกไซด์ของ ไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนในล้านส่วน)รวม ที่มีอยู่แล้ว 0.074 ส่วนในล้านส่วน
พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ	กม. โครงการ	ระยะห่าง จากกึ่งกลาง แนวเส้นทาง (เมตร)						
ค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ						120 (24 ชม)	30 (1 ชม)	0.170 (1 ชม)
โรงเรียนสมบุญวิทย์	10+950	82	11	0.3	0.045	70	1.8	0.119
โรงเรียนนุรัลยาเกีน	11+660	315	4	0.2	0.016	63	1.7	0.090
โรงเรียนอนุบาลสุพิชชา	13+785	64	7	0.2	0.028	66	1.7	0.102
โรงเรียนรัตนจินะอุทิศ	13+350	189	4	0.1	0.019	63	1.6	0.093
โรงเรียนอนุบาลทองรี	14+600	424	3	0.0	0.015	62	1.5	0.089
โรงเรียนอนุบาลบริบูรณ์ศึกษา	14+960	446	3	0.0	0.015	62	1.5	0.089
โรงเรียนวัดสารอด	14+915	239	4	0.0	0.018	63	1.5	0.092
วิทยาลัยพาณิชยการเซตุน	14+970	76	6	0.1	0.026	65	1.6	0.100
โรงเรียนอนุบาลปัญญาศักดิ์	15+230	126	6	0.1	0.022	65	1.6	0.096
โรงเรียนปัญญาศักดิ์	15+620	131	6	0.1	0.022	65	1.6	0.096
โรงเรียนวัดสน	15+950	294	4	0.0	0.016	63	1.5	0.080
โรงเรียนแสงสุวรรณ	16+275	283	4	0.0	0.016	63	1.5	0.080
สำนักแม่ชีไทย	0+450	449	6	0.1	0.015	65	1.6	0.099
ศาลพ่อปู่ชัยมงคล	4+490	348	6	0.2	0.026	65	1.7	0.100
ศาลเจ้าปึงแก้ง	4+570	369	6	0.2	0.026	65	1.7	0.100
วัดเลา	7+920	93	10	0.3	0.034	69	1.8	0.108
ศาลเจ้าแม่จางและลูก	7+830	43	13	0.3	0.056	72	1.8	0.130
วัดกก	8+740	514	6	0.1	0.023	65	1.6	0.097

ตารางที่ 4.2-31 ผลการคำนวณจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์สำหรับมลพิษทางอากาศต่างๆ ในระยะดำเนินการ ปี 2573

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษารัศมี 500 เมตรจากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการ			ความเข้มข้น ของฝุ่น ละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน)	ความเข้มข้น ของออกไซด์ ของไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนใน ล้านส่วน)	ความเข้มข้นของฝุ่น ละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> มก/ลบ.ม รวมทั้งมีอยู่แล้ว 59 มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) รวม ที่มีอยู่แล้ว 1.5 ส่วนใน ล้านส่วน	ความเข้มข้นของ ออกไซด์ของ ไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนในล้านส่วน)รวม ที่มีอยู่แล้ว 0.074 ส่วนในล้านส่วน
พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ	กม. โครงการ	ระยะห่าง จากกึ่งกลาง แนวเส้นทาง (เมตร)						
ค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ						120 (24 ชม)	30 (1 ชม)	0.170 (1 ชม)
คริสตจักรพระพรสามัคคี	9+500	296	6	0.2	0.027	65	1.7	0.101
วัดยายร่ม	10+235	93	10	0.3	0.043	69	1.8	0.118
วัดสี่สุก	10+390	188	9	0.3	0.038	68	1.8	0.112
มัสยิดชุมชนรู้อยากี้ (จอมทอง)	11+645	392	3	0.1	0.015	62	1.6	0.089
คริสตจักรของพระเจ้าในกรุงเทพ เขต3	11+900	373	3	0.1	0.015	62	1.6	0.089
ศาลเจ้าแม่กวนอิม	12+000	175	4	0.1	0.020	63	1.6	0.094
พระตำหนักพิทยบุขาว	13+425	105	6	0.1	0.024	65	1.6	0.098
วัดสารอด	14+915	35	7	0.2	0.028	66	1.7	0.102
วัดสน	15+970	213	5	0.1	0.019	64	1.6	0.093
วัดไทร	17+760	446	3	0.0	0.015	62	1.5	0.089
ศาลเจ้าพ่อจงอาง	3+360	65	12	0.3	0.050	71	1.8	0.124
โรงพยาบาลพระราม 2	4+485	71	11	0.3	0.049	70	1.8	0.123
โรงพยาบาลนครธน	6+530	118	10	0.3	0.042	69	1.8	0.116
ศูนย์บริการสาธารณสุข 4 (ถนน ทอสงลิมา)	6+680	147	10	0.3	0.032	69	1.8	0.106
ศูนย์บริการสาธารณสุข 42 (สาขางามเจริญ)	8+625	282	7	0.2	0.029	66	1.7	0.103
โรงพยาบาลบางมด	9+225	79	11	0.3	0.046	70	1.8	0.120
โรงพยาบาลปะบางกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล	11+480	51	12	0.3	0.052	71	1.8	0.126
หมู่บ้านพฤกษาวิลลส์พระราม 2	2+760	297	6	0.2	0.027	65	1.7	0.101

ตารางที่ 4.2-31 ผลการคำนวณจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์สำหรับมลพิษทางอากาศต่างๆ ในระยะดำเนินการ ปี 2573

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษารัศมี 500 เมตรจากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการ			ความเข้มข้น ของฝุ่น ละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน)	ความเข้มข้น ของออกไซด์ ของไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนใน ล้านส่วน)	ความเข้มข้นของฝุ่น ละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> มก/ลบ.ม รวมที่มีอยู่แล้ว 59 มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) รวม ที่มีอยู่แล้ว 1.5 ส่วนใน ล้านส่วน	ความเข้มข้นของ ออกไซด์ของ ไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนในล้านส่วน)รวม ที่มีอยู่แล้ว 0.074 ส่วนในล้านส่วน
พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ	กม. โครงการ	ระยะห่าง จากกึ่งกลาง แนวเส้นทาง (เมตร)						
ค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ						120 (24 ชม)	30 (1 ชม)	0.170 (1 ชม)
หมู่บ้านนนทรี	1+700	70	11	0.3	0.049	70	1.8	0.123
หมู่บ้านพฤษภรณ์ บางขุนเทียน	1+545	166	9	0.3	0.040	66	1.8	0.114
ชุมชนเพชรทองคำ	1+570	134	9	0.3	0.041	66	1.8	0.115
หมู่บ้าน The Rich	1+500	364	6	0.1	0.025	65	1.6	0.099
หมู่บ้านลาดดารมย์ พระราม 2	0+840	55	12	0.3	0.051	71	1.8	0.125

ตารางที่ 4.2-32 ผลการคำนวณจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์สำหรับมลพิษทางอากาศต่างๆ ในระยะดำเนินการ ปี 2583

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษารัศมี 500 เมตรจากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการ			ความเข้มข้น ของฝุ่น ละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน)	ความเข้มข้น ของออกไซด์ ของไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนใน ล้านส่วน)	ความเข้มข้นของฝุ่น ละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> มก/ลบ.ม รวมทั้งมีอยู่แล้ว 59 มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) รวม ที่มีอยู่แล้ว 1.5 ส่วนใน ล้านส่วน	ความเข้มข้นของ ออกไซด์ของ ไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนในล้านส่วน)รวม ที่มีอยู่แล้ว 0.074 ส่วนในล้านส่วน
พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ	กม. โครงการ	ระยะห่าง จากกึ่งกลาง แนวเส้นทาง (เมตร)						
ค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ						120 (24 ชม)	30 (1 ชม)	0.170 (1 ชม)
โรงเรียนอนุบาลวันเฉลิม	2+555	354	7	0.2	0.028	66	1.7	0.102
โรงเรียนพรทิพย์พระราม 2	3+520	137	10	0.3	0.044	69	1.8	0.118
โรงเรียนกรพิทักษ์ศึกษา	3+490	310	7	0.2	0.029	66	1.7	0.103
โรงเรียนรัตนโกสินทร์สมโภชบางขุนเทียน	4+335	172	10	0.3	0.041	69	1.8	0.115
โรงเรียนอนุบาลสุพิชญา	4+585	335	7	0.2	0.028	66	1.7	0.102
โรงเรียนบางขุนเทียนศึกษา	4+765	501	6	0.1	0.025	65	1.6	0.099
โรงเรียนจารุพัฒนานุกูล	6+400	196	9	0.3	0.040	68	1.8	0.114
โรงเรียนอนุบาลวรรณสว่างจิต	6+885	282	7	0.2	0.030	66	1.7	0.104
โรงเรียนอนุบาลพรนภา	7+300	227	9	0.3	0.036	68	1.8	0.110
โรงเรียนสมิทธิพงษ์	7+385	212	9	0.3	0.037	68	1.8	0.111
โรงเรียนวัดเลา	8+030	83	11	0.3	0.050	70	1.8	0.124
โรงเรียนอนุบาลเสริมวิทย์ธนบุรี	9+000	73	12	0.3	0.052	71	1.8	0.126
โรงเรียนวัดกก	8+685	472	6	0.1	0.025	65	1.6	0.099
โรงเรียนผ่องอำไพศึกษา	9+225	130	10	0.3	0.044	69	1.8	0.118
โรงเรียนอนุบาลรัศมีสุข	10+190	386	7	0.1	0.027	66	1.6	0.101
โรงเรียนวัดยายร่ม	10+155	285	7	0.2	0.030	66	1.7	0.104
โรงเรียนวัดสี่สุก	10+380	104	11	0.3	0.046	70	1.8	0.120
โรงเรียนบางมดวิทยา	10+485	248	8	0.3	0.035	67	1.8	0.109

ตารางที่ 4.2-32 ผลการคำนวณจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์สำหรับมลพิษทางอากาศต่างๆ ในระยะดำเนินการ ปี 2583

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษารัศมี 500 เมตรจากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการ			ความเข้มข้น ของฝุ่น ละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน)	ความเข้มข้น ของออกไซด์ ของไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนใน ล้านส่วน)	ความเข้มข้นของฝุ่น ละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> มก/ลบ.ม รวมทั้งมีอยู่แล้ว 59 มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) รวม ที่มีอยู่แล้ว 1.5 ส่วนใน ล้านส่วน	ความเข้มข้นของ ออกไซด์ของ ไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนในล้านส่วน)รวม ที่มีอยู่แล้ว 0.074 ส่วนในล้านส่วน
พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ	กม. โครงการ	ระยะห่าง จากกึ่งกลาง แนวเส้นทาง (เมตร)						
ค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ						120 (24 ชม)	30 (1 ชม)	0.170 (1 ชม)
โรงเรียนสมบุญวิทย	10+950	82	12	0.3	0.050	71	1.8	0.124
โรงเรียนนุรัลยาเกีน	11+660	315	4	0.2	0.019	63	1.7	0.093
โรงเรียนอนุบาลสุพรรณ	13+785	64	7	0.2	0.034	66	1.7	0.108
โรงเรียนรัตนจินะอุทิศ	13+350	189	5	0.1	0.025	64	1.6	0.099
โรงเรียนอนุบาลทองรี	14+600	424	4	0.0	0.017	63	1.5	0.091
โรงเรียนอนุบาลบริหารศึกษา	14+960	446	4	0.0	0.016	63	1.5	0.090
โรงเรียนวัดสารอด	14+915	239	5	0.1	0.021	64	1.6	0.095
วิทยาลัยพาณิชยการเขตพน	14+970	76	7	0.1	0.031	66	1.6	0.105
โรงเรียนอนุบาลปัญญาศักดิ์	15+230	126	7	0.1	0.027	66	1.6	0.101
โรงเรียนปัญญาศักดิ์	15+620	131	7	0.1	0.027	66	1.6	0.101
โรงเรียนวัดสน	15+950	294	5	0.0	0.019	64	1.5	0.093
โรงเรียนแสงสุวรรณ	16+275	283	5	0.0	0.020	64	1.5	0.094
สำนักแม่ชีไทย	0+450	449	6	0.1	0.025	65	1.6	0.099
ศาลพ่อปู่ชัยมงคล	4+490	348	7	0.1	0.027	66	1.6	0.101
ศาลเจ้าปึงแก้ง	4+570	369	7	0.1	0.027	66	1.6	0.101
วัดเลา	7+920	93	11	0.3	0.047	70	1.8	0.121
ศาลเจ้าแม่จางและลูก	7+830	43	14	0.4	0.061	73	1.9	0.135
วัดกก	8+740	514	6	0.1	0.025	65	1.6	0.099



ตารางที่ 4.2-32 ผลการคำนวณจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์สำหรับมลพิษทางอากาศต่างๆ ในระยะดำเนินการ ปี 2583

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษารัศมี 500 เมตรจากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการ			ความเข้มข้น ของฝุ่น ละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน)	ความเข้มข้น ของออกไซด์ ของไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนใน ล้านส่วน)	ความเข้มข้นของฝุ่น ละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> มก/ลบ.ม รวมทั้งมีอยู่แล้ว 59 มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) รวม ที่มีอยู่แล้ว 1.5 ส่วนใน ล้านส่วน	ความเข้มข้นของ ออกไซด์ของ ไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนในล้านส่วน)รวม ที่มีอยู่แล้ว 0.074 ส่วนในล้านส่วน
พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ	กม. โครงการ	ระยะห่าง จากกึ่งกลาง แนวเส้นทาง (เมตร)						
ค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ						120 (24 ชม)	30 (1 ชม)	0.170 (1 ชม)
คริสตจักรพระพรสามัคคี	9+500	296	7	0.2	0.029	66	1.7	0.103
วัดยายร่ม	10+235	93	11	0.3	0.048	70	1.8	0.122
วัดสี่สุก	10+390	188	9	0.3	0.042	68	1.8	0.116
มัสยิดชุมชนรูสลียากี (จอมทอง)	11+645	392	4	0.1	0.017	63	1.6	0.091
คริสตจักรของพระเจ้าในกรุงเทพ เขต3	11+900	373	4	0.1	0.017	63	1.6	0.091
ศาลเจ้าแม่กวนอิม	12+000	175	6	0.1	0.025	65	1.6	0.099
พระตำหนักพิทยบุขาว	13+425	105	7	0.1	0.029	66	1.6	0.103
วัดสารอด	14+915	35	8	0.2	0.035	67	1.7	0.109
วัดสน	15+970	213	5	0.1	0.023	64	1.6	0.097
วัดไทร	17+760	446	4	0.0	0.017	63	1.5	0.091
ศาลเจ้าพ่อจงอาง	3+360	65	13	0.3	0.055	72	1.8	0.129
โรงพยาบาลพระราม 2	4+485	71	12	0.3	0.054	71	1.8	0.128
โรงพยาบาลนครธน	6+530	118	10	0.3	0.044	69	1.8	0.118
ศูนย์บริการสาธารณสุข 4 (ถนน ทอสงลิมา)	6+680	147	10	0.3	0.043	69	1.8	0.117
ศูนย์บริการสาธารณสุข 42 (สาขางามเจริญ)	8+625	282	7	0.2	0.030	66	1.7	0.104
โรงพยาบาลบางมด	9+225	79	12	0.3	0.051	71	1.8	0.125
โรงพยาบาลปะบางกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล	11+480	51	13	0.4	0.058	72	1.9	0.132
หมู่บ้านพฤกษาวิลลส์พระราม 2	2+760	297	7	0.2	0.029	66	1.7	0.103

ตารางที่ 4.2-32 ผลการคำนวณจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์สำหรับมลพิษทางอากาศต่างๆ ในระยะดำเนินการ ปี 2583

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษารัศมี 500 เมตรจากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการ			ความเข้มข้น ของฝุ่น ละอองขนาด เล็ก PM <sub>10</sub> มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน)	ความเข้มข้น ของออกไซด์ ของไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนใน ล้านส่วน)	ความเข้มข้นของฝุ่น ละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> มก/ลบ.ม รวมที่มีอยู่แล้ว 59 มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) รวม ที่มีอยู่แล้ว 1.5 ส่วนใน ล้านส่วน	ความเข้มข้นของ ออกไซด์ของ ไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนในล้านส่วน)รวม ที่มีอยู่แล้ว 0.074 ส่วนในล้านส่วน
พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ	กม. โครงการ	ระยะห่าง จากกึ่งกลาง แนวเส้นทาง (เมตร)						
ค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ						120 (24 ชม)	30 (1 ชม)	0.170 (1 ชม)
หมู่บ้านนนทรี	1+700	70	12	0.3	0.054	71	1.8	0.128
หมู่บ้านพฤษภรณ์ บางขุนเทียน	1+545	166	10	0.3	0.043	69	1.8	0.117
ชุมชนเพชรทองคำ	1+570	134	10	0.3	0.044	69	1.8	0.118
หมู่บ้าน The Rich	1+500	364	7	0.1	0.028	66	1.6	0.102
หมู่บ้านลาดดารมย์ พระราม 2	0+840	55	14	0.4	0.056	73	1.9	0.130

ตารางที่ 4.2-33 ผลการคำนวณจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์สำหรับมลพิษทางอากาศต่างๆ ในระยะดำเนินการ ปี 2593

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษารัศมี 500 เมตรจากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการ			ความเข้มข้น ของฝุ่น ละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน)	ความเข้มข้น ของออกไซด์ ของไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนใน ล้านส่วน)	ความเข้มข้นของฝุ่น ละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> มก/ลบ.ม รวมทั้งมีอยู่แล้ว 59 มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) รวม ที่มีอยู่แล้ว 1.5 ส่วนใน ล้านส่วน	ความเข้มข้นของ ออกไซด์ของ ไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนในล้านส่วน)รวม ที่มีอยู่แล้ว 0.074 ส่วนในล้านส่วน
พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ	กม. โครงการ	ระยะห่าง จากกึ่งกลาง แนวเส้นทาง (เมตร)						
ค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ						120 (24 ชม)	30 (1 ชม)	0.170 (1 ชม)
โรงเรียนอนุบาลวันเฉลิม	2+555	354	8	0.2	0.031	67	1.7	0.105
โรงเรียนพรทิพย์พระราม 2	3+520	137	11	0.3	0.049	70	1.8	0.123
โรงเรียนกรพิทักษ์ศึกษา	3+490	310	8	0.2	0.033	67	1.7	0.107
โรงเรียนรัตนโกสินทร์สมโภชบางขุนเทียน	4+335	172	11	0.3	0.047	70	1.8	0.121
โรงเรียนอนุบาลสุพิชญา	4+585	335	8	0.2	0.032	67	1.7	0.106
โรงเรียนบางขุนเทียนศึกษา	4+765	501	7	0.1	0.028	66	1.6	0.102
โรงเรียนจารุพัฒนานุกูล	6+400	196	10	0.3	0.045	69	1.8	0.119
โรงเรียนอนุบาลวรรณสว่างจิต	6+885	282	8	0.2	0.035	67	1.7	0.109
โรงเรียนอนุบาลพรนภา	7+300	227	10	0.3	0.042	69	1.8	0.116
โรงเรียนสมิทธิพงษ์	7+385	212	10	0.3	0.043	69	1.8	0.117
โรงเรียนวัดเลา	8+030	83	13	0.3	0.055	72	1.8	0.129
โรงเรียนอนุบาลเสริมวิทย์ธนบุรี	9+000	73	13	0.3	0.057	72	1.8	0.131
โรงเรียนวัดกก	8+685	472	7	0.1	0.029	66	1.6	0.103
โรงเรียนผ่องอำไพศึกษา	9+225	130	11	0.3	0.049	70	1.8	0.123
โรงเรียนอนุบาลรัศมีสุข	10+190	386	8	0.1	0.031	67	1.6	0.105
โรงเรียนวัดยายร่ม	10+155	285	8	0.2	0.034	67	1.7	0.108
โรงเรียนวัดสี่สุก	10+380	104	12	0.3	0.051	71	1.8	0.125
โรงเรียนบางมดวิทยา	10+485	248	9	0.3	0.039	68	1.8	0.113

ตารางที่ 4.2-33 ผลการคำนวณจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์สำหรับมลพิษทางอากาศต่างๆ ในระยะดำเนินการ ปี 2593

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษารัศมี 500 เมตรจากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการ			ความเข้มข้น ของฝุ่น ละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน)	ความเข้มข้น ของออกไซด์ ของไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนใน ล้านส่วน)	ความเข้มข้นของฝุ่น ละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> มก/ลบ.ม รวมทั้งมีอยู่แล้ว 59 มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) รวม ที่มีอยู่แล้ว 1.5 ส่วนใน ล้านส่วน	ความเข้มข้นของ ออกไซด์ของ ไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนในล้านส่วน)รวม ที่มีอยู่แล้ว 0.074 ส่วนในล้านส่วน
พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ	กม. โครงการ	ระยะห่าง จากกึ่งกลาง แนวเส้นทาง (เมตร)						
ค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ						120 (24 ชม)	30 (1 ชม)	0.170 (1 ชม)
โรงเรียนสมบุญวิทย์	10+950	82	13	0.3	0.053	72	1.8	0.127
โรงเรียนนุรัลยาเกีน	11+660	315	5	0.2	0.022	64	1.7	0.096
โรงเรียนอนุบาลสุพิชชา	13+785	64	9	0.2	0.039	68	1.7	0.113
โรงเรียนรัตนจินะอุทิศ	13+350	189	7	0.1	0.037	66	1.6	0.111
โรงเรียนอนุบาลทองรี	14+600	424	4	0.0	0.021	63	1.5	0.095
โรงเรียนอนุบาลบริบูรณ์ศึกษา	14+960	446	4	0.0	0.020	63	1.5	0.094
โรงเรียนวัดสารอด	14+915	239	6	0.1	0.024	65	1.6	0.098
วิทยาลัยพาณิชยการเซตุน	14+970	76	8	0.1	0.037	67	1.6	0.111
โรงเรียนอนุบาลปัญญาศักดิ์	15+230	126	8	0.1	0.032	67	1.6	0.106
โรงเรียนปัญญาศักดิ์	15+620	131	8	0.1	0.032	67	1.6	0.106
โรงเรียนวัดสน	15+950	294	5	0.0	0.023	64	1.5	0.097
โรงเรียนแสงสุวรรณ	16+275	283	5	0.0	0.023	64	1.5	0.097
สำนักแม่ชีไทย	0+450	449	7	0.1	0.029	66	1.6	0.103
ศาลพ่อปู่ชัยมงคล	4+490	348	8	0.1	0.032	67	1.6	0.106
ศาลเจ้าปึงเก้ง	4+570	369	7	0.1	0.032	66	1.6	0.106
วัดเลา	7+920	93	12	0.3	0.052	71	1.8	0.126
ศาลเจ้าแม่จางและลูก	7+830	43	15	0.4	0.066	74	1.9	0.140
วัดกก	8+740	514	7	0.1	0.028	66	1.6	0.102

ตารางที่ 4.2-33 ผลการคำนวณจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์สำหรับมลพิษทางอากาศต่างๆ ในระยะดำเนินการ ปี 2593

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษารัศมี 500 เมตรจากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการ			ความเข้มข้น ของฝุ่น ละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน)	ความเข้มข้น ของออกไซด์ ของไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนใน ล้านส่วน)	ความเข้มข้นของฝุ่น ละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> มก/ลบ.ม รวมทั้งมีอยู่แล้ว 59 มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) รวม ที่มีอยู่แล้ว 1.5 ส่วนใน ล้านส่วน	ความเข้มข้นของ ออกไซด์ของ ไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนในล้านส่วน)รวม ที่มีอยู่แล้ว 0.074 ส่วนในล้านส่วน
พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ	กม. โครงการ	ระยะห่าง จากกึ่งกลาง แนวเส้นทาง (เมตร)						
ค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ						120 (24 ชม)	30 (1 ชม)	0.170 (1 ชม)
คริสตจักรพระพรสามัคคี	9+500	296	8	0.2	0.033	67	1.7	0.107
วัดยายร่ม	10+235	93	12	0.3	0.052	71	1.8	0.126
วัดสี่สุก	10+390	188	10	0.3	0.046	69	1.8	0.120
มัสยิดชุมชนรู้อยากี้ (จอมทอง)	11+645	392	5	0.1	0.021	64	1.6	0.095
คริสตจักรของพระเจ้าในกรุงเทพ เขต3	11+900	373	5	0.1	0.021	64	1.6	0.095
ศาลเจ้าแม่กวนอิม	12+000	175	8	0.1	0.029	67	1.6	0.103
พระตำหนักพิทยบุขาว	13+425	105	8	0.1	0.034	67	1.6	0.108
วัดสารอด	14+915	35	9	0.2	0.042	68	1.7	0.116
วัดสน	15+970	213	7	0.1	0.026	66	1.6	0.100
วัดไทร	17+760	446	4	0.0	0.020	63	1.5	0.094
ศาลเจ้าพ่อจงอาง	3+360	65	14	0.3	0.060	73	1.8	0.134
โรงพยาบาลพระราม 2	4+485	71	13	0.3	0.059	72	1.8	0.133
โรงพยาบาลนครธน	6+530	118	12	0.3	0.049	71	1.8	0.123
ศูนย์บริการสาธารณสุข 4 (ถนน ทอสงลิมา)	6+680	147	11	0.3	0.048	70	1.8	0.122
ศูนย์บริการสาธารณสุข 42 (สาขางามเจริญ)	8+625	282	8	0.2	0.035	67	1.7	0.109
โรงพยาบาลบางมด	9+225	79	13	0.3	0.056	72	1.8	0.130
โรงพยาบาลปะบางกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล	11+480	51	15	0.4	0.063	74	1.9	0.137
หมู่บ้านพฤกษาวิลลส์พระราม 2	2+760	297	8	0.2	0.033	67	1.7	0.107



ตารางที่ 4.2-33 ผลการคำนวณจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์สำหรับมลพิษทางอากาศต่างๆ ในระยะดำเนินการ ปี 2593

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษารัศมี 500 เมตรจากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการ			ความเข้มข้น ของฝุ่น ละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน)	ความเข้มข้น ของออกไซด์ ของไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนใน ล้านส่วน)	ความเข้มข้นของฝุ่น ละอองขนาดเล็ก PM <sub>10</sub> มก/ลบ.ม รวมที่มีอยู่แล้ว 59 มคก/ลบ.ม	ความเข้มข้นของ คาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน) รวม ที่มีอยู่แล้ว 1.5 ส่วนใน ล้านส่วน	ความเข้มข้นของ ออกไซด์ของ ไนโตรเจน (NO <sub>2</sub> * ส่วนในล้านส่วน)รวม ที่มีอยู่แล้ว 0.074 ส่วนในล้านส่วน
พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ	กม. โครงการ	ระยะห่าง จากกึ่งกลาง แนวเส้นทาง (เมตร)						
ค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ						120 (24 ชม)	30 (1 ชม)	0.170 (1 ชม)
หมู่บ้านนนทรี	1+700	70	13	0.3	0.058	72	1.8	0.132
หมู่บ้านพฤษภารัมย์ บางขุนเทียน	1+545	166	11	0.3	0.047	70	1.8	0.121
ชุมชนเพชรทองคำ	1+570	134	11	0.3	0.049	70	1.8	0.123
หมู่บ้าน The Rich	1+500	364	8	0.1	0.031	67	1.6	0.105
หมู่บ้านลาดดารมย์ พระราม 2	0+840	55	15	0.4	0.061	74	1.9	0.135

ผลการคาดการณ์ความเข้มข้นของมลสารในบรรยากาศโดยใช้แบบจำลอง CALINE 4 พบว่ามลสารทางอากาศจากยานพาหนะที่ใช้บริการโครงการมีความเข้มข้นน้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับมลสารทางอากาศในปัจจุบัน โดยผู้รับผลกระทบที่ระยะ 40 เมตรจากกึ่งกลางแนวสายทางโครงการ (ริมถนนพระรามที่ 2) จะได้รับมลสารจากโครงการ ในปี 2593 ดังนี้

- ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เท่ากับ 1.9 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งต่ำกว่าค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ 30 ส่วนในล้านส่วน
- ก๊าซออกไซด์ของไนโตรเจนเท่ากับ 0.142 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งต่ำกว่าค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ 0.170 ส่วนในล้านส่วน
- ฝุ่นละอองขนาด 10 ไมครอน  $PM_{10}$  เท่ากับ 42 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตรที่หมู่บ้านลาดตำรายักษ์พระราม 2 ซึ่งต่ำกว่าค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ 120 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร

รวมค่าความเข้มข้นของมลสารข้างต้นกับค่าความเข้มข้นพื้นฐานในปัจจุบันแล้ว พบว่า ค่ามลสารดังกล่าวมีค่าไม่เกินมาตรฐาน โดยสรุปผลกระทบระหว่างการดำเนินโครงการมีผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากระดับผลกระทบต่ำกว่ามาตรฐานคุณภาพอากาศมาก กิจกรรมหรือผลจากการพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อระดับมลพิษทางอากาศ เป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นในระยะยาว ขอบเขตพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบมีขอบเขตของผลกระทบกระจายครอบคลุมตามพื้นที่ในบริเวณเขตทางหรือบริเวณใกล้เคียงในรัศมีจำกัด

## 4.3 เสียง

### 4.3.1 กรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

ผลกระทบด้านเสียงในกรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในพื้นที่บริเวณถนนที่สำคัญ ได้แก่ ถนนพระรามที่ 2 ทางขนาด 14 ช่องจราจร ดังนั้น เมื่อไม่มีการพัฒนาโครงการ ยานพาหนะส่วนใหญ่ยังคงสัญจรบนถนนดังกล่าวเช่นเดิมแต่มีปริมาณเพิ่มขึ้น ความเร็วของการจราจรจะลดลงจากปัจจุบัน สำหรับระดับเสียงจากการจราจรเมื่อปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นเสียงจะเพิ่มขึ้นหรือลดลงเล็กน้อย เพราะความเร็วของการจราจรที่ลดลงจะทำให้เสียงจากรถลดลงเป็นการชดเชย อย่างไรก็ตาม จากสภาพของถนนสายต่างๆ อาจเปลี่ยนแปลงได้ในอนาคต เช่น มีการขยายถนนหรือมีทางยกระดับ เป็นต้น ระดับเสียงอาจจะเปลี่ยนไปตามสภาพการจราจรบนถนน

เนื่องจากมีข้อมูลคาดการณ์ปริมาณการจราจรและความเร็วของถนนพระรามที่ 2 ในกรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ จึงนำมาประเมินระดับเสียงบนถนนพระรามที่ 2 ได้ในเบื้องต้น ในกรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการทางยกระดับในปีหลังๆ จะมีการจราจรติดขัดมาก การประเมินจะเห็นแนวโน้มว่าหากไม่มีโครงการแล้วระดับเสียงจากถนนพระรามที่ 2 จะมีค่าประมาณเท่าใด

จำนวนการจราจรบนถนนพระรามที่ 2 ทั้งขาเข้าและออกในปี 2593 กรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ วันละ 173,181 คัน (เทียบกับกรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการที่ 133,289 คันต่อวัน) ในชั่วโมงเร่งด่วนจะมีรถทั้งขาเข้าและออกประมาณ 8,000 คันต่อชั่วโมง (หากคิด 14 ช่องทาง จะเป็น 571 คันต่อชั่วโมงต่อช่องทาง) ทั้งนี้ทางวิศวกรรมจราจรได้ให้ความเร็วในชั่วโมงเร่งด่วนที่ 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง แสดงดังตารางที่ 4.3-1 แต่จากการศึกษาปริมาณจราจรบนถนนพระรามที่ 2 แสดงให้เห็นว่าการจราจรที่เป็นช่วงรถมากใกล้เคียงกัน มีตั้งแต่ 6:00 - 21:00 น. โดยมีความแตกต่างเพียงร้อยละ 1-2 เพราะเป็นเส้นทางที่รถบรรทุกจะวิ่งได้ทั้งวัน ส่วนเวลา 21:00 - 6:00 น. เป็นช่วงที่สัดส่วนการจราจรลดลงอย่างเห็นได้ชัดดังแสดงในตารางที่ 4.3-2

ตารางที่ 4.3-1 ความเร็วของรถบนถนนพระรามที่ 2

ปี	เร่งด่วนเช้า Km/Hr		เร่งด่วนเย็น Km/Hr	
	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
กรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ				
2563	40	40	30	20
2568	30	40	20	20
2573	30	30	20	20
2578	20	20	20	20
2583	20	20	20	20
2588	20	20	20	20
2593	20	20	20	20

ที่มา : รายงานฉบับสมบูรณ์ งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรมทางด้านเศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก, พฤษภาคม พ.ศ. 2556

ตารางที่ 4.3-2 สัดส่วนปริมาณจราจรบนถนนพื้นราบ (พระรามที่ 2) ตามช่วงเวลา

ถนน	สัดส่วนปริมาณจราจรบนถนนพื้นราบตามช่วงเวลา		
พระรามที่ 2	ช่วงเวลา	ขาเข้า	ขาออก
	06:00-07:00	5.07%	4.28%
	07:00-08:00	6.10%	5.30%
	08:00-09:00	5.33%	5.30%
	09:00-10:00	4.95%	5.30%
	10:00-11:00	4.57%	5.30%
	11:00-12:00	3.80%	5.30%
	12:00-13:00	3.03%	5.30%
	13:00-14:00	3.70%	5.35%
	14:00-15:00	4.37%	5.40%
	15:00-16:00	4.70%	5.42%
	16:00-17:00	5.03%	5.45%
	17:00-18:00	5.70%	5.50%
	18:00-19:00	5.24%	4.96%
	19:00-20:00	4.77%	4.43%
	20:00-21:00	4.31%	3.89%
	21:00-22:00	4.08%	3.62%
	22:00-23:00	3.85%	3.35%
	23:00-24:00	3.61%	3.08%
	00.00-01.00	3.38%	2.81%
	01.00-02.00	2.92%	2.28%
	02.00-03.00	2.45%	1.74%
	03.00-04.00	1.99%	1.20%
	04.00-05.00	3.02%	2.23%
	05.00-06.00	4.05%	3.25%

จากการใช้แบบจำลอง TNM ซึ่งเป็นแบบจำลองของ Federal Highway Administration เช่นเดียวกับการประเมินในกรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ (รายละเอียดในการใช้แบบจำลองจะแสดงในกรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) แสดงผลระดับเสียงจากถนนพระรามที่ 2 ดังแสดงในตารางที่ 4.3-3 สำหรับปี 2593 ซึ่งเป็นปีที่จะมีการจราจรมากที่สุด พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง สูงกว่ามาตรฐานระดับเสียงทั่วไปที่ระยะห่างจากกึ่งกลางโครงการประมาณ 65 เมตร หรือเข้าไปจากขอบถนนพระรามที่ 2 ประมาณ 25 เมตร ที่จะมีระดับเสียงเกินมาตรฐาน และพบว่ากรณีที่มีโครงการ เสียงจะน้อยกว่าประมาณ 0.4 เดซิเบลเอ แม้ว่าโครงการจะมีการจราจรเพิ่มอีก 134,218 คันต่อวัน ทั้งนี้เนื่องจากการจราจรที่เพิ่มอยู่บนทางยกระดับที่มีระยะห่างจากขอบถนนพระรามที่ 2 มากและยังแบ่งเบาภาระการจราจรบนถนนพระรามที่ 2 ได้วันละประมาณ 4 หมื่นคัน

ส่วนช่วงดาวคะนอง - บางโคล่ ที่เป็นทางด่วน 4 ช่องทางไป - กลับในปัจจุบัน และช่วงสะพานพระราม 9 ถึงดาวคะนอง การจราจรคับคั่งมากอยู่แล้ว โดยมีอัตราการเพิ่มน้อยมาก (ทางวิศวกรรมจราจรให้อัตราเพิ่มเพียงปีละ 0.1125 %) ดังนั้นหากไม่มีโครงการ ระดับเสียงคาดว่าจะคงเท่ากับระดับเสียงในปัจจุบันหรือเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย

**ตารางที่ 4.3-3 ระดับเสียง 24 ชั่วโมง ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลางแนวทางถนนพระรามที่ 2 กรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ปี 2593**

ระยะจากกึ่งกลาง ถนนพระรามที่ 2	ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. (เดซิเบลเอ)									ค่า มาตรฐาน
	40 เมตร (ROW)	50 เมตร	60 เมตร	75 เมตร	100 เมตร	200 เมตร	300 เมตร	400 เมตร	500 เมตร	
1. ผลกระทบจากถนน พระรามที่ 2 ช่วงเวลา กลางวัน 06.00-21.00 น. (จำนวน 15 ชม.) ปริมาณ จราจร 571คัน/ชม./ ช่องทาง ความเร็ว 20 กม/ชม.	74.0	71.3	70.2	68.8	67.2	63.3	61.0	59.3	57.8	ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ
2. ผลกระทบจากถนน พระรามที่ 2 ช่วงเวลา กลางคืน 21.00 น.- 06.00 น. (จำนวน 9 ชม.) ปริมาณจราจร 423 คัน/ชม./ช่องทาง ความเร็ว 60 กม/ชม.	74.7	71.8	70.5	69.1	67.3	63.2	58.4	56.7	55.2	
<b>รวม</b>	<b>74.3</b>	<b>71.5</b>	<b>69.0</b>	<b>68.9</b>	<b>67.2</b>	<b>63.2</b>	<b>60.2</b>	<b>58.5</b>	<b>57.0</b>	
<b>ระดับเสียงเดิม</b>	<b>58</b>	<b>58</b>	<b>58</b>	<b>58</b>	<b>58</b>	<b>58</b>	<b>58</b>	<b>58</b>	<b>58</b>	
<b>รวม</b>	<b>74.4</b>	<b>71.7</b>	<b>70.3</b>	<b>69.2</b>	<b>66.7</b>	<b>64.3</b>	<b>62.2</b>	<b>61.3</b>	<b>60.5</b>	ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ (24 ชม.)



#### 4.3.2 กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

##### วิธีการประเมินระดับเสียง

โครงการมีวิธีการประเมินระดับเสียง โดยวิธีประเมินครั้งละเส้นทาง แล้วจึงนำผลที่ได้มาซ้อนทับกันโดยใช้สมการการรวมเสียง เนื่องจากโครงการมีโครงข่ายถนนหลายเส้นทับซ้อนกันอยู่ จึงไม่เหมาะสมที่จะใช้แบบจำลองโดยใส่ทุกเส้นทางลงไปทั้งหมด เพราะหากทำเช่นนั้นจะไม่สามารถทราบได้ว่าผลกระทบมาจากทางเส้นใด ทำให้ไม่สามารถกำหนดมาตรการที่มีประสิทธิภาพได้

เนื่องจากเส้นทางแต่ละเส้นมีปริมาณการจราจรและองค์ประกอบของยานพาหนะและความเร็วที่แตกต่างกันในแต่ละช่วงเวลา ตลอดจนกฎจราจรมีการกำหนดให้รถขนาดใหญ่วิ่งช่องทางซ้ายสุด จึงได้ทำการใช้แบบจำลองในการคำนวณตามลำดับดังนี้

1) ใช้แบบจำลอง TNM ประเมินค่าระดับเสียงจากปริมาณการจราจร โดยนำองค์ประกอบของยานพาหนะที่แตกต่างกันในแต่ละช่วงเวลา โดยใช้สัดส่วนของรถขนาดเล็ก รถบรรทุกขนาดกลาง/รถบัส และรถบรรทุกขนาดใหญ่ ที่สัดส่วน 88:8:4 สำหรับทางโครงการและเฉลิมมหานคร และสำหรับถนนพระรามที่ 2 ใช้สัดส่วน 90:8:2 ตามข้อมูลการจราจรจากงานวิศวกรรมจราจรของโครงการ ทั้งนี้ สำหรับโครงการซึ่งเป็นทางยกระดับต้องแยกเป็นช่วงเร่งด่วน ซึ่งไม่มีรถบรรทุกวิ่งกับช่วงไม่เร่งด่วนซึ่งมีรถบรรทุกวิ่ง ส่วนถนนพระรามที่ 2 ไม่มีการห้ามรถบรรทุกวิ่งในปัจจุบัน ส่วนการใส่ข้อมูลการจราจรในแบบจำลองนั้น ให้รถบรรทุกขนาดใหญ่วิ่งช่องทางซ้ายทั้งหมด และรถบรรทุกขนาดกลางก็จะวิ่งในช่องทางซ้ายเช่นกัน สำหรับถนนพระรามที่ 2 มีช่องทางซ้ายทั้งช่องทางและทางคู่ขนาน ก็ให้รถบรรทุกขนาดใหญ่วิ่งช่องทางซ้ายเช่นกัน ดังนั้นจะเห็นได้ว่าปริมาณการจราจรแต่ละช่องทางจะไม่เท่ากัน แต่เมื่อรวมทุกช่องทางจะได้ตามจำนวนที่ข้อมูลการจราจรในภาพรวมกำหนด การที่ต้องทำให้สภาพเหมือนจริง เพราะจะมีผลสำคัญต่อประสิทธิภาพของกำแพงกันเสียง เพราะกำแพงกันเสียงจะติดตั้งด้านซ้ายของถนน และเสียงจากรถขนาดใหญ่มีผลมากที่สุดต่อระดับเสียงรวม

2) จากนั้น นำข้อมูลจำนวนและประเภทรถมาใส่ในแบบจำลอง ซึ่งเป็นตารางเพื่อให้มีการคำนวณโดยแยกเป็นช่วงเวลาต่างๆ การแบ่งช่วงเวลาการจราจร ชั่วโมงเร่งด่วน 9 ชั่วโมง เป็นไปตามความเป็นจริง จะไม่มีรถขนาดใหญ่ และความเร็วเป็นไปตามที่วิศวกรรมจราจรกำหนดให้ นอกชั่วโมงเร่งด่วน (กลางวัน) 6 ชั่วโมง มีรถบรรทุกวิ่งได้ นอกชั่วโมงเร่งด่วน (กลางคืน) 9 ชั่วโมง จะให้ความเร็วบนถนนพระรามที่ 2 เป็น 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง และบนทางพิเศษ 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพราะถึงแม้กฎหมายจะให้ถึง 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง แต่โดยเฉลี่ยบนถนนพระรามที่ 2 น้อยกว่านั้น เนื่องจากเป็นถนนธรรมดา มีรถเข้าออกตลอดเวลา

ปริมาณจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน ไม่เร่งด่วนกลางวัน และตอนกลางคืน นำค่าจากสัดส่วนการจราจรในแต่ละชั่วโมงมาเฉลี่ยเป็นรายชั่วโมงในช่วงเวลาดังกล่าวแต่ละช่วง และความเร็วเฉลี่ยโดยประมาณของการจราจรแต่ละช่วง ซึ่งทางวิศวกรรมจราจรให้มาสำหรับชั่วโมงเร่งด่วนและไม่เร่งด่วน ดังนั้นการจัดเป็น 3 ช่วงในหนึ่งวันก็เหมาะสมกับระดับข้อมูลจากโครงการ ดังแสดงในตารางที่ 4.3-4

#### ตารางที่ 4.3-4 การแบ่งช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วน ไม่เร่งด่วนและช่วงกลางคืน และประเภทของรถที่วิ่งได้

ชั่วโมงการจราจร	ช่วงเวลา	ประเภทรถที่วิ่งได้
ชั่วโมงเร่งด่วน	6.00-9.00 น. และ 15.00-21.00 น. (9 ชั่วโมง)	มีแต่รถขนาด 4 ล้อ เท่านั้น
ไม่เร่งด่วน	9.00-15.00 น. (6 ชั่วโมง)	รถขนาด 4 ล้อ รถบรรทุกขนาดกลางและรถบรรทุกขนาด 6-10 ล้อ และ รถบรรทุกขนาดใหญ่ 10 ล้อขึ้นไป
ช่วงกลางคืน	21.00-6.00 น. (9 ชั่วโมง)	รถขนาด 4 ล้อ รถบรรทุกขนาดกลาง 6-10 ล้อ และ รถบรรทุก 10 ล้อ ขึ้นไป

3) การนำค่าที่คำนวณได้จากแบบจำลองในแต่ละช่วงเวลา มาคำนวณเป็นค่าเฉลี่ย 24 ชม.จากค่าที่คำนวณแต่ละช่วงเวลาเป็นการเฉลี่ยโดยใช้การคำนวณจากสมการเฉลี่ยพลังงานเสียง

การเฉลี่ยระดับเสียงในแต่ละช่วง ใช้สมการดังนี้

$$L_{msR} \text{ ชั่วโมงเร่งด่วน} = 10 \log_{10} \{1/n [10^{L_1/10} + 10^{L_2/10} + 10^{L_3/10} + \dots + 10^{L_n/10}]\}$$

โดยค่า  $L_1$  เป็นชั่วโมงที่ 1 ของช่วงเร่งด่วน.....ตามลำดับ n มีค่า 9

$$L_{msS} \text{ ชั่วโมงไม่เร่งด่วน} = 10 \log_{10} \{1/n [10^{L_1/10} + 10^{L_2/10} + 10^{L_3/10} + \dots + 10^{L_n/10}]\}$$

โดยค่า  $L_1$  เป็นชั่วโมงที่ 1 ของช่วงไม่เร่งด่วน.....ตามลำดับ n มีค่า 6

$$L_{msN} \text{ ชั่วโมงช่วงกลางคืน} = 10 \log_{10} \{1/n [10^{L_1/10} + 10^{L_2/10} + 10^{L_3/10} + \dots + 10^{L_n/10}]\}$$

โดยค่า  $L_1$  เป็นชั่วโมงที่ 1 ของช่วงกลางคืน.....ตามลำดับ n มีค่า 9

เนื่องจากโครงการมีการจราจรในทุกชั่วโมงของแต่ละช่วงมีความคงที่ ดังนั้นค่ารายชั่วโมงหรือค่าเฉลี่ยทั้งช่วง เช่นช่วงเร่งด่วน จะมีค่าเท่ากัน แต่หากการจราจรไม่คงที่สมการข้างบนนี้จะใช้ได้เช่นกัน

การคำนวณเสียง ให้เป็นค่าเฉลี่ย 24 ชม ใช้สมการเฉลี่ยพลังงานเสียง

$$L_{ms} = 10 \log_{10} \{1/n [10^{L_1/10} + 10^{L_2/10} + 10^{L_3/10} + \dots + 10^{L_n/10}]\}$$

ตารางที่เกี่ยวข้องกับข้อมูล Input ทั้งหมด แสดงดังภาคผนวก 4-1

จากการตรวจวัดในภาคสนามในบทที่ 3 พบว่า ระดับเสียงในปัจจุบันบริเวณพื้นที่จุดตรวจวัดทั้ง 6 จุดแสดงดังตารางที่ 3.5-4 พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง อยู่ในช่วง 59.5 - 68.9 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 63.1 - 69.8 เดซิเบลเอ ระดับเสียงพื้นฐานหรือระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าอยู่ในช่วง 57.5 - 63.6 เดซิเบลเอ โดยมีค่าระดับเสียงสูงสุดอยู่ในช่วง 72.8 - 108.2 เดซิเบลเอ เมื่อเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2540 เรื่องกำหนดมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป

ผลการตรวจวัดมีค่าระดับเสียงสูงสุดไม่เกินค่ามาตรฐาน เมื่อนำค่าจากผลการตรวจวัดมาทำการประเมินผลกระทบทั้งในระยะก่อนก่อสร้างระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ สามารถสรุปได้ดังนี้

#### 4.3.2.1 ระยะก่อนก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง

เมื่อนำผลการประเมินมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานระดับเสียงของประเทศไทยนั้น จะทำการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานระดับเสียงทั่วไป (ค่าเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ) สำหรับการประเมินผลกระทบด้านเสียงของโครงการในระหว่างการก่อสร้างโครงการ จะพิจารณาจากกิจกรรมในการก่อสร้างโดยแบ่งตามลักษณะของกิจกรรมดังนี้

- 1) งานก่อสร้างฐานรากซึ่งรวมกิจกรรมงานรื้อย้าย/ปรับพื้นที่
- 2) งานเจาะและหล่อเสา
- 3) งานก่อสร้างสะพาน/งานโครงสร้าง

กิจกรรมการก่อสร้างในแต่ละขั้นตอนก่อให้เกิดเสียงดัง จนอาจเกินค่ามาตรฐานที่กำหนดหากมีการใช้เครื่องจักรอุปกรณ์หลายชนิดพร้อมกัน ซึ่งขึ้นอยู่กับลักษณะกิจกรรม สำหรับค่าระดับเสียงที่ใช้ในการประเมินจะใช้ค่าระดับเสียงเครื่องจักรในการก่อสร้างที่แสดงไว้ใน Construction Noise Handbook ของ Federal Highway Administration ซึ่งมีค่าแสดง Acoustic Usage Factor เพื่อเป็นแนวทาง ในการประเมิน (ดังแสดงในตารางที่ 4.3-5) ประกอบกับการพิจารณาจากกิจกรรมของงานก่อสร้างแต่ละขั้นตอน เพื่อใช้ประเมินระดับเสียงจากการก่อสร้างรายละเอียดดังนี้

##### 1) กิจกรรมงานรื้อย้าย/ปรับพื้นที่

ผลกระทบด้านเสียงของยานพาหนะและเครื่องจักรที่ใช้ในการเตรียมพื้นที่ เนื่องจากอาจจะต้องมีการปรับพื้นที่ (ทำทางเข้าไปปฏิบัติงาน) ซึ่งเป็นงานที่ใช้เครื่องจักร การก่อสร้างที่จะมีเสียงดังและมีผลกระทบต่อประชาชนมาก ได้แก่

- ในกรณีของการก่อสร้างบนถนนพระรามที่ 2 นั้น เนื่องจากลักษณะพื้นที่มีการพัฒนาแล้วและอยู่บนถนนที่มีการใช้งานในปัจจุบัน งานส่วนนี้จึงไม่จำเป็นต้องมีการปรับพื้นที่มากนักอีกทั้งยังต้องจำกัดจำนวนการใช้เครื่องจักรในพื้นที่เพื่อไม่ให้กีดขวางการจราจร
- ส่วนการก่อสร้างช่วงที่คร่อมทางพิเศษเฉลิมมหานครอาจต้องปรับพื้นที่บ้าง เครื่องจักรที่คาดว่าจะใช้มีดังนี้
  - รถบูลโดเซอร์ (Bulldozer) คือ รถแทรกเตอร์ที่ติดอุปกรณ์ประกอบขึ้นตรงส่วนหน้า หรือตอนหลังเพื่อใช้ประโยชน์ในงานล้มต้นไม้ ใช้ในการข่มถนน รื้อถอนทั่วไป เสียงที่ 50 ฟุต หรือ 15 เมตร ดัง 82 เดซิเบลเอ Usage Factor 40 %

- เครื่องจักรกลสำหรับการขุด (Excavating equipment) เช่น แบ็คโฮ (Backhoes) เป็นเครื่องจักรกลที่ใช้กันมากในการขุด เสียงที่ 50 ฟุต หรือ 15 เมตร ดัง 78 เดซิเบลเอ Usage Factor 40 %
- รถบรรทุก (Dump Truck) เสียงที่ 50 ฟุต หรือ 15 เมตร ดัง 76 เดซิเบลเอ Usage Factor 40 %

ตารางที่ 4.3-5 ระดับเสียงของเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างของ FHWA

เครื่องจักร/อุปกรณ์	(%) Acoustical Usage Factor	ค่าระดับเสียงที่ระยะ 15 เมตรแสดงไว้ใน ลักษณะเฉพาะ Spec. 721.560 Lmax @ 50 feet (dBA, slow)	ค่าระดับเสียงสูงสุดที่ระยะ 15 เมตร ที่ตรวจวัดได้ จริง Actual Measured Lmax @ 50 feet (dBA, slow) (Samples Averaged)	จำนวนข้อมูลที่มี การตรวจวัดจริง Number of Actual Data Samples (Count)
1.Auger Drill Rig	20	85	84	36
2.Backhoe	40	80	78	372
3.Chain Saw	20	85	84	46
4.crane	16	85	81	405
5.Dozer	40	85	82	55
6.Drill Rig Truck	20	84	79	22
7.Drum Mixer	50	80	80	1
8.Dump Truck	40	84	76	31
9.Excavator	40	85	81	170
10.Front End Loader	40	80	79	96
11.Grader	40	85	N/A	0
12.Impact Pile driver	20	95	101	11
13.Jackhammer	20	85	89	133
14.Pickup Truck	40	75	75	1
15.Pneumatic tool	50	85	85	90
16.Tractor	40	84	N/A	0
17.Vacuum Excavator (Vac-Truck)	40	85	85	149
18.Vibratory Pile Driver	20	95	101	44

ที่มา : ดัดแปลงโดยแสดงเครื่องจักรบางรายการจาก FHWA Highway Construction Noise Handbook , August 2006

([http://www.fhwa.dot.gov/environment/noise/construction\\_noise/handbook/handbook09.cfm](http://www.fhwa.dot.gov/environment/noise/construction_noise/handbook/handbook09.cfm))

จากตารางที่ 4.3-5 หากมีเครื่องจักรหลายเครื่องทำงานพร้อมกันจะก่อให้เกิดเสียงดังต่อเนื่องทำให้ระดับเสียงสูงขึ้น ในการประเมินผลกระทบด้านเสียง จึงสมมติให้มีรถดังกล่าวทำงานพร้อมกันบริเวณพื้นที่เดียวกัน 3 คัน โดยพิจารณาว่าเป็น Point Source เดียว ซึ่งเป็นกรณีที่มีโอกาสเกิดขึ้นได้น้อยมาก เนื่องจากพื้นที่ทำงานมีจำกัดอยู่

ในช่วงกลางถนนพระรามที่ 2 เป็นส่วนใหญ่ ซึ่งเป็นพื้นที่พัฒนาแล้ว ขั้นตอนการสร้างทางยกระดับ จาก <https://www.youtube.com/watch?v=AlOrzyat3ks> แสดงดังรูปที่ 4.3-1



รูปที่ 4.3-1 ขั้นตอนการสร้างทางยกระดับ

การใช้เครื่องจักรในการก่อสร้างนั้น ในทางปฏิบัติเครื่องจักรไม่ได้มีทำงานตลอดเวลา 8 ชั่วโมง จึงไม่ทำให้เกิดเสียงดังสูงสุดตลอดเวลา ดังนั้น ในการประเมินจึงได้พิจารณาค่าของ Acoustical Usage Factor (%) เพื่อให้ใกล้เคียงกับการใช้งานจริง โดยการใช้ค่า Acoustical Usage Factor (%) นั้นได้ใช้ค่าที่แสดงไว้สำหรับกิจกรรมก่อสร้างทางที่แสดงไว้ในรายงาน Construction Noise Handbook 9.0 Construction Equipment Noise Levels and Ranges ของ Federal Highway Administration ซึ่งมีค่า Usage Factor ให้ไว้เป็นแนวทางในการพิจารณา ดังแสดงในตารางที่ 4.3-5 ในการคำนวณหาค่าระดับเสียงจากเครื่องจักร/อุปกรณ์ตามระยะทางที่ห่างออกไป สามารถคำนวณโดยใช้สมการ Noise Decay Formula ซึ่งเป็นสมการการกระจายพลังงานที่ใช้หลักการทางฟิสิกส์ ดังนี้



$$L2 = L1 + 20 \log (r1/r2) \dots \dots \dots (1)$$

- เมื่อ  $L1$  = ระดับเสียงที่ระยะทาง  $r1$  จากแหล่งกำเนิด, เดซิเบลเอ
- $L2$  = ระดับเสียงที่ระยะทาง  $r2$  จากแหล่งกำเนิด, เดซิเบลเอ
- $r1$  = ระยะทางจากแหล่งกำเนิดที่ระดับความดังเสียง ในที่นี้อ้างอิงที่ 15 เมตร  
หรือ 50 ฟุต
- $r2$  = ระยะทางจากแหล่งกำเนิดที่ระดับความดังเสียงเป็นเมตร คือ  
ระยะทางที่ต้องการทราบระดับเสียง

ในการประเมินเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่มีผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวหรือต่อชุมชน ที่ระยะทางต่างๆ และในกรณีใช้ Acoustical Usage Factor มีการคำนวณดังสมการต่อไปนี้

$$Lp2 = Lp1 + 20 \log (15/D) + 10 \log (\%UF/100) \dots \dots \dots (2)$$

- เมื่อ  $Lp1$  = ระดับเสียงที่ระยะห่าง 15 เมตร จากแหล่งกำเนิด หน่วยเป็น เดซิเบลเอ
- $Lp2$  = ระดับเสียงที่ระยะห่าง  $D$  เมตร จากแหล่งกำเนิด หน่วยเป็น เดซิเบลเอ
- $D$  = ระยะห่างจากแหล่งกำเนิดเสียง (เมตร)
- $\%UF$  = Acoustic Usage Factor ,%

ในการคำนวณค่าระดับเสียงจากอุปกรณ์แต่ละชนิดจะใช้สมการที่ (2) ในการคำนวณ หากในกิจกรรมแต่ละขั้นตอนมีการใช้เครื่องจักรมากกว่า 1 ชนิด จะนำค่าระดับเสียงแต่ละชนิดมารวมกันโดยใช้สมการรวมค่าระดับเสียงดังแสดงในสมการที่ (3)

$$Lp \text{ รวม} = 10 \log (10^{Lp1/10} + 10^{Lp2/10} + \dots + 10^{Lpn/10}) \dots \dots \dots (3)$$

- เมื่อ  $Lp \text{ รวม}$  = ระดับเสียงรวมจากเครื่องจักรอุปกรณ์แต่ละชนิด
- $Lp1$  = ระดับเสียงจากเครื่องจักรชนิดที่ 1
- $Lp2$  = ระดับเสียงจากเครื่องจักรชนิดที่ 1
- $Lpn$  = ระดับเสียงจากเครื่องจักรชนิดที่  $n$

เมื่อได้ค่าระดับเสียงรวมจากเครื่องจักรในกิจกรรมก่อสร้าง จะนำมาคำนวณระดับเสียงจากกิจกรรมที่เกิดขึ้น 8 ชั่วโมง ให้เป็น 24 ชั่วโมง ( $Leq24$ ) โดยใช้สมการที่ (4)

$$Leq 24 = Lp + 10 \log (8/24) \dots \dots \dots (4)$$

ผลการคำนวณค่าระดับเสียงที่เกิดจากเครื่องจักรในกรณีที่มีการใช้เครื่องจักร 5 เครื่องพร้อมกันและใช้ Acoustic Usage Factor 40% ทำงานวันละ 8 ชั่วโมง ที่ระยะทางต่างๆ ผลการคำนวณแสดงดังตารางที่ 4.3-6

**ตารางที่ 4.3-6 ค่าระดับเสียงจากเครื่องจักรจำนวน 5 เครื่อง ขณะใช้งานเตรียมพื้นที่ที่ระยะทางต่างๆ  
(เฉพาะช่วงक्रमทางพิเศษเฉลิมมหานคร)**

ชนิดของเครื่องจักรในการก่อสร้าง	ค่าระดับเสียงที่ระยะ 15 เมตร (เดซิเบลเอ)	Usage Factor (%)	ค่าระดับเสียงที่ระยะทางจากแหล่งกำเนิดเสียง (เดซิเบลเอ)						
			ที่ระยะทางต่างๆ (เมตร)						
			15	30	60	120	240	480	980
1. รถบูลโดเซอร์ (Bulldozer)	82	40	78.02	72.02	66.02	60.02	54.02	48.02	42.02
2. รถแบ็คโฮ (Backhoes)	78	40	74.02	68.02	62.02	56.02	50.02	44.02	38.02
3. รถเกรด (Grader)	85	40	81.02	75.02	69.02	63.02	57.02	51.02	45.02
4. รถบรรทุก (Dump Truck)	76	40	72.02	66.02	60.02	54.02	48.02	42.02	36.02
5. รถบรรทุก (Dump Truck)	76	40	72.02	66.02	60.02	54.02	48.02	42.02	36.02
ค่าระดับเสียงรวมของเครื่องจักรทุกชนิด			83.92	77.92	71.92	65.92	59.92	53.92	47.92
ค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (ระยะเวลาทำงาน 8 ชั่วโมง)			79.15	73.15	67.15	61.15	55.15	49.15	43.15

การเตรียมพื้นที่ส่วนที่จะก่อสร้างक्रमทางพิเศษเฉลิมมหานคร ดังแสดงในตารางที่ 4.3-6 สำหรับผลการประเมินค่าระดับเสียงจากการก่อสร้างต่อชุมชนผู้รับผลกระทบเมื่อเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานค่าเฉลี่ยระดับเสียง 24 ชั่วโมง พบว่า สภาพแวดล้อมของแนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่เป็นบ้านเรือนที่อยู่ตามแนวเส้นทางของทางพิเศษเฉลิมมหานคร ซึ่งเป็นทางยกระดับที่มีอยู่แล้วในปัจจุบัน โดยอยู่นอกเขตทาง (ROW) 40 เมตร

ส่วนพื้นที่ก่อสร้างตามแนวนนพระรามที่ 2 เป็นพื้นที่กลางถนนหรือบนถนน ซึ่งทางสายประธานของโครงการตามถนนพระรามที่ 2 มีรูปแบบตามเดิมตามที่เสนอไว้ในรายงาน EIA ที่ผ่านการพิจารณาแล้ว ดังนั้น ผลกระทบทางเสียงจึงไม่เปลี่ยนแปลง เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการที่อยู่บนเกาะกลางถนนพระรามที่ 2 ไม่ได้มีการปรับรูปแบบโครงสร้างแต่อย่างใด

## 2) ระดับเสียงจากเสาเข็มเจาะ

เสียงจากการเจาะเสาเข็มขนาดใหญ่ (Large-diameter bored piling) หากอ้างอิงตามเอกสารของ A Practical Guide for the Reduction of Noise from Construction Works (Environmental Protection Department, Hong Kong, 1989) เสียงจากเสาเข็มเจาะมีค่าประมาณ 82 เดซิเบลเอ ที่ระยะ 15 เมตร แสดงดังรูปที่ 4.3-2 ในเอกสารของ FHWA Construction Noise Handbook เสียงชุดเจาะเพื่อลงเสาเข็ม (Auger Drill Rig) (ตารางที่ 4.3-5) ดังนั้น ในกรณีเลวร้ายสุดจะเลือกใช้ค่าของ FHWA Construction Noise Handbook ซึ่งใช้ค่าเสียงจากเสาเข็มเจาะที่ระยะ 15 เมตร มีค่า 84 เดซิเบลเอ และค่าระดับเสียงจากเสาเข็มแบบเจาะที่ระยะทางต่างๆ แสดงดังตารางที่ 4.3-7 เมื่อคำนวณโดยใช้สูตรจากสมการ Noise Decay Formula (สมการที่ 1) ผลการคำนวณแสดงใน

ตารางที่ 4.3-8 พบว่าหากมีการทำงาน 8 ชั่วโมง ที่ระยะห่างจากจุดที่มีการเจาะเสาเข็มออกไปประมาณ 20 เมตร ขึ้นไป ระดับเสียงจะไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ เมื่อเทียบกับค่ามาตรฐานระดับเสียงทั่วไป

TABLE 4—APPROXIMATE SOUND PRESSURE LEVELS IN dB(A) Leq AT 15 METRES  
FOR VARIOUS PILING METHODS

<i>dB(A)</i>	<i>Piling method</i>
100	* Double-acting hammer (pneumatic or steam) driving steel pile
	* Diesel hammer driving steel pile
95	* Single acting hammer (pneumatic or steam) driving steel pile
	* Hydraulic hammer driving steel pile
	* Diesel hammer driving concrete pile
	* Drop hammer driving steel pile
90	* Hydraulic hammer driving concrete pile
	* BSP impulse pile driver
85	* Vibratory pile driver driving steel pile
	* Drop hammer driving concrete pile
	* Large-diameter bored pile (grab/chisel/oscillator)
	* Bored pile by augering (with standard generators/compressors)
80	* Internal drop hammer (Franki Pile)
	* Diaphragm wall (with standard crane)
75	* Diaphragm wall (with silenced or electric crane)
	* Bored pile by augering (with silenced type diesel/generators/compressors)
70	* Hush piling system
	* Large-diameter bored pile (reverse-circulation drill method)
	* Pilemaster
Below 65	* Hand-dug caisson

28

รูปที่ 4.3-2 คำนวณระดับเสียงจากการก่อสร้างเสาเข็มประเภทต่างๆ ของฮ่องกง

ตารางที่ 4.3-7 ระดับเสียงจากการก่อสร้างเสาเข็มแบบเจาะที่ระยะทางต่างๆ

ระยะทางจากจุดก่อสร้าง เสาเข็มเจาะ (เมตร)	ระดับเสียงจากการก่อสร้าง เสาเข็มเจาะ (เดซิเบลเอ)	ระดับเสียงจากการก่อสร้าง เสาเข็มเจาะ (Usage Factor 20%)	ระดับเสียงจากการก่อสร้าง เสาเข็มเจาะเฉลี่ย 24 ชม (เมื่อทำงานวันละ 8 ชม)
15	84.0	77.0	72.2
20	81.5	74.5	69.7
30	78.0	71.0	66.2
60	72.0	65.0	60.2
75	70.0	63.0	58.2
90	68.4	61.4	56.6
120	66.0	59.0	54.2
150	64.0	57.0	52.2
180	62.4	55.4	50.6
240	60.0	53.0	48.2
300	58.0	51.0	45.2

ที่มา : คำนวณโดยที่ปรึกษาโดยใช้ค่า เสียงชุดเจาะเพื่อลงเสาเข็ม (Auger Drill Rig) ที่ระยะ 15 เมตร มีค่า 84 เดซิเบลเอ จาก FHWA Construction Noise Handbook

### 3) การก่อสร้างสะพานและงานโครงสร้าง

#### 3.1) ระดับเสียงจากเครื่องจักรอุปกรณ์ประเภทรถ

งานก่อสร้างสะพานและงานโครงการมีการใช้เครื่องจักรอุปกรณ์ในการก่อสร้าง ได้แก่ รถบรรทุก รถแบคโฮและรถเครน โดยมีค่าระดับเสียงแสดงในตารางที่ 4.3-8

ตารางที่ 4.3-8 ระดับเสียงที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมงานก่อสร้างสะพานและงานโครงสร้าง

เครื่องจักรและอุปกรณ์	ค่าระดับเสียง จากอุปกรณ์ที่ ระยะ 15 เมตร (เดซิเบลเอ)	Acoustic Usage Factor, %	ค่าระดับเสียง (เดซิเบลเอ) เมื่อใช้ Acoustic Usage Factor				
			ระยะ (เมตร)				
			15	30	60	120	240
1.รถบรรทุก	76	40	72	66	60	54	48
2.รถแบคโฮ	78	40	74	68	62	56	50
3.รถเครน	81	20	74	68	62	56	50
รวมค่าระดับเสียงจากกิจกรรม			78	72	66	60	54
ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง			73	67	61	55	49

ผลการคาดการณ์ระดับเสียงในช่วงต่างๆ ของการก่อสร้างจะนำมาใช้เปรียบเทียบกับมาตรฐานระดับเสียงทั่วไปที่ 70 เดซิเบลเอ เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ตามระยะห่างของพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบในรัศมี 500 เมตร ตลอดแนวเส้นทางโครงการดังต่อไปนี้

### 3.2) ผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างต่อชุมชนและพื้นที่อ่อนไหว

ผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างต่อพื้นที่อ่อนไหวที่ระยะห่าง 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบว่า ที่ศาลเจ้าแม่จางและลูก และวัดสารอด มีระดับเสียงเกินค่ามาตรฐาน (70 เดซิเบลเอ) โดยไม่รวมเสียงที่มีอยู่เดิมแสดงดังตารางที่ 4.3-9 เนื่องจากพื้นที่อ่อนไหวทั้ง 2 แห่ง ตั้งอยู่ใกล้ถนนที่มีปริมาณจราจรอยู่แล้ว ดังนั้นผู้ที่ได้รับผลกระทบจะอยู่บริเวณริมถนนทั้งสิ้น โครงการจึงได้กำหนดให้ติดตั้งกันเสียงชั่วคราวสูง 2 เมตร ตลอดเวลาที่มีการใช้เครื่องจักรที่มีเสียงดังตารางที่ 4.3-10 ซึ่งสามารถลดเสียงได้ดังนี้

- ศาลเจ้าแม่จางและลูก

มาตรการ ติดตั้งผนังกันเสียงชั่วคราวสูง 2 เมตร ตลอดเวลาที่มีการใช้เครื่องจักรที่มีเสียงดังสามารถลดเสียงได้ประมาณ 10 เดซิเบลเอ

ผลของมาตรการ เสียงจากการเจาะเสาเข็ม เหลือ 63 เดซิเบลเอ เสียงจากการก่อสร้างสะพานและงานโครงสร้าง เหลือ 64 เดซิเบลเอ

- วัดสารอด

มาตรการ ติดตั้งผนังกันเสียงชั่วคราวสูง 2 เมตร ตลอดเวลาที่มีการใช้ สามารถลดเสียงได้ประมาณ 10 เดซิเบลเอ

ผลของมาตรการ เสียงจากการปรับพื้นที่เหลือ 66 เดซิเบลเอ เสียงจากการเจาะเสาเข็ม เหลือ 60 เดซิเบลเอ เสียงจากการก่อสร้างสะพานและงานโครงสร้าง เหลือ 61 เดซิเบลเอ



ตารางที่ 4.3-9 ผลการประเมินค่าระดับเสียงในระยะก่อสร้างบริเวณพื้นที่อ่อนไหว (ไม่รวมระดับเสียงเดิมในพื้นที่)

พื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้างเส้นทางโครงการ			การปรับพื้นที่ (ส่วนบน ถนนพระรามที่ 2 ไม่มี กิจกรรมดังกล่าว) (เดซิเบลเอ 24 ชม.)	การเจาะเสาเข็ม (เดซิเบลเอ 24 ชม.)	การก่อสร้างสะพาน และงานโครงสร้าง (เดซิเบลเอ 24 ชม.)	มาตรการ	ผลของมาตรการ
พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	ระยะห่าง (เมตร)	ตำแหน่งที่ตั้ง					
โรงเรียนอนุบาลวันเฉลิม	333	ขวาทาง	-	46	47		
โรงเรียนพรพิมพ์พระราม 2	123	ซ้ายทาง	-	54	55		
โรงเรียนนครพิทักษ์ศึกษา	296	ซ้ายทาง	-	47	48		
โรงเรียนรัตนโกสินทร์สมโภชบางขุนเทียน	148	ขวาทาง	-	53	54		
โรงเรียนอนุบาลสุพิชญา	303	ขวาทาง	-	46	47		
โรงเรียนบางขุนเทียนศึกษา	474	ขวาทาง	-	42	43		
โรงเรียนจารุพัฒนานุกูล	182	ซ้ายทาง	-	50	51		
โรงเรียนอนุบาลวรรณสว่างจิต	268	ขวาทาง	-	48	48		
โรงเรียนอนุบาลพรนภา	213	ซ้ายทาง	-	46	47		
โรงเรียนสมิทธิพงษ์	190	ขวาทาง	-	47	48		
โรงเรียนวัดเลา	56	ขวาทาง	-	60	61		
โรงเรียนวัดกก	458	ซ้ายทาง	-	42	43		
โรงเรียนอนุบาลเสริมวิทย์ธนบุรี	60	ซ้ายทาง	-	60	61		
โรงเรียนผ่องอำไพศึกษา	117	ซ้ายทาง	-	54	55		
โรงเรียนอนุบาลรัศมีสุข	358	ขวาทาง	-	45	46		
โรงเรียนวัดยายร่ม	258	ขวาทาง	-	48	49		
โรงเรียนวัดสีสุก	77	ซ้ายทาง	-	58	59		
โรงเรียนบางมดวิทยา	232	ซ้ายทาง	-	47	48		
โรงเรียนสมบุญวิทย	32	ขวาทาง	-	66	67		
โรงเรียนศึกษารรมนูรัลยาภิ	360	ซ้ายทาง	60	45	46		
โรงเรียนอนุบาลสุพัสชา	51	ซ้ายทาง	69	62	63		

ตารางที่ 4.3-9 ผลการประเมินค่าระดับเสียงในระยะก่อสร้างบริเวณพื้นที่อ่อนไหว (ไม่รวมระดับเสียงเดิมในพื้นที่)

พื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้างเส้นทางโครงการ			การปรับพื้นที่ (ส่วนบน ถนนพระรามที่ 2 ไม่มี กิจกรรมดังกล่าว) (เดซิเบลเอ 24 ชม.)	การเจาะเสาเข็ม (เดซิเบลเอ 24 ชม.)	การก่อสร้างสะพาน และงานโครงสร้าง (เดซิเบลเอ 24 ชม.)	มาตรการ	ผลของมาตรการ
พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	ระยะห่าง (เมตร)	ตำแหน่งที่ตั้ง					
โรงเรียนรัตนจินะอุทิศ	175	ขวาทาง	62	51	52		
โรงเรียนอนุบาลทองรี	410	ซ้ายทาง	60	43	44		
โรงเรียนอนุบาลบริบูรณ์ศึกษา	432	ซ้ายทาง	60	46	47		
โรงเรียนวัดสารอด	225	ซ้ายทาง	60	47	48		
วิทยาลัยพาณิชยการเซตุน	62	ขวาทาง	68	60	61		
โรงเรียนอนุบาลปัญญาศักดิ์	112	ขวาทาง	63	55	56		
โรงเรียนปัญญาศักดิ์	86	ซ้ายทาง	66	57	58		
โรงเรียนวัดสน	256	ขวาทาง	60	48	49		
โรงเรียนแสงสุรธรรม	257	ขวาทาง	60	48	49		
โรงเรียนวัดไทร	408	ซ้ายทาง	60	44	45		
โรงเรียนสารสาสน์พัฒนา	382	ขวาทาง	60	44	45		
โรงเรียนอมันนฤมิต	125	ซ้ายทาง	63	54	55		
โรงพยาบาลพระราม 2	44	ซ้ายทาง	-	63	64		
โรงพยาบาลนครธน	104	ซ้ายทาง	-	56	57		
โรงพยาบาลบางมด	65	ขวาทาง	-	59	60		
โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล	27	ซ้ายทาง	-	66	67		
สำนักแม่ชีไทยบางขุนเทียน	448	ขวาทาง	-	43	44		
ศาลพ่อปู่ชัยมงคล	317	ซ้ายทาง	-	59	60		
ศาลเจ้าปึงแก้ง	336	ซ้ายทาง	-	45	46		

ตารางที่ 4.3-9 ผลการประเมินค่าระดับเสียงในระยะก่อสร้างบริเวณพื้นที่อ่อนไหว (ไม่รวมระดับเสียงเดิมในพื้นที่)

พื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้างเส้นทางโครงการ			การปรับพื้นที่ (ส่วนบน ถนนพระรามที่ 2 ไม่มี กิจกรรมดังกล่าว) (เดซิเบลเอ 24 ชม.)	การเจาะเสาเข็ม (เดซิเบลเอ 24 ชม.)	การก่อสร้างสะพาน และงานโครงสร้าง (เดซิเบลเอ 24 ชม.)	มาตรการ	ผลของมาตรการ
พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	ระยะห่าง (เมตร)	ตำแหน่งที่ตั้ง					
ศาลเจ้าแม่จางและลูก	13	ซ้ายทาง	-	73	74	ผนังกันเสียงชั่วคราวสูง 2 เมตร ตลอดเวลาที่มีการใช้เครื่องจักรที่มีเสียงดังลดเสียงได้ประมาณ 10 เดซิเบลเอ	เสียงจากการเจาะเสาเข็ม เหลือ 63 เดซิเบลเอ เสียงจากการก่อสร้างสะพานและงานโครงสร้าง เหลือ 64 เดซิเบลเอ
วัดเลา	60	ขวาทาง	-	60	61		
วัดกก	500	ซ้ายทาง	-	45	46		
คริสตจักรพระพรสามัคคี	283	ซ้ายทาง	-	47	48		
วัดยายรม	66	ขวาทาง	-	59	60		
วัดสี่สุข	161	ซ้ายทาง	-	52	53		
มัสยิดชุมชนรู้อยากี้ (จอมทอง)	375	ซ้ายทาง	60	45	46		
คริสตจักรกรุงเทพ	359	ซ้ายทาง	60	45	46		
ศาลเจ้าแม่กวนอิม	161	ซ้ายทาง	63	52	53		
พระตำหนักทิพย์ภูเขา	91	ขวาทาง	66	57	58		
วัดสารอด	21	ซ้ายทาง	76	70	71	ผนังกันเสียงชั่วคราวสูง 2 เมตร ตลอดเวลาที่มีการใช้เครื่องจักรที่มีเสียงดังลดเสียงได้ประมาณ 10 เดซิเบลเอ	เสียงจากการปรับพื้นที่ เหลือ 66 เดซิเบลเอ เสียงจากการเจาะเสาเข็ม เหลือ 60 เดซิเบลเอ เสียงจากการก่อสร้างสะพาน

ตารางที่ 4.3-9 ผลการประเมินค่าระดับเสียงในระยะก่อสร้างบริเวณพื้นที่อ่อนไหว (ไม่รวมระดับเสียงเดิมในพื้นที่)

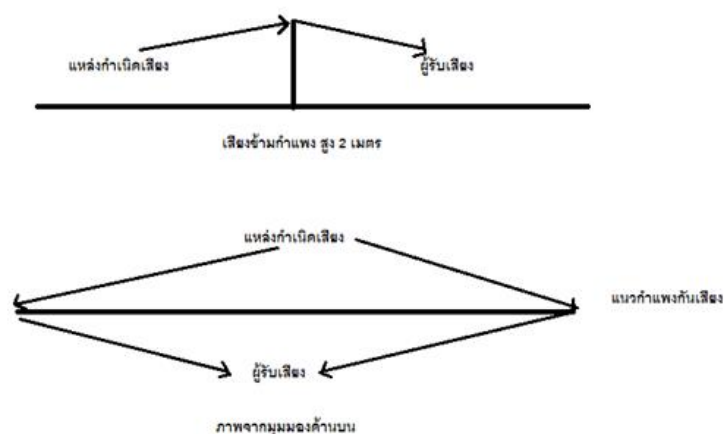
พื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้างเส้นทางโครงการ			การปรับพื้นที่ (ส่วนบน ถนนพระรามที่ 2 ไม่มี กิจกรรมดังกล่าว) (เดซิเบลเอ 24 ชม.)	การเจาะเสาเข็ม (เดซิเบลเอ 24 ชม.)	การก่อสร้างสะพาน และงานโครงสร้าง (เดซิเบลเอ 24 ชม.)	มาตรการ	ผลของมาตรการ
พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	ระยะห่าง (เมตร)	ตำแหน่งที่ตั้ง					
							และงานโครงสร้าง เหลือ 61 เดซิเบลเอ
วัดสน	171	ขวาทาง	62	51	52		
วัดไทร	381	ซ้ายทาง	60	45	46		
ศาลเสด็จปู่เทพดำฟุ้ง	431	ขวาทาง	59	44	45		
ศาลเสด็จแม่สร้อยทอง	437	ขวาทาง	59	44	45		
มัสยิดลิลาอุลอิสลาม	247	ซ้ายทาง	60	48	49		
มัสยิดอมันนุญมิต	127	ซ้ายทาง	63	54	55		
หมู่บ้านพฤษาวิสัยพระราม 2	300	ขวาทาง	-	45	46		
หมู่บ้านนนทวัน	68	ขวาทาง	-	59	60		
หมู่บ้านพฤษ์ภิรมย์ บางขุนเทียน	163	ขวาทาง	-	52	53		
ชุมชนเพชรทองคำ	133	ซ้ายทาง	-	54	55		
หมู่บ้าน The Rich	363	ซ้ายทาง	-	45	46		
ตลาดกลางบางกระดี	313	ซ้ายทาง	-	46	47		
หมู่บ้านลาดทราย พระราม 2	56	ซ้ายทาง	-	61	62		

จากผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้าง พบว่า กิจกรรมก่อสร้างกลางถนนที่มีการจราจรคับคั่งซึ่งมีเสียงจากการจราจรอยู่แล้ว และเสียงจากการก่อสร้างใน 24 ชั่วโมงก็ไม่ดังไปกว่าเสียงจากการจราจรบนถนนในปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม บางพื้นที่ที่มีความอ่อนไหวเรื่องเสียงสูง เช่น โรงพยาบาล และศาสนสถาน (วัด) จึงกำหนดให้มีผนังกันเสียงชั่วคราวสูง 2 เมตร ในช่วงระหว่างการก่อสร้างดังตารางที่ 4.3-10 รายละเอียดการคำนวณประสิทธิภาพของวัสดุและการติดตั้งแสดงในภาคผนวก 4-2

**ตารางที่ 4.3-10 พื้นที่อ่อนไหวในระหว่างการก่อสร้างควรมีผนังกันเสียงชั่วคราวสูงอย่างน้อย 2 เมตร  
จากระดับดิน**

สถานที่	ระยะห่างจาก กึ่งกลางแนวทาง โครงการ (เมตร)	ตำแหน่ง ที่ตั้ง	การปรับ พื้นที่ (เดซิเบลเอ)	การเจาะ เสาเข็ม (เดซิเบลเอ)	การก่อสร้าง สะพานและ งานโครงสร้าง (เดซิเบลเอ)	มาตรการ
ศาลเจ้าแม่จงอางและลูก	13	ซ้ายทาง	-	73	74	ผนังกันเสียงชั่วคราวสูง 2 เมตร ตลอดเวลาที่มีการใช้เครื่องจักรที่มีเสียงดัง
วัดสารอด	21	ซ้ายทาง	76	70	71	ผนังกันเสียงชั่วคราวสูง 2 เมตร ตลอดเวลาที่มีการใช้เครื่องจักรที่มีเสียงดัง

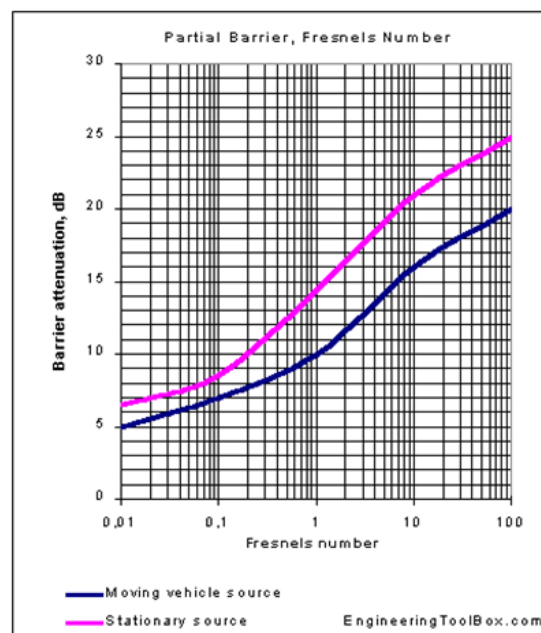
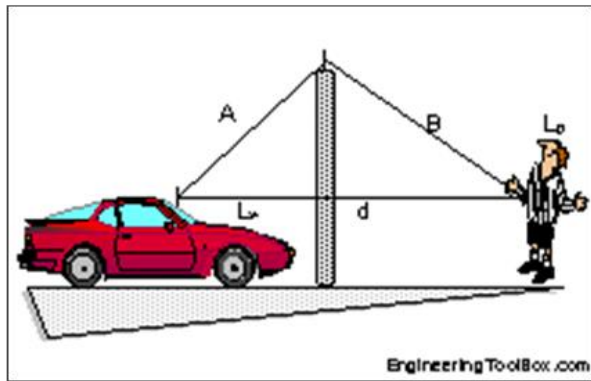
การคำนวณกำแพงกันเสียงระหว่างก่อสร้าง กำแพงควรยาวเลยพื้นที่ก่อสร้างออกไปอย่างน้อยข้างละ 5 เมตร โครงการได้คำนวณแล้ว ว่ามีความเพียงพอ โดยกำแพงต้องยาวออกไปด้านข้างเพื่อไม่ให้เสียงมาที่ผู้รับจากทางด้านข้างมากเกินไป เพราะกำแพงสูง 2 เมตร หากไม่ให้ยาวออกไปด้านข้าง เสียงก็จะมาจากทางด้านข้างกำแพงมากกว่าที่จะข้ามกำแพง ทำให้กำแพงลดประสิทธิภาพลงไป ในการก่อสร้างที่เป็นจุดๆ เช่น การเจาะเสาเข็ม จะใช้การปิดกันโดยรอบตามที่ต้องการ ควรปิดกันให้มากที่สุดเพื่อเป็นการป้องกันเสียงที่จะผ่านออกมาด้านข้าง แต่ในกรณีการก่อสร้างตามแนวยาว การก่อสร้างโดยปกติจะวางแท่ง Barrier กันที่เขตพื้นที่ก่อสร้าง โดยจะวางห่างจากจุดที่มีกิจกรรมก่อสร้างประมาณ 2 เมตร สามารถติดกำแพงกันเสียงชั่วคราวบนแท่ง Barrier ได้ดังรูปที่ 4.3-3



**รูปที่ 4.3-3 รูปแบบกำแพงกันเสียงจากมุมมองด้านบน**



ดังนั้น เพื่อให้เสียงที่จะมาจากด้านข้างน้อยกว่าเสียงที่ข้ามกำแพงมา กำแพงต้องยาวออกมาด้านข้างจากขอบพื้นที่ก่อสร้างไม่น้อยกว่า 2 เมตร (เท่าความสูงกำแพง) ในกรณีนี้ได้เสนอแนะให้ยาวออกไป 5 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้างที่มีเครื่องจักรทำงาน ซึ่งสามารถคำนวณการลดค่าระดับเสียงที่มาจากด้านข้างได้ โดยแสดงค่าที่สามารถลดเสียงทั้งในกรณีที่กำแพงอยู่ห่างจากแนวก่อสร้างที่มีเครื่องจักรอยู่ห่างจากกำแพงเพียง 2 เมตร สำหรับในกรณีอื่นๆ ที่การก่อสร้างเป็นการทำงานที่ใช้พื้นที่กว้างและเป็นไปได้ที่ระยะห่างของกำแพงห่างจากเครื่องจักรเป็นระยะทางมาก การมีกำแพงยาวออกไปจากขอบพื้นที่ก่อสร้างสามารถทำให้มากกว่าข้างละ 5 เมตร ถ้าเพิ่มความยาวด้านข้างมากก็จะสามารถช่วยลดเสียงที่มาจากด้านข้างได้มาก ซึ่งสามารถคำนวณได้โดยใช้หลักการเดียวกัน ดังรูปที่ 4.3-4 ในการก่อสร้างโครงการนี้เป็นการทำงานเป็นจุดๆ ที่จุดก่อสร้างเสาเข็ม ไม่ได้ทำงานเป็นระยะทางยาว จึงถือว่าเป็นแหล่งกำเนิดเสียงแบบจุด (Point Source)



รูปที่ 4.3-4 หลักการคำนวณกำแพงกันเสียง

การคำนวณประสิทธิภาพกำแพงกันเสียง โดยพิจารณาในระนาบแนวตั้งตามความสูงของกำแพง ในกรณีที่ มีรถเกเรตดิน เสียงมาจากระดับพื้นดิน ให้ทำงานห่างกำแพงกันเสียง 20 เมตร และผู้รับเสียงอยู่อีกด้านของกำแพง ห่างออกไปจากกำแพง 20 เมตร และผู้รับเสียงสูง 1.5 เมตร กำแพงสูง 2 เมตร

จากการคำนวณโดยใช้หลักการทางเรขาคณิต

$$A = 20.099 \text{ เมตร } B = 20.006 \text{ เมตร } d = 40.028 \text{ เมตร}$$

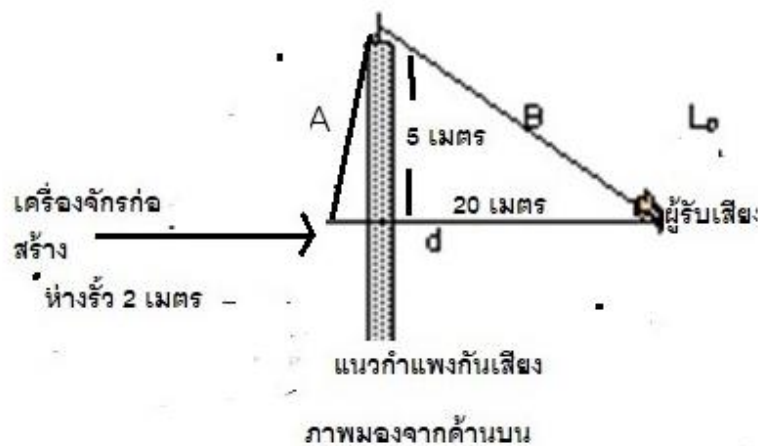
$$D = 0.077 \text{ เมตร, } \lambda = \text{wavelength of the sound (0.688 m at 500 Hz)}$$

หากคำนวณ Fresnel number จะได้ 0.22

ซึ่งพบว่าลดเสียงได้ประมาณ 10 เดซิเบลเอ

ทั้งนี้ได้ทำการคำนวณประสิทธิภาพกำแพงกันเสียงเพิ่มเติม โดยพิจารณาในระนาบแนวนอนตามความยาวของกำแพงที่ติดตั้งกำแพงกันเสียงออกจากขอบพื้นที่ที่ก่อสร้างไปอย่างน้อยข้างละ 5 เมตรในกรณีเดียวกัน ในกรณีที่เสนอให้มีการติดกำแพงกันเสียงออกไปจากพื้นที่ที่มีกิจกรรมก่อสร้างออกไปอีกอย่างน้อย 5 เมตร หมายถึงในพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่ที่ไม่มีกิจกรรมก่อสร้างใดเกิดขึ้น ดังนั้นจึงไม่มีแหล่งกำเนิดเสียงใดเข้าไปในพื้นที่หลังกำแพง ในระยะ 5 เมตร ดังนั้นไม่ว่าจะเป็นแหล่งกำเนิดเสียงแบบเคลื่อนที่หรือแบบอยู่กับที่ ก็จะไม่เข้าไปในพื้นที่ที่ติดตั้งกำแพงเกินออกไป 5 เมตรดังกล่าวดังรูปที่ 4.3-5

หลักการของการที่มีกำแพงออกไปเกินกว่าพื้นที่ก่อสร้าง เป็นระยะอย่างน้อย 5 เมตรนี้ หลักการจะต่างไปจากกรณีของการใช้กำแพงกันเสียงในกรณีมีการเปิดดำเนินการ ซึ่งการกำหนดกำแพงกันเสียงใช้ตามหลักของ FHWA โดยในกรณีดังกล่าวเป็นการใช้กำแพงกันเสียงสำหรับแหล่งกำเนิดเสียงที่มีการจราจรเป็นแหล่งกำเนิดแบบเคลื่อนที่มีระยะทางยาวที่ไม่มีการสิ้นสุดเมื่อเทียบกับตำแหน่งของบ้านที่ได้รับผลกระทบ แต่ในกรณีของการก่อสร้างของโครงการนี้แหล่งกำเนิดเสียงไม่ว่าจะเป็นชนิดอยู่กับที่หรือชนิดเคลื่อนที่ กำหนดให้อยู่ในขอบเขตที่แน่นอน และมีการกำหนดให้สร้างกำแพงเกินออกมาจากขอบเขตที่มีแหล่งกำเนิดเสียงเกิดขึ้น ซึ่งเป็นมาตรการที่ช่วยลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับผู้ได้รับผลกระทบได้อย่างเหมาะสมแล้ว



รูปที่ 4.3-5 รูปแบบการวางกำแพงกันเสียงบริเวณพื้นที่ก่อสร้างประมาณ 2 เมตร

**ตัวอย่างการคำนวณ** กรณีที่สร้างกำแพงกันเสียงห่าง 2 เมตร จากพื้นที่ที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง

**ตัวอย่างที่ 1** คือ รถขุด (Excavator) เสียงมาจากระดับพื้นดิน ให้ทำงานห่างกำแพงกันเสียง 2 เมตร และผู้รับเสียงอยู่อีกด้านของกำแพง ห่างออกไปจากกำแพง 20 เมตร และผู้รับเสียงสูง 1.5 เมตร กำแพงสูง 2 เมตร จากการคำนวณการลดเสียงที่มาจากด้านข้าง โดยใช้หลักการทางเรขาคณิต

$$A = 5.385 \text{ เมตร } B = 20.615 \text{ เมตร } d = 22.000 \text{ เมตร}$$

$$D = (5.385 + 20.615) - 22.00 = 4.0 \text{ เมตร, } \lambda = \text{wavelength of the sound (0.688 m at 500 Hz)}$$

$$\text{หาคำนวณ Fresnel number } N = 2 \times 4.0 / 0.688 \text{ จะได้ } 11.62$$

สามารถลดเสียงได้ประมาณ 21 เดซิเบล ซึ่งลดได้มากกว่าค่าระดับเสียงที่ลดโดยความสูงของกำแพงถึง 11 เดซิเบล ทำให้ไม่มีการเพิ่มของเสียงจากด้านข้างอย่างมีนัยสำคัญ

ทั้งนี้ ควรใช้ประโยชน์จากการมีกำแพงในการป้องกันฝุ่นละอองและดินโคลนที่จะออกไปจากพื้นที่ก่อสร้างไปในตัวได้ด้วย โดยอ้างอิงจากข้อกำหนดตามประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ในการก่อสร้างอาคารและสาธารณูปโภค พ.ศ. 2545 หมวด 2 สาธารณูปโภค การก่อสร้าง ปรับปรุง ได้กำหนดไว้ว่า

“7.3 เมื่อแนวโครงการตัดผ่านชุมชนหรือแนวของโครงการอยู่ห่างจากชุมชนไม่เกิน 100 เมตร จากขอบเขตโครงการ หรือเขตก่อสร้างบนถนนหรือทางเดินเท้า จะต้องดำเนินการป้องกันผลกระทบด้านฝุ่นละออง และเสียง ดังต่อไปนี้

7.3.1 บริเวณที่ทำการเปิดผิวหน้าดิน รื้อถอน ทำลายสิ่งปลูกสร้าง กองวัสดุอุปกรณ์ ขุดเจาะ ผสมคอนกรีต ต้องทำรั้วทึบ เช่น คอนกรีตทึบ เหล็กแผ่นหนา หรือไม้กระดานหนาโดยรอบบริเวณที่ดำเนินการ มีความสูงจากพื้นดินไม่น้อยกว่า 1 เมตร และต้องมีความมั่นคงแข็งแรง สามารถป้องกันการกระแทกและยึดติดแน่นกับพื้น เพื่อป้องกันดิน น้ำ ทราย โคลน ไหลออกสู่ภายนอก เว้นแต่ลักษณะงานทางเทคนิคที่ต้องทำอย่างต่อเนื่องที่ไม่สามารถจัดทำรั้วได้ ผู้ดำเนินการต้องเสนอวิธีการป้องกันอันตราย และเหตุเดือดร้อนรำคาญ ให้กรุงเทพมหานครเห็นชอบก่อน”

โครงการจึงได้เสนอให้ติดตั้งรั้วตามข้อกำหนดดังกล่าว และกำหนดให้รั้วมีความสูง 2 เมตร เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการป้องกันผลกระทบด้านเสียงได้ดีขึ้นและเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ

นอกจากนี้ การขนส่งวัสดุที่มีขนาดใหญ่เข้า - ออก พื้นที่โครงการ อาจก่อให้เกิดเสียงดัง ซึ่งเกิดขึ้นเป็นระยะตามการทำงานของรถบรรทุกและเครื่องจักร ไม่ได้เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องแต่คาดว่าจะก่อให้เกิดความรำคาญ ดังนั้น จึงได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เช่น ประสานงานกับสถานศึกษาที่อยู่ใกล้เคียงเพื่อกำหนดช่วงเวลาการทำงานที่มีเสียงดังไม่ให้ตรงกับช่วงเวลาที่มีการเรียนการสอน ส่วนการขนส่งวัสดุที่มีขนาดใหญ่ ซึ่งมีการดำเนินการในเวลากลางคืน ต้องจำกัดความเร็วและระมัดระวังในการวางและติดตั้ง อย่างไรก็ตาม การก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังจะใช้เวลาเพียงช่วงหนึ่งเท่านั้น

#### 4.3.2.2 ระเบียบดำเนินการ

ผลกระทบด้านเสียงจะแบ่งได้เป็น 2 ส่วน คือ ระดับเสียงที่มาจากการจราจรตามปกติและระดับเสียงที่เกิดจากการซ่อมบำรุงผิวทางเป็นครั้งคราว ซึ่งเสียงที่เกิดจากการซ่อมบำรุงเป็นครั้งคราวนั้นจะไม่นำมาพิจารณาในที่นี้ เพราะเกิดขึ้นไม่บ่อยนักและมักจะมีการใช้เวลาค่อนข้างน้อย ในการประเมินผลกระทบนี้ใช้สมมติฐานของการจราจรที่คาดการณ์สำหรับปี พ.ศ. 2563 - 2593 สำหรับยานพาหนะประเภทต่างๆ คือ รถจักรยานยนต์ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลขนาดเล็ก (LDGV) รถบรรทุกเล็ก (LDDT) รถบัสและรถขนาดใหญ่ 6 ล้อขึ้นไป (HDDV) สำหรับปริมาณการจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน ได้ใช้ปริมาณการจราจรตามที่ฝ่ายวิศวกรรมจราจรให้ข้อมูลมา โดยปริมาณการจราจรจะอยู่บนเส้นทางหลักที่เป็นถนนยกระดับ 6 ช่องจราจร (และ 12 ช่องจราจรบนถนนพระรามที่ 2) เมื่อพิจารณาผลกระทบด้านเสียงที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการ ซึ่งในการประเมินได้อ้างอิงการคำนวณเสียงจากถนนดังต่อไปนี้

1) การประเมินระดับเสียงริมเส้นทางจราจรโดยแบบจำลอง Traffic Noise Model (TNM)

2) ในการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากยานพาหนะจะจำลองการจราจรบนเส้นทาง ซึ่งเป็นทางขนาด 6 ช่องจราจร ความสูงจากระดับพื้นตั้งแต่ 0 ถึง 21-25 เมตร (บนบก) และถนนพระรามที่ 2 (14 ช่องจราจร) และทางพิเศษเฉลิมมหานคร (4 ช่องจราจร) ผลกระทบด้านเสียงจากการจราจร ศึกษาโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ Traffic Noise Model (TNM) ซึ่งเป็นแบบจำลองของ Federal Highway Administration (FHWA) [https://www.fhwa.dot.gov/Environment/noise/traffic\\_noise\\_model/](https://www.fhwa.dot.gov/Environment/noise/traffic_noise_model/) โดยการคำนวณจากค่าระดับเสียงอ้างอิง (Reference Energy Mean Emission Level) ของยานพาหนะแต่ละประเภท ซึ่งจำแนกยานพาหนะเป็น 4 ประเภท ดังนี้ รถจักรยานยนต์ รถยนต์ 4 ล้อ รถบรรทุกขนาดกลาง รถบรรทุกขนาดใหญ่ (>3 เพลา) และรถโดยสารประจำทาง แบบจำลองดังกล่าวสามารถให้ยานพาหนะวิ่งและคำนวณ รวมทั้งแสดงผลกระทบ ซึ่งสามารถวางแผนทางได้ตามต้องการจึงเหมาะกับโครงการที่มีถนนระดับพื้นและทางยกระดับ

ในการประเมินระดับเสียงได้ใช้ข้อมูลปริมาณการจราจรและความเร็ว รวมทั้งการแบ่งช่วงระยะ จากการศึกษาของโครงการ รายละเอียดดังตารางที่ 4.3-11 ถึงตารางที่ 4.3-15

จากสภาพการจราจรที่ติดขัดในพื้นที่กรุงเทพมหานครทำให้ปัจจุบัน (ปี พ.ศ. 2560) มีกำหนดห้ามรถบรรทุกวิ่งบนทางด่วน

1) รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป ห้ามเวลา 06.00 - 09.00 น. และ 16.00 - 20.00 น.

2) รถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป ห้ามเวลา 06.00 - 09.00 น. และ 15.00 - 21.00 น. ซึ่งหมายความว่าในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนน่าจะมีการห้ามรถบรรทุกประมาณวันละ 7-9 ชั่วโมง ซึ่งในการใช้แบบจำลองในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนก็จะมีรถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไปวิ่งบนทางพิเศษ โดยรถบรรทุกจะวิ่งในช่วงชั่วโมงไม่เร่งด่วนและช่วงกลางคืนเท่านั้น

ตารางที่ 4.3-11 ผลคาดการณ์ปริมาณจราจรบนทางพิเศษโครงการพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ปี	ช่วงที่	4 ล้อ (คัน/วัน)		6-10 ล้อ (คัน/วัน)		>10 ล้อ (คัน/วัน)		รวม (คัน/วัน)		ความเร็วนอกเวลาเร่งด่วน	
		ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
2563	ช่วงที่ 1-2	37,741	38,762	3,496	3,590	1,701	1,747	42,938	44,099	80.0	90.0
	ช่วงที่ 2-3	32,936	35,675	3,051	3,305	1,484	1,608	37,471	40,588	60.0	50.0
	ช่วงที่ 3-4	34,581	37,280	3,203	3,453	1,559	1,680	39,343	42,413	80.0	90.0
	ช่วงที่ 4-5	12,699	12,494	1,177	1,158	573	563	14,449	14,215	60.0	60.0
	ช่วงที่ 5-6	12,824	13,192	1,188	1,222	578	595	14,590	15,009	60.0	60.0
	ช่วงที่ 6-7	18,342	17,897	1,699	1,658	827	807	20,868	20,362	50.0	60.0
2568	ช่วงที่ 1-2	39,961	41,112	3,701	3,808	1,801	1,853	45,463	46,773	80.0	90.0
	ช่วงที่ 2-3	36,029	37,774	3,337	3,499	1,624	1,702	40,990	42,975	60.0	50.0
	ช่วงที่ 3-4	37,840	39,453	3,505	3,654	1,705	1,778	43,050	44,885	80.0	90.0
	ช่วงที่ 4-5	11,682	13,060	1,082	1,210	527	589	13,291	14,859	60.0	60.0
	ช่วงที่ 5-6	11,848	13,862	1,098	1,284	534	625	13,480	15,771	60.0	60.0
	ช่วงที่ 6-7	17,686	18,823	1,638	1,744	797	849	20,121	21,416	50.0	60.0
2573	ช่วงที่ 1-2	43,838	45,106	4,061	4,178	1,976	2,033	49,875	51,317	80.0	90.0
	ช่วงที่ 2-3	39,525	41,438	3,661	3,838	1,781	1,868	44,967	47,144	60.0	50.0
	ช่วงที่ 3-4	41,513	43,280	3,845	4,009	1,871	1,951	47,229	49,240	80.0	90.0
	ช่วงที่ 4-5	12,816	14,327	1,187	1,327	578	646	14,581	16,300	60.0	60.0
	ช่วงที่ 5-6	12,999	15,206	1,204	1,409	586	686	14,789	17,301	60.0	60.0
	ช่วงที่ 6-7	19,411	20,650	1,798	1,913	875	931	22,084	23,494	50.0	60.0



ตารางที่ 4.3-11 ผลคาดการณ์ปริมาณจราจรบนทางพิเศษโครงการพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก (ต่อ)

ปี	ช่วงที่	4 ล้อ (คัน/วัน)		6-10 ล้อ (คัน/วัน)		>10 ล้อ (คัน/วัน)		รวม (คัน/วัน)		ความเร็วนอกเวลาเร่งด่วน	
		ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
2578	ช่วงที่ 1-2	47,713	49,100	4,419	4,548	2,150	2,213	54,282	55,861	80.0	90.0
	ช่วงที่ 2-3	43,019	45,102	3,985	4,178	1,939	2,033	48,943	51,313	60.0	50.0
	ช่วงที่ 3-4	45,182	47,107	4,185	4,363	2,036	2,123	51,403	53,593	80.0	90.0
	ช่วงที่ 4-5	13,949	15,594	1,292	1,445	629	703	15,870	17,742	60.0	60.0
	ช่วงที่ 5-6	14,147	16,551	1,311	1,533	638	746	16,096	18,830	60.0	60.0
	ช่วงที่ 6-7	21,133	22,476	1,958	2,082	953	1,013	24,044	25,571	50.0	60.0
2583	ช่วงที่ 1-2	51,848	53,327	4,802	4,939	2,337	2,403	58,987	60,669	80.0	90.0
	ช่วงที่ 2-3	46,749	48,992	4,330	4,538	2,107	2,208	53,186	55,738	60.0	50.0
	ช่วงที่ 3-4	49,099	51,170	4,548	4,740	2,213	2,306	55,860	58,216	80.0	90.0
	ช่วงที่ 4-5	15,171	16,938	1,406	1,569	684	764	17,261	19,271	60.0	60.0
	ช่วงที่ 5-6	15,387	17,978	1,426	1,665	694	810	17,507	20,453	60.0	60.0
	ช่วงที่ 6-7	23,002	24,414	2,131	2,262	1,037	1,100	26,170	27,776	50.0	60.0
2588	ช่วงที่ 1-2	55,981	57,556	5,185	5,331	2,523	2,594	63,689	65,481	80.0	90.0
	ช่วงที่ 2-3	50,478	52,883	4,676	4,898	2,275	2,383	57,429	60,164	60.0	50.0
	ช่วงที่ 3-4	53,014	55,234	4,910	5,116	2,389	2,489	60,313	62,839	80.0	90.0
	ช่วงที่ 4-5	16,392	18,283	1,519	1,694	739	824	18,650	20,801	60.0	60.0
	ช่วงที่ 5-6	16,624	19,406	1,540	1,798	750	875	18,914	22,079	60.0	60.0
	ช่วงที่ 6-7	24,869	26,352	2,304	2,441	1,121	1,188	28,294	29,981	50.0	60.0

ตารางที่ 4.3-11 ผลคาดการณ์ปริมาณจราจรบนทางพิเศษโครงการพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก (ต่อ)

ปี	ช่วงที่	4 ล้อ (คัน/วัน)		6-10 ล้อ (คัน/วัน)		>10 ล้อ (คัน/วัน)		รวม (คัน/วัน)		ความเร็วนอกเวลาเร่งด่วน	
		ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
2593	ช่วงที่ 1-2	58,169	59,806	5,388	5,539	2,621	2,695	66,178	68,040	80.0	90.0
	ช่วงที่ 2-3	52,452	54,950	4,858	5,090	2,364	2,476	59,674	62,516	60.0	50.0
	ช่วงที่ 3-4	55,087	57,393	5,102	5,316	2,482	2,586	62,671	65,295	80.0	90.0
	ช่วงที่ 4-5	17,033	18,998	1,578	1,760	768	856	19,379	21,614	60.0	60.0
	ช่วงที่ 5-6	17,274	20,164	1,600	1,868	779	909	19,653	22,941	60.0	60.0
	ช่วงที่ 6-7	25,840	27,382	2,394	2,536	1,165	1,234	29,399	31,152	50.0	60.0

หมายเหตุ : ช่วงที่ 1-2 : อยู่บริเวณ ถนนพระรามที่ 2 ซอย 84 - บริเวณ ถนนพระรามที่ 2 ซอย 69 กม 0 ถึง 0+900  
 ช่วงที่ 2-3 : อยู่บริเวณ ถนนพระรามที่ 2 ซอย 69 - บริเวณ ถนนพระรามที่ 2 ซอย 50 กม 0+900 ถึง 7+500  
 ช่วงที่ 3-4 : อยู่บริเวณ ถนนพระรามที่ 2 ซอย 50 - บริเวณ ถนนพระรามที่ 2 ซอย 33 กม 7+500 ถึง 10+500  
 ช่วงที่ 4-5 : อยู่บริเวณ ถนนพระรามที่ 2 ซอย 33 - บริเวณ ถนนพระรามที่ 2 ซอย 27 กม 10+500 ถึง 11+200  
 ช่วงที่ 5-6 : อยู่บริเวณ ถนนพระรามที่ 2 ซอย 27 - ด่านเก็บเงินค่าผ่านทางพิเศษ สุขสวัสดิ์ กม 11+200 ถึง 15+500  
 ช่วงที่ 6-7 : อยู่บริเวณ ด่านเก็บเงินค่าผ่านทางพิเศษ สุขสวัสดิ์ - สิ้นสุดระยะทางโครงการ กม 15+500 ถึง 17+777

**ตารางที่ 4.3-12 ความเร็วบนทางพิเศษของโครงการพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร  
ด้านตะวันตก**

ปี พ.ศ.	ช่วง	เร่งด่วนเช้า (กิโลเมตร/ชั่วโมง)		เร่งด่วนเย็น (กิโลเมตร/ชั่วโมง)	
		ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
2563	ช่วงที่ 1	65	70	70	65
	ช่วงที่ 2	65	70	70	65
	ช่วงที่ 3	65	70	70	65
	ช่วงที่ 4	65	70	70	65
	ช่วงที่ 5	65	70	70	65
	ช่วงที่ 6	65	70	70	65
2568	ช่วงที่ 1	65	70	70	65
	ช่วงที่ 2	65	70	70	65
	ช่วงที่ 3	65	70	70	65
	ช่วงที่ 4	65	70	70	65
	ช่วงที่ 5	65	70	65	65
	ช่วงที่ 6	65	70	65	65
2573	ช่วงที่ 1	65	70	65	65
	ช่วงที่ 2	65	70	65	65
	ช่วงที่ 3	65	70	65	65
	ช่วงที่ 4	65	70	65	65
	ช่วงที่ 5	65	70	65	60
	ช่วงที่ 6	55	70	65	60
2578	ช่วงที่ 1	55	65	65	55
	ช่วงที่ 2	55	65	65	55
	ช่วงที่ 3	55	65	65	55
	ช่วงที่ 4	55	65	65	55
	ช่วงที่ 5	55	65	60	55
	ช่วงที่ 6	55	65	60	55
2583	ช่วงที่ 1	40	65	55	30
	ช่วงที่ 2	40	65	55	30
	ช่วงที่ 3	40	65	55	30
	ช่วงที่ 4	40	65	55	30
	ช่วงที่ 5	30	65	55	30
	ช่วงที่ 6	30	65	55	30
2588	ช่วงที่ 1	30	60	55	30
	ช่วงที่ 2	30	60	55	30
	ช่วงที่ 3	30	60	55	30
	ช่วงที่ 4	30	60	55	30
	ช่วงที่ 5	30	60	40	30
	ช่วงที่ 6	30	60	40	30

**ตารางที่ 4.3-12 ความเร็วบนทางพิเศษของโครงการพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร  
ด้านตะวันตก (ต่อ)**

ปี พ.ศ.	ช่วง	เร่งด่วนเช้า (กิโลเมตร/ชั่วโมง)		เร่งด่วนเย็น (กิโลเมตร/ชั่วโมง)	
		ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
2593	ช่วงที่ 1	20	60	40	20
	ช่วงที่ 2	20	60	40	20
	ช่วงที่ 3	20	60	40	20
	ช่วงที่ 4	20	60	40	20
	ช่วงที่ 5	20	60	40	20
	ช่วงที่ 6	20	60	40	20

**ตารางที่ 4.3-13 สัดส่วนปริมาณจราจรบนทางพิเศษของโครงการตามช่วงเวลา**

ปี	สัดส่วนปริมาณจราจรบนถนนยกระดับโครงการตามช่วงเวลา		
2593	ช่วงเวลา	ขาเข้า	ขาออก
	06:00-07:00	4.84%	3.74%
	07:00-08:00	8.15%	4.64%
	08:00-09:00	6.03%	4.20%
	09:00-10:00	5.51%	3.98%
	10:00-11:00	4.98%	3.76%
	11:00-12:00	4.45%	3.31%
	12:00-13:00	3.92%	2.87%
	13:00-14:00	4.35%	4.04%
	14:00-15:00	4.57%	5.21%
	15:00-16:00	4.78%	5.80%
	16:00-17:00	5.22%	6.38%
	17:00-18:00	5.65%	7.55%
	18:00-19:00	5.07%	6.74%
	19:00-20:00	4.37%	5.93%
	20:00-21:00	4.01%	5.11%
	21:00-22:00	3.91%	4.71%
	22:00-23:00	3.73%	4.30%
	23:00-24:00	3.33%	3.89%
	00:00-01:00	2.92%	3.49%
	01:00-02:00	2.52%	2.68%
	02:00-03:00	2.11%	1.86%
	03:00-04:00	1.80%	1.05%
	04:00-05:00	1.79%	1.95%
	05:00-06:00	2.01%	2.85%

ตารางที่ 4.3-14 ผลคาดการณ์ปริมาณจราจรบนทางพิเศษเฉลิมมหานคร

ปี	ช่วง	4 ล้อ (คัน/วัน)		6-10 ล้อ (คัน/วัน)		>10 ล้อ (คัน/วัน)		รวม (คัน/วัน)	
		ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
2563	ช่วงที่ 1-2	22,126	21,937	1,537	1,524	997	989	24,660	24,450
	ช่วงที่ 2-3	30,128	30,057	2,093	2,088	1,358	1,355	33,579	33,500
ปริมาณจราจรด้านสุขสวัสดิ์									
ปี		4 ล้อ (คัน/วัน)		6-10 ล้อ (คัน/วัน)		>10 ล้อ (คัน/วัน)		รวม (คัน/วัน)	
		ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
2563		8,002	8,120	556	564	361	366	8,919	9,050
2564		8,157	8,277	567	575	368	374	9,091	9,225
2568		8,804	8,934	612	621	398	403	9,813	9,957
2573		9,686	9,829	674	684	438	444	10,796	10,955
2578		10,657	10,814	742	753	482	489	11,878	12,053
2583		11,725	11,898	817	829	531	538	13,068	13,261
2588		12,900	13,090	899	913	585	592	14,377	14,590
2593		14,193	14,402	990	1,005	644	652	15,818	16,052
ปริมาณจราจรช่วงที่ 1-2									
ปี		4 ล้อ (คัน/วัน)		6-10 ล้อ (คัน/วัน)		>10 ล้อ (คัน/วัน)		รวม (คัน/วัน)	
		ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
2563	ช่วงที่ 1-2	22,126	21,937	1,537	1,524	997	989	24,660	24,450
2564	ช่วงที่ 1-2	22,151	21,962	1,539	1,526	999	991	24,688	24,478
2568	ช่วงที่ 1-2	22,251	22,061	1,546	1,533	1,003	995	24,800	24,588
2573	ช่วงที่ 1-2	22,377	22,186	1,555	1,542	1,009	1,001	24,940	24,727
2578	ช่วงที่ 1-2	22,504	22,312	1,564	1,551	1,015	1,007	25,081	24,867
2583	ช่วงที่ 1-2	22,631	22,438	1,573	1,560	1,021	1,013	25,223	25,008
2588	ช่วงที่ 1-2	22,759	22,565	1,582	1,569	1,027	1,019	25,366	25,149



ตารางที่ 4.3-14 ผลคาดการณ์ปริมาณจราจรบนทางพิเศษเฉลิมมหานคร

ปี	ช่วง	4 ล้อ (คัน/วัน)		6-10 ล้อ (คัน/วัน)		>10 ล้อ (คัน/วัน)		รวม (คัน/วัน)	
		ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
2593	ช่วงที่ 1-2	22,888	22,693	1,591	1,578	1,033	1,025	25,510	25,291
ปี	ช่วง	4 ล้อ (คัน/วัน)		6-10 ล้อ (คัน/วัน)		>10 ล้อ (คัน/วัน)		รวม (คัน/วัน)	
		ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
2563	ช่วงที่ 1-2	22,126	21,937	1,537	1,524	997	989	24,660	24,450
	ช่วงที่ 2-3	30,128	30,057	2,093	2,088	1,358	1,355	33,579	33,500
2564	ช่วงที่ 1-2	22,151	21,962	1,539	1,526	999	991	24,688	24,478
	ช่วงที่ 2-3	30,308	30,239	2,106	2,101	1,367	1,365	33,779	33,703
2568	ช่วงที่ 1-2	22,327	22,137	1,552	1,539	1,007	999	24,884	24,672
	ช่วงที่ 2-3	31,131	31,071	2,164	2,160	1,405	1,402	34,697	34,629
2573	ช่วงที่ 1-2	22,453	22,262	1,561	1,548	1,013	1,005	25,025	24,812
	ช่วงที่ 2-3	32,139	32,091	2,235	2,232	1,451	1,449	35,821	35,767
2578	ช่วงที่ 1-2	22,580	22,388	1,570	1,557	1,019	1,011	25,167	24,952
	ช่วงที่ 2-3	33,237	33,202	2,312	2,310	1,501	1,500	37,045	37,005
2583	ช่วงที่ 1-2	22,708	22,515	1,579	1,566	1,025	1,017	25,309	25,093
	ช่วงที่ 2-3	34,433	34,413	2,396	2,395	1,556	1,555	38,377	38,354
2588	ช่วงที่ 1-2	22,837	22,642	1,588	1,575	1,031	1,023	25,452	25,235
	ช่วงที่ 2-3	35,737	35,732	2,487	2,488	1,616	1,615	39,829	39,825
2593	ช่วงที่ 1-2	22,966	22,770	1,597	1,584	1,037	1,029	25,596	25,378
	ช่วงที่ 2-3	37,159	37,172	2,587	2,589	1,681	1,681	41,414	41,430

หมายเหตุ : ช่วงที่ 1-2 บริเวณด้านดาวคะนอง ถึง เชิงสะพานพระราม 9 Growth 0.1125%  
ช่วงที่ 2-3 บริเวณเชิงสะพานพระราม 9 ถึง บริเวณทางแยกต่างระดับบางโคล่ Growth 1.9275%

ตารางที่ 4.3-15 ความเร็วบนทางพิเศษเฉลิมมหานคร

ปี พ.ศ.	ช่วง	เร่งด่วนเช้า (กิโลเมตร/ชั่วโมง)		เร่งด่วนเย็น (กิโลเมตร/ชั่วโมง)	
		ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
2560	ช่วงที่ 1	60	65	65	60
	ช่วงที่ 2	50	60	60	50
2563	ช่วงที่ 1	60	65	65	60
	ช่วงที่ 2	50	60	60	50
2568	ช่วงที่ 1	60	65	60	60
	ช่วงที่ 2	50	60	60	50
2573	ช่วงที่ 1	60	65	60	55
	ช่วงที่ 2	50	60	55	50
2578	ช่วงที่ 1	55	60	55	50
	ช่วงที่ 2	50	60	55	50
2583	ช่วงที่ 1	45	55	50	45
	ช่วงที่ 2	45	55	50	45
2588	ช่วงที่ 1	40	50	45	40
	ช่วงที่ 2	40	50	40	35
2593	ช่วงที่ 1	35	45	40	30
	ช่วงที่ 2	35	45	40	30

#### 1) การเตรียมข้อมูลเข้าแบบจำลอง TNM

- (1) จากหน้าตัดของ Profile โครงการ วัดตำแหน่งของทางวิ่งแต่ละเส้น ซึ่งให้กึ่งกลางโครงการ (หรือถนนพระรามที่ 2 แล้วแต่กรณี) เป็นค่า  $y = 0$  ตำแหน่งของทางเส้นต่างๆ เช่นตัวอย่างก็จะเป็น +6 หรือ -6 แสดงว่าทางเส้นนั้นห่างกึ่งกลางโครงการทางด้านเหนือหรือใต้ (โครงการวางแผนทางทิศตะวันออก - ตะวันตกเป็นส่วนใหญ่) กว้าง 6 เมตร โครงการเป็นทางยกระดับ 6 ช่องทาง ถนนพระรามที่ 2 มี 8 ช่องทางกลางและทางคู่ขนานอีกข้างละ 3 รวมเป็น 14 ช่องทาง สำหรับทางพิเศษเฉลิมมหานคร (บางโคล่ - ดาวคะนอง) มี 4 ช่องทาง เขตทางช่วงถนนพระรามที่ 2 คือ 80 เมตร ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (บางโคล่ - ดาวคะนอง) มีเขตทาง 40 เมตร
- (2) มีข้อสังเกต คือ ถนนพระรามที่ 2 มีทางเท้าไม่มาก ทำให้ทางคู่ขนานที่ใกล้ที่สุดห่างขอบเขตทางเพียง 4 - 5 เมตร ซึ่งต่างจากทางหลวงสายอื่นๆ และจะมีผลต่อระดับเสียงเพราะทางที่ใกล้ที่สุดนี้เป็นทางวิ่งของรถขนาดใหญ่ตามกฎหมายจราจร (แต่จากพฤติกรรมการวิ่งของรถขนาดใหญ่บนถนนพระรามที่ 2 พบว่าจะวิ่ง 2 เลนซ้ายทางคู่ขนาน)
- (3) ความสูงของทางเส้นต่างๆ จากพื้นดินในช่วงต่างๆ โดยปกติโครงการสูง 20-21 เมตร ส่วนทางพิเศษเฉลิมมหานคร (บางโคล่ - ดาวคะนอง) สูงจากระดับน้ำทะเลปานกลาง (รทก.) 8 - 9 เมตร แต่ช่วงยกข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจะมีความสูงมากกว่า

- (4) ระดับพื้นดิน จากการสำรวจพื้นที่ พบว่าระดับพื้นดินกับถนนในช่วงถนนพระรามที่ 2 เท่ากัน และพื้นดินส่วนใหญ่ข้างทางพัฒนาแล้วเป็นที่จอดรถ อาคาร จึงให้พื้นดินเป็น Pavement ในแบบจำลอง ซึ่งหมายความว่าพื้นแข็งและไม่ดูดซับเสียงเหมือนพื้นสนามหญ้าหรือสระน้ำ
- (5) อุณหภูมิที่ใช้ 30 องศาเซลเซียส ความชื้นสัมพัทธ์ 70 % เป็นไปตามสภาพจริงของภูมิอากาศ (ไม่มีผลสำคัญต่อระดับเสียง)
- (6) ปริมาณการจราจร ใช้ข้อมูลตามที่โครงการออกแบบรายละเอียดฯ ได้คาดการณ์ไว้ มาทำเป็นรายชั่วโมงตามสัดส่วนการจราจรในแต่ละชั่วโมงที่ได้จากการคาดการณ์ การจราจรจะแบ่งตามทางวิ่งต่างๆ กัน แต่รถขนาดใหญ่จะให้วิ่งช่องซ้ายสุด (ทางคู่ขนานถนนพระรามที่ 2 ให้วิ่ง 2 ช่องซ้ายสุด จากพฤติกรรมการวิ่งของรถขนาดใหญ่ของการจราจรจริงในปัจจุบัน)
- (7) สำหรับรถจักรยานยนต์ (ของไทยมีขนาดเล็กกว่าจักรยานยนต์ของสหรัฐอเมริกา) กำหนดให้มีจักรยานยนต์เฉพาะทางคู่ขนานของถนนพระรามที่ 2 และมีเพียง 1.8 % ของปริมาณยานพาหนะ
- (8) ทางยกระดับของการทางพิเศษทุกเส้น มีกำแพง Parapet สูง 1 เมตร ซึ่งได้วางตำแหน่งให้ตรงตามจริง ส่วนถนนพระรามที่ 2 ก็มีกำแพงเป็นระยะๆ แต่ไม่สูงมาก (กันรถตกข้างทาง) ซึ่งกำแพงระดับสูงแบบนี้ไม่มีผลที่จะป้องกันเสียงได้อย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะรถบรรทุกซึ่งเครื่องยนต์อยู่สูงและมักวิ่งใกล้กำแพงที่สุดเพราะวิ่งช่องทางซ้าย
- (9) แบบจำลองใช้ประเมินผลกระทบในกรณีต่อไปนี้
  - ผู้รับผลกระทบอยู่ที่ระดับพื้นดิน
  - ผู้รับผลกระทบอยู่ที่ระดับเท่าหรือสูงกว่าความสูงของทางยกระดับ หรือผู้รับผลกระทบที่มีตำแหน่งและความสูงแน่นอนก็ทำเป็นกรณีไป
  - ในกรณีที่ผลกระทบเกินมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป 24 ชั่วโมง ที่ 70 เดซิเบลเอ และควรมีมาตรการติดตั้งกำแพงกันเสียงของโครงการ แบบจำลองสามารถคำนวณประสิทธิภาพในการลดเสียงให้ได้ และสามารถคำนวณด้วยมือก็ได้

## 2) การแสดงผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในกรณีมีการดำเนินโครงการ

ผลการคำนวณระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการโดยสมการคณิตศาสตร์ ในระยะ 40, 50, 60, 75, 100, 200, 300 และ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวทางโครงการ กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการโดยแบ่งออกตามระยะเป็น 6 ช่วง รายละเอียดดังนี้

- (1) แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1-2 : อยู่บริเวณ ถนนพระรามที่ 2 ซอย 84 - บริเวณ ถนนพระรามที่ 2 ซอย 69 กม 0 ถึง 0+900
- (2) แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 2-3 : อยู่บริเวณ ถนนพระรามที่ 2 ซอย 69 - บริเวณ ถนนพระรามที่ 2 ซอย 50 กม 0+900 ถึง 7+500

- (3) แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 3-4 : อยู่บริเวณ ถนนพระรามที่ 2 ซอย 50 - บริเวณ ถนนพระรามที่ 2 ซอย 33 กม 7+500 ถึง 10+500
- (4) แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 4-5 : อยู่บริเวณ ถนนพระรามที่ 2 ซอย 33 - บริเวณ ถนนพระรามที่ 2 ซอย 27 กม 10+500 ถึง 11+200
- (5) แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 5-6 : อยู่บริเวณ ถนนพระรามที่ 2 ซอย 27 - ด้านเก็บเงินค่าผ่านทางสุขสวัสดิ์ กม 11+200 ถึง 15+500
- (6) แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 6-7 : อยู่บริเวณ ด้านเก็บเงินค่าผ่านทาง สุขสวัสดิ์ - สิ้นสุดระยะทางโครงการ กม 15+500 ถึง 17+777

สำหรับค่าระดับเสียงเดิมของพื้นที่ ซึ่งนำค่าระดับเสียงมาจากผลการตรวจวัดเสียงในบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการ มีค่าเฉลี่ยของระดับเสียง 24 ชั่วโมง (Leq) ตรวจวัดที่โรงเรียนสมบุญวิทย์ ซึ่งอยู่ห่างจากถนนที่มีการจราจรคับคั่งที่ประมาณ 58 เดซิเบลเอ เป็นค่าระดับเสียงเดิม (หมู่บ้านพฤษภาภิรมย์ ปี พ.ศ. 2557 วัดได้ 57.7 เดซิเบลเอ และวิทยาลัยพาณิชยการเซตุน ปี พ.ศ. 2558 วัดได้ 56.8 เดซิเบลเอ) ส่วนผลการตรวจวัดบริเวณริมถนนพระรามที่ 2 วัดได้ 69-70 เดซิเบลเอ จะไม่นำมาใช้เพราะมีผลจากถนนพระรามที่ 2 อยู่แล้ว (รายละเอียดข้อมูลแสดงในบทที่ 3)

### 3) ผลการศึกษาระดับเสียง 24 ชั่วโมง ที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลางแนวทางโครงการ

ในการใช้แบบจำลองจะทำในทุกปีฐาน (7 ปี) ซึ่งจะต้องแบ่งเป็นช่วงโครงการ 6 ช่วง จึงมีผลการศึกษาถึง 42 ชุด ซึ่งไม่สามารถนำเสนอได้ทั้งหมด จึงจะนำเสนอเฉพาะในส่วนที่สำคัญ คือ ปี 2563 2573 2583 และ 2593 ผลระดับเสียงที่ระยะทางต่างๆ จากกึ่งกลางโครงการรายปีแสดงในตารางที่ 4.3-16 ถึงตารางที่ 4.3-19

ตารางที่ 4.3-16 ระดับเสียง ปี 2563

ระยะจากกึ่งกลางโครงการ	ช่วงที่	ปริมาณจราจร คัน/วัน	ความเร็วในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน กม./ชม.	ความเร็วนอกชั่วโมงเร่งด่วน กม./ชม.	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. (เดซิเบลเอ)								
					ที่ระยะต่างๆ (เมตร)								
					40	50	60	75	100	200	300	400	500
เสียงจากโครงการ	1-2	87,037	60	80	57.5	56.4	55.7	55.3	54.8	54.8	53.0	52.6	51.6
	2-3	78,059	60	60	57.0	55.9	55.2	54.8	54.3	54.3	52.5	52.1	51.1
	3-4	81,756	60	80	57.2	56.1	55.4	55.0	54.9	54.9	52.7	52.3	51.3
	4-5	28,664	60	60	52.7	51.6	50.9	50.5	50.0	50.0	48.2	47.8	46.8
	5-6	29,599	60	60	52.8	51.7	51.0	50.6	50.1	50.1	48.3	47.9	46.9
	6-7	41,230	60	60	54.3	53.2	52.5	52.1	51.6	51.6	49.8	49.4	48.4
จากถนนพระรามที่ 2	1-2	113,865	60	60	73.8	70.9	69.6	68.2	66.4	62.6	59.9	57.8	56.2
	2-3	113,865	60	60	73.8	70.9	69.6	68.2	66.4	62.6	59.9	57.8	56.2
	3-4	113,865	60	60	73.8	70.9	69.6	68.2	66.4	62.6	59.9	57.8	56.2
	4-5	113,865	60	60	73.8	70.9	69.6	68.2	66.4	62.6	59.9	57.8	56.2
	5-6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	6-7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
จากทางพิเศษเฉลิมมหานคร	1-2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3-4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-5	67,079	60	60	59.0	59.2	58.4	58.4	57.8	55.0	53.9	52.1	50.6
	5-6	67,079	60	60	59.0	59.2	58.4	58.4	57.8	55.0	53.9	52.1	50.6
	6-7	49,110	60	60	57.6	57.8	57.2	57.2	56.6	53.8	52.7	50.9	49.4
ระดับเสียงเดิม					58.0	58.0	58.0	58.0	58.0	58.0	58.0	58.0	58.0



ตารางที่ 4.3-16 ระดับเสียง ปี 2563 (ต่อ)

ระยะจากกึ่งกลางโครงการ	ช่วงที่	ปริมาณจราจร คัน/วัน	ความเร็วในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน กม./ชม.	ความเร็วนอกชั่วโมงเร่งด่วน กม./ชม.	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. (เดซิเบลเอ)								
					ที่ระยะต่างๆ (เมตร)								
					40	50	60	75	100	200	300	400	500
รวม	1-2				74.0	71.3	70.1	68.8	67.2	64.4	62.6	61.5	60.8
	2-3				74.0	71.2	70.0	68.8	67.2	64.3	62.5	61.4	60.7
	3-4				74.0	71.2	70.0	68.8	67.2	64.3	62.5	61.4	60.7
	4-5				73.9	71.2	70.0	68.7	67.1	64.0	62.2	61.1	60.4
	5-6				62.1	62.1	61.6	61.6	61.3	60.2	59.7	59.3	59.0
	6-7				61.7	61.6	61.3	61.2	60.9	59.9	59.6	59.3	59.0
	6-7 ระดับพื้น				66.1	65.3	64.7	64.0	63.0	61.0	60.0	59.5	59.2

ตารางที่ 4.3-17 ระดับเสียง ปี 2573

ระยะจากกึ่งกลางโครงการ	ช่วงที่	ปริมาณจราจร คัน/วัน	ความเร็วในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน กม./ชม.	ความเร็วนอกชั่วโมงเร่งด่วน กม./ชม.	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. (เดซิเบลเอ)								
					ที่ระยะต่างๆ (เมตร)								
					40	50	60	75	100	200	300	400	500
เสียงจากโครงการ	1-2	101,192	60	80	58.2	57.1	56.4	56.0	55.5	55.5	53.7	53.3	52.3
	2-3	92,111	60	60	57.7	56.6	55.9	55.5	55.0	55.0	53.2	52.8	51.8
	3-4	96,469	60	60	57.9	56.8	56.1	55.8	55.2	55.2	53.4	53.0	52.0
	4-5	30,881	60	60	53.0	51.9	51.2	50.8	50.3	50.3	48.5	48.1	47.1
	5-6	32,090	60	60	53.2	52.1	51.4	51.0	50.5	50.5	48.7	48.3	47.3
	6-7	41,230	60	60	54.3	53.2	52.5	52.1	51.6	51.6	49.8	49.4	48.4
จากถนนพระรามที่ 2	1-2	111,717	50	60	73.7	70.8	69.5	68.1	66.3	62.5	59.8	57.7	56.1
	2-3	111,717	50	60	73.7	70.8	69.5	68.1	66.3	62.5	59.8	57.7	56.1
	3-4	111,717	50	60	73.7	70.8	69.5	68.1	66.3	62.5	59.8	57.7	56.1
	4-5	111,717	50	60	73.7	70.8	69.5	68.1	66.3	62.5	59.8	57.7	56.1
	5-6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	6-7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
จากทางพิเศษเฉลิมมหานคร	1-2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3-4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-5	71,588	60	60	59.2	59.4	58.8	58.8	58.2	55.4	54.3	52.5	51.0
	5-6	71,588	60	60	59.2	59.4	58.8	58.8	58.2	55.4	54.3	52.5	51.0
	6-7	49,857	60	60	57.7	57.9	57.3	57.3	56.7	53.9	52.8	51.0	49.5
ระดับเสียงเดิม					58.0	58.0	58.0	58.0	58.0	58.0	58.0	58.0	58.0

ตารางที่ 4.3-17 ระดับเสียง ปี 2573 (ต่อ)

ระยะจากกึ่งกลางโครงการ	ช่วงที่	ปริมาณจราจร คัน/วัน	ความเร็วในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน กม./ชม.	ความเร็วนอกชั่วโมงเร่งด่วน กม./ชม.	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. (เดซิเบลเอ)								
					ที่ระยะต่างๆ (เมตร)								
					40	50	60	75	100	200	300	400	500
รวม	1-2				73.9	71.2	70.0	68.7	67.2	64.4	62.6	61.6	60.8
	2-3				73.9	71.2	70.0	68.7	67.2	64.4	62.6	61.6	60.8
	3-4				73.9	71.2	70.0	68.7	67.2	64.4	62.6	61.6	60.8
	4-5				73.9	71.2	70.0	68.7	67.2	64.4	62.6	61.6	60.8
	5-6				62.2	62.2	61.8	61.8	61.5	60.4	59.9	59.4	59.1
	6-7				61.7	61.6	61.3	61.2	60.9	60.1	59.6	59.3	59.0
	6-7 ระดับพื้น				66.3	65.5	64.8	64.1	63.1	61.1	60.1	59.6	59.2

ตารางที่ 4.3-18 ระดับเสียง ปี 2583

ระยะจากกึ่งกลางโครงการ	ช่วงที่	ปริมาณจราจร คัน/วัน	ความเร็วในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน กม./ชม.	ความเร็วนอกชั่วโมงเร่งด่วน กม./ชม.	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. (เดซิเบลเอ)								
					ที่ระยะต่างๆ (เมตร)								
					40	50	60	75	100	200	300	400	500
เสียงจากโครงการ	1-2	119,656	40	60	58.9	57.8	57.1	56.7	56.1	56.1	54.4	54.0	53.0
	2-3	108,924	40	60	58.5	57.4	56.7	56.3	55.7	55.7	54.0	53.6	52.6
	3-4	113,986	40	60	58.7	57.6	56.9	56.5	56.0	56.0	54.2	53.8	52.8
	4-5	36,532	40	60	53.7	52.4	51.9	51.5	51.0	51.0	49.2	48.8	47.8
	5-6	37,960	40	60	53.7	52.4	51.9	51.5	51.0	51.0	49.2	48.8	47.8
	6-7	53,946	40	60	55.4	54.3	53.6	53.2	52.7	52.7	50.9	50.3	49.3
จากถนนพระรามที่ 2	1-2	121,629	40	60	73.5	70.6	69.3	67.9	66.1	62.3	59.6	57.5	55.9
	2-3	121,629	40	60	73.5	70.6	69.3	67.9	66.1	62.3	59.6	57.5	55.9
	3-4	121,629	40	60	73.5	70.6	69.3	67.9	66.1	62.3	59.6	57.5	55.9
	4-5	121,629	40	60	73.5	70.6	69.3	67.9	66.1	62.3	59.6	57.5	55.9
	5-6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	6-7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
จากทางพิเศษเฉลิมมหานคร	1-2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3-4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-5	76,731	40	60	59.3	59.3	58.6	58.7	58.2	55.3	54.2	52.4	50.9
	5-6	76,731	40	60	59.3	59.3	58.6	58.7	58.2	55.3	54.2	52.4	50.9
	6-7	50,402	40	60	57.5	57.5	56.8	56.9	56.4	53.5	52.4	50.6	49.1
ระดับเสียงเดิม					58.0	58.0	58.0	58.0	58.0	58.0	58.0	58.0	58.0

ตารางที่ 4.3-18 ระดับเสียง ปี 2583 (ต่อ)

ระยะจากกึ่งกลางโครงการ	ช่วงที่	ปริมาณจราจร คัน/วัน	ความเร็วในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน กม./ชม.	ความเร็วนอกชั่วโมงเร่งด่วน กม./ชม.	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. (เดซิเบลเอ)								
					ที่ระยะต่างๆ (เมตร)								
					40	50	60	75	100	200	300	400	500
รวม	1-2				73.8	71.0	69.8	68.6	67.1	64.2	62.6	61.4	60.9
	2-3				73.8	71.0	69.8	68.6	67.1	64.2	62.5	61.5	60.8
	3-4				73.8	71.0	69.8	68.6	67.1	64.2	62.6	61.4	60.9
	4-5				73.8	71.0	69.8	68.6	67.1	64.2	62.6	61.4	60.9
	5-6				62.3	62.2	61.8	61.8	61.5	60.4	59.9	59.4	59.1
	6-7				61.9	61.7	61.3	61.2	61.0	60.2	59.7	59.3	59.0
	6-7 ระดับพื้น				66.4	65.5	64.9	64.2	63.2	61.2	60.2	59.7	59.3



ตารางที่ 4.3-19 ระดับเสียง ปี 2593

ระยะจากกึ่งกลางโครงการ	ช่วงที่	ปริมาณจราจร คัน/วัน	ความเร็วในช่วงชั่วโมง เร่งด่วน กม./ชม.	ความเร็วนอกชั่วโมงเร่งด่วน กม./ชม.	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. (เดซิเบลเอ)								
					ที่ระยะต่างๆ (เมตร)								
					40	50	60	75	100	200	300	400	500
เสียงจากโครงการ	1-2	134,218	40	80	59.4	58.3	57.6	57.2	56.7	56.7	54.9	54.5	53.5
	2-3	122,190	40	60	59.0	57.9	57.2	56.8	56.3	56.3	54.5	54.1	53.1
	3-4	127,966	40	80	59.2	58.1	57.4	57.0	56.5	56.5	54.7	54.3	53.3
	4-5	40,993	40	60	54.2	53.1	52.4	52.0	51.5	51.5	49.7	49.3	48.3
	5-6	42,594	40	60	54.4	53.3	52.6	52.2	51.7	51.7	49.9	49.5	48.5
	6-7	60,551	40	60	55.9	54.8	54.1	53.7	53.3	53.3	51.4	51.0	50.0
จากถนนพระรามที่ 2	1-2	133,289	20	60	73.8	70.9	69.6	68.3	66.4	62.6	59.9	57.8	56.2
	2-3	133,289	20	60	73.8	70.9	69.6	68.3	66.4	62.6	59.9	57.8	56.2
	3-4	133,289	20	60	73.8	70.9	69.6	68.3	66.4	62.6	59.9	57.8	56.2
	4-5	133,289	20	60	73.8	70.9	69.6	68.3	66.4	62.6	59.9	57.8	56.2
	5-6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	6-7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
จากทางพิเศษเฉลิมมหานคร	1-2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3-4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-5	82,844	40	60	59.7	59.7	59.0	59.1	58.6	55.8	54.6	52.8	51.3
	5-6	82,844	40	60	59.7	59.7	59.0	59.1	58.6	55.8	54.6	52.8	51.3
	6-7	50,974	40	60	57.6	57.6	56.9	57.0	56.5	53.6	52.5	50.7	49.2
ระดับเสียงเดิม					58.0	58.0	58.0	58.0	58.0	58.0	58.0	58.0	58.0

ตารางที่ 4.3-19 ระดับเสียง ปี 2593 (ต่อ)

ระยะจากกึ่งกลางโครงการ	ช่วงที่	ปริมาณจราจร คัน/วัน	ความเร็วในช่วงชั่วโมง เร่งด่วน กม/ชม.	ความเร็วนอกชั่วโมงเร่งด่วน กม/ชม.	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. (เดซิเบลเอ)								
					ที่ระยะต่างๆ (เมตร)								
					40	50	60	75	100	200	300	400	500
รวม	1-2				74.1	71.3	70.1	69.0	67.4	64.4	62.8	61.6	61.0
	2-3				74.1	71.3	70.1	69.0	67.4	64.4	62.8	61.6	61.0
	3-4				74.1	71.3	70.1	69.0	67.4	64.4	62.8	61.6	61.0
	4-5				74.0	71.2	70.0	68.8	67.1	64.1	62.3	61.3	58.9
	5-6				62.6	62.5	62.1	62.1	61.8	60.6	60.1	59.6	59.2
	6-7				62.0	61.8	61.4	61.4	61.1	60.3	59.8	59.4	59.2
	6-7 ระดับพื้น				66.5	65.7	65.0	64.3	63.3	61.5	60.0	59.8	59.4

## สรุปและวิจารณ์ผล

โดยสรุปจากการใช้แบบจำลอง TNM ซึ่งเป็นแบบจำลองของ Federal Highway Administration ประเมินในกรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ แสดงผลระดับเสียงจากถนนพระรามที่ 2 ดังในตารางที่ 4.3-19 สำหรับปี 2593 ซึ่งเป็นปีที่จะมีการจราจรมากที่สุด พบว่าในช่วงที่ 1-4 ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง จะสูงกว่ามาตรฐานระดับเสียงทั่วไปที่ระยะห่างจากกึ่งกลางโครงการประมาณ 60 เมตร หรือเกินที่เข้าไปจากขอบถนนพระรามที่ 2 ประมาณ 20 เมตร ที่จะมีระดับเสียงเกินมาตรฐาน (ซึ่งหากเปรียบเทียบกับกรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ พบว่าเมื่อมีโครงการแล้วเสียงรวมจะเบาลงประมาณ 0.4 เดซิเบลเอ) ส่วนในช่วงจากดาวคะนองถึงสะพานพระราม 9 คือ ช่วงที่ 5-7 ไม่มีการเกินค่ามาตรฐานแต่อย่างใด เพราะไม่มีถนนพระรามที่ 2 แต่มีทางพิเศษเฉลิมมหานครอยู่ข้างใต้โครงการแทน ซึ่งเสียงก็เบากว่าเพราะเป็นทางยกระดับ

### เสียงจากโครงการ (ทางยกระดับขนาด 6 ช่องทาง) ความสูงส่วนใหญ่ 20 - 21 เมตร

ระดับเสียงจากโครงการ แบ่งเป็นในช่วงเร่งด่วน ซึ่งห้ามรถบรรทุกวิ่งประมาณวันละ 9 ชั่วโมง ในช่วงเช้าและเย็น ในช่วงนี้แม้ปริมาณจราจรจะมากแต่เสียงเบาเพราะรถขนาดเล็กมีเสียงเบามากกว่ารถบรรทุก คือ ที่ช่วง 1-3 ของโครงการที่ล้อมถนนพระรามที่ 2 ที่ระยะ 40 เมตรจากกึ่งกลางโครงการ (คือ บาทวิถีของถนนพระรามที่ 2) จะดังเพียง 53 เดซิเบลในปีที่มีการจราจรมากที่สุด (ปี 2593) แต่ในช่วงไม่เร่งด่วนเวลากลางวันที่มีรถบรรทุกวิ่ง จะมีระดับเสียงดังเป็น 60 เดซิเบลเอ และช่วงกลางคืนก็ดัง 62 เดซิเบลเอเช่นกัน แม้ว่าจะระง่อน้อยลงแต่ทำความเร็วได้ดีขึ้นทำให้ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง อยู่ที่ 59 เดซิเบลเอ ส่วนในช่วงที่ 4-6 ปริมาณการจราจรยังน้อยลงถึงสองในสามทำให้ระดับเสียงลดลง 4-5 เดซิเบลเอ (ในช่วงนี้เนื่องจากเป็นทางระยะสั้น และมีด่านและสะพานข้ามแม่น้ำ ทางวิศวกรรมจราจรของโครงการได้กำหนดความเร็วนอกชั่วโมงเร่งด่วนเพียง 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง คือ ถึงจะระง่อน้อยมากก็ไม่สามารถทำความเร็วเพิ่มได้กว่านี้ระดับเสียงจึงลดลงค่อนข้างต่ำตามปริมาณการจราจร)

**ความแตกต่างในแต่ละปีฐาน ช่วง 1-3** ของโครงการ ในแต่ละปีนับแต่เริ่มโครงการ (ปี 2563) จนถึงปี 2593 ระดับเสียงจากโครงการไม่เปลี่ยนแปลงอย่างเห็นได้ชัด คือต่างกันไม่เกิน 1-2 เดซิเบลเอ ทั้งนี้เพราะโครงการนี้มีการจราจรมาตั้งแต่เริ่มโครงการโดยใน 30 ปี ผลจากการคาดการณ์มีปริมาณการจราจรเพิ่มเพียงประมาณร้อยละ 50 เท่านั้น และเมื่อมีการจราจรมากขึ้นความเร็วก็ลดลง ทำให้ระดับเสียงไม่เปลี่ยนแปลงมาก ส่วนในช่วงที่ 4-6 ก็มีการเปลี่ยนแปลงน้อยเช่นกัน

ส่วนช่วงที่ 6-7 เป็นช่วงยกระดับข้ามแม่น้ำโครงการมีความสูง 30 เมตร หรือมากกว่าจากระดับพื้นดิน ระดับเสียงจึงเบากว่าในช่วงอื่นๆ

### เสียงจากทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางยกระดับขนาด 4 ช่องทาง) ความสูง 7 - 9 เมตร

ในช่วงที่ 5-6 (ทางพิเศษเฉลิมมหานครอยู่ใต้โครงการ) เช่นเดียวกับเสียงจากโครงการ ในช่วงเร่งด่วนซึ่งห้ามรถบรรทุกวิ่งประมาณวันละ 9 ชั่วโมง ในช่วงเช้าและเย็น ในช่วงนี้แม้ปริมาณจราจรจะมากแต่ระดับเสียงจะเบา คือ ที่ระยะ 40 เมตร จากกึ่งกลางโครงการระดับเสียงดังประมาณ 57 เดซิเบล ในปีที่มีการจราจรมากที่สุด (ปี 2593) แต่ในช่วงไม่เร่งด่วนเวลากลางวันซึ่งมีรถบรรทุกวิ่ง จะมีระดับเสียงดังเป็น 62 เดซิเบลเอ และช่วงกลางคืน ดัง 60

เดซิเบลเอ แม้ว่าจะลดน้อยลงแต่ทำความเร็วได้ดีขึ้นแต่ก็ไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง สรุปรubyโดยเฉลี่ย 24 ชั่วโมงระดับเสียงจะอยู่ที่ประมาณ 60 เดซิเบลเอ

ในแต่ละปีนับแต่เริ่มโครงการ (ปี 2563) จนถึงปี 2593 ระดับเสียงจากโครงการไม่เปลี่ยนแปลงอย่างเห็นได้ชัด คือต่างกันไม่เกิน 1 เดซิเบลเอ ทั้งนี้เพราะโครงการนี้มีการจราจรมากตั้งแต่เริ่มโครงการ โดยในระยะ 30 ปี (2563-2593) วิศวกรรมจราจรโครงการคาดว่าจะมีการจราจรเพิ่มเพียงประมาณร้อยละ 4 เท่านั้น เพราะการจราจรในปัจจุบันก็มากเต็มที่อยู่แล้ว ทำให้ระดับเสียงแทบไม่เปลี่ยนแปลง

**ในช่วงที่ 6-7** เป็นช่วงลดระดับลงสู่ระดับพื้นและข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาด้วยสะพานพระราม 9 ในช่วงนี้การจราจรคับคั่งมากและเป็นถนน 6 ช่องทาง ระดับเสียงจึงดังมากกว่าช่วงอื่นๆ คือ ช่วงระดับพื้นก่อนข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เสียงที่ระยะ 30 เมตร เฉลี่ย 24 ชั่วโมงจะอยู่ที่ประมาณ 65 เดซิเบลเอ ซึ่งต่ำกว่ามาตรฐานระดับเสียงทั่วไป (70 เดซิเบลเอ) และในปัจจุบันทางระดับพื้นในช่วงดังกล่าวก็มีกำแพงกันเสียงสูงประมาณ 3 เมตร ยาว 300 เมตร ที่ กม 15+900 (ทางไปดาวคะนอง) กันเสียงที่ริมขอบเขตทางอยู่แล้ว ซึ่งประสิทธิภาพการลดเสียงประมาณ 5 เดซิเบลเอ (ผลจากการคำนวณโดยใช้แบบจำลอง)

ส่วนเมื่อข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นถนน 6 ช่องทาง และข้ามถนนพระรามที่ 3 ก่อนลาดลงระดับพื้นดินแต่เนื่องจากการศึกษาสิ้นสุดลงที่ กม. 17+776 หลังข้ามแม่น้ำไปเพียง 300 กว่าเมตร คือยังเป็นช่วงทางลาดลงของสะพานพระรามที่ 9 ข้ามถนนพระรามที่ 3 ซึ่งทางพิเศษเฉลิมมหานครยังเป็นทางยกระดับอยู่เสียงที่ระดับพื้นดินจึงไม่ดังมาก

**เสียงจากถนนพระรามที่ 2 (ทางระดับพื้นขนาด 8 ช่องทาง และอีก 6 ช่องทางขนาน รวม 14 ช่องทาง ความสูง 1.5 เมตร)**

**ช่วงที่ 1-5** ถนนพระรามที่ 2 เป็นถนนขนาด 14 ช่องจราจร อยู่ใต้โครงการเพียงในช่วงที่ 1-5 ปริมาณการจราจรตลอดเส้นไม่เปลี่ยนแปลงมากนักเพราะไม่มีทางเข้า - ออกที่สำคัญในช่วงนี้ เป็นถนนที่มีสัดส่วนปริมาณการจราจรรายชั่วโมงค่อนข้างหนาแน่นตลอดในช่วงเวลากลางวัน คือ 06.00 น. - 21.00 น. และเบาบางในช่วงเวลากลางคืน 21.00 น. - 06.00 น. และมีรถบรรทุกวิ่งได้ทั้งวัน เนื่องจากเป็นถนนระดับพื้นดินระดับเสียงจึงดังมากที่ขอบเขตทาง 40 เมตรจากกึ่งกลาง คือเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ประมาณ 73.9 - 74.0 เดซิเบลเอ และผันแปรระหว่างปีฐานน้อยกว่า 0.6 เดซิเบลเอ โดยในปี 2563 เสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่ 73.8 เดซิเบลเอ และปี 2573 กับ 2583 ลดลงเหลือที่ 73.7 และ 73.5 เดซิเบลเอ เพราะเมื่อมีการจราจรมากขึ้นความเร็วก็ลดลงเหลือเพียง 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในช่วงโมงเร่งด่วนของปี 2583 ทำให้ระดับเสียงโดยรวมลดลงเล็กน้อย แต่ในปี 2593 ปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นในขณะที่ความเร็วในช่วงเร่งด่วนยังคงที่ 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง ทำให้เสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงเพิ่มเป็น 73.8 เดซิเบลเอ ซึ่งความแตกต่างของระดับเสียงในแต่ละปีจะเห็นได้ว่ามีความแตกต่างกันน้อยมาก

#### **เสียงจากโครงการรวมกับเสียงจากถนนด้านล่าง**

**ช่วงที่ 1-4** โดยทั่วไป เป็นช่วงที่เริ่มโครงการและโครงการเริ่มยกระดับขึ้นสู่ความสูงประมาณ 20 เมตร ตั้งแต่ กม.1-10 ค่อนข้างคงที่ ในช่วงนี้โครงการคร่อมบนถนนพระรามที่ 2 โดยตลอด ปริมาณการจราจรบนโครงการและบนถนนพระรามที่ 2 ในแต่ละปีฐานจะใกล้เคียงกันมากสำหรับช่วงที่ 1-3 ดังนั้น ผลระดับเสียงในช่วงที่ 1-3 จึงมีความใกล้เคียงกัน จะต่างกันเพียง 0.1 - 0.2 เดซิเบลเอเท่านั้น การที่โครงการมีความสูงมากและพื้นที่อ่อนไหวต่อ

ผลกระทบส่วนใหญ่อยู่ในระดับต่ำกว่าโครงการ ทำให้เสียงจากโครงการที่ไปถึงจะไม่ดังมากเนื่องจากเป็นทางยกระดับซึ่งมีกำแพงกันตก (Parapet) และโครงสร้างทางที่ทำหน้าที่กันเสียงได้ระดับหนึ่ง แต่เสียงที่ดังกว่ามากคือเสียงจากถนนพระรามที่ 2 ซึ่งดังกว่าเสียงจากโครงการกว่า 10 เดซิเบลเอ ทำให้เสียงจากโครงการไม่ทำให้ระดับเสียงจากถนนพระรามที่ 2 เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ (น้อยกว่า 0.5 เดซิเบลเอ) แต่ก็มีโรงพยาบาลพระราม 2 โรงพยาบาลบางมด ที่มีความสูงใกล้เคียงหรือสูงกว่าโครงการ ในกรณีของอาคารเหล่านี้กำแพงกันตกและโครงสร้างของโครงการจะไม่สามารถกันเสียงที่ไปถึงอาคารชั้นสูงใกล้เคียงหรือสูงกว่าระดับของทางโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้ระดับเสียงจากโครงการสามารถเพิ่มระดับเสียงจากถนนพระรามที่ 2 ได้มากกว่า 1 เดซิเบลเอ ซึ่งถือว่าสำคัญเพราะในกรณีที่ระดับเสียงที่เป็นอยู่เกิน 70 เดซิเบลเอใน 24 ชั่วโมง ซึ่งเป็นมาตรฐานระดับเสียงทั่วไปแล้วโครงการจะต้องไม่ทำให้ระดับเสียงเพิ่มมากกว่าที่เป็นอยู่อย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งนัยสำคัญนี้จะอ้างจากการคำนวณระดับเสียง ซึ่งทางกรมควบคุมมลพิษได้แสดงในคู่มือการตรวจวัดเสียงรบกวนว่า หากระดับเสียงจากสองแหล่งกำเนิดห่างกัน 10 เดซิเบลเอหรือมากกว่าถือว่าไม่เพิ่ม (ความจริงเพิ่มแต่น้อยกว่า 0.5 เดซิเบลเอ ซึ่งถือว่าไม่สำคัญ)

ดังนั้น แม้ว่าโดยทั่วไปโครงการไม่ก่อให้เกิดเสียงดังขึ้นที่ระดับพื้นดินอย่างมีนัยสำคัญ แต่สำหรับอาคารสูงที่กล่าวถึง ต้องศึกษาต่อไปว่าโครงการและถนนพระรามที่ 2 มีผลอย่างไรที่ระดับชั้นต่างๆ ของอาคาร หากมีผลกระทบรวมเกินค่ามาตรฐานระดับเสียงทั่วไปโดยเสียงจากโครงการมีส่วนสำคัญก็ต้องมีมาตรการเพื่อลดผลกระทบ

**ช่วงที่ 4-5** เป็นช่วงสั้นๆ มีความยาวเพียง 700 เมตร ปริมาณการจราจรบนโครงการน้อยลงมากกว่าช่วงที่ 1-3 ประมาณร้อยละ 60-70 เพราะส่วนที่ยังอยู่บนโครงการนี้จะเป็นส่วนที่ไปทางสะพานพระรามที่ 9 เป็นหลัก ในช่วงนี้ยังคร่อมถนนพระรามที่ 2 ระดับเสียงไม่เปลี่ยนแปลงจากช่วงที่ 1-4 มากเพราะการจราจรที่น้อยลงบนโครงการเนื่องจากรถลงจากโครงการไปยังถนนพระรามที่ 2 ซึ่งอยู่ด้านล่างไม่แยกไปในทิศทางอื่น

**ช่วงที่ 5-6** เป็นช่วงที่เลี้ยวจากแนวถนนพระรามที่ 2 เข้าด้านดาวคะนองและส่วนใหญ่คร่อมทางพิเศษเฉลิมมหานครไปจนถึงทางขึ้นลงจากถนนสุขสวัสดิ์ที่ กม 15+500 การจราจรมีปริมาณใกล้เคียงกับช่วงที่ 4-5 ในช่วงนี้ระดับเสียงลดลงเพราะการจราจรบนโครงการลดลง แต่จะมีเสียงที่เกิดจากถนนพื้นล่างรวมทั้งทางด่วนมีระดับความสูงไม่มาก จึงทำให้เสียงจากทางพิเศษเฉลิมมหานครไปถึงระดับพื้น (ปี 2593 ซึ่งมีการจราจรสูงสุด) ประมาณ 60 เดซิเบลเอ ที่ระยะ 40 เมตรจากกึ่งกลางโครงการ (ประมาณ 10 เมตรจากขอบเขตทาง) ซึ่งมากกว่าระดับเสียงจากโครงการ (54 เดซิเบลเอที่ระยะเดียวกัน) ประมาณ 6 เดซิเบลเอ อย่างไรก็ตาม ผลรวมจากโครงการและทางพิเศษเฉลิมมหานครระดับเสียงเบากว่าช่วงที่ 1-4 มาก เนื่องจากทั้งสองโครงการเป็นทางยกระดับซึ่งมีกำแพงกันตก (parapet) ที่ทำหน้าที่กันเสียงได้ระดับหนึ่ง แต่มีโรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนลที่มีความสูงกว่าโครงการ 3 เมตร อยู่ช่วงแรก ช่วงที่แนวเส้นทางโครงการกำลังจะเบนออกจากช่วงที่คร่อมอยู่บนถนนพระรามที่ 2 กำแพงกันตกและโครงสร้างของโครงการจะไม่สามารถกันเสียงที่ไปถึงอาคารชั้นสูงใกล้เคียงหรือสูงกว่าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้ต้องศึกษาต่อไปว่าโครงการและถนนพระรามที่ 2 มีผลอย่างไรที่ระดับชั้นต่างๆ ของอาคาร หากมีผลกระทบรวมเกินค่ามาตรฐานระดับเสียงทั่วไปโดยเสียงจากโครงการมีส่วนสำคัญ ก็ต้องมีมาตรการเพื่อลดผลกระทบเช่นกัน

นอกจากนี้ยังมีโรงเรียนอนุบาลสุพิชชา วัดสารอด วิทยาลัยพณิชการเซตุนและโรงเรียนปัญญาศักดิ์ ซึ่งอยู่ใกล้แนวเส้นทางโครงการ ในความเป็นจริงจะได้รับผลกระทบจากทางพิเศษเฉลิมมหานครมากกว่าโครงการ หากมีผลกระทบรวมเกินค่ามาตรฐานระดับเสียงทั่วไปก็ต้องมีมาตรการเพื่อลดผลกระทบ เนื่องจากการทางพิเศษแห่ง



ประเทศไทยเป็นเจ้าของทั้งสองโครงการ การลดผลกระทบก็จะพิจารณาในส่วนที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดไม่ว่าจะทำกับโครงการนี้หรือทางพิเศษเฉลิมมหานคร

**ช่วงที่ 6-7** เป็นช่วงที่โครงการเริ่มยกระดับเพื่อข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาและจะคงระดับความสูงมากกว่า 30 เมตรไปจนถึงสิ้นสุดโครงการ ดังนั้น ถึงแม้ว่าการจราจรบนโครงการจะเพิ่มขึ้นจากช่วง 5-6 แต่เสียงที่มาจากทางพิเศษเฉลิมมหานครซึ่งอยู่ด้านล่างและก่อนจะข้ามแม่น้ำจะลงไปอยู่ในระดับพื้น เมื่อข้ามแม่น้ำไปแล้วก็ลงสู่ระดับพื้นอีก ทำให้เสียงที่ระดับพื้นดังกว่าระดับเสียงจากโครงการมาก ผู้รับผลกระทบในช่วงที่ทางพิเศษเฉลิมมหานครลดระดับลงก่อนข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา จะได้รับผลกระทบจากเสียงที่ระดับพื้นมากกว่าระดับเสียงจากทางด่วนยกระดับ โดยในปี 2593 อาจดังถึง 67 เดซิเบลเอที่ระยะ 40 เมตรจากกึ่งกลางโครงการ และในปัจจุบันตรงทางระดับพื้นดังกล่าวก็มีกำแพงกันเสียงสูงประมาณ 3 เมตร ยาว 300 เมตร ที่ กม 15+900 (ทางไปดาวคะนอง) เพื่อกันเสียงบริเวณริมขอบเขตทางอยู่แล้ว

**สำหรับการกำหนดมาตรการ** โดยพิจารณาจากค่าระดับเสียงจากการคำนวณว่ามีค่าเกินมาตรฐานระดับเสียงทั่วไปหรือไม่ ขึ้นอยู่กับระยะห่างของพื้นที่ที่อ่อนไหวกับกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ที่สำคัญ ได้แก่ โรงเรียน สถานพยาบาล หรือพื้นที่ที่ต้องการความสงบจะพิจารณามาตรการตามความเหมาะสมและความเป็นไปได้ (Best Available Control Technology) คือ หากพบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงจากทุกถนนหรือทางพิเศษรวมกันเกิน 70 เดซิเบลเอ หรือหากเสียงเดิมเกิน 70 เดซิเบลเออยู่แล้ว และโครงการทำให้เสียงเพิ่มขึ้นจากเดิมอย่างมีนัยสำคัญ คือเพิ่มมากกว่า 1 เดซิเบลเอ ให้โครงการกำหนดมาตรการติดตั้งกำแพงกันเสียงเพื่อลดผลกระทบดังกล่าว

กิจกรรมหรือผลจากการดำเนินโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อระดับเสียง เป็นผลกระทบที่เกิดในระยะยาว ขอบเขตพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบมีขอบเขตของผลกระทบกระจายครอบคลุมตามพื้นที่ในบริเวณเขตทางหรือบริเวณใกล้เคียงในรัศมีจำกัด ซึ่งผลกระทบเกิดขึ้นตลอดแนวเส้นทางโครงการแต่อยู่ในวงจำกัดเฉพาะในแนวเส้นทางโครงการเท่านั้น ในช่วงที่โครงการเปิดดำเนินการ สามารถประเมินค่าระดับเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหวในกรณีที่ได้รับผลกระทบอยู่ระดับพื้นดินดังตารางที่ 4.3-20 โดยทำการประเมินในปี พ.ศ. 2593 เนื่องจากมีปริมาณจราจรสูงสุด

ตารางที่ 4.3-20 ผลการประเมินระดับเสียงในระยะดำเนินการ ปี 2593 โดยผู้รับผลกระทบอยู่ระดับพื้นดิน

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษารัศมี 500 เมตรจากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการ			ระดับเสียงจากโครงการ	ระดับเสียงจากถนนด้านล่าง (ถนนพระรามที่ 2 หรือทาง พิเศษเฉลิมมหานคร)	ระดับเสียงรวม (และ+ระดับ เสียงเดิม 58 เดซิเบลเอ)	มาตรการ
			เดซิเบลเอ 24 ชม.	เดซิเบลเอ 24 ชม.	เดซิเบลเอ 24 ชม.	
พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ	กม. โครงการ	ระยะห่างจาก กึ่งกลาง แนวเส้นทาง (เมตร) ที่ ระดับคนยืนบนพื้นดิน				
โรงเรียนอนุบาลวันเฉลิม	2+555	354	55	59	62	
โรงเรียนพรทิพย์พระราม 2	3+520	137	56	62	64	
โรงเรียนกรพิทักษ์ศึกษา	3+490	310	55	58	62	
โรงเรียนรัตนโกสินทร์สมโภชบางขุนเทียน	4+335	172	56	61	64	
โรงเรียนอนุบาลสุพิชญา	4+585	335	55	58	62	
โรงเรียนบางขุนเทียนศึกษา	4+765	501	52	55	60	
โรงเรียนจารุพัฒนานุกูล	6+400	196	55	60	63	
โรงเรียนอนุบาลวรรณสว่างจิต	6+885	282	54	58	62	
โรงเรียนอนุบาลพรนภา	7+300	227	55	60	63	
โรงเรียนสมิทธิพงษ์	7+385	212	55	60	63	
โรงเรียนวัดเลา	8+030	83	56	66	67	
โรงเรียนอนุบาลเสริมวิทย์ธนบุรี	9+000	73	57	67	68	
โรงเรียนวัดกก	8+685	472	53	56	60	
โรงเรียนผ่องอำไพศึกษา	9+225	130	57	62	64	
โรงเรียนอนุบาลรัศมีสุข	10+190	386	54	57	61	
โรงเรียนวัดยายร่ม	10+155	285	54	58	62	

ตารางที่ 4.3-20 ผลการประเมินระดับเสียงในระยะดำเนินการ ปี 2593 โดยผู้รับผลกระทบอยู่ระดับพื้นดิน

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษารศมี 500 เมตรจากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการ			ระดับเสียงจากโครงการ	ระดับเสียงจากถนนด้านล่าง (ถนนพระรามที่ 2 หรือทาง พิเศษเฉลิมมหานคร)	ระดับเสียงรวม (และ+ระดับ เสียงเดิม 58 เดซิเบลเอ)	มาตรการ
			เดซิเบลเอ 24 ชม.	เดซิเบลเอ 24 ชม.	เดซิเบลเอ 24 ชม.	
พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ	กม. โครงการ	ระยะห่างจาก กึ่งกลาง แนวเส้นทาง (เมตร) ที่ ระดับคนยืนบนพื้นดิน				
โรงเรียนวัดสี่สุก	10+380	104	56	66	67	
โรงเรียนบางมดวิทยา	10+485	248	55	60	63	
โรงเรียนสมบุญวิทย	10+950	82	57	66	68	
โรงเรียนนุรุลยาคีน	11+660	315	50	57	61	
โรงเรียนอนุบาลสุพิชชา	13+785	64	52	57	61	
โรงเรียนรัตนจินะอุทิศ	13+350	189	50	53	60	
โรงเรียนอนุบาลทองรี	14+600	424	49	51	59	
โรงเรียนอนุบาลบริบูรณ์ศึกษา	14+960	446	49	51	59	
โรงเรียนวัดสารอด	14+915	239	50	52	59	
วิทยาลัยพาณิชย์การเซตุน	14+970	76	52	57	61	
โรงเรียนอนุบาลปัญญาศักดิ์	15+230	126	51	55	60	
โรงเรียนปัญญาศักดิ์	15+620	131	52	58	62	
โรงเรียนวัดสน	15+950	294	51	53	60	
โรงเรียนแสงสุวรรณ	16+275	283	51	53	60	
สำนักแม่ชีไทย	0+450	449	54	56	61	
ศาลพ่อปู่ชัยมงคล	4+490	348	54	58	62	
ศาลเจ้าปึงแก้ง	4+570	369	54	58	62	

ตารางที่ 4.3-20 ผลการประเมินระดับเสียงในระยะดำเนินการ ปี 2593 โดยผู้รับผลกระทบอยู่ระดับพื้นดิน

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษารัศมี 500 เมตรจากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการ			ระดับเสียงจากโครงการ	ระดับเสียงจากถนนด้านล่าง (ถนนพระรามที่ 2 หรือทาง พิเศษเฉลิมมหานคร)	ระดับเสียงรวม (และ+ระดับ เสียงเดิม 58 เดซิเบลเอ)	มาตรการ
			เดซิเบลเอ 24 ชม.	เดซิเบลเอ 24 ชม.	เดซิเบลเอ 24 ชม.	
พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ	กม. โครงการ	ระยะห่างจาก กึ่งกลาง แนวเส้นทาง (เมตร) ที่ ระดับคนยืนบนพื้นดิน				
วัดเลา	7+920	93	57	63	65	
ศาลเจ้าแม่จางและลูก	7+830	43	58	71	71	
วัดกก	8+740	514	53	55	61	
คริสตจักรพระพรสามัคคี	9+500	296	54	58	62	
วัดยายร่ม	10+235	93	57	63	65	
วัดสี่ลูก	10+390	188	55	60	63	
มัสยิดชุมชนนุรุลยาเกี (จอมทอง)	11+645	392	48	55	60	
คริสตจักรของพระเจ้าในกรุงเทพ เขต3	11+900	373	49	55	60	
ศาลเจ้าแม่กวณิม	12+000	175	51	61	63	
พระตำหนักทิพย์ภูเขา	13+425	105	52	54	60	
วัดสารอด	14+915	35	55	57	62	
วัดสน	15+970	213	51	53	60	
วัดไทร	17+760	446	49	51	59	
ศาลเจ้าพ่อจาง	3+360	65	57	68	69	

ตารางที่ 4.3-20 ผลการประเมินระดับเสียงในระยะดำเนินการ ปี 2593 โดยผู้รับผลกระทบอยู่ระดับพื้นดิน

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษารัศมี 500 เมตรจากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการ			ระดับเสียงจากโครงการ	ระดับเสียงจากถนนด้านล่าง (ถนนพระรามที่ 2 หรือทาง พิเศษเฉลิมมหานคร)	ระดับเสียงรวม (และ+ระดับ เสียงเดิม 58 เดซิเบลเอ)	มาตรการ
			เดซิเบลเอ 24 ชม.	เดซิเบลเอ 24 ชม.	เดซิเบลเอ 24 ชม.	
พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ	กม. โครงการ	ระยะห่างจาก กึ่งกลาง แนวเส้นทาง (เมตร) ที่ ระดับคนยืนบนพื้นดิน				
โรงพยาบาลพระราม 2 *สูง 18 เมตร	4+485	71	ขึ้นกับความสูง - ที่ระดับพื้นดิน : 57 - ระดับสูง 15 เมตร : 62 - ระดับสูง 18 เมตร : 63	ขึ้นกับความสูง - ที่ระดับพื้นดิน : 69 - ระดับสูง 15 เมตร : 68 - ระดับสูง 18 เมตร : 68	ขึ้นกับความสูง - ที่ระดับพื้นดิน : 69 - ระดับสูง 15 เมตร : 69 - ระดับสูง 18 เมตร : 69	ติดตั้งกำแพงกันเสียง ระยะทาง ประมาณ 260 เมตร จุดกลางที่กม. 4+485 ระดับเสียงหลังมีกำแพง - ที่ระดับพื้นดิน : 69 - ระดับสูง 15 เมตร : 69 - ระดับสูง 18 เมตร : 69
โรงพยาบาลนครธน	6+530	118	56	65	66-67	
ศูนย์บริการสาธารณสุข 4 (ถนนทองสีมา)	6+680	147	56	62	64	
ศูนย์บริการสาธารณสุข 42 (สาขางามเจริญ)	8+625	282	55	58	62	
โรงพยาบาลบางมด *สูง 30 เมตร	9+225	79	ขึ้นกับความสูง - ระดับพื้นดิน : 57 - ระดับสูง 18 เมตร : 63 - ระดับสูง 21 เมตร : 67 - ระดับสูง 24 เมตร : 66 - ระดับสูง 27 เมตร : 66 - ระดับสูง 30 เมตร : 66	ขึ้นกับความสูง - ระดับพื้นดิน : 68 - ระดับสูง 18 เมตร : 67 - ระดับสูง 21 เมตร : 67 - ระดับสูง 24 เมตร : 67 - ระดับสูง 27 เมตร : 67 - ระดับสูง 30 เมตร : 67	ขึ้นกับความสูง - ระดับพื้นดิน : 68 - ระดับสูง 18 เมตร : 69 - ระดับสูง 21 เมตร : 70 - ระดับสูง 24 เมตร : 70 - ระดับสูง 27 เมตร : 70 - ระดับสูง 30 เมตร : 70	ติดตั้งกำแพงกันเสียง ระยะทาง ประมาณ 500 เมตร จุดกลางที่กม. 9+250 ระดับเสียงหลังมีกำแพง - ระดับพื้นดิน : 68 - ระดับสูง 18 เมตร : 63 - ระดับสูง 24 เมตร : 66 - ระดับสูง 27 เมตร : 66 - ระดับสูง 30 เมตร : 66



ตารางที่ 4.3-20 ผลการประเมินระดับเสียงในระยะดำเนินการ ปี 2593 โดยผู้รับผลกระทบอยู่ระดับพื้นดิน

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษารศมี 500 เมตรจากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการ			ระดับเสียงจากโครงการ	ระดับเสียงจากถนนด้านล่าง (ถนนพระรามที่ 2 หรือทาง พิเศษเฉลิมมหานคร)	ระดับเสียงรวม (และ+ระดับ เสียงเดิม 58 เดซิเบลเอ)	มาตรการ
			เดซิเบลเอ 24 ชม.	เดซิเบลเอ 24 ชม.	เดซิเบลเอ 24 ชม.	
พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ	กม. โครงการ	ระยะห่างจาก กึ่งกลาง แนวเส้นทาง (เมตร) ที่ ระดับคนยืนบนพื้นดิน				
โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล *สูง 25 เมตร	11+480	51	ขึ้นกับความสูง - ระดับพื้นดิน : 53 - ระดับสูง 18 เมตร : 58 - ระดับสูง 21 เมตร : 59 - ระดับสูง 24 เมตร : 59 - ระดับสูง 25 เมตร : 59	ขึ้นกับความสูง - ระดับพื้นดิน : 68 - ระดับสูง 18 เมตร : 71 - ระดับสูง 21 เมตร : 70 - ระดับสูง 24 เมตร : 70 - ระดับสูง 25 เมตร : 70	ขึ้นกับความสูง - ระดับพื้นดิน : 57 - ระดับสูง 18 เมตร : 71 - ระดับสูง 21 เมตร : 71 - ระดับสูง 24 เมตร : 71 - ระดับสูง 25 เมตร : 71	ติดตั้งกำแพงกันเสียง ระยะทาง ประมาณ 260 เมตร จุดกลางที่กม. 11+530 ระดับเสียงหลังมีกำแพง - ระดับพื้นดิน : 71 - ระดับสูง 18 เมตร : 70 - ระดับสูง 21 เมตร : 70 - ระดับสูง 24 เมตร : 70 - ระดับสูง 25 เมตร : 70
หมู่บ้านพฤกษาริษฐ์พระราม 2	2+760	297	55	58	62	
หมู่บ้านนันทวัน	1+700	70	57	67	68	
หมู่บ้านพฤกษาริษฐ์ บางขุนเทียน	1+545	166	56	62	64	
ชุมชนเพชรทองคำ	1+570	134	56	63	64	
หมู่บ้าน The Rich	1+500	364	54	57	61	
หมู่บ้านลาดตำราย์ พระราม 2	0+840	55	58	70	70	

หมายเหตุ : คือ อาคารสูงซึ่งต้องประเมินที่ทุกความสูง

ผลการประเมินเสียงที่หมู่บ้านลัดดารมย์ พระรามที่ 2 พบว่า ระดับเสียงมีค่าเท่ากับมาตรฐาน (70 เดซิเบลเอ)  
ผลการประเมินแสดงดังตารางที่ 4.3-21

ตารางที่ 4.3-21 การประเมินค่าระดับเสียง บริเวณหมู่บ้านลัดดารมย์ พระราม 2 (อาคารบ้านที่ใกล้ที่สุด)

หมู่บ้านลัดดารมย์ พระราม 2	กม. โครงการ	ระยะห่างจาก กึ่งกลางแนว เส้นทาง (เมตร) ที่ระดับคนยืนบน พื้นดิน	ระดับเสียงจาก โครงการ	ระดับเสียงจากถนน ด้านล่าง (ถนนพระรามที่ 2)	ระดับเสียงรวม (และบวกกับระดับ เสียงเดิม 58 เดซิเบลเอ)
			เดซิเบลเอ 24 ชม.	เดซิเบลเอ 24 ชม.	เดซิเบลเอ 24 ชม.
2563	0+840	55	55.3	70.1	70.2
2573			55.8	68.7	68.9
2583			56.6	69.0	69.2
2593			57.6	69.6	69.9

จากการศึกษา พบว่ามีบ้านเพียงหลังเดียวที่ระดับเสียงที่ตัวบ้านอาจเกิน 70 เดซิเบลเอ (เฉลี่ย 24 ชั่วโมง)  
โดยมีสาเหตุมาจากการจราจรบนถนนพระรามที่ 2 ซึ่งการลดเสียงจากทางยกระดับโครงการจะไม่มีผลต่อเสียงรวม  
เพราะเสียงจากถนนพระรามที่ 2 ดังกว่าถึง 12-15 เดซิเบลเอ

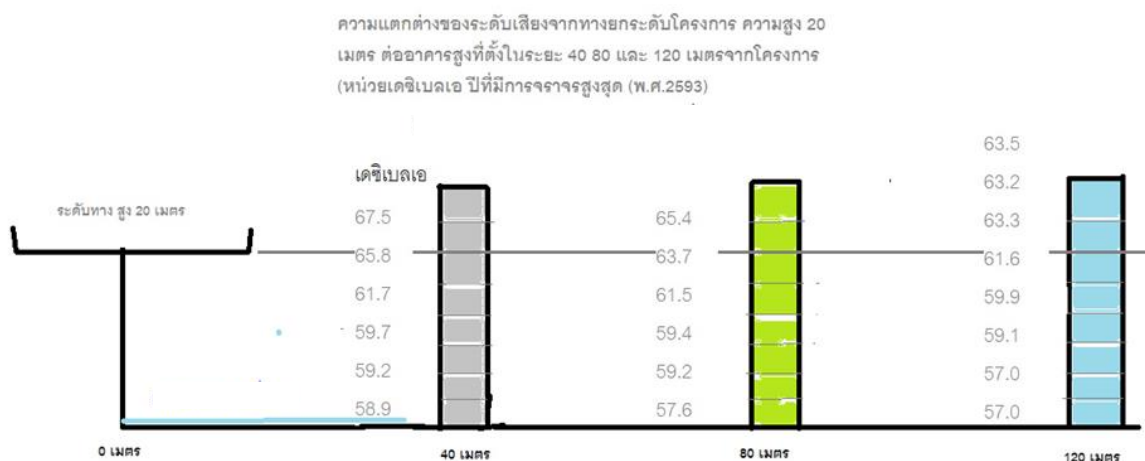
จากการพิจารณาสภาพพื้นที่ พบว่า ระดับเสียงจากถนนพระรามที่ 2 น่าจะลดจากที่ประเมินโดยใช้  
แบบจำลอง เนื่องจากการบังของอาคารริมถนนบางส่วน ทำให้ระดับเสียงไม่ควรเกินมาตรฐาน 70 เดซิเบลเอ (เฉลี่ย  
24 ชั่วโมง) แต่อย่างไรก็ตาม ได้กำหนดให้เป็นจุดติดตามตรวจสอบระดับเสียง หากมีแนวโน้มจะเกินค่ามาตรฐาน 70  
เดซิเบลเอ (24 ชั่วโมง) ก็จะมีมาตรการกำแพงกันเสียงที่บ้านดังกล่าว (เพราะมีหลังเดียว การแก้ปัญหาทำให้ผู้รับจะทำ  
ได้ง่ายกว่า) โดยมาตรการที่เป็นไปได้จะต้องได้รับการยินยอมจากเจ้าของบ้าน ได้แก่การติดตั้งกระจกแบบกันเสียงให้  
หน้าต่างทางด้านที่หันเข้าหาถนน ส่วนรั้วบ้านมีอยู่แล้วและไม่ควรเสริมให้สูงเนื่องจากบังทัศนียภาพและอาจไม่  
ปลอดภัย

ส่วนบ้านหลังอื่นในหมู่บ้านดังกล่าว ด้วยลักษณะของหมู่บ้านที่อยู่ลึกเข้าไป รวมทั้งห่างจากแนวเส้นทาง  
โครงการ ทำให้บ้านที่เหลือในหมู่บ้านจะได้รับผลกระทบน้อยกว่าบ้านหลังที่ใกล้ถนนพระรามที่ 2 มากที่สุด เสียงจาก  
โครงการและเสียงจากถนนพระรามที่ 2 จะไม่ทำให้ระดับเสียงดังเกินมาตรฐาน

ผลการประเมินผลกระทบแต่ละจุดพื้นที่อ่อนไหวและชุมชนที่มีลักษณะเป็นอาคารสูง โดยทำการประเมินใน  
ปี พ.ศ. 2593 ซึ่งมีปริมาณจราจรสูงสุด เป็นการแสดงค่าระดับเสียงในกรณีที่ไม่มีสิ่งกีดขวาง ซึ่งสอดคล้องในกรณีที่  
สถานที่ดังกล่าวอยู่ชิดบาตวิถีที่ดินใหญ่ ในระยะ 40 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ในกรณีถนนพระราม  
ที่ 2 แต่สถานที่อ่อนไหวหลายแห่งอยู่ห่างกว่านั้น และมักจะมีสิ่งก่อสร้างอื่นๆ ที่อยู่ริมถนนบดบังบางส่วนหรือทั้งหมด  
จึงทำให้ระดับเสียงที่มีผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหว และชุมชนถูกบดบังจากอาคารและสิ่งก่อสร้าง ซึ่งมีค่าน้อยกว่าที่  
ประเมินโดยใช้แบบจำลอง สถานที่อ่อนไหวที่นำมาพิจารณา เป็นสถานที่มีระยะห่างไม่เกิน 200 เมตร จากกึ่งกลาง  
แนวเส้นทางโครงการ

เนื่องจากโครงการมีลักษณะพิเศษ กล่าวคือเมื่อเปิดดำเนินการจะมีการจราจรค่อนข้างหนาแน่นในทันที โดยเป็นโครงการที่แบ่งเบาภาระการจราจรของถนนพระรามที่ 2 และทางพิเศษเฉลิมมหานคร โดยปริมาณการจราจรจะเพิ่มขึ้นอย่างช้าๆ ทำให้ความเร็วของการจราจรลดลงบ้าง แต่ผลกระทบด้านเสียง พบว่า ไม่แตกต่างกันมากระหว่างปี 2563-2593 เพราะถึงจะมีรถมากขึ้นแต่ความเร็วที่ลดลงทำให้ระดับเสียงมีการเปลี่ยนแปลงน้อย โดยความแตกต่างระหว่างปี 2563-2593 ต่างกันประมาณ 1 เดซิเบลเอ เท่านั้น สิ่งที่จะเป็นปัจจัยต่อแนวโน้มเรื่องเสียง คือ อาคารและสิ่งปลูกสร้างที่จะเกิดขึ้นตามแนวริมถนนพระรามที่ 2 ซึ่งจะบดบังทางเดินของเสียงไปยังผู้รับเสียงที่อยู่ห่างจากแนวเส้นทางโครงการออกไป โดยอาคารสิ่งปลูกสร้างในปัจจุบันมักจะสูง 4 ชั้น ขึ้นไป ในขณะที่อาคารเรียนและสถานที่ทางศาสนาจะไม่สูงมาก ดังนั้นหากมีอาคารบดบังจะทำให้เกิดการปิดกั้นทางเดินของเสียงและทำให้ไม่ได้รับผลกระทบจากระดับเสียง

สำหรับอาคารที่มีระยะห่างระหว่าง 40-120 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ดังรูปที่ 4.3-6 เมื่อใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ประเมินระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง พบว่า อาคารที่มีความสูงต่ำกว่า 15 เมตร ระดับเสียงที่ได้รับจะน้อยกว่าอาคารที่มีความสูง 20 เมตร ขึ้นไป โดยอาคารชั้นที่ 4 จะดังมากกว่าที่ระดับพื้นดินประมาณ 3 เดซิเบลเอ ส่วนอาคารชั้นที่ 5-6 จะดังมากกว่าที่ระดับพื้นดิน ประมาณ 5-6 เดซิเบลเอ และอาคารชั้นที่ 7 ขึ้นไป จะดังมากกว่าที่ระดับพื้นดิน ประมาณ 6-8 เดซิเบลเอ แต่ระดับเสียงจากโครงการในระยะ 20 เมตร ในปี 2593 ซึ่งเป็นปีที่มีการจราจรสูงสุด ไม่ทำให้ระดับเสียงมีค่าเกินมาตรฐาน รายละเอียดผลการประเมินผลกระทบแต่ละจุดพื้นที่อ่อนไหวและชุมชน กรณีเป็นอาคารสูงแสดงดังตารางที่ 4.3-22



รูปที่ 4.3-6 ความแตกต่างของระดับเสียงจากโครงการต่ออาคารสูงที่ระยะ 40 80 และ 120 เมตร

ตารางที่ 4.3-22 ผลการประเมินผลกระทบแต่ละจุดพื้นที่อ่อนไหวและชุมชน กรณีเป็นอาคารสูง

พื้นที่อ่อนไหวและชุมชน	กม. โครงการ	ลักษณะสถานที่ และการใช้ ประโยชน์	แหล่งกำเนิดเสียงที่มีผลกระทบต่อสถานที่ และ ระยะห่าง (เมตร) จากอาคารที่ใกล้ที่สุดจาก กึ่งกลางแนวทางโครงการ	ผลกระทบทางเสียงจาก โครงการ ปี 2593 ค่า Leq24 ชม. (dBA)	ผลกระทบทางเสียงจากถนน ที่มีอยู่เดิม ปี 2593 Leq24 ชม. (dBA)	ผลกระทบทางเสียงรวม (24 ชม. dBA) ปี 2593 รวมเสียงในพื้นที่ 58 เดซิเบลเอ	อาคารหรือสิ่งบดบังทางเดิน ของเสียง	ผลการประเมิน
โรงเรียนพรพิมพ์พระราม 2	3+520	- อาคารหลักสูง 4 ชั้น มีการสอนระดับปฐมวัย ถึงระดับ ประถมศึกษาปีที่ 6	ห่างกึ่งกลางถนนพระรามที่ 2 และโครงการ ประมาณ 137 เมตร ห่างกึ่งกลางถนนวงแหวน และทางแยกต่างระดับประมาณ 200 เมตร	ชั้นที่หนึ่ง 56 ชั้นที่สี่ 59	ชั้นที่หนึ่ง 62 ชั้นที่สี่ 61	ชั้นที่หนึ่ง 64 ชั้นที่สี่ 64	มีอาคารสปอร์ตเซ็นเตอร์สูง ประมาณ 10 เมตร บังด้านถนน วงแหวนบางส่วน	เสียงจากถนนพระรามที่ 2 และจากโครงการไม่มี อาคารบดบัง แต่เนื่องจากอยู่ค่อนข้างห่าง ระดับเสียง จึงค่อนข้างต่ำและไม่เกินมาตรฐาน
โรงเรียนรัตนโกสินทร์สมโภชบางขุนเทียน	4+335	อาคารหลักสูง 5 ชั้น - เปิดสอนในระดับชั้นมัธยมศึกษา ตอนต้นและตอนปลาย	ห่างกึ่งกลางถนนพระรามที่ 2 และโครงการ ประมาณ 172 เมตร	ชั้นที่หนึ่ง 55 ชั้นที่สี่ 58 ชั้นที่ห้า 60	ชั้นที่หนึ่ง 61 ชั้นที่สี่ 60 ชั้นที่ห้า 60	ชั้นที่หนึ่ง 63 ชั้นที่สี่ 64 ชั้นที่ห้า 64	มีอาคารห้างโลตัสสูงประมาณ 4 ชั้น (ประมาณ 12 เมตร) บดบัง บางส่วนอยู่และโรงเรียนเนื่องจากอยู่ค่อนข้างห่าง ระดับเสียงจึงค่อนข้างต่ำและไม่เกินมาตรฐาน	ปัจจุบัน มีอาคารห้างสรรพสินค้าสูง 4 ชั้นบดบัง บางส่วนอยู่และโรงเรียนเนื่องจากอยู่ค่อนข้างห่าง ระดับเสียงจึงค่อนข้างต่ำและไม่เกินมาตรฐาน
โรงเรียนจารุพัฒนานุกูล	6+400	อาคารสูงประมาณ 15 เมตร สอน ระดับชั้นเตรียมอนุบาล อนุบาล 1-3 และประถมศึกษาปีที่ 1-6	ห่างกึ่งกลางถนนพระรามที่ 2 และโครงการ ประมาณ 196 เมตร	ชั้นที่หนึ่ง 55 ชั้นที่สี่ 58	ชั้นที่หนึ่ง 60 ชั้นที่สี่ 60	ชั้นที่หนึ่ง 63 ชั้นที่สี่ 64	โรงเรียนตั้งอยู่หลังโรงพยาบาล นครธนที่เป็นอาคารสูง	ระดับเสียงคาดว่าจะต่ำมาก เพราะอาคารโรงพยาบาลมี ความสูงมาก และยาว และเนื่องจากอยู่ค่อนข้างห่าง ระดับเสียงจึงค่อนข้างต่ำและไม่เกินมาตรฐาน
โรงเรียนวัดเลา คณะศิษย์เทพหิอิอุทิศ	8+030	- อาคารหลักสูง 6 ชั้น - สอนระดับปฐมวัย ถึงระดับ ประถมศึกษาปีที่ 6	ห่างกึ่งกลางถนนพระรามที่ 2 และโครงการ ประมาณ 83 เมตร อยู่ข้างวัดเลา	ชั้นที่หนึ่ง 56 ชั้นที่สี่ 59 ชั้นที่ห้า 61	ชั้นที่หนึ่ง 66 ชั้นที่สี่ 65 ชั้นที่ห้า 65	ชั้นที่หนึ่ง 67 ชั้นที่สี่ 67 ชั้นที่ห้า 67	บริเวณริมถนนพระรามที่ 2 มี อาคารบ้านเรือนและอาคาร พาณิชย์ประปรายและมีต้นไม้บ้าง โดยหากมองจากถนนพระรามที่ 2 จะเห็นอาคารชั้นบนๆ เท่านั้น	ระดับเสียงคาดว่าจะต่ำกว่าที่ประเมินไว้ เพราะมี อาคารและต้นไม้กันบางส่วน
โรงเรียนอนุบาลเสริมวิทย์ธนบุรี	9+000	อาคารหลักสูง 2 ชั้น สอนระดับอนุบาล	อาคารโรงเรียนสูง 2 ชั้น ห่างกึ่งกลางถนน พระรามที่ 2 และโครงการประมาณ 73 เมตร	57	67	68	ปัจจุบันมีอาคารพาณิชย์สูง 4 ชั้น อยู่ริมถนนพระรามที่ 2 และยังมี อาคารอื่นๆ บดบัง จนมองแทบ ไม่เห็นโรงเรียนเมื่อมองจากถนน	มีอาคารพาณิชย์สูง 4 ชั้นบดบังอาคารโรงเรียนซึ่งสูง เพียง 2 ชั้นระดับเสียงที่ไปถึงโรงเรียนคาดว่าจะต่ำ กว่าที่ประเมินค่อนข้างมาก
โรงเรียนผ่องอำไพศึกษา	9+225	ระ ดับ ป รฐ ม วัย ถึง ระ ดับ ประถมศึกษาปีที่ 6	ห่างกึ่งกลางถนนพระรามที่ 2 และโครงการ ประมาณ 130 เมตร	57	62	64		เนื่องจากโรงเรียนอยู่ค่อนข้างห่าง ระดับเสียงจึง ค่อนข้างต่ำและไม่เกินมาตรฐาน
โรงเรียนวัดสี่ลูก	10+380	ระ ดับ ป รฐ ม วัย ถึง ระ ดับ ประถมศึกษาปีที่ 6	ห่างกึ่งกลางถนนพระรามที่ 2 และโครงการ ประมาณ 104 เมตร มีอาคารประกอบด้วย แบบ ตึก 5 ชั้น 1 อาคาร แบบตึก 4 ชั้น 3 อาคาร แบบ ตึก 3 ชั้น 1 อาคาร	ชั้นที่หนึ่ง 56 ชั้นที่สี่ 59 ชั้นที่ห้า 61	ชั้นที่หนึ่ง 66 ชั้นที่สี่ 65 ชั้นที่ห้า 65	ชั้นที่หนึ่ง 67 ชั้นที่สี่ 67 ชั้นที่ห้า 67	มีอาคารพาณิชย์ความสูงต่างๆกัน บังตลอดแนวถนนพระรามที่ 2 จน แทบมองไม่เห็นโรงเรียนจากถนน (ยกเว้นทางเข้า)	เนื่องจากมีอาคารพาณิชย์ริมถนนพระราม ที่ 2 มี ความสูงต่างกันบดบังอาคารโรงเรียน ระดับเสียงคาด ว่าจะต่ำกว่าที่ประเมิน
โรงเรียนสมบุญวิทย์	10+950	ระดับปฐมวัย	ห่างกึ่งกลางถนนพระรามที่ 2 และโครงการ ประมาณ 82 เมตร	57	66	68	ไม่มีอาคารอื่นบดบัง	แนวโน้มน่าไม่เปลี่ยนแปลงจากปี 2563-2593 เพราะ เสียงจากถนนพระรามที่ 2 ค่อนข้างคงที่และเป็น เสียงหลัก
โรงเรียนอนุบาลสุพิชชา	13+785	ระดับอนุบาล	ห่างกึ่งกลางทางเฉลิมมหานคร และกึ่งกลาง โครงการประมาณ 64 เมตร อาคารสูงประมาณ 2 ชั้น	52	57	61	มีอาคารขนาดใหญ่ สูง 5 และ 6 ชั้น บังจากด้านทางเฉลิมมหานคร	ระดับเสียงคาดว่าจะต่ำกว่าที่ประเมินมาก เพราะการ บดบังจากอาคาร สูง 5-6 ชั้น ระดับเสียงจึงค่อนข้าง ต่ำและไม่เกินมาตรฐาน
โรงเรียนรัตนจินะอุทิศ	13+350	- อาคารโรงเรียนสูงประมาณ 4 ชั้น - การสอน ระดับปฐมวัยถึง ระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น	ห่างกึ่งกลางทางเฉลิมมหานคร ห่างกึ่งกลาง โครงการประมาณ 189 เมตร	ชั้นที่หนึ่ง 50 ชั้นที่สี่ 53	ชั้นที่หนึ่ง 53 ชั้นที่สี่ 61	ชั้นที่หนึ่ง 60 ชั้นที่สี่ 63	มีอาคารต่างๆ บังจากแนวทาง เฉลิมมหานครจำนวนมาก	เนื่องจากมีอาคารอื่นบดบังและโรงเรียนอยู่ค่อนข้าง ห่าง ระดับเสียงจึงค่อนข้างต่ำและไม่เกินมาตรฐาน
วิทยาลัยพาณิชย์การเขตพุน	14+970	อาคารมีความสูง 4-5 ชั้น วิทยาลัยพาณิชย์การ เปิดสอน ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.), ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง	อาคารใกล้ที่สุด ห่างกึ่งกลางทางเฉลิมมหานคร และห่างกึ่งกลางโครงการประมาณ 76 เมตร	ชั้นที่หนึ่ง 52 ชั้นที่สี่ 55	ชั้นที่หนึ่ง 57 ชั้นที่สี่ 63	ชั้นที่หนึ่ง 61 ชั้นที่สี่ 65		ระดับเสียงไม่เกินมาตรฐาน แนวโน้มน่าไม่เปลี่ยนแปลง จากปี 2563-2593 เพราะเสียงจากทางเฉลิมมหา นครค่อนข้างคงที่และเป็นเสียงหลัก เสียงจาก

ตารางที่ 4.3-22 ผลการประเมินผลกระทบแต่ละจุดพื้นที่อ่อนไหวและชุมชน กรณีเป็นอาคารสูง

พื้นที่อ่อนไหวและชุมชน	กม. โครงการ	ลักษณะสถานที่ และการใช้ ประโยชน์	แหล่งกำเนิดเสียงที่มีผลกระทบต่อสถานที่ และ ระยะห่าง (เมตร) จากอาคารที่ใกล้ที่สุดจาก กึ่งกลางแนวทางโครงการ	ผลกระทบทางเสียงจาก โครงการ ปี 2593 ค่า Leq24 ชม. (dBA)	ผลกระทบทางเสียงจากถนน ที่มีอยู่เดิม ปี 2593 Leq24 ชม. (dBA)	ผลกระทบทางเสียงรวม (24 ชม. dBA) ปี 2593 รวมเสียงในพื้นที่ 58 เดซิเบลเอ	อาคารหรือสิ่งบดบังทางเดิน ของเสียง	ผลการประเมิน
		(ปวส.) และปริญญาตรี เทคโนโลยี บัณฑิต (ต่อเนื่อง)						โครงการในช่วงนี้เป็นช่วงที่ปริมาณการจราจร คาดการณ์ไม่มากนัก
โรงเรียนอนุบาลปัญญาคึกคัก	15+230	ระดับปฐมวัย	ห่างกึ่งกลางทางเฉลิมมหานคร และกึ่งกลาง โครงการประมาณ 126 เมตร	51	55	60	*มีการประเมินโดยละเอียดแยก ต่างหาก	ระดับเสียงค่อนข้างต่ำและไม่เกินมาตรฐานแนวโน้มน ไม่เปลี่ยนแปลงจากปี 2563-93 เพราะเสียงจากทาง เฉลิมมหานครค่อนข้างคงที่และเป็นเสียงหลัก
โรงเรียนปัญญาคึกคัก	15+620	ระดับปฐมวัย ถึงระดับประถมศึกษา ปีที่ 6	ห่างกึ่งกลางทางเฉลิมมหานคร และกึ่งกลาง โครงการประมาณ 131 เมตร และอยู่ห่างถนนสุข สวัสดิ์เพียงเล็กน้อย แต่มีอาคารบังโดยตลอด	52	58	62	*มีการประเมินโดยละเอียดแยก ต่างหาก แต่โดยสรุปคือมีอาคาร สูง 8 ชั้น บังด้านที่ติดทางพิเศษ เฉลิมมหานคร ทำให้ระดับเสียง ลดลงมาก	ระดับเสียงค่อนข้างต่ำและไม่เกินมาตรฐานแนวโน้มน ไม่เปลี่ยนแปลงจากปี 2563-93 เพราะเสียงจากทาง เฉลิมมหานครค่อนข้างคงที่และเป็นเสียงหลัก
วัดเลา	7+920		ห่างกึ่งกลางถนนพระรามที่ 2 และโครงการ ประมาณ 93 เมตร	57	63	65	ริมถนนพระรามที่ 2 มีอาคาร บ้านเรือนและอาคารพาณิชย์ ประปรายและมีต้นไม้บัง โดย หากมองจากถนนพระรามที่ 2 จะเห็นอาคารชั้นบนๆเท่านั้น	ระดับเสียงคาดว่าจะต่ำกว่าที่ประเมิน เพราะมีอาคาร และต้นไม้กันบางส่วน แนวโน้มนไม่เปลี่ยนแปลงจากปี 2563-93 เพราะเสียงจากถนนพระรามที่ 2 ค่อนข้าง คงที่และเป็นเสียงหลัก
ศาลเจ้าแม่จางและลูก	7+830		ห่างกึ่งกลางถนนพระรามที่ 2 และโครงการ ประมาณ 43 เมตร	58	72	72		แนวโน้มนไม่เปลี่ยนแปลงจากปี 2563-2593 เพราะ เสียงจากถนนพระรามที่ 2 ค่อนข้างคงที่และเป็น เสียงหลัก
วัดยายร่ม	10+235		ห่างกึ่งกลางถนนพระรามที่ 2 และโครงการ ประมาณ 93 เมตร	57	63	65	มีอาคารริมถนนพระรามที่ 2 ตลอดแนวคันอยู่ สามารถเห็นวัด จากสะพานข้ามคลอง	ระดับเสียงคาดว่าจะต่ำกว่าที่ประเมิน เพราะ การบด บังจากอาคาร
วัดสีสุก	10+390		ห่างกึ่งกลางถนนพระรามที่ 2 และโครงการ ประมาณ 188 เมตร	55	60	63	มีอาคารพาณิชย์ความสูงต่าง กัน บังตลอดแนวถนนพระรามที่ 2 จนมองไม่เห็นจากถนน พระรามที่ 2	วัดอยู่ค่อนข้างห่างจากถนนและมีอาคารพาณิชย์ริม ถนนพระรามที่ 2 บดบัง ทำให้ ระดับเสียงคาดว่าจะ ต่ำกว่าที่ประเมิน
ศาลเจ้าแม่กวนอิม	12+000		ห่างกึ่งกลางถนนพระรามที่ 2 และโครงการ ประมาณ 175 เมตร	51	61	63		เนื่องจากอยู่ค่อนข้างห่าง ระดับเสียงจึงค่อนข้างต่ำ และไม่เกินมาตรฐาน
พระตำหนักทิพย์ภูเขา	13+425		ห่างกึ่งกลางทางเฉลิมมหานคร และกึ่งกลาง โครงการประมาณ 105 เมตร	52	54	60		แนวโน้มนไม่เปลี่ยนแปลงจากปี 2563-2593 เพราะ เสียงจากทางเฉลิมมหานครค่อนข้างคงที่และเป็น เสียงหลัก
วัดสารอด	14+915		ห่างกึ่งกลางทางเฉลิมมหานคร และกึ่งกลาง โครงการประมาณ 35 เมตร แต่วัดมีสถานที่ลึกเข้าไป อีกมากเกือบ 300 เมตร และห่างจากถนนสุข สวัสดิ์ประมาณ 200 เมตร (เข้าทางสุขสวัสดิ์ 44)	55 เดซิเบลเอ ที่อาคารใกล้ ที่สุดและลดลงเหลือ 50 เดซิเบลเอที่อาคารไกล ที่สุด	57 เดซิเบลเอ ที่อาคารใกล้ ที่สุดและลดลงเหลือ 53 เดซิเบลเอที่อาคารไกลที่สุด	62 เดซิเบลเอ ที่อาคาร ใกล้ที่สุดและลดลงเหลือ 60 เดซิเบลเอที่อาคารไกล ที่สุด	ไม่มีสิ่งกีดขวาง	ค่าระดับเสียงไม่เกินมาตรฐาน และแนวโน้มนไม่ เปลี่ยนแปลงจากปี 2563-2593
ศาลเจ้าพ่อจาง	3+360		ห่างกึ่งกลางถนนพระรามที่ 2 และโครงการ ประมาณ 65 เมตร	57	68	69		ค่าระดับเสียงไม่เกินมาตรฐาน แนวโน้มนไม่ เปลี่ยนแปลงจากปี 2563-2593 เพราะเสียงจากถนน พระรามที่ 2 ค่อนข้างคงที่และเป็นเสียงหลัก



ตารางที่ 4.3-22 ผลการประเมินผลกระทบแต่ละจุดพื้นที่อ่อนไหวและชุมชน กรณีเป็นอาคารสูง

พื้นที่อ่อนไหวและชุมชน	กม. โครงการ	ลักษณะสถานที่ และการใช้ ประโยชน์	แหล่งกำเนิดเสียงที่มีผลกระทบต่อสถานที่ และ ระยะห่าง (เมตร) จากอาคารที่ใกล้ที่สุดจาก กึ่งกลางแนวทางโครงการ	ผลกระทบทางเสียงจาก โครงการ ปี 2593 ค่า Leq24 ชม. (dBA)	ผลกระทบทางเสียงจากถนน ที่มีอยู่เดิม ปี 2593 Leq24 ชม. (dBA)	ผลกระทบทางเสียงรวม (24 ชม. dBA) ปี 2593 รวมเสียงในพื้นที่ 58 เดซิเบลเอ	อาคารหรือสิ่งบดบังทางเดิน ของเสียง	ผลการประเมิน
โรงพยาบาลพระราม 2 *	4+485		ห่างกึ่งกลางถนนพระรามที่ 2 และโครงการ ประมาณ 71 เมตร	ขึ้นกับความสูง	69	ขึ้นกับความสูง	* มีการประเมินโดยละเอียดแยก ต่างหาก ในตารางที่ 4.3-27	แนวโน้มไม่เปลี่ยนแปลงจากปี 2563-2593 เพราะ เสียงจากถนนพระรามที่ 2 ค่อนข้างคงที่และเป็น เสียงหลัก
โรงพยาบาลนครธน	6+530		ห่างกึ่งกลางถนนพระรามที่ 2 และโครงการ ประมาณ 118 เมตร	ชั้นล่าง 56 ชั้นที่ห้า 62	ชั้นล่าง 65 ชั้นที่ห้า 64	ชั้นล่าง 66 ชั้นที่ห้า 67		เนื่องจากอาคารห่างจากถนนและโครงการค่อนข้างมาก ระดับเสียงจึงไม่เกินมาตรฐาน
ศูนย์บริการสาธารณสุข 4 (ถนน ทอกลีมา) หลังสำนักงานเขตบางขุนเทียน	6+680		ห่างกึ่งกลางถนนพระรามที่ 2 และโครงการ ประมาณ 147 เมตร และอยู่ริมถนนซอย 54 ซึ่ง เป็นถนน 4 ช่องทาง	56	62	64	ตั้งอยู่หลังสำนักงานเขตบางขุน เทียน ซึ่งเป็นอาคาร 4.5 ชั้นขนาด ใหญ่ บังเสียงจากถนนพระรามที่ 2 ได้ส่วนหนึ่ง	ระดับเสียงคาดว่าจะต่ำกว่าที่ประเมิน เพราะการบัง จากอาคารสูง 4.5 ชั้น และเนื่องจากอยู่ค่อนข้างห่าง ระดับเสียงจึงค่อนข้างต่ำและไม่เกินมาตรฐาน
โรงพยาบาลบางมด *	9+225		ห่างกึ่งกลางถนนพระรามที่ 2 และโครงการ ประมาณ 79 เมตร	ขึ้นกับความสูง	68	ขึ้นกับความสูง	*มีการประเมินโดยละเอียดแยก ต่างหาก ในตารางที่ 4.3-27	แนวโน้มไม่เปลี่ยนแปลงจากปี 2563-2593 เพราะ เสียงจากถนนพระรามที่ 2 ค่อนข้างคงที่และเป็น เสียงหลัก
โรงพยาบาลบางกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล *	11+480		ห่างกึ่งกลางถนนพระรามที่ 2 และโครงการ ประมาณ 51 เมตร	ขึ้นกับความสูง	71	ขึ้นกับความสูง	*มีการประเมินโดยละเอียดแยก ต่างหาก ในตารางที่ 4.3-27	แนวโน้มไม่เปลี่ยนแปลงจากปี 2563-2593 เพราะ เสียงจากถนนพระรามที่ 2 ค่อนข้างคงที่และเป็น เสียงหลัก
หมู่บ้านนันทวัน	1+700		ห่างกึ่งกลางถนนพระรามที่ 2 และโครงการ ประมาณ 70 เมตร แต่เป็นแนวลิ้งค์เข้าไป	57	67	68		หมู่บ้านอยู่ใกล้กับหมู่บ้านพฤกษ์ภิรมย์ ด้านติดถนน พระรามที่ 2 มีอาคารพาณิชย์บังเป็นบางส่วน จึงกัน เสียงจากถนนพระรามที่ 2 ได้บ้าง ไม่มีบ้านใดจะมี ระดับเสียงเกินมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป
หมู่บ้านพฤกษ์ภิรมย์ บางขุนเทียน	1+545		ห่างกึ่งกลางถนนพระรามที่ 2 และโครงการ ประมาณ 166 เมตร	56	62	64		เนื่องจากอยู่ค่อนข้างห่าง ระดับเสียงจึงค่อนข้างต่ำ และไม่เกินมาตรฐาน
ชุมชนเพชรทองคำ	1+570		ห่างกึ่งกลางถนนพระรามที่ 2 และโครงการ ประมาณ 134 เมตร แต่มีบ้านเรือนกระจายทั่วไป	56	63	64		เสียงจากโครงการไม่ทำให้เสียงที่ผู้รับที่ใกล้ถนนและ มีความสูงเพียง 1-4 ชั้น ดังขึ้นอย่างสำคัญ สำหรับ ชุมชนที่อยู่ในระยะที่ห่างมีค่าระดับเสียง ไม่เกิน มาตรฐาน
หมู่บ้านลัดดารมย์ พระราม 2	0+840		ห่างกึ่งกลางถนนพระรามที่ 2 และโครงการ ประมาณ 55 เมตร (บ้านที่ใกล้ที่สุด) แต่โครงการ จะลิ้งค์เข้าไปบ้ร้อยเมตร	58	70	70	อาคารใกล้ถนนที่สุด มีกำแพง ของหมู่บ้าน ซึ่งอยู่ริมถนน พระรามที่ 2 บังเป็นบางส่วน	ระดับเสียงจากถนนพระรามที่ 2 น่าจะลดจากที่ ประเมิน เพราะการบังของสิ่งปลูกสร้างริมถนน บางส่วน บ้านในโครงการส่วนใหญ่จะห่างจากถนน มาก ทำให้ระดับเสียงไม่เกินมาตรฐาน
ชุมชนอื่นๆ	ตลอดแนว เส้นทาง	สภาพบ้านเรือนมีการจัดกระจาย และอาคารพาณิชย์ที่เป็นที่อยู่ อาศัย ไม่สามารถแยกเป็นชื่อ สถานที่หรือชุมชน	ริมถนนพระรามที่ 2 ส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์ และทางเฉลิมมหานคร ส่วนใหญ่เป็นอาคารที่อยู่ อาศัย (ยกเว้นช่วงติดกับถนนสุขสวัสดิ์ และข้าม มายังฝั่งกรุงเทพ)				ปัจจุบันอาคารเหล่านี้จะได้รับ เสียงจากถนนที่มีอยู่แล้ว โครงการ มีความสูงประมาณ 20 เมตร มี ขอบกำแพง (parapet) ผลจากการ ประเมินพบว่าจะมีเสียงน้อยกว่า จากถนนในปัจจุบันมาก	แนวโน้มไม่เปลี่ยนแปลงจากปี 2563-2593 เพราะ เสียงจากถนนพระรามที่ 2 หรือทางเฉลิมมหานคร ค่อนข้างคงที่และเป็นเสียงหลัก โครงการไม่ทำให้ เสียงที่ผู้รับที่ใกล้ถนนและมีความสูงเพียง 1-4 ชั้น ดัง ขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

ตารางที่ 4.3-22 ผลการประเมินผลกระทบแต่ละจุดพื้นที่อ่อนไหวและชุมชน กรณีเป็นอาคารสูง

พื้นที่อ่อนไหวและชุมชน	กม. โครงการ	ลักษณะสถานที่ และการใช้ ประโยชน์	แหล่งกำเนิดเสียงที่มีผลกระทบต่อสถานที่ และ ระยะห่าง (เมตร) จากอาคารที่ใกล้ที่สุดจาก กึ่งกลางแนวทางโครงการ	ผลกระทบทางเสียงจาก โครงการ ปี 2593 ค่า Leq24 ชม. (dBA)	ผลกระทบทางเสียงจากถนน ที่มีอยู่เดิม ปี 2593 Leq24 ชม. (dBA)	ผลกระทบทางเสียงรวม (24 ชม. dBA) ปี 2593 รวมเสียงในพื้นที่ 58 เดซิเบลเอ	อาคารหรือสิ่งบดบังทางเดิน ของเสียง	ผลการประเมิน
อาคารสูง (ที่อยู่อาศัย-โรงแรม)								
1. มตอินน์ โฮเต็ล สูง 4 ชั้น	11+650	อาคารสูง 12 เมตร	ห่างกึ่งกลางถนนพระรามที่ 2 และโครงการ ประมาณ 54 เมตร และห่างกึ่งกลางทางเฉลิม มหานครประมาณ 30 เมตรอาคารหันด้านข้าง ให้กับทางเฉลิมมหานคร อยู่บริเวณทางแยก ยกระดับ	ในพื้นที่นี้มีความซับซ้อนมากเนื่องจากมีโครงสร้างของทางยกระดับและทางแยก จากการ พิจารณาแล้ว ผลกระทบทางเสียงจะมีไม่มากเพราะเสียงหลักจะมาจากทางเฉลิมมหานคร (24 ชม.) ประมาณ 62-64 เดซิเบลเอ ในปี 2593				แนวโน้มไม่เปลี่ยนแปลงจากปี 2563-2593 เพราะ เสียงจากถนนพระรามที่ 2 ค่อนข้างคงที่และเป็น เสียงหลัก
2. แฟลตทหารเรือ	13+150	อาคารสูง 16 เมตร	ห่างกึ่งกลางทางเฉลิมมหานครและโครงการ ประมาณ 132 เมตร มีประมาณ 60 อาคาร	ชั้นล่าง 55 ชั้นที่ห้า 57	ทุกชั้น 51	ชั้นล่าง 60 ชั้นที่ห้า 61		เนื่องจากอาคารห่างจากถนนและโครงการ ค่อนข้างมาก ระดับเสียงจึงไม่เกินมาตรฐานแนวโน้ม ไม่เปลี่ยนแปลง
3. garden court	16+195	อาคารอพาร์ทเมนต์สูง 7 ชั้น 3 อาคาร ความสูงประมาณ 25 เมตร	ห่างกึ่งกลางทางเฉลิมมหานคร ประมาณ เมตร ห่างกึ่งกลางโครงการประมาณ 102 เมตร (อยู่ใน ซอย) อยู่ใกล้ช่วงทางลงสุขสวัสดิ์ (จากสะพาน พระราม 9)	ชั้นล่าง 53 ชั้นที่ห้า60 (โครงการกำลัง ยกระดับเพื่อข้ามแม่น้ำ เจ้าพระยา ความสูง 22 เมตรขึ้นไป)	ชั้นล่าง 59 ชั้นที่ห้า 61	ชั้นล่าง 62 ชั้นที่ห้า65	ระดับเสียงแตกต่างกันตามชั้น แต่ไม่ มากเพราะอาคารห่างพอสมควร	เนื่องจากอาคารห่างจากถนนและโครงการ ค่อนข้างมาก ระดับเสียงจึงไม่เกินมาตรฐาน
4. คอนโดอริจินส์	9+900	อาคารที่พักอาศัย สูง 50 เมตร อาคารค่อนข้างใหม่ อายุประมาณ 2 ปี	อาคารขนาดใหญ่ หันด้านข้างให้ถนนพระรามที่ 2 ห่างกึ่งกลางโครงการประมาณ 60-100 เมตร (ลึกเข้าไป)	ชั้นล่าง 57 ชั้นที่ห้า 65	ชั้นล่าง 68 ชั้นที่ห้า 67	ชั้นล่าง 69 ชั้นที่ห้า 69 (ส่วนที่ใกล้ถนนที่สุด)		อาคารมีการออกแบบให้หันข้างให้กับถนนหลัก ทำให้ มีการลดเสียงได้ เป็นอาคารทันสมัย

หมายเหตุ : \* มีการประเมินโดยละเอียดแยกต่างหาก รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.3-27

ทางสายประธานของโครงการตามถนนพระรามที่ 2 มีรูปแบบตามเดิมตามที่เสนอไว้ในรายงาน EIA ที่ผ่านการพิจารณาแล้ว ดังนั้น ผลกระทบทางเสียงจึงไม่เปลี่ยนแปลง เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการที่อยู่บนถนนพระรามที่ 2 ไม่ได้มีการปรับปรุงแบบโครงสร้างแต่อย่างใด โครงการได้ทบทวนวิธีการติดตั้งกำแพงกันเสียงรายละเอียดแสดงดังนี้

#### การศึกษาเฉพาะที่ และการศึกษาประสิทธิภาพกำแพงกันเสียง

จากผลการศึกษา พบว่าไม่มีพื้นที่อ่อนไหวที่จะมีระดับเสียง 24 ชั่วโมง เกินค่ามาตรฐานระดับเสียงทั่วไปที่ 70 เดซิเบลเอ แต่หากเป็นอาคารสูงอาจมีบางระดับชั้นที่อาจได้รับผลกระทบจากทางยกระดับของโครงการมากกว่าปกติ ซึ่งจากผลการประเมิน พบว่า สถานที่อาคารสูงในระยะ 80 เมตร จากกึ่งกลางแนวทางโครงการในช่วงที่โครงการยกระดับอยู่บนถนนพระรามที่ 2 และสถานที่หรืออาคารสูงในระยะ 40 เมตร จากกึ่งกลางแนวทางโครงการในช่วงโครงการซ้อนทับอยู่บนทางพิเศษเฉลิมมหานครจะเข้าข่ายสถานที่ ซึ่งระดับเสียงอาจใกล้เคียงระดับ 70 เดซิเบลเอ มี 3 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลบางมด โรงพยาบาลพระราม 2 และโรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล (ข้อมูล ปี 2573 ซึ่งมีระดับเสียงเริ่มคงที่)

ใช้แบบจำลอง TNM ทำการคำนวณระดับเสียงที่เปลี่ยนจากที่ระดับพื้นดิน (คนยืน สูง 1.50 เมตร) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.3-23

ตารางที่ 4.3-23 การประเมินสำหรับผู้รับผลกระทบที่อ่อนไหว

โรงพยาบาลพระราม 2 สูง 18 เมตร ห่างกึ่งกลางโครงการ 71 เมตร						
ความสูงจาก พื้นดิน (เมตร) ของ อาคาร	1) ระดับเสียง 24 ชม. ปี 2593 จาก โครงการ (เดซิเบลเอ)	2) ระดับเสียง 24 ชม. ปี 2593 จาก ถนนพระรามที่ 2 (เดซิเบลเอ)	รวม 1)+2)+ เสียงที่มีอยู่ เดิม 58 เดซิเบลเอ	หากมีกำแพงบน โครงการสูงอีกจาก เดิม 2 เมตร ประสิทธิภาพในการ ลดเสียงจาก โครงการ	3) ระดับเสียง 24 ชม. ปี 2593 จาก โครงการ (เดซิเบลเอ) เมื่อมีกำแพง กันเสียง*	รวม 2)+3)+ เสียงที่มีอยู่ เดิม 58 เดซิเบลเอ
1.5	57.4	68.8	69.4			
15	61.8	68.1	69.3	คำนวณเอง -10 TNM ได้ -6.0	55.8	68.7
18	63.1	68.0	69.5	คำนวณเอง -9 TNM ได้ -7.7	55.4	68.6

#### ตารางที่ 4.3-23 การประเมินสำหรับผู้รับผลกระทบที่อ่อนไหว (ต่อ)

โรงพยาบาลบางมด สูง 30 เมตร ห่างกึ่งกลางโครงการ 79 เมตร						
ความสูงจาก พื้นดิน (เมตร) ของ อาคาร	1) ระดับเสียง 24 ชม. ปี 2593 จาก โครงการ (เดซิเบลเอ)	2) ระดับเสียง 24 ชม. ปี 2593 จากถนน พระรามที่ 2 (เดซิเบลเอ)	รวม 1)+2)+ เสียงที่มีอยู่ เดิม 58 เดซิเบลเอ	หากมีกำแพงบน โครงการสูงอีกจาก เดิม 2 เมตร ประสิทธิภาพในการ ลดเสียงจาก โครงการ	3) ระดับเสียง 24 ชม. ปี 2593 จากโครงการ (เดซิเบลเอ)เมื่อ มีกำแพงกัน เสียง*	รวม 2)+3)+ เสียงที่มีอยู่ เดิม 58 เดซิเบลเอ
1.5	57.1	67.9	67.9			
18	63.3	67.2	69.0	คำนวณเอง -9 TNM ได้ -7.8	55.5	67.9
21	66.5	67.1	70.1	คำนวณเอง -9 TNM ได้ -7.7	58.8	68.1
24	65.6	67.0	69.7	คำนวณเอง -8 TNM ได้ -7.7	57.9	68.0
27	65.9	66.9	69.7	คำนวณเอง -6 TNM ได้ -4.3	61.6	68.4
30	65.9	66.9	69.7	คำนวณเอง -5 TNM ได้ -2.3	63.6	68.9

#### โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล สูง 25 เมตร ห่างกึ่งกลางโครงการ 51 เมตร

ความสูงจาก พื้นดิน (เมตร) ของ อาคาร	1) ระดับเสียง 24 ชม. ปี 2593 จาก โครงการ (เดซิเบลเอ)	2) ระดับเสียง 24 ชม. ปี 2593 จากถนน พระรามที่ 2 (เดซิเบลเอ)	รวม 1)+2)+ เสียงที่มีอยู่ เดิม 58 เดซิเบลเอ	หากมีกำแพงบน โครงการสูงอีกจาก เดิม 2 เมตร ประสิทธิภาพในการ ลดเสียงจาก โครงการ	3) ระดับเสียง 24 ชม. ปี 2593 จากโครงการ (เดซิเบลเอ)เมื่อ มีกำแพงกัน เสียง*	รวม 2)+3)+ เสียงที่มีอยู่ เดิม 58 เดซิเบลเอ
1.5	53.3	70.9	71.2			
18	57.9	70.2	70.7	คำนวณเอง -9 TNM ได้ -8.4	49.5	70.5
21	59.1	70.1	70.7	คำนวณเอง -9 TNM ได้ -8.9	50.2	70.4
24	58.9	70.1	70.7	คำนวณเอง -4 TNM ได้ -6.6	54.9	70.5
25	58.9	70.0	70.6	คำนวณเอง -3 TNM ได้ -5.3	55.9	70.4

หมายเหตุ : \* ใช้ค่าที่มีประสิทธิภาพต่ำกว่า

จากผลการศึกษาเปรียบเทียบมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป พบว่าพื้นที่อ่อนไหวทั้ง 3 แห่ง มีระดับเสียงสูงกว่า  
69 เดซิเบลเอ ในบางจุดดังนี้

### โรงพยาบาลบางมด สูง 30 เมตร ห่างกึ่งกลางโครงการ 79 เมตร

โรงพยาบาลมีความสูงกว่าโครงการ คือ สูง 30 เมตร ขณะที่โครงการสูงประมาณ 20 เมตร ดังนั้นจะมีช่วงความสูงที่ใกล้เคียงหรือมากกว่าความสูงของโครงการ คือที่ 21-30 เมตร เสียงจากทางยกระดับของโครงการจะมาถึงได้โดยไม่สิ่งกีดขวาง โดยที่ความสูง 21 เมตร ระดับเสียงรวมจากถนนพระรามที่ 2 และเสียงที่มีอยู่เดิมในพื้นที่จะสูงได้ถึง 70.1 เดซิเบลเอ เฉลี่ยใน 24 ชั่วโมง เกินมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ที่ 70 เดซิเบลเอ จึงต้องมีมาตรการลดเสียงจากโครงการโดยการติดตั้งกำแพงกันเสียงให้สูงขึ้นจากกำแพงกันตกที่มีอยู่แล้วอีก 2 เมตร จะสามารถลดเสียงลงเหลือ 68.1 เดซิเบลเอ และในอาคารชั้นที่สูง 18-30 เมตร อื่นๆ ก็ได้รับประโยชน์จากการลดเสียงด้วยถึงแม้จะไม่มาก แต่มีผลทำให้ระดับเสียงไม่เกินมาตรฐาน

### โรงพยาบาลพระราม 2 สูง 18 เมตร ห่างกึ่งกลางโครงการ 71 เมตร

โรงพยาบาลมีความสูงน้อยกว่าโครงการ คือ สูง 18 เมตร ขณะที่โครงการสูงประมาณ 20 เมตร ดังนั้นจะมีช่วงความสูงที่ใกล้เคียงความสูงของโครงการคือที่ 15-18 เมตร ซึ่งเสียงจากทางยกระดับของโครงการจะมาถึงได้แม้ว่าจะถูกบังโดยโครงสร้างของทางยกระดับของโครงการ โดยที่ความสูง 18 เมตร ระดับเสียงรวมจากถนนพระรามที่ 2 และเสียงที่มีอยู่เดิมในพื้นที่ จะสูงได้ถึง 69.5 เดซิเบลเอ เฉลี่ยใน 24 ชั่วโมง ใกล้เคียงมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ที่ 70 เดซิเบลเอมาก จึงต้องมีมาตรการเพื่อลดเสียงจากโครงการโดยการติดตั้งกำแพงกันเสียงให้สูงขึ้นจากกำแพงกันตกที่มีอยู่แล้วอีก 2 เมตร จะลดเสียงลงเหลือ 68.6 เดซิเบลเอ และในอาคารชั้นที่สูง 15 เมตรก็ได้รับประโยชน์จากการลดเสียงด้วยถึงแม้จะไม่มาก แต่มีผลทำให้ระดับเสียงไม่เกินมาตรฐาน

### โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล สูง 25 เมตร ห่างกึ่งกลางโครงการ 51 เมตร

โรงพยาบาลมีความสูงกว่าโครงการ คือสูง 25 เมตร ขณะที่โครงการสูงประมาณ 20 เมตร ดังนั้นจะมีช่วงความสูงที่ใกล้เคียงหรือมากกว่าความสูงของโครงการ คือที่ 21-25 เมตร ซึ่งเสียงจากทางยกระดับของโครงการจะมาถึงได้โดยไม่สิ่งกีดขวาง โดยที่ความสูง 21 เมตร ระดับเสียงรวมจากถนนพระรามที่ 2 และเสียงที่มีอยู่เดิมในพื้นที่จะสูงได้ถึง 70.7 เดซิเบลเอ เฉลี่ยใน 24 ชั่วโมง เกินมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ที่ 70 เดซิเบลเอ จึงต้องมีมาตรการเพื่อลดเสียงจากโครงการโดยการติดตั้งกำแพงกันเสียงให้สูงขึ้นจากกำแพงกันตกที่มีอยู่แล้วอีก 2 เมตร จะลดเสียงลงเหลือ 70.4 เดซิเบลเอ และในอาคารชั้นที่สูง 18-25 เมตรอื่นๆ ก็ได้รับประโยชน์จากการลดเสียงด้วย

จากผลการศึกษา ควรให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงในจุดต่อไปนี้

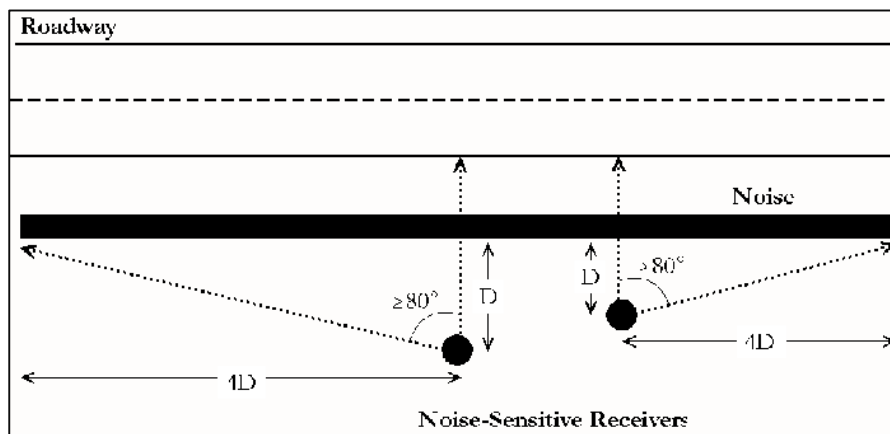
**ติดตั้งกำแพงกันเสียงสูงเพิ่มจาก Parapet อีก 2 เมตร** ที่ริมขอบทางพิเศษบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบด้านเสียงบริเวณริมถนนพระรามที่ 2 เพื่อลดผลกระทบในระยะเปิดดำเนินการ ได้แก่ โรงพยาบาลพระราม 2 ให้ติดตั้งกำแพงกันเสียง เป็นระยะทางประมาณ 260 เมตร จุดกลางที่ กม.4+485 โรงพยาบาลบางมด ให้ติดตั้งกำแพงกันเสียง เป็นระยะทางประมาณ 500 เมตร จุดกลางที่ กม.9+225 โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล ติดตั้งกำแพงกันเสียง เป็นระยะทางประมาณ 260 เมตร จุดกลางที่ กม.11+480 รวมเป็นระยะทางติดตั้งกำแพงกันเสียงทั้งสิ้น



1,020 เมตร โดยรูปแบบและวัสดุของกำแพงกันเสียงสำหรับโรงพยาบาลทั้ง 3 แห่ง กทพ. พิจารณาใช้กำแพงกันเสียงที่มีประสิทธิภาพในการดูดซับเสียง ซึ่งมีทางเลือกหลายแบบ ตัวอย่างเช่นอาจใช้วัสดุเป็น Fiber Reinforced Plastic (FRP) หรือวัสดุอื่นเทียบเท่าที่มีค่าสัมประสิทธิ์การดูดซับเสียง (Noise Reduction Coefficient, NRC) เท่ากับ 0.6-0.9 ตามมาตรฐาน ASTM และต้องมีความทนทานต่อการรับแรงกระแทกจากการชนของยานพาหนะ รวมถึงจะพิจารณาความสูงที่เหมาะสมตามระยะห่างของโรงพยาบาล โดยหากกำแพงมีความสูงมากอาจจะพิจารณารูปแบบกำแพงกันเสียงแบบปลายหักมุม ตามรูปแบบที่ กทพ. มีการใช้งานอยู่จริงในปัจจุบัน ส่วนการติดตั้งกำแพงกันเสียงมีการใช้วัสดุสังเคราะห์แผ่นกำแพงกันเสียงเพื่อยึดเข้ากับโครงสร้างหลัก เป็นการป้องกันการร่วงหล่นสู่ด้านล่าง

### หลักการติดตั้งกำแพงกันเสียง

โดยหลักการตำแหน่งของกำแพงกันเสียง ให้ความยาวอย่างน้อย 4 เท่าของระยะทางจากอาคารถึงทางพิเศษ โดยความยาวให้นับจากมุมอาคาร (หรือชุมชน) แต่ละด้าน ซึ่งเป็นไปตามหลักการของ FHWA



ที่มา : FHWA (Federal Highway Administration สหรัฐอเมริกา)

ประสิทธิภาพของกำแพงกันเสียง คือ ลดเสียงได้ 5-10 เดซิเบลเอ ขึ้นกับตำแหน่งของผู้รับเสียง การเทียบกับมาตรฐานเสียงทั่วไป พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงริมแนวเส้นทางโครงการที่เกิน 70 เดซิเบลเอ การลดเสียงจากโครงการลงได้ 5 - 10 เดซิเบลเอ เป็นการบรรเทาเสียงไปได้บ้าง แต่เนื่องจากการกำแพง จะเหมาะสมเฉพาะผู้รับผลกระทบที่อยู่ใกล้โครงการเท่านั้น เพราะเสียงจะหักเหข้ามกำแพงได้น้อยกว่าตามหลักการของเสียง (Fresnel's) ค่าก่อสร้างตามความยาวเมตรละ 18,000 บาท อายุใช้งาน 40-50 ปี รายละเอียดของวัสดุและการคำนวณ แสดงในภาคผนวก 4-3

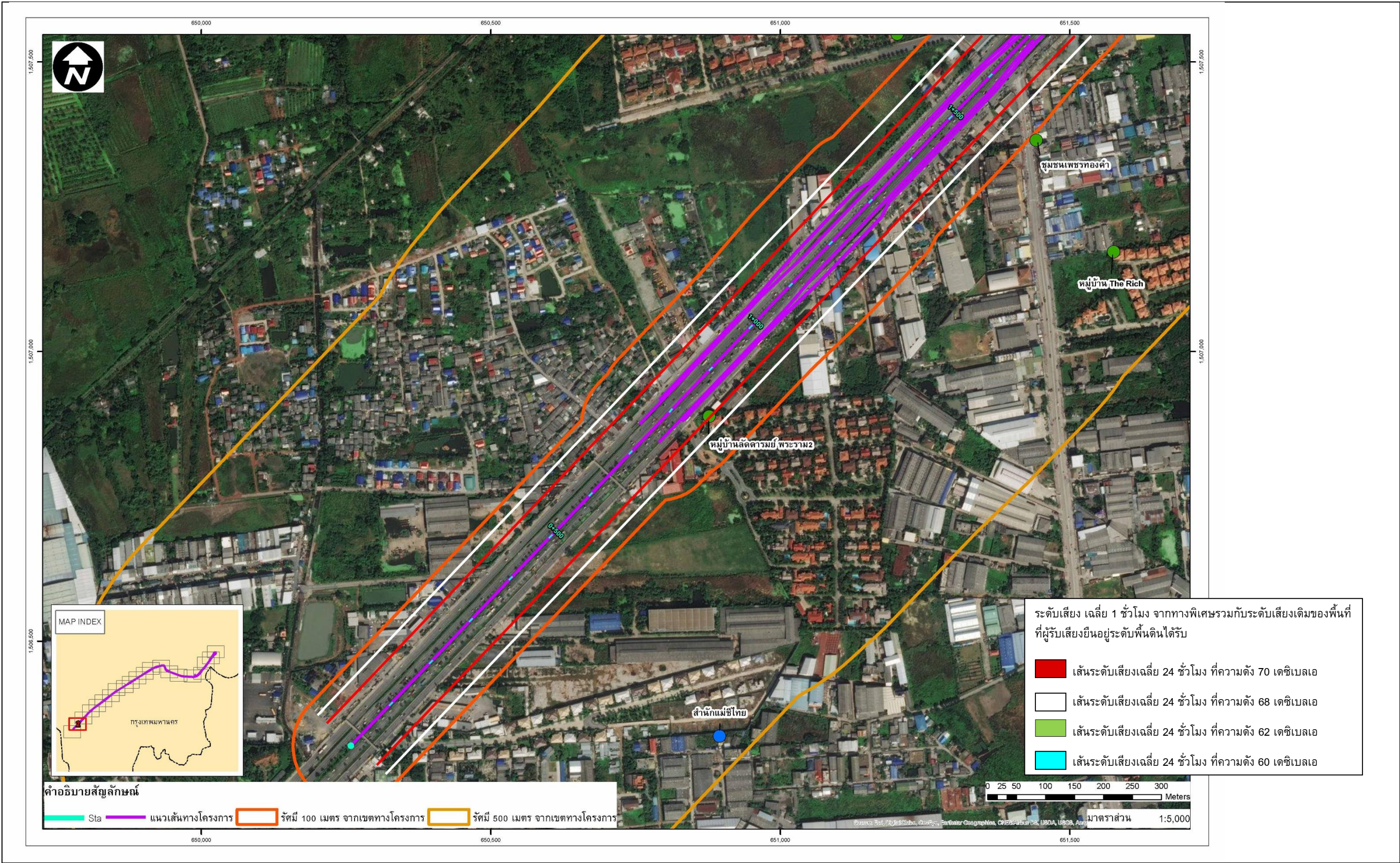
โดยสรุปผลกระทบระหว่างการดำเนินการจะมีผลกระทบระดับปานกลาง กิจกรรมหรือผลจากการพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อระดับเสียง เป็นผลกระทบที่เกิดในระยะยาว ขอบเขตพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบมีขอบเขตของผลกระทบกระจายครอบคลุมตามพื้นที่ในบริเวณเขตทางหรือบริเวณใกล้เคียงในรัศมีจำกัด ซึ่งแสดงในแผนที่ระดับเสียง (Noise Contour) ดังรูปที่ 4.3-7 และผลกระทบเกิดขึ้นตลอดแนวเส้นทางโครงการแต่อยู่ในวงจำกัดเฉพาะในแนวเส้นทางโครงการเท่านั้น ระยะเวลาในการเกิดผลกระทบนานตลอดอายุโครงการ





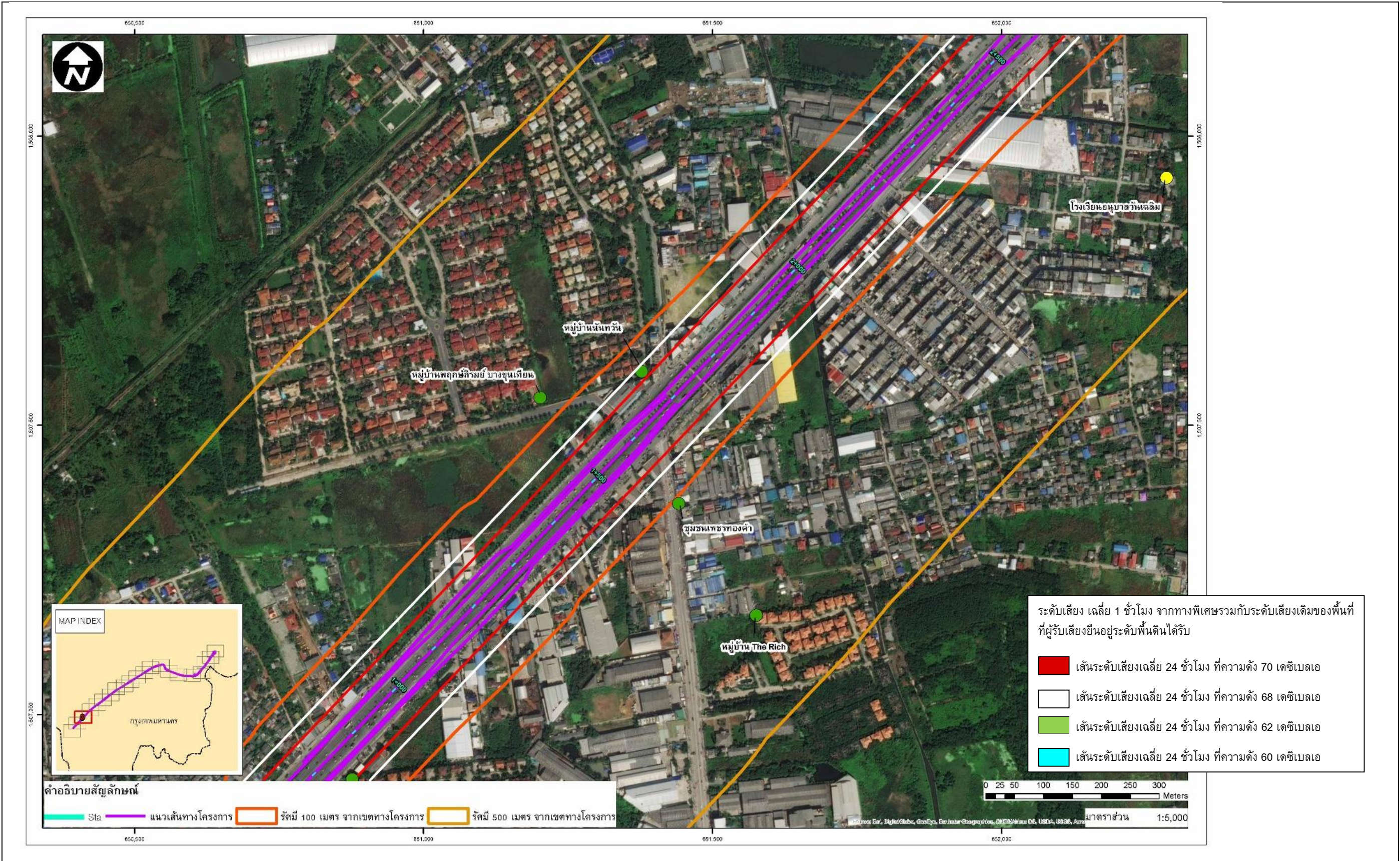
รูปที่ 4.3-7 ระดับเสียงที่ระดับพื้น เฉลี่ย 24 ชั่วโมง รวมกับระดับเสียงที่มีอยู่เดิม ในปีที่ระดับเสียงสูงสุด ปี พ.ศ.2593





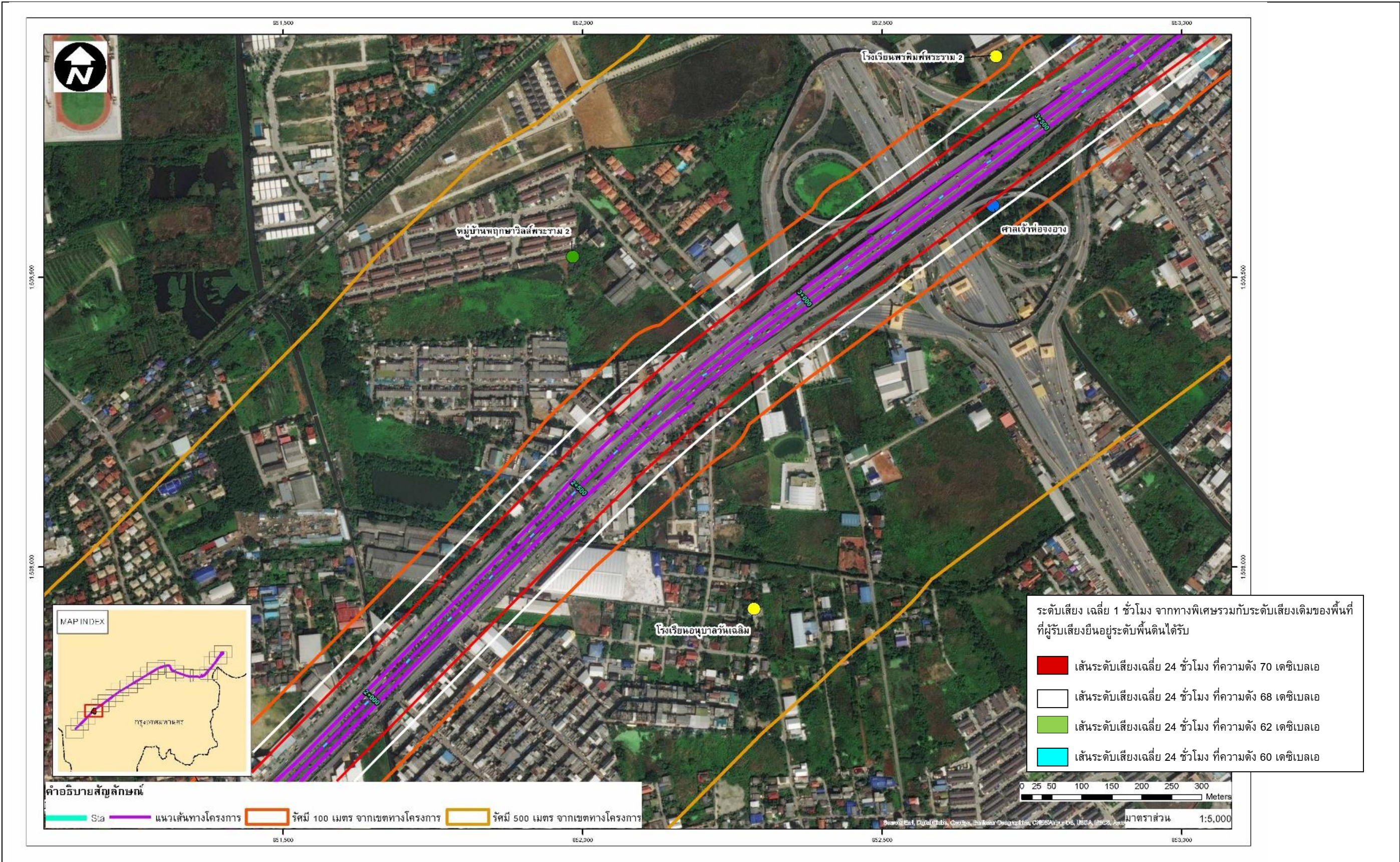
รูปที่ 4.3-7 ระดับเสียงที่ระดับพื้น เฉลี่ย 24 ชั่วโมง รวมกับระดับเสียงที่มีอยู่เดิม ในปีที่ระดับเสียงสูงสุด ปี พ.ศ.2593 (ต่อ)





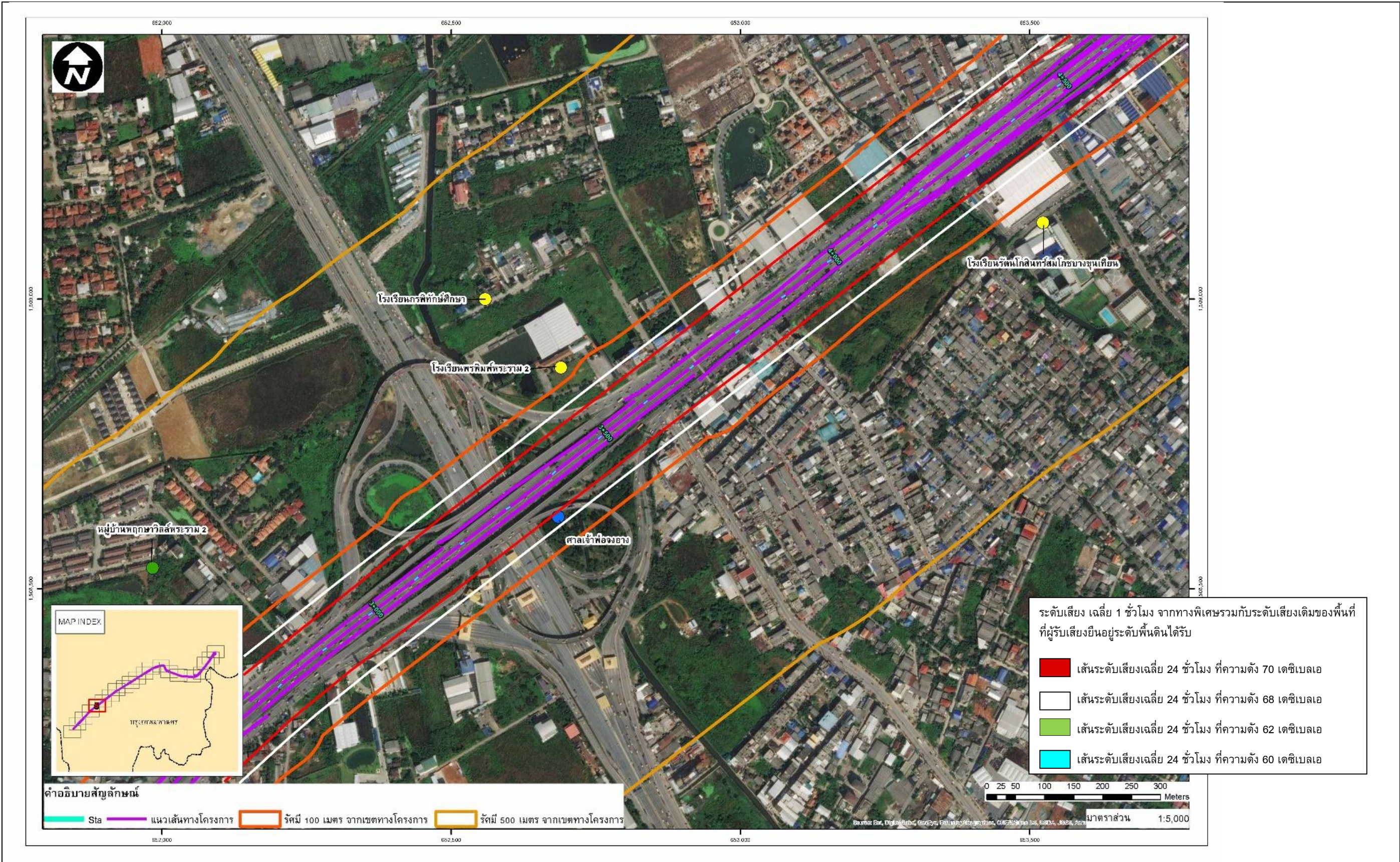
รูปที่ 4.3-7 ระดับเสียงที่ระดับพื้น เฉลี่ย 24 ชั่วโมง รวมกับระดับเสียงที่มีอยู่เดิม ในปีที่ระดับเสียงสูงสุด ปี พ.ศ.2593 (ต่อ)





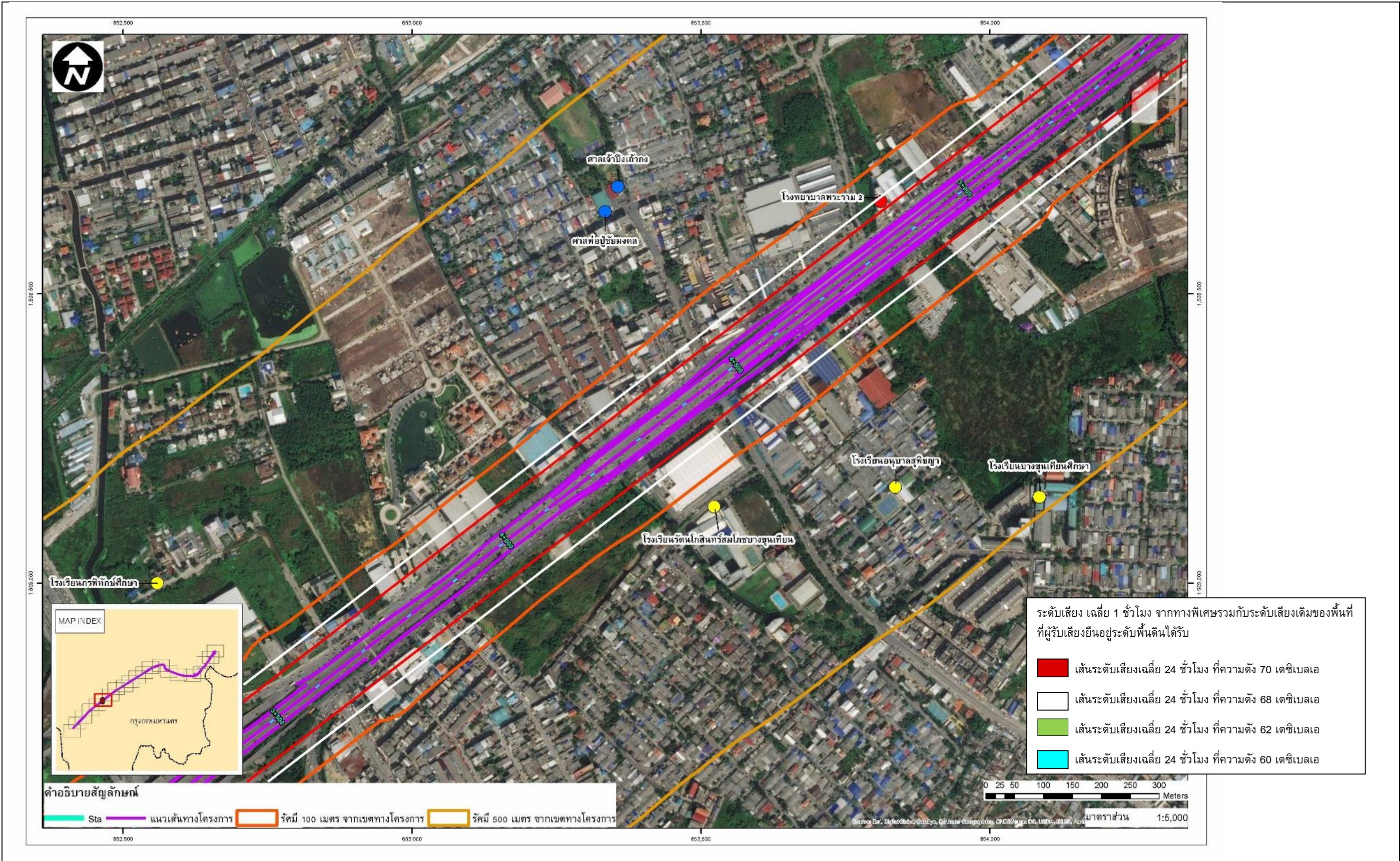
รูปที่ 4.3-7 ระดับเสียงที่ระดับพื้น เฉลี่ย 24 ชั่วโมง รวมกับระดับเสียงที่มีอยู่เดิม ในปีที่ระดับเสียงสูงสุด ปี พ.ศ.2593 (ต่อ)



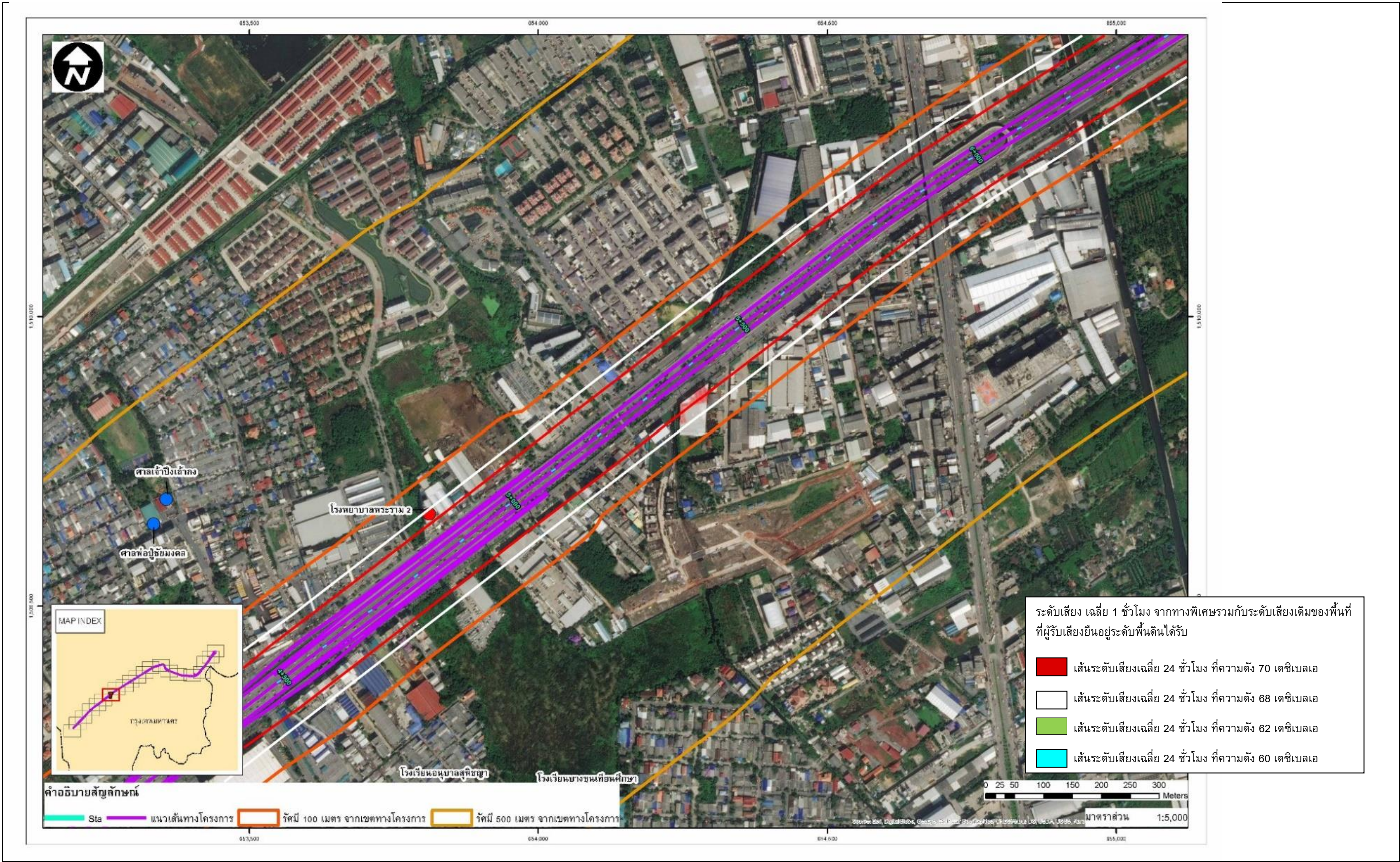


รูปที่ 4.3-7 ระดับเสียงที่ระดับพื้น เฉลี่ย 24 ชั่วโมง รวมกับระดับเสียงที่มีอยู่เดิม ในปีที่ระดับเสียงสูงสุด ปี พ.ศ.2593 (ต่อ)

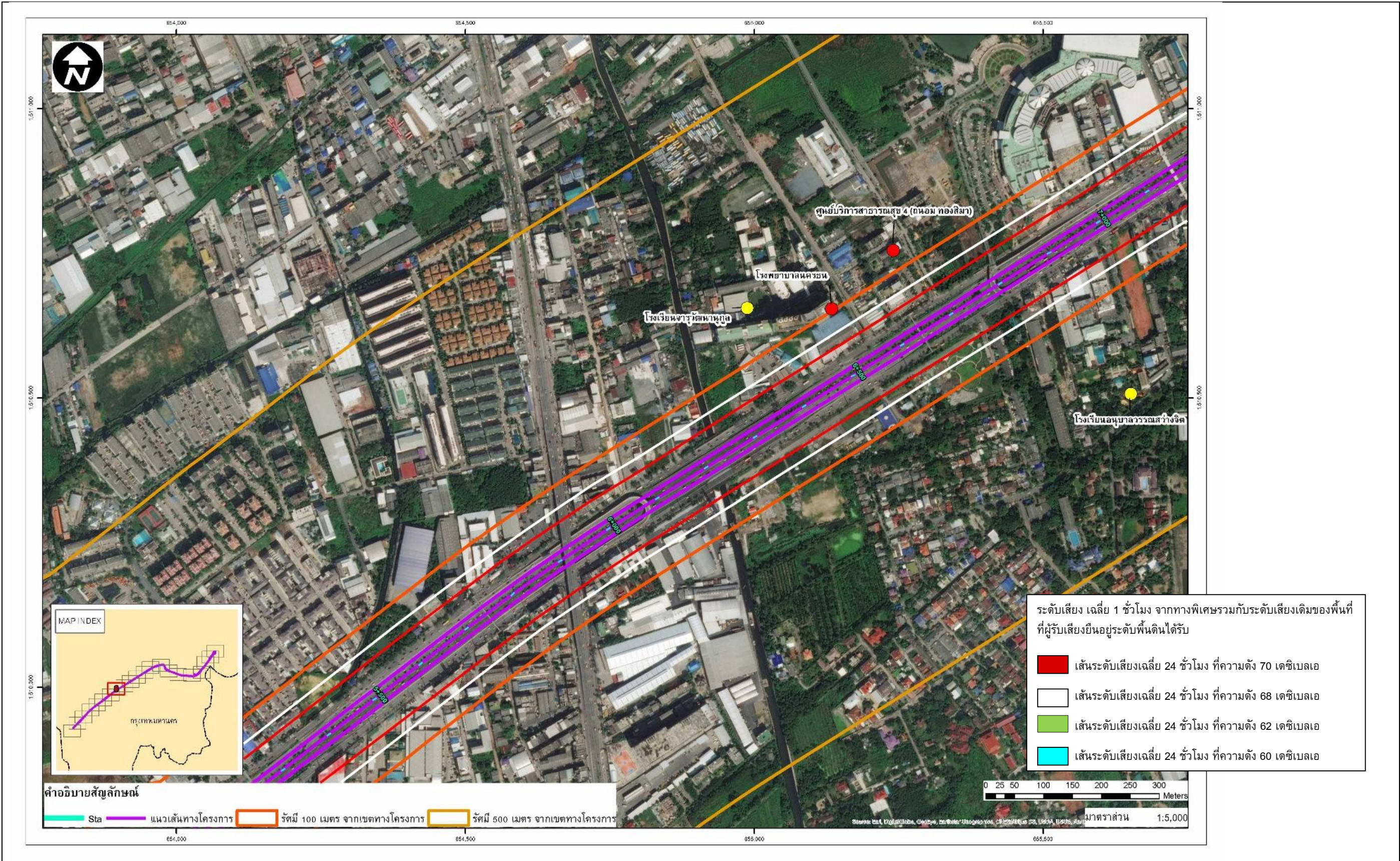






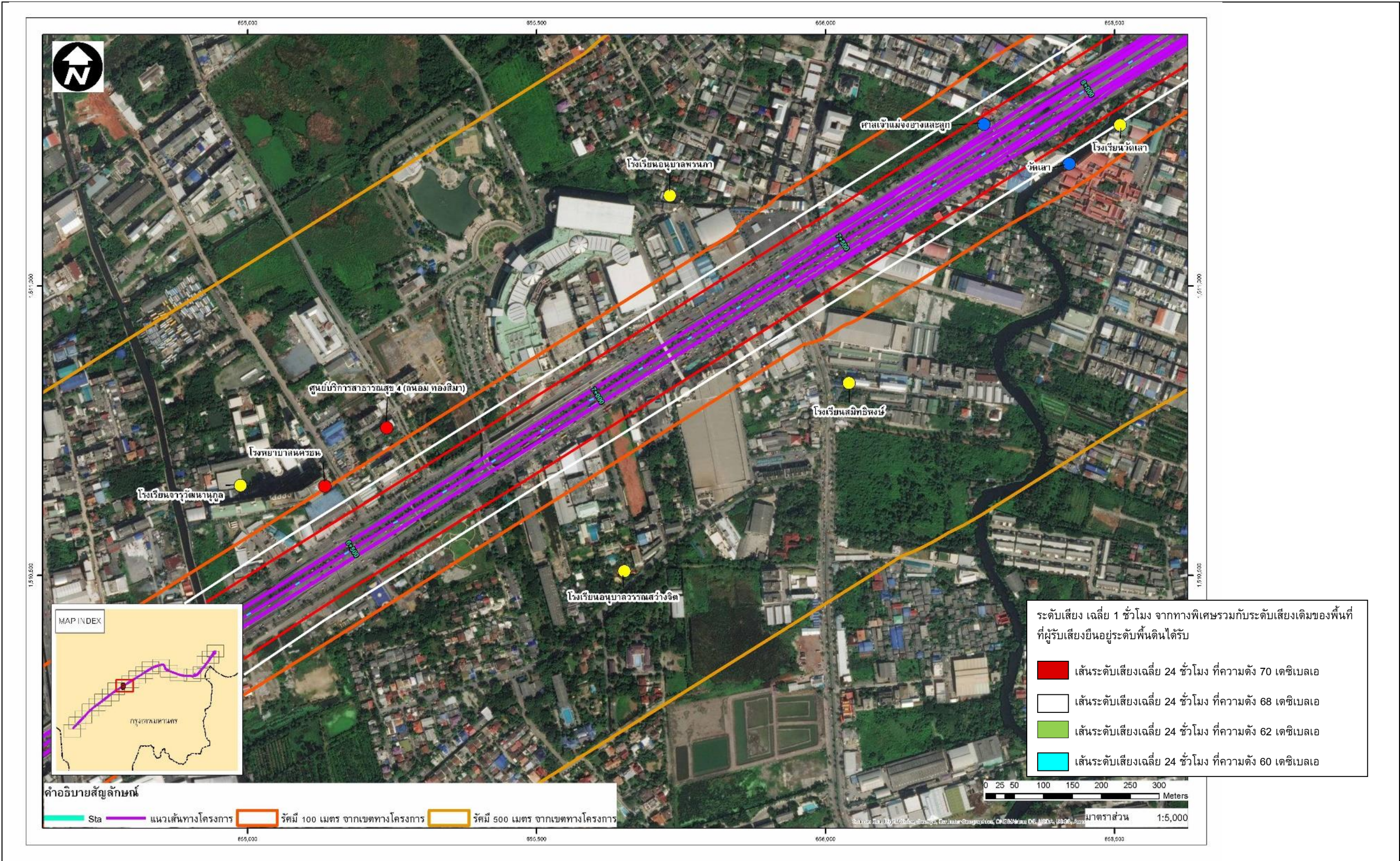






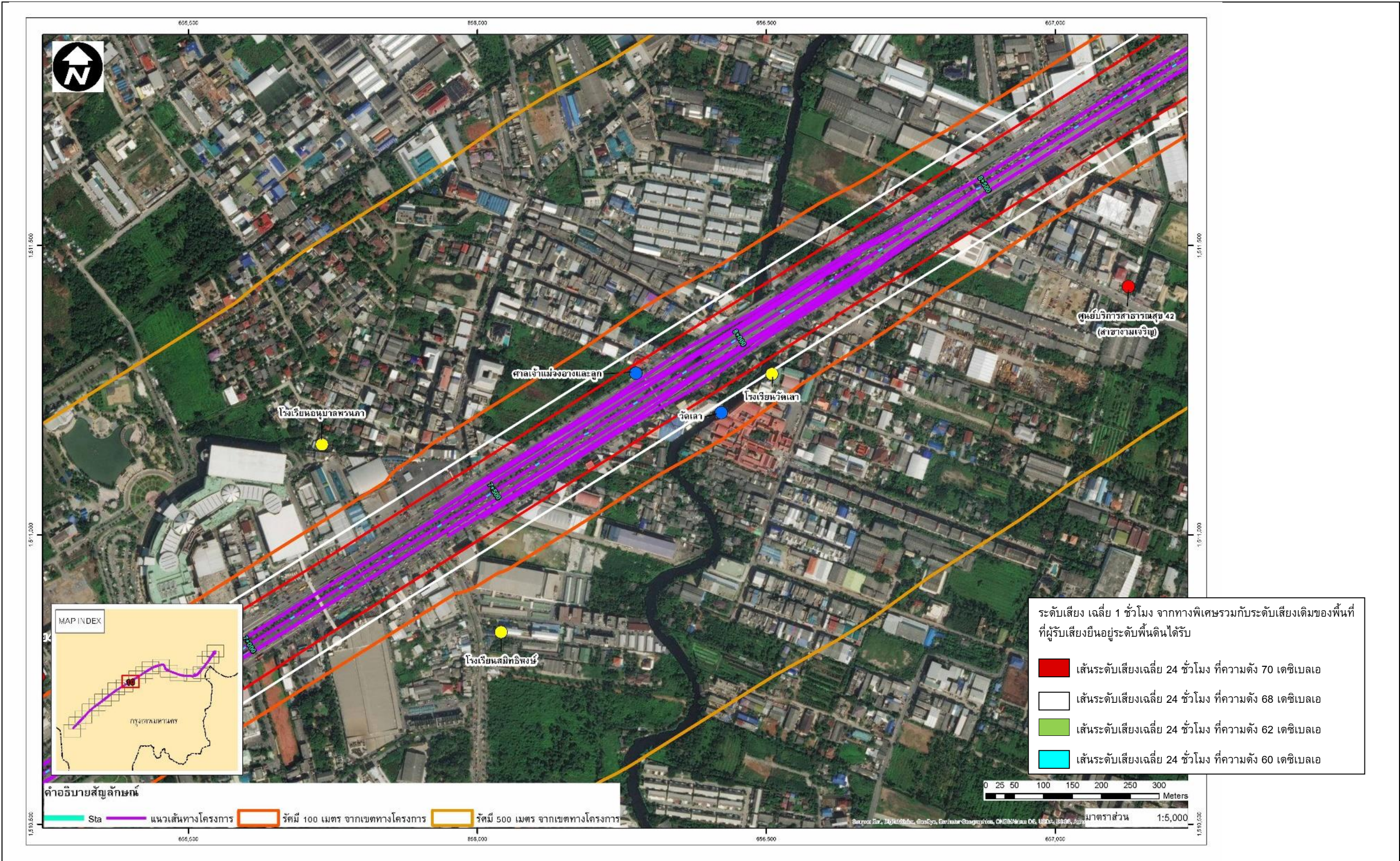
รูปที่ 4.3-7 ระดับเสียงที่ระดับพื้น เฉลี่ย 24 ชั่วโมง รวมกับระดับเสียงที่มีอยู่เดิม ในปีที่ระดับเสียงสูงสุด ปี พ.ศ.2593 (ต่อ)





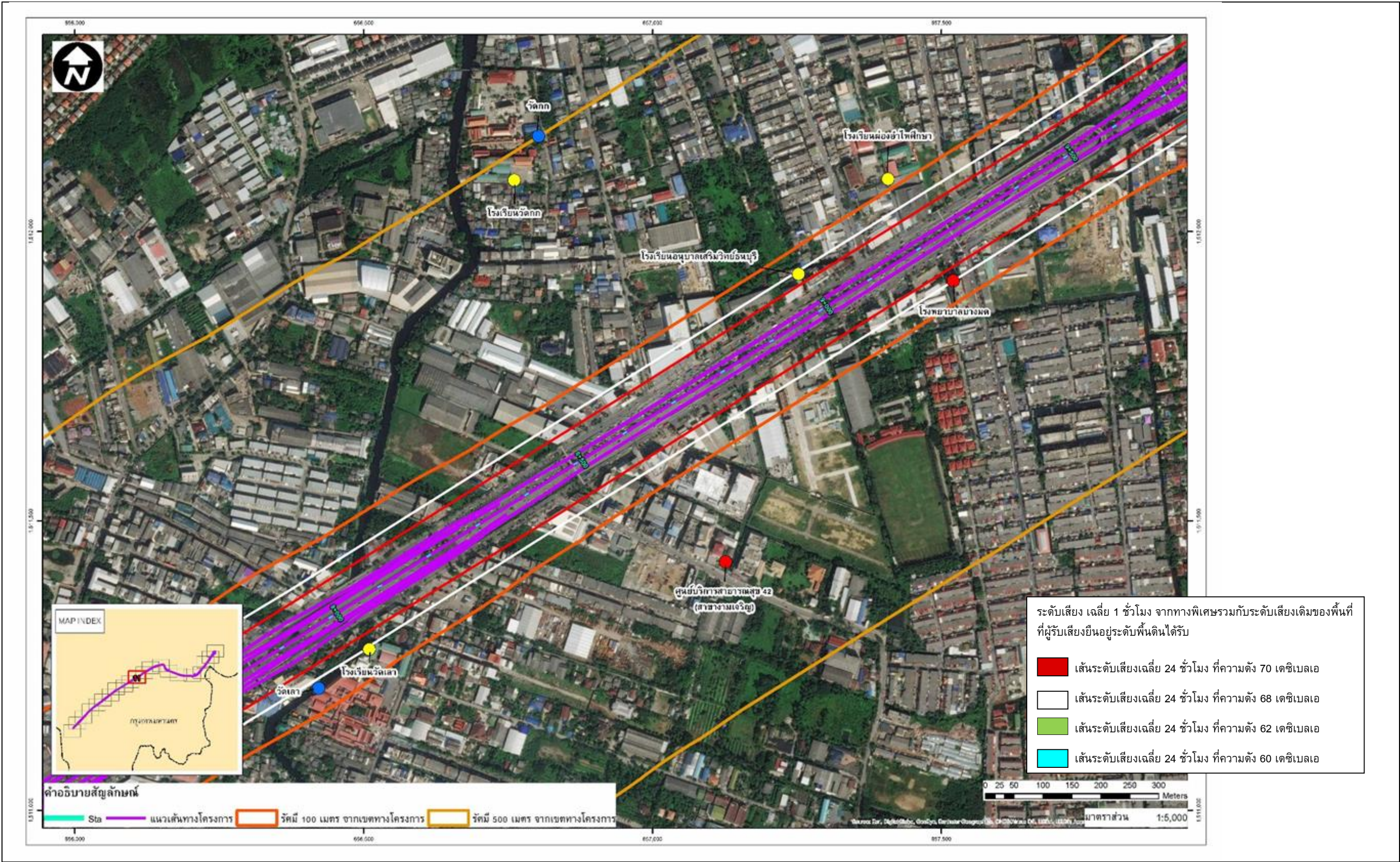
รูปที่ 4.3-7 ระดับเสียงที่ระดับพื้น เฉลี่ย 24 ชั่วโมง รวมกับระดับเสียงที่มีอยู่เดิม ในปีที่ระดับเสียงสูงสุด ปี พ.ศ.2593 (ต่อ)





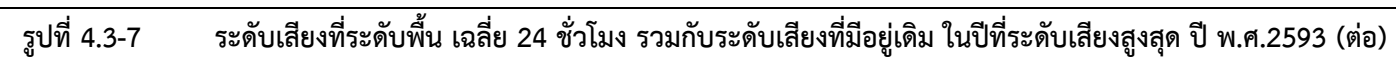
รูปที่ 4.3-7 ระดับเสียงที่ระดับพื้น เฉลี่ย 24 ชั่วโมง รวมกับระดับเสียงที่มีอยู่เดิม ในปีที่ระดับเสียงสูงสุด ปี พ.ศ.2593 (ต่อ)



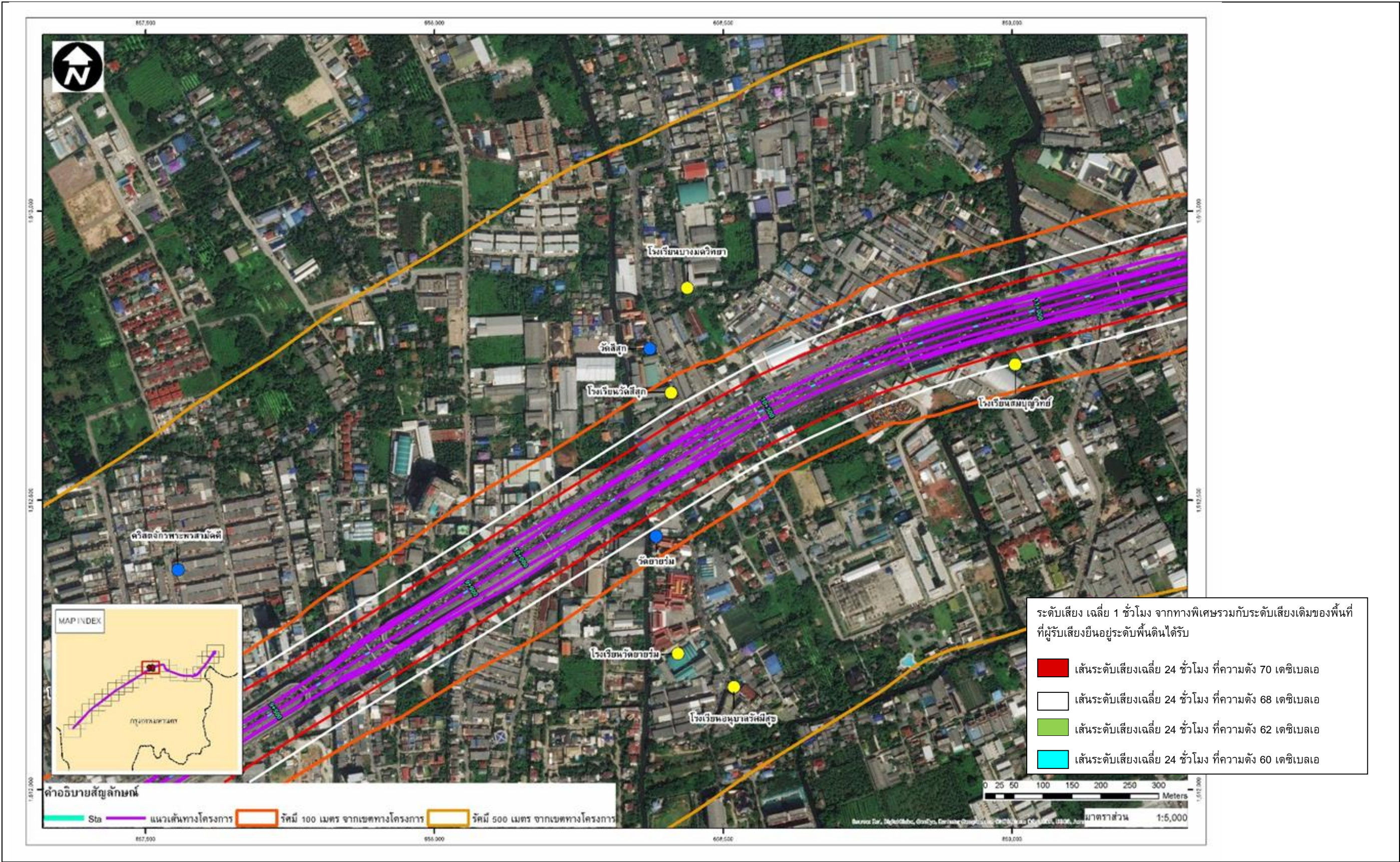


รูปที่ 4.3-7 ระดับเสียงที่ระดับพื้น เฉลี่ย 24 ชั่วโมง รวมกับระดับเสียงที่มีอยู่เดิม ในปีที่ระดับเสียงสูงสุด ปี พ.ศ.2593 (ต่อ)



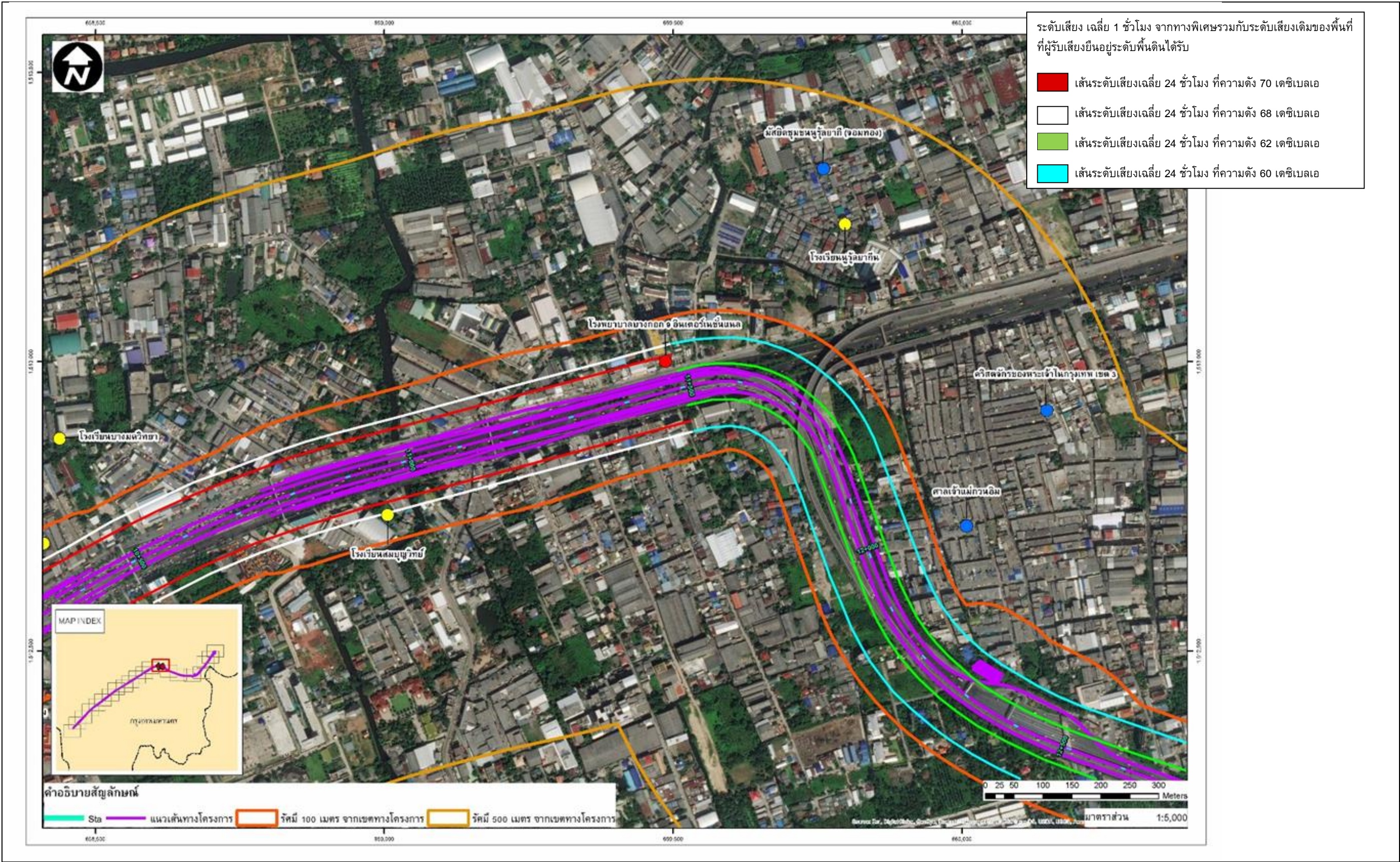






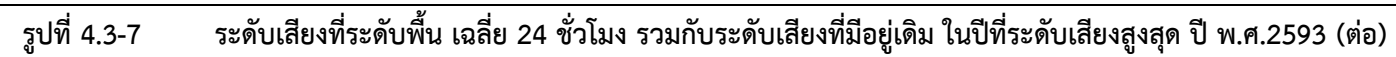
รูปที่ 4.3-7 ระดับเสียงที่ระดับพื้น เฉลี่ย 24 ชั่วโมง รวมกับระดับเสียงที่มีอยู่เดิม ในปีที่ระดับเสียงสูงสุด ปี พ.ศ.2593 (ต่อ)



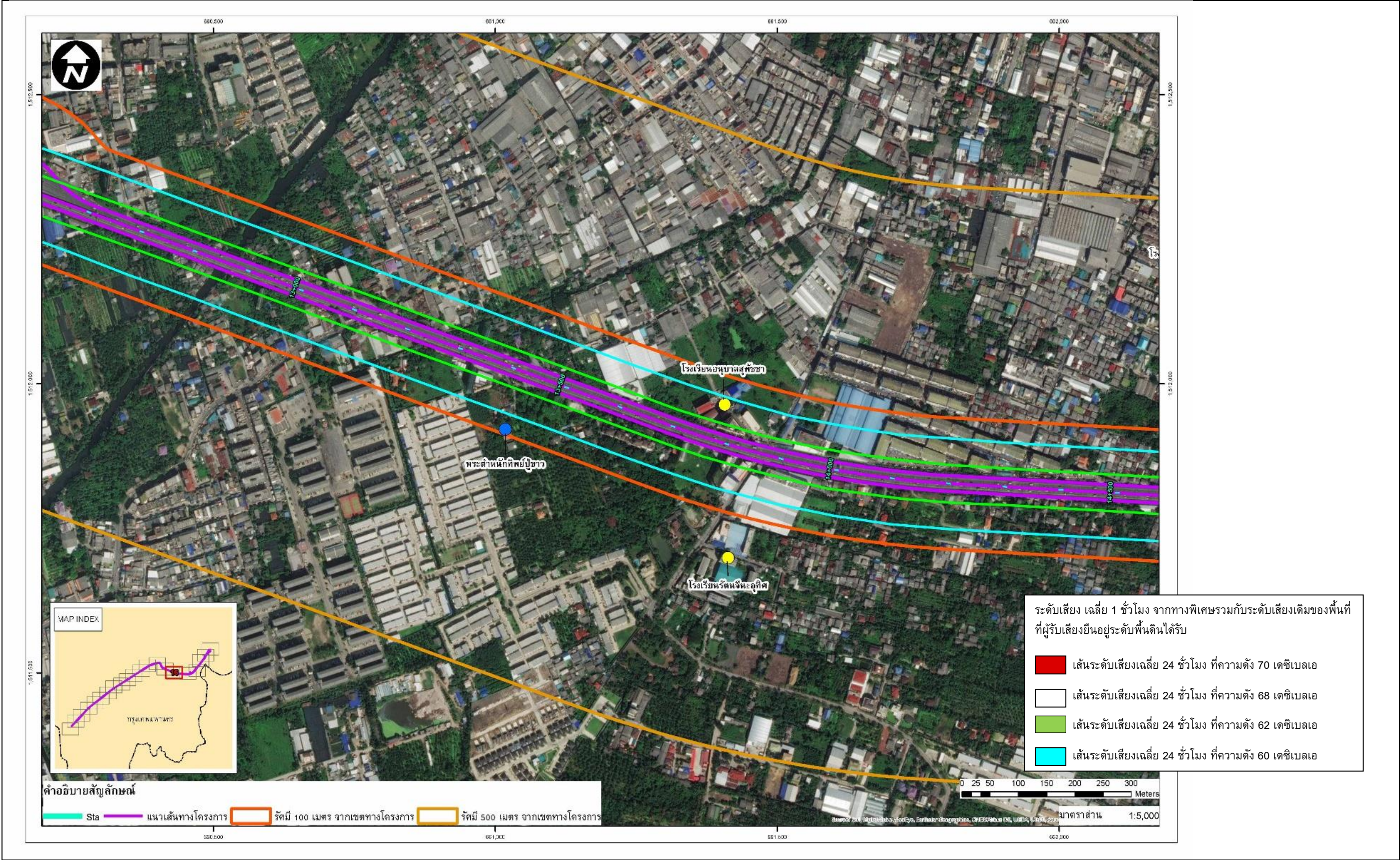


รูปที่ 4.3-7 ระดับเสียงที่ระดับพื้น เฉลี่ย 24 ชั่วโมง รวมกับระดับเสียงที่มีอยู่เดิม ในปีที่ระดับเสียงสูงสุด ปี พ.ศ.2593 (ต่อ)



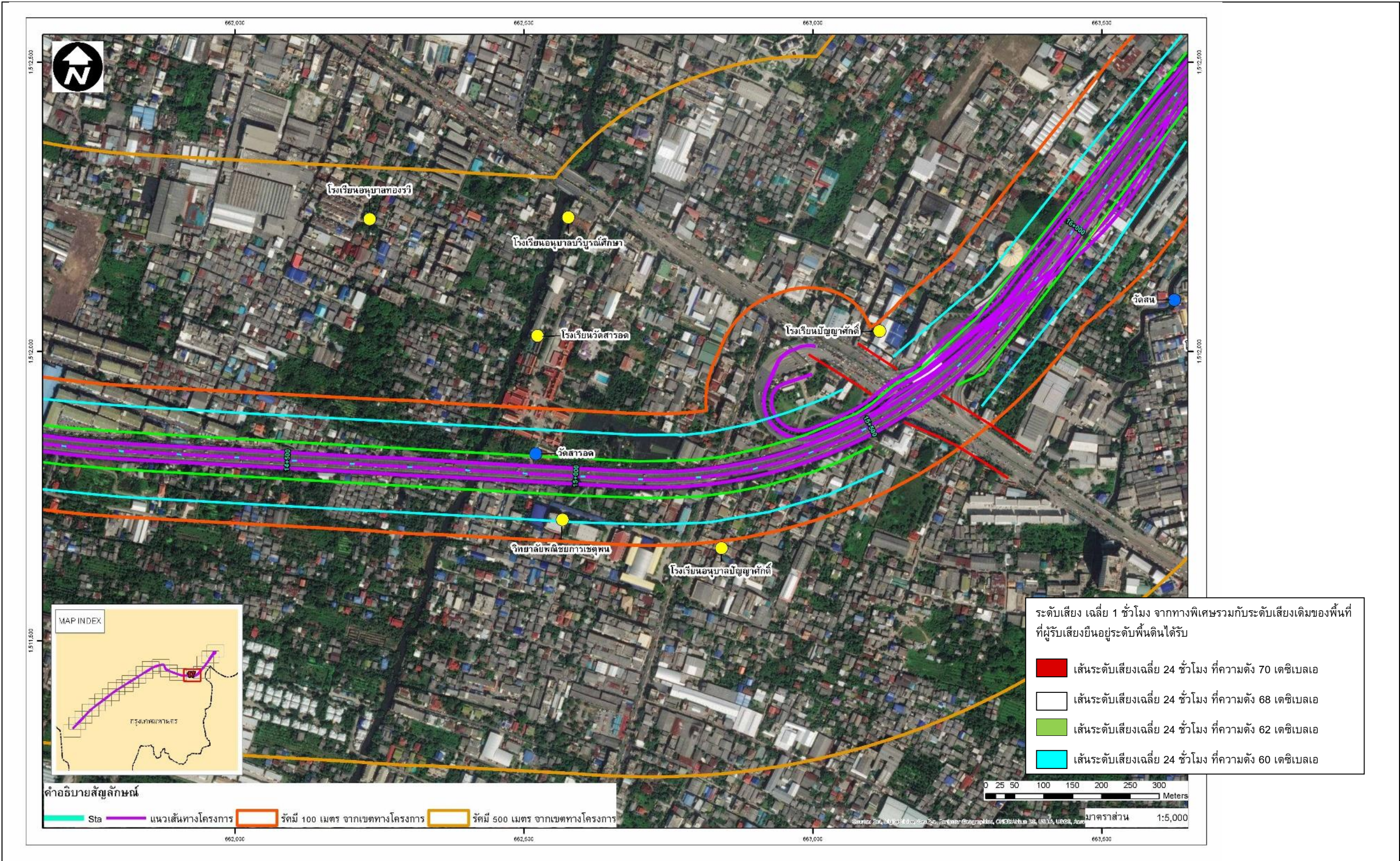






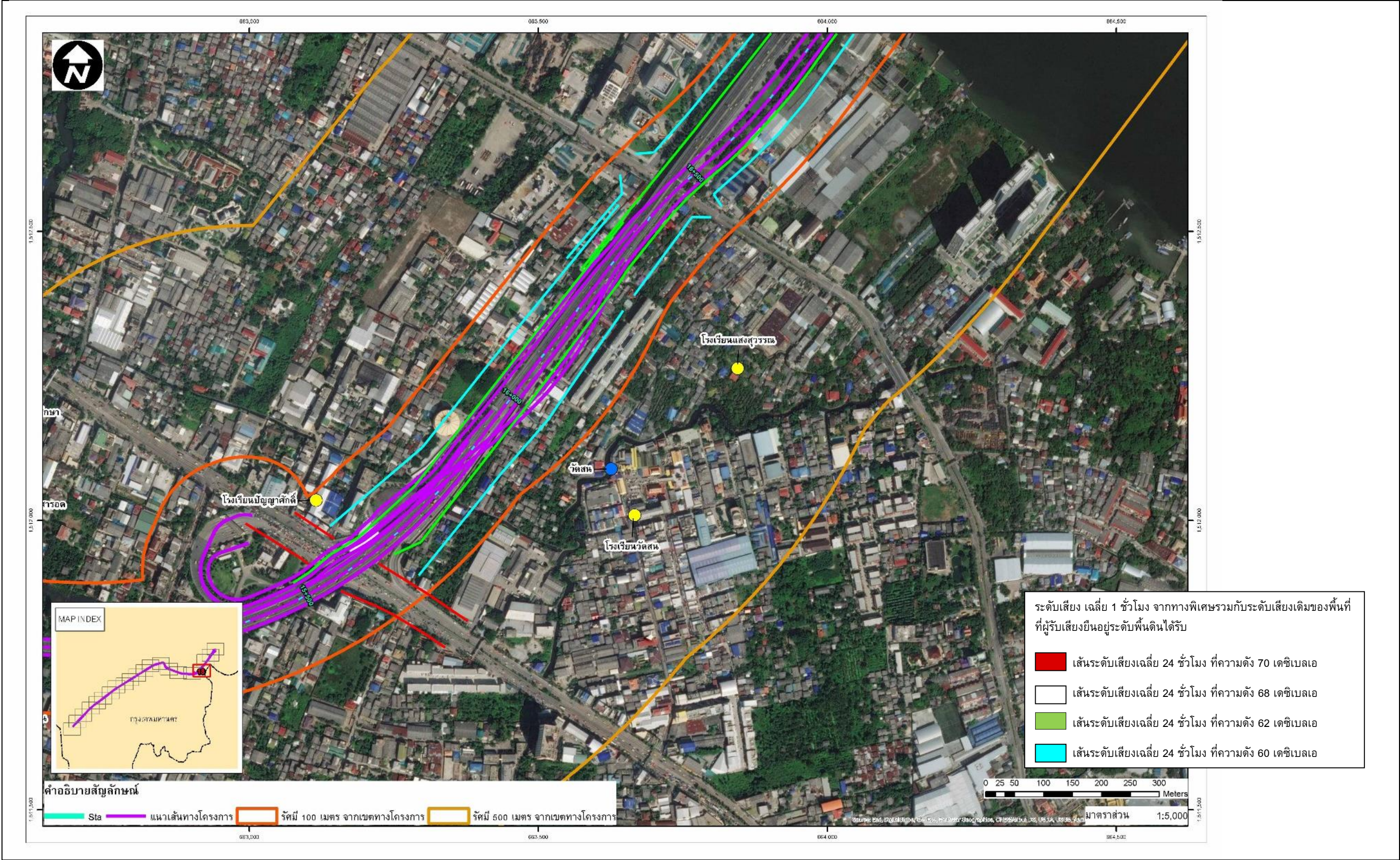
รูปที่ 4.3-7 ระดับเสียงที่ระดับพื้น เฉลี่ย 24 ชั่วโมง รวมกับระดับเสียงที่มีอยู่เดิม ในปีที่ระดับเสียงสูงสุด ปี พ.ศ.2593 (ต่อ)





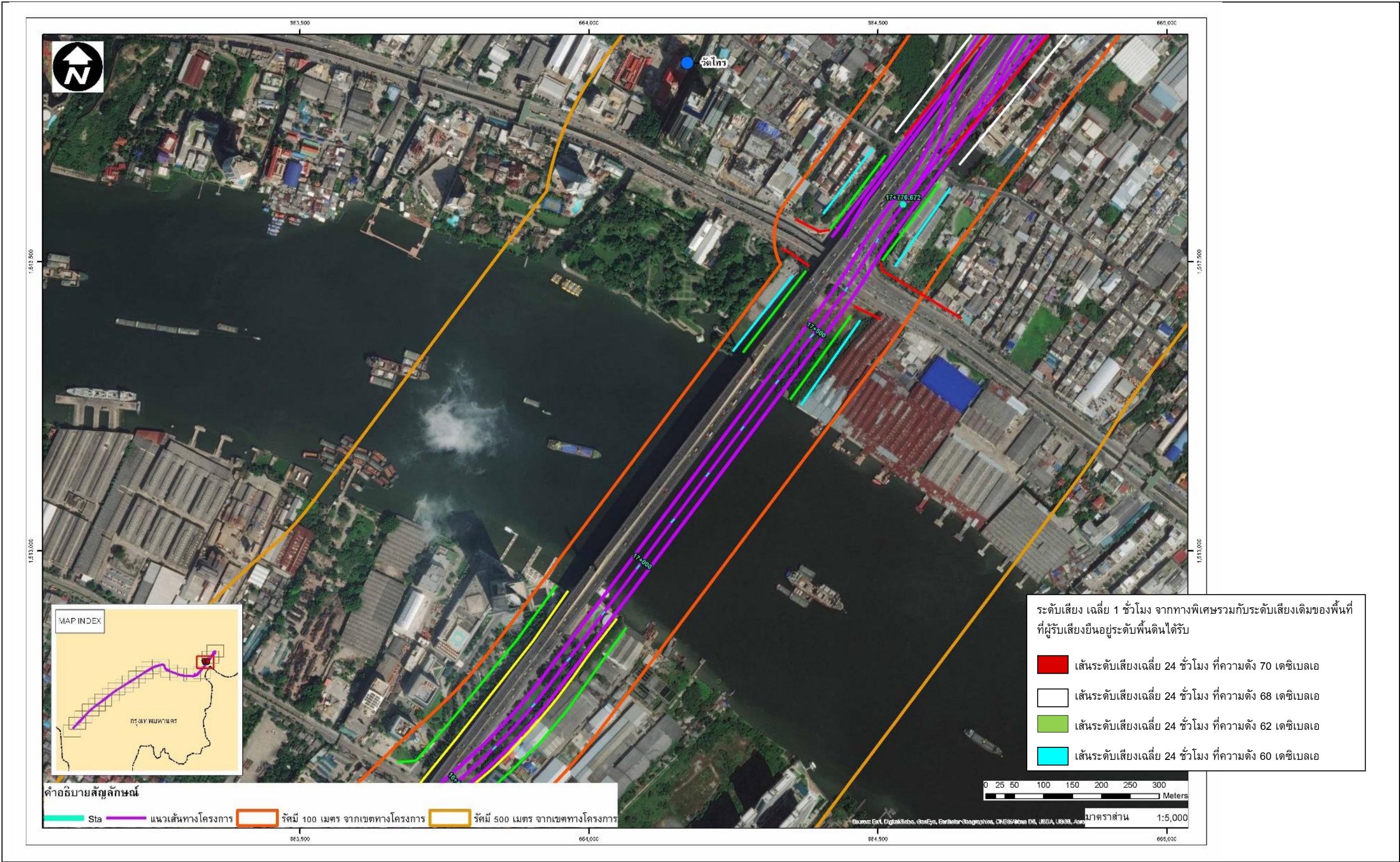
รูปที่ 4.3-7 ระดับเสียงที่ระดับพื้น เฉลี่ย 24 ชั่วโมง รวมกับระดับเสียงที่มีอยู่เดิม ในปีที่ระดับเสียงสูงสุด ปี พ.ศ.2593 (ต่อ)





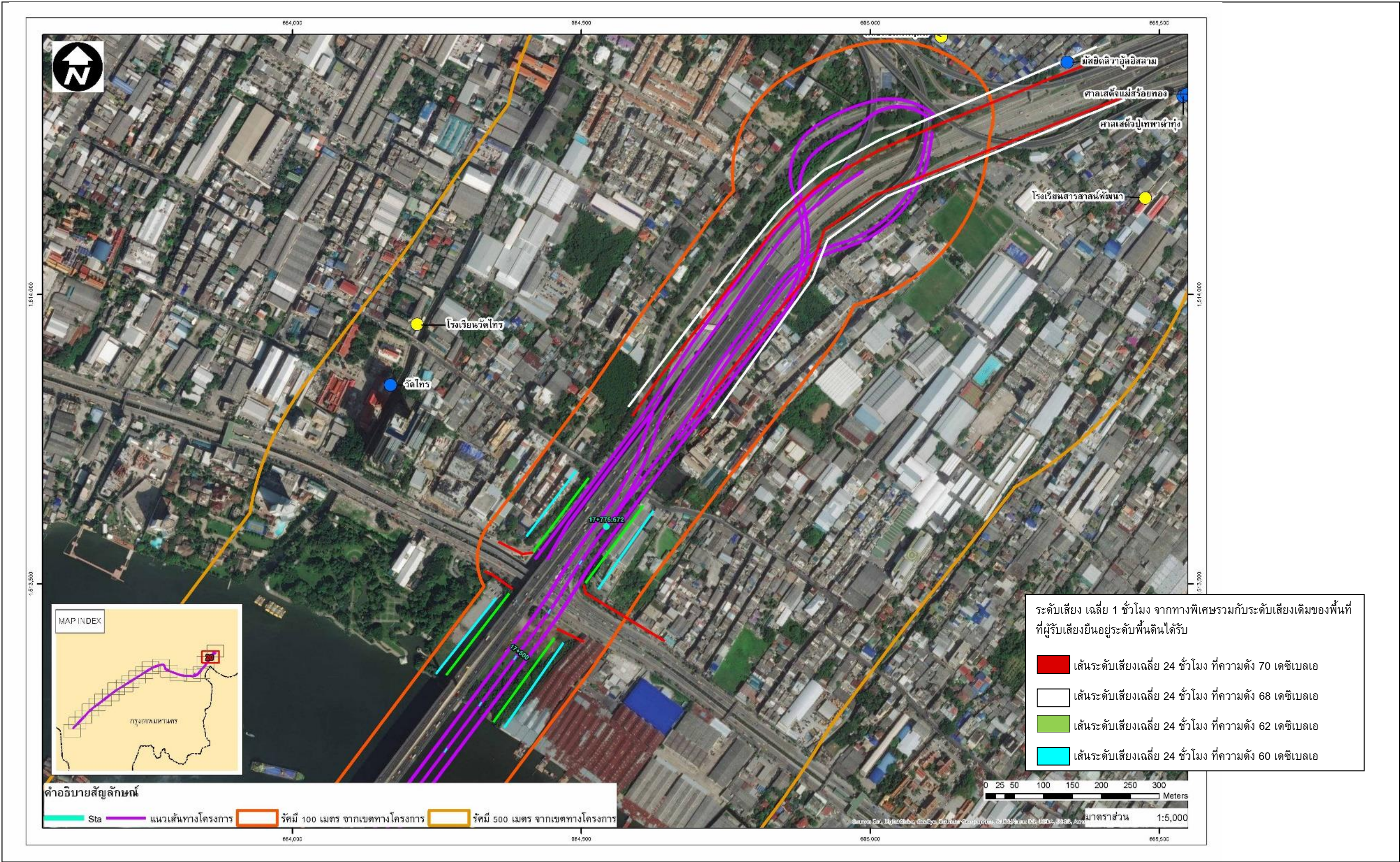
รูปที่ 4.3-7 ระดับเสียงที่ระดับพื้น เฉลี่ย 24 ชั่วโมง รวมกับระดับเสียงที่มีอยู่เดิม ในปีที่ระดับเสียงสูงสุด ปี พ.ศ.2593 (ต่อ)





รูปที่ 4.3-7 ระดับเสียงที่ระดับพื้น เฉลี่ย 24 ชั่วโมง รวมกับระดับเสียงที่มีอยู่เดิม ในปีที่ระดับเสียงสูงสุด ปี พ.ศ.2593 (ต่อ)





รูปที่ 4.3-7 ระดับเสียงที่ระดับพื้น เฉลี่ย 24 ชั่วโมง รวมกับระดับเสียงที่มีอยู่เดิม ในปีที่ระดับเสียงสูงสุด ปี พ.ศ.2593 (ต่อ)



### การเปรียบเทียบกับผลการประเมินระดับเสียงของโครงการในอดีต

โครงการในอดีต คือ โครงการศรีรัช - ดาวคะนอง (2553) และโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก (2559) ซึ่งผลการศึกษาจะแตกต่างกันบ้างเพราะปริมาณการจราจรและแยกประเภทการจราจรต่างกัน แบบจำลองของโครงการในอดีตทั้งสองใช้ Community Noise mModel 5.0 (CNM) แต่ในการศึกษานี้ใช้โมเดล TNM ซึ่งผลที่ได้ก็ใกล้เคียงกันโดยเฉพาะโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกและการศึกษาในการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการครั้งนี้ มีผลต่างกันประมาณไม่เกิน 1 เดซิเบลเอ ในระยะทางใกล้ๆ แต่หากระยะทางไกลออกไปเช่นที่ระยะ 100 เมตรขึ้นไป TNM จะมีแนวโน้มให้ค่าต่ำกว่า 1-3 เดซิเบลเอ ซึ่งเป็นเพราะการคาดการณ์ปริมาณจราจรบนถนนพระรามที่ 2 ต่างกัน (โครงการปัจจุบันน้อยกว่าโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก (2559)) แต่สำหรับโครงการนี้ความแตกต่างที่กล่าวถึงไม่มีความสำคัญนัก เพราะหากผู้รับผลกระทบอยู่ที่ระยะห่าง 50-60 เมตร จากกึ่งกลางแนวทางโครงการ ค่าระดับเสียงไม่เกินมาตรฐานอยู่แล้ว (นอกจากเป็นอาคารสูงที่มีความสูงมากกว่าความสูงของโครงการ) และในความเป็นจริงก็มักจะมีอาคารอื่นที่ใกล้กว่าบดบังทำให้ผลระดับเสียงที่ประเมินได้ไม่สามารถใช้ได้อย่างแม่นยำในความเป็นจริง)

#### 4.4 การคมนาคมขนส่ง

เนื่องจากการขยายจุดเริ่มต้นโครงการออกไปอีกประมาณ 1.8 กิโลเมตร เพื่อเชื่อมต่อกับโครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี - ปากท่อ) และผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในการศึกษาเพื่อออกแบบรายละเอียด พบว่ามีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นจากที่ได้คาดการณ์ไว้ อาจส่งผลกระทบต่อการกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการคมนาคมสายหลักและคมนาคมสายรอง

##### 4.4.1 กรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

ในกรณีที่ไม่มีการพัฒนาโครงการ คาดว่า โครงข่ายเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงกับแนวเส้นทาง ซึ่งผ่านพื้นที่โครงการในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและจังหวัดสมุทรสาคร ประกอบด้วย ทางหลวง ทางหลวงพิเศษ ทางพิเศษ และถนนภายในท้องถิ่น จะมีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นในทุกทิศทาง ส่งผลให้เส้นทางต่างๆ ประสบกับความแออัดในทุกเส้นทางหากไม่มีการพัฒนาเส้นทางในอนาคต รายละเอียดแนวเส้นทางต่างๆ ดังนี้

(1) **ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1)** ช่วงที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา คือ ช่วงสะพานพระราม 9 - ดาวคะนอง ทางพิเศษสายนี้เป็นเส้นทางสายหลักที่รองรับการเดินทางระหว่างฝั่งธนบุรีกับพื้นที่ธุรกิจชั้นในของกรุงเทพมหานคร มีปริมาณการจราจรความหนาแน่นตลอดทั้งวัน โดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนจะมีสภาพการจราจรติดขัดอย่างมาก

(2) ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) ช่วงถนนจันทร์ - บางโคล่

(3) ทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระรามที่ 2) หรือ สายธนบุรี-ปากท่อ เริ่มจากบริเวณสามแยก บางปะแก้ว ผ่านเขตจังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสงคราม และสิ้นสุดที่อำเภอปากท่อ จังหวัดชลบุรี เป็นถนนสายสำคัญในแนวเหนือ - ใต้ ที่รองรับการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ธุรกิจชั้นใน กับพื้นที่ฝั่งธนบุรีของกรุงเทพมหานคร และเป็นเส้นทางสายหลักที่ใช้เดินทางสู่ภาคใต้

(4) ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร) หรือถนนกาญจนาภิเษก เป็นถนนสายสำคัญที่มีเส้นทางเชื่อมต่อกันเป็นวงแหวนล้อมรอบตัวเมืองกรุงเทพมหานคร จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี และจังหวัดสมุทรปราการ และยังผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยาด้วย สำหรับช่วงที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาซึ่งอยู่ด้านฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร จะอยู่ในเขตบางขุนเทียน

(5) ทางหลวงหมายเลข 3242 (ถนนเอกชัย) เป็นเส้นทางที่เชื่อมระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดสมุทรสาคร

(6) ทางหลวงหมายเลข 303 สายดาวคะนอง - ป้อมพระจุลจอมเกล้า (ถนนสุขสวัสดิ์) เป็นถนนที่ต่อเชื่อมจากจุดตัดระหว่างถนนเอกชัยกับถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินบริเวณแยกจอมทอง ลงมาทางด้านใต้เลียบริมแม่น้ำเจ้าพระยา ผ่านเขตจอมทอง เขตราษฎร์บูรณะ และสิ้นสุดที่หน้าป้อมพระจุลจอมเกล้า อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ เป็นถนนสายหลักสำคัญในแนวเหนือ - ใต้ ซึ่งรองรับการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานครกับอำเภอพระประแดงและอำเภอพระสมุทรเจดีย์ จังหวัดสมุทรปราการ

(7) ถนนพระรามที่ 3 เป็นถนนสายสำคัญในแนวตะวันออก - ตะวันตก ปัจจุบันตลอดสองข้างทางมีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว ทำให้ปริมาณการจราจรบนถนนสายนี้ค่อนข้างหนาแน่นโดยเฉพาะช่วงชั่วโมงเร่งด่วน

(8) ถนนราษฎร์บูรณะ สภาพพื้นที่สองข้างทางส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์หนาแน่นตลอดแนวเส้นทาง

(9) ถนนวงแหวนอุตสาหกรรม เป็นถนนเชื่อมระหว่างสะพานภูมิพล หรือเดิมคือสะพานวงแหวนอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาสำหรับถนนวงแหวนอุตสาหกรรม เชื่อมระหว่างถนนพระรามที่ 3 ถนนสุขสวัสดิ์ ถนนปู่เจ้าสมิงพรายและถนนกาญจนาภิเษก ทางด้านเหนือมีสะพานภูมิพล 1 เชื่อมระหว่างแขวงบางโพงพาง เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร กับตำบลบางยอ อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการทางด้านใต้มีสะพานภูมิพล 2 เชื่อมระหว่างตำบลทรงคนองกับตำบลบางหญ้าแพรก อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ

ในการประเมินสภาพการจราจรกรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการพิจารณาจากค่าสัดส่วนปริมาณการจราจรต่อความสามารถในการรองรับของทางหลวงหรือถนนสายที่เกี่ยวข้องกับโครงการที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ในรูปของค่า V/C Ratio เพื่อประเมินสภาพการคมนาคมขนส่งบนเส้นทางที่เกี่ยวข้องดังกล่าว โดยหลักการประเมินสภาพการจราจรมีรายละเอียดดังนี้

(1) ยานพาหนะแต่ละประเภทกำหนดให้มีค่าถ่วงน้ำหนักจากค่า Passenger Car Unit (PCU) เป็นค่า Passenger Car Equivalents (PCE) ดังตารางที่ 4.4-1

ตารางที่ 4.4-1 ประเภทของยานพาหนะหน่วยเทียบเท่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล (PCU)

ลำดับที่	ประเภทยานพาหนะ	คำย่อ	PCE Factor
1	รถจักรยาน 2 ล้อ และ 3 ล้อ	BC	0
2	รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง (Motorcycle)	MC	0.333
3	รถยนต์นั่งส่วนบุคคลนั่งไม่เกิน 7 คน	PC1	1
4	รถยนต์นั่งส่วนบุคคลนั่งเกิน 7 คน	PC2	1
5	รถโดยสารขนาดเล็ก (Light Bus )	LB	1.5
6	รถโดยสารขนาดกลาง (Medium Bus )	MB	1.5
7	รถโดยสารขนาดใหญ่ (Heavy Bus )	HB	2.1
8	รถบรรทุกขนาดเล็ก 4 ล้อ (Light Truck )	LT	1
9	รถบรรทุกขนาดกลาง 6 ล้อ (Medium Truck )	MT	1.5
10	รถบรรทุกขนาดใหญ่ 10 ล้อ (Heavy Truck )	HT	2.5
11	รถบรรทุกพ่วง (Full Trailer)	Tr	2.5
12	รถบรรทุกกึ่งพ่วง (Semi Trailer)	STr	2.5

(2) การวิเคราะห์หาอัตราส่วนปริมาณจราจรต่อความจุ (Volume per Capacity Ratio: V/C) และระดับการให้บริการ (Level of Service: LOS) ช่วงถนนในพื้นที่ศึกษาของโครงการ โดยใช้มาตรฐานของ Ausroads ประเทศออสเตรเลียแสดงดังตารางที่ 4.4-2

ทั้งนี้ ระดับการให้บริการ LOS A ถึง LOS F จะมีสภาพการจราจร ดังนี้

- LOS A เป็นสภาพการไหลอิสระ คนขับแต่ละคนไม่ถูกรบกวนเนื่องจากรถคันอื่นในกระแสจราจรมีอิสระที่จะเลือกขับด้วยความเร็วที่ต้องการ มีอิสระในการบังคับพวงมาลัยมากที่สุด และมีระดับความสะดวกสบายต่อคนขับรถมากที่สุด
- LOS B เป็นสภาพการไหลคงตัว รถในกระแสจราจรเริ่มมากและอิสระในการเลือกความเร็ว ยังคงไม่ถูกรบกวน แต่อิสระในการบังคับพวงมาลัยเริ่มลดลง ระดับความสะดวกสบายลดน้อยลงจากระดับ A
- LOS C ยังอยู่ในสภาพการไหลคงตัว แต่การเลือกความเร็วจะถูกรบกวนจากรถคันอื่นๆ การบังคับพวงมาลัยต้องคอยระมัดระวังค่อนข้างมาก และระดับความสะดวกสบายลดลงจนสังเกตได้
- LOS D เป็นสภาพซึ่งกระแสจราจรมีความหนาแน่นสูง แต่ยังอยู่ในสภาพการไหลคงตัว อิสระในการเลือกความเร็วและการบังคับพวงมาลัยของผู้ขับที่ถูกจำกัดอย่างมาก ระดับความ



สะดวกสบายอยู่ในระดับขั้นต่ำ โดยทั่วไปหากมีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นอีกเพียงเล็กน้อยจะทำให้สภาพการไหลของการจราจรมีการเคลื่อนตัวได้ช้าลง

- LOS E เป็นสภาพของกระแสจราจรที่ความจุของถนนและความเร็วทั้งหมดถูกลดลงจนต่ำแต่ค่อนข้างคงที่ อีกระในการบังคับพวงมาลัยของผู้ขับขี่ขึ้นน้อยมาก ระดับความสะดวกสบายอยู่ในขั้นต่ำมาก เป็นสภาพที่ไม่คงตัวหากมีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นอีกเพียงเล็กน้อยจะทำให้การจราจรติดขัดได้
- LOS F เป็นสภาพที่มีปริมาณจราจรเกินระดับความจุของถนน การไหลของกระแสจราจรมีสภาพถูกบังคับไม่คล่องตัวอย่างมาก ผู้ขับขี่ต้องใช้ความเร็วต่ำมาก การจราจรมีการติดขัดเคลื่อนตัวได้ช้า และรถต้องหยุดบ่อยๆ เกิดแถวคอยยาว

ตารางที่ 4.4-2 ความสามารถในการรองรับของทางหลวง/ถนน

ระดับการให้บริการ (Level of Service, LOS)	อัตราส่วนปริมาณจราจรต่อความจุ (Volume per Capacity Ratio, V/C)	ความเร็วในการเดินทางโดยเฉลี่ย (กิโลเมตร/ชั่วโมง)
A	0 – 0.60	> 50
B	0.60 – 0.70	40 – 50
C	0.70 – 0.80	30 – 40
D	0.80 – 0.90	20 – 30
E	0.90 – 1.00	15 – 20
F	> 1.00	< 15

ที่มา : Ausroads, ค.ศ. 1988

(3) ประเมินผลกระทบต่อสภาพจราจรบนถนนที่แนวเส้นทางพาดผ่านและมีโครงข่ายเกี่ยวข้องกับแนวสายทางของโครงการ โดยมีแนวสายทางที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ถนนพระรามที่ 2 สะพานพระราม 9 และถนนสุขสวัสดิ์ โดยมีรายละเอียดการประเมินดังนี้

#### 1) ถนนพระรามที่ 2

ประเมินผลสภาพการจราจรบนถนนพระรามที่ 2 ทั้งขาเข้าเมืองและขาออกเมือง ในอนาคตปี 2563, 2568, 2573, 2578, 2583, 2588 และ 2593 ดังตารางที่ 4.4-3 ถึง ตารางที่ 4.4-6 โดยถนนพระรามที่ 2 มีความเกี่ยวข้องกับโครงการ คือ แนวเส้นทางจะวางตัวอยู่ในแนวเกาะกลางของถนนพระรามที่ 2 ซ้อนทับเป็นทางยกระดับอยู่ด้านบนมีทิศทางการเดินทางเช่นเดียวกันถนนพระรามที่ 2 ผลการประเมินสภาพการจราจร แสดงดังตารางที่ 4.4-7 พบว่า ปริมาณจราจรบนทางหลักและทางขนานของถนนพระรามที่ 2 ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (17.00 น. – 18.00 น.) จะมากกว่าในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00 น. -08.00 น.) สามารถสรุปได้ดังนี้

- ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00 น. – 08.00 น.) ปริมาณจราจรขาเข้าเมืองจะน้อยกว่าขาออกเมืองทั้งบนทางหลักและทางขนาน โดยปริมาณจราจรขาเข้าเมืองและขาออกเมืองบนทางหลักและทางขนานในปี 2563 เท่ากับ 4,050 และ 4,251 คันต่อชั่วโมง ค่า V/C เท่ากับ 0.87 และ 0.91 และในปี 2593 ปริมาณจราจรจะเพิ่มขึ้นเป็น 4,942 และ 4,757 คันต่อชั่วโมง และทำให้ค่า V/C เพิ่มขึ้นเป็น 1.06 และ 1.02 ตามลำดับ ซึ่งทำให้สภาพความคล่องตัวของทางหลักและทางขนานลดลงจากปี 2563 (LOS ลดลงจากระดับ D เป็นระดับ F) และเมื่อเปรียบเทียบสภาพการจราจรกับปัจจุบัน พบว่า ในปี 2563 ขาเข้าเมืองและขาออกเมืองบนทางหลักและทางขนานจะมีสภาพความคล่องตัวลดลง (LOS ลดจากระดับ B เป็นระดับ D)

- ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (17.00 น. – 18.00 น.) ปริมาณจราจรขาเข้าเมืองจะน้อยกว่าขาออกเมืองทั้งบนทางหลักและทางขนาน โดยปริมาณจราจรขาเข้าเมืองและขาออกเมืองบนทางหลักและทางขนานในปี 2563 เท่ากับ 4,195 และ 4,402 คันต่อชั่วโมง ค่า V/C เท่ากับ 0.85 และ 0.89 และในปี 2593 ปริมาณจราจรจะเพิ่มขึ้นเป็น 5,118 และ 4,926 คันต่อชั่วโมง และทำให้ค่า V/C เพิ่มขึ้นเป็น 1.04 และ 1.00 ตามลำดับ ซึ่งทำให้สภาพความคล่องตัวของทางหลักและทางขนานลดลงจากปี 2563 (LOS ลดลงจากระดับ D เป็นระดับ F) และเมื่อเปรียบเทียบสภาพการจราจรกับปัจจุบัน พบว่า ในปี 2563 ขาเข้าเมืองและขาออกเมืองบนทางหลักและทางขนานจะมีสภาพความคล่องตัวลดลง (LOS ลดจากระดับ D เป็นระดับ E)

ตารางที่ 4.4-3 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางหลักและทางขนานของถนนพระรามที่ 2 ปี พ.ศ. 2563 - 2593 (กรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
ถนนพระรามที่ 2 (ช่วงทาง A) ทางหลัก+ทางขนาน (ขาเข้าช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า 07.00 - 08.00 น.)

ปี พ.ศ.	หน่วย	รถจักรยานยนต์	รถยนต์นั่ง ไม่เกิน 7 คน	รถยนต์นั่ง เกิน 7 คน	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถบรรทุก เล็ก 4 ล้อ	รถโดยสาร ขนาดกลาง	รถโดยสาร ขนาดใหญ่	รถบรรทุก กลาง 6 ล้อ	รถบรรทุก ก 10 ล้อ	รถบรรทุก กพ่วง	รถบรรทุก กึ่งพ่วง	รวม
		MC	PC1	PC2	LB	LT	MB	HB	MT	HT	TR	STR	
		PCE	0.33	1	1	1.5	1	1.5	2.1	2.1	2.5	2.5	
2563	คัน/ชม.	72	2,225	656	5	692	3	9	179	121	56	32	4,050
	PCU/hr	24	2,225	656	8	692	5	20	375	303	139	80	4,527
2568	คัน/ชม.	69	2,131	628	5	663	3	9	171	116	53	31	3,879
	PCU/hr	23	2,131	628	8	663	4	19	359	291	133	76	4,335
2573	คัน/ชม.	69	2,161	637	5	672	3	9	173	118	54	31	3,933
	PCU/hr	23	2,161	637	8	672	5	19	364	295	135	77	4,395
2578	คัน/ชม.	73	2,280	672	5	709	3	10	183	124	57	33	4,150
	PCU/hr	24	2,280	672	8	709	5	20	384	311	142	82	4,638
2583	คัน/ชม.	78	2,424	714	6	754	3	10	195	132	60	35	4,411
	PCU/hr	26	2,424	714	9	754	5	22	409	330	151	87	4,930
2588	คัน/ชม.	84	2,611	769	6	812	4	11	210	142	65	37	4,752
	PCU/hr	28	2,611	769	9	812	5	23	440	356	163	94	5,310
2593	คัน/ชม.	87	2,715	800	6	845	4	12	218	148	68	39	4,942
	PCU/hr	29	2,715	800	10	845	6	24	458	370	169	97	5,523

ตารางที่ 4.4-4 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางหลักและทางขนานของถนนพระรามที่ 2 ปี พ.ศ. 2563-2593 (กรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
ถนนพระรามที่ 2 (ช่วงทาง B) ทางหลัก+ทางขนาน (ขاوออกช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า 07.00-08.00 น.)

ปี พ.ศ.	หน่วย	รถจักรยานยนต์	รถยนต์นั่ง ไม่เกิน 7 คน	รถยนต์นั่ง เกิน 7 คน	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถบรรทุก เล็ก 4 ล้อ	รถโดยสาร ขนาดกลาง	รถโดยสาร ขนาดใหญ่	รถบรรทุก กลาง 6 ล้อ	รถบรรทุก 10 ล้อ	รถบรรทุก พ่วง	รถบรรทุก กึ่งพ่วง	รวม
		MC	PC1	PC2	LB	LT	MB	HB	MT	HT	TR	STR	
		PCE	0.33	1	1	1.5	1	1.5	2.1	2.1	2.5	2.5	
2563	คัน/ชม.	75	2,335	688	6	727	3	10	188	127	58	33	4,251
	PCU/hr	25	2,335	688	8	727	5	21	394	318	146	84	4,750
2568	คัน/ชม.	72	2,230	657	5	694	3	9	179	122	56	32	4,058
	PCU/hr	24	2,230	657	8	694	5	20	376	304	139	80	4,535
2573	คัน/ชม.	74	2,314	682	5	720	3	10	186	126	58	33	4,211
	PCU/hr	25	2,314	682	8	720	5	21	390	315	144	83	4,707
2578	คัน/ชม.	76	2,373	699	6	738	3	10	191	129	59	34	4,318
	PCU/hr	25	2,373	699	8	738	5	21	400	323	148	85	4,826
2583	คัน/ชม.	79	2,444	720	6	760	3	10	196	133	61	35	4,449
	PCU/hr	26	2,444	720	9	760	5	22	412	333	152	88	4,972
2588	คัน/ชม.	81	2,513	741	6	782	3	11	202	137	63	36	4,574
	PCU/hr	27	2,513	741	9	782	5	22	424	343	157	90	5,111
2593	คัน/ชม.	84	2,613	770	6	813	4	11	210	143	65	37	4,757
	PCU/hr	28	2,613	770	9	813	5	23	441	356	163	94	5,316



ตารางที่ 4.4-5 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางหลักและทางขนานของถนนพระรามที่ 2 ปี พ.ศ. 2563-2593 (กรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
ถนนพระรามที่ 2 (ช่วงทาง A) ทางหลัก+ทางขนาน (ขาเข้าช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น 17.00-18.00 น.)

ปี พ.ศ.	หน่วย	รถจักรยานยนต์	รถยนต์ นั่งไม่เกิน 7 คน	รถยนต์นั่ง เกิน 7 คน	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถบรรทุก เล็ก 4 ล้อ	รถโดยสาร ขนาดกลาง	รถโดยสาร ขนาดใหญ่	รถบรรทุก กลาง 6 ล้อ	รถบรรทุก ก 10 ล้อ	รถบรรทุก กพ่วง	รถบรรทุก กึ่งพ่วง	รวม
		MC	PC1	PC2	LB	LT	MB	HB	MT	HT	TR	STR	
		PCE	0.33	1	1	1.5	1	1.5	2.1	2.1	2.5	2.5	
2563	คัน/ชม.	74	2,305	679	5	717	3	10	185	126	58	33	4,195
	PCU/hr	24	2,305	679	8	717	5	21	389	314	144	83	4,688
2568	คัน/ชม.	71	2,207	650	5	687	3	9	177	120	55	32	4,017
	PCU/hr	23	2,207	650	8	687	5	20	372	301	138	79	4,490
2573	คัน/ชม.	72	2,238	660	5	696	3	9	180	122	56	32	4,073
	PCU/hr	24	2,238	660	8	696	5	20	377	305	140	80	4,552
2578	คัน/ชม.	76	2,361	696	6	735	3	10	190	129	59	34	4,298
	PCU/hr	25	2,361	696	8	735	5	21	398	322	147	85	4,803
2583	คัน/ชม.	81	2,510	740	6	781	3	11	202	137	63	36	4,569
	PCU/hr	27	2,510	740	9	781	5	22	423	342	157	90	5,106
2588	คัน/ชม.	87	2,704	797	6	841	4	11	217	147	67	39	4,921
	PCU/hr	29	2,704	797	10	841	6	24	456	369	169	97	5,500
2593	คัน/ชม.	90	2,812	829	7	875	4	12	226	153	70	40	5,118
	PCU/hr	30	2,812	829	10	875	6	25	474	383	175	101	5,720

ตารางที่ 4.4-6 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางหลักและทางขนานของถนนพระรามที่ 2 ปี พ.ศ. 2563-2593 (กรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) ถนนพระรามที่ 2 (ช่วงทาง B) ทางหลัก+ทางขนาน (ขาออกช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น 17.00-18.00 น.)

ปี พ.ศ.	หน่วย	รถจักรยานยนต์	รถยนต์นั่ง ไม่เกิน 7 คน	รถยนต์นั่ง เกิน 7 คน	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถบรรทุก เล็ก 4 ล้อ	รถโดยสาร ขนาดกลาง	รถโดยสาร ขนาดใหญ่	รถบรรทุก กลาง 6 ล้อ	รถบรรทุก ก 10 ล้อ	รถบรรทุก กพ่วง	รถบรรทุก กึ่งพ่วง	รวม
		MC	PC1	PC2	LB	LT	MB	HB	MT	HT	TR	STR	
		PCE	0.33	1	1	1.5	1	1.5	2.1	2.1	2.5	2.5	
2563	คัน/ชม.	78	2,419	713	6	752	3	10	194	132	60	35	4,402
	PCU/hr	26	2,419	713	9	752	5	22	408	330	151	87	4,920
2568	คัน/ชม.	74	2,309	681	5	718	3	10	185	126	58	33	4,203
	PCU/hr	25	2,309	681	8	718	5	21	389	315	144	83	4,697
2573	คัน/ชม.	77	2,397	706	6	746	3	10	192	131	60	34	4,362
	PCU/hr	25	2,397	706	9	746	5	21	404	327	150	86	4,875
2578	คัน/ชม.	79	2,457	724	6	765	3	10	197	134	61	35	4,473
	PCU/hr	26	2,457	724	9	765	5	22	414	335	153	88	4,999
2583	คัน/ชม.	81	2,532	746	6	788	4	11	203	138	63	36	4,608
	PCU/hr	27	2,532	746	9	788	5	23	427	345	158	91	5,150
2588	คัน/ชม.	84	2,603	767	6	810	4	11	209	142	65	37	4,737
	PCU/hr	28	2,603	767	9	810	5	23	439	355	162	93	5,294
2593	คัน/ชม.	87	2,707	798	6	842	4	11	217	148	68	39	4,926
	PCU/hr	29	2,707	798	10	842	6	24	456	369	169	97	5,506

#### ตารางที่ 4.4-7 ผลการประเมินสภาพการจราจรบนถนนพระรามที่ 2 ปี พ.ศ.2563 - 2593 (กรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)

ปี พ.ศ.	ถนนพระรามที่ 2 (ช่วงทาง A) ทางหลักและทางขนาน (ขาเข้า)				ถนนพระรามที่ 2 (ช่วงทาง B) ทางหลักและทางขนาน (ขาออก)			
	คัน/ชม.	PCU/hr	V/C	LOS	คัน/ชม.	PCU/hr	V/C	LOS
ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า 07.00-08.00 น.								
2563	4,050	4,527	0.87	D	4,251	4,750	0.91	E
2568	3,879	4,335	0.83	D	4,058	4,535	0.87	D
2573	3,933	4,395	0.85	D	4,211	4,707	0.91	E
2578	4,150	4,638	0.89	E	4,318	4,826	0.93	E
2583	4,411	4,930	0.95	E	4,449	4,972	0.96	E
2588	4,752	5,310	1.02	F	4,574	5,111	0.98	E
2593	4,942	5,523	1.06	F	4,757	5,316	1.02	F
ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น 17.00-18.00 น.								
2563	4,195	4,688	0.85	D	4,402	4,920	0.89	E
2568	4,017	4,490	0.82	D	4,203	4,697	0.85	D
2573	4,073	4,552	0.83	D	4,362	4,875	0.89	D
2578	4,298	4,803	0.87	D	4,473	4,999	0.91	E
2583	4,569	5,106	0.93	E	4,608	5,150	0.94	E
2588	4,921	5,500	1.00	F	4,737	5,294	0.96	E
2593	5,118	5,720	1.04	F	4,926	5,506	1.00	F

#### 4.4.2 กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

##### 1) ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ได้แก่ การขนย้ายวัสดุก่อสร้าง ปริมาณรถยนต์ที่สัญจรในโครงการ การขนส่งคนงาน การลำเลียงชิ้นส่วนและวัสดุก่อสร้าง และการขนย้ายเครื่องมือเครื่องจักร รวมทั้งอุปกรณ์ต่างๆ เข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง ส่งผลให้มีปริมาณจราจรบนโครงข่ายบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการที่ขยายออกมาเพื่อเชื่อมต่อกับโครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 มีปริมาณจราจรเพิ่มมากขึ้น ก่อให้เกิดผลกระทบต่อโครงข่ายถนนสายหลักและสายรองต่างๆ ที่เชื่อมต่อเข้าสู่พื้นที่โครงการ ซึ่งจะก่อให้เกิดผลกระทบด้านลบต่อการคมนาคมขนส่งในระยะก่อสร้าง ซึ่งเป็นเพียงช่วงระยะเวลาสั้นๆ เท่านั้น และนอกจากผลกระทบในการรบกวนพื้นผิวจราจรจากปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นแล้ว ปัญหาในเรื่องของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง เครื่องมือเครื่องจักร อุปกรณ์ต่างๆ รวมทั้งการขนคนงานเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้างของโครงการ ซึ่งจะมีโอกาสเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากขึ้นด้วยเช่นกัน สำหรับรายละเอียดการประเมินผลกระทบมีดังนี้

ในช่วงที่มีการก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ Main Line จะก่อสร้างโดยใช้พื้นที่เกาะกลางที่แบ่งช่องทางหลักบนถนนพระรามที่ 2 โดยไม่มีการปิดช่องจราจรบนทางหลักของถนนพระรามที่ 2 สำหรับการก่อสร้างทางขึ้น - ลง จะมีการปิดถนนดังนี้

- การก่อสร้างฐานรากและเสาโครงสร้างทางขึ้น - ลง (On-Off Ramp) จะปิดถนนตามแนวนานกับเส้นศูนย์กลางก่อสร้าง มีความกว้าง 9.5 เมตร
- การก่อสร้างคานขวาง (Cross Beam) จะปิดถนนตามแนวนานกับเส้นศูนย์กลางก่อสร้าง มีความกว้าง 9.5 เมตร และ 19.5 เมตร
- การติดตั้ง Girder จะปิดถนนตามแนวนานกับเส้นศูนย์กลางก่อสร้าง มีความกว้าง 13 เมตร และ 23 เมตร โดยจะปิดถนนเฉพาะเวลากลางคืน ซึ่งจะใช้เวลาก่อสร้าง 1 คืน ต่อ 1 Span
- การเทพื้นที่คอนกรีต (Deck Slab) จะปิดถนนตามแนวนานกับเส้นศูนย์กลางก่อสร้าง มีความกว้าง 9.5 เมตร และ 19.5 เมตร โดยจะปิดถนนเฉพาะเวลากลางคืน ซึ่งจะใช้เวลาก่อสร้าง 1 คืน ต่อ 1 Span

ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจรในพื้นที่และสร้างความไม่สะดวกในการเดินทางให้กับผู้ใช้รถสัญจรไป - มาได้ มีรายละเอียดการประเมินผลกระทบ ดังนี้

#### 1.1) การประเมินสภาพการจราจรตามแนวสายทางหลักในระยะก่อสร้าง

ในช่วงระยะเวลาการก่อสร้างบริเวณพื้นที่โครงการจะมีปริมาณการจราจรบนเส้นทางสายต่างๆ โดยเฉพาะถนนพระรามที่ 2 และถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก เพิ่มสูงขึ้นจากกิจกรรมการขนส่งของโครงการ โดยพิจารณาหาค่าสัดส่วนปริมาณการจราจรต่อความสามารถในการรองรับของทางหลวงหรือถนนสายที่เกี่ยวข้องกับโครงการในรูปของค่า V/C Ratio เพื่อประเมินสภาพการจราจรบนเส้นทางที่เกี่ยวข้องดังกล่าวโดยมีวิธีการดังนี้

(1) ยานพาหนะแต่ละประเภทกำหนดให้มีค่าถ่วงน้ำหนักจากค่า Passenger Car Unit (PCU) เป็นค่า Passenger Car Equivalents (PCE) แสดงดังตารางที่ 4.4-1

(2) การวิเคราะห์หาอัตราส่วนปริมาณจราจรต่อความจุ (Volume per Capacity Ratio: V/C) และระดับการให้บริการ (Level of Service: LOS) ช่วงถนนในพื้นที่ศึกษาของโครงการ ทางพิเศษสายดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก โดยใช้มาตรฐานของ Ausroads ประเทศออสเตรเลีย แสดงดังตารางที่ 4.4-2

(3) ประเมินปริมาณจราจรจากโครงการ มีรายละเอียดดังนี้

กิจกรรมการก่อสร้างโครงการใช้ระยะเวลา 3 ปี 3 เดือน (39 เดือน) ทำให้มีให้ปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นจากการขนส่งวัสดุอุปกรณ์/เครื่องจักรกลต่างๆ และการขนส่งคนงานเข้าสู่พื้นที่โครงการ โดยมีรายละเอียดการขนส่งในระยะก่อสร้างแนวสายทางของโครงการ ดังนี้



(3.1) การคาดการณ์ปริมาณจราจรในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง/เครื่องจักรกลต่างๆ

- ปริมาณการขนส่งวัสดุก่อสร้าง/เครื่องจักรกลต่างๆ จากการก่อสร้างโครงการทางด่วนศรีรัช-ดาวคะนอง และโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก
    - การขนส่งวัสดุก่อสร้างจากโครงการทางด่วนศรีรัช - ดาวคะนอง 155 คัน/วัน
    - การขนส่งวัสดุก่อสร้างจากโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก 16 คัน/วัน
  - เมื่อคิดรวมปริมาณการขนส่ง ไป - กลับ  $(155+16) \times 2 = 342$  เที่ยว/วัน
  - เมื่อพิจารณาปริมาณการขนส่งวัสดุอุปกรณ์รูป PCU  $= 342 \times 2.5$  PCU/วัน (รถบรรทุกพ่วงและรถบรรทุกกึ่งพ่วงเท่ากับ PCE Factor เท่ากับ 2.5)  $= 855$  PCU/วัน
  - ประเมินกรณีเลวร้ายที่สุด  $= 885$  PCU/ชั่วโมง
- คือ มีการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ทั้งหมดใน 1 วัน มีชั่วโมงทำงานวันละ 8 ชั่วโมง
- ดังนั้น ปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นจากโครงการ  $= 106.8$  PCU/ชั่วโมง

(3.2) การคาดการณ์ปริมาณจราจรในการขนส่งคนงานเข้าสู่พื้นที่โครงการ (การขนส่งคนงานเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง หรือการรับคนงานจากพื้นที่ก่อสร้างกลับที่พัก)

- ปริมาณการขนส่งคนงานเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้างจากการก่อสร้างโครงการทางด่วนศรีรัช-ดาวคะนอง และโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก
    - การขนส่งวัสดุก่อสร้างจากโครงการทางด่วนศรีรัช-ดาวคะนอง 111 คัน/วัน
    - การขนส่งวัสดุก่อสร้างจากโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก 78 คัน/วัน
  - เมื่อคิดรวมปริมาณการขนส่ง ไป-กลับ  $= 378$  เที่ยว/วัน
  - เมื่อพิจารณาปริมาณการขนส่งวัสดุอุปกรณ์รูป PCU  $= 378 \times 1.0$  PCU/วัน
  - (รถบรรทุก 4 ล้อ PCE Factor เท่ากับ 1.0)  $= 378$  PCU/วัน
  - ประเมินกรณีเลวร้ายที่สุด  $= 378$  PCU/ชั่วโมง
- คือ มีการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ทั้งหมดใน 1 วัน มีชั่วโมงทำงานวันละ 8 ชั่วโมง
- ดังนั้น ปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นจากโครงการ  $= 47.2$  PCU/ชั่วโมง

(3.3) การประเมินปริมาณจราจรจากโครงการ แบ่งเป็น 3 กรณี ดังนี้

- กรณีเลวร้ายที่สุด คือ มีปริมาณจราจรจากการขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้าง และการขนส่งคนงานเกิดขึ้นพร้อมกัน
- กรณีการขนส่งคนงานเพียงอย่างเดียว
- กรณีการขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้าง ในช่วงเวลากลางคืน (หลังช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น และก่อนช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (18.00 น. - 07.00 น.)

ตารางที่ 4.4-8 ผลการประเมินสภาพการจราจรจากการขนส่งของโครงการในระยะก่อสร้าง

บริเวณ	ทิศทาง	ปริมาณจราจร													
		ปริมาณ จราจร 24 ชั่วโมง (PCU/วัน)	ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า				ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น			หลังช่วงเวลา เร่งด่วนเช้า			หลังช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น และก่อนช่วงเวลา เร่งด่วนเช้า		
			07.00 น. - 08.00 น.				17.00 น. - 18.00 น.			08.00 น. - 17.00 น.			18.00 น. - 07.00 น.		
			(PCU/ชม.)	V/C	LOS	(PCU/ชม.)	V/C	LOS	(PCU/ชม.)	V/C	LOS	(PCU/ชม.)	V/C	LOS	
สภาพปัจจุบัน <sup>/1</sup>															
สะพานพระราม 9	เข้าเมือง	86,036	8,731	2.73	F	3,656	1.14	F	4,852	1.52	F	2,211	0.69	C	
	ออกเมือง	92,734	3,007	0.94	E	10,500	3.28	F	5,230	1.63	F	2,383	0.74	C	
ถนนพระรามที่ 2 (ทางหลัก)	เข้าเมือง	86,606	4,265	0.50	A	5,464	0.64	B	4,703	0.55	A	2,408	0.28	A	
	ออกเมือง	81,935	4,127	0.49	A	6,226	0.73	C	4,449	0.52	A	2,278	0.27	A	
ถนนพระรามที่ 2 (ทางขนาน)	เข้าเมือง	43,148	2,726	1.01	F	2,817	1.04	F	2,343	0.87	D	1,200	0.44	A	
	ออกเมือง	39,190	2,196	0.81	D	2,917	1.08	F	2,128	0.79	C	1,089	0.40	A	
ถนนวงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก	เข้าเมือง	61,867	4,256	0.43	A	3,380	0.34	A	3,774	0.38	A	1,522	0.15	A	
	ออกเมือง	73,293	3,737	0.37	A	4,652	0.47	A	4,471	0.45	A	1,803	0.18	A	
กรณีเลวร้ายที่สุด การขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้าง และการขนส่งคนงาน <sup>/2</sup>															
สะพานพระราม 9	เข้าเมือง	-	8,967	2.80	F	3,892	1.22	F	5,088	1.59	F	2,447	0.76	C	
	ออกเมือง	-	3,243	1.01	F	10,736	3.36	F	5,466	1.71	F	2,619	0.82	D	
ถนนพระรามที่ 2 (ทางหลัก)	เข้าเมือง	-	4,501	0.53	A	5,700	0.67	B	4,939	0.58	A	2,644	0.31	A	
	ออกเมือง	-	4,363	0.51	A	6,462	0.76	C	4,685	0.55	A	2,514	0.30	A	
ถนนพระรามที่ 2 (ทางขนาน)	เข้าเมือง	-	2,962	1.10	F	3,053	1.13	F	2,579	0.96	E	1,436	0.53	A	
	ออกเมือง	-	2,432	0.90	E	3,153	1.17	F	2,364	0.88	D	1,325	0.49	A	
ถนนวงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก	เข้าเมือง	-	4,492	0.45	A	3,616	0.36	A	4,010	0.40	A	1,758	0.18	A	
	ออกเมือง	-	3,973	0.40	A	4,888	0.49	A	4,707	0.47	A	2,039	0.20	A	
กรณีการขนส่งคนงานเพียงอย่างเดียว <sup>/2</sup>															
สะพานพระราม 9	เข้าเมือง	-	8,887	2.78	F	3,812	1.19	F	5,008	1.57	F	2,367	0.76	C	
	ออกเมือง	-	3,163	0.99	E	10,656	3.33	F	5,386	1.68	F	2,539	0.81	D	
ถนนพระรามที่ 2 (ทางหลัก)	เข้าเมือง	-	4,421	0.52	A	5,620	0.66	B	4,859	0.57	A	2,564	0.31	A	
	ออกเมือง	-	4,283	0.50	A	6,382	0.75	C	4,605	0.54	A	2,434	0.29	A	
ถนนพระรามที่ 2 (ทางขนาน)	เข้าเมือง	-	2,882	1.07	F	2,973	1.10	F	2,499	0.93	E	1,356	0.52	A	
	ออกเมือง	-	2,352	0.87	D	3,073	1.14	F	2,284	0.85	D	1,245	0.48	A	

ตารางที่ 4.4-8 ผลการประเมินสภาพการจราจรจากการขนส่งของโครงการในระยะก่อสร้าง

บริเวณ	ทิศทาง	ปริมาณจราจร												
		ปริมาณ จราจร 24 ชั่วโมง (PCU/วัน)	ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า			ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น			หลังช่วงเวลา เร่งด่วนเช้า			หลังช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น และก่อนช่วงเวลา เร่งด่วนเช้า		
			07.00 น. - 08.00 น.			17.00 น. - 18.00 น.			08.00 น. - 17.00 น.			18.00 น. - 07.00 น.		
			(PCU/ชม.)	V/C	LOS	(PCU/ชม.)	V/C	LOS	(PCU/ชม.)	V/C	LOS	(PCU/ชม.)	V/C	LOS
ถนนวงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก	เข้าเมือง	-	4,412	0.44	A	3,536	0.35	A	3,930	0.39	A	1,678	0.18	A
	ออกเมือง	-	3,893	0.39	A	4,808	0.48	A	4,627	0.46	A	1,959	0.21	A
กรณีการขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้าง ในช่วงเวลากลางคืน <sup>/2</sup>														
สะพานพระราม 9	เข้าเมือง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,291	0.72	C
	ออกเมือง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,463	0.77	C
ถนนพระรามที่ 2 (ทางหลัก)	เข้าเมือง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,488	0.29	A
	ออกเมือง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,358	0.28	A
ถนนพระรามที่ 2 (ทางขนาน)	เข้าเมือง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,280	0.47	A
	ออกเมือง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,169	0.43	A
ถนนวงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก	เข้าเมือง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,602	0.16	A
	ออกเมือง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,883	0.19	A

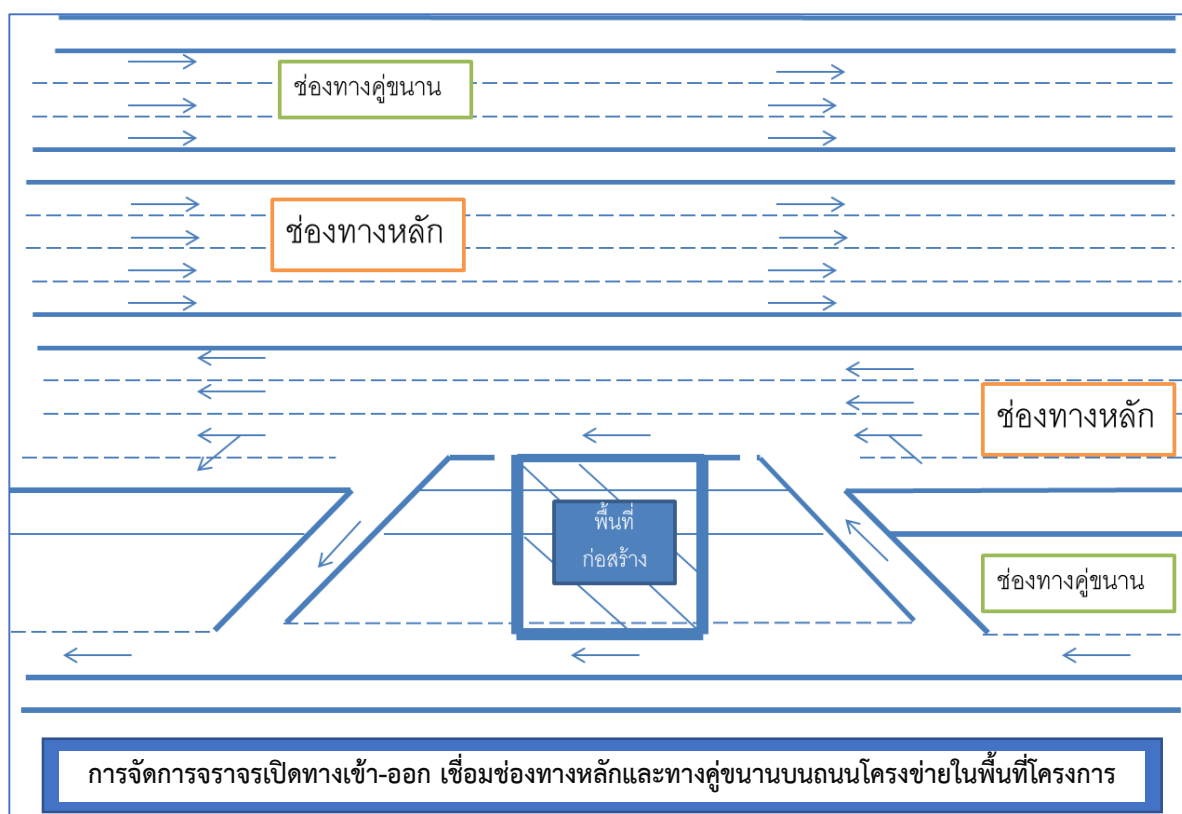
ที่มา : <sup>/1</sup> รายงานฉบับสมบูรณ์ งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรมทางด้านเศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก, พฤษภาคม พ.ศ. 2556

<sup>/2</sup> บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, พ.ศ. 2556

ผลการประเมินสภาพการจราจรจากการขนส่งของโครงการแสดงดังตารางที่ 4.4-8 โดยในกรณีเลวร้ายที่สุด คือ มีการขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้าง และการขนส่งคนงานพร้อมกัน พบว่าการขนส่งของโครงการจะทำให้ค่า V/C เพิ่มขึ้นจากเดิมเล็กน้อย ซึ่งส่วนใหญ่ไม่ทำให้สภาพความคล่องตัวบนถนนเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ยกเว้นทางขนานทิศออกเมือง ของถนนพระรามที่ 2 เมื่อมีการขนส่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00 น. - 08.00 น.) จะมีสภาพความคล่องตัวลดลง (LOS ลดจากระดับ D เป็นระดับ E) และเมื่อมีการขนส่งหลังช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (08.00 น. -17.00 น.) จะมีสภาพความคล่องตัวลดลง (LOS ลดจากระดับ E เป็นระดับ F) สำหรับกรณีที่มีการขนส่งคนงานก่อสร้าง พบว่าการขนส่งของโครงการจะทำให้ค่า V/C เพิ่มขึ้นจากเดิมเล็กน้อย ซึ่งส่วนใหญ่ไม่ทำให้สภาพความคล่องตัวบนถนนเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ยกเว้นทางขนาน ทิศออกเมือง ของถนนพระรามที่ 2 เมื่อมีการขนส่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00 น. - 08.00 น.) จะมีสภาพความคล่องตัวลดลง (LOS ลดจากระดับ D เป็นระดับ E) ส่วนการขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้างในช่วงเวลากลางคืน (18.00 น. - 07.00 น.) จะทำให้ค่า V/C เพิ่มขึ้นจากเดิมเล็กน้อย แต่ไม่ทำให้สภาพความคล่องตัวเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ดังนั้น การขนส่งของโครงการจะส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจรในระดับปานกลาง

## 1.2) การประเมินสภาพการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้างทางขึ้น - ลงของโครงการ

เนื่องจากโครงการมีการขยับจุดขึ้น - ลงที่ 3 จากเดิมอยู่บริเวณทางแยกบางขุนเทียนฝั่งตะวันออก (ถนนพระรามที่ 2 ซอย 55) ไปอยู่บริเวณถนนพระรามที่ 2 ซอย 50 ใกล้วัดเลา ซึ่งการก่อสร้างทางขึ้น - ลงทางพิเศษ จะมีช่วงการก่อสร้างโครงการที่มีผลกระทบต่อการจราจรบนถนนพื้นราบในขั้นตอนการก่อสร้างที่ต้องปิดช่องจราจรของทางคู่ขนาน จำนวน 2 ช่องจราจร และปิดช่องจราจรของทางหลัก จำนวน 1 ช่องจราจรนั้น ในการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างทางขึ้น - ลง ที่ปรึกษาได้วางแผนจัดการจราจร โดยให้เปิดช่องทางเข้า - ออกระหว่างทางคู่ขนานและทางหลัก ในช่วงที่มีการก่อสร้างทางขึ้น-ลงทางพิเศษ โดยรูปที่ 4.4-1 แสดงหลักการของการเปิดช่องทางเข้าและทางออกเชื่อมระหว่างทางคู่ขนานและทางหลัก เพื่อเบี่ยงการจราจรเข้ามาใช้และออกจากทางหลัก เมื่อพื้นที่ก่อสร้างแล้ว



รูปที่ 4.4-1 การเปิดทางเข้าและออก เชื่อมทางหลักและทางคู่ขนาน บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง

นอกจากนี้ ที่ปรึกษามีความเห็นว่าควรมีมาตรการเสริมที่สำคัญ คือ การประชาสัมพันธ์การเลี่ยงเส้นทางในช่วงที่มีการก่อสร้างด้วย จะช่วยลดปัญหาจราจรลงได้มาก ดังมีรายละเอียดดังนี้



### การลดและบรรเทาปัญหาการจราจรบนถนนโครงข่ายที่เกี่ยวข้อง

- ในช่วงของการดำเนินงานก่อสร้างทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก และจำเป็นต้องปิดช่องจราจร ดังกล่าวข้างต้น และมีผลกระทบต่อการจราจรนั้น มีความจำเป็นที่จะต้องหามาตรการในการลดผลกระทบด้านการจราจรต่างๆ มาใช้ในการลดและบรรเทาปัญหาการจราจร เช่น
  - 1) ปิดช่องจราจรตามระยะทางที่จำเป็นในการก่อสร้างเท่านั้น หรือแบ่งการก่อสร้างออกเป็นระยะ เพื่อให้การปิดช่องจราจรเป็นช่วง และเมื่อไม่มีความจำเป็นต้องใช้พื้นที่ปิดช่องจราจรแล้ว ต้องรีบคืนผิวการจราจรโดยเร็ว
  - 2) ไม่ดำเนินการก่อสร้างหรือขนส่งวัสดุก่อสร้างเข้าพื้นที่ก่อสร้างในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า และเร่งด่วนเย็น เนื่องจากช่วงเวลาดังกล่าวมีปริมาณจราจรสูง และอาจส่งผลกระทบต่อการจราจรก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด และอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถยนต์บนถนนในช่วงพื้นที่ก่อสร้างทางพิเศษ
  - 3) ติดตั้งเครื่องหมายจราจร และแบ่งช่องจราจรให้มีความชัดเจน มีป้ายจราจรแจ้งผู้ขับขี่รถยนต์ให้ทราบก่อนเข้าถึงพื้นที่ก่อสร้างทางพิเศษในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ตลอดจนการติดตั้งป้ายแนะนำการใช้ช่องจราจร การเข้าช่องจราจรที่ถูกต้อง เมื่อเข้าสู่บริเวณพื้นที่ก่อสร้างทางพิเศษ รวมทั้งการติดตั้งไฟส่องสว่างและสัญญาณไฟกระพริบ ทำให้ผู้ใช้รถยนต์เห็นได้ชัดเจนและมีความปลอดภัยของผู้ใช้รถยนต์ผ่านพื้นที่ก่อสร้างทางพิเศษในช่วงเวลากลางคืนทั้งนี้ ให้เป็นไปตามมาตรฐานคู่มือการใช้อุปกรณ์ควบคุมการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้างของกรมทางหลวง
  - 4) ทำการประชาสัมพันธ์ประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ ในการใช้เส้นทางหรือประชาสัมพันธ์การใช้เส้นทางผ่านพื้นที่ก่อสร้างทางพิเศษ เช่น การใช้เส้นทางเลี่ยงไปใช้ถนนกาญจนา - ภิเษกด้านใต้ และการใช้ถนนวงแหวนอุตสาหกรรมทดแทน การใช้ถนนพระรามที่ 2 และใช้สะพานพระราม 9 ข้ามมาฝั่งกรุงเทพมหานครในช่วงโมงเร่งด่วน

การประชาสัมพันธ์ให้มีการใช้เส้นทางอื่นแทนการใช้ถนนช่วงที่มีการก่อสร้างดังกล่าวข้างต้น เป็นสิ่งที่มีความสำคัญ ทั้งนี้ จากการศึกษาวิเคราะห์เพื่อรักษาสภาพการจราจรและระดับการให้บริการของถนนในพื้นที่โครงข่ายการก่อสร้างทางพิเศษนั้น จะต้องประชาสัมพันธ์และอำนวยความสะดวกจราจรให้ผู้ขับขี่รถยนต์เลี่ยงไปใช้ถนนเส้นทางอื่น ทั้งนี้ การประชาสัมพันธ์ให้มีการเลี่ยงเส้นทางถนนบริเวณที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง สามารถลดปริมาณการใช้เส้นทางลงได้ประมาณ 30% ก็จะรักษาระดับการให้บริการของถนนให้อยู่ในระดับที่เท่ากันหรือใกล้เคียงกับกรณีที่ไม่มี การก่อสร้างทางพิเศษ ทั้งนี้ เนื่องจากโครงการได้แบ่งช่วงการก่อสร้างออกเป็น 5 สัญญา แต่ละสัญญามีระยะทางการก่อสร้างแตกต่างกันรายละเอียดดังกล่าวแล้วในบทที่ 2 ดังนั้น จึงสามารถลดและบรรเทาปัญหาการจราจรลงได้อย่างมีความสำคัญ

โดยค่า V/C จะลดลง และในบางจุดที่มีปัญหาการจราจรมากก็จะสามารถลดค่า V/C อยู่ในระดับใกล้เคียงกับ 1.00 ทำให้บรรเทาและลดปัญหาการจราจรลงได้มาก ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงเป็นผลกระทบในระดับต่ำ

## 2) ระยะเปิดดำเนินการ

หลังจากการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จและเปิดให้บริการทางพิเศษ จะทำให้การเดินทางและขนส่งมีความสะดวกและรวดเร็วขึ้น จึงเป็นแรงจูงใจให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะช่วยกระจายและลดปริมาณจราจรบนโครงข่ายเดิม ได้แก่ ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนชั้นที่ 1) ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) ช่วงถนนจันทร์ - บางโคล่ ทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระรามที่ 2) หรือ สายธนบุรี-ปากท่อ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร) หรือถนนกาญจนาภิเษก ทางหลวงหมายเลข 3242 (ถนนเอกชัย) ทางหลวงหมายเลข 303 สายดาวคะนอง - ป้อมพระจุลจอมเกล้า (ถนนสุขสวัสดิ์) ถนนพระรามที่ 3 ถนนราษฎร์บูรณะ ถนนวงแหวนอุตสาหกรรม ซึ่งจะทำให้ภาพรวมของปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนเดิมมีความคล่องตัวสูงขึ้น หรือมีการติดขัดน้อยลง ซึ่งหากไม่มีการพัฒนาโครงการ โครงข่ายต่างๆ ดังกล่าวโดยรอบจะมีปริมาณจราจรสูงขึ้น ส่งผลให้ค่าปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C Ratio) เพิ่มมากขึ้น ซึ่งเมื่อทำการเปรียบเทียบระหว่างกรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการกับกรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ พบว่า เมื่อมีการพัฒนาโครงการส่งผลให้ค่าปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C Ratio) ของโครงข่ายถนนเดิมลดลง ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงเป็นผลกระทบด้านบวกต่อสภาพการคมนาคมบนโครงข่ายโดยรวม ซึ่งที่ปรึกษาได้นำปริมาณจราจรมาเปรียบเทียบหลังจากที่โครงการเปิดดำเนินการแล้ว ยกตัวอย่างถนนที่มีปริมาณจราจรหนาแน่น ได้แก่ ถนนพระรามที่ 2 ถนนสะพานพระราม 9 ถนนสุขสวัสดิ์ และบนทางพิเศษ (ยกระดับ) รายละเอียดดังนี้

### 2.1) การเปรียบเทียบปริมาณจราจรบนถนนพระรามที่ 2 เมื่อเปิดใช้ทางพิเศษ (ถนนพื้นราบ)

ประเมินผลสภาพการจราจรบนถนนพระรามที่ 2 ทั้งขาเข้าเมืองและขาออกเมือง ในอนาคต ปี 2563, 2568, 2573, 2578, 2583, 2588 และ 2593 ดังตารางที่ 4.4-9 ถึง ตารางที่ 4.4-12 โดยถนนพระรามที่ 2 มีความเกี่ยวข้องกับโครงการ คือ แนวเส้นทางจะวางตัวอยู่ในแนวเกาะกลางของถนนพระรามที่ 2 ซ้อนทับเป็นทางยกระดับอยู่ด้านบนมีทิศทางการเดินทางเช่นเดียวกันถนนพระรามที่ 2 ผลการประเมินสภาพการจราจร แสดงดังตารางที่ 4.4-13 พบว่า เมื่อมีการพัฒนาโครงการจะทำให้ปริมาณจราจรบนถนนพระรามที่ 2 ลดลง สรุปได้ดังนี้

#### • ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00 น. - 08.00 น.)

เมื่อเปรียบเทียบปริมาณจราจรกรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการกับกรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ พบว่า เมื่อมีการพัฒนาโครงการ ปริมาณจราจรขาเข้าเมืองและขาออกเมืองบนทางหลักและทางขนาน ในปี 2563 จะมีค่า V/C Ratio ขาเข้า ลดลงจาก 0.87 เป็น 0.66 และขาออกลดลงจาก 0.91 เป็น 0.64 ตามลำดับ ทำให้มีสภาพความคล่องตัวเพิ่มขึ้นจากกรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ (ทางหลัก LOS เพิ่มขึ้นจากระดับ D เป็นระดับ B และทางขนาน LOS เพิ่มขึ้นจากระดับ E เป็นระดับ B) และในปี 2593 จะมีค่า V/C Ratio ขาเข้า ลดลงจาก 1.04 เป็น 0.81 และขาออกลดลงจาก 1.02 เป็น 0.71 ตามลำดับ และทำให้สภาพความคล่องตัวเพิ่มขึ้นเปลี่ยนแปลงไปจากกรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ (LOS ของทางหลักและทางขนานอยู่ในระดับ F เปลี่ยนเป็นระดับ D และ C ของทางหลักและทางขนานตามลำดับ)

- **ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (17.00 น. – 18.00 น.)**

เมื่อเปรียบเทียบปริมาณจราจรกรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการกับกรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ พบว่า เมื่อมีการพัฒนาโครงการ ปริมาณจราจรขาเข้าเมืองและขาออกเมืองบนทางหลักและทางขนาน ในปี 2563 จะมีค่า V/C Ratio ขาเข้า ลดลงจาก 0.85 เป็น 0.68 และขาออกลดลงจาก 0.89 เป็น 0.66 ตามลำดับ ทำให้มีสภาพความคล่องตัวเพิ่มขึ้นจากกรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ (ขาเข้า LOS เพิ่มขึ้นจากระดับ D เป็นระดับ B และขาออก LOS เพิ่มขึ้นจากระดับ E เป็นระดับ B) และในปี 2593 จะมีค่า V/C Ratio ขาเข้า ลดลงจาก 1.04 เป็น 0.83 และขาออกลดลงจาก 1.00 เป็น 0.74 ตามลำดับ และทำให้สภาพความคล่องตัวเพิ่มขึ้นเปลี่ยนแปลงไปจากกรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ (LOS ของทางหลักและทางขนานอยู่ในระดับ F เปลี่ยนเป็นระดับ D และ C ของทางหลักและทางขนานตามลำดับ)

**ตารางที่ 4.4-9 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางหลักและทางขนานของถนนพระรามที่ 2 ปี พ.ศ. 2563-2593 (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) ถนนพระรามที่ 2 (ช่วงทาง A) ทางหลัก+ทางขนาน (ขาเข้าช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า 07.00-08.00 น.)**

ปี พ.ศ.	หน่วย	รถจักรยานยนต์	รถยนต์นั่ง ไม่เกิน 7 คน	รถยนต์นั่ง เกิน 7 คน	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถบรรทุก เล็ก 4 ล้อ	รถโดยสาร ขนาดกลาง	รถโดยสาร ขนาดใหญ่	รถบรรทุก กลาง 6 ล้อ	รถบรรทุก 10 ล้อ	รถบรรทุก พ่วง	รถบรรทุก กึ่งพ่วง	รวม
		MC	PC1	PC2	LB	LT	MB	HB	MT	HT	TR	STR	
		PCE	0.33	1	1	1.5	1	2.1	2.1	2.5	2.5	2.5	
2563	คัน/ชม.	57	1,785	526	4	555	2	8	143	97	45	26	3,249
	PCU/hr	19	1,785	526	6	555	4	16	301	243	111	64	3,631
2568	คัน/ชม.	55	1,710	504	4	532	2	7	137	93	43	24	3,112
	PCU/hr	18	1,710	504	6	532	4	15	288	233	107	61	3,478
2573	คัน/ชม.	56	1,734	511	4	539	2	7	139	95	43	25	3,155
	PCU/hr	18	1,734	511	6	539	4	15	292	236	108	62	3,526
2578	คัน/ชม.	59	1,828	539	4	569	3	8	147	100	46	26	3,328
	PCU/hr	19	1,828	539	6	569	4	16	308	249	114	65	3,719
2583	คัน/ชม.	62	1,943	573	5	604	3	8	156	106	48	28	3,536
	PCU/hr	21	1,943	573	7	604	4	17	328	265	121	70	3,952
2588	คัน/ชม.	67	2,094	617	5	651	3	9	168	114	52	30	3,811
	PCU/hr	22	2,094	617	7	651	4	19	353	285	131	75	4,259
2593	คัน/ชม.	70	2,177	642	5	677	3	9	175	119	54	31	3,963
	PCU/hr	23	2,177	642	8	677	5	19	367	297	136	78	4,429



**ตารางที่ 4.4-10 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางหลักและทางขนานของถนนพระรามที่ 2 ปี พ.ศ. 2563-2593 (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) ถนนพระรามที่ 2 (ช่วงทาง B) ทางหลัก+ทางขนาน (ขาออกช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า 07.00-08.00 น.)**

ปี พ.ศ.	หน่วย	รถจักรยานยนต์	รถยนต์นั่งไม่	รถยนต์นั่ง	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รถโดยสาร	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รถบรรทุก	รถบรรทุก	รถบรรทุก	รวม
		นต์	เกิน 7 คน	เกิน 7 คน	ขนาดเล็ก	เล็ก 4 ล้อ	ขนาดกลาง	ขนาดใหญ่	กลาง 6 ล้อ	ก10 ล้อ	กพ่วง	กกิ่งพ่วง	
		MC	PC1	PC2	LB	LT	MB	HB	MT	HT	TR	STR	
	PCE	0.33	1	1	1.5	1	1.5	2.1	2.1	2.5	2.5	2.5	
2563	คัน/ชม.	55	1,718	506	4	535	2	7	138	94	43	25	3,128
	PCU/hr	18	1,718	506	6	535	4	15	290	234	107	62	3,495
2568	คัน/ชม.	53	1,641	484	4	511	2	7	132	89	41	24	2,987
	PCU/hr	17	1,641	484	6	511	3	15	277	224	102	59	3,338
2573	คัน/ชม.	55	1,704	502	4	530	2	7	137	93	43	24	3,101
	PCU/hr	18	1,704	502	6	530	4	15	287	232	106	61	3,466
2578	คัน/ชม.	56	1,747	515	4	544	2	7	140	95	44	25	3,180
	PCU/hr	19	1,747	515	6	544	4	16	295	238	109	63	3,554
2583	คัน/ชม.	58	1,800	530	4	560	3	8	145	98	45	26	3,275
	PCU/hr	19	1,800	530	6	560	4	16	303	245	112	64	3,661
2588	คัน/ชม.	59	1,850	545	4	575	3	8	149	101	46	26	3,366
	PCU/hr	20	1,850	545	7	575	4	16	312	252	115	66	3,762
2593	คัน/ชม.	62	1,924	567	5	598	3	8	154	105	48	28	3,501
	PCU/hr	20	1,924	567	7	598	4	17	324	262	120	69	3,913

ตารางที่ 4.4-11 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางหลักและทางขนานของถนนพระรามที่ 2 ปี พ.ศ. 2563-2593 (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) ถนนพระรามที่ 2 (ช่วงทาง A) ทางหลัก+ทางขนาน (ขาเข้าช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น 17.00-18.00 น.)

ปี พ.ศ.	หน่วย	รถจักรยานยนต์	รถยนต์นั่งไม่	รถยนต์นั่ง	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รถโดยสาร	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รถบรรทุก	รถบรรทุก	รถบรรทุก	รวม
		นิต์	เกิน 7 คน	เกิน 7 คน	ขนาดเล็ก	เล็ก 4 ล้อ	ขนาดกลาง	ขนาดใหญ่	กลาง 6 ล้อ	ก 10 ล้อ	กพ่วง	กึ่งพ่วง	
		MC	PC1	PC2	LB	LT	MB	HB	MT	HT	TR	STR	
	PCE	0.33	1	1	1.5	1	1.5	2.1	2.1	2.5	2.5	2.5	
2563	คัน/ชม.	59	1,849	545	4	575	3	8	148	101	46	26	3,365
	PCU/hr	20	1,849	545	7	575	4	16	312	252	115	66	3,761
2568	คัน/ชม.	57	1,771	522	4	551	2	8	142	97	44	25	3,223
	PCU/hr	19	1,771	522	6	551	4	16	299	241	110	63	3,602
2573	คัน/ชม.	58	1795	529	4	559	2	8	144	98	45	26	3,268
	PCU/hr	19	1,795	529	6	559	4	16	303	245	112	64	3,652
2578	คัน/ชม.	61	1894	558	4	589	3	8	152	103	47	27	3,446
	PCU/hr	20	1,894	558	7	589	4	17	319	258	118	68	3,852
2583	คัน/ชม.	65	2,012	593	5	626	3	9	162	110	50	29	3,662
	PCU/hr	21	2,012	593	7	626	4	18	339	274	126	72	4,093
2588	คัน/ชม.	70	2,169	639	5	675	3	9	174	118	54	31	3,947
	PCU/hr	23	2,169	639	8	675	5	19	366	296	135	78	4,411
2593	คัน/ชม.	73	2,255	665	5	702	3	10	181	123	56	32	4,105
	PCU/hr	24	2,255	665	8	702	5	20	380	307	141	81	4,587

ตารางที่ 4.4-12 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางหลักและทางขนานของถนนพระรามที่ 2 ปี พ.ศ. 2563-2593 (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) ถนน  
พระรามที่ 2 (ช่วงทาง B) ทางหลัก+ทางขนาน (ขาออกช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น 17.00-18.00 น.)

ปี พ.ศ.	หน่วย	รถจักรยานยนต์	รถยนต์นั่งไม่	รถยนต์นั่ง	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รถโดยสาร	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รถบรรทุก	รถบรรทุก	รถบรรทุก	รวม
		นต์	เกิน 7 คน	เกิน 7 คน	ขนาดเล็ก	เล็ก 4 ล้อ	ขนาดกลาง	ขนาดใหญ่	กลาง 6 ล้อ	ก 10 ล้อ	กพ่วง	กกิ่งพ่วง	
		MC	PC1	PC2	LB	LT	MB	HB	MT	HT	TR	STR	
	PCE	0.33	1	1	1.5	1	1.5	2.1	2.1	2.5	2.5	2.5	
2563	คัน/ชม.	57	1,780	525	4	554	2	8	143	97	44	25	3,239
	PCU/hr	19	1,780	525	6	554	4	16	300	243	111	64	3,620
2568	คัน/ชม.	55	1,700	501	4	529	2	7	136	93	42	24	3,094
	PCU/hr	18	1,700	501	6	529	4	15	287	232	106	61	3,458
2573	คัน/ชม.	57	1,765	520	4	549	2	7	142	96	44	25	3,212
	PCU/hr	19	1,765	520	6	549	4	16	298	241	110	63	3,589
2578	คัน/ชม.	58	1,810	533	4	563	3	8	145	99	45	26	3,294
	PCU/hr	19	1,810	533	6	563	4	16	305	247	113	65	3,681
2583	คัน/ชม.	60	1,864	549	4	580	3	8	150	102	47	27	3,392
	PCU/hr	20	1,864	549	7	580	4	17	314	254	116	67	3,791
2588	คัน/ชม.	62	1,916	565	5	596	3	8	154	104	48	27	3,487
	PCU/hr	20	1,916	565	7	596	4	17	323	261	120	69	3,897
2593	คัน/ชม.	64	1,992	587	5	620	3	8	160	109	50	29	3,626
	PCU/hr	21	1,992	587	7	620	4	18	336	272	124	71	4,052

**ตารางที่ 4.4-13 ผลการประเมินสภาพการจราจรบนถนนพระรามที่ 2 ปี พ.ศ.2563-2593 (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)**

ปี พ.ศ.	ถนนพระรามที่ 2 (ช่วงทาง A) ทางหลักและทางขนาน (ขาเข้า)				ถนนพระรามที่ 2 (ช่วงทาง B) ทางหลักและทางขนาน (ขาออก)			
	คัน/ชม.	PCU/hr	V/C	LOS	คัน/ชม.	PCU/hr	V/C	LOS
ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า 07.00-08.00 น.								
2563	3,249	3,631	0.66	B	3,128	3,495	0.64	B
2568	3,112	3,478	0.63	B	2,987	3,338	0.61	B
2573	3,155	3,526	0.64	B	3,101	3,466	0.63	B
2578	3,328	3,719	0.68	B	3,180	3,554	0.65	B
2583	3,536	3,952	0.72	C	3,275	3,661	0.67	B
2588	3,811	4,259	0.77	C	3,366	3,762	0.68	B
2593	3,963	4,429	0.81	D	3,501	3,913	0.71	C
ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น 17.00-18.00 น.								
2563	3,365	3,761	0.68	B	3,239	3,620	0.66	B
2568	3,223	3,602	0.65	B	3,094	3,458	0.63	B
2573	3,268	3,652	0.66	B	3,212	3,589	0.65	B
2578	3,446	3,852	0.70	C	3,294	3,681	0.67	B
2583	3,662	4,093	0.74	F	3,392	3,791	0.69	B
2588	3,947	4,411	0.80	F	3,487	3,897	0.71	C
2593	4,105	4,587	0.83	D	3,626	4,052	0.74	C

**2.2) การเปรียบเทียบปริมาณจราจรบนสะพานพระราม 9 เมื่อเปิดใช้ทางพิเศษ**

ประเมินผลสภาพการจราจรบนสะพานพระราม 9 ทั้งขาเข้าเมืองและขาออกเมือง ในอนาคต ปี 2563, 2568, 2573, 2578, 2583, 2588 และ 2593 ดังตารางที่ 4.4-14 ถึง ตารางที่ 4.4-17 ผลการประเมินสภาพการจราจร แสดงดังตารางที่ 4.4-18 พบว่า เมื่อมีการพัฒนาโครงการจะทำให้ปริมาณจราจรบนถนนพระราม 9 ลดลง สรุปได้ดังนี้

• **ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00 น. – 08.00 น)**

เมื่อเปรียบเทียบปริมาณจราจรกรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการกับกรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ พบว่า เมื่อมีการพัฒนาโครงการ ปริมาณจราจรขาเข้าเมืองและขาออกเมือง ในปี 2563 จะมีค่า V/C Ratio ขาเข้า ลดลงจาก 0.86 เป็น 0.66 และขาออกลดลงจาก 0.90 เป็น 0.66 ตามลำดับ ทำให้มีสภาพความคล่องตัวเพิ่มขึ้นจากกรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ (ขาเข้า LOS เพิ่มขึ้นจากระดับ D เป็นระดับ B และขาออก LOS เพิ่มขึ้นจากระดับ E เป็นระดับ B) และในปี 2593 จะมีค่า V/C Ratio ขาเข้า ลดลงจาก 1.17 เป็น 0.81 และขาออกลดลงจาก 1.23 เป็น 0.98 ตามลำดับ และทำให้สภาพความคล่องตัวเพิ่มขึ้นเปลี่ยนแปลงไปจากกรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ (LOS ของขาเข้าและขาออกอยู่ในระดับ F เปลี่ยนเป็นระดับ D และ E ของขาเข้าและขาออกตามลำดับ)



- **ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (17.00 น. – 18.00 น.)**

เมื่อเปรียบเทียบปริมาณจราจรกรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการกับกรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ พบว่า เมื่อมีการพัฒนาโครงการ ปริมาณจราจรขาเข้าเมืองและขาออกเมือง ในปี 2563 จะมีค่า V/C Ratio ขาเข้า ลดลงจาก 0.89 เป็น 0.68 และขาออกลดลงจาก 0.93 เป็น 0.68 ตามลำดับ ทำให้มีสภาพความคล่องตัวเพิ่มขึ้นจากกรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ (ขาเข้า LOS เพิ่มขึ้นจากระดับ E เป็นระดับ B และขาออก LOS เพิ่มขึ้นจากระดับ E เป็นระดับ B) และในปี 2593 จะมีค่า V/C Ratio ขาเข้า ลดลงจาก 1.04 เป็น 1.01 และขาออกลดลงจาก 1.00 เป็น 1.01 ตามลำดับ และทำให้สภาพความคล่องตัวดีขึ้นเล็กน้อยจากกรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ (LOS ของขาเข้าและขาออกอยู่ในระดับ F)

ตารางที่ 4.4-14 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางหลักและทางขนานของสะพานพระราม 9 ปี พ.ศ. 2563-2593 (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) (ขาเข้า  
ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า 07.00-08.00 น.)

ปี พ.ศ.	หน่วย	รถจักรยานยนต์	รถยนต์นั่งไม่ เกิน 7 คน	รถยนต์นั่ง เกิน 7 คน	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถบรรทุก เล็ก 4 ล้อ	รถโดยสาร ขนาดกลาง	รถโดยสาร ขนาดใหญ่	รถบรรทุก กลาง 6 ล้อ	รถบรรทุก ก 10 ล้อ	รถบรรทุก กพ่วง	รถบรรทุก กึ่งพ่วง	รวม
		MC	PC1	PC2	LB	LT	MB	HB	MT	HT	TR	STR	
		PCE	0.33	1	1	1.5	1	1.5	2.1	2.1	2.5	2.5	
2563	คัน/ชม.	33	1,038	306	2	323	1	4	83	57	26	15	1,889
	PCU/hr	11	1,038	306	4	323	2	9	175	142	65	37	2,112
2568	คัน/ชม.	34	1,054	311	2	328	1	4	85	57	26	15	1,918
	PCU/hr	11	1,054	311	4	328	2	9	178	144	66	38	2,144
2573	คัน/ชม.	37	1,156	341	3	360	2	5	93	63	29	17	2,104
	PCU/hr	12	1,156	341	4	360	2	10	195	158	72	41	2,352
2578	คัน/ชม.	40	1,258	371	3	391	2	5	101	69	31	18	2,290
	PCU/hr	13	1,258	371	4	391	3	11	212	172	78	45	2,560
2583	คัน/ชม.	44	1,367	403	3	425	2	6	110	75	34	20	2,488
	PCU/hr	15	1,367	403	5	425	3	12	230	186	85	49	2,780
2588	คัน/ชม.	47	1,475	435	3	459	2	6	118	80	37	21	2,685
	PCU/hr	16	1,475	435	5	459	3	13	249	201	92	53	3,001
2593	คัน/ชม.	41	1,275	376	3	397	2	5	102	70	32	18	2,320
	PCU/hr	14	1,275	376	5	397	3	11	215	174	80	46	2,593

ตารางที่ 4.4-15 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางหลักและทางขนานของสะพานพระราม 9 ปี พ.ศ. 2563-2593 (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) (ขาออก  
ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า 07.00-08.00 น.)

ปี พ.ศ.	หน่วย	รถจักรยานยนต์	รถยนต์นั่งไม่ เกิน 7 คน	รถยนต์นั่ง เกิน 7 คน	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถบรรทุก เล็ก 4 ล้อ	รถโดยสาร ขนาดกลาง	รถโดยสาร ขนาดใหญ่	รถบรรทุก กลาง 6 ล้อ	รถบรรทุก ก 10 ล้อ	รถบรรทุก กพ่วง	รถบรรทุก กึ่งพ่วง	รวม
		MC	PC1	PC2	LB	LT	MB	HB	MT	HT	TR	STR	
		PCE	0.33	1	1	1.5	1	1.5	2.1	2.1	2.5	2.5	
2563	คัน/ชม.	33	1,036	305	2	322	1	4	83	56	26	15	1,885
	PCU/hr	11	1,036	305	4	322	2	9	175	141	65	37	2,107
2568	คัน/ชม.	34	1,051	310	2	327	1	4	84	57	26	15	1,913
	PCU/hr	11	1,051	310	4	327	2	9	177	143	66	38	2,138
2573	คัน/ชม.	37	1,151	339	3	358	2	5	92	63	29	16	2,095
	PCU/hr	12	1,151	339	4	358	2	10	194	157	72	41	2,341
2578	คัน/ชม.	40	1,251	369	3	389	2	5	100	68	31	18	2,276
	PCU/hr	13	1,251	369	4	389	3	11	211	171	78	45	2,544
2583	คัน/ชม.	44	1,366	402	3	425	2	6	110	74	34	20	2,486
	PCU/hr	14	1,366	402	5	425	3	12	230	186	85	49	2,778
2588	คัน/ชม.	48	1,481	436	4	461	2	6	119	81	37	21	2,695
	PCU/hr	16	1,481	436	5	461	3	13	250	202	92	53	3,012
2593	คัน/ชม.	49	1,538	453	4	479	2	7	124	84	38	22	2,800
	PCU/hr	16	1,538	453	5	479	3	14	259	210	96	55	3,129

ตารางที่ 4.4-16 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางหลักและทางขนานของสะพานพระราม 9 ปี พ.ศ. 2563-2593 (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) (ขาเข้า  
ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น 17.00-18.00 น.)

ปี พ.ศ.	หน่วย	รถจักรยานยนต์	รถยนต์นั่งไม่ เกิน 7 คน	รถยนต์นั่ง เกิน 7 คน	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถบรรทุก เล็ก 4 ล้อ	รถโดยสาร ขนาดกลาง	รถโดยสาร ขนาดใหญ่	รถบรรทุก กลาง 6 ล้อ	รถบรรทุก ก 10 ล้อ	รถบรรทุก กพ่วง	รถบรรทุก กึ่งพ่วง	รวม
		MC	PC1	PC2	LB	LT	MB	HB	MT	HT	TR	STR	
		PCE	0.33	1	1	1.5	1	1.5	2.1	2.1	2.5	2.5	
2563	คัน/ชม.	35	1,075	317	3	334	1	5	86	59	27	15	1,957
	PCU/hr	11	1,075	317	4	334	2	10	181	147	67	39	2,187
2568	คัน/ชม.	35	1,091	322	3	340	2	5	88	60	27	16	1,987
	PCU/hr	12	1,091	322	4	340	2	10	184	149	68	39	2,220
2573	คัน/ชม.	38	1,197	353	3	373	2	5	96	65	30	17	2,179
	PCU/hr	13	1,197	353	4	373	2	11	202	163	75	43	2,436
2578	คัน/ชม.	42	1,303	384	3	405	2	6	105	71	33	19	2,372
	PCU/hr	14	1,303	384	5	405	3	12	220	178	81	47	2,651
2583	คัน/ชม.	46	1,416	417	3	440	2	6	114	77	35	20	2,577
	PCU/hr	15	1,416	417	5	440	3	13	239	193	88	51	2,880
2588	คัน/ชม.	49	1,528	450	4	475	2	6	123	83	38	22	2,781
	PCU/hr	16	1,528	450	5	475	3	14	258	208	95	55	3,108
2593	คัน/ชม.	51	1,588	468	4	494	2	7	128	87	40	23	2,890
	PCU/hr	17	1,588	468	6	494	3	14	268	216	99	57	3,230



ตารางที่ 4.4-17 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางหลักและทางขนานของสะพานพระราม 9 ปี พ.ศ. 2563-2593 (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) (ขาออกช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น 17.00-18.00 น.)

ปี พ.ศ.	หน่วย	รถจักรยานยนต์	รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน	รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	รถโดยสารขนาดเล็ก	รถบรรทุกเล็ก 4 ล้อ	รถโดยสารขนาดกลาง	รถโดยสารขนาดใหญ่	รถบรรทุกกลาง 6 ล้อ	รถบรรทุก 10 ล้อ	รถบรรทุกพ่วง	รถบรรทุกกึ่งพ่วง	รวม
		MC	PC1	PC2	LB	LT	MB	HB	MT	HT	TR	STR	
		PCE	0.33	1	1	1.5	1	1.5	2.1	2.1	2.5	2.5	
2563	คัน/ชม.	34	1,073	316	3	334	1	5	86	58	27	15	1,952
	PCU/hr	11	1,073	316	4	334	2	10	181	146	67	38	2,182
2568	คัน/ชม.	35	1,089	321	3	339	2	5	87	59	27	16	1,982
	PCU/hr	12	1,089	321	4	339	2	10	184	148	68	39	2,215
2573	คัน/ชม.	38	1,192	351	3	371	2	5	96	65	30	17	2,170
	PCU/hr	13	1,192	351	4	371	2	11	201	163	74	43	2,425
2578	คัน/ชม.	42	1,295	382	3	403	2	5	104	71	32	19	2,358
	PCU/hr	14	1,295	382	5	403	3	12	218	177	81	46	2,635
2583	คัน/ชม.	45	1,414	417	3	440	2	6	114	77	35	20	2,574
	PCU/hr	15	1,414	417	5	440	3	13	239	193	88	51	2,877
2588	คัน/ชม.	49	1,533	452	4	477	2	6	123	84	38	22	2,791
	PCU/hr	16	1,533	452	5	477	3	14	259	209	96	55	3,119
2593	คัน/ชม.	51	1,593	470	4	496	2	7	128	87	40	23	2,900
	PCU/hr	17	1,593	470	6	496	3	14	269	217	99	57	3,241

**ตารางที่ 4.4-18 ผลการประเมินสภาพการจราจรบนสะพานพระราม 9 ปี พ.ศ.2563-2593 (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)**

ปี พ.ศ.	สะพานพระราม 9 (ขาเข้า)				สะพานพระราม 9 (ขาออก)			
	คัน/ชม.	PCU/hr	V/C	LOS	คัน/ชม.	PCU/hr	V/C	LOS
ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า 07.00-08.00 น.								
2563	1,889	2,112	0.66	B	1,885	2,107	0.66	B
2568	1,918	2,144	0.67	B	1,913	2,138	0.67	B
2573	2,104	2,352	0.74	C	2,095	2,341	0.73	C
2578	2,290	2,560	0.80	D	2,276	2,544	0.80	D
2583	2,488	2,780	0.87	D	2,486	2,778	0.87	D
2588	2,685	3,001	0.94	E	2,695	3,012	0.94	E
2593	2,320	2,593	0.81	D	2,800	3,129	0.98	E
ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น 17.00-18.00 น.								
2563	1,957	2,187	0.68	B	1,952	2,182	0.68	B
2568	1,987	2,220	0.69	C	1,982	2,215	0.69	C
2573	2,179	2,436	0.76	C	2,170	2,425	0.76	C
2578	2,372	2,651	0.83	D	2,358	2,635	0.82	D
2583	2,577	2,880	0.90	F	2,574	2,877	0.90	E
2588	2,781	3,108	0.97	F	2,791	3,119	0.97	E
2593	2,890	3,230	1.01	F	2,900	3,241	1.01	F

**2.3) การเปรียบเทียบปริมาณจราจรบนถนนสุขสวัสดิ์ เมื่อเปิดใช้ทางพิเศษ**

ประเมินผลสภาพการจราจรบนถนนสุขสวัสดิ์ ทั้งขาเข้าเมืองและขาออกเมือง ในอนาคต ปี 2563, 2568, 2573, 2578, 2583, 2588 และ 2593 ดังตารางที่ 4.4-19 ถึง ตารางที่ 4.4-22 โดยถนนสุขสวัสดิ์มีความเกี่ยวข้องกับโครงการ คือ แนวเส้นทางของโครงการจะมีการก่อสร้างเพิ่มเติมด้านเก็บค่าผ่านทาง บริเวณด่านสุขสวัสดิ์ ผลการประเมินสภาพการจราจร แสดงดังตารางที่ 4.4-23 พบว่า เมื่อมีการพัฒนาโครงการจะไม่ทำให้ปริมาณจราจรบนถนนสุขสวัสดิ์ลดลง สรุปได้ดังนี้

• **ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00 น. – 08.00 น)**

เมื่อเปรียบเทียบปริมาณจราจรกรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการกับกรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ พบว่า เมื่อมีการพัฒนาโครงการ ปริมาณจราจรขาเข้าเมืองและขาออกเมือง ในปี 2563 จะมีค่า V/C Ratio ขาเข้า เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 0.77 เป็น 0.78 และขาออกไม่เปลี่ยนแปลง 0.75 ทำให้มีสภาพการจราจรค่อนข้างหนาแน่นเช่นเดิม (ขาเข้าและขาออก LOS เป็นระดับ C และในปี 2593 จะมีค่า V/C Ratio ขาเข้า ไม่เปลี่ยนแปลง 0.97 ขาออกไม่เปลี่ยนแปลง 0.89 และทำให้สภาพการจราจรค่อนข้างหนาแน่นเช่นเดิม (ขาเข้า LOS เป็นระดับ E และขาออก LOS เป็นระดับ D ความคล่องตัวไม่เพิ่มขึ้นจากกรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

- **ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (17.00 น. – 18.00 น.)**

เมื่อเปรียบเทียบปริมาณจราจรกรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการกับกรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ พบว่า เมื่อมีการพัฒนาโครงการ ปริมาณจราจรขาเข้าเมืองและขาออกเมือง ในปี 2563 จะมีค่า V/C Ratio ขาเข้าเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 0.80 เป็น 0.88 และขาออกเพิ่มขึ้นเล็กน้อยเช่นกันจาก 0.78 เป็น 0.80 ทำให้มีสภาพการจราจรค่อนข้างหนาแน่นเช่นเดิม (ขาเข้า LOS เป็นระดับ D และขาออก LOS เป็นระดับ C เป็น D และในปี 2593 จะมีค่า V/C Ratio ขาเข้าไม่เปลี่ยนแปลง 1.00 เป็น 1.11 และขาออกเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 0.92 เป็น 1.00 และทำให้สภาพการจราจรค่อนข้างหนาแน่นเช่นกัน (ขาเข้า LOS เป็นระดับ F และขาออก LOS จาก E เป็นระดับ F ความคล่องตัวไม่เพิ่มขึ้น ซึ่งเปลี่ยนแปลงไปจากกรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

ตารางที่ 4.4-19 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางหลักและทางขนานของถนนสุขสวัสดิ์ ปี พ.ศ. 2563-2593 (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) (ขาเข้า  
ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า 07.00-08.00 น.)

ปี พ.ศ.	หน่วย	รถจักรยานยนต์	รถยนต์นั่งไม่ เกิน 7 คน	รถยนต์นั่ง เกิน 7 คน	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถบรรทุก เล็ก 4 ล้อ	รถโดยสาร ขนาดกลาง	รถโดยสาร ขนาดใหญ่	รถบรรทุก กลาง 6 ล้อ	รถบรรทุก 10 ล้อ	รถบรรทุก พ่วง	รถบรรทุก กึ่งพ่วง	รวม
		MC	PC1	PC2	LB	LT	MB	HB	MT	HT	TR	STR	
		PCE	0.33	1	1	1.5	1	1.5	2.1	2.1	2.5	2.5	
2563	คัน/ชม.	43	1,342	396	3	418	2	6	108	73	33	19	2,443
	PCU/hr	14	1,342	396	5	418	3	12	226	183	84	48	2,730
2568	คัน/ชม.	42	1,321	389	3	411	2	6	106	72	33	19	2,405
	PCU/hr	14	1,321	389	5	411	3	12	223	180	82	47	2,688
2573	คัน/ชม.	45	1,400	412	3	435	2	6	112	76	35	20	2,547
	PCU/hr	15	1,400	412	5	435	3	12	236	191	87	50	2,847
2578	คัน/ชม.	49	1,515	447	4	471	2	6	122	83	38	22	2,757
	PCU/hr	16	1,515	447	5	471	3	13	255	207	95	54	3,082
2583	คัน/ชม.	51	1,573	464	4	489	2	7	126	86	39	23	2,863
	PCU/hr	17	1,573	464	6	489	3	14	265	214	98	56	3,200
2588	คัน/ชม.	52	1,623	478	4	505	2	7	130	88	40	23	2,953
	PCU/hr	17	1,623	478	6	505	3	14	274	221	101	58	3,300
2593	คัน/ชม.	54	1,674	493	4	521	2	7	134	91	42	24	3,048
	PCU/hr	18	1,674	493	6	521	3	15	282	228	104	60	3,406



ตารางที่ 4.4-20 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางหลักและทางขนานของถนนสุขสวัสดิ์ ปี พ.ศ. 2563-2593 (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) (ขาออก  
ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า 07.00-08.00 น.)

ปี พ.ศ.	หน่วย	รถจักรยานยนต์	รถยนต์นั่งไม่ เกิน 7 คน	รถยนต์นั่ง เกิน 7 คน	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถบรรทุก เล็ก 4 ล้อ	รถโดยสาร ขนาดกลาง	รถโดยสาร ขนาดใหญ่	รถบรรทุก กลาง 6 ล้อ	รถบรรทุก 10 ล้อ	รถบรรทุก พ่วง	รถบรรทุก กึ่งพ่วง	รวม
		MC	PC1	PC2	LB	LT	MB	HB	MT	HT	TR	STR	
		PCE	0.33	1	1	1.5	1	1.5	2.1	2.1	2.5	2.5	
2563	คัน/ชม.	42	1,295	382	3	403	2	5	104	71	32	19	2,358
	PCU/hr	14	1,295	382	5	403	3	12	218	177	80	46	2,635
2568	คัน/ชม.	40	1,257	371	3	391	2	5	101	69	31	18	2,288
	PCU/hr	13	1,257	371	4	391	3	11	212	171	78	45	2,557
2573	คัน/ชม.	42	1,317	388	3	410	2	6	106	72	33	19	2,397
	PCU/hr	14	1,317	388	5	410	3	12	222	180	82	47	2,678
2578	คัน/ชม.	45	1,394	411	3	434	2	6	112	76	35	20	2,538
	PCU/hr	15	1,394	411	5	434	3	12	235	190	87	50	2,836
2583	คัน/ชม.	46	1,438	424	3	447	2	6	115	78	36	21	2,617
	PCU/hr	15	1,438	424	5	447	3	13	242	196	90	52	2,925
2588	คัน/ชม.	47	1,467	432	3	456	2	6	118	80	37	21	2,670
	PCU/hr	16	1,467	432	5	456	3	13	247	200	92	53	2,984
2593	คัน/ชม.	49	1,525	450	4	475	2	6	122	83	38	22	2,776
	PCU/hr	16	1,525	450	5	475	3	14	257	208	95	55	3,103

ตารางที่ 4.4-21 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางหลักและทางขนานของถนนสุขสวัสดิ์ ปี พ.ศ. 2563-2593 (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) (ขาเข้า  
ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น 17.00-18.00 น.)

ปี พ.ศ.	หน่วย	รถจักรยานยนต์	รถยนต์นั่งไม่ เกิน 7 คน	รถยนต์นั่ง เกิน 7 คน	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถบรรทุก เล็ก 4 ล้อ	รถโดยสาร ขนาดกลาง	รถโดยสาร ขนาดใหญ่	รถบรรทุก กลาง 6 ล้อ	รถบรรทุก 10 ล้อ	รถบรรทุก พ่วง	รถบรรทุก กึ่งพ่วง	รวม
		MC	PC1	PC2	LB	LT	MB	HB	MT	HT	TR	STR	
		PCE	0.33	1	1	1.5	1	1.5	2.1	2.1	2.5	2.5	
2563	คัน/ชม.	45	1,390	410	3	432	2	6	112	76	35	20	2,530
	PCU/hr	15	1,390	410	5	432	3	12	234	189	87	50	2,828
2568	คัน/ชม.	44	1,369	403	3	426	2	6	110	75	34	20	2,491
	PCU/hr	15	1,369	403	5	426	3	12	231	187	85	49	2,784
2573	คัน/ชม.	47	1,450	427	3	451	2	6	116	79	36	21	2,638
	PCU/hr	15	1,450	427	5	451	3	13	244	198	90	52	2,949
2578	คัน/ชม.	50	1,569	462	4	488	2	7	126	86	39	22	2,856
	PCU/hr	17	1,569	462	6	488	3	14	265	214	98	56	3,192
2583	คัน/ชม.	52	1,629	480	4	507	2	7	131	89	41	23	2,965
	PCU/hr	17	1,629	480	6	507	3	14	275	222	102	58	3,314
2588	คัน/ชม.	54	1,680	495	4	523	2	7	135	92	42	24	3,059
	PCU/hr	18	1,680	495	6	523	4	15	283	229	105	60	3,418
2593	คัน/ชม.	56	1,748	515	4	544	2	7	140	95	44	25	3,181
	PCU/hr	19	1,748	515	6	544	4	16	295	238	109	63	3,555

ตารางที่ 4.4-22 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางหลักและทางขนานของถนนสุขสวัสดิ์ ปี พ.ศ. 2563-2593 (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) (ขาออก  
ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น 17.00-18.00 น.)

ปี พ.ศ.	หน่วย	รถจักรยานยนต์	รถยนต์นั่งไม่ เกิน 7 คน	รถยนต์นั่ง เกิน 7 คน	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถบรรทุก เล็ก 4 ล้อ	รถโดยสาร ขนาดกลาง	รถโดยสาร ขนาดใหญ่	รถบรรทุก กลาง 6 ล้อ	รถบรรทุก ก 10 ล้อ	รถบรรทุก กพ่วง	รถบรรทุก กึ่งพ่วง	รวม
		MC	PC1	PC2	LB	LT	MB	HB	MT	HT	TR	STR	
		PCE	0.33	1	1.5	1	1.5	2.1	2.1	2.5	2.5	2.5	
2563	คัน/ชม.	41	1,260	371	3	392	2	5	101	69	31	18	2,293
	PCU/hr	13	1,260	371	4	392	3	11	212	172	79	45	2,563
2568	คัน/ชม.	42	1,302	384	3	405	2	6	105	71	32	19	2,370
	PCU/hr	14	1,302	384	5	405	3	12	220	178	81	47	2,649
2573	คัน/ชม.	44	1,364	402	3	424	2	6	110	74	34	20	2,482
	PCU/hr	14	1,364	402	5	424	3	12	230	186	85	49	2,774
2578	คัน/ชม.	46	1,444	426	3	449	2	6	116	79	36	21	2,629
	PCU/hr	15	1,444	426	5	449	3	13	244	197	90	52	2,938
2583	คัน/ชม.	48	1,489	439	4	463	2	6	120	81	37	21	2,711
	PCU/hr	16	1,489	439	5	463	3	13	251	203	93	53	3,030
2588	คัน/ชม.	49	1,519	448	4	473	2	6	122	83	38	22	2,765
	PCU/hr	16	1,519	448	5	473	3	14	256	207	95	54	3,090
2593	คัน/ชม.	51	1,580	466	4	492	2	7	127	86	39	23	2,876
	PCU/hr	17	1,580	466	6	492	3	14	266	215	99	57	3,214

#### ตารางที่ 4.4-23 ผลการประเมินสภาพการจราจรบนถนนสุขสวัสดิ์ ปี พ.ศ.2563-2593 (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)

ปี พ.ศ.	ถนนสุขสวัสดิ์ (ขาเข้า)				ถนนสุขสวัสดิ์ (ขาออก)			
	คัน/ชม.	PCU/hr	V/C	LOS	คัน/ชม.	PCU/hr	V/C	LOS
ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า 07.00-08.00 น.								
2563	2,443	2,730	0.78	C	2,358	2,635	0.75	C
2568	2,405	2,688	0.77	C	2,288	2,557	0.73	C
2573	2,547	2,847	0.81	D	2,397	2,678	0.77	C
2578	2,757	3,082	0.88	D	2,538	2,836	0.81	D
2583	2,863	3,200	0.91	E	2,617	2,925	0.84	D
2588	2,953	3,300	0.94	E	2,670	2,984	0.85	D
2593	3,048	3,406	0.97	E	2,776	3,103	0.89	D
ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น 17.00-18.00 น.								
2563	2,530	2,828	0.88	D	2,293	2,563	0.80	D
2568	2,491	2,784	0.87	D	2,370	2,649	0.83	D
2573	2,638	2,949	0.92	E	2,482	2,774	0.87	D
2578	2,856	3,192	1.00	F	2,629	2,938	0.92	E
2583	2,965	3,314	1.04	F	2,711	3,030	0.95	E
2588	3,059	3,418	1.07	F	2,765	3,090	0.97	E
2593	3,181	3,555	1.11	F	2,876	3,214	1.00	F

#### 2.4) การเปรียบเทียบปริมาณจราจรบนทางพิเศษ (ยกระดับ)

ในการประเมินสภาพการจราจรพิจารณาจากค่าสัดส่วนปริมาณการจราจรต่อความสามารถในการรองรับของทางหลวงหรือถนนสายที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ในรูปของค่า V/C Ratio เพื่อประเมินสภาพการคมนาคมขนส่งบนเส้นทางที่เกี่ยวข้องดังกล่าว โดยตามแผนการพัฒนาโครงการจะมีการก่อสร้างทางพิเศษในรูปแบบของทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาความติดขัดของการจราจรของถนนพระรามที่ 2 ซึ่งเป็นถนนพื้นราบ ซึ่งจากแผนการพัฒนาโครงการได้มีการคาดการณ์ปริมาณจราจรที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต ปริมาณจราจรของทางพิเศษแสดงดังตารางที่ 4.4-24

จากข้อมูลการคาดการณ์ปริมาณจราจรบนทางพิเศษของโครงการ สามารถนำมาหาปริมาณการวิเคราะห์หาอัตราส่วนปริมาณจราจรต่อความจุ (Volume per Capacity Ratio: V/C) และระดับการให้บริการ (Level of Service: LOS) ช่วงถนนในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางพิเศษสายดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก โดยใช้มาตรฐานของ Ausroads ประเทศออสเตรเลีย แสดงดังตารางที่ 4.4-24

ผลการประเมินสภาพการจราจร แสดงดังตารางที่ 4.4-25 พบว่า เมื่อมีการพัฒนาโครงการและเปิดให้บริการทางพิเศษของโครงการจะช่วยแบ่งเบาปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ 2 ได้



ตารางที่ 4.4-24 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางพิเศษของโครงการ ปี พ.ศ. 2563-2593

ปริมาณการจราจรบนทางพิเศษ (ขาเข้า)							ปริมาณการจราจรบนทางพิเศษ (ขาออก)			
ปี พ.ศ.	ช่วง	หน่วย	รถยนต์	รถยนต์	รถยนต์	รวม	รถยนต์	รถยนต์	รถยนต์	รวม
			4 ล้อ	6-10 ล้อ	>10 ล้อ		4 ล้อ	6-10 ล้อ	>10 ล้อ	
		PCE	1	2.1	2.5		1	2.1	2.5	
2563	ช่วงที่ 1-2	คัน/ชม.	3,145	291	142	3,578	3,230	299	146	3,675
		PCU/hr	3,145	612	354	4,111	3,230	628	364	4,222
	ช่วงที่ 2-3	คัน/ชม.	2,745	254	124	3,123	2,973	275	134	3,382
		PCU/hr	2,745	534	309	3,588	2,973	578	335	3,886
	ช่วงที่ 3-4	คัน/ชม.	2,882	267	130	3,279	3,107	288	140	3,534
		PCU/hr	2,882	561	325	3,767	3,107	604	350	4,061
	ช่วงที่ 4-5	คัน/ชม.	1,058	98	48	1,204	1,041	97	47	1,185
		PCU/hr	1,058	206	119	1,384	1,041	203	117	1,361
	ช่วงที่ 5-6	คัน/ชม.	1,069	99	48	1,216	1,099	102	50	1,251
		PCU/hr	1,069	208	120	1,397	1,099	214	124	1,437
	ช่วงที่ 6-7	คัน/ชม.	1,529	142	69	1,739	1,491	138	67	1,697
		PCU/hr	1,529	297	172	1,998	1,491	290	168	1,950
2568	ช่วงที่ 1-2	คัน/ชม.	3,330	308	150	3,789	3,407	316	154	3,876
		PCU/hr	3,330	648	375	4,353	3,407	663	384	4,453
	ช่วงที่ 2-3	คัน/ชม.	3,002	278	135	3,416	3,128	290	141	3,559
		PCU/hr	3,002	584	338	3,925	3,128	608	353	4,089
	ช่วงที่ 3-4	คัน/ชม.	3,153	292	142	3,588	3,268	303	147	3,718
		PCU/hr	3,153	613	355	4,122	3,268	636	368	4,272
	ช่วงที่ 4-5	คัน/ชม.	974	90	44	1,108	1,088	101	49	1,238
		PCU/hr	974	189	110	1,273	1,088	212	123	1,423
	ช่วงที่ 5-6	คัน/ชม.	987	92	45	1,123	1,155	107	52	1,314
		PCU/hr	987	192	111	1,291	1,155	225	130	1,510
	ช่วงที่ 6-7	คัน/ชม.	1,474	137	66	1,677	1,569	145	71	1,785
		PCU/hr	1,474	287	166	1,927	1,569	305	177	2,051

ตารางที่ 4.4-24 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางพิเศษของโครงการ ปี พ.ศ. 2563-2593 (ต่อ)

ปริมาณการจราจรบนทางพิเศษ (ขาเข้า)							ปริมาณการจราจรบนทางพิเศษ (ขาออก)			
ปี พ.ศ.	ช่วง	หน่วย	รถยนต์	รถยนต์	รถยนต์	รวม	รถยนต์	รถยนต์	รถยนต์	รวม
			4 ล้อ	6-10 ล้อ	>10 ล้อ		4 ล้อ	6-10 ล้อ	>10 ล้อ	
		PCE	1	2.1	2.5		1	2.1	2.5	
2573	ช่วงที่ 1-2	คัน/ชม.	3,653	338	165	4,156	3,759	348	169	4,276
		PCU/hr	3,653	711	412	4,776	3,759	731	424	4,914
	ช่วงที่ 2-3	คัน/ชม.	3,294	305	148	3,747	3,453	320	156	3,929
		PCU/hr	3,294	641	371	4,305	3,453	672	389	4,514
	ช่วงที่ 3-4	คัน/ชม.	3,459	320	156	3,936	3,607	334	163	4,103
		PCU/hr	3,459	673	390	4,522	3,607	702	406	4,715
	ช่วงที่ 4-5	คัน/ชม.	1,068	99	48	1,215	1,194	111	54	1,358
		PCU/hr	1,068	208	120	1,396	1,194	232	19,593	21,019
	ช่วงที่ 5-6	คัน/ชม.	1,083	100	49	1,232	1,267	117	57	1,442
		PCU/hr	1,083	211	122	1,416	1,267	247	143	1,657
	ช่วงที่ 6-7	คัน/ชม.	1,618	150	73	1,840	1,721	159	78	1,958
		PCU/hr	1,618	315	182	2,115	1,721	335	194	2,250
2578	ช่วงที่ 1-2	คัน/ชม.	3,976	368	179	4,524	4,092	379	184	4,655
		PCU/hr	3,976	773	448	5,197	4,092	796	461	5,349
	ช่วงที่ 2-3	คัน/ชม.	3,585	3,759	332	7,676	162	169	4,079	4,410
		PCU/hr	3,585	7,893	830	12,308	162	356	10,196	10,714
	ช่วงที่ 3-4	คัน/ชม.	3,765	349	170	4,284	3,926	364	177	4,466
		PCU/hr	3,765	732	424	4,922	3,926	764	442	5,131
	ช่วงที่ 4-5	คัน/ชม.	1,162	108	52	1,323	1,300	120	59	1,479
		PCU/hr	1,162	226	131	1,520	1,300	253	146	1,699
	ช่วงที่ 5-6	คัน/ชม.	1,179	109	53	1,341	1,379	128	62	1,569
		PCU/hr	1,179	229	133	1,541	1,379	268	155	1,803
	ช่วงที่ 6-7	คัน/ชม.	1,761	163	79	2,004	1,873	174	84	2,131
		PCU/hr	1,761	343	199	2,302	1,873	364	211	2,448

ตารางที่ 4.4-24 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางพิเศษของโครงการ ปี พ.ศ. 2563-2593 (ต่อ)

ปริมาณการจราจรบนทางพิเศษ (ขาเข้า)							ปริมาณการจราจรบนทางพิเศษ (ขาออก)			
ปี พ.ศ.	ช่วง	หน่วย	รถยนต์	รถยนต์	รถยนต์	รวม	รถยนต์	รถยนต์	รถยนต์	รวม
			4 ล้อ	6-10 ล้อ	>10 ล้อ		4 ล้อ	6-10 ล้อ	>10 ล้อ	
		PCE	1	2.1	2.5		1	2.1	2.5	
2583	ช่วงที่ 1-2	คัน/ชม.	4,321	400	195	4,916	4,444	412	200	5,056
		PCU/hr	4,321	840	487	5,648	4,444	864	501	5,809
	ช่วงที่ 2-3	คัน/ชม.	3,896	361	176	4,432	4,083	378	184	4,645
		PCU/hr	3,896	758	439	5,092	4,083	794	460	5,337
	ช่วงที่ 3-4	คัน/ชม.	4,092	379	184	4,655	4,264	395	192	4,851
		PCU/hr	4,092	796	461	5,349	4,264	830	480	5,574
	ช่วงที่ 4-5	คัน/ชม.	1,264	117	57	1,438	1,412	131	64	1,606
		PCU/hr	1,264	246	143	1,653	1,412	275	159	1,845
	ช่วงที่ 5-6	คัน/ชม.	1,282	119	58	1,459	1,498	139	68	1,704
		PCU/hr	1,282	250	145	1,676	1,498	291	169	1,958
	ช่วงที่ 6-7	คัน/ชม.	1,917	178	86	2,181	2,035	189	92	2,315
		PCU/hr	1,917	373	216	2,506	2,035	396	229	2,660
2588	ช่วงที่ 1-2	คัน/ชม.	4,665	432	210	5,307	4,796	444	216	5,457
		PCU/hr	4,665	907	526	6,098	4,796	933	540	6,270
	ช่วงที่ 2-3	คัน/ชม.	4,207	390	190	4,786	4,407	408	199	5,014
		PCU/hr	4,207	818	474	5,499	4,407	857	496	5,761
	ช่วงที่ 3-4	คัน/ชม.	4,418	409	199	5,026	4,603	426	207	5,237
		PCU/hr	4,418	859	498	5,775	4,603	895	519	6,017
	ช่วงที่ 4-5	คัน/ชม.	1,366	127	62	1,554	1,524	141	69	1,733
		PCU/hr	1,366	266	154	1,786	1,524	296	172	1,992
	ช่วงที่ 5-6	คัน/ชม.	1,385	128	63	1,576	1,617	150	73	1,840
		PCU/hr	1,385	270	156	1,811	1,617	315	182	2,114
	ช่วงที่ 6-7	คัน/ชม.	2,072	192	93	2,358	2,196	203	99	2,498
		PCU/hr	2,072	403	234	2,709	2,196	427	248	2,871

ตารางที่ 4.4-24 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรบนทางพิเศษของโครงการ ปี พ.ศ. 2563-2593 (ต่อ)

ปริมาณการจราจรบนทางพิเศษ (ขาเข้า)							ปริมาณการจราจรบนทางพิเศษ (ขาออก)			
ปี พ.ศ.	ช่วง	หน่วย	รถยนต์	รถยนต์	รถยนต์	รวม	รถยนต์	รถยนต์	รถยนต์	รวม
			4 ล้อ	6-10 ล้อ	>10 ล้อ		4 ล้อ	6-10 ล้อ	>10 ล้อ	
		PCE	1	2.1	2.5		1	2.1	2.5	
2593	ช่วงที่ 1-2	คัน/ชม.	4,847	449	218	5,515	4,984	462	225	5,670
		PCU/hr	4,847	943	546	6,336	4,984	969	561	6,515
	ช่วงที่ 2-3	คัน/ชม.	4,371	405	197	4,973	4,579	462	225	5,265
		PCU/hr	4,371	850	493	5,714	4,579	969	561	6,110
	ช่วงที่ 3-4	คัน/ชม.	4,591	425	207	5,223	4,783	443	216	5,441
		PCU/hr	4,591	893	517	6,001	4,783	930	539	6,252
	ช่วงที่ 4-5	คัน/ชม.	1,419	132	64	1,615	1,583	147	71	1,801
		PCU/hr	1,419	276	160	1,856	1,583	308	178	2,070
	ช่วงที่ 5-6	คัน/ชม.	1,440	133	65	1,638	1,680	156	76	1,912
		PCU/hr	1,440	280	162	1,882	1,680	327	189	2,197
	ช่วงที่ 6-7	คัน/ชม.	2,153	200	97	2,450	2,282	211	103	2,596
		PCU/hr	2,153	419	243	2,815	2,282	444	257	2,983

หมายเหตุ : ช่วง 1-2 คือ ทางขึ้น – ลง แห่งที่ 1 ตั้งอยู่ที่ กม. 0+800 บริเวณถนนพระรามที่ 2 ซอย 84 ใกล้ชุมชนบางกระบือ ถึง

ทางขึ้น – ลง แห่งที่ 2 อยู่ที่ กม. 5+200 บริเวณถนนพระรามที่ 2 ซอย 69 ด้านตะวันตก

ช่วง 2-3 คือ ทางขึ้น – ลง แห่งที่ 2 อยู่ที่ กม. 5+200 บริเวณถนนพระรามที่ 2 ซอย 69 ด้านตะวันตก ถึง

ทางขึ้น – ลง แห่งที่ 3 อยู่ที่ กม. 8+600 บริเวณถนนพระรามที่ 2 ซอย 50 ใกล้วัดเลา

ช่วง 3-4 คือ ทางขึ้น – ลง แห่งที่ 3 อยู่ที่ กม. 8+600 บริเวณถนนพระรามที่ 2 ซอย 50 ใกล้วัดเลา ถึง

ทางขึ้น – ลง แห่งที่ 4 อยู่ที่ กม. 10+400 บริเวณถนนพระรามที่ 2 ซอย 33 ใกล้วัดยายร่ม

ช่วง 4-5 คือ ทางขึ้น – ลง แห่งที่ 4 อยู่ที่ กม. 10+400 บริเวณถนนพระรามที่ 2 ซอย 33 ใกล้วัดยายร่ม ถึง

ทางขึ้น – ลง แห่งที่ 5 อยู่ที่ กม. 10+900 บริเวณถนนพระรามที่ 2 ซอย 27 ใกล้ทางแยกถนนพุทธบูชา

ช่วง 5-6 คือ ทางขึ้น – ลง แห่งที่ 5 อยู่ที่ กม. 10+900 บริเวณถนนพระรามที่ 2 ซอย 27 ใกล้ทางแยกถนนพุทธบูชา ถึง

ทางขึ้น – ลง แห่งที่ 6 ด้านสุขสวัสดิ์ปัจจุบัน

ช่วง 6-7 คือ ทางขึ้น – ลง แห่งที่ 6 ด้านสุขสวัสดิ์ปัจจุบัน ถึง

ทางขึ้น – ลง แห่งที่ 7 อยู่ที่ กม. 18+700 ด้านบางโคล่ 1 และด้านบางโคล่ 2



**ตารางที่ 4.4-25 ผลการประเมินสภาพการจราจรบนทางพิเศษของโครงการ ปี พ.ศ.2563-2593**

ปี พ.ศ.	สภาพการจราจรบนทางพิเศษ (ขาเข้า)					สภาพการจราจรบนทางพิเศษ (ขาออก)			
	ช่วง	คัน/ชม.	PCU/hr	V/C	LOS	คัน/ชม.	PCU/hr	V/C	LOS
2563	ช่วงที่ 1-2	3,578	4,111	0.75	C	3,675	4,222	0.77	C
	ช่วงที่ 2-3	3,123	3,588	0.65	B	3,382	3,886	0.71	C
	ช่วงที่ 3-4	3,279	3,767	0.68	B	3,534	4,061	0.74	C
	ช่วงที่ 4-5	1,204	1,384	0.25	A	1,185	1,361	0.25	A
	ช่วงที่ 5-6	1,216	1,397	0.25	A	1,251	1,437	0.26	A
	ช่วงที่ 6-7	1,739	1,998	0.36	A	1,697	1,950	0.35	A
2568	ช่วงที่ 1-2	3,789	4,353	0.79	D	3,876	4,453	0.81	D
	ช่วงที่ 2-3	3,416	3,925	0.71	C	3,559	4,089	0.74	C
	ช่วงที่ 3-4	3,588	4,122	0.75	C	3,718	4,272	0.78	C
	ช่วงที่ 4-5	1,108	1,273	0.23	A	1,238	1,423	0.26	A
	ช่วงที่ 5-6	1,123	1,291	0.23	A	1,314	1,510	0.27	A
	ช่วงที่ 6-7	1,677	1,927	0.35	A	1,785	2,051	0.37	A
2573	ช่วงที่ 1-2	4,156	4,776	0.87	D	4,276	4,914	0.89	E
	ช่วงที่ 2-3	3,747	4,305	0.78	C	3,929	4,514	0.82	D
	ช่วงที่ 3-4	3,936	4,522	0.82	D	4,103	4,715	0.86	D
	ช่วงที่ 4-5	1,215	1,396	0.25	A	1,358	21,019	3.82	F
	ช่วงที่ 5-6	1,232	1,416	0.26	A	1,442	1,657	0.30	A
	ช่วงที่ 6-7	1,840	2,115	0.38	A	1,958	2,250	0.41	A
2578	ช่วงที่ 1-2	4,524	5,197	0.94	E	4,655	5,349	0.97	E
	ช่วงที่ 2-3	7,676	12,308	2.24	F	4,410	10,714	1.95	F
	ช่วงที่ 3-4	4,284	4,922	0.89	E	4,466	5,131	0.93	E
	ช่วงที่ 4-5	1,323	1,520	0.28	A	1,479	1,699	0.31	A
	ช่วงที่ 5-6	1,341	1,541	0.28	A	1,569	1,803	0.33	A
	ช่วงที่ 6-7	2,004	2,302	0.42	A	2,131	2,448	0.45	A
2583	ช่วงที่ 1-2	4,916	5,648	1.03	F	5,056	5,809	1.06	F
	ช่วงที่ 2-3	4,432	5,092	0.93	E	4,645	5,337	0.97	E
	ช่วงที่ 3-4	4,655	5,349	0.97	E	4,851	5,574	1.01	F
	ช่วงที่ 4-5	1,438	1,653	0.30	A	1,606	1,845	0.34	A
	ช่วงที่ 5-6	1,459	1,676	0.30	A	1,704	1,958	0.36	A
	ช่วงที่ 6-7	2,181	2,506	0.46	A	2,315	2,660	0.48	A
2588	ช่วงที่ 1-2	5,307	6,098	1.11	F	5,457	6,270	1.14	F
	ช่วงที่ 2-3	4,786	5,499	1.00	F	5,014	5,761	1.05	F
	ช่วงที่ 3-4	5,026	5,775	1.05	F	5,237	6,017	1.09	F
	ช่วงที่ 4-5	1,554	1,786	0.32	A	1,733	1,992	0.36	A

#### ตารางที่ 4.4-25 ผลการประเมินสภาพการจราจรบนทางพิเศษของโครงการ ปี พ.ศ.2563-2593

ปี พ.ศ.	สภาพการจราจรบนทางพิเศษ (ขาเข้า)					สภาพการจราจรบนทางพิเศษ (ขาออก)			
	ช่วง	คัน/ชม.	PCU/hr	V/C	LOS	คัน/ชม.	PCU/hr	V/C	LOS
2593	ช่วงที่ 5-6	1,576	1,811	0.33	A	1,840	2,114	0.38	A
	ช่วงที่ 6-7	2,358	2,709	0.49	A	2,498	2,871	0.52	A
	ช่วงที่ 1-2	5,515	6,336	1.15	F	5,670	6,515	1.18	F
	ช่วงที่ 2-3	4,973	5,714	1.04	F	5,265	6,110	1.11	F
	ช่วงที่ 3-4	5,223	6,001	1.09	F	5,441	6,252	1.14	F
	ช่วงที่ 4-5	1,615	1,856	0.34	A	1,801	2,070	0.38	A
2593	ช่วงที่ 5-6	1,638	1,882	0.34	A	1,912	2,197	0.40	A
	ช่วงที่ 6-7	2,450	2,815	0.51	A	2,570	2,983	0.54	A

หมายเหตุ : ช่วงที่ 1-2 คือ ทางขึ้น – ลง แห่งที่ 1 ตั้งอยู่ที่ กม. 0+800 บริเวณถนนพระรามที่ 2 ซอย 84 ใกล้ชุมขนบางกระดี ถึง  
ทางขึ้น – ลง แห่งที่ 2 อยู่ที่ กม. 5+200 บริเวณถนนพระรามที่ 2 ซอย 69 ด้านตะวันตก  
ช่วงที่ 2-3 คือ ทางขึ้น – ลง แห่งที่ 2 อยู่ที่ กม. 5+200 บริเวณถนนพระรามที่ 2 ซอย 69 ด้านตะวันตก ถึง  
ทางขึ้น – ลง แห่งที่ 3 อยู่ที่ กม. 8+600 บริเวณถนนพระรามที่ 2 ซอย 50 ใกล้วัดเลา  
ช่วงที่ 3-4 คือ ทางขึ้น – ลง แห่งที่ 3 อยู่ที่ กม. 8+600 บริเวณถนนพระรามที่ 2 ซอย 50 ใกล้วัดเลา ถึง  
ทางขึ้น – ลง แห่งที่ 4 อยู่ที่ กม. 10+400 บริเวณถนนพระรามที่ 2 ซอย 33 ใกล้วัดยายร่ม  
ช่วงที่ 4-5 คือ ทางขึ้น – ลง แห่งที่ 4 อยู่ที่ กม. 10+400 บริเวณถนนพระรามที่ 2 ซอย 33 ใกล้วัดยายร่ม ถึง  
ทางขึ้น – ลง แห่งที่ 5 อยู่ที่ กม. 10+900 บริเวณถนนพระรามที่ 2 ซอย 27 ใกล้ทางแยกถนนพุทธบูชา  
ช่วงที่ 5-6 คือ ทางขึ้น – ลง แห่งที่ 5 อยู่ที่ กม. 10+900 บริเวณถนนพระรามที่ 2 ซอย 27 ใกล้ทางแยกถนนพุทธบูชา ถึง  
ทางขึ้น – ลง แห่งที่ 6 ด้านสุขสวัสดิ์ปัจจุบัน  
ช่วงที่ 6-7 คือ ทางขึ้น – ลง แห่งที่ 6 ด้านสุขสวัสดิ์ปัจจุบัน ถึง  
ทางขึ้น – ลง แห่งที่ 7 อยู่ที่ กม. 18+700 ด้านบางโคล่ 1 และด้านบางโคล่ 2

จากผลการประเมินสภาพการจราจรบนถนนโครงข่ายในช่วงไม่มีโครงการเปรียบเทียบกับช่วงที่มีโครงการ  
จะเห็นได้ว่า การพัฒนาโครงการจะช่วยลดระยะทางการเดินทางรวมต่อวัน (Vehicle Kilometers Traveled; VKT)  
และระยะเวลาการเดินทางรวมต่อวัน (Vehicle Hours Traveled; VHT) โดยในปี 2593 โครงการจะช่วยลดระยะ  
ทางการเดินทางรวมต่อวันในภาพรวมของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวน รอบนอก  
กรุงเทพมหานครด้านตะวันตก เท่ากับ 2,632,536 PCU-KM/วัน (ตารางที่ 4.4-26) และจะช่วยลดระยะเวลาการ  
เดินทางรวมต่อวัน เท่ากับ 370,919 PCU-HR/วัน (ตารางที่ 4.4-27) จะเห็นว่าการพัฒนาโครงการจะทำให้เกิดความ  
เชื่อมโยงของระบบโครงข่ายทางพิเศษ โดยเชื่อมโยงการเดินทางในแนวรัศมี ระหว่างกรุงเทพมหานครกับพื้นที่ทางด้าน  
ตะวันตกของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น และช่วยลดระยะเวลาในการเดินทาง อีกทั้ง  
จะช่วยลดความคับคั่งของการจราจรบริเวณทางแยกต่างระดับดาวคะนอง โดยเฉพาะบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง  
เนื่องจากรถที่ต้องการเดินทางเข้าเมืองสามารถใช้ทางพิเศษทั้งสองต่อเนื่องกันได้โดยไม่ต้องลงสู่พื้นราบ ดังนั้น  
ผลกระทบในระยะดำเนินการจึงเป็นผลกระทบทางบวกในระดับปานกลาง

**ตารางที่ 4.4-26 การวิเคราะห์ระยะทางการเดินทางรวมต่อวัน (VKT) ของโครงการทางพิเศษสาย  
พระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก**

ปี	กรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการ (PCU-KM/วัน)	กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการ (PCU-KM/วัน)	ลดลง (-) เพิ่มขึ้น (+) (PCU-KM/วัน)
2563	108,260,379	108,161,236	-99,143
2568	110,167,039	110,059,731	-107,308
2573	120,408,440	120,102,667	-305,773
2578	132,940,647	132,196,699	-743,948
2583	147,137,317	145,901,538	-1,235,779
2588	163,249,381	161,349,122	-1,900,259
2593	181,569,709	178,937,173	-2,632,536

ที่มา : รายงานฉบับสมบูรณ์ งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรมทางด้านเศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการ  
ทางพิเศษสายดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก, พฤษภาคม พ.ศ. 2556

**ตารางที่ 4.4-27 การวิเคราะห์ระยะเวลาการเดินทางรวมต่อวัน (VHT) ของโครงการ**

ปี	กรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการ (PCU-HR/วัน)	กรณีเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการ (PCU-HR/วัน)	ลดลง (-) เพิ่มขึ้น (+) (PCU-HR/วัน)
2563	4,048,067	4,020,660	-27,407
2568	4,193,256	4,164,882	-28,374
2573	5,085,816	5,024,782	-61,034
2578	6,187,673	6,086,191	-101,482
2583	7,546,364	7,387,396	-158,968
2588	9,225,532	8,972,680	-252,852
2593	11,305,448	10,934,529	-370,919

ที่มา : รายงานฉบับสมบูรณ์ งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรมทางด้านเศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการ  
ทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก, พฤษภาคม พ.ศ. 2556

## 4.5 เศรษฐกิจ - สังคม

### 4.5.1 กรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการประกอบด้วยพื้นที่ศึกษา 2 ช่วง ที่เชื่อมต่อแนวสายทางของทั้ง 2 โครงการ เข้าด้วยกัน ได้แก่ โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก และโครงการทางพิเศษสายศรีรัช - ดาวคะนอง ซึ่งในกรณีหากไม่มีโครงการเปลี่ยนแปลงฯ ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงคาดว่าจะไม่มีการเปลี่ยนแปลงจากรายงานเดิมที่ได้ทำการศึกษาไว้

### 4.5.2 กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

#### 4.5.2.1 ระยะก่อนก่อสร้าง

การพัฒนาโครงการในช่วงระยะก่อนการก่อสร้าง ผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินและทรัพย์สินที่อยู่ในเขตทาง จากกิจกรรมการเปลี่ยนแปลงตำแหน่งจุดเริ่มต้นโครงการ การเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจร การปรับเปลี่ยนระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง การปรับปรุงทางขึ้น - ลง บริเวณถนนสุขสวัสดิ์ การย้ายตำแหน่งด้านวัดสารอดและการย้ายตำแหน่งอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ จะมีผู้ได้รับผลกระทบด้านการเวนคืนที่ดินและทรัพย์สินจากข้อมูลแผนที่แสดงรายละเอียดเขตที่ดินของโครงการ มีการเวนคืนที่ดินจำนวน 74 แปลง เนื้อที่รวมประมาณ 6 ไร่ 1 งาน 9.1 ตารางวา (2,509.1 ตารางวา) แม้ว่าโครงการจะจ่ายค่าทดแทนที่ดินและทรัพย์สินอย่างเหมาะสมและเป็นธรรม แต่กลุ่มคนเหล่านี้อาจได้รับผลกระทบต่อเนื่องจากการดำเนินโครงการ ได้แก่

**1.1) ผลกระทบทางด้านจิตใจและปัญหาความขัดแย้งระหว่างผู้ถูกเวนคืนกับเจ้าหน้าที่โครงการ :**  
การเปลี่ยนแปลงโครงการ ทำให้ประชาชนบางครัวเรือนมีความรู้สึกวิตกกังวลและเกิดความเครียดเกี่ยวกับการย้ายจากสถานที่อยู่เดิมไปยังที่แห่งใหม่ เรื่องราคาที่ดิน เนื่องจากราคาซื้อขายที่ดินในปัจจุบันมีราคาสูงกว่าราคาประเมิน อาจหาพื้นที่ทดแทนไม่ได้สถานที่ที่ไม่เหมือนเดิม/ความรู้สึกที่เปลี่ยนไป ไม่ได้วางแผนไว้ ไม่มีเงินทุนเพียงพอที่จะหาที่แห่งใหม่ และเนื่องจากในช่วงของการเตรียมการก่อสร้างจะมีการสำรวจแปลงกรรมสิทธิ์ที่ดินและทรัพย์สินในเขตทาง ตั้งแต่จุดเริ่มต้นจนถึงจุดสิ้นสุดโครงการ ซึ่งมีขอบเขตพื้นที่ถูกเวนคืนไม่เท่ากันตลอดทั้งเส้น โดยเฉพาะบริเวณที่เป็นทางแยกต่างระดับ การสำรวจดังกล่าวอาจก่อให้เกิดความวิตกกังวล ความหวาดระแวงของประชาชนและความไม่พอใจ โดยเฉพาะผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง คือ สูญเสียที่ดิน/ทรัพย์สินและพื้นที่ประกอบการค้าขาย ซึ่งอาจเป็นอุปสรรคในการดำเนินโครงการต่อไป ซึ่งการสื่อสารในเชิงรุกของเจ้าของโครงการมีส่วนสนับสนุนให้กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบเกิดความเข้าใจในโครงการมากขึ้น คาดว่าผลกระทบทางด้านลบอยู่ในระดับต่ำ

**1.2) ผลกระทบจากการจ่ายค่าทดแทนและการจัดหาที่อยู่อาศัยหรือที่ทำกินแห่งใหม่ :** เนื่องด้วยโครงการมีการโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน ดังนั้นผู้ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการโยกย้ายและเวนคืนจึงมีความกังวลเกี่ยวกับการจ่ายค่าทดแทน ความรู้สึกวิตกกังวลที่ต้องย้ายจากสถานที่อยู่เดิมไปยังที่แห่งใหม่ ความเหมาะสมของสภาพแหล่งที่อยู่ใหม่ที่อยู่อาจไม่ใกล้เคียงกับพื้นที่เดิม คาดว่าผลกระทบทางด้านลบอยู่ในระดับต่ำ ซึ่งจำเป็นที่การทาง



พิเศษแห่งประเทศไทยจะต้องกำหนดมาตรการที่เป็นธรรมเพื่อเป็นการเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบให้ได้รับผลกระทบน้อยที่สุด คาดว่าผลกระทบทางด้านลบอยู่ในระดับต่ำ

**1.3) ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ :** การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ อาจมีผลกระทบต่อการลงทุน การประกอบอาชีพ อาคารพาณิชย์ ร้านค้า สถานประกอบการ และชุมชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงสองข้างแนวสายทางนั้นย่อมมีความวิตกกังวลต่อผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจที่จะได้รับบ้างแต่เป็นเพียงช่วงระยะเวลาสั้น ๆ จึงคาดว่า เป็นผลกระทบด้านลบอยู่ในระดับต่ำ

**1.4) ผลกระทบทางด้านสังคม :** การอพยพโยกย้ายที่อยู่อาศัยก่อให้เกิดผลกระทบต่อความสัมพันธ์ทางสังคม การไปมาหาสู่ระหว่างญาติพี่น้องหรือเพื่อนบ้าน การดำเนินชีวิตประจำวัน การวางแผนของครัวเรือน การศึกษาของบุตรหลาน และการประกอบศาสนกิจ ทั้งนี้เนื่องมาจากการพิจารณาโครงการขนาดใหญ่มีขั้นตอนหลายขั้นตอน ตั้งแต่การวางแผนโครงการ การศึกษาความเหมาะสม การสำรวจและออกแบบ และขั้นตอนสุดท้ายคือการขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรี ซึ่งในแต่ละขั้นตอนมีการใช้ระยะเวลาพอสมควร จึงคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นเป็นผลกระทบด้านลบอยู่ในระดับต่ำ

#### 4.5.2.2 ระยะก่อสร้าง

ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคมที่จะเกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการมี รายละเอียดดังนี้

**2.1) ความไม่สะดวกในการดำเนินชีวิตอันเนื่องมาจากกิจกรรมก่อสร้าง :** ถึงแม้ว่าการก่อสร้างส่วนใหญ่ของโครงการจะอยู่บริเวณเกาะกลางถนนพระรามที่ 2 แต่ก็มีจำเป็นต้องรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค จึงอาจทำให้เกิดไฟฟ้าดับ น้ำประปาไม่ไหล หรือสัญญาณโทรศัพท์ขัดข้องชั่วคราว อีกทั้งการก่อสร้างของโครงการจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ทางเท้า บริเวณที่มีด่านเก็บค่าผ่านทางและด่านจ่ายบัตรผ่านทาง โดยจะมีพื้นที่ทางเท้าเหลือ 1.5 เมตร เพื่อให้ประชาชนสามารถใช้ในการสัญจรไป-มาได้ ตามข้อกำหนดของกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้ ในระหว่างการก่อสร้างโครงการจะต้องจัดทำทางเดินชั่วคราวในบริเวณที่มีการก่อสร้างต่อเนื่องบนทางเท้า เพื่อให้ประชาชนสามารถใช้สัญจรไป-มาได้ นอกจากนี้ กิจกรรมก่อสร้างอาจก่อให้เกิดขยะจากการก่อสร้างและจากคนงานก่อสร้าง ซึ่งปัญหาดังกล่าวส่วนใหญ่เป็นปัญหาชั่วคราวในระยะก่อสร้าง และสามารถแก้ไขได้โดยการประสานงานและวางแผนดำเนินงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ก่อนดำเนินการรื้อย้าย และระหว่างการรื้อย้ายอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ดำเนินการในเวลาใกล้เคียงกันและแล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด โดยต้องแจ้งกิจกรรมการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ให้แก่ชุมชนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบทราบล่วงหน้า และเร่งดำเนินการซ่อมแซมหรือปรับปรุงผิวจราจรหรือไหล่ทางให้คืนสภาพเดิมโดยเร็วที่สุด เป็นต้น จึงคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นเป็นผลกระทบด้านลบอยู่ในระดับต่ำ

**2.2) การเสียโอกาสทางการค้าของสถานประกอบการ :** กิจกรรมการก่อสร้างโครงการอาจส่งผลให้สถานประกอบการที่อยู่ริมถนนพระรามที่ 2 ซึ่งส่วนใหญ่ประกอบอาชีพค้าขาย เสียโอกาสทางการค้าและมีรายได้ลดลง เนื่องจากในการก่อสร้างต้องใช้พื้นที่การจราจรของถนนพระรามที่ 2 ส่วนหนึ่งเพื่อเป็นพื้นที่ก่อสร้าง วางกองวัสดุและอุปกรณ์เครื่องมือ และวางป้ายบอกเส้นทางจราจรและป้ายบอกเตือนต่างๆ ทำให้จำนวนช่องจราจรลดลง หรือมีจำนวนช่องจราจรเท่าเดิม แต่ความกว้างของช่องจราจรน้อยลง ซึ่งจะส่งผลให้การสัญจรไปมาไม่สะดวก ผู้ซื้อหรือ

ลูกค้าไม่สามารถจ่อรถข้างทางได้ตามปกติ โดยเฉพาะสถานประกอบการที่อยู่ใกล้บริเวณที่จะก่อสร้างทางขึ้น – ลง ซึ่งการประสานงานระหว่างผู้รับเหมาและผู้ได้รับผลกระทบอย่างทั่วถึงเพื่อให้รับทราบปัญหาและหาแนวทางแก้ปัญหา ร่วมกันตลอดจนมาตรการที่ครอบคลุมของโครงการ จึงคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นเป็นผลกระทบด้านลบอยู่ในระดับต่ำ

**2.3) ปัญหาการจราจร :** การก่อสร้างทางยกระดับซ้อนทับอยู่บนถนนพระรามที่ 2 และมีการสร้างทาง เชื่อมต่อเข้ากับโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-ดาวคะนอง บริเวณด้านดาวคะนอง จะเป็นการเพิ่มปัญหาการจราจรติดขัด บนทางพิเศษ ถนนพระรามที่ 2 ตลอดจนถนนโครงข่ายใกล้เคียง เนื่องจากต้องกันพื้นที่การจราจรส่วนหนึ่งไปเพื่อการ ก่อสร้าง และมีการขนส่งวัสดุหรือโครงสร้างของทางยกระดับ ปัญหาสามารถบรรเทาได้ด้วยการวางแผนการใช้ เส้นทางในการขนส่งอุปกรณ์ของโครงการเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านการจราจร การแจ้งให้ประชาชนในบริเวณพื้นที่ ใกล้เคียงโครงการรับทราบเกี่ยวกับแผนการก่อสร้างเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรที่หนาแน่น และจัดให้มีรถนำและ ปิดท้ายในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง จึงคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นเป็นผลกระทบด้านลบอยู่ในระดับต่ำ

**2.4) ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน :** ในช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้างอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ จากการก่อสร้างขึ้นได้ หากผู้รับเหมาก่อสร้างขาดความระมัดระวังและไม่ปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัยใน ระหว่างการก่อสร้าง อีกทั้งในระยะก่อสร้างการเคลื่อนย้ายแรงงานต่างถิ่นเพื่อเข้ามาดำเนินการก่อสร้างโครงการ ความแตกต่างทางด้านสังคมและวัฒนธรรมอาจก่อให้เกิดความขัดแย้งระหว่างคนงานกับคนในชุมชนได้ เช่น ปัญหา เรื่องการทะเลาะวิวาท ปัญหาลักขโมยและเรื่องความปลอดภัย เป็นต้น อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการปฏิบัติงานของ คนงานในพื้นที่โครงการเป็นลักษณะแบบมาเช้า - กลับเย็น ทำให้ลดโอกาสเกิดปัญหากระทบกระทั่งกับชุมชน นอกจากนี้โครงการมีการกำหนดมาตรการให้ผู้รับเหมาต้องรับผิดชอบในการเลือกสรรและควบคุมคนงานให้มีระเบียบ วินัยและปฏิบัติตามกฎระเบียบที่กำหนดขึ้นอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ การสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน การให้ข้อมูล ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง การให้ความใส่ใจและจริงจังต่อการรับฟังปัญหาและข้อห่วงกังวล ของประชาชนหากมีการร้องเรียน และรีบดำเนินการแก้ไขพร้อมทำความเข้าใจกับชุมชนและผู้นำชุมชนอย่างเร่งด่วน จะช่วยให้ความกังวลใจในด้านต่างๆ ลดน้อยลง จึงคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นเป็นผลกระทบด้านลบอยู่ในระดับต่ำ

**2.5) ผลประโยชน์ในการจ้างแรงงานท้องถิ่นและเศรษฐกิจค้าขายในท้องถิ่น :** ผู้รับเหมาก่อสร้างควรมี นโยบายจ้างแรงงานท้องถิ่นเป็นลำดับแรก และเป็นทางเลือกหรือเปิดโอกาสสำหรับครัวเรือนอาชีพรับจ้างทั่วไป และ เพื่อสนับสนุนความคิดเห็นจากการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ต้องการให้โครงการจ้างแรงงานในท้องถิ่นเพื่อให้ได้รับ ประโยชน์รวมถึงเป็นการบรรเทาปัญหาความขัดแย้งของคนงานที่มาจากที่อื่นกับราษฎรท้องถิ่นด้วย การก่อสร้าง โครงการจะใช้คนงานก่อสร้างสูงสุดประมาณ 500 คน โดยคนงานส่วนใหญ่เป็นของบริษัทผู้รับเหมา ซึ่งย้ายมาจาก พื้นที่ก่อสร้างอื่นและบางส่วนจ้างเพิ่มเติมจากคนในพื้นที่ที่มีทักษะการก่อสร้าง ซึ่งเป็นผลดีต่อรายได้ของคนในชุมชน บางส่วนที่ประกอบอาชีพรับจ้าง เป็นหลัก และตรงกับความหวังของกลุ่มครัวเรือน จากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและ สังคมของโครงการ ที่สำรวจพบว่า โครงการจะทำให้มีการจ้างงานคนในพื้นที่เพิ่มขึ้น อีกทั้งการก่อสร้างจะมีเงิน หมุนเวียนสำหรับค่าจ้างแรงงานจำนวน 3,750,000 บาท/เดือน (โดยวันทำงานเฉลี่ยเท่ากับ 25 วัน/เดือน กรณีที่มีการ จ้างแรงงาน 1 คน/ครัวเรือน เทียบกับค่าแรงขั้นต่ำของจังหวัดนนทบุรีและจังหวัดนครปฐม ที่ได้กำหนดค่าจ้างขั้นต่ำ 300 บาท/คน จะทำให้มีรายได้ 7,500 บาท/เดือน) (ที่มา : ราชกิจจานุเบกษา เรื่อง อัตราค่าจ้างขั้นต่ำ (ฉบับที่ 7) ลง วันที่ 30 พฤศจิกายน 2555) โดยตลอดระยะเวลา 39 เดือน ในการก่อสร้างจะมีเงินหมุนเวียนในพื้นที่ถึง

146,250,000 บาท ซึ่งเม็ดเงินส่วนหนึ่งจะกระจายอยู่ในภายในร้านค้าชุมชนบริเวณแนวเส้นทางโครงการ จากคนงานและพนักงานในการจับจ่ายใช้สอยซื้อสินค้า อุปโภค บริโภคที่จำเป็น นอกจากนี้ยังส่งผลต่อเนื่องไปยังธุรกิจการค้าที่เกี่ยวข้องกับวัสดุก่อสร้าง ซึ่งสอดคล้องกับความคาดหวังของกลุ่มครัวเรือน จากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคมของโครงการที่สำรวจพบว่า ในระยะก่อสร้างโครงการคาดว่าจะส่งผลกระทบด้านบวกต่อตนเอง เรื่องค้าขายดีมากขึ้น เป็นต้น ดังนั้นจึงคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นเป็นผลกระทบด้านบวกอยู่ในระดับปานกลาง

#### 4.5.2.3 ระยะเปิดดำเนินการ

ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคมที่จะเกิดขึ้นภายหลังโครงการเปิดให้บริการ มีทั้งผลกระทบทางบวกและทางลบ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

3.1) **ผลกระทบด้านบวกของการคมนาคมต่อสังคมโดยรวม :** เนื่องจากการเพิ่มโครงข่ายทางพิเศษด้านตะวันตกเพื่อเชื่อมโยงทางพิเศษสายต่างๆ ให้เกิดเป็นโครงข่ายทางพิเศษในแนวรัศมีชั้นนอก ทำให้มีความสะดวกและประหยัดเวลาในการเดินทาง เอื้ออำนวยการเดินทางจากพื้นที่ภาคตะวันตก ภาคใต้ ตลอดจนถึงพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานครเข้าสู่ใจกลางเมืองกรุงเทพมหานคร รวมทั้งยังมีผลกระทบในระดับครัวเรือน เพราะถือเป็นการเพิ่มความสะดวกในการคมนาคมของพื้นที่ใกล้เคียงทางขึ้น-ลง ในอนาคต ซึ่งจะส่งผลกระทบด้านบวกต่อการคมนาคมในสังคมโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง

3.2) **ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต :** ประชาชนในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ โดยเฉพาะประชาชนที่อาศัยใกล้เคียงบริเวณทางขึ้น-ลงของโครงการ ปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นอาจส่งผลกระทบต่อประชาชน ในลักษณะเสียงดังรบกวน ฝุ่นละอองจากการจราจร รวมถึงทัศนียภาพบริเวณถนนพระรามที่ 2 ที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ความสะดวกสบายในการเข้า - ออก ช่วงเวลาเร่งด่วน อาจจะมีผลกระทบบ้างในบางบริเวณและบางช่วงเวลา จึงคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นเป็นผลกระทบด้านลบอยู่ในระดับต่ำ

### 4.6 การโยกย้ายและการเวนคืน

#### 4.6.1 กรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการประกอบด้วยพื้นที่ศึกษา 2 ช่วง ที่เชื่อมต่อแนวสายทางของทั้ง 2 โครงการเข้าด้วยกัน ได้แก่ โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก และโครงการทางพิเศษสายศรีรัช - ดาวคะนอง ซึ่งในกรณีหากไม่มีการเปลี่ยนแปลงโครงการฯ ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงคาดว่าจะไม่มีการเปลี่ยนแปลงจากรายงานเดิมที่ได้ทำการศึกษาไว้

#### 4.6.2 กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

การพัฒนาโครงการในลักษณะของการปรับปรุงทางขึ้น-ลง บริเวณถนนสุขสวัสดิ์ การย้ายตำแหน่งด้านวัดสารอดและการย้ายตำแหน่งอาคารศูนย์ควบคุมพิเศษ ทำให้พื้นที่เวนคืนมีการเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบ ดังนี้

## 1) ระยะก่อนก่อสร้าง

โครงการได้มีการปรับปรุงแบบเพื่อให้ลดผลกระทบด้านการเวนคืนต่อประชาชนให้น้อยที่สุด เช่น การปรับปรุงด้านสุขสวัสดิ์ปัจจุบันให้สามารถเข้าใช้ทางพิเศษที่จะก่อสร้างใหม่ การย้ายอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษบริเวณทางแยกต่างระดับบางขุนเทียนมาตั้งอยู่บริเวณด้านดาวคะนองในเขตทางพิเศษ เป็นต้น จากการทบทวนพื้นที่เวนคืนในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก มีพื้นที่ซึ่งจำเป็นต้องเวนคืนจำนวนทั้งสิ้น 74 แปลง สิ่งปลูกสร้าง 78 หลัง ขนาดพื้นที่รวม 6 ไร่ 1 งาน 9.1 ตารางวา (2,509.1 ตารางวา)

เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนพื้นที่เวนคืนในรายงานเดิม พบว่า จำนวนแปลงที่ดินลดลง 117 แปลง ขนาดพื้นที่ลดลง 45 ไร่ 1 งาน 7.5 ตารางวา สิ่งปลูกสร้างเพิ่มขึ้น 1 หลัง แต่อย่างไรก็ตาม ในจำนวน 74 แปลงดังกล่าวมีพื้นที่เวนคืนใหม่ 20 แปลง (ผู้ได้รับผลกระทบ 17 ราย) ดังรายละเอียดแสดงในตารางที่ 4.6-1 ซึ่งจะให้มีผลกระทบด้านการโยกย้ายและการเวนคืนของโครงการ ในด้านต่าง ๆ ดังนี้



ตารางที่ 4.6-1 ผลการทบทวนพื้นที่เวนคืนของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ตำแหน่งเวนคืน	โครงการทางพิเศษสายศรีรัช – ดาวคะนอง <sup>1/</sup>				โครงการทางพิเศษ ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก <sup>2/</sup>				โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก				การเปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก				หมายเหตุ
	ขนาดที่ดิน (ไร่-งาน- ตร.วา)	จำนวน ที่ดิน (แปลง)	จำนวนสิ่ง ปลูกสร้าง (หลัง)	จำนวนผู้ได้รับ ผลกระทบ (ราย)	ขนาดที่ดิน (ไร่-งาน- ตร.วา)	จำนวน ที่ดิน (แปลง)	จำนวนสิ่ง ปลูกสร้าง (หลัง)	จำนวนผู้ได้รับ ผลกระทบ (ราย)	ขนาดที่ดิน (ไร่-งาน- ตร.วา)	จำนวน ที่ดิน (แปลง)	จำนวนสิ่ง ปลูกสร้าง (หลัง)	จำนวนผู้ได้รับ ผลกระทบ (ราย)	ขนาดที่ดิน (ไร่-งาน- ตร.วา)	จำนวน ที่ดิน (แปลง)	จำนวนสิ่ง ปลูกสร้าง (หลัง)	จำนวนผู้ได้รับ ผลกระทบ (ราย)	
1. บริเวณถนนสุขสวัสดิ์ใกล้ทางแยกซอย ประชาอุทิศ ( บริเวณด้านสุขสวัสดิ์ 1) (แขวงราษฎร์บูรณะ เขตราษฎร์บูรณะ กรุงเทพมหานคร)	0-2-20.6	11	4	8	*	*	*	*	0-2-20.6	11	4	8	0-2-14.9	11	17	9	โครงการได้มีการปรับ รูปแบบเพื่อให้ลด ผลกระทบด้านการ เวนคืนต่อประชาชนให้ น้อยที่สุด เช่น การ ปรับปรุงด้านสุขสวัสดิ์ ปัจจุบันให้สามารถเข้า ใช้ทางพิเศษที่จะ ก่อสร้างใหม่ การย้าย อาคารศูนย์ควบคุมทาง พิเศษบริเวณทางแยก ต่างระดับบางขุนเทียน มาตั้งอยู่บริเวณด้าน ดาวคะนองในเขตทาง พิเศษ เป็นต้น
2. บริเวณถนนเลียบบทางพิเศษเฉลิมมหานคร ระหว่างถนนสุขสวัสดิ์กับถนนราษฎร์ บูรณะ (ตามแนวนถนนเลียบบทางพิเศษเฉลิม มหานคร แขวงราษฎร์บูรณะ เขตราษฎร์ บูรณะ กรุงเทพมหานคร)	6-1-78.1	46	40	23	*	*	*	*	6-1-78.1	46	40	23	5-2-67.3	57	58	62	
3. บริเวณเชิงลาดสะพานพระราม 9 ผังธนบุรี ด้านทิศใต้ของสวนสาธารณะ (ตามแนว ถนนเลียบบทางพิเศษเฉลิมมหานคร แขวง ราษฎร์บูรณะ เขตราษฎร์บูรณะ กรุงเทพมหานคร)	0-0-59.1	6			*	*	*	*	0-0-59.1	6			0-0-26.9	6	3	8	
4. ซอยย่อย ซอยสุขสวัสดิ์ 35 (ซอยบุญมาก) (แขวงราษฎร์บูรณะ เขตราษฎร์บูรณะ กรุงเทพมหานคร)	14-3-97.3	16	4	1	*	*	*	*	14-3-97.3	16	4	1	-				
5. ชุมชนรวมน้ำใจ, ตามแนวเส้นทางพิเศษ เฉลิมมหานคร (แขวงบางปะกอก เขตราษฎร์บูรณะ กรุงเทพมหานคร)	4-0-0.90	37	11	10	*	*	*	*	4-0-0.90	37	11	10	-				
6. บริเวณด้านดาวคะนอง/ทางแยกต่างระดับ ดาวคะนอง (แขวงบางมด เขตจอมทอง กรุงเทพมหานคร)	1-2-20.6	15	12	9	13-2-04**	73**	18**	53**	13-2-04**	73**	18**	53**	-				
7. อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษบริเวณทาง แยกต่างระดับบางขุนเทียน	-	-	-	-	15-3-56	2	-	1	15-3-56	2	-	1	-				
รวม	27-2-76.6	131	71	51	29-01-60	75	18	54	51-2-16.6	191	77	96	6-1-9.1	74	78	79	

ที่มา : <sup>1/</sup> บริษัททีเอ็ม คอนซัลติง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด, รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางด่วนสายทางพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2553

<sup>2/</sup> บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด, รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก, เดือนมิถุนายน พ.ศ. 2559

\* ไม่เปลี่ยนแปลงจากรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางด่วนสายทางพิเศษศรีรัช-ดาวคะนอง จึงไม่นำเสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม 3- ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

\*\* ข้อมูลที่เพิ่มเติมจากโครงการทางพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง

### 1.1) ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง

การชดเชยค่าที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง สรุปจำนวนสิ่งปลูกสร้างและรวมค่าทดแทนเบื้องต้น ดังนี้

- พื้นที่บริเวณถนนสุขสวัสดิ์ ใกล้ทางแยกซอยประชาอุทิศ พื้นที่จะถูกเวนคืนจำนวน 11 แปลง ขนาดพื้นที่รวม 0 ไร่ 2 งาน 14.9 ตารางวา สิ่งปลูกสร้างที่ได้รับผลกระทบในการโยกย้ายเวนคืน มีจำนวน 17 หลัง
- พื้นที่บริเวณถนนเลียบทางพิเศษเฉลิมมหานคร ระหว่างถนนสุขสวัสดิ์กับถนนราษฎร์บูรณะ พื้นที่จะถูกเวนคืนจำนวน 57 แปลง ขนาดพื้นที่รวม 5 ไร่ 2 งาน 67.3 ตารางวา สิ่งปลูกสร้างที่ได้รับผลกระทบในการโยกย้ายเวนคืน มีจำนวน 58 หลัง
- พื้นที่บริเวณเชิงลาดสะพานพระราม 9 ผังธนบุรี ด้านทิศใต้ของสวนสาธารณะ พื้นที่จะถูกเวนคืน จำนวน 6 แปลง ขนาดพื้นที่รวม 0 ไร่ 0 งาน 26.9 ตารางวา สิ่งปลูกสร้างที่ได้รับผลกระทบในการโยกย้ายเวนคืน มีจำนวน 3 หลัง

ผลการประมาณมูลค่าเวนคืน คิดเป็นค่าทดแทนที่ดินมูลค่า 525.74 ล้านบาท ค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้างรวม 281.26 ล้านบาท รวมค่าเวนคืนทั้งสิ้น 807.00 ล้านบาท

### 1.2) ผลกระทบต่อเนื่อง

นอกจากผลกระทบต่อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างแล้ว ยังมีประเด็นผลกระทบด้านการโยกย้ายและการเวนคืนที่ส่งผลกระทบต่อผู้ถูกเวนคืนด้วย โดยมีรายละเอียดของผลกระทบดังนี้

- กรณีอาชีพค้าขายการโยกย้ายไปค้าขายที่ใหม่ อาจจะไม่ประสบผลสำเร็จเหมือนปัจจุบัน เพราะอาจไม่มีลูกค้า เนื่องจากทำเลร้านค้าไม่เหมาะสม เป็นต้น ผลกระทบนี้อาจทำให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงต้องตัดสินใจเปลี่ยนอาชีพไปประกอบอาชีพใหม่ที่ไม่นัดได้
- กระบวนการเวนคืนที่ดินและทรัพย์สินอาจเกิดปัญหาระหว่างผู้ที่ถูกเวนคืนทรัพย์สินและการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ โดยเฉพาะในเรื่องราคาประเมินและระยะเวลาในการจ่ายเงินทดแทนที่ใช้เวลานาน เนื่องจากเกิดปัญหาจำนวนเงินทดแทนตามที่คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นแล้ว ผู้ถูกเวนคืนอาจไม่พอใจซึ่งเป็นเหตุให้โครงการล่าช้าออกไป
- ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบส่วนใหญ่ไม่มีความรู้และไม่เข้าใจวิธีการทดแทนและจำนวนเงินที่ได้รับ ทำให้เกิดความไม่สบายใจ และอาจต่อต้านการดำเนินงานโครงการได้
- ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบบางคนได้รับค่าทดแทนแล้ว แต่ไม่สามารถย้ายออกจากพื้นที่ได้ หรืออาจจะไม่สามารถหาที่อยู่หรือที่ทำกินที่มีความเหมาะสมได้ หรือไม่สามารถหาโรงเรียนให้บุตรหลานได้ นอกจากนี้อาจได้รับค่าทดแทนน้อย เพราะครอบครองพื้นที่ขนาดเล็กจนไม่สามารถไปหาที่อยู่ใหม่ได้
- กรณีที่ได้รับผลกระทบที่ดินถูกแบ่งแยกเป็นสองแปลงจะได้รับผลกระทบ คือ เกิดความยากลำบากในการจัดการและดูแลพื้นที่ ขนาดที่ดินถือครองลดลงจน ไม่สามารถอยู่อาศัยหรือทำกินได้ แต่ไม่คุ้มค่าที่

จะลงทุน หากเป็นกรณีนี้ผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงสามารถยื่นเงื่อนไขให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเวนคืนเนื้อที่ไปทั้งหมดได้

ในการออกแบบรายละเอียดโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 ได้มีการปรับปรุงแบบเพื่อลดผลกระทบด้านการเวนคืนต่อประชาชนให้น้อยที่สุด เช่น การปรับปรุงด้านสุขสวัสดิ์ปัจจุบันให้สามารถเข้าใช้ทางพิเศษที่จะก่อสร้างใหม่ การย้ายอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษบริเวณทางแยกต่างระดับบางขุนเทียนมาตั้งอยู่บริเวณด้านดาวคะนองในเขตทางพิเศษ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ยังมีความจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม แต่เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนพื้นที่เวนคืนในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการที่ผ่านการพิจารณาแล้ว พบว่าจำนวนแปลงที่ดินลดลง 117 แปลง ขนาดพื้นที่ลดลง 45 ไร่ 1 งาน 7.5 ตารางวา สิ่งปลูกสร้างเพิ่มขึ้น 1 หลัง เหลือจำนวนแปลงที่ดินที่จะต้องเวนคืน รวมทั้งสิ้น 74 แปลง สิ่งปลูกสร้าง 78 หลัง ขนาดพื้นที่รวม 6 ไร่ 1 งาน 9.1 ตารางวา แม้ว่าจำนวนพื้นที่เวนคืนและผู้ได้รับผลกระทบลดน้อยลงเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนพื้นที่เวนคืนและผู้ได้รับผลกระทบในผลการศึกษาจากรายงานเดิม แต่ผลกระทบดังกล่าวส่งผลให้ประชาชน เกิดความรู้สึกวิตกกังวลเกี่ยวกับราคาก่อสร้างค่าทดแทน ขั้นตอนการเวนคืน การเปลี่ยนแปลงชีวิตประจำวัน และการย้ายที่อยู่ใหม่ การเปลี่ยนแปลงในการประกอบธุรกิจ แม้ผลกระทบดังกล่าวจะสามารถฟื้นฟูกลับคืนได้ แต่ต้องใช้เวลาพอสมควร จึงคาดว่ามีผลกระทบด้านลบอยู่ในระดับปานกลาง

#### 4.7 สุนทรียภาพ

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการที่นำมาพิจารณาผลกระทบด้านสุนทรียภาพ ได้แก่ การขยายจุดเริ่มต้นของโครงการออกไปอีกประมาณ 1.8 กิโลเมตร การปรับปรุงด้านสุขสวัสดิ์ปัจจุบันโดยการเพิ่มจำนวนตู้เก็บค่าผ่านทาง การย้ายตำแหน่งอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษมาตั้งอยู่บริเวณด้านดาวคะนอง และการย้ายด้านวัดสารอดมาอยู่บริเวณด้านดาวคะนอง 2 อาจส่งผลกระทบด้านการบดบังแสงอาทิตย์ในบริเวณดังกล่าว

##### 4.7.1 กรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

พื้นที่โครงการมีลักษณะเป็นชุมชนเมือง ดังนั้นลักษณะทางสุนทรียภาพ/ทัศนียภาพคาดว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงไปจากปัจจุบันน้อยมาก เนื่องจากข้อจำกัดด้านพื้นที่ โดยบริเวณที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในปัจจุบันแม้ไม่มีโครงการ แหล่งรับที่ไวต่อผลกระทบด้านคุณค่าทางสุนทรียภาพสองฟากแนวเส้นทางโครงการที่นำมาพิจารณาหน่วยวิเคราะห์ทางสายตา ได้แก่ พื้นที่บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ ด้านสุขสวัสดิ์ปัจจุบัน และตำแหน่งอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษบริเวณด้านดาวคะนอง

โดยพื้นที่เหล่านี้ได้รับผลกระทบทางด้านการบดบัง และดูดซับสิ่งแปลกปลอมทางสายตาจากการพัฒนาโครงการ เนื่องจากโดยสภาพพื้นที่ปัจจุบันตามแนวเส้นทางโครงการมีโครงสร้างยกระดับมีความสูงจากระดับพื้นดินประมาณ 10 เมตรอยู่แล้ว ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบในด้านการบดบังและดูดซับสิ่งแปลกปลอมทางสายตา

## 4.7.2 กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

### 4.7.2.1 ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

ในช่วงก่อนการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ได้แก่ งานโครงสร้างทางยกระดับและทางแยกต่างระดับ และงานระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง ตลอดจนการขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้าง และวัสดุก่อสร้าง กองดิน กองหินที่วางกองอยู่ในพื้นที่ก่อสร้าง และการพังกระจายของฝุ่นละออง ส่งผลต่อสุนทรียภาพ/ทัศนียภาพในบริเวณที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดดังกล่าว ทำให้เกิดภาพที่ไม่น่ามอง และไม่สวยงาม แนวเส้นทางถูกรบกวนด้วยกิจกรรมการก่อสร้าง ไม้ยืนต้นและไม่ประดับบริเวณเกาะกลางถนนที่เคยมีก็จะถูกขุดออกไปจากพื้นที่ รวมทั้งตลอดแนวเส้นทางโครงการไม่มีอาคารหรือสถานที่ที่มีคุณค่าความงามเป็นพิเศษ อย่างไรก็ตาม ตลอดแนวเส้นทางโครงการจะมีโครงสร้างสูงกว่าระดับพื้นดินประมาณ 20 - 60 เมตร ซึ่งเมื่อนำไปเปรียบเทียบกับความสูงของอาคาร 7 - 20 ชั้น ซึ่งมีผลทำให้มุมมองเปลี่ยนไปบ้าง ทัศนียภาพในบางช่วงของโครงการอาจไม่สวยงาม ไม่น่ามอง แต่เป็นผลกระทบบางพื้นที่ และเป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นเฉพาะในช่วงก่อสร้างซึ่งใช้ระยะเวลาค่อนข้างสั้น ซึ่งมีผลต่อความรู้สึกของผู้ที่สัญจรผ่านไปมาบนทางพิเศษ แต่ไม่ก่อให้เกิดอันตรายแต่อย่างใด รวมทั้งบริเวณที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในระยะ 500 เมตร ไม่มีพื้นที่อ่อนไหวที่จะได้รับผลกระทบต่อการดูดซับสิ่งแปลกปลอมทางสายตา ดังนั้น จึงสามารถสรุปได้ว่าผลกระทบทางด้านสุนทรียภาพในระยะก่อสร้างอยู่ในระดับปานกลาง รายละเอียดคุณค่าทางสุนทรียภาพความสามารถในการดูดซับสิ่งแปลกปลอมทางสายตาและการยอมรับการพัฒนา ของหน่วยวิเคราะห์ทางสายตาดัง **ตารางที่ 4.7-1** บริเวณที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการสามารถอธิบายได้ดังนี้

**ตารางที่ 4.7-1   คุณค่าทางสุนทรียภาพ ความสามารถในการดูดซับสิ่งแปลกปลอมทางสายตาและ  
การยอมรับการพัฒนา ของหน่วยวิเคราะห์ทางสายตา**

หน่วยวิเคราะห์ทางสายตา (Unit of Analysis)	คุณค่าทาง สุนทรียภาพ (Aesthetic Value in Landscapes)	ความสามารถในการดูด ซับ สิ่งแปลกปลอมทางสายตา (Absorbability)	การยอมรับการ พัฒนา (Acceptability in Development)
Unit 1 : ภูมิทัศน์ที่รกร้าง (Vacant Landscape)	ปานกลาง	ปานกลาง	มาก
Unit 2 : ภูมิทัศน์พื้นถิ่นชนบท (Traditional Rural Landscape)	มาก	น้อย	น้อย
Unit 3 : ภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ โรงงานอุตสาหกรรม (Industrial Areas)	น้อย	มาก	มาก
Unit 4 : ภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ ที่อยู่อาศัยเบาบาง (Low-Density Residential Areas)	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง
Unit 5 : ภูมิทัศน์ชุมชนเมือง (Urban Landscapes)	ปานกลาง	ปานกลาง - มาก	มาก



**ตารางที่ 4.7-1   คุณค่าทางสุนทรียภาพ ความสามารถในการดูดซับสิ่งแปลกปลอมทางสายตาและ  
การยอมรับการพัฒนา ของหน่วยวิเคราะห์ทางสายตา**

หน่วยวิเคราะห์ทางสายตา (Unit of Analysis)	คุณค่าทาง สุนทรียภาพ (Aesthetic Value in Landscapes)	ความสามารถในการดูด ซับ สิ่งแปลกปลอมทางสายตา (Absorbability)	การยอมรับการ พัฒนา (Acceptability in Development)
Unit 6 : ภูมิทัศน์ริมทาง มีสถานบริการขนาดเล็ก ริมเส้นทางคมนาคม	น้อย	มาก	มาก
Unit 7 : ภูมิทัศน์ชุมทางการเดินทาง (Node of Transportation)	น้อย	มาก	มาก
Unit 8 : ภูมิทัศน์ของสาธารณูปโภค ขนาดใหญ่ (Infrastructure)	น้อย	มาก	มาก

การสร้างภาพจำลองการพัฒนา (Simulation) บริเวณจุดมองที่สำคัญ (Visual Control Points) แสดงให้เห็นถึงระดับผลกระทบทางสายตาจากสิ่งแปลกปลอมทางสายตา (Levels of Visual Impacts) ดังต่อไปนี้

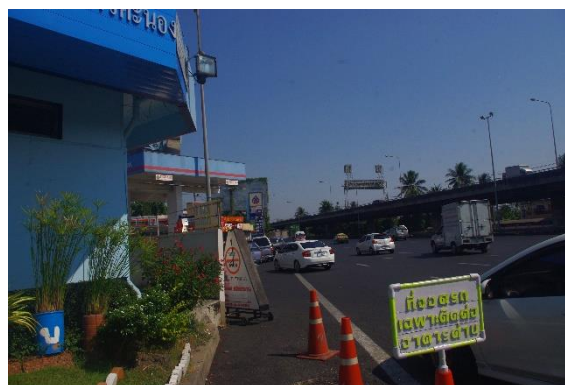
1) ภูมิทัศน์พื้นถิ่นชนบท (Traditional Rural Landscape) บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ (ที่ STA. 13+000) โดยลักษณะของพื้นที่ส่วนใหญ่มีลักษณะทางภูมิทัศน์เป็นถนนเปิดโล่งที่ตั้งบ้านเรือนและโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นสภาพพื้นที่ที่พบได้ทั่วไปในพื้นที่โครงการ ไม่มีลักษณะเป็นแหล่งธรรมชาติที่ควรอนุรักษ์หรือมีความงดงามของทิวทัศน์ทางธรรมชาติ มีความสามารถในการดูดซับสิ่งแปลกปลอมทางสายตาสูงและสามารถยอมรับการพัฒนาได้ค่อนข้างมาก และมีความไวต่อการเปลี่ยนแปลงของสิ่งแปลกปลอมทางสายตาสูง แสดงดังรูปที่ 4.7-1



**รูปที่ 4.7-1   ภูมิทัศน์ริมทางบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ**

2) ภูมิทัศน์ชุมชนเมือง (Urban Landscapes) บริเวณด้านสุขสวัสดิ์ปัจจุบัน (ที่ STA. 15+500) เป็นภูมิทัศน์ของสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ บริเวณนี้จะสามารถเห็นโครงสร้างทางพิเศษได้ค่อนข้างชัดในระยะที่ไกลตาออกไป ผู้มองต้องเคลื่อนที่ผ่านในขณะมองเห็นทำให้เห็นโครงสร้างในระยะเวลาสั้นๆ และมีโครงสร้างของทางยกระดับและทางขึ้นลงขนาดใหญ่อยู่แล้ว ทำให้ภูมิทัศน์บริเวณนี้ไม่ได้รับผลกระทบทางสายตาจากโครงสร้างทางพิเศษของโครงการ เนื่องจากมีสิ่งรบกวนทางสายตาเดิมซึ่งมีขนาดใหญ่กว่าโครงสร้างทางพิเศษของโครงการ

3) ภูมิทัศน์ของสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ (Infrastructure) บริเวณอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ (ที่ STA. 12+250) บริเวณด้านดาวคะนองปัจจุบันเป็นภูมิทัศน์ของสาธารณูปโภคขนาดใหญ่และบริเวณนี้จะสามารถเห็นโครงสร้างทางพิเศษและอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษได้ชัดเจนและมีขนาดใหญ่ แต่ภูมิทัศน์บริเวณนี้มีคุณค่าทางสุนทรียภาพน้อยเพราะไม่มีจุดสนใจอีกทั้งยังมีผู้มองน้อย เนื่องจากไม่มีกิจกรรมที่ดึงดูดคนเดินเท้าโดยรอบ ผู้มองเห็นภูมิทัศน์บริเวณนี้ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่สัญจรผ่านโดยรถยนต์ และเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานประจำด่านเก็บค่าผ่านทาง ทำให้เห็นโครงสร้างในระยะเวลาสั้นๆ มีป้ายสื่อสารและโฆษณาขนาดใหญ่ดึงดูดความสนใจ ทำให้ภูมิทัศน์บริเวณนี้ไม่ได้รับผลกระทบทางสายตาจากโครงสร้างทางพิเศษของโครงการมากนัก



รูปที่ 4.7-2 ภูมิทัศน์บริเวณด้านดาวคะนองปัจจุบัน

#### 4.7.2.2 ระยะดำเนินการ

ทัศนียภาพในพื้นที่โครงการช่วงถนนพระรามที่ 2 ถูกเปลี่ยนจากพื้นที่เกาะกลางถนนที่มีการปลูกต้นไม้ ซึ่งมีลักษณะที่ส่งเสริมด้านทัศนียภาพเมื่อมองแล้วก่อให้เกิดความสวยงาม เปลี่ยนไปเป็นทางยกระดับยกสูงขึ้นจากถนนพื้นล่าง และโครงสร้างด่านที่ซ้อนทับอยู่บนด้านดาวคะนอง รวมทั้งอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษของโครงการเป็นโครงสร้างถาวรคงอยู่ยาวนานต่อไป ทำให้เกิดความรู้สึกไม่สวยงาม เนื่องจากสุนทรียภาพและทัศนียภาพมีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมกล่าวคือ เป็นมุมมองที่แย่งกันเนื่องจากรูปแบบของโครงสร้าง อาจส่งผลกระทบต่อความรู้สึกของประชาชน โดยเมื่อมีการเปิดดำเนินโครงการ จะมีรถสัญจรภายในพื้นที่โครงการเพิ่มมากขึ้น โครงสร้างต่างๆ ของโครงการส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างถาวร ทำให้มุมมองด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพเปลี่ยนแปลงไป ขอบเขตของการมองเห็นและผลกระทบที่เกิดขึ้นเป็นไปในระยะยาวเกิดขึ้นอย่างถาวร ซึ่งผลกระทบที่เกิดขึ้นเป็นผลกระทบทางด้านจิตใจ แต่เมื่อระยะเวลาผ่านไปผลกระทบที่เกิดขึ้นเกิดขึ้นจะน้อยลง เนื่องจากประชาชนเกิดความเคยชิน รวมทั้งภูมิทัศน์บริเวณนี้มีคุณค่าทางสุนทรียภาพน้อยเพราะไม่มีจุดสนใจอีกทั้งยังมีผู้มองน้อย เนื่องจากไม่มีกิจกรรมที่ดึงดูด

คนเดินเท้าโดยรอบ ผู้มองเห็นภูมิทัศน์บริเวณนี้ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่สัญจรผ่านโดยรถยนต์ และเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานประจำด่านเก็บค่าผ่านทาง ดังนั้นจึงคาดว่าผลกระทบของโครงการต่อการเปลี่ยนแปลงด้านสุนทรียภาพในระยะดำเนินการเป็นผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง

#### 4.8 สรุปการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก สรุปดังตารางที่ 4.8-1

ตารางที่ 4.8-1 สรุปการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	ระยะก่อนก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ระยะดำเนินการ
1. คุณภาพอากาศ	ต่ำ (-)	ต่ำ (-)	ต่ำ (-)
2. เสียง	ปานกลาง (-)	ปานกลาง (-)	ปานกลาง (-)
3. การคมนาคมขนส่ง	-	ปานกลาง (-)	ปานกลาง (+)
4. เศรษฐกิจ – สังคม	-	ต่ำ (-)	ปานกลาง (+)
5. การโยกย้ายและการเวนคืน	ปานกลาง (-)	-	-
6. สุขภาพ/อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	-	ปานกลาง (-)	ต่ำ (-)
7. สุนทรียภาพ	-	ปานกลาง (-)	ปานกลาง (-)

หมายเหตุ : - หมายถึง ไม่มีผลกระทบ  
(-) หมายถึง มีผลกระทบทางลบ  
(+) หมายถึง มีผลกระทบทางบวก

โดยเมื่อนำผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการเปรียบเทียบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากรายงานเดิม สามารถแสดงรายละเอียดดังตารางที่ 4.8-2

ตารางที่ 4.8-2 สรุปการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเปรียบเทียบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เดิม

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม EIA (เดิม)	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)
1. คุณภาพอากาศ	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b></p> <p>กิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ การปรับระดับพื้นผิวดิน รวมทั้งการขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ อาจก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และทำให้ความเข้มข้นของฝุ่นละอองในพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณโดยรอบเพิ่มขึ้น จากการคำนวณด้วย Box model พบว่า การก่อสร้างโครงการจะทำให้เกิดฝุ่นละอองรวม 0.048 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร และจะทำให้ความเข้มข้น ของฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศทั่วไปเพิ่มขึ้นจาก 0.114-0.246 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร เป็น 0.162-0.294 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตรซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานฝุ่นละอองเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่กำหนดไว้ 0.33 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ส่วนฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) ที่ฟุ้งกระจายจากพื้นผิวบริเวณพื้นที่ก่อสร้างจะมีความเข้มข้น 0.034 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร และจะทำให้ความเข้มข้นของ PM<sub>10</sub> ในบรรยากาศทั่วไปเพิ่มขึ้นจากปัจจุบันที่มีค่า 0.087-0.149 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร เป็น 0.121-0.183 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งเกินค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ 0.12 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ทั้งนี้เนื่องจากบริเวณพื้นที่อ่อนไหวในปัจจุบันมีค่า PM<sub>10</sub> เกินค่ามาตรฐานอยู่แล้ว ซึ่งสอดคล้องกับสภาพการจราจรในบริเวณดังกล่าว ที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่นโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเวลาเร่งด่วนเย็นเมื่อพิจารณาผลกระทบในภาพรวมพบว่า การก่อสร้างโครงการจะก่อให้เกิดผลกระทบค่อนข้างสูงต่อแหล่งรับมลพิษที่อยู่ในรัศมี 100 เมตรจากเขตทาง ได้แก่ มัสยิดอมันนุญมิต มัสยิดลิลาอุลอิสลาม วัดสารอด หาดูตระกูลมูลนิธิ ด่านกักตักปั๊วขาว ศาลเจ้าที่กิ่ง โรงเรียนอมันนุญมิต โรงเรียนปัญญาศักดิ์ วิทยาลัยพัฒนวิชาการเขตพนง โรงเรียนอนุบาลสุพิชชา ชุมชนตามแนวถนนสุขสวัสดิ์ ชุมชนรวมน้ำใจ ชุมชนนาทราย เคหะสุขสวัสดิ์ ชุมชนที่กระจายตามแนวทางพิเศษเฉลิมมหานคร และชุมชนตามแนวถนนเลียบริมทางด่วนด้าน</p>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b></p> <p>กิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ การปรับระดับพื้นผิวดิน รวมทั้งการขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ อาจก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และทำให้ความเข้มข้นของฝุ่นละอองในพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณโดยรอบเพิ่มขึ้น</p> <p>จากการคำนวณด้วย AERMOD SCREEN พบว่า การก่อสร้างโครงการจะทำให้เกิดฝุ่นละอองรวม 0.082 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ที่ระยะ 25 เมตร และจะทำให้ความเข้มข้น ของฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศทั่วไปโดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้นจาก 0.083 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร เป็น 0.091 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐาน ฝุ่นละอองเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่กำหนดไว้ 0.33 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ส่วนฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) ที่ฟุ้งกระจายจากพื้นผิวบริเวณพื้นที่ก่อสร้างจะมีความเข้มข้น 0.059 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร และจะทำให้ความเข้มข้นของ PM<sub>10</sub> ในบรรยากาศทั่วไปเพิ่มขึ้นจากปัจจุบันที่มีค่า 0.004 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร เป็น 0.063 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร เมื่อพิจารณาผลกระทบในภาพรวมพบว่า การก่อสร้างโครงการจะก่อให้เกิดผลกระทบค่อนข้างต่ำ ประกอบกับผลกระทบดังกล่าวเป็นผลกระทบระยะสั้น ซึ่งสามารถป้องกันและลดผลกระทบให้น้อยลงได้ด้วยมาตรการที่เหมาะสม <u>ดังนั้นผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</u></p>



ตารางที่ 4.8-2 สรุปการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเปรียบเทียบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เดิม

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม EIA (เดิม)	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)
	<p>ตะวันออก อย่างไรก็ตาม เนื่องจากผลกระทบดังกล่าวเป็นผลกระทบระยะสั้นซึ่งสามารถป้องกันและลดผลกระทบให้น้อยลงได้ด้วยมาตรการที่เหมาะสม ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <p>ผลการคาดการณ์ความเข้มข้นของมลสารในบรรยากาศโดยใช้แบบจำลอง CALINE 4 พบว่ามลสารทางอากาศจากยานพาหนะที่ใช้บริการโครงการมีความเข้มข้นน้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับมลสารทางอากาศบริเวณถนนพระรามที่ 2 ในปัจจุบัน โดยผู้รับผลกระทบที่ระยะ 50 เมตรจากกึ่งกลางแนวสายทางโครงการจะได้รับมลสารจากโครงการ ในปี 2563 (ปีเปิดดำเนินการ) และ 2589 ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ เท่ากับ 7.20 และ 12.90 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งต่ำกว่าค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ 30 ส่วนในล้านส่วน</li> <li>ไม่ก่อให้เกิดก๊าซออกไซด์ของไนโตรเจน</li> <li>ฝุ่นละอองรวมเท่ากับ 0.0009 และ 0.0016 มิลลิกรัม ซึ่งมีค่าต่ำกว่ามาตรฐานกำหนดที่ 0.33 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร</li> </ul> <p>และเมื่อรวมค่าความเข้มข้นของมลสารข้างต้นกับค่าความเข้มข้นพื้นฐานในปัจจุบัน พบว่าค่ามลสารดังกล่าวมีค่าไม่เกินมาตรฐาน แต่เมื่อพิจารณาค่าความเข้มข้นของมลสารที่เกิดจากโครงการรวมกับมลสารจากถนนที่มีอยู่แล้วในปัจจุบัน พบว่าส่วนใหญ่มีค่าเกินมาตรฐาน เนื่องจากถนนพื้นราบในปัจจุบัน มีปริมาณการจราจรค่อนข้างสูงอยู่แล้ว ทั้งนี้มลพิษจากยานพาหนะที่เข้ามาใช้โครงการ ได้แก่ ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน รวมทั้งไฮโดรคาร์บอน อาจทำให้คุณภาพอากาศบริเวณใกล้เคียงโครงการเปลี่ยนแปลงไปแต่จะยังมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการจึงเป็นผลกระทบในระดับต่ำ</p>	<p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <p>ผลการคาดการณ์ความเข้มข้นของมลสารในบรรยากาศโดยใช้แบบจำลอง CALINE 4 พบว่ามลสารทางอากาศจากยานพาหนะที่ใช้บริการโครงการมีความเข้มข้นน้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับมลสารทางอากาศในปัจจุบัน โดยผู้รับผลกระทบที่ระยะ 40 เมตรจากกึ่งกลางแนวสายทางโครงการ บริเวณถนนพระรามที่ 2 (จะได้รับมลสารจากโครงการ ในปี ดังนี้ 2593</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ เท่ากับ 2.8 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งต่ำกว่าค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ 30 ส่วนในล้านส่วน</li> <li>ก๊าซออกไซด์ของไนโตรเจนเท่ากับ 2.6 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งต่ำกว่าค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ 0.170 ส่วนในล้านส่วน</li> <li>ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) เท่ากับ 0.074 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งต่ำกว่าค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ 0.12 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร</li> </ul> <p>เมื่อพิจารณาค่าความเข้มข้นของมลสารข้างต้นรวมกับค่าความเข้มข้นพื้นฐานในปัจจุบัน พบว่า ค่ามลสารดังกล่าวจะมีค่าไม่เกินมาตรฐาน ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการจึงเป็นผลกระทบในระดับต่ำ</p>

ตารางที่ 4.8-2 สรุปการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเปรียบเทียบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เดิม

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม EIA (เดิม)	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)
2. เสียง	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b></p> <p>กิจกรรมการก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดเสียงดังมากที่สุด คือ การปรับพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งอาจมีการใช้งานเครื่องจักรหลายเครื่องพร้อมกัน โดยในการประเมินได้พิจารณากรณีเลวร้ายที่สุด คือ มีรถแทรกเตอร์ รถบรรทุก และรถเกรด ทำงานในจุดใกล้เคียงกัน 4 คัน จะเกิดเสียงจากเครื่องจักรรวม 90 เดซิเบลเอ ที่ระยะ 15 เมตรจากพื้นที่ก่อสร้าง และผู้ที่อยู่ห่างจากพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 100 เมตร จะได้รับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง น้อยกว่า 70 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงทั่วไป</p> <p>สำหรับเสียงจากการก่อสร้างฐานรากโดยใช้เข็มเจาะ จะทำให้ผู้ที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างทางขึ้น-ลง (ที่ระยะประมาณ 20 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้าง) ได้รับเสียง 78-83 เดซิเบลเอ และผู้ที่อยู่ริมเขตทางของของโครงการ (ที่ระยะประมาณ 40 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้าง) ได้รับเสียง 72-77 เดซิเบลเอ</p> <p>ในแง่ระดับการรบกวน พบว่าระดับเสียงที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างอาจรบกวนผู้ที่อยู่ในระยะ 60 เมตรจากพื้นที่ก่อสร้าง หรือผู้ที่อาศัยอยู่ทั้งสองข้างทางมบริเวณอาคารแถวหน้าสุด แต่เป็นผลกระทบในระยะสั้นช่วงก่อสร้างเท่านั้น ดังนั้น ผลกระทบจะอยู่ในระดับปานกลาง</p>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b></p> <p>กิจกรรมการก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดเสียงดังมากที่สุด คือ การปรับพื้นที่ก่อสร้าง เนื่องจากอาจมีการใช้งานเครื่องจักรหลายเครื่องพร้อมกัน โดยในการประเมินได้พิจารณากรณีเลวร้ายที่สุด คือ กรณีเตรียมพื้นที่ การเจาะเสาเข็ม และงานโครงสร้าง พบว่าผู้ที่อยู่ห่างจากพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 50 เมตร จะได้รับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง น้อยกว่า 70 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงทั่วไป</p> <p>สำหรับผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างต่อพื้นที่อ่อนไหว พบว่าพื้นที่อ่อนไหว 2 แห่ง คือ ศาลเจ้าแม่จางและลูก และวัดสารอด จะมีระดับเสียงเกินค่ามาตรฐานโดยไม่รวมเสียงที่มีอยู่เดิม</p> <p>โครงการจึงได้กำหนดมาตรการให้ใช้น้ำมันเสียงชั่วคราวสูง 2 เมตร ซึ่งสามารถลดเสียงได้ 10 เดซิเบลเอ ตลอดเวลาที่มีการใช้เครื่องจักรที่มีเสียงดังเพื่อลดผลกระทบดังกล่าว ดังนั้นผลกระทบจะอยู่ในระดับปานกลาง</p>
	<p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <p>ในปี 2564 (กรณีเลวร้ายที่สุด คือมีระดับเสียงรวมจากทางพิเศษและถนนพระรามที่ 2 สูงสุด) เสียงจากยานพาหนะบนทางพิเศษจะเบาว่าเสียงจากถนนพระรามที่ 2 โดยผู้ที่อยู่ระดับพื้นดินในระยะ 10 เมตรจากเขตทางของถนนพระรามที่ 2 จะได้รับเสียงจากทางพิเศษเท่ากับ 58.8 เดซิเบลเอ ในขณะที่เสียงจากถนนพระรามที่ 2 เท่ากับ 74.0 เดซิเบลเอ ดังนั้น เสียงจากทางพิเศษจึงไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ที่อยู่ระดับพื้นดิน</p>	<p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <p>ในปี 2593 (กรณีเลวร้ายที่สุด คือมีปริมาณการจราจรสูงสุด) เสียงจากยานพาหนะบนทางพิเศษจะเบาว่าเสียงจากถนนด้านล่าง (ถนนพระรามที่ 2 หรือทางพิเศษเฉลิมมหานคร) โดยผู้ที่อยู่ระดับพื้นดินในระยะเขตทางของโครงการ จะได้รับเสียงจากทางพิเศษสูงสุดเท่ากับ 59.4 เดซิเบลเอ ในขณะที่เสียงจากถนนพื้นล่างสูงสุดเท่ากับ 73.8 เดซิเบลเอ ดังนั้น เสียงจากทางพิเศษจึงไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ที่อยู่ระดับพื้นดินเพิ่มเติมอย่างมีนัยสำคัญ แต่มีอาคารสูงของโรงพยาบาลพระราม 2</p>

ตารางที่ 4.8-2 สรุปการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเปรียบเทียบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เดิม

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม EIA (เดิม)	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)
	<p>สำหรับผู้ที่อยู่บนอาคารที่มีความสูงเท่ากับทางพิเศษที่อยู่ในระยะ 10 เมตร จากเขตทางของถนนพระรามที่ 2 ในปี 2563-2564 (กรณีเลวร้ายที่สุด) จะได้รับเสียงจากทางพิเศษเท่ากับ 59.1 เดซิเบลเอ ในขณะที่เสียงจากถนนพระรามที่ 2 เท่ากับ 73.9 เดซิเบลเอ ส่วนผู้ที่อยู่บนอาคารที่มีความสูงมากกว่าความสูงของทางพิเศษที่อยู่ในระยะ 10 เมตรจากเขตทางของถนนพระรามที่ 2 ในปี 2564 จะได้รับเสียงจากทางพิเศษเท่ากับ 70.3 เดซิเบลเอ ในขณะที่เสียงจากถนนพระรามที่ 2 เท่ากับ 74.1 เดซิเบลเอ ดังนั้น เสียงจากทางพิเศษจึงมีผลกระทบต่อผู้ที่อยู่บนอาคารน้อยมาก เมื่อประเมินระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ในกรณีเลวร้ายที่สุด คือ ปี 2564 ที่มีระดับเสียงจากถนนพระรามที่ 2 และทางพิเศษรวมกันสูงที่สุดพบว่า ผู้ที่อยู่ระดับพื้นดินริมถนนพระรามที่ 2 จะได้รับระดับเสียงรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมง เท่ากับ 72.6 เดซิเบลเอ ซึ่งเกินค่ามาตรฐานเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่กำหนดไว้ 70 เดซิเบลเอ โดยระดับเสียงที่เกิดขึ้นมาจากถนนพระรามที่ 2</p> <p>ระดับเสียง Leq24 ชั่วโมง กรณีดำเนินการปกติโดยไม่มีการติดตั้งกำแพงกันเสียง จะมีค่ามาตรฐานในระยะ 0-70 เมตร แต่โครงสร้างทางของโครงการช่วงที่ซ้อนอยู่บนทางพิเศษเฉลิมมหานคร ระดับเสียงจะสูงกว่าค่ามาตรฐานในระยะ 0-100 เมตร ทั้งสองข้างทาง</p> <p>ระดับเสียง Leq24 ชั่วโมง กรณีติดตั้งกำแพงกันเสียงมีค่าต่ำกว่ากรณีดำเนินการปกติ โดยบริเวณที่ติดกับเขตทางของโครงการและมีความสูงระดับเดียวกับโครงสร้างทางพิเศษและระดับต่ำกว่าจะมีระดับเสียงลดลง ส่วนโครงสร้างทางช่วงที่ซ้อนอยู่บนทางพิเศษเฉลิมมหานครจะยังคงมีระดับเสียงเกินค่ามาตรฐาน อย่างไรก็ตามระดับเสียงสูงสุดตลอดแนวเส้นทางมีค่าไม่เกินมาตรฐาน ทั้งกรณีดำเนินการปกติและกรณีติดตั้งกำแพงกันเสียง</p> <p>เมื่อพิจารณาการติดตั้งกำแพงกันเสียงใน 3 กรณี คือ</p>	<p>โรงพยาบาลบางมด โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล ที่บางชั้นได้รับผลกระทบจากโครงการ ใกล้เคียงมาตรฐานระดับเสียง 24 ชั่วโมง ซึ่งโครงการได้มีมาตรการติดตั้งกำแพงกันเสียงตามระยะทางที่จะได้รับผลกระทบ ดังนั้นผลกระทบจะอยู่ในระดับปานกลาง</p>

ตารางที่ 4.8-2 สรุปการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเปรียบเทียบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เดิม

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม EIA (เดิม)	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)
	<p>1) กรณีติดตั้งกำแพงกันเสียงตลอดแนวสองข้างทางของโครงการและติดตั้งกำแพงกันเสียงเพิ่มเติมเฉพาะที่ริมขอบโครงสร้างเดิมของทางพิเศษเฉลิมมหานครทั้ง 2 ด้าน</p> <p>2) กรณีติดตั้งกำแพงกันเสียงของโครงการตลอดแนวสองข้างทาง และติดตั้งกำแพงกันเสียงเพิ่มเติมที่ริมขอบโครงสร้างเดิมของทางพิเศษเฉลิมมหานครบริเวณขอบทั้ง 2 ด้านตามทิศทางการเดินทาง</p> <p>3) กรณีติดตั้งกำแพงกันเสียงของโครงการตลอดแนวสองข้างทางรวมถึงบริเวณขอบทางตรงกลางของโครงการและติดตั้งกำแพงกันเสียงเพิ่มเติมที่ริมขอบโครงสร้างเดิมของทางพิเศษเฉลิมมหานครบริเวณขอบทางทั้ง 2 ด้านตามทิศทางการเดินทางพบว่า ในทุกกรณีส่วนใหญ่จะมีค่าระดับเสียง <math>Leq_{24}</math> ชั่วโมงสูงเกินค่ามาตรฐานแต่ยังมีค่าระดับเสียงสูงสุดต่ำกว่าค่ามาตรฐาน เนื่องจากเสียงพื้นฐานมีค่าค่อนข้างสูง ดังนั้น ผลกระทบจะอยู่ในระดับปานกลาง</p>	
3. การคมนาคมขนส่ง	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b></p> <p>การขนส่งของโครงการ ในกรณีเลวร้ายที่สุด คือ มีการขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้าง และการขนส่งคนงานพร้อมกัน พบว่าการขนส่งของโครงการจะทำให้ค่า V/C เพิ่มขึ้นจากเดิมเล็กน้อย ซึ่งส่วนใหญ่ไม่ทำให้สภาพความคล่องตัวบนถนนเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมยกเว้นทางขนาน ทิศออกเมืองของถนนพระรามที่ 2 เมื่อมีการขนส่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00 น. - 08.00 น.) จะมีสภาพความคล่องตัวลดลง (LOS ลดจากระดับ D เป็นระดับ E) และเมื่อมีการขนส่งหลังช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (18.00 น. - 17.00 น.) จะมีสภาพความคล่องตัวลดลง (LOS ลดจากระดับ D เป็นระดับ E) และเมื่อมีการขนส่งหลังช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (18.00 น. - 17.00 น.) จะมีสภาพความคล่องตัวลดลง (LOS ลดจากระดับ E เป็นระดับ F) ดังนั้น การขนส่งของโครงการจะส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจรในระดับต่ำ</p>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b></p> <p>การขนส่งของโครงการจะทำให้ค่า V/C เพิ่มขึ้นจากเดิมเล็กน้อย ซึ่งส่วนใหญ่ไม่ทำให้สภาพความคล่องตัวบนถนนเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ยกเว้นทางขนาน ทิศออกเมือง ของถนนพระรามที่ 2 เมื่อมีการขนส่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00 น. - 08.00 น.) จะมีสภาพความคล่องตัวลดลง (LOS ลดจากระดับ D เป็นระดับ E) และเมื่อมีการขนส่งหลังช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (18.00 น. - 17.00 น.) จะมีสภาพความคล่องตัวลดลงเช่นเดียวกัน (LOS ลดจากระดับ E เป็นระดับ F)</p> <p>สำหรับกรณีที่มีการขนส่งคนงานก่อสร้าง พบว่า การขนส่งของโครงการจะทำให้ค่า V/C เพิ่มขึ้นจากเดิมเล็กน้อย ซึ่งส่วนใหญ่ไม่ทำให้สภาพความคล่องตัวเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ยกเว้นทางขนาน ทิศออกเมือง ของถนนพระรามที่ 2 เมื่อมีการขนส่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00 น. - 08.00 น.) จะมีสภาพความคล่องตัวลดลง (LOS ลดจาก</p>



ตารางที่ 4.8-2 สรุปการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเปรียบเทียบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เดิม

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม EIA (เดิม)	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)
	<p>สำหรับการก่อสร้างเส้นทางหลักทางพิเศษ (Main Line) จะไม่มีการปิดช่องจราจรบนทางหลักของถนนพระรามที่ 2 แต่การก่อสร้างทางขึ้น-ลงทางพิเศษจะปิดช่องจราจรถนนพระรามที่ 2 ในส่วนทางคู่ขนาน 2 ช่องจราจร จากปกติที่มี 3 ช่องจราจร และปิดช่องจราจรทางหลัก 1 ช่องจราจร จากปกติที่มี 4 ช่องจราจร ซึ่งการปิดช่องจราจรเพื่อก่อสร้างทางขึ้น-ลง จะทำให้ทางคู่ขนาน มีค่า V/C Ratio &gt;1.00 ทำให้ไม่สามารถรองรับการจราจรได้อย่างเพียงพอ ดังนั้นโครงการจะจัดการจราจรโดยเปิดช่องทางเข้า-ออกระหว่างทางคู่ขนานและทางหลัก ในช่วงที่มีการก่อสร้างทางขึ้น-ลงทางพิเศษ ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการจราจรของทางคู่ขนานได้ ผลการประเมินสภาพการจราจรในอนาคต กรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการและกรณีที่มีการก่อสร้างโครงการ สรุปได้ดังนี้</p> <p><b>ทางขึ้นลงที่ 1</b> จุดเริ่มต้นโครงการ (ถนนพระรามที่ 2 ซอย 82)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00-08.00 น.) จะทำให้ค่า V/C Ratio บนทางหลักขาออกเมืองเพิ่มขึ้นจาก 0.70 เป็น 0.97 ซึ่งทำให้สภาพคล่องตัวลดลงจากเดิม (LOS อยู่ในระดับ E) แต่ไม่ทำให้ค่า V/C Ratio และสภาพความคล่องตัวบนทางหลักขาเข้าเมืองเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม (V/C Ratio เท่ากับ 0.69 และ LOS อยู่ในระดับ D)</li> <li>- ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00-08.00 น.) จะทำให้ค่า V/C Ratio บนทางขนานขาออกเมืองเพิ่มขึ้นจาก 0.37 เป็น 0.76 ซึ่งทำให้สภาพความคล่องตัวลดลงจากเดิม (LOS อยู่ในระดับ C) แต่ไม่ทำให้ค่า V/C Ratio และสภาพความคล่องตัวบนทางขนานขาเข้าเมืองเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม (V/C Ratio เท่ากับ 0.47 และ LOS อยู่ในระดับ A)</li> <li>- ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (17.00-18.00 น.) จะทำให้ค่า V/C Ratio บนทางหลักขาออกเมืองเพิ่มขึ้นจาก 0.81 เป็น 1.10 ซึ่งทำให้สภาพความคล่องตัว</li> </ul>	<p>ระดับ D เป็นระดับ E) ส่วนการขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้างในช่วงเวลากลางคืน (18.00 น. - 07.00 น.) จะทำให้ค่า V/C เพิ่มขึ้นจากเดิมเล็กน้อย แต่ไม่ทำให้สภาพความคล่องตัวเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ดังนั้นการขนส่งของโครงการจะส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจรในระดับปานกลาง</p>

ตารางที่ 4.8-2 สรุปการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเปรียบเทียบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เดิม

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม EIA (เดิม)	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)
	<p>ลดลงจากเดิม (LOS อยู่ในระดับ D) แต่ไม่ทำให้ค่า V/C Ratio และสภาพความคล่องตัวบนทางหลักขาเข้าเมืองเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม (V/C Ratio เท่ากับ 0.82 และ LOS อยู่ในระดับ D)</p> <p>- ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (17.00-18.00 น.) จะทำให้ค่า V/C Ratio บนทางขนานขาออกเมืองเพิ่มขึ้นจาก 0.29 เป็น 0.66 ซึ่งทำให้สภาพความคล่องตัวลดลงจากเดิม (LOS อยู่ในระดับ B) แต่ไม่ทำให้ค่า V/C Ratio และสภาพความคล่องตัวบนทางขนานขาเข้าเมืองเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม (V/C Ratio เท่ากับ 0.43 และ LOS อยู่ในระดับ A)</p> <p><b>ทางขึ้นลงที่ 2 (ถนนพระรามที่ 2 ซอย 69)</b></p> <p>- ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00-08.00 น.) จะทำให้ค่า V/C Ratio บนทางหลักขาเข้าเมืองเพิ่มขึ้นจาก 0.35 เป็น 0.73 ซึ่งทำให้สภาพความคล่องตัวลดลงจากเดิม (LOS อยู่ในระดับ D) แต่ไม่ทำให้ค่า V/C Ratio และสภาพความคล่องตัวบนทางหลักขาออกเมืองเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม (V/C Ratio เท่ากับ 0.10 และ LOS อยู่ในระดับ A)</p> <p>- ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00-08.00 น.) จะทำให้ค่า V/C Ratio บนทางขนานขาเข้าเมืองลดลงจาก 1.05 เป็น 1.04 ซึ่งไม่ทำให้สภาพความคล่องตัวเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม (LOS อยู่ในระดับ F) แต่ไม่ทำให้ค่า V/C Ratio และสภาพความคล่องตัวบนทางขนานขาออกเมืองเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม (V/C Ratio เท่ากับ 0.93 และ LOS อยู่ในระดับ E)</p> <p>- ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (17.00-18.00 น.) จะทำให้ค่า V/C Ratio บนทางหลักขาเข้าเมืองเพิ่มขึ้นจาก 0.46 เป็น 0.99 ซึ่งทำให้สภาพความคล่องตัวลดลงจากเดิม (LOS อยู่ในระดับ E) แต่ไม่ทำให้ค่า V/C Ratio และสภาพความคล่องตัว</p>	

ตารางที่ 4.8-2 สรุปการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเปรียบเทียบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เดิม

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม EIA (เดิม)	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)
	<p>บนทางหลักขาออกเมืองเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม (V/C Ratio เท่ากับ 0.28 และ LOS อยู่ในระดับ A)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น เย็น (17.00-18.00 น.) V/C Ratio บนทางขนานขาเข้าเมืองลดลงจาก 1.47 เป็น 1.43 ซึ่งไม่ทำให้สภาพความคล่องตัวเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม (LOS อยู่ในระดับ F แต่ไม่ทำให้ค่า V/C Ratio และสภาพความคล่องตัวบนทางขนานขาออกเมืองเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม (V/C Ratio เท่ากับ 0.81 และ LOS อยู่ในระดับ D)</li> </ul> <p><b>ทางขึ้นลงที่ 3</b> (ถนนพระรามที่ 2 ซอย 55)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00-08.00 น.) จะทำให้ค่า V/C Ratio บนทางหลักขาออกเมืองเพิ่มขึ้นจาก 0.10 เป็น 0.55 ซึ่งทำให้สภาพความคล่องตัวลดลงจากเดิม (LOS อยู่ในระดับ C) แต่ไม่ทำให้ค่า V/C Ratio และสภาพความคล่องตัวบนทางหลักขาเข้าเมืองเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม (V/C Ratio เท่ากับ 0.36 และ LOS อยู่ในระดับ B)</li> <li>- ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00-08.00 น.) จะทำให้ค่า V/C Ratio บนทางขนานขาออกเมืองลดลงจาก 1.27 เป็น 0.69 ซึ่งทำให้สภาพความคล่องตัวลดลงจากเดิม (LOS อยู่ในระดับ B) แต่ไม่ทำให้ค่า V/C Ratio และสภาพความคล่องตัวบนทางขนานขาเข้าเมืองเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม (V/C Ratio เท่ากับ 1.51 และ LOS อยู่ในระดับ F)</li> <li>- ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (17.00-18.00 น.) จะทำให้ค่า V/C Ratio บนทางหลักขาออกเมืองเพิ่มขึ้นจาก 0.29 เป็น 0.86 ซึ่งทำให้สภาพความคล่องตัวลดลงจากเดิม (LOS อยู่ในระดับ D) แต่ไม่ทำให้ค่า V/C Ratio และสภาพความคล่องตัวบนทางหลักขาเข้าเมืองเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม (V/C Ratio เท่ากับ 0.47 และ LOS อยู่ในระดับ C)</li> </ul>	

ตารางที่ 4.8-2 สรุปการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเปรียบเทียบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เดิม

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม EIA (เดิม)	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)
	<p>- ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (17.00-18.00 น.) จะทำให้ค่า V/C Ratio บนทาง ขนานขาออกเมืองลดลงจาก .166 เป็น .133 ซึ่งไม่ทำให้สภาพความคล่องตัว เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม (LOS อยู่ในระดับ F) แต่ไม่ทำให้ค่า V/C Ratio และ สภาพความคล่องตัวบนทางขนานขาเข้าเมืองเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม (V/C Ratio เท่ากับ 1.47 และ LOS อยู่ในระดับ F)</p> <p><b>ทางชั้นลงที่ 4</b> (ถนนพระรามที่ 2 ซอย 33)</p> <p>- ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00-08.00 น.) จะทำให้ค่า V/C Ratio บนทาง หลักขาเข้าเมืองและขาออกเมืองเพิ่มขึ้นจาก 0.86 และ 0.64 เป็น 1.50 และ 0.66 ตามลำดับ ซึ่งทำให้สภาพความคล่องตัวลดลงจากเดิม (LOS อยู่ในระดับ F และ C ตามลำดับ)</p> <p>- ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00-08.00 น.) จะทำให้ค่า V/C Ratio บนทาง ขนานขาเข้าเมืองและขาออกเมืองเพิ่มขึ้นจาก 1.53 และ 0.37 เป็น 2.13 และ 0.38 ตามลำดับ (LOS อยู่ในระดับ F และ A ตามลำดับ)</p> <p>- ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (17.00-18.00 น.) จะทำให้ค่า V/C Ratio บนทางหลัก ขาเข้าเมืองและขาออกเมืองเพิ่มขึ้นจาก 0.27 และ 0.75 เป็น 0.81 และ 0.78 ตามลำดับ ซึ่งทำให้สภาพความคล่องตัวลดลงจากเดิม (LOS อยู่ในระดับ D)</p> <p>- ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (17.00-18.00 น.) จะทำให้ค่า (V/C Ratio บนทาง ขนานขาเข้าเมืองลดลงจาก 1.45 เป็น 1.07 ซึ่งไม่ทำให้สภาพความคล่องตัว เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม (LOS อยู่ในระดับ F) และทำให้ค่า V/C Ratio บน ทางขนานขาออกเมืองเพิ่มขึ้นจาก 0.87 เป็น 0.90 ซึ่งไม่ทำให้สภาพความ คล่องตัวเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม (LOS อยู่ในระดับ D)</p> <p><b>ทางชั้นลงที่ 5</b> (ถนนพระรามที่ 2 ซอย 27)</p> <p>- ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00-08.00) จะทำให้ค่า V/C Ratio บนทางหลักขา เข้าเมืองเพิ่มขึ้นจาก 0.84 เป็น 1.41 ซึ่งทำให้สภาพความคล่องตัวลดลงจาก</p>	



ตารางที่ 4.8-2 สรุปการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเปรียบเทียบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เดิม

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม EIA (เดิม)	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)
	<p>เดิม (LOS อยู่ในระดับ F) แต่ไม่ทำให้ค่า V/C Ratio และสภาพความคล่องตัวบนทางหลักขาออกเมืองเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม (V/C Ratio เท่ากับ 0.61 และ LOS อยู่ในระดับ C)</p> <p>- ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00-08.00) จะทำให้ค่า V/C Ratio บนทางขนานขาเข้าเมืองเพิ่มขึ้นจาก 1.23 เป็น 1.39 ซึ่งไม่ทำให้สภาพความคล่องตัวเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม (LOS อยู่ในระดับ F) แต่ไม่ทำให้ค่า V/C Ratio และสภาพความคล่องตัวบนทางขนานขาออกเมืองเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม (V/C Ratio เท่ากับ 0.45 และ LOS อยู่ในระดับ A)</p> <p>- ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (17.00-18.00 น.) จะทำให้ค่า V/C Ratio บนทางหลักขาเข้าเมืองเพิ่มขึ้นจาก 0.26 เป็น 0.76 ซึ่งทำให้สภาพความคล่องตัวลดลงจากเดิม (LOS อยู่ในระดับ D) แต่ไม่ทำให้ค่า V/C Ratio และสภาพความคล่องตัวบนทางหลักขาออกเมืองเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม (V/C Ratio เท่ากับ 0.92 และ LOS อยู่ในระดับ E)</p> <p>- ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (17.00-18.00 น.) จะทำให้ค่า V/C Ratio บนทางขนานขาเข้าเมืองลดลงจาก 1.37 เป็น 0.97 ซึ่งทำให้สภาพความคล่องตัวเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม (LOS อยู่ในระดับ E) แต่ไม่ทำให้ค่า V/C Ratio และสภาพความคล่องตัวบนทางขนานขาออกเมืองเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม (V/C Ratio เท่ากับ 0.92 และ LOS อยู่ในระดับ E)</p> <p>และหากมีการประชาสัมพันธ์ให้มีการใช้เส้นทางอื่น จะช่วยลดปัญหาการจราจรและช่วยรักษาระดับการให้บริการของถนนพระรามที่ 2 ให้อยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกับกรณีที่ไม่มีการก่อสร้างโครงการ ดังนั้นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสภาพการจราจร เนื่องจากการก่อสร้างโคจจึงอยู่ในระดับปานกลาง</p>	

ตารางที่ 4.8-2 สรุปการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเปรียบเทียบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เดิม

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม EIA (เดิม)	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การเพิ่มขึ้นเล็กน้อยของปริมาณจราจรเพียง 28.02 PCU/ชั่วโมง เท่านั้นส่งผลให้สภาพการจราจรของเส้นทางในพื้นที่โครงการยังคงมีความคล่องตัวสูง</li> <li>- ความเสียหายของผิวทางและการกีดขวางการจราจรเนื่องจากการก่อสร้างบนเส้นทางคมนาคมปัจจุบัน ได้แก่ การก่อสร้างบนถนนรัชดาภิเษก ระยะทาง 1.0 กิโลเมตร ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ระยะทาง 3.6 กิโลเมตร และถนนสุขสวัสดิ์ ระยะทาง 0.8 กิโลเมตร และตัดผ่านถนน/ซอยอื่นๆ อีก 7 แห่ง</li> <li>- รวมทั้งกีดขวางการสัญจรในแม่น้ำเจ้าพระยาจากการก่อสร้างสะพานซึ่งข้ามแม่น้ำ ดังนั้น ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสภาพการจราจรเนื่องจากการก่อสร้างโครงการจึงอยู่ในระดับปานกลาง</li> </ul>	
	<p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <p>การพัฒนาโครงการเป็นโครงข่ายทางพิเศษที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างกรุงเทพมหานครกับพื้นที่ทางด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งการเดินทางจากจังหวัดภาคใต้ให้เดินทางเข้าสู่กรุงเทพมหานครได้อย่างสะดวก รวดเร็วและช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ 2 ในปัจจุบัน รวมทั้งเป็นเส้นทางเลือกของการเดินทางและการขนส่งสินค้าในภาวะที่ถนนพระรามที่ 2 ไม่สามารถใช้งานได้ โดยในปี 2563 (ปีเปิดดำเนินการ) และ 2589 การมีโครงการจะทำให้ถนนพระรามที่ 2 มีค่า V/C Ratio ลดลงเมื่อเทียบกับกรณีไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00-08.00 น.) ปี 2563 ค่าเข้าเมืองและขาออกเมืองบนทางหลักจะทำให้ค่า V/C Ratio ลดลงจาก 0.68 เป็น 0.50 และ 0.66 เป็น 0.55 ตามลำดับ ทำให้มีสภาพความคล่องตัวเพิ่มขึ้นจากเดิม (LOS อยู่ในระดับ A) และในปี 2589 จะทำให้ค่า V/C Ratio ลดลงจาก 1.72 เป็น</li> </ul>	<p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <p>การพัฒนาโครงการจะทำให้เกิดความเชื่อมโยงของระบบโครงข่ายทางพิเศษ โดยเชื่อมโยงการเดินทางในแนวรัศมี ระหว่างกรุงเทพมหานครกับพื้นที่ทางด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น และช่วยลดระยะเวลาในการเดินทาง อีกทั้งจะช่วยลดความคับคั่งของการจราจรบริเวณทางแยกต่างระดับดาวคะนอง โดยเฉพาะบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางเนื่องจากรถที่ต้องการเดินทางเข้าเมืองสามารถใช้ทางพิเศษทั้งสองต่อเนื่องกันได้โดยไม่ต้องลงสู่พื้นราบ ดังนั้นผลกระทบในระยะดำเนินการจึงเป็นผลกระทบทางบวกในระดับปานกลาง</p>

ตารางที่ 4.8-2 สรุปการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเปรียบเทียบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เดิม

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม EIA (เดิม)	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)
	<p>0.99 และ 1.68 เป็น 1.37 ตามลำดับ แต่ไม่ทำให้สภาพความคล่องตัวเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม (LOS อยู่ในระดับ F)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00-08.00 น.) ปี 2563 ขาเข้าเมืองและขาออกเมืองบนทางขนาน จะทำให้ค่า V/C Ratio ลดลงจาก 1.40 เป็น 1.09 และในปี 2589 จะทำให้ค่า V/C Ratio ลดลงจาก 3.55 เป็น 2.86 และ 2.86 เป็น 2.71 แต่ไม่ทำให้สภาพความคล่องตัวเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม (LOS อยู่ในระดับ F)</li> <li>ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (17.00-18.00 น.) ปี 2563 ขาเข้าเมืองและขาออกเมืองบนทางหลักจะทำให้ค่า V/C Ratio ลดลงจาก 0.83 เป็น 0.60 และ 0.95 เป็น 0.64 ตามลำดับทำให้มีสภาพความคล่องตัวเพิ่มขึ้นจากเดิม (LOS อยู่ในระดับ B) และในปี 2589 จะทำให้ค่า V/C Ratio ลดลงจาก 1.82 เป็น 1.28 และ 2.07 เป็น 1.40 ตามลำดับ แต่ไม่ทำให้สภาพ ความคล่องตัวเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม (LOS อยู่ในระดับ F)</li> <li>ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (17.00-18.00 น.) ปี 2563 ขาเข้าเมืองและขาออกเมืองบนทางขนาน จะทำให้ค่า V/C Ratio ลดลงจาก 1.39 เป็น 1.33 และ 1.44 เป็น 1.32 ตามลำดับ และในปี 2589 จะทำให้ค่า V/C Ratio เป็น 3.80 เช่นเดิม ซึ่งไม่ทำให้สภาพความคล่องตัวเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม (LOS อยู่ในระดับ F)</li> </ul> <p>ทั้งนี้ การก่อสร้างช่วงสะพานของโครงการจะช่วยบรรเทาปริมาณจราจรที่ค่อนข้างมากของสะพานพระราม 9 ได้เป็นอย่างดีและช่วยแบ่งรับปริมาณจราจรบนสะพานในบริเวณใกล้เคียงได้ในสัดส่วนที่มากพอสมควรจึงมีผลกระทบทางบวกต่อการเดินทางระหว่างฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรีรวมทั้งจังหวัดในภาคใต้ในระดับสูง ดังนั้นการคมนาคมขนส่งจึงเป็นผลกระทบทางบวก</p>	

ตารางที่ 4.8-2 สรุปการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเปรียบเทียบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เดิม

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม EIA (เดิม)	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)
4. เศรษฐกิจ - สังคม	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <p>เป็นผลที่เกิดขึ้นเนื่องมาจากแผนในการก่อสร้าง และการโยกย้ายและเวนคืนที่ดินเป็นหลัก สรุปดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• การเวนคืนที่ดิน มีการเวนคืนที่ดินจำนวน 75 แปลง รวมเนื้อที่ประมาณ 29.40 ไร่ และมีการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง จำนวน 18 หลัง จะมีผลกระทบอย่างมากต่อประชาชนทั้งในด้านสังคมและการประกอบอาชีพ</li> <li>• ผลกระทบด้านจิตใจจากการเวนคืน ซึ่งก่อให้เกิดความวิตกกังวลต่อประชาชนในพื้นที่เป็นอย่างมาก เนื่องจากแนวเส้นทางผ่านชุมชนอยู่อาศัยค่อนข้างหนาแน่นและมีบางครัวเรือนเคยได้รับผลกระทบจากการเวนคืนโครงการทางด่วนขั้นที่ 1 มาแล้ว ซึ่งจัดว่าเป็นผลกระทบในระดับสูง</li> <li>• ความวิตกกังวลเกี่ยวกับการจ่ายค่าทดแทนและผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ</li> <li>• ผลกระทบต่อการวางแผนของครัวเรือนทั้งทางด้านการลงทุน การประกอบอาชีพ และการดำเนินชีวิตประจำวัน</li> </ul>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• การเวนคืนที่ดิน มีการเวนคืนที่ดินจำนวน 74 แปลง รวมเนื้อที่ประมาณ 6 ไร่ 1 งาน 9.1 ตารางวา (2,509.1 ตารางวา) และมีการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง จำนวน 78 หลังจะมีผลกระทบอย่างมากต่อประชาชนทั้งในด้านการจัดหาที่อยู่อาศัยและที่ทำกินแห่งใหม่</li> <li>• ผลกระทบด้านจิตใจจากการเวนคืน การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อประชาชนในระดับต่ำ เนื่องจากอาจทำให้ประชาชนบางครัวเรือนมีความรู้สึกวิตกกังวล ที่ต้องย้ายจากสถานที่อยู่เดิมไปยังที่แห่งใหม่ ตลอดจนยังมีความวิตกกังวลเกี่ยวกับราคการจ่ายค่าทดแทน และการดำเนินชีวิตประจำวัน ซึ่งจำเป็นที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะต้องกำหนดมาตรการที่เป็นธรรมเพื่อเป็นการเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบให้ได้รับผลกระทบน้อยที่สุด</li> <li>• ความวิตกกังวลเกี่ยวกับการจ่ายค่าทดแทนและผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ</li> <li>• ผลกระทบต่อการวางแผนของครัวเรือนทั้งทางด้านการลงทุน การประกอบอาชีพ และการดำเนินชีวิตประจำวัน</li> </ul> <p>ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับปานกลาง</p>
	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>เป็นผลกระทบทางลบในระยะสั้นขณะมีการก่อสร้างโครงการ ซึ่งสามารถลดผลกระทบได้โดยการกำหนดมาตรการที่เหมาะสม</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ความไม่สะดวกและความรำคาญในการดำเนินชีวิตอันเนื่องมาจากกิจกรรมก่อสร้าง</li> <li>• การเสียโอกาสทางการค้าของสถานประกอบการ กิจกรรมการก่อสร้างอาจทำให้สถานประกอบการที่อยู่ริมถนนพระรามที่ 2 ใกล้บริเวณก่อสร้างทางขึ้น - ลง เสียโอกาสทางการค้าและมีรายได้ลดลง</li> </ul>	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ความไม่สะดวกและความรำคาญในการดำเนินชีวิตอันเนื่องมาจากกิจกรรมก่อสร้าง</li> <li>• การเสียโอกาสทางการค้าของสถานประกอบการ กิจกรรมการก่อสร้างอาจทำให้สถานประกอบการที่อยู่ริมถนนพระรามที่ 2 ใกล้บริเวณก่อสร้างทางขึ้น - ลง เสียโอกาสทางการค้าและมีรายได้ลดลง</li> </ul>



ตารางที่ 4.8-2 สรุปการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเปรียบเทียบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เดิม

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม EIA (เดิม)	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ผลกระทบต่อการรบกวนคุณภาพชีวิตและความวิตกกังวลของชุมชนบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ได้แก่ เสียง ฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือน การกีดขวางการจราจรและความปลอดภัย</li> <li>การหยุดชะงักของกิจการ การค้า หรือสถานประกอบการริมถนนที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านหรือมีลูกค้าน้อยลง</li> <li>ปัญหาการจราจร และความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน กิจกรรมการก่อสร้างอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุจากการก่อสร้างขึ้นได้ ประกอบกับมีคนงานจำนวนมากเข้ามาในพื้นที่ซึ่งอาจเกิดปัญหาความขัดแย้งระหว่างคนงานก่อสร้างกับคนในชุมชน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ผลกระทบต่อการรบกวนคุณภาพชีวิตและความวิตกกังวลของชุมชนบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ได้แก่ เสียง ฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือน การกีดขวางการจราจรและความปลอดภัย</li> <li>ผลประโยชน์ในการจ้างแรงงานท้องถิ่นและเศรษฐกิจค้าขายในท้องถิ่น</li> <li>การหยุดชะงักของกิจการ การค้า หรือสถานประกอบการริมถนนที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านหรือมีลูกค้าน้อยลง</li> <li>ปัญหาการจราจร และความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน กิจกรรมการก่อสร้างอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุจากการก่อสร้างขึ้นได้ ประกอบกับมีคนงานจำนวนมากเข้ามาในพื้นที่ ซึ่งอาจเกิดปัญหาความขัดแย้งระหว่างคนงานก่อสร้างกับคนในชุมชน</li> </ul> <p>ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</p>
	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ผลกระทบทางบวกด้านการคมนาคมต่อสังคมโดยรวม เนื่องจากการเพิ่มโครงข่ายทางพิเศษด้านตะวันตกที่มีความสะดวกและประหยัดเวลาในการเดินทาง</li> <li>ผลกระทบด้านมลพิษและสุขภาพจิต เนื่องจากปริมาณจราจรเพิ่มขึ้น เช่น เสียง อากาศ ความสั่นสะเทือน ความปลอดภัย เป็นต้น</li> <li>ทางเข้า-ออกชุมชนอาจถูกปิดกั้นโดยโครงการ</li> </ul> <p>ดังนั้น ผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>ผลกระทบด้านบวกของการคมนาคมต่อสังคมโดยรวม :</b> เนื่องจากการเพิ่มโครงข่ายทางพิเศษด้านตะวันตกเพื่อเชื่อมโยงทางพิเศษสายต่างๆ ให้เกิดเป็นโครงข่ายทางพิเศษในแนวรัศมีขึ้นนอก ทำให้มีความสะดวกและประหยัดเวลาในการเดินทาง เอื้ออำนวยการเดินทางจากพื้นที่ภาคตะวันตก ภาคใต้ ตลอดจนพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานครเข้าสู่ใจกลางเมืองกรุงเทพมหานคร รวมทั้งยังมีผลกระทบในระดับครัวเรือน เพราะถือเป็นการเพิ่มความสะดวกในการคมนาคมของพื้นที่ใกล้เคียงทางขึ้น-ลง ในอนาคต ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อ<b>การคมนาคมของพื้นที่ใกล้เคียงทางขึ้น-ลง ในอนาคต ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อ</b></li> <li><b>ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต :</b> ประชาชนในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ โดยเฉพาะประชาชนที่อาศัยใกล้เคียงบริเวณทางขึ้น-ลงของโครงการ ปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นอาจส่งผลกระทบต่อประชาชนในลักษณะ เสียงดังรบกวน ฝุ่นละอองจากการจราจร รวมถึงทัศนียภาพบริเวณถนนพระราม 2 ที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ความสะดวกสบายในการเข้า - ออกช่วงเวลาเร่งด่วน</li> </ul>

ตารางที่ 4.8-2 สรุปการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเปรียบเทียบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เดิม

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม EIA (เดิม)	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)
		อาจจะมีผลกระทบบ้างในบางบริเวณและบางช่วงเวลา <u>จึงคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำ</u>
5. การโยกย้ายและการเวนคืน	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b> มีจำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ได้รับผลกระทบจากแนวสายทางทั้งสิ้น 77 หลัง จำนวนแปลงที่ดินที่ได้รับผลกระทบ 191 แปลง ขนาดพื้นที่ดิน 51-2-16.6 ไร่ จำนวนผู้ได้รับผลกระทบ 96 ราย ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตและการดำรงชีวิตของผู้ถูกอพยพไปยังถิ่นฐานใหม่ โดยบริเวณที่จะมีการเวนคืน ได้แก่ <ol style="list-style-type: none"> <li>1) บริเวณทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน</li> <li>2) บริเวณทางแยกต่างระดับดาวคะนอง</li> <li>3) ชุมชนตรงข้ามด่านดาวคะนอง</li> <li>4) ชุมชนรวมน้ำใจ และชุมชนที่กระจายตามแนวทางพิเศษเฉลิมมหานคร</li> <li>5) ชุมชนตามแนวนอนเลียบทางพิเศษเฉลิมมหานคร ชุมชนในซอยย่อยซอยสุขสวัสดิ์ 35 (ซอยบุญมาก)</li> <li>6) ชุมชนบริเวณทางขึ้นด่านสุขสวัสดิ์</li> </ol> ดังนั้น ผลกระทบด้านการโยกย้ายและการเวนคืนจึงอยู่ในระดับสูง	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b> ผู้ถูกเวนคืนอาจได้รับผลกระทบ จำเป็นต้องรื้อย้ายที่อยู่อาศัยและสิ่งปลูกสร้าง เนื่องจากมีการย้ายที่อยู่ใหม่ทำให้ต้องเดินทางไปทำงานไกลมากขึ้นจึงอาจส่งผลกระทบต่อการเดินทางไปทำกิจวัตรประจำวัน และประกอบอาชีพบ้าง <u>จึงคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับปานกลาง</u>
	<b>ระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</b> -	<b>ระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</b> กิจกรรมต่างๆ ในการพัฒนาโครงการ ในประเด็นการโยกย้ายและการเวนคืน ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ จะไม่มีผลกระทบ เนื่องจากผลกระทบได้เกิดขึ้นและสิ้นสุดตั้งแต่ในระยะก่อนก่อสร้างแล้ว
6. สุขภาพ/สาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	<b>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b> 1) ผลกระทบด้านสาธารณสุข <ul style="list-style-type: none"> <li>• ประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ คาดว่าจะได้รับผลกระทบดังนี้</li> </ul>	<b>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b> 1) ผลกระทบด้านสาธารณสุข <ul style="list-style-type: none"> <li>• ประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ คาดว่าจะได้รับผลกระทบดังนี้</li> </ul>

ตารางที่ 4.8-2 สรุปการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเปรียบเทียบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เดิม

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม EIA (เดิม)	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การเจ็บป่วยจากการได้รับฝุ่นละออง/เสียงดัง/ความสั่นสะเทือน โดยมีโอกาสเกิดการเจ็บป่วยเนื่องจากฝุ่นละออง ระดับเสียงและความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างในระดับปานกลาง</li> <li>- ปัญหาสุขภาพ โรคติดต่อ ยาเสพติด จากคนงานก่อสร้างหากขาดการจัดการและควบคุมดูแลที่ดี อาจเกิดการแพร่ระบาดมายังพื้นที่ชุมชนใกล้เคียง</li> <li>- ปัญหาความเพียงพอของสถานพยาบาล เนื่องจากในพื้นที่มีหน่วยงานให้บริการด้านสาธารณสุขอยู่หลายแห่ง ประกอบกับทางโครงการจะต้องจัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลในบริเวณบ้านพักคนงาน ดังนั้น จะส่งผลกระทบต่อประชาชนในด้านความเพียงพอของศูนย์บริการสาธารณสุขและสถานพยาบาลในระดับต่ำ</li> <li>• ผู้ใช้รถใช้ถนน <ul style="list-style-type: none"> <li>- การเจ็บป่วยจากการได้รับฝุ่นละออง/เสียงดัง/ความสั่นสะเทือน ผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนใหญ่จะเดินทางผ่านพื้นที่ก่อสร้างเพียงช่วงระยะเวลาสั้นๆ และมักเปิดเครื่องปรับอากาศขณะขับฯ จึงมีโอกาสได้รับมลพิษต่างๆ และเกิดการเจ็บป่วยในระดับต่ำ</li> <li>- การเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากการก่อสร้างโครงการจะมีการกั้นพื้นที่การจราจรบางส่วน หากผู้ใช้รถใช้ถนนไม่คุ้นเคยเส้นทาง หรือป้าย/สัญลักษณ์เตือนไม่ชัดเจน อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งทางโครงการมีการจัดการจราจร โดยประสานกับหน่วยงานที่รับผิดชอบในพื้นที่อย่างใกล้ชิด และมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบตามมาตรการที่กำหนดไว้ ดังนั้นผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การเจ็บป่วยจากการได้รับฝุ่นละออง/เสียงดัง/ความสั่นสะเทือน โดยมีโอกาสเกิดการเจ็บป่วยเนื่องจากฝุ่นละออง ระดับเสียงและความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างในระดับปานกลาง</li> <li>- ปัญหาสุขภาพ โรคติดต่อ ยาเสพติด จากคนงานก่อสร้างหากขาดการจัดการและควบคุมดูแลที่ดี อาจเกิดการแพร่ระบาดมายังพื้นที่ชุมชนใกล้เคียง</li> <li>- ปัญหาความเพียงพอของสถานพยาบาล เนื่องจากในพื้นที่โครงการมีหน่วยงานให้บริการด้านสาธารณสุขทั้งหมด 9 แห่ง มีโรงพยาบาลทั้งของเอกชนอีก 4 แห่ง ประกอบกับทางโครงการจะต้องจัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลในบริเวณบ้านพักคนงาน ดังนั้นจะส่งผลกระทบต่อประชาชนในด้านความเพียงพอของศูนย์บริการสาธารณสุขและสถานพยาบาลในระดับต่ำ</li> <li>• ผู้ใช้รถใช้ถนน <ul style="list-style-type: none"> <li>- การเจ็บป่วยจากการได้รับฝุ่นละออง/เสียงดัง/ความสั่นสะเทือน ผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนใหญ่จะเดินทางผ่านพื้นที่ก่อสร้างเพียงช่วงระยะเวลานั้นๆ และมักเปิดเครื่องปรับอากาศขณะขับฯ จึงมีโอกาสได้รับมลพิษต่างๆ และเกิดการเจ็บป่วยในระดับต่ำ</li> <li>- การเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากการก่อสร้างโครงการจะมีการกั้นพื้นที่การจราจรบางส่วน หากผู้ใช้รถใช้ถนนไม่คุ้นเคยเส้นทาง หรือป้าย/สัญลักษณ์เตือนไม่ชัดเจน อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งทางโครงการมีการจัดการจราจร โดยประสานกับหน่วยงานที่รับผิดชอบในพื้นที่อย่างใกล้ชิด และมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบตามมาตรการที่กำหนดไว้ ดังนั้นผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ</li> </ul> </li> </ul>

ตารางที่ 4.8-2 สรุปการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเปรียบเทียบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เดิม

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม EIA (เดิม)	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)
	2) ผลกระทบด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย จากสภาพการทำงานที่ไม่เหมาะสม/ไม่เอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติงาน และจากการปฏิบัติงานไม่ปลอดภัย	
		(2) ผลกระทบด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยจากสภาพการทำงานที่ไม่เหมาะสม/ไม่เอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติงาน และจากการปฏิบัติงานไม่ปลอดภัย / เนื่องจากการทำงานบนที่สูง มีอันตรายและความเสี่ยงสูง ซึ่งโครงการยึดถือและปฏิบัติตามข้อกำหนดและมาตรการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กฎกระทรวงภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 เป็นต้น ดังนั้นผลกระทบจึงอยู่ในระดับปานกลาง
	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ แต่ผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากโครงการมีระบบอำนวยความสะดวกจากการจราจรอย่างเคร่งครัด</li> <li>ความเสี่ยงต่อการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบทางเดินหายใจของประชาชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการอันเนื่องมาจากมลสารจากยานพาหนะที่เข้ามาใช้โครงการ</li> <li>ปัญหาด้านสุขภาพจิตจากมลภาวะด้านเสียงจากการจราจรที่เข้ามาใช้โครงการ แต่โครงการมีการออกแบบเพื่อลดเสียงรบกวน เช่น การติดตั้งกำแพงกันเสียงตลอดแนวเส้นทางโครงการ และปลูกต้นไม้ เป็นต้น</li> </ul> <p>ดังนั้น ผลกระทบในระยะดังกล่าวจึงเป็นผลกระทบในระดับต่ำ</p>	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <p>1) ผลกระทบด้านสาธารณสุข</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ <ul style="list-style-type: none"> <li>การเจ็บป่วยจากการได้รับมลพิษทางอากาศ คาดว่าโครงการจะช่วยลดการสะสมของมลพิษทางอากาศในพื้นที่</li> <li>ปัญหาด้านสุขภาพจิตจากมลภาวะทางเสียง ผู้รับเสียงระดับพื้นดินในระยะเขตทางของถนนพระรามที่ 2 จะได้รับเสียงจากทางพิเศษเท่ากับ 59 เดซิเบลเอ ในขณะที่เสียงจากถนนพระรามที่ 2 เท่ากับ 73 เดซิเบลเอ ดังนั้น เสียงจากทางพิเศษจึงไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ที่อยู่ระดับพื้นดินเพิ่มเติมอย่างสำคัญ แต่มีอาคารสูงบางแห่ง เช่น โรงพยาบาลพระราม 2 โรงพยาบาลบางมด โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล ที่บางชั้นได้รับผลกระทบจากโครงการและถนนพระรามที่ 2 ใกล้เคียงมาตรฐาน</li> </ul> </li> </ul>



ตารางที่ 4.8-2 สรุปการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเปรียบเทียบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เดิม

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม EIA (เดิม)	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)
		<p>ระดับเสียง 24 ชม แต่เมื่อมีมาตรการกำกัแสงกันเสียงที่ระบุให้สร้างในการก่อสร้างแล้วก็ควบคุมให้อยู่ในมาตรฐานได้</p> <p>ส่วนทางช่วงดาวคะนอง-บางโคล่ ผลรวมของเสียงจากโครงการกับทางพิเศษเฉลิมมหานครที่มีอยู่เดิมไม่ทำให้ระดับเสียงริมเส้นทางเกินค่ามาตรฐานเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่กำหนดไว้ 70 เดซิเบลเอ เมื่อประเมินระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ในกรณีเลวร้ายที่สุด คือ ปี 2593 ที่มีระดับเสียงจากถนนพระรามที่ 2 และทางพิเศษรวมกันสูงที่สุด พบว่า ผู้ที่อยู่ระดับพื้นดินริมถนนพระรามที่ 2 จะได้รับระดับเสียงรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมง เกินค่ามาตรฐานเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่กำหนดไว้ 70 เดซิเบลเอ เป็นระยะประมาณ 20 เมตร จากขอบถนนพระรามที่ 2 แต่เป็นผลจากถนนพระรามที่ 2 แทบทั้งหมด จากการสำรวจพื้นที่ อาคารส่วนมากมีระยะถอยร่นจากถนนพระรามที่ 2 อยู่แล้ว คงมีอาคารสูงบางแห่งที่จะได้รับผลกระทบจากทางยกระดับบ้าง สรุปว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>- การเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ โดยเฉพาะบริเวณทางขึ้น-ลงของโครงการ อันเนื่องมาจากผู้ใช้รถใช้ถนนขับรถด้วยความประมาท ไม่เคารพกฎจราจร หรืออาจมีกรณีที่มีการขับซี่ยานพาหนะด้วยความเร็วสูงมากจนชนกำแพงหรือกำกัแสงกันเสียง และตกลงมาจากทางทางพิเศษ แต่กรณีดังกล่าวมีโอกาสเกิดได้น้อย</p> <p>• ผู้ใช้รถใช้ถนน ผู้ขับซี่ยาจใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและขับรถด้วยความประมาท จึงมีความเสี่ยงที่จะได้รับอุบัติเหตุได้</p> <p>2) ผลกระทบด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย เมื่อเปิดให้บริการโครงการ จะมีเจ้าหน้าที่ของ กทพ. ทำงานประจำที่ด่านเก็บค่าผ่านทาง และอาคารควบคุม ซึ่งมีโอกาสได้รับอุบัติเหตุทางรถยนต์ในขณะเดินทางเข้าสู่พื้นที่</p>

ตารางที่ 4.8-2 สรุปการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเปรียบเทียบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เดิม

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม EIA (เดิม)	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)
		ปฏิบัติงานได้ โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่ประจำด่านเก็บค่าผ่านทาง นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่ซ่อมบำรุงทางพิเศษในกรณีฉุกเฉิน ซึ่งอาจต้องปิดช่องจราจรบนทาง พิเศษมีโอกาสได้รับอุบัติเหตุในขณะที่ปฏิบัติงานได้
7. สุขภาพ	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b> กิจกรรมในระยะก่อนก่อสร้างไม่มีผลกระทบต่อสุขภาพ แต่ควรให้ ความสำคัญในการออกแบบโครงการเพื่อจะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบในระยะ ก่อสร้างและระยะดำเนินการของโครงการ	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b> กิจกรรมในระยะก่อนก่อสร้างไม่มีผลกระทบต่อสุขภาพ แต่ควรให้ ความสำคัญในการออกแบบโครงการเพื่อจะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการของโครงการ
	<b>ระยะก่อสร้าง</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>กิจกรรมการก่อสร้างโครงการอาจส่งผลกระทบต่อสภาพจิตใจและความรู้สึก ของประชาชนในการมองเห็น เนื่องจากความไม่เป็นระเบียบของพื้นที่ก่อสร้าง การเก็บกองวัสดุก่อสร้าง และการก่อสร้างโครงสร้างยกระดับ</li> <li>การก่อสร้างบนถนนรัชดาภิเษกต้องรื้อถอนต้นไม้บริเวณข้างทางและการ ก่อสร้างผ่านสวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบ พระชนมพรรษา ด้านฝั่ง ธนบุรี มีผลกระทบต่อสถานที่พักผ่อนหย่อนใจของประชาชนในพื้นที่</li> <li>การก่อสร้างโครงการไม่มีผลกระทบโดยตรงต่อแหล่งท่องเที่ยว แต่อย่างไรก็ ตาม การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาอาจกีดขวางเส้นทางการ ท่องเที่ยวทางเรือในแม่น้ำ และอาจเกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งเป็นผลกระทบดังกล่าวเป็นผลกระทบชั่วคราวในขณะก่อสร้าง ดังนั้น ผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ</li> </ul>	<b>ระยะก่อสร้าง</b> งานโครงสร้างทางยกระดับ และงานระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง ตลอดจนการ ขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้าง และวัสดุก่อสร้าง กองดิน กองหินที่วางกอง อยู่ในพื้นที่ก่อสร้าง และการพังกระจายของฝุ่นละออง ส่งผลกระทบต่อสุขภาพ/ ทัศนียภาพในบริเวณที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดดังกล่าว ทำให้เกิดภาพที่ไม่ น่ามอง และไม่สวยงาม แนวเส้นทางถูกรบกวนด้วยกิจกรรมการก่อสร้าง ไม่ยัคนั้น และไม่ประดับบริเวณเกาะกลางถนนที่เคยมีก็จะถูกขุดออกไปจากพื้นที่ รวมทั้ง ตลอดแนวเส้นทางโครงการไม่มีอาคารหรือสถานที่ที่มีคุณค่าความงามเป็นพิเศษ อย่างไรก็ตาม ตลอดแนวเส้นทางโครงการจะมีโครงสร้างสูงกว่าระดับพื้นดิน ประมาณ 20 - 60 เมตร ซึ่งเมื่อนำไปเปรียบเทียบกับความสูงของอาคาร 7 - 20 ชั้น ซึ่งมีผลทำให้มุมมองเปลี่ยนไปบ้าง ทัศนียภาพในบางช่วงของโครงการอาจไม่ สวยงาม ไม่น่ามอง แต่เป็นผลกระทบบางพื้นที่ และเป็นผลกระทบถาวรที่เกิดขึ้น และคงอยู่ยาวนานต่อไป ซึ่งมีผลต่อความรู้สึกของผู้ที่สัญจรผ่านไปมาบนทางพิเศษ แต่ไม่ก่อให้เกิดอันตรายแต่อย่างใด ดังนั้นจึงสามารถสรุปได้ว่าผลกระทบทางด้าน สุขภาพในระยะก่อสร้างอยู่ในระดับปานกลาง

ตารางที่ 4.8-2 สรุปการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเปรียบเทียบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เดิม

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม EIA (เดิม)	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)
	<p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>โครงสร้างทางยกระดับของโครงการ ในภาพรวมจะส่งผลกระทบทางสายตาน้อย เนื่องจากจุดมองที่สำคัญส่วนใหญ่เป็นชุมชนเมือง ชุมทางการเดินทางและสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ ที่มีความไวต่อการเปลี่ยนแปลงของสิ่งแวดล้อมทางสายตาน้อย ส่วนจุดมองที่สำคัญที่มีคุณค่าทางสุนทรียภาพส่วนใหญ่จะมองไม่เห็นโครงการเนื่องจากมีต้นไม้หรือสิ่งปลูกสร้างอื่นบดบัง หรือมองเห็นได้ในระยะไกล ดังนั้น ผลกระทบต่อสุนทรียภาพจะอยู่ในระดับต่ำ</li> <li>โครงสร้างทางยกระดับ ด้านจัดเก็บค่าผ่านทางบริเวณวัดสารอด ซึ่งมีความสูงจากระดับพื้นดินถึง 24 เมตร จะก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านทัศนียภาพในแง่ของการลดความสวยงามของวัดสารอด โครงการจึงได้ออกแบบเสาโครงสร้างทางพิเศษให้มีลักษณะรูปทรงเป็นตัว Y เพื่อให้มีระยะห่างระหว่างเสาเข้ากับกำแพงวัดมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ รวมทั้งเสนอแนะให้มีการปลูกต้นไม้เป็นแนวยาวตลอดแนวเขตทางที่ประชิดกับเขตวัด ผลกระทบทางทัศนียภาพจึงอยู่ในระดับที่ยอมรับได้</li> <li>ผลกระทบต่อการบดบังทัศนียภาพ การบดบังแสงสว่าง รวมทั้งในแง่ของการชมหรือลดคุณค่าด้านสุนทรียภาพของศาสนสถานสำคัญและช่วงที่ตัดผ่านแม่น้ำเจ้าพระยา ผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากมีการออกแบบโครงสร้างทางยกระดับให้มีรูปทรงทางสถาปัตยกรรมที่ดีมีความเพียวระชับไม่เทอะทะ และคำนึงถึงมุมมองในระยะไกล</li> <li>โครงการได้ออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาให้มีรูปลักษณะไม่ขัดแย้งกับสะพานพระราม 9 โดยมีหลักการออกแบบเบื้องต้นด้านสถาปัตยกรรม ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- ตำแหน่งของเสาสูง (Pylon) ของสะพานแห่งใหม่จะอยู่ในแนวเดียวกับสะพานพระราม 9</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <p>ทัศนียภาพในพื้นที่โครงการช่วงถนนพระรามที่ 2 ถูกเปลี่ยนจากพื้นที่เกาะกลางถนนที่มีการปลูกต้นไม้ ซึ่งมัลักษณะที่ส่งเสริมด้านทัศนียภาพเมื่อมองแล้วก่อให้เกิดความสวยงาม เปลี่ยนไปเป็นทางยกระดับยกสูงขึ้นจากถนนพื้นล่าง ทำให้เกิดความรู้สึกไม่สวยงาม เนื่องจากสุนทรียภาพและทัศนียภาพมีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมกล่าวคือ เป็นมุมมองที่แจ้งกระจ่างเนื่องจากรูปแบบของโครงสร้าง อาจส่งผลกระทบต่อความรู้สึกของประชาชน</p> <p>โดยเมื่อมีการเปิดดำเนินการโครงการ จะมีรถสัญจรภายในพื้นที่โครงการเพิ่มมาก โครงสร้างต่างๆ ของโครงการส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างถาวร ทำให้มุมมองด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพเปลี่ยนแปลงไป ขอบเขตของการมองเห็นและผลกระทบที่เกิดขึ้นเป็นไปในระยะยาวเกิดขึ้นอย่างถาวร ซึ่งผลกระทบที่เกิดขึ้นเป็นผลกระทบทางด้านจิตใจ แต่เมื่อระยะเวลาผ่านไปผลกระทบที่เกิดขึ้นเกิดขึ้นจะน้อยลง เนื่องจากประชาชนเกิดความเคยชิน ดังนั้นจึงคาดว่าผลกระทบของโครงการต่อการเปลี่ยนแปลงด้านสุนทรียภาพในระยะดำเนินการเป็นผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง</p> <p>โครงการได้ออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาให้มีรูปลักษณะไม่ขัดแย้งกับสะพานพระราม 9 เดิม โดยมีหลักการออกแบบเบื้องต้นด้านสถาปัตยกรรม ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ตำแหน่งของเสาสูง (Pylon) ของสะพานแห่งใหม่จะอยู่ในแนวเดียวกับสะพาน ( 9 พระราม</li> <li>- ความหนาของโครงสร้างสะพาน )Deck Depthคงที่ และมีความหนาใกล้เคียง ( 9 กับสะพานพระราม</li> </ul>

ตารางที่ 4.8-2 สรุปการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเปรียบเทียบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เดิม

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม EIA (เดิม)	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ความหนาของโครงสร้างสะพาน (Deck Depth) คงที่และมีความหนาใกล้เคียงกับสะพานพระราม 9</li> <li>- การจัดเรียงแนวสายเคเบิลยัดรั้งโครงสร้างสะพานมีแนวการจัดเรียงคล้ายคลึงกับสะพานพระราม 9</li> <li>- ความสูงของเสาสูงสะพานแห่งใหม่จะไม่สูงกว่าความสูงของเสาสูงสะพานพระราม 9</li> <li>- รูปร่างส่วนเสาสูงสะพานแห่งใหม่จะคล้ายคลึงกับของสะพานพระราม 9</li> <li>- ตำแหน่งของตอม่อสะพานช่วงบนฝั่ง (Back Span Pier) จะมีการจัดเรียงตำแหน่งในแนวเดียวกับตอม่อบนฝั่งของสะพานพระราม 9</li> <li>- รูปทรงของตอม่อสะพานแห่งใหม่มีลักษณะเดียวกันกับตอม่อของสะพานพระราม 9</li> </ul> <p>ดังนั้น ผลกระทบในแง่ของการเพิ่มการบดบังสายตาและความขัดแย้งกับองค์ประกอบทางทัศนียภาพที่มีอยู่เดิมบริเวณสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจึงอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ นอกจากนี้เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดดำเนินการ จะส่งผลกระทบทางบวกต่อการท่องเที่ยวในด้านการเพิ่มความสะดวกในการเดินทางไปสู่ภาคใต้</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การจัดเรียงแนวสายเคเบิลยัดรั้งโครงสร้างสะพานมีแนวการจัดเรียงคล้ายคลึงกับสะพานพระราม 9</li> <li>- ความสูงของเสาสูงสะพานแห่งใหม่จะไม่สูงกว่าความสูงของเสาสูงสะพานพระราม 9</li> <li>- รูปร่างของส่วนความสูงสะพานแห่งใหม่จะคล้ายคลึงกับของสะพานพระราม 9</li> <li>- ตำแหน่งของตอม่อสะพานช่วงบนฝั่ง (Back Span Pier) จะมีการจัดเรียงตำแหน่งในแนวเดียวกับตอม่อบนฝั่งของสะพานพระราม 9</li> <li>- รูปทรงของตอม่อสะพานแห่งใหม่มีลักษณะเดียวกันกับตอม่อของสะพานพระราม 9</li> </ul> <p>ดังนั้น ผลกระทบในแง่ของการเพิ่มการบดบังสายตาและความขัดแย้งกับองค์ประกอบทางทัศนียภาพที่มีอยู่เดิมบริเวณสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจึงอยู่ในระดับที่ยอมรับได้</p> <p>ผลกระทบทางบวกต่อการท่องเที่ยวในด้านการเพิ่มความสะดวกในการเดินทาง โดยเฉพาะการเดินทางไปภาคใต้</p>



## บทที่ 5 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ

---

### 5.1 บทนำ

การดำเนินกิจกรรมพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ในอดีตที่ผ่านมา ก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านสุขภาพและความเป็นอยู่ของประชาชนบริเวณโดยรอบโครงการ ได้แก่ ผลกระทบทางสุขภาพกาย อาทิเช่น การตาย ความเจ็บป่วยจากโรคติดต่อ และโรคไม่ติดต่อ เป็นต้น รวมไปถึงผลกระทบทางจิตใจ อาทิเช่น ความเครียด ความกังวล ความรำคาญ เป็นต้น ดังนั้น จึงได้มีการเรียกร้องหน่วยงานภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ และเอกชนที่เป็นเจ้าของโครงการ ทำการประเมินผลกระทบทางสุขภาพจากการดำเนินกิจกรรมพัฒนาโครงการดังกล่าว เพื่อนำผลที่ได้จากการประเมินไปกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม รวมถึงแผนปฏิบัติการติดตามตรวจสอบผลกระทบทางสุขภาพในรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับการประเมินผลกระทบสุขภาพ โครงการได้ดำเนินการศึกษาตามแนวทางการประเมินผลกระทบทางสุขภาพในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งจัดทำโดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยจะพิจารณาตามปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดสถานะสุขภาพอนามัย โดยต้องมีความสัมพันธ์และเกี่ยวข้องกับกิจกรรมการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการทั้ง 3 ระยะ ได้แก่ ระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะเปิดดำเนินการ รวมทั้งศักยภาพในการก่อให้เกิดผลกระทบทางสุขภาพของประชาชนในชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ทั้งนี้ ทางโครงการจะดำเนินการวิเคราะห์ผลกระทบโดยอาศัยข้อมูลทุติยภูมิทางด้านสาธารณสุขและสุขภาพของประชาชนในพื้นที่โครงการ รวมถึงข้อมูลด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย นอกจากนี้ จะนำวิธีการประเมินความเสี่ยงมาช่วยในการวิเคราะห์ เพื่อคาดการณ์ระดับของผลกระทบที่จะเกิดขึ้น

สำหรับโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก คาดว่าจะมีผลกระทบทางด้านสุขภาพต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ในชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ใกล้เคียงกับที่ตั้งโครงการ รวมถึงผลกระทบทางด้านอาชีวอนามัยของคณากรก่อสร้าง ในระยะก่อนการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง โดยเฉพาะผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศ จากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและมลสารทางอากาศ เสี่ยงรบกวนและระดับความสั่นสะเทือนจากเครื่องจักรที่ใช้ในโครงการ รวมถึงผลกระทบในระยะเปิดดำเนินการ เช่น การซ่อมบำรุงผิวทางที่ชำรุดเสียหาย เป็นต้น ดังนั้น จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งในการประเมินผลกระทบทางสุขภาพ เพื่อกำหนดมาตรการและแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบทางสุขภาพ รวมทั้งแผนติดตามตรวจสอบผลกระทบทางสุขภาพที่มีความเหมาะสม

## 5.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

(1) เพื่อแสดงข้อมูลสภาพปัจจุบันของสถานะทางสุขภาพของชุมชนที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ รวมทั้งข้อจำกัดของชุมชน เพื่อให้การตัดสินใจเชิงนโยบายสำหรับการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการอยู่บนพื้นฐานของข้อมูลที่เป็นจริงและครบถ้วนมากขึ้น

(2) เพื่อประเมินผลกระทบที่มีความเกี่ยวข้องและสัมพันธ์กับกิจกรรมที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการซึ่งมีศักยภาพในการก่อให้เกิดผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบต่อสถานะสุขภาพของชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ทั้ง 3 ระยะ ได้แก่ ระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง ระยะเปิดดำเนินการ รวมถึงผลกระทบทางสุขภาพของแรงงานก่อสร้างทั้งในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

(3) เพื่อนำผลจากการประเมินผลกระทบทางสุขภาพ ไปใช้เป็นข้อมูลในการกำหนดมาตรการและแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบทางสุขภาพ รวมทั้งแผนปฏิบัติการติดตามตรวจสอบผลกระทบทางสุขภาพที่มีประสิทธิภาพและมีความเหมาะสมต่อไป

## 5.3 ขอบเขตและวิธีการศึกษา

### 5.3.1 ขอบเขตการศึกษา

การประเมินผลกระทบทางสุขภาพของโครงการ จะให้ความสำคัญกับการคาดการณ์การเกิดผลกระทบต่อเนื่องต่อสถานะทางสุขภาพของประชาชนในพื้นที่โครงการอันเนื่องมาจากการดำเนินกิจกรรมการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการทั้ง 3 ระยะ ได้แก่ ระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง ระยะเปิดดำเนินการ โดยมีความเชื่อมโยงกับรายละเอียดของโครงการและข้อมูลสภาพแวดล้อมปัจจุบัน และพิจารณาตามปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดสถานะทางสุขภาพอนามัย โดยคาดการณ์ว่ากิจกรรมการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการอาจมีผลทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงตัวกำหนดสถานะสุขภาพอนามัยของประชาชนที่อาศัยอยู่ในชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ

### 5.3.2 วิธีการศึกษา

การพิจารณาผลกระทบจากการดำเนินกิจกรรมการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนในชุมชนและพื้นที่อ่อนไหว รวมถึงสุขภาพอนามัยของแรงงานก่อสร้าง จะใช้หลักการประเมินผลกระทบทางสุขภาพ ตามแนวทางการประเมินผลกระทบทางสุขภาพของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยเริ่มจากการคัดกรองเบื้องต้น (Screening) และการกลั่นกรอง (Scoping) โดยอ้างอิงจากข้อมูลทุติยภูมิทางด้านต่างๆ และข้อมูลพื้นฐานที่มีอยู่เดิมก่อนการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ จากนั้นจะใช้หลักการประเมินความเสี่ยงทางสุขภาพ (Health Risk Assessment) มาทำการวิเคราะห์เพื่อคาดการณ์ระดับของผลกระทบและความเป็นไปได้ของการเกิดผลกระทบดังกล่าว โดยพิจารณาทั้งโอกาส

การเกิดผลกระทบและระดับความรุนแรงของผลกระทบ ผลของการประเมินผลกระทบทางสุขภาพจะนำไปสู่การกำหนดมาตรการและแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบทางสุขภาพ รวมทั้งแผนปฏิบัติการติดตามตรวจสอบผลกระทบทางสุขภาพที่เหมาะสมต่อไป ดังแสดงรายละเอียดต่อไปนี้

## 1) การกลั่นกรองโครงการ (Screening)

เป็นการพิจารณาเบื้องต้นถึงภาพรวมของผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินกิจกรรมโครงการ ตามข้อมูลพื้นฐานที่เกี่ยวกับโครงการ ได้แก่ หลักการ วัตถุประสงค์ เป้าหมาย รายละเอียดเกี่ยวกับโครงการ ประชากรที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ ผลกระทบที่ระบุในขั้นตอนนี้อาจมีหรือไม่มีความสำคัญต่อสถานะสุขภาพอนามัยของประชาชนในชุมชนและพื้นที่อ่อนไหว รวมถึงของคณานก่อสร้างของโครงการ

### 1.1) ข้อมูลรายละเอียดโครงการ

โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก เป็นโครงการทางพิเศษ แนวเส้นทางโครงการมีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี - ปากท่อ) ที่กม. 13+000 ของถนนพระรามที่ 2 ผ่านพื้นที่เขตบางขุนเทียน เขตจอมทอง เขตราชบุรีบูรณะ เขตบางคอแหลม และเขตยานนาวา และสิ้นสุดแนวเส้นทางโครงการที่บริเวณทางแยกต่างระดับดาวคะนอง ระยะทางรวม 18.70 กิโลเมตร เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ซ้อนทับไปตามแนวเกาะกลางถนนพระรามที่ 2 ข้ามทางแยกต่างระดับบางขุนเทียนและถนนบางขุนเทียน - ชายทะเล หลังจากนั้นแนวเส้นทางจะเลี้ยวขวาบริเวณโค้งทางแยกต่างระดับดาวคะนองเพื่อเข้าซ้อนทับกับแนวทางพิเศษเฉลิมมหานครไปจนถึงถนนสุขสวัสดิ์ แนวเส้นทางโครงการจึงเบี่ยงแนวไปทางทิศตะวันออกของทางพิเศษเฉลิมมหานคร เพื่อข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา โดยจะก่อสร้างเป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งใหม่คู่ขนานกับสะพานพระราม 9 และเข้าเชื่อมต่อกับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัชที่ทางแยกต่างระดับบางโคล่

### 1.2) กิจกรรมที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ

กิจกรรมที่เกิดขึ้นในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะเปิดดำเนินการ สรุปได้ดังนี้

- (1) ระยะก่อนก่อสร้าง ได้แก่ การเวนคืนที่ดินและการเตรียมเขตทาง การเตรียมพื้นที่หน่วยก่อสร้าง
- (2) ระยะก่อสร้าง ได้แก่ งานเตรียมพื้นที่ งานขุดดิน/ถมดิน งานเตรียมวัสดุก่อสร้างและงานขนย้าย งานโครงสร้างสะพาน/ทางยกระดับ และงานระบบระบายน้ำ งานสาธารณูปโภค สุขาภิบาล และความปลอดภัย
- (3) ระยะเปิดดำเนินการ ได้แก่ งานบำรุงรักษาประจำปี (ปกติ)/ตามกำหนดเวลา งานบำรุงรักษาพิเศษ งานบูรณะ งานฉุกเฉิน และการเปิดใช้งานโครงการ

### 1.3) ข้อมูลการสัมผัสของมนุษย์

กลุ่มคนส่วนใหญ่ที่มีโอกาสได้รับผลกระทบด้านสุขภาพ มีดังนี้

- (1) กลุ่มคนที่ปฏิบัติงานอยู่ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งจะต้องสัมผัสกับมลพิษที่อาจเกิดขึ้นตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน (8 ชั่วโมง)
- (2) ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงและโดยรอบโครงการ โดยกลุ่มที่มีความเสี่ยงต่อการได้รับสัมผัสมลพิษมาก ได้แก่ เด็ก สตรีมีครรภ์ คนชรา หรือผู้ป่วยที่พักรักษาตัวในสถานพยาบาล
- (3) ประชาชนที่สัญจรไป - มา ผ่านพื้นที่ที่มีการก่อสร้าง

## 2) การกำหนดขอบเขตการศึกษา (Scoping)

ในการกำหนดขอบเขตการศึกษาผลกระทบทางสุขภาพจากกิจกรรมต่างๆของโครงการ ได้พิจารณาจากข้อมูลรายละเอียดโครงการ ข้อมูลสภาพแวดล้อมในปัจจุบันของพื้นที่โครงการ ข้อมูลสถานะสุขภาพและการให้บริการด้านสุขภาพในปัจจุบัน รวมทั้งกลุ่มเสี่ยงที่จะได้รับผลกระทบทางสุขภาพ ประกอบกับโอกาสที่จะเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ โดยพิจารณาจากสิ่งคุกคามทางกายภาพ เช่น เสียง ฝุ่นละออง เป็นต้น สิ่งคุกคามต่อจิตใจ เช่น ความวิตกกังวล ความเครียด ความรำคาญ เป็นต้น นอกจากนี้ได้พิจารณาด้านสิ่งแวดล้อม ปัจจัยต่อการรับสัมผัส ลักษณะผลกระทบต่อสุขภาพ ผลกระทบต่อระบบบริการสุขภาพ และผลกระทบต่อสังคมและวิถีชีวิตความเป็นอยู่

## 3) การประเมินผลกระทบ (Assessment)

การประเมินผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนซึ่งเป็นผลสืบเนื่องจากผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินกิจกรรมต่างๆของโครงการต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะเปิดดำเนินการ ได้พิจารณาถึงปัจจัยสำคัญที่อาจมีผลกระทบต่อสุขภาพ คือ สิ่งคุกคามทางกายภาพ ได้แก่ ฝุ่นละออง เสียง ความสั่นสะเทือน เป็นต้น และสิ่งคุกคามต่อจิตใจ ได้แก่ ความเครียด ความกังวลใจ และความเดือดร้อนรำคาญ เป็นต้น

ในการประเมินผลกระทบด้านสุขภาพ ที่ปรึกษาได้ดำเนินการตามหลักการประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment) ที่ได้ดัดแปลงตารางความเสี่ยงจากงานวิจัยอื่นๆ มาเป็นเครื่องมือในการประเมินระดับของผลกระทบซึ่งพิจารณาจากโอกาสของการเกิดเหตุการณ์ (Likelihood) และระดับความรุนแรงของผลที่เกิดตามมา (Consequences) ซึ่งระดับของโอกาสของการเกิดเหตุการณ์พิจารณาจากความเป็นไปของการเกิดเหตุการณ์นั้นๆ และความเห็นของผู้เชี่ยวชาญด้านสุขภาพ ส่วนระดับความรุนแรงของผลที่เกิดตามมาพิจารณาจากประเด็นหลักของประชากรกลุ่มเสี่ยง (Risk Group) (พิจารณาจากความอ่อนแอ/ความไวต่อการได้รับผลกระทบอันเนื่องจากปัจจัยของระบบภูมิคุ้มกัน การพัฒนาของระบบสรีระในร่างกาย) และความสูญเสียที่เกิดตามมา (Loss and Damage) (พิจารณาจากอัตราป่วย จำนวนการบาดเจ็บและความรุนแรงของการบาดเจ็บ ความเสียหายทางกายภาพ เช่น จำนวนและระดับของความเสียหายที่เกิด



ขึ้นกับระบบสาธารณสุขโรค ความต้องการดูแลในภาวะฉุกเฉิน ความปลอดภัยในชุมชน และผลกระทบต่ออนามัยสิ่งแวดล้อมในชุมชน) มีรายละเอียดดังนี้

- โอกาสของการเกิดเหตุการณ์

การจัดกลุ่มระดับความเป็นไปได้ของการเกิดเหตุการณ์ ให้พิจารณาจากสถิติของการเกิดเหตุการณ์นั้นๆ ในพื้นที่ หรือพื้นที่ใกล้เคียง หรือสถานการณ์ใกล้เคียง นิยามสำหรับโอกาสการเกิดดังตารางที่ 5.3-1

ตารางที่ 5.3-1 โอกาสเสี่ยงต่อการส่งผลกระทบทางสุขภาพ

โอกาสเสี่ยงที่จะส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	คะแนน	นิยาม
น้อยมาก	1	ไม่พบหลักฐานว่าเคยเกิดขึ้น
น้อย	2	ทฤษฎีบอกว่ามีโอกาสจะเกิดขึ้น แต่ยังไม่มียางานว่าเกิดขึ้นในพื้นที่หรือในต่างประเทศ
ปานกลาง	3	เคยมีเหตุการณ์เกิดขึ้น 1 ครั้ง ในประเทศไทย หรือต่างประเทศ จากการพัฒนาโครงการที่เหมือนกัน
สูง	4	เคยมีเหตุการณ์เกิดขึ้นมากกว่า 1 ครั้ง ในประเทศไทย หรือต่างประเทศ จากการพัฒนาโครงการที่เหมือนกัน
สูงมาก	5	เคยมีเหตุการณ์เกิดขึ้นระหว่างการดำเนินโครงการที่เหมือนกัน และมีการดำเนินโครงการในประเทศไทยหรือต่างประเทศ

ที่มา : ดัดแปลงจาก Department of Health Philippines (<http://doh.gov.ph.ehia.htm>), ค.ศ. 2009

- ระดับความรุนแรงของผลที่เกิดตามมา

การจัดแบ่งระดับความรุนแรงของผลที่เกิดตามมา ดังตารางที่ 5.3-2 จากหลักเกณฑ์ดังกล่าว สามารถกำหนดระดับความสำคัญของผลกระทบทางสุขภาพโดยใช้ Health Risk Assessment Matrix ดังตารางที่ 5.3-3 โดยมีนิยามของระดับความสำคัญของความเสี่ยงดังตารางที่ 5.3-4

ตารางที่ 5.3-2 เกณฑ์กำหนดความรุนแรงของผลที่เกิดขึ้นตามมา

ความรุนแรงของผลที่เกิดขึ้นตามมา	คะแนน	ความรุนแรงของผลที่เกิดขึ้นตามมา
ไม่มีนัยสำคัญ	1	ไม่เกิดการบาดเจ็บหรือเจ็บป่วย : ไม่เกิดผลกระทบต่องานหรือการดำเนินกิจกรรมประจำวัน และไม่ก่อให้เกิดการเจ็บป่วยในชุมชน ● สิ่งที่เกิดโรคมียผลกระทบต่อสุขภาพน้อยมาก
ต่ำ	2	เกิดการบาดเจ็บหรือเจ็บป่วยเล็กน้อย : ส่งผลกระทบต่องานหรือการดำเนินกิจกรรมประจำวัน ซึ่งต้องการระยะเวลาในการพักฟื้นตัวภายใน 2-3 วัน ● สิ่งที่เกิดโรค ส่งผลให้เกิดโรคเพียงเล็กน้อย (เช่น การระคายเคืองผิวหนัง อาหารเป็นพิษจากเชื้อแบคทีเรีย เป็นต้น)
ปานกลาง	3	เกิดการบาดเจ็บหรือเจ็บป่วยปานกลาง : ส่งผลกระทบต่องานหรือการดำเนินกิจกรรมประจำวันต่อกลุ่มเสี่ยงในชุมชนเป็นเวลานานและต่อเนื่อง ● สิ่งที่เกิดโรค สามารถทำให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพในระดับที่ไม่รุนแรง (เช่น เสี่ยงดังรบกวน อันตรายจากสภาพแวดล้อมของการทำงาน เป็นต้น)
สูง / วิกฤต	4	เกิดการเจ็บป่วยถาวร : (กลุ่มประชาชนที่ได้รับสัมผัสอยู่ในวงแคบ) ● สิ่งที่เกิดโรค สามารถส่งผลกระทบที่รุนแรง ทำให้เกิดการสูญเสียหรือเกิดการตายในกลุ่มคนงานและกลุ่มเสี่ยงที่อยู่ในชุมชน (เช่น สารเคมีที่สามารถก่อให้เกิดมะเร็ง เป็นต้น)
สูงมาก / อันตรายถึงชีวิต	5	เกิดผลกระทบวิกฤตความรุนแรง : (กลุ่มประชาชนที่ได้รับสัมผัสมีขนาดใหญ่ / เกินขีดความสามารถในการจัดการของท้องถิ่น) ● สิ่งที่เกิดโรค เป็นสาเหตุทำให้เกิดผลกระทบเพิ่มขึ้น (เช่น สารเคมีที่มีความเป็นพิษและทำให้เกิดโรคมะเร็ง โดยเฉพาะที่ปนเปื้อนในอากาศและน้ำ เช่น โลหะหนัก เป็นต้น)

ที่มา : ดัดแปลงจาก Department of Health Philippines (<http://doh.gov.ph.ehia.htm>), ค.ศ. 2009

### ตารางที่ 5.3-3 การจัดลำดับความสำคัญของผลกระทบทางสุขภาพโดยใช้ Health Risk Assessment Matrix

การจัดลำดับความสำคัญโดยใช้ Health Risk Assessment Matrix <sup>1</sup>			โอกาสของการเกิดผลกระทบ (Likelihood)				
			น้อยมาก	น้อย	ปานกลาง	สูง	สูงมาก
			1	2	3	4	5
ความรุนแรงของผล ที่เกิดตามมา (Severity of Consequences)	ไม่มีนัยสำคัญ	1	ต่ำ (1)	ต่ำ (2)	ต่ำ (3)	ต่ำ (4)	ปานกลาง (5)
	ต่ำ	2	ต่ำ (2)	ต่ำ (4)	ปานกลาง (6)	ปานกลาง (8)	สูง (10)
	ปานกลาง	3	ต่ำ (3)	ปานกลาง (6)	ปานกลาง (9)	สูง (12)	สูง (15)
	สูง/วิกฤต	4	ต่ำ (4)	ปานกลาง (8)	สูง (12)	สูง (16)	สูงมาก (20)
	สูงมาก/อันตราย ถึงชีวิต	5	ปานกลาง (5)	สูง (10)	สูง (15)	สูงมาก (20)	สูงมาก (25)
ระดับความสำคัญของความเสี่ยง <sup>2</sup>							

หมายเหตุ : <sup>1</sup> รูปแบบของ Risk Assessment Matrix สามารถปรับเปลี่ยนได้ตามดุลยพินิจของผู้เชี่ยวชาญและลักษณะของโครงการ  
<sup>2</sup> ระดับความสำคัญของความเสี่ยง = โอกาสของการเกิดผลกระทบ (Likelihood) x ความรุนแรงของผลที่เกิดตามมา (Severity of Consequences)

ที่มา : ดัดแปลงจาก Department of Health Philippines (<http://doh.gov.ph.ehia.htm>), ค.ศ. 2009

### ตารางที่ 5.3-4 นิยามของระดับความสำคัญของความเสี่ยงในการประเมินผลกระทบทางสุขภาพ โดยใช้ Health Risk Assessment Matrix

ระดับความสำคัญ ของความเสี่ยง	คะแนน	นิยาม *
ต่ำ	1-4	ระดับที่ยอมรับได้โดยไม่ต้องควบคุมความเสี่ยง ไม่ต้องการจัดการเพิ่มเติม
ปานกลาง	5-9	ระดับที่ยอมรับได้ แต่ต้องมีการควบคุมเพื่อป้องกันไม่ให้ความเสี่ยงเพิ่มขึ้นไปยังระดับที่ยอมรับไม่ได้
สูง	10-16	ระดับที่ไม่สามารถยอมรับได้ ต้องจัดการความเสี่ยงเพื่อให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้
สูงมาก	17-25	ระดับที่ไม่สามารถยอมรับได้ ต้องเร่งจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ทันที

หมายเหตุ : \* พิจารณาตามเกณฑ์ในการประเมินความสำคัญของผลกระทบทางสุขภาพ ตามแนวทางการประเมินผลกระทบทางสุขภาพฯ ของ สผ. ประกอบ

ที่มา : ดัดแปลงจาก Department of Health, Philippines (<http://doh.gov.ph.ehia.htm>), ค.ศ. 2009

ในการประเมินผลกระทบทางสุขภาพในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฉบับนี้ประเด็นสภาพแวดล้อมปัจจุบันที่นำมาพิจารณาประกอบด้วยสภาพปัจจุบันด้านสุขภาพ/อาชีวอนามัยและความปลอดภัย ในพื้นที่ศึกษาของโครงการ มีรายละเอียดดังนี้

### 5.3.3 สภาพแวดล้อมปัจจุบัน

#### 5.3.3.1 สุขภาพ/อาชีวอนามัยและความปลอดภัย

##### 1) สถานบริการสาธารณสุข

แนวเส้นทางโครงการผ่านพื้นที่เขตการปกครองของกรุงเทพมหานครครอบคลุมพื้นที่เขตบางขุนเทียน (แขวงแสมดำและแขวงท่าข้าม) เขตจอมทอง (แขวงจอมทองและแขวงบางมด) เขตราชบุรีบูรณะ (แขวงบางปะกอกและแขวงราชบุรีบูรณะ) เขตบางคอแหลม (แขวงบางโคล่) และเขตยานนาวา (แขวงบางโพงพาง) อยู่ในเขตพื้นที่ให้บริการของศูนย์บริการสาธารณสุข 9 แห่ง ได้แก่ ศูนย์บริการสาธารณสุข 42 (ถนนทองสีมา) ศูนย์บริการสาธารณสุข 29 (ช่วง นุชเนตร) ศูนย์บริการสาธารณสุข 39 (ราชบุรีบูรณะ) ศูนย์บริการสาธารณสุข 58 (ล้อม - พิมพ์พิมุข) ศูนย์บริการสาธารณสุข 12 (จันทร์เที่ยง เนตรวิเศษ) ศูนย์บริการสาธารณสุข 14 (แก้ว สีบุญเรือง) ศูนย์บริการสาธารณสุข 18 (มงคล วอนวิงตาล) ศูนย์บริการสาธารณสุข 7 (บุญมี ปุรุราชรังสรรค์) และศูนย์บริการสาธารณสุข 55 (เดชะสัมพันธ์)

##### 2) สถานะด้านสุขภาพ

จากข้อมูลสถิติการป่วยของผู้ป่วยนอกของศูนย์บริการสาธารณสุขในพื้นที่ศึกษา 5 อันดับแรก พบว่าประชาชนส่วนใหญ่ในพื้นที่ศึกษาป่วยด้วยโรคต่างๆ แสดงดังตารางที่ 5.3-5 และจากการเฝ้าระวังโรคติดต่อในข่ายที่ต้องเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา โดยกองควบคุมโรค สำนักอนามัย (ข้อมูล ณ วันที่ 19 มิ.ย.2560) แสดงดังตารางที่ 5.3-6 รายละเอียดดังนี้

- **ศูนย์บริการสาธารณสุข 7 บุญมี ปุรุราชรังสรรค์ (เขตยานนาวา) :** ประชาชนส่วนใหญ่ป่วยด้วยโรคต่างๆ ตามลำดับดังนี้ 1) ระบบหายใจ 2) โรคระบบไหลเวียนเลือด 3) โรคเกี่ยวกับต่อมไทรอยด์ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม 4) โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่างและเนื้อเยื่อเสริม และ 5) อาการ, อาการแสดงและสิ่งผิดปกติที่พบได้จากการตรวจ จากการเฝ้าระวังโรคติดต่อในข่ายที่ต้องเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา โดยกองควบคุมโรค สำนักอนามัย พบว่า โรคอุจจาระร่วงมีอัตราการป่วยต่อประชากรหมื่นคนเป็นอันดับ 1 รองลงมา คือ ไข้หวัดใหญ่ ปอดอักเสบ มือ เท้า ปาก และไข้เลือดออก ตามลำดับ
- **ศูนย์บริการสาธารณสุข 12 จันทรเที่ยง เนตรวิเศษ (เขตบางคอแหลม) :** ประชาชนส่วนใหญ่ป่วยด้วยโรคต่างๆ ตามลำดับดังนี้ 1) โรคระบบไหลเวียนเลือด 2) โรคเกี่ยวกับต่อมไทรอยด์ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม 3) สาเหตุจากภายนอกอื่นๆ ที่ทำให้ป่วยหรือตาย 4) โรคระบบหายใจ และ 5) อาการ, อาการแสดงและสิ่งผิดปกติที่พบได้จากการตรวจทางคลินิกและ



ทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรคในกลุ่มอื่นได้ จากการเฝ้าระวังโรคติดต่อในชายที่ต้องเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา โดยกองควบคุมโรค สำนักอนามัย พบว่า โรคอุจจาระร่วงมีอัตราการป่วยต่อประชากรหมื่นคนเป็นอันดับ 1 รองลงมา คือ ไข้หวัดใหญ่ ปอดอักเสบ ไข้เลือดออก และอาหารเป็นพิษ ตามลำดับ

- **ศูนย์บริการสาธารณสุข 14 แก้ว สัญญะ (เขตบางคอแหลม) :** ประชาชนส่วนใหญ่ป่วยด้วยโรคต่างๆ ตามลำดับดังนี้ 1) โรคระบบไหลเวียนเลือด 2) โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม 3) โรคระบบหายใจ 4) โรคผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง และ 5) โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่างและเนื้อเยื่อเสริม จากการเฝ้าระวังโรคติดต่อในชายที่ต้องเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา โดยกองควบคุมโรค สำนักอนามัย พบว่า โรคอุจจาระร่วงมีอัตราการป่วยต่อประชากรหมื่นคนเป็นอันดับ 1 รองลงมา คือ ไข้หวัดใหญ่ ไข้เลือดออก ปอดอักเสบ/มือ เท้า ปาก และอาหารเป็นพิษ ตามลำดับ
- **ศูนย์บริการสาธารณสุข 18 มงคล - วอน วังตาล (เขตบางคอแหลม) :** ประชาชนส่วนใหญ่ป่วยด้วยโรคต่างๆ ตามลำดับดังนี้ 1) โรคระบบไหลเวียนเลือด 2) โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม 3) โรคระบบหายใจ 4) โรคผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง และ 5) โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่างและเนื้อเยื่อเสริม จากการเฝ้าระวังโรคติดต่อในชายที่ต้องเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา โดยกองควบคุมโรค สำนักอนามัย พบว่า ไข้หวัดใหญ่มีอัตราการป่วยต่อประชากรหมื่นคนเป็นอันดับ 1 รองลงมา คือ อุจจาระร่วง ปอดอักเสบ ไข้เลือดออก และมีมือ เท้า ปาก ตามลำดับ
- **ศูนย์บริการสาธารณสุข 29 ช่าง นุชเนตร (เขตจอมทอง) :** ประชาชนส่วนใหญ่ป่วยด้วยโรคต่างๆ ตามลำดับดังนี้ 1) โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม 2) โรคระบบไหลเวียนเลือด 3) โรคระบบหายใจ 4) โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่างและเนื้อเยื่อเสริม และ 5) โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก จากการเฝ้าระวังโรคติดต่อในชายที่ต้องเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา โดยกองควบคุมโรค สำนักอนามัย พบว่า อุจจาระร่วงมีอัตราการป่วยต่อประชากรหมื่นคนเป็นอันดับ 1 รองลงมา คือ โรคไข้หวัดใหญ่ ปอดอักเสบ มือ เท้า ปาก และไข้เลือดออก ตามลำดับ
- **ศูนย์บริการสาธารณสุข 39 ราษฎร์บูรณะ เขตราษฎร์บูรณะ :** ประชาชนส่วนใหญ่ป่วยด้วยโรคต่างๆ ตามลำดับดังนี้ 1) โรคระบบไหลเวียนเลือด 2) โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม 3) โรคระบบหายใจ 4) สาเหตุจากภายนอกอื่นๆ ที่ทำให้ป่วยหรือตาย และ 5) อาการ, อาการแสดงและสิ่งผิดปกติที่พบได้จากการตรวจทางคลินิกและทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรคในกลุ่มอื่นได้ จากการเฝ้าระวังโรคติดต่อในชายที่ต้องเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา

โดยกองควบคุมโรค สำนักอนามัย พบว่า อุจจาระร่วงมีอัตราการป่วยต่อประชากรหมื่นคนเป็นอันดับ 1 รองลงมา คือ โรคไข้หวัดใหญ่ ปอดอักเสบ มือ เท้า ปาก และโรคตาแดง ตามลำดับ

- **ศูนย์บริการสาธารณสุข 42 ถนน ทองลิมา (เขตบางขุนเทียน) :** ประชาชนส่วนใหญ่ป่วยด้วยโรคต่างๆ ตามลำดับดังนี้ 1) อาการ, อาการแสดงและสิ่งผิดปกติที่พบได้จากการตรวจทางคลินิกและทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรคในกลุ่มอื่นได้ 2) โรคระบบหายใจ 3) โรคระบบไหลเวียนเลือด 4) โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม และ 5) โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก จากการตรวจทางคลินิกและทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรคในกลุ่มอื่นได้ จากการเฝ้าระวังโรคติดต่อในข่ายที่ต้องเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา โดยกองควบคุมโรค สำนักอนามัย พบว่า ไข้หวัดใหญ่มีอัตราการป่วยต่อประชากรหมื่นคนเป็นอันดับ 1 รองลงมา คือ อุจจาระร่วง ปอดอักเสบ มือ เท้า ปาก และไข้เลือดออก ตามลำดับ
- **ศูนย์บริการสาธารณสุข 55 เตชะสัมพันธ์ (เขตยานนาวา) :** ประชาชนส่วนใหญ่ป่วยด้วยโรคต่างๆ ตามลำดับดังนี้ 1) โรคระบบไหลเวียนเลือด 2) โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม 3) โรคระบบหายใจ 4) อาการ, อาการแสดงและสิ่งผิดปกติที่พบได้ จากการตรวจทางคลินิกและทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรคในกลุ่มอื่นได้และ 5) สาเหตุจากภายนอกอื่นๆ ที่ทำให้ป่วยหรือตาย จากการตรวจทางคลินิกและทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรคในกลุ่มอื่นได้ จากการเฝ้าระวังโรคติดต่อในข่ายที่ต้องเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา โดยกองควบคุมโรค สำนักอนามัย พบว่า ไข้หวัดใหญ่มีอัตราการป่วยต่อประชากรหมื่นคนเป็นอันดับ 1 รองลงมา คือ อุจจาระร่วง ปอดอักเสบ มือ เท้า ปาก/ไข้เลือดออก และอาหารเป็นพิษ ตามลำดับ
- **ศูนย์บริการสาธารณสุข 58 ล้อม - พิมเสน พักอุดม เขตราชบุรีบูรณะ :** ประชาชนส่วนใหญ่ป่วยด้วยโรคต่างๆ ตามลำดับดังนี้ 1) โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม 2) โรคระบบหายใจ 3) โรคระบบไหลเวียนเลือด 4)ภาวะแปรปรวนทางจิตและพฤติกรรม และ 5) สาเหตุจากภายนอกอื่นๆ ที่ทำให้ป่วยหรือตาย จากการตรวจทางคลินิกและทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรคในกลุ่มอื่นได้ จากการเฝ้าระวังโรคติดต่อในข่ายที่ต้องเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา โดยกองควบคุมโรค สำนักอนามัย พบว่า อุจจาระร่วงมีอัตราการป่วยต่อประชากรหมื่นคนเป็นอันดับ 1 รองลงมา คือ ไข้หวัดใหญ่ ปอดอักเสบ มือ เท้า ปาก และไข้เลือดออกตามลำดับ

กล่าวโดยสรุป ประชากรในพื้นที่ศึกษาป่วยด้วยโรคความผิดปกติเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการและเมตาบอลิซึมอื่นๆ มากที่สุด โดยผู้ป่วยนอกป่วยด้วยโรคโรคระบบไหลเวียนเลือดมากที่สุด ส่วนโรคอุจจาระร่วงเป็นโรคเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาที่สำคัญเป็นอันดับ 1

ตารางที่ 5.3-5 สถิติผู้ป่วยนอก จำแนกตามกลุ่มโรค (21 กลุ่มโรค) ปีงบประมาณ 2555-2559 ของศูนย์บริการสาธารณสุขในพื้นที่ศึกษา

กลุ่มโรค	จำนวน (ราย)														
	ศูนย์บริการสาธารณสุข 7 บุญมี ปุรุราชรังสรรค์ (เขตยานนาวา)					ศูนย์บริการสาธารณสุข 12 จันทร์เทียง เนตรวิเศษ (เขตบางคอแหลม)					ศูนย์บริการสาธารณสุข 14 แก้ว สีนุญเรือง (เขตบางคอแหลม)				
	ปี 2555	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2555	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2555	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559
1. โรคติดเชื้อและปรสิต	788	810	799	1,234	1,455	255	281	290	233	215	5	6	6	5	17
2. เนื้องอก (รวมมะเร็ง)	10	13	15	6	16	-	-	-	-	2	20	12	18	9	7
3. โรคเลือดและอวัยวะสร้างเลือดและความผิดปกติเกี่ยวกับภูมิคุ้มกัน	67	83	97	25	364	7	-	4	29	54	40	23	19	54	60
4. โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม	5,827	6,391	6,297	6,473	6,579	3,113	3,176	3,627	3,109	3,493	1,604	1,650	1,451	1,659	1,754
5. ภาวะแปรปรวนทางจิตและพฤติกรรม	99	88	109	79	193	204	267	136	152	235	51	81	40	105	133
6. โรคระบบประสาท	192	87	101	82	67	36	39	6	24	72	29	48	59	20	26
7. โรคตา รวมส่วนประกอบของตา	1,145	1,520	1,598	1,188	1,351	188	196	184	168	106	150	104	117	121	102
8. โรคหูและปุ่มกกหู	133	143	139	107	264	72	79	48	41	112	24	20	46	32	25
9. โรคระบบไหลเวียนเลือด	6,771	6,992	6,829	6,568	6,813	4,154	4,245	3,836	3,732	4,209	2,454	2,477	2,121	2,353	2,493
10. โรคระบบหายใจ	8,645	7,237	7,357	7,534	7,641	3,452	3,524	2,626	2,383	2,232	2,201	1,821	1,907	1,595	1,616
11. โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก	1,393	1,424	1,501	1,389	1,496	392	401	519	584	679	418	375	342	323	518
12. โรคผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง	1,389	1,275	1,297	972	1,383	794	749	568	526	521	1,498	1,361	1,306	1,449	1,326
13. โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่างและเนื้อเยื่อเสริม	2,105	1,998	2,001	2,131	2,524	835	863	702	704	843	574	651	522	564	774
14. โรคระบบสืบพันธุ์ร่วมปัสสาวะ	586	477	501	474	430	559	528	410	470	486	205	150	153	161	199
15. ภาวะแทรกซ้อนการตั้งครรภ์ การคลอด และระยะหลังคลอด	52	64	59	13	55	12	11	30	68	28	2	3	-		28
16. ภาวะผิดปกติของทารกที่เกิดขึ้นในระยะปริกำเนิด (อายุครรภ์ 22 สัปดาห์ขึ้นไปจนถึง 7 วันหลังคลอด)	1	1	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	2
17.รูปร่างผิดปกติแต่กำเนิด การพิการจนผิดรูปแต่กำเนิด และ โครโมโซมผิดปกติ	-	-	-	3	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18.อาการ, อาการแสดงและสิ่งผิดปกติที่พบได้จากการตรวจ ทางคลินิก และทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรคในกลุ่มอื่นได้	1,382	2,050	1,999	1,891	1,792	1,789	1,679	2,112	2,201	2,184	40	42	85	43	78
19.การเป็นพิษและผลที่ตามมา	28	8	19	4	3	-	-	-	-	-	3	10	9	4	
20.อุบัติเหตุจากการขนส่งและผลที่ตามมา	522	284	309	359	478	-	-	-	-	-	124	202	241	122	157
21. สาเหตุจากภายนอกอื่นๆ ที่ทำให้ป่วยหรือตาย	10,277	9,366	10,119	12,162	13,750	1,994	2,015	2,280	2,171	2,359	86	64	50	39	

ที่มา : กลุ่มสถิติและสารสนเทศสาธารณสุข สำนักงานพัฒนาระบบสาธารณสุข สำนักงานมัย กรุงเทพมหานคร, 2560

ตารางที่ 5.3-5 สถิติผู้ป่วยนอก จำแนกตามกลุ่มโรค (21 กลุ่มโรค) ปีงบประมาณ 2555-2559 ของศูนย์บริการสาธารณสุขในพื้นที่ศึกษา (ต่อ)

กลุ่มโรค	จำนวน (ราย)														
	ศูนย์บริการสาธารณสุข 18 มงคล -วอน วังตาล (เขตบางคอแหลม)					ศูนย์บริการสาธารณสุข 29 ช่วง นุชเนตร (เขตจอมทอง)					ศูนย์บริการสาธารณสุข 39 ราษฎร์บูรณะ (เขตราษฎร์บูรณะ)				
	ปี 2555	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2555	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2555	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559
1) โรคติดเชื้อและปรสิต	69	30	155	135	185	980	695	644	796	901	524	323	302	288	339
2) เนื้องอก (รวมมะเร็ง)	5	-	-	0	8	234	170	80	443	557	17	5	5	31	75
3) โรคเลือดและอวัยวะสร้างเลือดและความผิดปกติเกี่ยวกับภูมิคุ้มกัน	18	2	-	-	24	346	307	256	574	687	94	28	36	48	40
4) โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม	4,349	4,611	4,325	4,544	4,635	16,855	16,583	16,414	16,088	16,515	5,861	5,521	5,562	5,828	5,988
5) ภาวะแปรปรวนทางจิตและพฤติกรรม	86	103	99	262	199	302	246	244	256	476	442	346	315	376	455
6) โรคระบบประสาท	28	7	8	0	23	320	279	132	381	498	236	35	138	184	240
7) โรคตา รวมส่วนประกอบของตา	124	85	116	195	350	1,204	880	603	742	790	568	341	360	352	503
8) โรคหูและปุ่มกกหู	65	32	53	36	30	214	240	99	96	151	113	41	79	63	88
9) โรคระบบไหลเวียนเลือด	4,197	5,715	5,658	5,287	5,126	14,975	14,278	13,637	13,980	14,357	6,025	6,296	6,549	6,710	6,977
10) โรคระบบหายใจ	2,257	2,133	1,948	2,243	1,994	5,776	5,609	5,121	5,936	6,714	4,986	3,625	3,906	3,709	3,567
11) โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก	358	356	373	501	496	4,559	3,607	3,671	4,231	4,509	1,195	1,261	1,742	2,298	2,467
12) โรคผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง	549	651	654	735	899	1,258	919	863	1,248	1,398	1,285	762	546	731	843
13) โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่างและเนื้อเยื่อเสริม	515	592	509	594	570	3,428	2,480	2,588	3,683	5,675	2,450	1,477	1,279	1,050	1,382
14) โรคระบบสืบพันธุ์ร่วมปัสสาวะ	35	25	113	146	130	1,889	1,976	1,551	1,897	1,619	607	193	212	343	490
15) ภาวะแทรกซ้อนการตั้งครรภ์ การคลอด และระยะหลังคลอด	-	-	9	6	7	57	22	3	12	53	61	14	20	8	15
16) ภาวะผิดปกติของการตั้งครรภ์ที่เกิดขึ้นในระยะปริกำเนิด (อายุครรภ์ 22 สัปดาห์ขึ้นไปจนถึง 7 วันหลังคลอด)	2	-	2	2	1	2	3	3	13	3	1	1		1	-
17) รูปร่างผิดปกติแต่กำเนิด การพิการจนผิดรูปแต่กำเนิด และ โครโมโซมผิดปกติ	-	-	-	1	2	19	13	9	16		1	1	-	-	1
18) อาการ, อาการแสดงและสิ่งผิดปกติที่พบได้จากการตรวจ ทางคลินิก และทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรคในกลุ่มอื่นได้	41	75	66	98	450	1,572	1,013	966	1,533	1,733	2,866	2,026	2,411	2,699	2,888
19) การเป็นพิษและผลที่ตามมา	19	9	10	11	8	-	2	-			1	-	17	21	1
20) อุบัติเหตุจากการขนส่งและผลที่ตามมา	1	-	-	-		987	866	718	713	955	598	230	59	195	280
21) สาเหตุจากภายนอกอื่นๆ ที่ทำให้ป่วยหรือตาย	102	34	249	163	270	602	609	509	398	833	2,835	2,711	2,634	2,965	3,008

ที่มา : กลุ่มสถิติและสารสนเทศสาธารณสุข สำนักงานพัฒนาระบบสาธารณสุข สำนักงานมัย กรุงเทพมหานคร, 2560



ตารางที่ 5.3-5 สถิติผู้ป่วยนอก จำแนกตามกลุ่มโรค (21 กลุ่มโรค) ปีงบประมาณ 2555-2559 ของศูนย์บริการสาธารณสุขในพื้นที่ศึกษา (ต่อ)

กลุ่มโรค	จำนวน (ราย)														
	ศูนย์บริการสาธารณสุข 42 ถนนม ทองลิมา (เขตบางขุนเทียน)					ศูนย์บริการสาธารณสุข 55 เตชะสัมพันธ์ (เขตยานนาวา)					ศูนย์บริการสาธารณสุข 58 ล้อม-พิมเสน พักอุดม (เขตราษฎร์บูรณะ)				
	ปี 2555	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2555	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2555	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559
1) โรคติดเชื้อและปรสิต	484	315	474	511	534	164	261	248	212	161	124	266	240	330	586
2) เนื้องอก (รวมมะเร็ง)	44	19	36	41	92	-	5	3		7	1	7	9	35	88
3) โรคเลือดและอวัยวะสร้างเลือดและความผิดปกติเกี่ยวกับภูมิคุ้มกัน	90	69	80	96	72	2	85	59	61	48	2	46	28	77	96
4) โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตะบอลิซึม	5,338	5,402	5,878	6,043	6,438	2,246	2,404	2,389	2,232	2,423	2,263	2,264	2,301	2,518	5,818
5) ภาวะแปรปรวนทางจิตและพฤติกรรม	40	126	109	128	80	46	39	51	47	33	107	126	109	150	2,818
6) โรคระบบประสาท	319	292	399	337	419	34	52	49	10	13	214	216	209	238	403
7) โรคตา รวมส่วนประกอบของตา	814	560	661	862	884	53	41	50	92	95	263	216	231	345	563
8) โรคหูและปุ่มกกหู	260	140	228	162	236	30	9	17	24	40	105	88	99	108	332
9) โรคระบบไหลเวียนเลือด	8,597	8,437	8,309	8,009	8,189	3,697	4,263	4,188	4,262	4,286	3,233	2,875	2,957	2,922	3,152
10) โรคระบบหายใจ	9,446	9,320	9,452	9,503	9,280	1,022	1,037	1,173	1,300	1,489	3,848	3,147	3,274	3,479	3,627
11) โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก	1,654	2,179	2,726	2,675	2,911	103	36	97	299	349	767	1,789	1,549	1,668	1,940
12) โรคผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง	1,498	1,052	1,002	961	1,027	168	110	134	181	228	572	483	498	549	811
13) โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่างและเนื้อเยื่อเสริม	1,688	2,050	1,890	1,723	2,334	195	372	295	233	196	806	630	609	799	986
14) โรคระบบสืบพันธุ์ร่วมปัสสาวะ	454	251	482	391	416	72	3	59	83	66	136	103	127	211	319
15) ภาวะแทรกซ้อนการตั้งครรภ์ การคลอด และระยะหลังคลอด	10	5	24	9	28	11	1	-	-	5	7	8	10	5	73
16) ภาวะผิดปกติของทารกที่เกิดขึ้นในระยะปริกำเนิด (อายุครรภ์ 22 สัปดาห์ขึ้นไปจนถึง 7 วันหลังคลอด)	17	1	1	1	1.00	-	-	-	1	1	1		-	2	3
17) รูปร่างผิดปกติแต่กำเนิด การพิการจนผิดรูปแต่กำเนิด และ โครโมโซมผิดปกติ	16	2	2	16	13	-	-	-	-	3	1		-	5	8
18) อาการ, อาการแสดงและสิ่งผิดปกติที่พบได้จากการตรวจ ทางคลินิก และทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรคในกลุ่มอื่นได้	10,814	14,868	13,312	13,125	17,171	324	527	487	392	474	2,827	2,545	2,687	2,452	2,599
19) การเป็นพิษและผลที่ตามมา	15	1	1	14	9	-	-	-	-	-	3	1	1	-	
20) อุบัติเหตุจากการขนส่งและผลที่ตามมา	718	843	710	713	917	213	32	69	126	218	87	314	299	596	749
21) สาเหตุจากภายนอกอื่นๆ ที่ทำให้ป่วยหรือตาย	471	320	573	524	789	242	134	197	301	399	2,901	2,560	2,689	2,596	2,719

ที่มา : กลุ่มสถิติและสารสนเทศสาธารณสุข สำนักงานพัฒนาระบบสาธารณสุข สำนักงานมัย กรุงเทพมหานคร, 2560

ตารางที่ 5.3-6 อัตราป่วยต่อประชากรหมื่นคน ด้วยโรคติดต่อในข่ายเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา (รง. 506) ปีงบประมาณ 2555-2559 (ข้อมูล ณ วันที่ 19 มิ.ย.2560) ของศูนย์บริการสาธารณสุขในพื้นที่ศึกษา

โรค	อัตราป่วยต่อประชากรหมื่นคน														
	ศูนย์บริการสาธารณสุข 7 บุญมี ปุรุราชรังสรรค์ (เขตยานนาวา)					ศูนย์บริการสาธารณสุข 12 จันทร์เทียง เณทริเศษ (เขตบางคอแหลม)					ศูนย์บริการสาธารณสุข 14 แก้ว สีนุญเรือง (เขตบางคอแหลม)				
	ปี 2555 <sup>/1</sup>	ปี 2556 <sup>/2</sup>	ปี 2557 <sup>/3</sup>	ปี 2558 <sup>/4</sup>	ปี 2559 <sup>/5</sup>	ปี 2555 <sup>/1</sup>	ปี 2556 <sup>/2</sup>	ปี 2557 <sup>/3</sup>	ปี 2558 <sup>/4</sup>	ปี 2559 <sup>/5</sup>	ปี 2555 <sup>/1</sup>	ปี 2556 <sup>/2</sup>	ปี 2557 <sup>/3</sup>	ปี 2558 <sup>/4</sup>	ปี 2559 <sup>/5</sup>
1. อหิวาตกโรค	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. อูจจาระร่วง	107.84	128.73	97.36	57.16	108.25	68.69	51.81	57.22	24.65	54.60	74.9	59.45	62.72	36.67	91.08
3. อาหารเป็นพิษ	36.16	29.10	9.90	9.04	15.04	7.47	5.74	6.54	6.96	11.41	8.61	5.40	6.70	4.10	5.65
4. มือ เท้า ปาก	16.35	12.34	15.96	5.81	23.22	12.03	5.00	11.78	7.71	10.65	13.26	3.99	11.73	7.00	14.24
5. Bacillary (Shigellosis)	0.00	0.00	0.64	0.00	0.00	0.18	0.00	0.19	0.00	0.00	-	-	-	-	-
6. Amoebic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00	0.23	0.00	0.24	0.00
7. ไทฟอยด์	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8. ไข้หวัดใหญ่	21.69	10.12	33.84	19.05	89.61	20.95	11.10	30.29	17.31	53.45	27.91	18.80	42.37	24.61	79.54
9. ปอดอักเสบ	13.83	10.75	17.56	18.09	27.80	10.93	10.36	20.57	18.25	23.40	12.33	12.69	12.93	7.72	14.24
10. ไข้เลือดออก	32.70	27.83	19.47	62.65	17.01	12.39	35.34	18.32	50.99	13.51	21.17	31.72	15.32	44.87	16.45
11. มาลาเรีย	0.63	0.00	0.00	0.65	0.00	0.00	0.00	0.00	0.19	0.19	0.47	0.00	0.72	0.24	0.00
12. โรคตาแดง	4.09	5.69	96.40	5.49	2.94	3.64	3.70	47.49	2.45	3.23	3.26	2.11	25.38	2.65	4.42
13. สุกใส	4.09	12.34	16.28	5.81	9.81	3.10	4.26	20.01	5.08	4.95	2.79	3.52	8.62	2.89	5.16
14. คางทูม	0.31	0.63	0.32	0.00	0.00	0.18	0.19	0.00	0.56	0.19	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25
15. หัด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- หัดไม่มีโรคแทรก	0.00	0.00	0.00	0.32	0.98	0.36	0.37	0.56	1.13	0.95	0.23	0.00	0.48	0.00	0.74
- หัดที่มีโรคแทรก	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16. หัดเยอรมัน	0.00	0.32	0.00	0	0.65	0.00	0.19	0.00	0.19	0.00	0.00	0.00	0.00	0.24	0.00
17. บาดทะยัก	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.19	-	-	-	-	-
18. พิษสุนัขบ้า	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19. เลปโตสไปโรซิส	0.00	0.00	0.00	0.32	0.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20. ตับอักเสบ															
- A	-	-	-	-	-	0.18	0.00	0.00	0.19	0.00	0.00	0.70	0.24	0.00	0.49
- B	2.20	0.00	0.96	0.32	0.00	1.82	0.19	0.75	0.38	0.19	0.70	0.47	0.24	0.72	0.25
- E	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Unspecified	0.94	0.95	0.64	0.32	0	0.18	0.00	0.56	0.38	0	0.00	0.70	0.72	0.72	0.00
หมายเหตุ :	<sup>/1</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2555 แขวงบางโพงพาง เขตยานนาวา จำนวน 31,806 คน <sup>/2</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2556 แขวงบางโพงพาง เขตยานนาวา จำนวน 31,617 คน <sup>/3</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2557 แขวงบางโพงพาง เขตยานนาวา จำนวน 31,327 คน <sup>/4</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2558 แขวงบางโพงพาง เขตยานนาวา จำนวน 30,964 คน <sup>/5</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2559 แขวงบางโพงพาง เขตยานนาวา จำนวน 30,577 คน					<sup>/1</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2555 แขวงบางคอแหลม และแขวงวัดพระยาไกร เขตบางคอแหลม จำนวน 54,885 คน <sup>/2</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2556 แขวงบางคอแหลม และแขวงวัดพระยาไกร เขตบางคอแหลม จำนวน 54,044 คน <sup>/3</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2557 แขวงบางคอแหลม และแขวงวัดพระยาไกร เขตบางคอแหลม จำนวน 53,480 คน <sup>/4</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2558 แขวงบางคอแหลม และแขวงวัดพระยาไกร เขตบางคอแหลม จำนวน 53,151 คน <sup>/5</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2559 แขวงบางคอแหลม และแขวงวัดพระยาไกร เขตบางคอแหลม จำนวน 52,568 คน					<sup>/1</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2555 แขวงยานนาวา และแขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร จำนวน 42,990 คน <sup>/2</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2556 แขวงยานนาวาและแขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร จำนวน 42,554คน <sup>/3</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2557 แขวงยานนาวา และแขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร จำนวน 41,772 คน <sup>/4</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2558 แขวงยานนาวา และแขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร จำนวน 41,453 คน <sup>/5</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2559 แขวงยานนาวา และแขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร จำนวน 40,734 คน				

ที่มา : กลุ่มงานระบาดวิทยา กองควบคุมโรคติดต่อ สำนักงานมัย กรุงเทพมหานคร, 2560

ตารางที่ 5.3-6 อัตราป่วยต่อประชากรหมื่นคน ด้วยโรคติดต่อในข่ายเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา (รง. 506) ปีงบประมาณ 2555-2559 (ข้อมูล ณ วันที่ 19 มิ.ย.2560) ของศูนย์บริการสาธารณสุขในพื้นที่ศึกษา (ต่อ)

โรค	อัตราป่วยต่อประชากรหมื่นคน														
	ศูนย์บริการสาธารณสุข 18 มงคล -วอน วังตาล					ศูนย์บริการสาธารณสุข 29 ช่วง นุชนคร					ศูนย์บริการสาธารณสุข 39 ราษฎร์บูรณะ				
	(เขตบางคอแหลม)					(เขตจอมทอง)					(เขตราษฎร์บูรณะ)				
	ปี 2555 <sup>/1</sup>	ปี 2556 <sup>/2</sup>	ปี 2557 <sup>/3</sup>	ปี 2558 <sup>/4</sup>	ปี 2559 <sup>/5</sup>	ปี 2555 <sup>/1</sup>	ปี 2556 <sup>/2</sup>	ปี 2557 <sup>/3</sup>	ปี 2558 <sup>/4</sup>	ปี 2559 <sup>/5</sup>	ปี 2555 <sup>/1</sup>	ปี 2556 <sup>/2</sup>	ปี 2557 <sup>/3</sup>	ปี 2558 <sup>/4</sup>	ปี 2559 <sup>/5</sup>
1) อหิวาตกโรค	0.00	0.00	0.00	0.00	0.26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2) อูจจาระร่วง	69.51	52.45	46.92	26.66	62.68	421.60	786.48	766.52	812.65	1135.56	40.92	61.57	46.66	47.05	76.90
3) อาหารเป็นพิษ	10.50	6.59	3.87	4.18	10.84	48.74	50.90	28.84	52.89	59.87	0.86	2.03	2.64	2.37	6.58
4) มือ เท้า ปาก	11.25	5.07	9.28	7.58	17.19	93.69	54.09	115.36	90.29	178.31	10.59	4.36	8.51	7.40	11.07
5) Bacillry (Shigellosis)	0.25	0.00	0.00	0.00	0.26	0.00	0.64	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	-
6) Amoebic	0.25	0.00	0.26	0.00	0.00	0.63	1.91	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	-
7) ไทฟอยด์	-	-	-	-	-	0.63	0.00	0.00	0.00	0.65	-	-	-	-	-
8) ไข้หวัดใหญ่	18.50	8.87	28.61	18.82	69.30	180.41	93.54	235.21	327.00	765.29	11.16	6.10	19.66	25.15	56.55
9) ปอดอักเสบ	10.25	10.90	16.50	16.73	22.75	118.38	140.62	165.35	194.78	292.84	6.58	11.33	13.21	13.91	22.44
10) ไข้เลือดออก	23.75	25.85	19.59	53.85	17.46	125.34	265.98	99.34	517.90	146.42	22.04	41.82	13.21	72.79	19.15
11) มาลาเรีย	0.00	0.25	0.00	0.00	0.00	0.63	2.55	2.56	5.16	1.30	0.29	0.00	0.29	0.30	0.00
12) โรคตาแดง	4.25	2.03	38.15	1.83	2.12	18.36	42.63	178.17	85.78	74.19	1.14	1.74	30.52	10.65	8.98
13) สุกใส	3.00	4.31	14.18	3.40	3.70	20.26	26.73	54.48	33.54	29.28	2.58	3.19	4.40	2.37	2.99
14) คางทูม	0.00	0.00	0.00	0.00	0.53	1.27	2.55	2.56	1.93	1.30	-	-	-	-	-
15) หัด	-	-	-	-	-	1.27	0.64	0.64	1.93	9.76	-	-	-	-	-
- หัดไม่มีโรคแทรก	0.00	0.25	0.26	0.26	0.00	1.27	0.64	0.64	1.93	8.46	0.57	0.00	0.00	0.30	0.30
- หัดที่มีโรคแทรก	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00	1.30	0.29	0.00	0.00	0.00	0.00
16. หัดเยอรมัน	-	-	-	-	-	1.27	0.64	1.92	0.64	1.30	0.29	0.00	0.29	0.30	0.00
17. บาดทะยัก	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.64	0.00	0.00	-	-	-	-	-
18. พิษสุนัขบ้า	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19. เลปโตสไปโรซิส	0.00	0.00	0.52	0.00	0.00	0.00	0.64	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	-
20. ตับอักเสบ															
- A	0.00	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	1.27	0.64	1.29	0.65	0.00	0.00	0.00	0.00	0.30
- B	1.00	0.25	1.29	0.26	0.00	5.06	3.18	5.13	3.87	7.16	0.86	0.87	0.29	0.30	0.30
- E	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.00	0.64	0.65	-	-	-	-	-
- Unspecified	0.00	0.51	0.26	0.26	0.00	0.63	2.55	2.56	0.64	0.00	0.00	0.00	0.88	0.30	0.00
หมายเหตุ :	<sup>/1</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2555 แขวงบางโคล่ เขตบางคอแหลม จำนวน 39,992 คน <sup>/2</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2556 แขวงบางโคล่ เขตบางคอแหลม จำนวน 39,464 คน <sup>/3</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2557 แขวงบางโคล่ เขตบางคอแหลม จำนวน 38,793 คน <sup>/4</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2558 แขวงบางโคล่ เขตบางคอแหลม จำนวน 38,254คน <sup>/5</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2559 แขวงบางโคล่ เขตบางคอแหลม จำนวน 37,809 คน					<sup>/1</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2555 เขตจอมทอง จำนวน 157,970 คน <sup>/2</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2556 เขตจอมทอง จำนวน 157,156 คน <sup>/3</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2557 เขตจอมทอง จำนวน 156,030 คน <sup>/4</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2558 เขตจอมทอง จำนวน 155,048 คน <sup>/5</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2559 เขตจอมทอง จำนวน 153,668 คน					<sup>/1</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2555 แขวงราษฎร์บูรณะ เขตราษฎร์บูรณะ จำนวน 34,943 คน <sup>/2</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2556 แขวงราษฎร์บูรณะ เขตราษฎร์บูรณะ จำนวน 34,430 คน <sup>/3</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2557 แขวงราษฎร์บูรณะ เขตราษฎร์บูรณะ จำนวน 34,074 คน <sup>/4</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2558 แขวงราษฎร์บูรณะ เขตราษฎร์บูรณะ จำนวน 33,794 คน <sup>/5</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2559 แขวงราษฎร์บูรณะ เขตราษฎร์บูรณะ จำนวน 33,420 คน				

ที่มา : กลุ่มงานระบาดวิทยา กองควบคุมโรคติดต่อ สำนักอนามัย กรุงเทพมหานคร, 2560

ตารางที่ 5.3-6 อัตราป่วยต่อประชากรหมื่นคน ด้วยโรคติดต่อในข่ายเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา (รง. 506) ปีงบประมาณ 2555-2559 (ข้อมูล ณ วันที่ 19 มิ.ย.2560) ของศูนย์บริการสาธารณสุขในพื้นที่ศึกษา (ต่อ)

โรค	อัตราป่วยต่อประชากรหมื่นคน														
	ศูนย์บริการสาธารณสุข 42 ถนน ทอกลีมา					ศูนย์บริการสาธารณสุข 55 เตชะสัมพันธ์					ศูนย์บริการสาธารณสุข 58 ล้อม-พิมเสน พักอุดม				
	(เขตบางขุนเทียน)					(เขตยานนาวา)					(เขตราชบุรีบูรณะ)				
	ปี 2555 <sup>/1</sup>	ปี 2556 <sup>/2</sup>	ปี 2557 <sup>/3</sup>	ปี 2558 <sup>/4</sup>	ปี 2559 <sup>/5</sup>	ปี 2555 <sup>/1</sup>	ปี 2556 <sup>/2</sup>	ปี 2557 <sup>/3</sup>	ปี 2558 <sup>/4</sup>	ปี 2559 <sup>/5</sup>	ปี 2555 <sup>/1</sup>	ปี 2556 <sup>/2</sup>	ปี 2557 <sup>/3</sup>	ปี 2558 <sup>/4</sup>	ปี 2559 <sup>/5</sup>
1) อหิวาตกโรค	0.00	0.00	0.00	0.57	0.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2) อูจจาระร่วง	294.52	484.04	453.38	494.56	695.34	66.37	54.50	64.42	35.54	87.56	25.34	59.15	48.62	59.17	78.67
3) อาหารเป็นพิษ	48.28	37.73	38.70	40.74	65.64	7.24	4.44	9.09	7.72	8.37	2.51	4.09	2.56	2.38	4.21
4) มือ เท้า ปาก	69.41	61.91	134.57	102.99	187.46	11.26	7.27	12.72	6.09	19.39	7.35	4.09	7.68	5.76	16.86
5) Bacillary (Shigellosis)	0.00	0.59	0.58	0.00	0.00	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.20
6) Amoebic	0.60	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.20	0.20	0.00	0.41	-	-	-	-	-
7) ไทฟอยด์	0.00	0.00	0.58	0.57	0.00	-	-	-	-	-	0.00	0.19	0.20	0.00	0.00
8) ไข้หวัดใหญ่	199.77	120.27	285.31	364.41	805.48	23.33	10.70	34.94	26.60	89.39	8.12	4.28	15.55	25.81	50.37
9) ปอดอักเสบ	119.50	112.02	135.73	157.87	235.86	12.47	9.49	13.93	16.24	23.47	7.93	7.98	11.61	16.08	18.66
10) ไข้เลือดออก	231.15	273.56	100.49	484.37	109.59	26.14	32.09	13.73	41.42	19.39	16.83	22.76	10.04	55.00	11.44
11) มาลาเรีย	3.02	0.59	2.31	0.00	0.00	0.20	0.61	0.20	0.00	0.00	0.19	0.19	0.00	0.00	0.00
12) โรคตาแดง	20.52	24.76	155.36	41.87	45.06	2.82	1.61	26.05	2.03	2.25	4.64	9.34	33.66	7.94	8.23
13) สุกใส	30.78	28.30	56.02	23.77	25.03	1.01	5.25	8.08	2.84	2.25	3.48	4.67	6.69	4.37	3.41
14) คางทูม	0.00	1.18	1.73	0.00	1.67	0.20	0.20	0.20	0.20	0.61	0.19	0.19	0.59	0.60	0.20
15) หัด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- หัดไม่มีโรคแทรก	3.62	1.77	0.00	0.57	5.01	0.60	0.00	0.00	0.00	0.61	0.39	0.00	0.00	0.00	0.00
- หัดที่มีโรคแทรก	0.00	0.00	0.00	0.00	0.56	-	-	-	-	-	0.00	0.19	0.00	0.00	0.00
16. หัดเยอรมัน	1.21	0.00	1.16	1.13	0.56	0.20	0.00	0.20	0.20	0.00	0.00	0.00	0.20	0.00	0.00
17. บาดทะยัก	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18. พิษสุนัขบ้า	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19. เลปโตสไปโรซิส	0.00	0.00	0.00	0.57	0.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20. ตับอักเสบ															
- A	0.60	0.59	0.00	0.00	0.56	0.00	0.00	0.00	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.20
- B	5.43	5.31	1.16	4.53	3.34	0.60	0.00	0.00	0.61	0.61	0.00	0.00	0.79	0.79	0.40
- E	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.20	0.00	0.00
- Unspecified	0.60	1.77	2.31	1.13	0.56	1.01	0.40	1.01	0.20	0.00	0.00	0.39	0.39	0.00	0.00
หมายเหตุ :	<sup>/1</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2555 เขตบางขุนเทียน จำนวน 165,693 คน <sup>/2</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2556 เขตบางขุนเทียน จำนวน 169,614 คน <sup>/3</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2557 เขตบางขุนเทียน จำนวน 173,144 คน <sup>/4</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2558 เขตบางขุนเทียน จำนวน 176,724 คน <sup>/5</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2559 เขตบางขุนเทียน จำนวน 179,768 คน					<sup>/1</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2555 แขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา จำนวน 49,723 คน <sup>/2</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2556 แขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา จำนวน 49,545 คน <sup>/3</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2557 แขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา จำนวน 49,516 คน <sup>/4</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2558 แขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา จำนวน 49,247 คน <sup>/5</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2559 แขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา จำนวน 48,997 คน					<sup>/1</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2555 แขวงบางปะกอก เขตราชบุรีบูรณะ จำนวน 51,700 คน <sup>/2</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2556 แขวงบางปะกอก เขตราชบุรีบูรณะ จำนวน 51,395 คน <sup>/3</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2557 แขวงบางปะกอก เขตราชบุรีบูรณะ จำนวน 50,807คน <sup>/4</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2558 แขวงบางปะกอก เขตราชบุรีบูรณะ จำนวน 50,363 คน <sup>/5</sup> ข้อมูลประชากรกลางปี 2559 แขวงบางปะกอก เขตราชบุรีบูรณะ จำนวน 49,828 คน				

ที่มา : กลุ่มงานระบาดวิทยา กองควบคุมโรคติดต่อ สำนักงานมัย กรุงเทพมหานคร, 2560

## 2.1) สถานะด้านสาธารณสุข

กรุงเทพมหานครมีโรงพยาบาลในความรับผิดชอบจำนวน 9 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลวชิระ โรงพยาบาลตากสิน โรงพยาบาลกลาง โรงพยาบาลเจริญกรุงประชารักษ์ โรงพยาบาลราชพิพัฒน์ โรงพยาบาลเวชการุณย์รัศมี โรงพยาบาลสิรินธร โรงพยาบาลหลวงพ่อทวีศักดิ์ ชุตินฺธโร อุทิศ และโรงพยาบาลลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร ทั้งนี้กรุงเทพมหานครมีศูนย์บริการสาธารณสุข จำนวน 68 แห่ง แยกอยู่ตามแขวงและเขตของ กรุงเทพมหานคร พื้นที่ศึกษาของโครงการอยู่ในเขตการปกครองของกรุงเทพมหานครครอบคลุมพื้นที่เขตบางขุนเทียน (แขวงแสมดำและแขวงท่าข้าม) เขตจอมทอง (แขวงจอมทองและแขวงบางมด) เขตราชบุรีบูรณะ (แขวงบางปะกอกและแขวงราชบุรีบูรณะ) เขตบางคอแหลม (แขวงบางโคล่) และเขตยานนาวา (แขวงบางโพงพาง) สรุปดัง **ตารางที่ 5.3-7** ไม่มีโรงพยาบาลของรัฐ แต่มีโรงพยาบาลเอกชนอยู่ในพื้นที่จำนวน 12 แห่ง รวมทั้งมีศูนย์บริการสาธารณสุขกระจายอยู่ตามแขวงและเขตของพื้นที่ศึกษา ดัง**ตารางที่ 5.3-8** รายละเอียดดังนี้

**ตารางที่ 5.3-7 สถานบริการสาธารณสุขในพื้นที่ศึกษา**

หน่วย: แห่ง

พื้นที่ศึกษา	โรงพยาบาลของรัฐ	โรงพยาบาลเอกชน	ศูนย์บริการสาธารณสุข	สถานพยาบาล	กองวินโรค
เขตบางขุนเทียน	-	2	1	-	-
เขตจอมทอง	-	3	1	1	-
เขตราชบุรีบูรณะ	-	5	2	-	-
เขตบางคอแหลม	-	1	3	1	1
เขตยานนาวา	-	1	2	-	-
รวม	-	12	9	2	1

รายละเอียดดังนี้

### (1) เขตบางขุนเทียน

- ศูนย์บริการสาธารณสุข 1 แห่ง คือ ศูนย์บริการสาธารณสุข 42 (ถนน ทองลิมา)
- ไม่มีโรงพยาบาลรัฐ
- โรงพยาบาลเอกชน 2 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลนครธน และโรงพยาบาลพระราม 2

### (2) เขตจอมทอง

- ศูนย์บริการสาธารณสุข 1 แห่ง คือ ศูนย์บริการสาธารณสุข 29 (ช่วง นุชนตรง) และ ศูนย์บริการสาธารณสุขสาขา จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ ศูนย์บริการสาธารณสุข 29 (สาขา วัดไทร สาขาวัดศาลาครืน สาขาวัดสี่สุก)
- ไม่มีโรงพยาบาลรัฐ



- โรงพยาบาลเอกชน 3 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล  
โรงพยาบาลบางมด และสถานพยาบาลบางขุนเทียน

### (3) เขตราชบุรีบูรณะ

- ศูนย์บริการสาธารณสุข 2 แห่ง ได้แก่ ศูนย์บริการสาธารณสุข 39 ราชบุรีบูรณะ  
และศูนย์บริการสาธารณสุข 58 ล้อม-พิมเสน ฟักอุดม
- ไม่มีโรงพยาบาลรัฐ
- โรงพยาบาลเอกชน 5 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลนวมินทร์ 2 โรงพยาบาลบางปะกอก 1  
โรงพยาบาลกรุงธน 2 โรงพยาบาลราชบุรีบูรณะ และโรงพยาบาลรามาสวัสดิ์

### (4) เขตบางคอแหลม

- ศูนย์บริการสาธารณสุข 3 แห่ง ได้แก่ ศูนย์บริการสาธารณสุข 12 (จันทร์เทียง  
เนตรวิเศษ) ศูนย์บริการสาธารณสุข 14 (แก้ว สีบุญเรือง) และศูนย์บริการ  
สาธารณสุข 18 (มงคล วอนวังตาล)
- ไม่มีโรงพยาบาลรัฐ
- มีโรงพยาบาลเอกชน 1 แห่ง คือ โรงพยาบาลเจริญกรุงประชารักษ์ ในสังกัด  
กรุงเทพมหานคร และกองวิโรค กรมควบคุมโรคติดต่อ กระทรวงสาธารณสุข

### (5) เขตยานนาวา

- ศูนย์บริการสาธารณสุข 2 แห่ง ได้แก่ ศูนย์บริการสาธารณสุข 7 (บุญมี ปุรราช  
รังสรรค์) และศูนย์บริการสาธารณสุข 55 (เตชะสัมพันธ์)
- ไม่มีโรงพยาบาลรัฐ
- โรงพยาบาลเอกชน 1 แห่ง คือ โรงพยาบาลกรุณาพิทักษ์

จากข้อมูล ศูนย์บริการสาธารณสุขที่ให้บริการในเขตบางขุนเทียน เขตจอมทอง เขตราชบุรีบูรณะ  
เขตบางคอแหลม และเขตยานนาวา พบว่า มีศูนย์บริการสาธารณสุข ทั้งหมด 9 แห่ง ได้แก่ ศูนย์บริการสาธารณสุข 7  
(บุญมี ปุรราชรังสรรค์) ศูนย์บริการสาธารณสุข 12 (จันทร์เทียง เนตรวิเศษ) ศูนย์บริการสาธารณสุข 14 (แก้ว สีบุญ  
เรือง) ศูนย์บริการสาธารณสุข 18 (มงคล วอนวังตาล) ศูนย์บริการสาธารณสุข 29 (ช่วง นุชเนตร) ศูนย์บริการ  
สาธารณสุข 39 (ราชบุรีบูรณะ) ศูนย์บริการสาธารณสุข 42 (ถนอม ทองสิมา) ศูนย์บริการสาธารณสุข 55 (เตชะ  
สัมพันธ์) ศูนย์บริการสาธารณสุข 58 (ล้อม - พิมเสน ฟักอุดม) และ ตามลำดับรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.3-8

**ตารางที่ 5.3-8 ศูนย์บริการสาธารณสุขที่ให้บริการในเขตบางขุนเทียน เขตจอมทอง เขตราชบุรีบูรณะ  
เขตบางคอแหลม และเขตยานนาวา**

ศูนย์บริการสาธารณสุข	เขตพื้นที่รับผิดชอบ	ศูนย์บริการ สาธารณสุขสาขา	พื้นที่ รับผิดชอบ (ตร.กม.)	พื้นที่รับผิดชอบ		
				บ้าน (หลัง)	ชุมชน (แห่ง)	โรงเรียน (แห่ง)
ศูนย์บริการสาธารณสุข 7 (บุญมี ปุระาขรังสรรค์)*	• เขตยานนาวา แขวงบางโพงพาง	-	6.682	15,561 (18,464 ครอบครัว)	6 (ศูนย์สุขภาพ ชุมชน 6 แห่ง)	12
ศูนย์บริการสาธารณสุข 12 (จันทร์เที่ยง เนตรวิเศษ)	• แขวงวัดพระยาไกร แขวงบางคอแหลม	-	3.786	20,521 (21,734 ครอบครัว)	23 (ศูนย์สุขภาพ ชุมชน 22 แห่ง)	13
ศูนย์บริการสาธารณสุข 14 (แก้ว สี่บุญเรือง)	• แขวงยานนาวา แขวงทุ่งมหาเมฆ	-	5.900	20,581 (19,085 ครอบครัว)	10 (ศูนย์สุขภาพ ชุมชน 8 แห่ง)	20
ศูนย์บริการสาธารณสุข 18 (มงคล วอนวิงตาล)*	• เขตบางคอแหลม แขวงบางโคล่	-	5.872	15,611 (18,733 ครอบครัว)	8 (ศูนย์สุขภาพ ชุมชน 6 แห่ง)	10
ศูนย์บริการสาธารณสุข 29 (ช่วง นุชเนตร) *	• เขตจอมทอง - แขวงบางค้อ - แขวงจอมทอง - แขวงบางมด - แขวงบางขุนเทียน	• สาขาบางมด • สาขาวัดไทร • สาขาศาลาครีน	25.724	44,340 (55,626 ครอบครัว)	63 (ศูนย์สุขภาพ ชุมชน 30 แห่ง)	30
ศูนย์บริการสาธารณสุข 39 (ราชบุรีบูรณะ)*	• เขตราชบุรีบูรณะ แขวงราชบุรีบูรณะ	-	6.716	12,967 (14,144 ครอบครัว)	25 (ศูนย์สุขภาพ ชุมชน 15 แห่ง)	13
ศูนย์บริการสาธารณสุข 42 (ถนอม ทองสิมา) *	• เขตบางขุนเทียน - แขวงแสมดำ - แขวงท่าข้าม	• สาขาบางกระดี • สาขาท่าข้าม • สาขางามเจริญ • สาขา เมฆสุวรรณ • สาขาสุขปาน- จันทร์สว่าง • สาขา พิทยาลงกรณ์	120.687	47,561 (67,875 ครอบครัว)	49 (ศูนย์สุขภาพ ชุมชน 19 แห่ง)	32
ศูนย์บริการสาธารณสุข 55 (เดชะสัมพันธ์)	• เขตยานนาวา : แขวงช่องนนทรี	-	9.981	21,914 (12,995 ครอบครัว)	14 (ศูนย์สุขภาพ ชุมชน 14 แห่ง)	13
ศูนย์บริการสาธารณสุข 58 (ล้อม-พิมเสน พิกุลม) *	• เขตราชบุรีบูรณะ แขวงบางปะกอก	-	9.066	19,789 (19,037 ครอบครัว)	26 (ศูนย์สุขภาพ ชุมชน 16 แห่ง)	12

หมายเหตุ : \* ศูนย์บริการที่มีขอบเขตพื้นที่ให้บริการในพื้นที่ศึกษา

ที่มา : ข้อมูลศูนย์บริการสาธารณสุข ของกองการพยาบาลสาธารณสุข สำนักงานฯ กรุงเทพมหานคร ([http://phn.bangkok.go.th/index.php?option=com\\_content&view=category&id=39&Itemid=69](http://phn.bangkok.go.th/index.php?option=com_content&view=category&id=39&Itemid=69)), 2560

## 2.2) จำนวนบุคลากรทางสาธารณสุขและทางการแพทย์

อัตรากำลังด้านสาธารณสุขที่ประจำตามศูนย์บริการด้านสาธารณสุขในเขตบางขุนเทียน เขตจอมทอง เขตราชบุรีบูรณะ เขตบางคอแหลม และเขตยานนาวา ในระยะ 500 เมตร ตลอดแนวเส้นทางโครงการ พบว่า มีแพทย์ พยาบาล เภสัชกร นักสังคมสงเคราะห์และเจ้าหน้าที่อื่นๆ จำนวนทั้งหมด 13, 98, 17, 15 และ 41 คน ตามลำดับ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.3-9

**ตารางที่ 5.3-9 อัตรากำลังของศูนย์บริการสาธารณสุขในเขตบางขุนเทียน เขตจอมทอง เขตราชบุรีบูรณะ เขตบางคอแหลม และเขตยานนาวา**

ศูนย์บริการด้านสาธารณสุข	อัตรากำลัง (คน)				
	แพทย์	พยาบาล	เภสัชกร	นักสังคม สงเคราะห์	เจ้าหน้าที่อื่นๆ
ศูนย์บริการสาธารณสุข 7 บุญมี ปุรุราชรังสรรค์ (เขตยานนาวา)	1	12	2	4	6
ศูนย์บริการสาธารณสุข 12 จันทร์เทียะ เนตรวิเศษ (เขตบางคอแหลม)	1	10	2	1	2
ศูนย์บริการสาธารณสุข 14 แก้ว สีนุญเรือง (เขตบางคอแหลม)	2	11	1	1	1
ศูนย์บริการสาธารณสุข 18 มงคล -วอน วังตาล (เขตบางคอแหลม)	1	7	2	1	3
ศูนย์บริการสาธารณสุข 29 ช่าง นุชเนตร (เขตจอมทอง)	3	14	2	4	11
ศูนย์บริการสาธารณสุข 39 ราชบุรีบูรณะ (เขตราชบุรีบูรณะ)	1	11	2	1	3
ศูนย์บริการสาธารณสุข 42 ถนอม ทองสิมา (เขตบางขุนเทียน)	2	14	2	1	11
ศูนย์บริการสาธารณสุข 55 เตชะสัมพันธ์ (เขตยานนาวา)	1	9	2	1	3
ศูนย์บริการสาธารณสุข 58 ล้อม-พิมเสน พิภุฒิม (เขตราชบุรีบูรณะ)	1	10	2	1	1
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>13</b>	<b>98</b>	<b>17</b>	<b>15</b>	<b>41</b>

ที่มา : กลุ่มสถิติและสารสนเทศสาธารณสุข สำนักงานพัฒนาระบบสาธารณสุข สำนักงานฯ กรุงเทพมหานคร, 2560

จากข้อมูลโรงพยาบาลในเขตบางขุนเทียน เขตจอมทอง เขตราชบุรีบูรณะ เขตบางคอแหลมและเขตยานนาวา (ตารางที่ 5.3-10) พบว่า มีโรงพยาบาลทั้งหมด 10 แห่ง โดยแบ่งเป็นโรงพยาบาลเอกชน 9 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลนครธน โรงพยาบาลพระราม 2 โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล โรงพยาบาลบางมด สถานพยาบาลบางขุนเทียน โรงพยาบาลประชาชนพัฒนา โรงพยาบาลบางปะกอก 1 โรงพยาบาลกรุงธน 2 โรงพยาบาลราชบุรีบูรณะ (มีจำนวนเตียงรองรับผู้ป่วย 150, 109, 200, 203, 15, 100, 120, 100, 124 เตียง) ตามลำดับ และมีโรงพยาบาลรัฐ 1 แห่ง คือ โรงพยาบาลเจริญกรุงประชารักษ์ (มีจำนวนเตียงรองรับผู้ป่วย 434 เตียง)

**ตารางที่ 5.3-10 โรงพยาบาลในเขตบางขุนเทียน เขตจอมทอง เขตราชบุรีบูรณะ เขตบางคอแหลม และ เขตยานนาวา**

เขต	โรงพยาบาลเอกชน	โรงพยาบาลรัฐ	จำนวนเตียงรองรับผู้ป่วย (เตียง)*
บางขุนเทียน	โรงพยาบาลนครธน*	-	150
	โรงพยาบาลพระราม 2*	-	109
จอมทอง	โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล*	-	200
	โรงพยาบาลบางมด*	-	203
	สถานพยาบาลบางขุนเทียน	-	15
ราชบุรีบูรณะ	โรงพยาบาลประชาพัฒน์	-	100
	โรงพยาบาลบางปะกอก 1	-	120
	โรงพยาบาลกรุงธน 2	-	100
	โรงพยาบาลราชบุรีบูรณะ	-	124
บางคอแหลม	-	โรงพยาบาลเจริญกรุงประชารักษ์	434
ยานนาวา	-	-	-

หมายเหตุ : \* โรงพยาบาลที่มีขอบเขตพื้นที่ให้บริการในพื้นที่ศึกษา

ที่มา : ข้อมูลรายชื่อสถานพยาบาลประเภทที่รับผู้ป่วยไว้ค้างคืน (โรงพยาบาลและสถานพยาบาล) ของสำนักสถานพยาบาลและการประกอบโรคศิลปะ กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ, เมษายน 2560

### 3) กฎหมายและมาตรการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย

อาชีวอนามัยและความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงานได้รับความคุ้มครองทางกฎหมายตามพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 ซึ่งหากยังไม่มีกฎกระทรวงประกาศ หรือระเบียบเพื่อการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ ให้อนุโลมบังคับใช้กฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 โดยสามารถสรุปข้อกฎหมายและมาตรการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องที่โครงการต้องยึดถือปฏิบัติ ดังนี้ ข้อกฎหมายและมาตรการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยที่เกี่ยวข้อง

#### • ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน

- เรื่อง กำหนดมาตรฐานอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล พ.ศ. 2554
- เรื่อง สัญลักษณ์เตือนอันตราย เครื่องหมายเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน และข้อความแสดงสิทธิและหน้าที่ของนายจ้างและลูกจ้าง พ.ศ. 2554
- เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการทดสอบส่วนประกอบและอุปกรณ์ของบันจัน (พ.ศ. 2554)
- เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการ การใช้เชือก ลวดสลิง และรอก พ.ศ. 2553
- เรื่อง กำหนดรูปภาพการใช้สัญญาณมือในการสื่อสารระหว่างผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับบันจัน พ.ศ. 2553

- เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการตรวจสอบส่วนประกอบและอุปกรณ์ของลิฟต์ขนส่งวัสดุ  
ชั่วคราว ลิฟต์โดยสารชั่วคราว และลิฟต์ที่ใช้ทั้งขนส่งวัสดุและโดยสารชั่วคราว พ.ศ. 2553
- เรื่อง หลักเกณฑ์การจัดทำแผนงานด้านความปลอดภัยในการทำงานสำหรับงานก่อสร้าง  
พ.ศ. 2552
- เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการทำงานเกี่ยวกับเครื่องตอกเสาเข็มระบบไอน้ำ  
ระบบลมระบบไฮดรอลิค ระบบเครื่องยนต์เผาไหม้ภายใน ระบบดีเซลแสมเมอร์ หรือ  
ระบบอื่น พ.ศ. 2552
- เรื่อง กำหนดแบบสมรรถภาพประจำตัวของลูกจ้างที่ทำงานเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงและแบบ  
แจ้งผลการตรวจสุขภาพของลูกจ้างที่พบความผิดปกติหรือการเจ็บป่วย การให้การ  
รักษาพยาบาล และการป้องกันแก้ไข พ.ศ. 2551
- **กฎกระทรวงภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541**
  - กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย  
อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับไฟฟ้า พ.ศ. 2554
  - กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย  
อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักร ปั่นจั่น และหม้อน้ำ  
พ.ศ. 2552
  - กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย  
อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ. 2551
  - กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย  
อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2549
  - กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย  
อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง  
พ.ศ. 2549

จากการศึกษาแนวเส้นทางโครงการ การก่อสร้างโครงการเป็นการดำเนินงานที่ใช้เครื่องจักรกล  
ร่วมกับแรงงาน ซึ่งจะมีเจ้าหน้าที่ควบคุมงานก่อสร้างและคนงาน จำนวน 2,300 คน โดยโครงการได้กำหนดให้  
ผู้รับเหมาก่อสร้างทำการจัดหาที่ตั้งสำนักงานควบคุมการก่อสร้างและพื้นที่สนับสนุนงานก่อสร้าง รวมถึงบ้านพัก  
คนงาน (Camp Site) โดยผู้รับเหมาควรมีหลักเกณฑ์ในการเลือกตำแหน่งที่ตั้งสำนักงานและที่พักคนงาน ดังนี้

- พื้นที่ที่มีความสะดวกในการเข้าถึงจุด/พื้นที่ก่อสร้าง
- อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างเพื่อลดปริมาณการเดินทางและขนส่งวัสดุ รวมทั้งไม่รบกวนต่อชุมชนมากนัก
- ไม่ควรตั้งอยู่ใกล้ชุมชนมากเกินไป เพื่อไม่ให้เกิดการรบกวนต่อชุมชน
- ไม่ตั้งสำนักงานและที่พักคนงานใกล้แหล่งน้ำ โดยต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 100 เมตร



สามารถแบ่งสัดส่วนพื้นที่ให้มีทั้งพื้นที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง พื้นที่เก็บกองวัสดุก่อสร้าง โรงซ่อมบำรุง และพื้นที่บ้านพักคนงานได้อย่างเหมาะสม โดยผู้รับเหมาก่อสร้างจะเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดหาสาธารณูปโภคและสาธารณูปการต่างๆ ให้กับคนงานก่อสร้าง ดังนี้

1) บ้านพักคนงาน : ทางบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีพื้นที่บ้านพักคนงานไม่น้อยกว่า 3.0 ตารางเมตรต่อคน ซึ่งภายในห้องพักต้องมีความกว้างหรือยาวไม่ต่ำกว่า 2.4 เมตร มีความสูงจากพื้นถึงยอดฝ้าหรือยอดผนังตอนต่ำสุดไม่ต่ำกว่า 3.0 เมตร เป็นไปตามมาตรฐานและแบบก่อสร้างอาคารชั่วคราวสำหรับคนงานก่อสร้างของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ (มาตรฐาน วสท. 1010-34) มีช่องประตูและหน้าต่างอย่างน้อยห้องละ 1 ชุด มีดวงโคมและปลั๊กอย่างละ 1 ชุดต่อห้อง สำหรับวัสดุที่ใช้ก่อสร้างอาคารเป็นไปตามหลักเกณฑ์อาคารท้องถิ่นสำหรับอาคารชั่วคราว ส่วนสายไฟและชิ้นส่วนไฟฟ้าจะเป็นไปตามมาตรฐานของการไฟฟ้านครหลวง

2) ห้องอาบน้ำรวมและลานซักล้าง : ทางผู้รับเหมาก่อสร้างควรจัดให้มีพื้นที่ห้องอาบน้ำรวมและลานซักล้างในอัตราส่วนที่ไม่น้อยกว่า 7.0 ตารางเมตร ต่อ 20 คน โดยมีถังเก็บน้ำและก๊อกน้ำจำนวนที่เพียงพอแก่การอาบน้ำและซักเสื้อผ้า รวมทั้งจัดให้มีไฟฟ้าแสงสว่างอย่างเพียงพอ

3) ห้องส้วม : ทางผู้รับเหมาก่อสร้างควรจัดให้มีห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะและเพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้าง กล่าวคือ ให้มีห้องสุขาในสัดส่วนไม่น้อยกว่า 1 ห้อง ต่อ 20 คน โดยมีพื้นที่ภายในไม่น้อยกว่า 0.90 ตารางเมตร และความกว้างภายในไม่น้อยกว่า 0.90 เมตร รวมทั้งจัดให้มีไฟฟ้าแสงสว่างอย่างเพียงพอ โดยจัดให้ห้องส้วมอยู่ห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติไม่น้อยกว่า 30 เมตร

4) รอบรั้วบริเวณ : บริเวณที่ตั้งบ้านพักคนงานควรมีรั้วรอบบริเวณและมีประตูเข้า-ออกทางเดียว และควรมีพนักงานรักษาความปลอดภัย พร้อมทั้งผู้ยามที่บริเวณทางเข้า-ออก เพื่อรักษาความปลอดภัยและตรวจตราคนเข้า - ออกตลอดเวลา

5) อุปกรณ์ดับเพลิง : ทางผู้รับเหมาก่อสร้างควรจัดเตรียมอุปกรณ์ดับเพลิงโดยติดตั้งอย่างน้อย 1 ชุดต่ออาคารหรือติดตั้งไว้ในระยะทางไม่เกิน 45.0 เมตรต่อชุด เพื่อใช้ในกรณีเกิดเพลิงไหม้ รายละเอียดดังนี้

(1) บริเวณบ้านพักคนงาน ติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงดังนี้

- บริเวณสโตร์เก็บของติดตั้งเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นชนิดฮาโลตรอน (Halotron) ขนาด 5 กิโลกรัม จำนวน 1 ถัง
- บริเวณโรงเชื่อมเหล็กติดตั้งเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นชนิดฮาโลตรอน (Halotron) ขนาด 5 กิโลกรัมจำนวน 1 ถัง
- บริเวณลานเก็บเศษวัสดุ 1 และบริเวณลานเก็บเศษวัสดุ 2 ติดตั้งเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นชนิดฮาโลตรอน (Halotron) ขนาด 5 กิโลกรัมจำนวน 2 ถัง

- บริเวณ ป้อม รปภ. ติดตั้งเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นชนิดผงเคมีแห้ง (Dry Chemical) ขนาด 5 กิโลกรัม จำนวน 1 ถัง
- บริเวณพื้นที่สำหรับการประกอบอาหาร (โรงครัวรวม) จำนวน 7 แห่ง ติดตั้งเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นชนิดผงเคมีแห้ง (Dry Chemical) ขนาด 5 กิโลกรัม จำนวน 1 ถัง
- (2) บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงดังนี้
  - บริเวณสำนักงานโครงการ (ผู้รับเหมา) ติดตั้งเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นชนิดผงเคมีแห้ง (Dry Chemical) ขนาด 5 กิโลกรัม จำนวน 1 ถัง
  - บริเวณสำนักงานโครงการ (ที่ปรึกษาโครงการ) ติดตั้งเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นชนิดผงเคมีแห้ง (Dry Chemical) ขนาด 5 กิโลกรัม จำนวน 1 ถัง
  - บริเวณส่วนซ่อมบำรุง ติดตั้งเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นชนิดฮาโลตรอน (Halotron) ขนาด 5 กิโลกรัมจำนวน 1 ถัง
  - บริเวณสโตร์ ติดตั้งเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นชนิดฮาโลตรอน (Halotron) ขนาด 5 กิโลกรัมจำนวน 1 ถัง
  - บริเวณป้อม รปภ. ติดตั้งเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นชนิดผงเคมีแห้ง (Dry Chemical) ขนาด 5 กิโลกรัม จำนวน 1 ถัง

6) พื้นที่ประกอบอาหาร : ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดพื้นที่สำหรับประกอบอาหารรวมที่เพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้าง โดยให้อยู่ห่างจากบ้านพักคนงานพอสมควร หรือประมาณ 2-3 เมตร เพื่อป้องกันเปลวไฟจากการเผาไหม้ โดยจัดให้มีที่ตั้งเตาไฟ/เตาแก๊ส แท่นเตรียมอาหาร อ่างล้าง พร้อมวางระบายน้ำ รวมทั้งจัดให้มีถังรองรับขยะมูลฝอยแบบที่มีฝาปิดมิดชิดที่มีจำนวนเพียงพอต่อปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้น เพื่อไม่ให้เป็นแหล่งเพาะพันธุ์พาหะนำโรคต่างๆ

7) การจัดการขยะมูลฝอย : ขยะมูลฝอยที่เกิดจากกิจกรรมประจำวันของคนงาน ส่วนใหญ่จะมาจากบริเวณที่พักคนงาน ซึ่งในการก่อสร้างโครงการคาดว่าจะใช้คนงานสูงสุดประมาณ 2,300 คน/วัน ซึ่งสามารถคาดการณ์ปริมาณขยะมูลฝอยที่อาจเกิดจากคนงานก่อสร้าง โดยคิดคำนวณจากอัตราการเกิดขยะมูลฝอย 1 กิโลกรัมต่อคนต่อวัน (ที่มา : กรมควบคุมมลพิษ, พ.ศ. 2547) (ความหนาแน่น 0.3 กิโลกรัมต่อลิตร (สำนักรักษาความสะอาด, พ.ศ. 2541)) จึงคาดว่าจะมีขยะมูลฝอยจากกิจกรรมของคนงานประมาณ 2.30 ตันต่อวัน หรือ 7.66 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน ขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นเหล่านี้ผู้รับเหมาจะต้องจัดเตรียมถังขยะแบบมีฝาปิดแยกประเภทขนาดความจุ 200 ลิตร จำนวนอย่างน้อย 34 ถัง แบ่งเป็นขยะทั่วไป 26 ถัง ขยะรีไซเคิล 4 ถัง และขยะอันตราย 4 ถัง โดยตั้งไว้บริเวณพื้นที่สำนักงานประเภทละ 1 ถัง ที่เหลือตั้งไว้บริเวณที่พักคนงาน และประสานงานกับกรุงเทพมหานครหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่รับผิดชอบในพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ เพื่อขออนุญาตรับบริการนำมูลฝอยทั่วไปที่เกิดขึ้นไปกำจัดให้ถูกหลักสุขาภิบาล ส่วนขยะมูลฝอยที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้จะถูกรวบรวมเพื่อนำไปขายให้กับผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการ สำหรับขยะอันตราย เช่น น้ำมันเครื่อง เศษผ้าเปื้อนน้ำมัน หม้อแบตเตอรี่ และหลอดไฟ เป็นต้น จะถูกรวบรวมใส่ถังขยะอันตรายก่อนส่งให้บริษัทรับกำจัดของเสียอันตรายที่ขึ้นทะเบียนกับกรมโรงงานอุตสาหกรรม (รง.101) เป็นผู้นำไปกำจัด

8) การบำบัดน้ำเสีย : น้ำเสียที่เกิดจากสำนักงานและที่พักคนงานส่วนใหญ่เป็นน้ำเสียที่เกิดจากห้องน้ำและห้องส้วม โดยคิดปริมาณน้ำเสียเท่ากับร้อยละร้อยละ 80 ของปริมาณน้ำใช้ (ที่มา : กรมควบคุมมลพิษ) ผู้ออกแบบและผู้ผลิตระบบน้ำเสียแบบติดกับที่คู่มือเล่มที่ 2, เวียงแก้วการพิมพ์, พ.ศ. 2537) จากคนงานก่อสร้างทั้งหมดประมาณ 2,300 คน/วัน คิดเป็นปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นประมาณ 276.0 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน โดยโครงการต้องนำน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมในระยะก่อสร้างไปผ่านการบำบัดด้วยระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบชั่วคราว จนได้มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้ง ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานการระบายน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียรวมของชุมชน (2553) ก่อนระบายลงสู่แหล่งรองรับ และห้ามไม่ให้ระบายของเสียที่ยังไม่ผ่านการบำบัดลงสู่แหล่งน้ำโดยเด็ดขาด

โดยตำแหน่งที่ตั้งจะพิจารณาจากเส้นทางคมนาคมและการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ห่างจากชุมชนและห่างจากแหล่งน้ำ โดยพื้นที่ที่อาจจะพิจารณาเลือกใช้ ได้แก่ บริเวณทางแยกต่างระดับ และด่านเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งบริเวณดังกล่าวมีพื้นที่กว้าง ดังนั้น คาดว่าจะมีความเหมาะสมสำหรับใช้เป็นที่พักคนงานและสำนักงานควบคุมการก่อสร้างได้อย่างเหมาะสม

#### 4) สถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ที่สำคัญๆ ส่วนใหญ่จะเกิดจากสภาพรถ พฤติกรรมผู้ขับขี่ สภาพถนน และสภาพแวดล้อม ปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนประกอบไปด้วย ความผิดพลาดของผู้ใช้ถนน ความบกพร่องของรถ ถนนและสิ่งแวดล้อม โดยอาจเกิดจากปัจจัยใดปัจจัยหนึ่ง หรืออาจเกิดจากปัจจัยรวมประกอบกันเป็นเหตุการณ์ลู่โซ่

เขตบางคอแหลมและเขตยานนาวา เป็นพื้นที่รับผิดชอบของกองบัญชาการตำรวจนครบาล 5 ส่วน เขตบางขุนเทียนเป็นพื้นที่รับผิดชอบของกองบัญชาการตำรวจนครบาล 9 เขตจอมทองและเขตราชบุรีบูรณะเป็นพื้นที่รับผิดชอบของกองบัญชาการตำรวจนครบาล 8 (ข้อมูลเขตพื้นที่รับผิดชอบของกองบัญชาการตำรวจนครบาล (<http://www.thaimetropolice.com>), 2555.) จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ในปีงบประมาณ 2555 - 2558 พบว่า กองบัญชาการตำรวจนครบาล 5 มีการแจ้งเหตุเฉลี่ย 2,459 รายต่อปี กองบัญชาการตำรวจนครบาล 8 มีการแจ้งเหตุเฉลี่ย 1,569 รายต่อปี และกองบัญชาการตำรวจนครบาล 9 มีการแจ้งเหตุเฉลี่ย 4,078 รายต่อปี ส่วนใหญ่เป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถยนต์นั่งเฉลี่ย 716, 466 และ 1,990 คดีต่อปี ตามลำดับ รองลงมาคือรถจักรยานยนต์เฉลี่ย 602 475 และ 1,799 คดีต่อปี ตามลำดับ ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลส่วนใหญ่เป็นการบาดเจ็บเล็กน้อย แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 5.3-11

**ตารางที่ 5.3-11 จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรจำแนกตามรายละเอียด ปีงบประมาณ 2555 - 2558 ของกองบัญชาการตำรวจนครบาล 5 กองบัญชาการตำรวจนครบาล 8 และกองบัญชาการตำรวจนครบาล 9**

คดี	กองบัญชาการตำรวจนครบาล 5					กองบัญชาการตำรวจนครบาล 8					กองบัญชาการตำรวจนครบาล 9				
	ปี งบประมาณ				เฉลี่ย	ปี งบประมาณ				เฉลี่ย	ปี งบประมาณ				เฉลี่ย
	2555	2556	2557	2558		2555	2556	2557	2558		2555	2556	2557	2558	
รับแจ้ง (ราย)	4,105	2,339	1,611	1,780	2,459	1,950	1,897	1,485	945	1,569	3,668	4,162	4,270	4,213	4,078
คนเดินเท้า	153	48	24	42	67	92	29	28	21	43	184	207	188	160	185
รถจักรยาน	12	2	1	2	4	7	3	4	3	4	17	9	31	21	20
รถสามล้อ	3	1	1	0	1	0	1	0	0	0	2	0	3	2	2
รถจักรยานยนต์	1,167	535	206	501	602	835	436	314	314	475	1,369	1,752	2,076	2,000	1,799
รถสามล้อเครื่อง	18	13	5	9	11	28	16	9	2	14	17	7	12	13	12
รถยนต์นั่ง	1,292	683	225	664	716	692	404	384	385	466	1,363	2,072	2,385	2,138	1,990
รถตู้โดยสาร	32	21	10	12	19	18	12	6	12	12	31	32	23	38	31
รถปิกอัพ	233	124	48	83	122	216	136	87	95	134	488	589	656	542	569
รถโดยสารขนาดใหญ่	67	27	11	18	31	51	29	28	19	32	69	56	61	55	60
รถบรรทุก															
6 ล้อ	70	24	7	24	31	27	9	6	5	12	67	90	101	80	85
10 ล้อ	61	18	11	17	27	22	13	11	15	15	62	98	80	56	74
รถแท็กซี่	388	164	53	134	185	213	132	75	56	119	272	291	309	301	293
รถอื่นๆ	29	18	4	11	16	37	20	16	26	25	94	109	94	94	98
มูลค่าเสียหายรวม (บาท)	7,858,001	114,000	4,000	0	1,994,000	8,005,007	158,600	0	2,000	2,041,402	2,726,109	1,589,035	4,254,609	1,660,895	2,557,662
ความเสียหายกับบุคคล															
ตาย	29	14	5	16	16	15	16	7	6	11	44	50	47	40	45
บาดเจ็บสาหัส	18	9	2	4	8	10	3	2	1	4	23	18	13	9	16
บาดเจ็บเล็กน้อย	931	408	156	164	415	720	366	168	166	355	1,416	1,853	2,287	1,754	1,828
ผู้ต้องหา															
จับกุม	3,335	2,004	557	681	1,644	1,209	1,025	535	303	768	2,318	3,083	3,617	3,079	3,024
หลบหนี	13	3	3	3	6	5	5	2	0	3	3	3	13	5	6
ไม่รู้ตัว	18	5	2	1	7	4	1	0	1	2	262	27	4	1	74

ที่มา : ข้อมูลสถิติคดีจราจรของศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลาง (<http://pitc.police.go.th/2014/>), 2560



ผลการประเมินระดับผลกระทบต่อสุขภาพจะทำการประเมินทั้งในกรณีไม่มีโครงการและกรณีมีโครงการ โดยอธิบายแยกตามระยะการดำเนินการของโครงการ คือ 1) ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง 2) ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ทั้งนี้ ผลกระทบในแต่ละระยะของโครงการพิจารณากลุ่มเสี่ยงที่อาจได้รับผลกระทบ 2 กลุ่ม คือ ชุมชนรอบโครงการและผู้ปฏิบัติงานของโครงการ ทั้งนี้ การประเมินระดับผลกระทบโดยใช้ตารางความเสี่ยง มีรายละเอียดดังนี้

1) **กรณีไม่มีโครงการ** : ไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ แต่อย่างไรก็ตาม จากข้อมูลสถิติสุขภาพปี พ.ศ. 2555 - 2559 ในพื้นที่ศึกษาจังหวัดกรุงเทพมหานคร พบว่า ประชากรป่วยด้วยโรคความผิดปกติเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการและเมตาบอลิซึมอื่นๆ มากที่สุด โดยผู้ป่วยนอกป่วยด้วยโรคระบบไหลเวียนเลือดมากที่สุด ส่วนโรคอูจจะร่ว่งเป็นโรคเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาที่สำคัญเป็นอันดับ 1 ดังนั้น เมื่อไม่มีโครงการจึงไม่ก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อสุขภาพของประชาชนเพิ่มขึ้น

2) **กรณีมีโครงการ** : ได้แบ่งการดำเนินกิจกรรมออกเป็น 2 ระยะ คือ 1) ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง และ 2) ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา โดยจากขั้นตอนการกลั่นกรองโครงการ และการกำหนดขอบเขตการศึกษา พบว่าปัจจัยกิจกรรมที่ส่งผลต่อปัจจัยกำหนดสุขภาพและมีศักยภาพที่ทำให้เกิดผลกระทบมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

### 2.1) ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

ในช่วงที่มีกิจกรรมการรื้อถอนและก่อสร้างอาจก่อให้เกิดปัญหาในด้านต่างๆ และก่อให้เกิดผลกระทบด้านสุขภาพ เช่น การเจ็บป่วยจากการได้รับฝุ่นละออง เสียงดัง และความสั่นสะเทือน ปัญหาสุขภาพและโรคติดต่อจากคนงานก่อสร้าง และอุบัติเหตุจากการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างของโครงการ ซึ่งผลกระทบดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อจิตใจของผู้ได้รับผลกระทบด้วย โดยกลุ่มเสี่ยงต่อการได้รับผลกระทบดังกล่าว ได้แก่ ผู้ถูกเวนคืน คนงานก่อสร้าง ประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง และผู้ใช้เส้นทางสัญจรไป-มา ซึ่งมีรายละเอียดของสิ่งคุกคามต่อสุขภาพในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้างดังนี้

- **สิ่งคุกคามทางกายภาพ**

สิ่งคุกคามทางกายภาพที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง คือ ฝุ่นละออง เสียงดัง และความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการรื้อถอนและก่อสร้าง ซึ่งผู้ที่อาศัยอยู่ใกล้พื้นที่ที่มีกิจกรรมอาจรับสัมผัสได้ทางการหายใจ การได้ยิน และการรู้สึก หากได้รับผลกระทบในระยะเวลายาวนานจะก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดโรค เช่น โรคทางเดินหายใจ โรคเกี่ยวกับระบบการได้ยิน รวมถึงปัญหาทางสุขภาพที่เกิดจากการพักผ่อนไม่เพียงพอ โดยปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดสิ่งคุกคามทางกายภาพ คือ ฝุ่นละออง มลพิษทางอากาศ เสียงดัง ความสั่นสะเทือน ความปลอดภัยและอุบัติเหตุ

- **สิ่งคุกคามทางจิตใจ**

สิ่งคุกคามทางจิตใจที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพในระยะก่อสร้าง ได้แก่ ความวิตกกังวล ความรำคาญ ความเดือนร้อน ความเครียด และความกลัว รวมถึงการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากการก่อสร้างโครงการจะทำให้สภาพแวดล้อมต่างๆ โดยรอบพื้นที่ก่อสร้างเปลี่ยนแปลงไป และชีวิตความเป็นอยู่ของผู้อยู่อาศัยอยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างและผู้ที่อยู่ในบริเวณที่ต้องมีการโยกย้ายและการเวนคืน ดังนั้น จึงทำให้เกิดความรู้สึกที่กระทบต่อสภาพจิตใจของผู้ที่ได้รับผลกระทบ โดยความรู้สึกจะมากขึ้นหรือน้อยขึ้นอยู่กับความรุนแรงของผลกระทบนั้นๆ ซึ่งปัจจัยที่ก่อให้เกิดสิ่งคุกคามทางจิตใจ คือ ฝุ่นละออง มลพิษทางอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การคมนาคมขนส่ง สภาพเศรษฐกิจและสังคม ความปลอดภัยในสังคม การโยกย้ายและการเวนคืน

แต่เนื่องจากการก่อสร้างของโครงการใช้ระยะเวลาประมาณ 39 เดือน ผลกระทบที่เกิดขึ้นดังกล่าวจึงเป็นผลกระทบเฉพาะช่วงที่มีการก่อสร้างเท่านั้น

จากการประเมินผลกระทบทางสุขภาพในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง รวมทั้งมาตรการในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่โครงการกำหนด ดังตารางที่ 5.3-12 แสดงให้เห็นว่ามาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านต่างๆ ของโครงการมีความเพียงพอในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบทางสุขภาพได้

## 2.2) ระยะเปิดดำเนินการ

เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการ จะทำให้มีปริมาณจราจรในพื้นที่เพิ่มขึ้น ซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพของผู้อยู่อาศัยอยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ เช่น การเจ็บป่วยจากการได้รับมลพิษทางอากาศ มลภาวะทางเสียง ความปลอดภัยและอุบัติเหตุ เป็นต้น ซึ่งผลกระทบดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อจิตใจของผู้ได้รับผลกระทบด้วย โดยกลุ่มเสี่ยงต่อการได้รับผลกระทบดังกล่าว ได้แก่ ประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ และผู้ใช้เส้นทางสัญจรไป-มา ซึ่งมีรายละเอียดของสิ่งคุกคามต่อสุขภาพดังนี้

- **สิ่งคุกคามทางกายภาพ**

สิ่งคุกคามทางกายภาพในระยะดำเนินการ เป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นในระยะยาวภายหลังจากการเปิดให้บริการ เนื่องจากสภาพแวดล้อมเปลี่ยนไปจากเดิม คือ จะมีปริมาณจราจรในพื้นที่เพิ่มขึ้น โดยปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดสิ่งคุกคามทางกายภาพ คือ มลพิษทางอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน ความปลอดภัยและอุบัติเหตุ

- **สิ่งคุกคามทางจิตใจ**

สำหรับสิ่งคุกคามทางจิตใจที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพในระยะดำเนินการ ได้แก่ ความวิตกกังวล และความเดือดร้อนรำคาญ เนื่องจากเมื่อเปิดดำเนินการ สภาพแวดล้อมต่างๆ โดยรอบพื้นที่โครงการจะเปลี่ยนไป ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสภาพจิตใจของผู้ได้รับผลกระทบ ปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดสิ่งคุกคามทางจิตใจ คือ เสียงรบกวน การคมนาคมขนส่ง เศรษฐกิจและสังคม

จากการประเมินผลกระทบทางสุขภาพในระยะเปิดดำเนินการ รวมทั้งมาตรการในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่โครงการกำหนด ดังตารางที่ 5.3-13 แสดงให้เห็นว่ามาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านต่างๆ ของโครงการมีความเพียงพอในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบทางสุขภาพได้

### ตารางที่ 5.3-12 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
1. คุณภาพอากาศ							
• คนที่ปฏิบัติงานอยู่ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง							
กิจกรรมการก่อสร้าง โดยเฉพาะ การขุด/ตัด และถมหน้าดิน รวมทั้งการกองเก็บวัสดุก่อสร้างต่างๆ และการขนส่ง	• <u>ทางกายภาพ:</u> ฝุ่นละอองและไอเสียจากเครื่องจักรขนาดใหญ่	• การหายใจ	• ฝุ่นละอองและไอเสียที่เกิดขึ้นอาจทำให้เกิดการระคายเคืองต่อระบบทางเดินหายใจ และ/หรืออาจกระตุ้นให้เกิดโรคหลอดลมอักเสบ หอบหืด โรคระบบทางเดินหายใจ เนื่องจากการติดเชื้อ โรคแพ้ภูมิคุ้มกันตัวเอง และโรคเกี่ยวกับการไหลเวียนของโลหิตได้	ปานกลาง (3) • คนงานก่อสร้างต้องอยู่ในพื้นที่ปฏิบัติงานตลอดเวลาที่ปฏิบัติงาน • การเตรียมการก่อสร้างและการก่อสร้างฐานรากจะใช้ระยะเวลาประมาณ 39 เดือน และมีการผลัดเปลี่ยนคนงานเข้า-ออกตามลักษณะงานที่ทำ ประกอบกับทางโครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น และจัดอุปกรณ์ป้องกันฝุ่นให้แก่คนงาน	ต่ำ (2) • ฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นอาจทำให้เกิดการระคายเคืองต่อระบบทางเดินหายใจของคนงานก่อสร้าง • โครงการได้กำหนดให้จัดอุปกรณ์ป้องกันฝุ่นแก่คนงาน	ปานกลาง (3x2=6)	ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ ที่สำคัญดังนี้ • จัดอุปกรณ์ป้องกันฝุ่นแก่คนงานในช่วงที่มีการเปิดผิวหน้าดิน รื้อถอนสิ่งปลูกสร้าง และการขุดเจาะ • ในช่วงเตรียมการก่อสร้าง ต้องวางแผนกองวัสดุในบริเวณก่อสร้างเท่าที่จำเป็นและวางแผนการเปิดและปิดผิวหน้าดินด้วยวัสดุที่สามารถป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ได้แก่ คอนกรีต ยางมะตอย เป็นต้น โดยจะต้องดำเนินการปิดผิวหน้าดินทันทีที่ไม่มีความจำเป็นต้องทำงานที่พื้นผิว • ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสุขภาพ/สาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย ที่สำคัญมีดังนี้

### ตารางที่ 5.3-12 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
							<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดเตรียมอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล ให้เพียงพอแก่ผู้ปฏิบัติงาน และกำชับให้ผู้ปฏิบัติงานสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลทุกครั้งปฏิบัติงาน</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง ผู้ใช้เส้นทางสัญจรไป-มา ผ่านพื้นที่ก่อสร้าง</li> </ul>							
กิจกรรมการก่อสร้าง โดยเฉพาะ การขุด/ตัด และถมหน้าดิน รวมทั้งการกองเก็บวัสดุก่อสร้างต่างๆ และการขนส่ง	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>ทางกายภาพ</u></li> <li>ฝุ่นละออง</li> <li>ไอเสียจากเครื่องจักรและอุบัติเหตุ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การหายใจ</li> <li>การมองเห็น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ฝุ่นละออง และไอเสียที่เกิดขึ้นอาจทำให้ประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างเกิดการระคายเคืองต่อระบบทางเดินหายใจ และ/หรืออาจกระตุ้นให้เกิดโรคหลอดลมอักเสบ หอบหืด โรคระบบทางเดินหายใจ เนื่องจากการติดเชื้อ โรคแพ้ภูมิคุ้มกัน และการก่อมลพิษทางอากาศ และโรคเกี่ยวกับการไหลเวียนของโลหิตได้ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพความเสี่ยงต่อการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบทางเดินหายใจได้</li> </ul>	<p>ปานกลาง (3)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ฝุ่นละออง ส่วนใหญ่เป็นฝุ่นละอองขนาดใหญ่ และการฟุ้งกระจายจะเกิดขึ้นเฉพาะภายในพื้นที่ก่อสร้าง ดังนั้นโอกาสสัมผัสของประชาชนในบริเวณใกล้เคียงจึงมีน้อย</li> <li>ผู้สัญจรไป-มาผ่านบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอาจได้รับผลกระทบด้านทัศนวิสัยในการมองเห็น แต่เนื่องจากใช้เวลาไม่มากนักในการผ่านพื้นที่ดังกล่าว</li> </ul>	<p>ต่ำ (2)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>หากประชาชนในบริเวณใกล้เคียงได้รับฝุ่นละอองและไอเสียจากเครื่องจักรขนาดใหญ่ เช่น คาร์บอนมอนนอกไซด์ ไนโตรเจนไดออกไซด์ อย่างต่อเนื่อง และเป็นเวลานานอาจก่อให้เกิดการระคายเคืองต่อระบบทางเดินหายใจ โดยข้อมูลสถิติสุขภาพในปีงบประมาณ 2555-2559 พบว่าประชาชนในพื้นที่ศึกษาป่วยด้วยโรคความผิดปกติเกี่ยวกับต่อมไทรอยด์ ไส้เลื่อน และเมตาบอลิซึม</li> </ul>	<p>ปานกลาง (3x2=6)</p>	<p>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ ที่สำคัญดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ในช่วงเตรียมการก่อสร้าง ต้องวางแผนกองวัสดุในบริเวณก่อสร้างเท่าที่จำเป็นและวางแผนการเปิดและปิดผิวหน้าดินด้วยวัสดุที่สามารถป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ได้แก่ คอนกรีต ยางมะตอย เป็นต้น โดยจะต้องดำเนินการปิดผิวหน้าดินทันทีที่มีความจำเป็นต้องทำงานที่พื้นผิว</li> <li>ในกรณีการเปิดผิวถนนสาธารณะ จะต้องได้รับความ</li> </ul>

### ตารางที่ 5.3-12 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>ฝุ่นละอองอาจส่งผลกระทบต่อทัศนวิสัยในการมองเห็นของผู้ที่สัญจรไป-มา ซึ่งอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>ลิซึมอื่นๆ มากที่สุด มีอัตราการป่วยอยู่ในช่วง 1,451 - 16,855 ราย แต่การก่อสร้างจะทำให้บริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างมีปริมาณฝุ่นละอองรวม ในบรรยากาศทั่วไปเพิ่มขึ้น</li> <li>ฝุ่นละอองอาจส่งผลกระทบต่อทัศนวิสัยในการมองเห็นของผู้ที่สัญจรไป-มา ซึ่งอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ทำให้สูญเสียชีวิตและทรัพย์สินได้</li> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>เห็นชอบจากหน่วยงานอนุญาตก่อน</li> <li>กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง จะต้องกระทำภายในรั้วที่มีมีความสูงจากพื้นดินสูงอย่างน้อย 2 เมตร</li> <li>ฉีดพรมน้ำในบริเวณที่มีฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย อย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง</li> <li>ปิดคลุมวัสดุก่อสร้างและส่วนบรรทุกของรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งวัสดุก่อสร้างด้วยผ้าใบ หรือวัสดุที่คล้ายกันให้มิดชิด</li> <li>ล้างทำความสะอาดตัวรถและล้อรถให้ปราศจากเศษดินโคลนหรือทรายก่อนนำรถทุกชนิดออกสู่ภายนอกพื้นที่ก่อสร้าง</li> <li>การก่อสร้างบนถนนที่มีอยู่ปัจจุบัน จะต้องทำความสะอาดเศษดิน โคลน ทราย ที่ตกหล่นอยู่บนผิวถนนรอบนอกพื้นที่</li> </ul>



### ตารางที่ 5.3-12 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
							<p>ก่อสร้างเป็นประจําตลอดช่วงที่ทำการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>การเปิดผิวถนนออกสู่โครงการหลังจากเสร็จแล้วต้องปิดผิวหน้าด้วยวัสดุ เช่น คอนกรีต ยางแอสฟัลต์ ฯลฯ เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองเนื่องจากรถยนต์ที่วิ่งผ่านไปมา และต้องดำเนินการให้เรียบร้อยก่อนเวลา 05.00 น.</li> <li>บำรุงรักษาเครื่องยนต์และเครื่องจักรที่ใช้ในกิจกรรมก่อสร้าง และขนส่งอย่างสม่ำเสมอ</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ทางจิตใจ: ความรำคาญ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความรู้สึกรบกวน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ฝุ่นละอองและไอเสียที่เกิดขึ้นที่ เกิดขึ้นที่ เกิดขึ้น อาจก่อให้เกิดความรำคาญ</li> </ul>	<p>ปานกลาง (3)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ฝุ่นละออง ส่วนใหญ่เป็นฝุ่นละอองขนาดใหญ่ และการฟุ้งกระจายจะเกิดขึ้นเฉพาะภายในพื้นที่ก่อสร้าง</li> </ul>	<p>ต่ำ (2)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ฝุ่นละอองอาจสร้างความรำคาญต่อประชาชนในบริเวณใกล้เคียงและผู้สัญจรไป-มาผ่านบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง</li> </ul>	<p>ปานกลาง (3x2=6)</p>	<p>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเช่นเดียวกับผลกระทบต่อสิ่งคุกคามทางกายภาพ</p>

### ตารางที่ 5.3-12 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
					• โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น		
<b>2. ระดับเสี่ยง</b>							
• คนที่ปฏิบัติงานอยู่ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง							
กิจกรรมการก่อสร้าง เช่น การเจาะเสาเข็ม และเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ	• <u>ทางกายภาพ:</u> เสียงดัง	• การได้ยิน	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ระดับเสี่ยงจากการก่อสร้างจะส่งผลกระทบต่อการทำงานของผู้ที่ปฏิบัติงานในพื้นที่จนอาจทำให้เกิดการสูญเสียการได้ยินชั่วคราว</li> <li>• ระดับเสี่ยงจากการก่อสร้างจะรบกวนการติดต่อสื่อสารจนอาจมีผลต่อการทำงานและอาจเกิดอุบัติเหตุได้</li> </ul>	<p><b>ปานกลาง (3)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• คนงานก่อสร้างต้องอยู่ในพื้นที่ปฏิบัติงานตลอดเวลาที่ปฏิบัติงานแต่มีการผลัดเปลี่ยนคนงานเข้า-ออกตามลักษณะงานที่ทำ</li> <li>• โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น และจัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายจากการได้ยินเสียงดัง ให้แก่คนงานก่อสร้างที่ทำงานกับเครื่องจักร</li> </ul>	<p><b>ต่ำ (2)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• เสียงจากเครื่องจักรมีผลกระทบต่อการทำงานของคนงานก่อสร้าง ทำให้เกิดอาการหูอื้อ หากได้รับฟังเสียงดังเกินกว่ากำหนดเป็นระยะเวลานานเกินไปจะเป็นการทำลาย Hair Cell และประสาทที่เกี่ยวข้องกับการได้ยิน อาจทำให้เกิดการสูญเสียการได้ยินชั่วคราว</li> <li>• ระดับเสี่ยงจากการปรับพื้นที่ก่อสร้างของโครงการซึ่งมีการใช้งานเครื่องจักรหลายเครื่องพร้อมกัน จะเกิดเสียงจากเครื่องจักร ซึ่งจะ</li> </ul>	<p><b>ปานกลาง (3x2=6)</b></p>	<p>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านระดับเสี่ยงที่สำคัญดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังให้ดำเนินการในช่วงเวลากลางวัน</li> <li>• ตรวจสอบอุปกรณ์และเครื่องจักรทุกสัปดาห์ เพื่อไม่ให้มีเสียงที่ดังผิดปกติ</li> <li>• หากมีการติดตั้งเครื่องจักรขนาดใหญ่ เช่น เครื่องกำเนิดไฟฟ้าขนาดใหญ่ ในพื้นที่ใกล้เคียงต้องจัดให้มีการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อลดความสั่นสะเทือน ตามคำแนะนำของผู้ผลิตเครื่องจักรเพื่อป้องกันการเกิดเสียงดัง</li> <li>• จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายจากการได้ยินเสียงดัง เช่น Ear Plug หรือ Ear Muff ให้แก่</li> </ul>

ตารางที่ 5.3-12 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
					<p>ส่งผลกระทบโดยตรงต่อผู้ที่ปฏิบัติงานในพื้นที่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เสี่ยงดังจากการก่อสร้างอาจเป็นอุปสรรคในการติดต่อสื่อสารจนอาจมีผลต่อการทำงานผิดพลาดและเกิดอุบัติเหตุตามมาได้</li> <li>แต่คนงานก่อสร้างมีการผลัดเปลี่ยนคนงานเข้า-ออกตามลักษณะงานที่ทำ</li> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นและจัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายจากการได้ยินเสียงดังให้แก่คนงานก่อสร้างที่ทำงานกับเครื่องจักร</li> </ul>		<p>คนงานก่อสร้างที่ทำงานกับเครื่องจักร</p> <p>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสุขภาพ/สาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย ที่สำคัญดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จัดสภาพแวดล้อมในการทำงานให้เหมาะสม และเป็นไปตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง ความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับสภาวะแวดล้อม</li> <li>ห้ามพักอาศัยในบริเวณสถานที่ก่อสร้าง</li> <li>จัดเตรียมอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล ให้เพียงพอแก่ผู้ปฏิบัติงาน และกำชับให้ผู้ปฏิบัติงานสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลทุกครั้งที่ปฏิบัติงาน</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ทางจิตใจ: ความเครียด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความรู้สึก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ระดับเสียงจากการก่อสร้างจะรบกวนการติดต่อสื่อสารจนอาจทำให้เกิดความเครียด</li> </ul>	<p>ปานกลาง (3)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>คนงานก่อสร้างต้องอยู่ในพื้นที่ปฏิบัติงานตลอดเวลาที่ปฏิบัติงาน</li> </ul>	<p>ต่ำ (2)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เสี่ยงดังจากการก่อสร้างอาจเป็นอุปสรรคในการติดต่อสื่อสารจนอาจมีผลต่อ</li> </ul>	<p>ปานกลาง (3x2=6)</p>	<p>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเช่นเดียวกับผลกระทบต่อสิ่งคุกคามทางกายภาพ</p>

### ตารางที่ 5.3-12 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
			และอาจเกิดโรคเนื่องจากความเครียดได้	แต่มีการพลัดเปลี่ยนคนงานเข้า-ออกตามลักษณะงานที่ทำ •โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น และจัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายจากการได้ยินเสียงดัง ให้แก่คนงานก่อสร้างที่ทำงานกับเครื่องจักร •ดังนั้น โอกาสที่คนงานก่อสร้างจะเกิดความเครียดจึงเกิดขึ้นปานกลาง	การทำงานผิดพลาดและเกิดอุบัติเหตุตามมาได้ •แต่คนงานก่อสร้างมีการพลัดเปลี่ยนคนงานเข้า-ออกตามลักษณะงานที่ทำ •โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น และจัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายจากการได้ยินเสียงดัง ให้แก่คนงานก่อสร้างที่ทำงานกับเครื่องจักร •ดังนั้น ความรุนแรงของผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ		
<ul style="list-style-type: none"> <li>ประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง ผู้ใช้เส้นทางสัญจรไป-มา ผ่านพื้นที่ก่อสร้าง</li> </ul>							
กิจกรรมการก่อสร้าง เช่น การเจาะเสาเข็ม เครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ และจากการขนส่ง	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>ทางกายภาพ</u>: เสียงดัง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การได้ยิน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เสียงดังจากการก่อสร้าง อาจส่งผลกระทบต่อการได้ยินของประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เกิดอาการหูอื้อ</li> </ul>	<b>น้อย (2)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการอยู่บริเวณเกาะกลางถนนพระรามที่ 2 ซึ่งโดยรอบเป็นพื้นที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมที่มีความหนาแน่นปานกลางจากจุดเริ่มต้นโครงการ</li> </ul>	<b>ต่ำ (2)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>เสียงจากเครื่องจักรมีผลกระทบต่อการได้ยินของประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เกิดอาการหูอื้อ</li> </ul>	<b>ต่ำ (2x2=4)</b>	ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านระดับเสียง ที่สำคัญดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>ใช้เสาเข็มเจาะ เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง</li> </ul>

### ตารางที่ 5.3-12 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
				จนถึงแยกต่างระดับดาวคะนอง หลังจากนั้นจนถึงจุดสิ้นสุดโครงการมีความหนาแน่นมาก •กิจกรรมก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังจะใช้ระยะเวลาประมาณ 39 เดือน แต่กิจกรรมที่ทำให้เกิดเสียงดังไม่ได้ดำเนินการต่อเนื่องตลอดระยะเวลาดังกล่าว •ดังนั้น โอกาสรับสัมผัสของประชาชนในบริเวณใกล้เคียงจึงมีน้อย	•โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น •ดังนั้น ความรุนแรงของผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ		<ul style="list-style-type: none"> <li>กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังให้ดำเนินการในช่วงเวลากลางวัน (09.00 น. -15.00 น.)</li> <li>การขนส่งวัสดุขนาดใหญ่ และการวางชิ้นส่วนโครงสร้างขนาดใหญ่ ซึ่งต้องดำเนินการในช่วงเวลากลางคืน จะต้องระมัดระวังในการวางและติดตั้งไม่ให้เกิดเสียงดัง</li> <li>การก่อสร้างบนถนนไม่ควรนำแผ่นเหล็กมาวางแทนผิวถนน ในกรณีที่เป็น ให้ใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาเป็นพิเศษ มีความแข็งแรงเพียงพอและไม่ไถ่ตัวมากเกินไป เพื่อไม่ให้เกิดเสียงและความสั่นสะเทือน</li> <li>ตรวจสอบอุปกรณ์ และเครื่องจักรทุกสัปดาห์ เพื่อไม่ให้มีเสียงที่ดังผิดปกติ</li> </ul>



### ตารางที่ 5.3-12 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
							<ul style="list-style-type: none"> <li>หากจำเป็นต้องซ่อมแซมเครื่องจักรขนาดใหญ่ ให้นำไปซ่อมที่โรงซ่อมบำรุงนอกพื้นที่ก่อสร้าง</li> <li>หากมีการติดตั้งเครื่องจักรขนาดใหญ่ เช่น เครื่องกำเนิดไฟฟ้าขนาดใหญ่ ในพื้นที่ใกล้เคียง ควรจัดให้มีการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อลดความสั่นสะเทือน ตามคำแนะนำของผู้ผลิตเครื่องจักร เพื่อป้องกันการเกิดเสียงดัง รวมถึงการบำรุงรักษาผิวจราจรเพื่อลดความสั่นสะเทือนจากรถบรรทุกที่อาจก่อให้เกิดเสียงดังด้วย</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ทางจิตใจ: ความรำคาญ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความรู้สึกรบกวน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เสียงดังจากการก่อสร้างอาจสร้างความรำคาญต่อประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างและผู้ใช้เส้นทางสัญจรไป-มาผ่านพื้นที่ก่อสร้างได้</li> </ul>	<p><b>ปานกลาง (3)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>กิจกรรมก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังจะใช้เวลาประมาณ 39 เดือน แต่กิจกรรมที่ทำให้เกิดเสียงดังไม่ได้ดำเนินการต่อเนื่องตลอดระยะเวลาดังกล่าว</li> </ul>	<p><b>น้อย (2)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เสียงจากการก่อสร้างอาจสร้างความรำคาญต่อประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างได้ และผู้ใช้เส้นทางสัญจรไป-มาผ่านพื้นที่ก่อสร้างจะใช้เวลาไม่นานในการผ่านพื้นที่ดังกล่าว</li> </ul>	<p><b>ปานกลาง (3x2=6)</b></p>	<p>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเช่นเดียวกับผลกระทบต่อสิ่งคุกคามทางกายภาพ</p>

### ตารางที่ 5.3-12 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
				• ดังนั้น โอกาสในการเกิดเหตุ <u>รำคาญจึงมีปานกลาง</u>	• ดังนั้น <u>ความรุนแรงของผลกระทบจึงมีน้อย</u> เนื่องจากอาจก่อให้เกิดการบาดเจ็บหรือเจ็บป่วย		
<b>3. การคมนาคมขนส่ง</b>							
• <b>คนที่ปฏิบัติงาน (พนักงานขับรถ)</b>							
การขนส่งวัสดุก่อสร้าง และอุปกรณ์/เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง	• <u>ทางกายภาพ:</u> อุบัติเหตุ	• การสัมผัส	• หากพนักงานขับรถโดยประมาท และไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ทำให้ได้รับบาดเจ็บหรืออาจเสียชีวิตได้	<b>น้อย (2)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจราจรจากกองบัญชาการตำรวจนครบาล 3 แห่งในพื้นที่ศึกษา ปีงบประมาณ 2558 พบว่า มีการรับแจ้งอุบัติเหตุจากการจราจร รวม 6,938 ราย</li> <li>หากพนักงานขับรถด้วยความประมาทและไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรอาจเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุได้</li> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</li> <li>ดังนั้น <u>โอกาสรับสัมผัสของพนักงานขับรถจึงมีน้อย</u></li> </ul>	<b>ต่ำ (2)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>หากพนักงานขับรถโดยประมาท และไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ทำให้ได้รับบาดเจ็บหรืออาจเสียชีวิตได้</li> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</li> <li>ดังนั้น <u>ความรุนแรงของผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</u></li> </ul>	<b>ต่ำ (2x2=4)</b>	<p>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง ที่สำคัญดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ประสานงานกับสถานีตำรวจนครบาลในพื้นที่ จัดให้มีตำรวจจราจรคอยอำนวยความสะดวกบริเวณทางร่วมทางแยกที่มีการก่อสร้าง โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน คือ ช่วงเช้า (07.00 น. - 09.00 น.) และช่วงเย็น (16.00 น. - 18.00 น.)</li> </ul> <p>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสุขภาพ/สาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย ที่สำคัญดังนี้</p>

### ตารางที่ 5.3-12 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
							<ul style="list-style-type: none"> <li>ควบคุมให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ประชาชนที่อยู่ใกล้เส้นทางขนส่งของโครงการ ผู้ใช้เส้นทางสัญจรไป-มา ผ่านพื้นที่ก่อสร้าง</li> </ul>							
กิจกรรมการก่อสร้างต่างๆ การขนส่งวัสดุก่อสร้าง และอุปกรณ์/เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง รวมทั้งการกีดขวางการจราจรจากกิจกรรมการก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>ทางกายภาพ:</u> อุบัติเหตุ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การสัมผัส</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การขนส่งวัสดุก่อสร้าง และอุปกรณ์/เครื่องจักรของโครงการอาจเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุต่อประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่ขนส่งของโครงการ และผู้ใช้เส้นทางสัญจรไป-มา ผ่านพื้นที่ก่อสร้างได้</li> </ul>	<p><b>น้อย (2)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุในปีงบประมาณ 2558 พบว่ากองบัญชาการตำรวจนครบาล 5 มีการแจ้งเหตุเฉลี่ย 2,459 รายต่อปี กองบัญชาการตำรวจนครบาล 8 มีการแจ้งเหตุเฉลี่ย 1,569 รายต่อปี และกองบัญชาการตำรวจนครบาล 9 มีการแจ้งเหตุเฉลี่ย 4,078 รายต่อปี ส่วนใหญ่เป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถยนต์นั่งเฉลี่ย 716 466 และ 1,990 คดีต่อปี ตามลำดับ รองลงมาคือรถจักรยานยนต์เฉลี่ย 602, 475 และ 1,799 คดีต่อปี ตามลำดับ ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลส่วนใหญ่เป็นการบาดเจ็บเล็กน้อย</li> </ul>	<p><b>ต่ำ (2)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>หากพนักงานขับรถโดยประมาท และไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร รวมทั้งการรบกวนของวัสดุอุปกรณ์ และกีดขวางการจราจรจากกิจกรรมการก่อสร้างต่างๆ อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้เส้นทางสัญจรไป-มา ทำให้ได้รับบาดเจ็บหรืออาจเสียชีวิตได้</li> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</li> <li>ดังนั้น <u>ความรุนแรงของผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</u></li> </ul>	<p><b>ต่ำ (2x2=4)</b></p>	<p>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านความสันสะเทือน ที่สำคัญดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>การก่อสร้างบนถนนไม่ควรนำแผ่นเหล็กมาวางแทนผิวถนน ในกรณีที่เป็น ให้ใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาเป็นพิเศษ มีความแข็งแรงเพียงพอและไม่โก่งตัวมากเกินไป เพื่อไม่ให้เกิดเสียงและความสันสะเทือน</li> <li>กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมน้ำหนักบรรทุก และควบคุมผู้ขับซีให้ใช้ความเร็วต่ำเพื่อป้องกันความสันสะเทือน</li> </ul> <p>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง ที่สำคัญดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ประสานงานกับสถานีตำรวจนครบาลในพื้นที่ จัดให้มีตำรวจ</li> </ul>

### ตารางที่ 5.3-12 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
				<ul style="list-style-type: none"> <li>หากพนักงานขับรถด้วยความประมาทและไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร รวมถึงการกีดขวางการจราจรอันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้าง อาจเพิ่มความเสี่ยงในการก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้</li> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</li> <li>ดังนั้น <u>โอกาสรับสัมผัสของประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่ขนส่งวัสดุของโครงการ และผู้ใช้เส้นทางสัญจรไป-มา จึงมีน้อย</u></li> </ul>			<p>จราจรคอยอำนวยความสะดวกบริเวณทางร่วมทางแยกที่มีการก่อสร้าง โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน คือ ช่วงเช้า (07.00 น. - 09.00 น.) และช่วงเย็น (16.00 น. - 18.00 น.)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ติดตั้งป้ายชื่อโครงการพร้อมหมายเลขโทรศัพท์ไว้ที่รถบรรทุกในตำแหน่งที่มองเห็นได้ชัดเพื่อให้ประชาชนสามารถแจ้งปัญหาได้</li> <li>ก่อสร้างรั้วทึบชั่วคราวที่มีความสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร ล้อมรอบพื้นที่ก่อสร้างหรือพื้นที่กองวัสดุบริเวณทางเบี่ยง เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อย ไม่รบกวนการจราจรที่ใช้สัญจรอยู่ และช่วยทำให้เกิดความรู้สึกปลอดภัยแก่ผู้ใช้เส้นทาง</li> <li>หากผิวทางหรือถนนเกิดความเสียหายจากการก่อสร้างของโครงการ ต้องรีบซ่อมแซมหรือ</li> </ul>

### ตารางที่ 5.3-12 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
							<p>ปรับปรุงผิวจราจรให้คืนสภาพเดิมโดยเร็วที่สุด</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ในการทำทางเบี่ยงทิศทางการจราจร จะต้องรักษาจำนวนช่องจราจรให้เท่ากับจำนวนช่องจราจรที่มีอยู่เดิม เพื่อให้การจราจรผ่านไปได้อย่างสะดวก</li> <li>• หากจำเป็นต้องปิดช่องจราจรเพื่อก่อสร้าง จะต้องปิดช่องจราจรตามระยะทางที่จำเป็นเท่านั้น หรือแบ่งการก่อสร้างออกเป็นสองระยะ และต้องรีบคืนพื้นผิวการจราจรโดยเร็ว</li> <li>• การปิดกั้นและการเบี่ยงเบนเส้นทางของถนนและทางเดินเท้าชั่วคราว ต้องประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบล่วงหน้า</li> <li>• ให้มีการประชาสัมพันธ์การใช้เส้นทางในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น และข้อ</li> </ul>



### ตารางที่ 5.3-12 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
							ร้องเรียนต่างๆ เพื่อนำมาใช้ในการปรับปรุงการปฏิบัติงาน
							<ul style="list-style-type: none"> <li>หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุก่อสร้างและเคลื่อนย้ายเศษวัสดุในเวลากลางวัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเร่งด่วนเย็น ให้ทำการขนส่งเฉพาะในเวลากลางคืน (22.00-04.00 น.)</li> <li>ติดสัญญาณเตือนภัย สัญญาณไฟ และป้ายเตือนแสดงแนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง และบริเวณทางเข้า-ออก เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางระมัดระวังรถขนส่งวัสดุที่เข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>ทางจิตใจ:</u> ความวิตกกังวลและความรำคาญ และ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความรู้สึก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การขนส่งวัสดุก่อสร้าง และอุปกรณ์/เครื่องจักรของโครงการอาจก่อให้เกิดเสียงดังและความสั่นสะเทือน ซึ่งอาจสร้างความรำคาญให้ผู้พักอาศัยอยู่ใกล้เส้นทางการขนส่งดังกล่าวได้</li> <li>การก่อสร้างโครงการ อาจกีดขวางเส้นทางจราจร ทำให้</li> </ul>	<p><b>น้อย (2)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>การขนส่งวัสดุก่อสร้าง และอุปกรณ์/เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างของโครงการอาจก่อให้เกิดเสียงดังและความสั่นสะเทือน ซึ่งอาจสร้างความรำคาญให้ผู้พักอาศัยอยู่ใกล้เส้นทางการขนส่งดังกล่าวได้</li> </ul>	<p><b>ไม่มีนัยสำคัญ (1)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>การขนส่งของโครงการอาจทำให้เกิดเสียงดังและความสั่นสะเทือนได้ ซึ่งอาจสร้างความรำคาญให้ผู้พักอาศัยอยู่ใกล้เส้นทางการขนส่งได้</li> <li>การขนส่งของโครงการรวมทั้งการรบกวนของวัสดุอุปกรณ์ และการกีดขวาง</li> </ul>	<p><b>ต่ำ</b> (2x1=2)</p>	ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเช่นเดียวกับผลกระทบต่อสิ่งคุกคามทางกายภาพ

### ตารางที่ 5.3-12 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
			<p>ผู้ใช้เส้นทางรู้สึกไม่สะดวกสบาย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>กิจกรรมการก่อสร้างบนถนนพระรามที่ 2 อาจทำให้ผู้ใช้เส้นทางสัญจรไป-มาเกิดความวิตกกังวล ในแง่ของอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</li> <li>ดังนั้น โอกาสรับสัมผัสของประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง จึงมีน้อย</li> <li>การก่อสร้างโครงการอาจกีดขวางเส้นทางจราจร สร้างความไม่สะดวกในการเดินทางต่อผู้ใช้เส้นทางสัญจรไป-มา แต่เนื่องจากผู้ใช้เส้นทางสัญจรไป-มา จะใช้เวลาไม่นานในการผ่านพื้นที่ดังกล่าว ดังนั้น โอกาสในการเกิดเหตุรำคาญจึงมีน้อย</li> </ul>	<p>การจราจรจากกิจกรรมการก่อสร้างต่างๆ อาจทำให้ผู้ใช้เส้นทางสัญจรไป-มาเกิดความรำคาญและความไม่สะดวกสบาย และอาจสร้างความวิตกกังวล ในแง่ของอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</li> <li>ดังนั้น ความรุนแรงของผลกระทบจึงมีน้อยสำคัญ เนื่องจากไม่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บหรือเจ็บป่วย</li> </ul>		
<b>4. เศรษฐกิจและสังคม</b>							
<ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้ที่ถูกเวนคืน ประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง และผู้ใช้เส้นทางสัญจรไป-มา ผ่านพื้นที่ก่อสร้าง</li> </ul>							
การโยกย้ายและการเวนคืนและกิจกรรมการก่อสร้างต่างๆ รวมถึงปัญหาจากคนงานก่อสร้างที่เข้ามาในพื้นที่โครงการ	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>ทางจิตใจ:</u> ความเดือดร้อน รำคาญ ความวิตกกังวล และความเครียด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความรู้สึกล</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความวิตกกังวล และความเครียดเกี่ยวกับผลกระทบจากการก่อสร้าง นอกจากนี้ การก่อสร้างอาจสร้างความเดือดร้อนและ</li> </ul>	<p><b>น้อย (2)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>การเตรียมการก่อสร้างและการก่อสร้างฐานราก จะใช้ระยะเวลาประมาณ 39 เดือน</li> </ul>	<p><b>ต่ำ (2)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ความวิตกกังวล ความเครียดเกี่ยวกับผลกระทบจากการก่อสร้าง เช่น ฝุ่นละออง เสียงดัง ความสิ้นสละเทือน</li> </ul>	<p><b>ต่ำ (2x2=4)</b></p>	<p>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคม ที่สำคัญดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพ</li> </ul>

### ตารางที่ 5.3-12 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
			<p>ความวิตกกังวลต่อสถานประกอบการที่อยู่ริมถนนพระรามที่ 2 ในแง่ของสูญเสียโอกาสทางการค้า</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ความเดือดร้อนรำคาญในการดำเนินชีวิตประจำวันจากกิจกรรมการก่อสร้างต่างๆ ที่อาจก่อให้เกิดปัญหาราจรติดขัดเพิ่มขึ้น ทำให้เกิดความไม่สะดวกในการสัญจรไป-มา</li> <li>• ความวิตกกังวลเกี่ยวกับคนงานก่อสร้างที่เข้ามาในพื้นที่ ในแง่ของความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน เช่น ปัญหาการทะเลาะวิวาท หรือปัญหาเสพติด</li> </ul>	<p>ซึ่งผลกระทบที่เกิดขึ้นเป็นผลกระทบในช่วงสั้นๆ เท่านั้น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</li> <li>• ดังนั้น โอกาสที่จะเกิดผลกระทบที่มีผลต่อความเดือดร้อนรำคาญ ความวิตกกังวล และความเครียดของประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง และผู้ใช้เส้นทางสัญจรไป-มา ผ่านพื้นที่ก่อสร้างในภาพรวมจึงมีน้อย</li> </ul>	<p>นอกจากนี้ การก่อสร้างอาจสร้างความเดือดร้อนและความวิตกกังวลต่อสถานประกอบการที่อยู่ริมถนนพระรามที่ 2 และทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ชั้นที่ 1) ในแง่ของการสูญเสียโอกาสทางการค้า</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• การใช้พื้นที่การจราจรของถนนพระรามที่ 2 และทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ชั้นที่ 1) ส่วนหนึ่งเพื่อเป็นพื้นที่ก่อสร้าง วางกองวัสดุและอุปกรณ์เครื่องมือ และวางป้ายบอกเส้นทางจราจรและป้ายเตือนต่างๆ ทำให้การสัญจรไป-มาไม่สะดวก ซึ่งอาจสร้างความเดือดร้อนและความวิตกกังวลต่อสถานประกอบการที่อยู่ริมถนน เนื่องจากผู้ซื้อหรือลูกค้าไม่สามารถจอดรถข้าง</li> </ul>		<p>อากาศ เสีย ความสิ้นสละเทือนการคมนาคมขนส่ง และด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ให้ผู้รับเหมาพิจารณาจ้างแรงงานคนไทยเป็นอันดับแรก โดยจ้างแรงงานในพื้นที่ในสัดส่วนที่เหมาะสม เพื่อเป็นการเสริมสร้างรายได้ให้ประชาชนบริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ หากไม่ได้ให้ใช้แรงงานต่างถิ่นหรือต่างด้าว โดยกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้าง</li> <li>• กำหนดให้ผู้รับเหมาคัดเลือกและสอบประวัติแรงงานที่จะเข้ามาทำงานก่อสร้างโครงการให้ถูกต้องตามกฎหมาย</li> <li>• จัดทำทะเบียนประวัติคนงานก่อสร้างพร้อมรูปถ่ายไว้ที่สำนักงานของโครงการ เมื่อเกิดปัญหาหรือข้อร้องเรียนจะได้เรียกตรวจสอบได้</li> <li>• กำหนดมาตรการควบคุมดูแลในพื้นที่ก่อสร้างและบ้านพักคนงาน</li> </ul>

### ตารางที่ 5.3-12 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
					<p>ทางได้ตามปกติ ทำให้สถานประกอบการมีรายได้ลดลง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ความเดือดร้อนรำคาญในการดำเนินชีวิตประจำวัน จากกิจกรรมการก่อสร้างต่างๆ ที่อาจก่อให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดเพิ่มขึ้น ทำให้เกิดความไม่สะดวกในการเดินทาง และอาจเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้าง รวมทั้งการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคอาจส่งผลกระทบต่อให้บริการระบบสาธารณูปโภค</li> <li>• คนงานก่อสร้างอาจทะเลาะวิวาททำให้เกิดเสียงดังสร้างความรำคาญให้กับประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงได้นอกจากนี้ เหตุทะเลาะวิวาทอาจรุนแรงถึงขั้นสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินได้ซึ่งอาจทำให้ประชาชนที่อยู่</li> </ul>		<p>เพื่อไม่ให้คนงานก่อปัญหาและสร้างความเดือดร้อนรำคาญ เช่น ห้ามเล่นการพนัน ห้ามเสพยาเสพติด ห้ามส่งเสียงดังรบกวน เป็นต้น โดยมีบทลงโทษอย่างเคร่งครัด</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• จัดให้มีเวรยามดูแลความเป็นระเบียบเรียบร้อยในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างหรือบริเวณบ้านพักคนงานตลอดเวลา และให้หัวหน้าคนงานทำหน้าที่ควบคุมและสอดส่องดูแลความประพฤติของคนงานก่อสร้าง</li> <li>• จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์โดยระบุชื่อโครงการ ระยะเวลาการก่อสร้าง เจ้าของโครงการ บริษัทผู้รับผิดชอบ งบประมาณ พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ที่ประชาชนสามารถร้องเรียนหรือติดต่อกับโครงการได้โดยสะดวก</li> <li>• ประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข่าวสารการดำเนินงานโครงการและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ผ่านสื่อต่างๆ</li> </ul>

### ตารางที่ 5.3-12 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
					ใกล้เคียงได้รับอันตรายจากเหตุทะเลาะวิวาทที่เกิดขึ้น		<p>อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบข้อมูล</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เข้าพบหรือหาหรือเจ้าหน้าที่ระดับเขต ระดับชุมชน และประชาชนเพื่อทราบถึงสภาพปัญหา พร้อมทั้งหาแนวทางการแก้ไขร่วมกัน โดยจะต้องสอดคล้องกับความต้องการของชุมชน</li> </ul> <p>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสุขภาพ/อาชีวอนามัยและความปลอดภัย ที่สำคัญดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มีประกันภัยชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลที่ 3 ที่ได้รับความเสียหาย/อันตราย อันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการ</li> </ul>
<b>5. การโยกย้ายและการเวนคืน</b>							
<ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้ที่ถูกเวนคืน</li> </ul>							
การโยกย้ายและการเวนคืน	<ul style="list-style-type: none"> <li>ทางจิตใจ: ความวิตกกังวล และความเครียด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความรู้สึก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความวิตกกังวล ความเครียดเกี่ยวกับโยกย้ายและการเวนคืน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>น้อย (2)</li> <li>โครงการจะมีการเวนคืนที่ดินจำนวน 74 แปลง และสิ่งปลูก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ต่ำ (2)</li> <li>ความวิตกกังวล ความเครียดเกี่ยวกับโยกย้ายและการเวนคืนของผู้ถูกเวนคืน ทั้ง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ต่ำ (2x2=4)</li> </ul>	<p>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการโยกย้ายและการเวนคืน ที่สำคัญดังนี้</p>



### ตารางที่ 5.3-12 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
				<p>สร้าง 78 หลัง จำนวนผู้ได้รับผลกระทบ 79 ราย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</li> <li>ดังนั้น โอกาสที่จะสร้างความวิตกกังวล และความเครียดให้กับผู้ถูกเวนคืนจึงมีน้อย</li> </ul>	<p>ในแง่ของการจ่ายค่าทดแทน และการอพยพโยกย้าย ที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ การศึกษาของบุตรหลาน การประกอบศาสนกิจ และการไปมาหาสู่ระหว่างญาติพี่น้องหรือเพื่อนบ้านตามมา</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ดังนั้น ความรุนแรงของผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>ดำเนินการเวนคืนและจ่ายค่าทดแทนทรัพย์สินที่ถูกเวนคืนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 มาตรา 18 และมาตรา 21 หากกรณีเป็นสิ่งปลูกสร้างจะมีหลักเกณฑ์และแนวทางการคำนวณสิ่งปลูกสร้างที่ถูกเวนคืน และแนวทางการกำหนดค่าทดแทนความเสียหายที่ต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์ตาม มาตรา 21 วรรคท้าย โดยกระทรวงคมนาคมได้ให้แนวทางปฏิบัติไว้</li> <li>กำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์โดยยึดตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดแนวทางการปฏิบัติในการดำเนินการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ แนวทางการคำนวณสิ่งปลูกสร้างที่ถูกเวนคืน และแนวทางการกำหนดค่าทดแทนความเสียหายที่ต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์ ตาม มาตรา 21 วรรคท้าย ที่กระทรวงคมนาคมเห็นชอบไว้ รวมถึง</li> </ul>

### ตารางที่ 5.3-12 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
							<p>แนวนโยบายของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อให้เป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>การกำหนดราคาค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนจะดำเนินการโดยคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคมนาคมแต่งตั้ง</li> <li>เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ชุมชนหรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากโครงการและเร่งหาทางแก้ไข</li> </ul>
<b>6. สุขภาพ/อาชีวอนามัยและความปลอดภัย</b>							
<ul style="list-style-type: none"> <li>คนที่ปฏิบัติงานอยู่ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง</li> </ul>							
กิจกรรมการก่อสร้างต่างๆ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ทางกายภาพ: <ul style="list-style-type: none"> <li>ฝุ่นละออง</li> <li>เสียงดัง</li> <li>ความสั่นสะเทือน</li> <li>ความร้อน</li> <li>ควันโลหะ</li> <li>และอุบัติเหตุ</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การหายใจ</li> <li>การได้ยิน</li> <li>การมองเห็น</li> <li>การสัมผัส</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>สภาพการทำงานที่ไม่เหมาะสม/ไม่เอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติงานและการปฏิบัติงานที่ไม่ปลอดภัยของคณงานก่อสร้างอาจก่อให้เกิดอันตรายหรืออุบัติเหตุหรืออาจเสียชีวิตได้</li> </ul>	<p><b>น้อย (2)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>คณงานก่อสร้างต้องอยู่ในพื้นที่ปฏิบัติงานตลอดเวลาที่ปฏิบัติงาน แต่มีการผลัดเปลี่ยนคณงานเข้า-ออกตามลักษณะงานที่ทำ</li> </ul>	<p><b>ปานกลาง (3)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>อันตรายจากสภาพการทำงานที่ไม่เหมาะสม/ไม่เอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติงานมีดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>ฝุ่นจากเศษเหล็ก หิน ดิน หวาย อาจทำให้คณงาน</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>ปานกลาง (2x3=6)</b></p>	<p>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสุขภาพ/อาชีวอนามัยและความปลอดภัยที่สำคัญดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย</li> </ul>

### ตารางที่ 5.3-12 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
				<ul style="list-style-type: none"><li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น และจัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลแก่คนงานก่อสร้าง</li><li>ดังนั้น <u>โอกาสรับสัมผัสของคนงานก่อสร้างจึงมีน้อย</u></li></ul>	<p>เกิดการระคายเคืองต่อระบบทางเดินหายใจ และอาจทำให้เกิดโรคหลอดลมอักเสบ หอบหืด โรคระบบทางเดินหายใจ</p> <p>เนื่องจากการติดเชื้อโรคแพ้ภูมิแพ้ทางอากาศและโรคเกี่ยวกับการไหลเวียนของโลหิตได้</p> <p>- เสี่ยงดังอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการทำงานได้ยิ่ง ทำให้เกิดการหูอื้อ แต่หากได้รับฟังเสียงดังเกินกว่ากำหนดเป็นระยะเวลานานเกินไปจะทำให้การทำลาย Hair Cell และประสาทที่เกี่ยวข้องกับการได้ยินอาจทำให้เกิดการสูญเสียการได้ยิน โดยอาจได้รับผลกระทบอย่างชั่วคราว</p> <p>- ความสั่นสะเทือนอาจทำให้อวัยวะที่สัมผัสกับ</p>	<p>เกิดการระคายเคืองต่อระบบทางเดินหายใจ และอาจทำให้เกิดโรคหลอดลมอักเสบ หอบหืด โรคระบบทางเดินหายใจ</p> <p>เนื่องจากการติดเชื้อโรคแพ้ภูมิแพ้ทางอากาศและโรคเกี่ยวกับการไหลเวียนของโลหิตได้</p> <p>- เสี่ยงดังอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการทำงานได้ยิ่ง ทำให้เกิดการหูอื้อ แต่หากได้รับฟังเสียงดังเกินกว่ากำหนดเป็นระยะเวลานานเกินไปจะทำให้การทำลาย Hair Cell และประสาทที่เกี่ยวข้องกับการได้ยินอาจทำให้เกิดการสูญเสียการได้ยิน โดยอาจได้รับผลกระทบอย่างชั่วคราว</p> <p>- ความสั่นสะเทือนอาจทำให้อวัยวะที่สัมผัสกับ</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>จัดสภาพแวดล้อมในการทำงานให้เหมาะสมเป็นไปตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง ความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับสภาวะแวดล้อม เช่น ความร้อน แสงสว่าง เสียง มาตรฐานอุปกรณ์</li><li>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบตามแผนปฏิบัติการลดผลกระทบด้านเสียง คุณภาพอากาศ และด้านการจราจร เพื่อความปลอดภัย</li><li>ห้ามพักอาศัยในบริเวณสถานที่ก่อสร้าง</li><li>จัดอบรมผู้ปฏิบัติงานให้รู้จักวิธีใช้ดูแล และบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ อย่างถูกต้องและเหมาะสมกับประเภทของงานก่อนการปฏิบัติงาน และกำหนดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ ให้ใช้</li></ul>

### ตารางที่ 5.3-12 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
					<p>เครื่องจักร อุปกรณ์เกิดอาการชา และอาจเสียความสามารถในการควบคุมกล้ามเนื้อได้</p> <p>- ความร้อนจากการเชื่อมโลหะและการก่อสร้างผิวทาง รวมถึงความร้อนจากแสงแดดขณะปฏิบัติงาน อาจทำให้ร่างกายสูญเสีย น้ำและเกลือแร่ เกิดการอ่อนเพลียและอาจทำให้เกิดโรคหลอดเลือดหัวใจไปเลี้ยงสมองไม่เพียงพอส่งผลให้ความสามารถในการรับรู้ลดลง</p> <p>- ครันโลหะจากการเชื่อมโลหะอาจทำให้เกิดอาการระคายเคืองต่อระบบทางเดินหายใจได้</p> <p>- แสงจากการเชื่อมโลหะ อาจทำให้เลนส์ของตาขุ่นมัวลง อาการจะเกิดขึ้น</p>		<p>งานได้ตื้ออยู่เสมอ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จัดเตรียมอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลและกำชับให้ผู้ปฏิบัติงานสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลทุกครั้งปฏิบัติงาน</li> <li>จัดให้มีพนักงานเจ้าหน้าที่อาชีวอนามัยและความปลอดภัยประจำพื้นที่ก่อสร้าง</li> <li>ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำแผนการจัดการด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัยในพื้นที่ก่อสร้าง</li> <li>จัดให้มีทางเดินเข้าออกพื้นที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับเครื่องจักร โดยมีความกว้างไม่น้อยกว่า 80 เซนติเมตร</li> <li>ติดตั้งป้ายแสดงขอบเขตการก่อสร้างให้ชัดเจน</li> <li>ในเขตก่อสร้างส่วนใดที่เป็นอันตราย ผู้ที่เข้าไปในเขต</li> </ul>

### ตารางที่ 5.3-12 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
					<p>ซ้ำๆ จนในที่สุดอาจเป็น “โรคต่อกระจากจากการทำงาน”</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>อันตรายจากการปฏิบัติงานที่ไม่ปลอดภัยซึ่งอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุและอาจเสียชีวิตได้</li> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นและจัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลแก่คนงานก่อสร้าง</li> <li>ดังนั้น <u>ความรุนแรงของผลกระทบจึงอยู่ในระดับปานกลาง</u></li> </ul>		<p>ดังกล่าวจะต้องสวมหมวกนิรภัยและให้ทำป้ายแสดงเขตอันตรายให้ชัดเจน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จัดทำรั้วกัน หรือเส้นแสดงเขตอันตราย ณ ที่ตั้งของเครื่องจักรหรือเขตที่เครื่องจักรทำงานที่อาจเป็นอันตรายให้ชัดเจนทุกแห่ง</li> <li>จัดเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถและเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง ให้บริเวณชุมชนน้อยที่สุด</li> </ul>
<p>• ประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง</p>							
การจ้างคนงานก่อสร้างและการตั้งบ้านพักคนงาน	<p>• <u>ทางกายภาพ:</u> เชื้อโรคและสัตว์พาหะนำโรค และการเข้าถึงบริการด้านสาธารณสุข</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การสัมผัส</li> <li>การใช้บริการหน่วยงานให้บริการด้านสาธารณสุข</li> </ul>	<p>• คนงานก่อสร้างที่เข้ามาในพื้นที่โครงการอาจก่อให้เกิดปัญหาโรคติดต่อแพร่ระบาดมายังพื้นที่ชุมชนใกล้เคียงซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการใช้บริการด้านสาธารณสุข</p>	<p><b>ปานกลาง (3)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>บ้านพักคนงานมี 1 แห่ง คนงานสูงสุด 500 คน</li> <li>ระยะเวลาก่อสร้างของโครงการประมาณ 39 เดือน และโครงการได้กำหนด</li> </ul>	<p><b>ต่ำ (2)</b></p> <p>• หากไม่มีการจัดการด้านสุขาภิบาลที่ดีในบริเวณบ้านพักคนงาน อาจเป็นแหล่งเชื้อโรคและสัตว์พาหะนำโรค ซึ่งอาจเกิดการแพร่</p>	<p><b>ปานกลาง (3x2=6)</b></p>	<p>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสุขภาพ/อาชีวอนามัยและความปลอดภัยที่สำคัญดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดพื้นที่ก่อสร้างและบ้านพักคนงาน</li> </ul>



### ตารางที่ 5.3-12 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
			<p>ของหน่วยงานด้านสาธารณสุขในพื้นที่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>การปิดช่องจราจรเพื่อดำเนินการก่อสร้างอาจทำให้ประชาชนเกิดความไม่สะดวกในเดินทางไปใช้บริการหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่</li> </ul>	<p>มาตรการในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นและมีมาตรการในการจัดการด้านสุขาภิบาลบริเวณบ้านพักคนงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ดังนั้น โอกาสที่ประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงบ้านพักคนงานจะรับสัมผัสแหล่งเชื้อโรคและสัตว์พาหะนำโรคที่อาจแพร่มาจากบ้านพักคนงานจึงอยู่ในระดับปานกลาง</li> <li>สำหรับปัญหาด้านการให้บริการของหน่วยงานด้านสาธารณสุข พบว่า หน่วยงานให้บริการด้านสาธารณสุขในพื้นที่มี 9 แห่ง นอกจากนี้ยังมีโรงพยาบาลเอกชนในเขตบางขุนเทียน 2 แห่ง เขตจอมทอง 3 แห่ง เขตราชบุรีบูรณะ 5 แห่ง เขตบางคอแหลม 1 แห่ง และเขตยานนาวา 1 แห่ง ซึ่งมีความเพียงพอต่อปริมาณคนงาน</li> </ul>	<p>ระบดมายังพื้นที่ชุมชนใกล้เคียงได้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการจัดการด้านสุขาภิบาลบริเวณบ้านพักคนงาน ดังนั้น ความรุนแรงของผลกระทบจากปัญหาโรคติดต่อแพร่ระบาดมายังพื้นที่ชุมชนใกล้เคียง จึงอยู่ในระดับต่ำ</li> <li>การเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากการทำงานของคนงานก่อสร้าง ทำให้ต้องเข้ารับการรักษานในหน่วยงานที่ให้บริการด้านสาธารณสุข ซึ่งอาจส่งผลกระทบในด้านความเพียงพอของการให้บริการสาธารณสุขกับประชาชนในพื้นที่ แต่เนื่องจากได้กำหนดมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น เช่น</li> </ul>		<p>ก่อสร้างให้ถูกสุขลักษณะเพื่อป้องกันปัญหาด้านสุขาภิบาลอนามัย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำแผนการจัดการด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัยในพื้นที่ก่อสร้าง</li> <li>จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นในพื้นที่ก่อสร้างอย่างเพียงพอ</li> <li>ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดเตรียมเครื่องมือดับเพลิงขึ้นต้นไว้ในบ้านพักคนงานและสำนักงานอย่างเพียงพอ และดูแลตรวจสอบเครื่องมือให้สามารถใช้การได้อยู่เสมอ รวมไปถึงจัดให้มีป้ายแนะนำการใช้งานเครื่องมือดับเพลิง มีการอบรมเกี่ยวกับวิธีป้องกันอัคคีภัย และจัดให้มีการฝึกซ้อมดับเพลิง และฝึกซ้อมอพยพหนีไฟให้แก่</li> </ul>

### ตารางที่ 5.3-12 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
				<p>ก่อสร้างที่จะเข้ารับการรักษายาบาลในกรณีเกิดอุบัติเหตุต่างๆ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการจะจัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นในพื้นที่ก่อสร้างอย่างเพียงพอ หากคนงานก่อสร้างได้รับอุบัติเหตุหรือเจ็บป่วยเล็กน้อยจะเข้ารับบริการจากหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นของโครงการ</li> <li>ดังนั้น ผลกระทบต่อโอกาสในการใช้บริการของหน่วยงานให้บริการด้านสาธารณสุขจึงมีน้อย</li> <li>สำหรับการเข้าถึงหน่วยงานให้บริการด้านสาธารณสุขในพื้นที่พบว่าโครงการจะปิดช่องจราจรเพื่อดำเนินการก่อสร้างโดยการก่อสร้างทางขึ้น-ลงจะต้องปิดจราจรทางคู่ขนาน 2 ช่องจราจร และทางหลัก 1 ช่องจราจร อาจทำให้</li> </ul>	<p>การจัดอบรมผู้ปฏิบัติงานการจัดเตรียมอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยและอาชีวอนามัยในพื้นที่ก่อสร้าง อีกทั้งได้กำหนดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นในพื้นที่ก่อสร้างอย่างเพียงพอ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ดังนั้น ความรุนแรงของผลกระทบด้านความเพียงพอของการให้บริการสาธารณสุขจึงอยู่ในระดับต่ำ</li> <li>โครงการจะปิดช่องจราจรเพื่อดำเนินการก่อสร้างอาจทำให้ประชาชนเกิดความไม่สะดวกในเดินทางไปใช้บริการหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ แต่เนื่องจากโครงการจะประชาสัมพันธ์แผนการ</li> </ul>		<p>คนงานก่อสร้างและพนักงาน ปีละ 1 ครั้ง</p> <p>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง ที่สำคัญดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ประสานงานกับสถานีตำรวจนครบาลในพื้นที่ จัดให้มีตำรวจจราจรคอยอำนวยความสะดวกบริเวณทางร่วมทางแยกที่มีการก่อสร้าง โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน</li> <li>การปิดกั้นและการเบี่ยงเบนเส้นทางของถนนและทางเดินเท้าชั่วคราวต้องประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบล่วงหน้า โดยแจ้งแผนการก่อสร้าง ได้แก่ วันที่เริ่มต้นและสิ้นสุดการปิดกั้นหรือเบี่ยงเบนเส้นทาง บริเวณที่ปิดกั้นหรือเบี่ยงเบนเส้นทาง</li> <li>จัดให้มีป้ายสัญลักษณ์บอกให้ทราบถึงตำแหน่งพื้นที่ก่อสร้างในระยะ 50-100 เมตร</li> </ul>

### ตารางที่ 5.3-12 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

รายละเอียดการดำเนิน โครงการที่สำคัญที่อาจ ส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการ รับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรง ของผลกระทบ	ระดับของ ผลกระทบ	
				<p>ประชาชนเกิดความไม่สะดวก ในเดินทางไปใช้บริการ หน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ โดยเฉพาะโรงพยาบาลพระราม 2 และโรงพยาบาลนครน ที่ตั้ง อยู่บริเวณทางขึ้น-ลง ที่ 2 และ 3 ของโครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการจะประชาสัมพันธ์แผน การก่อสร้างให้ประชาชนทราบ ล่วงหน้าและจะประสานงานกับ สถานีตำรวจนครบาลในพื้นที่ จัดให้มีตำรวจจราจรคอย อำนวยความสะดวก</li> <li>ดังนั้น ผลกระทบต่อโอกาสใน การเข้าถึงหน่วยงานให้บริการ ด้านสาธารณสุขจึงมีน้อย</li> <li>ดังนั้น ในภาพรวมโอกาส รับสัมผัสของประชาชนที่อยู่ ใกล้เคียงจึงอยู่ในระดับปาน กลางและโอกาสในการสร้าง ความ เครียดและความวิตก กังวลจึงเกิดขึ้นปานกลาง</li> </ul>	<p>ก่อสร้างให้ประชาชนทราบ ล่วงหน้า และ จะ ประสานงานกับสถานี ตำรวจนครบาลในพื้นที่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ดังนั้น ความรุนแรงของ ผลกระทบด้านการเข้าถึง การให้บริการด้าน สาธารณสุขจึงอยู่ในระดับ ต่ำ</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>ควบคุมให้พนักงานขับรถปฏิบัติ ตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด</li> </ul>

### ตารางที่ 5.3-12 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ทางจิตใจ: ความรำคาญและความวิตกกังวล</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความรู้สึก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>คนงานก่อสร้างที่เข้ามาทำงานในพื้นที่โครงการอาจสร้างความวิตกกังวลให้กับประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงในแง่สุขอนามัยและการเข้ารับบริการสาธารณสุขได้</li> </ul>	<p><b>ปานกลาง (3)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ระยะเวลาก่อสร้างของโครงการประมาณ 39 เดือน และโครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</li> <li>ดังนั้น โอกาสในการสร้างความวิตกกังวลและเหตุรำคาญต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงที่พักคนงานและประชาชนในพื้นที่จึงอยู่ในระดับปานกลาง</li> </ul>	<p><b>ต่ำ (2)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการจัดการด้านสุขภาพบริเวณบ้านพักคนงาน และมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น เช่น การจัดอบรมผู้ปฏิบัติงาน การเตรียมอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล และจัดทำแผนการจัดการด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัยในพื้นที่ก่อสร้างอีกทั้งได้กำหนดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นในพื้นที่ก่อสร้างอย่างเพียงพอ</li> <li>ดังนั้น ความรุนแรงของผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากไม่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บหรือเจ็บป่วย</li> </ul>	<p><b>ปานกลาง (3x2=6)</b></p>	<p>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเช่นเดียวกับผลกระทบต่อสิ่งคุกคามทางกายภาพ และปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคม ที่สำคัญดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข่าวสารการดำเนินงานโครงการและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ผ่านสื่อต่างๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อช่วยลดความวิตกกังวลของประชาชน</li> </ul>
<b>7. สรุปทรัพยากร</b>							
<ul style="list-style-type: none"> <li>ประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง และผู้ใช้เส้นทางสัญจรไป-มา ผ่านพื้นที่ก่อสร้าง</li> </ul>							

### ตารางที่ 5.3-12 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
กิจกรรมการก่อสร้างต่างๆ	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>ทางจิตใจ:</u> ความรำคาญ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความรู้สึก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความไม่เป็นระเบียบของพื้นที่ก่อสร้าง การเก็บกองวัสดุก่อสร้าง และการก่อสร้างโครงสร้างยกระดับอาจสร้างความรำคาญให้ประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง และผู้สัญจรไป-มาในแง่ของความไม่สวยงาม</li> </ul>	<p><b>ปานกลาง (3)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง โดยเฉพาะผู้ที่อาศัยอยู่ริมถนนทั้งสองข้างทางตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะมองเห็นพื้นที่ก่อสร้างตลอดเวลา โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วงโครงการบริเวณถนนพระรามที่ 2</li> <li>การเตรียมการก่อสร้างและการก่อสร้างฐานรากจะใช้ระยะเวลาประมาณ 39 เดือน ประกอบกับการโยกย้ายพื้นที่ทำงานไปเรื่อยๆ ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นเป็นผลกระทบในช่วงสั้นๆ เท่านั้น</li> <li>ผู้สัญจรไป-มา ผ่านพื้นที่ก่อสร้าง จะใช้เวลาไม่นานในการผ่านพื้นที่ดังกล่าว ดังนั้นโอกาสรับสัมผัสจึงมีน้อย</li> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</li> <li>ดังนั้น โอกาสที่จะสร้างความรำคาญให้กับประชาชนที่อยู่</li> </ul>	<p><b>ไม่มีนัยสำคัญ (1)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ความไม่เป็นระเบียบของพื้นที่ก่อสร้าง การเก็บกองวัสดุก่อสร้าง และการก่อสร้างโครงสร้างยกระดับอาจสร้างความรำคาญให้ประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง และผู้สัญจรไป-มาในแง่ของความไม่สวยงาม</li> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</li> <li>ดังนั้น ความรุนแรงของผลกระทบจึงไม่มีนัยสำคัญ เนื่องจากไม่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บหรือเจ็บป่วย</li> </ul>	<p><b>ต่ำ (3x1=3)</b></p>	<p>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสุนทรียภาพ ที่สำคัญดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ออกแบบโครงสร้างของโครงการ เช่น เสารองรับโครงสร้างทางยกระดับ ให้มีรูปทรงสถาปัตยกรรมที่ดี มีความเพริ้วกระชับ ไม่เทอะทะ และคำนึงถึงมุมมองในระยะไกล</li> <li>ออกแบบภูมิทัศน์โดยรอบอาคารควบคุมทางพิเศษ (CCB) อาคารควบคุมด่านเก็บค่าผ่านทาง โดยการจัดสวนปลูกต้นไม้ให้ร่มเงาและสวยงาม</li> <li>สร้างรั้ว กำแพงรอบพื้นที่ก่อสร้างเพื่อปิดไม่ให้เห็นสิ่งก่อสร้าง</li> <li>ต้องวางผังพื้นที่ก่อสร้างให้สอดคล้องกับขั้นตอนก่อสร้าง เช่น กำหนดตำแหน่งเส้นทางขนส่งเข้าออกให้ชัดเจน ตำแหน่งกองวัสดุ ตำแหน่งบ้านพักคนงาน เพื่อช่วยให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยมากยิ่งขึ้น</li> </ul>



ตารางที่ 5.3-12 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

รายละเอียดการดำเนิน โครงการที่สำคัญที่อาจ ส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการ รับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรง ของผลกระทบ	ระดับของ ผลกระทบ	
				ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง และผู้ใช้ เส้นทางสัญจรไป-มา ใน ภาพรวม จึงอยู่ในระดับปาน กลาง			

ตารางที่ 5.3-13 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะเปิดดำเนินการ

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
1. คุณภาพอากาศ							
• ประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ							
การเปิดให้บริการทางพิเศษ	• ทางกายภาพ  ฝุ่นละอองและไอเสียจากรถยนต์	• การหายใจ	• ไอเสียจากยานพาหนะ เช่น ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ รวมถึงฝุ่นละออง อาจเพิ่มความเสี่ยงต่อการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบทางเดินหายใจของประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการได้	<b>น้อย (2)</b>  • ปริมาณจราจรในพื้นที่ ทั้งจากทางพิเศษและถนนพระรามที่ 2 คั่นข้างหนาแน่น โดยเฉพาะ ในช่วงเวลาเร่งด่วน • พื้นที่ริมถนนพระรามที่ 2 เป็นพื้นที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมที่มีความหนาแน่นปานกลาง • โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น • ดังนั้น โอกาสรับสัมผัสของประชาชนในบริเวณใกล้เคียงจึงมีน้อย • สำหรับผู้ใช้เส้นทางสัญจรไป-มา จะใช้เวลาไม่นานในการผ่านพื้นที่ดังกล่าว ดังนั้น โอกาสรับสัมผัสจึงมีน้อยมาก	<b>ต่ำ (2)</b>  • หากประชาชนในบริเวณใกล้เคียงได้รับฝุ่นละอองและไอเสียจากยานพาหนะ เช่น ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ อย่างต่อเนื่องและเป็นเวลานานอาจก่อให้เกิดการระคายเคืองต่อระบบทางเดินหายใจ • จากข้อมูลสถิติสุขภาพในปีงบประมาณ 2555-2559 พบว่าประชาชนในพื้นที่ศึกษาป่วยด้วยโรคความผิดปกติเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการและเมตาบอลิซึมอื่นๆ มากที่สุด มีอัตราการป่วยอยู่ในช่วง 1,451 - 16,855 ราย	<b>ต่ำ (2x2=4)</b>	ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศในระยะก่อนก่อสร้าง ที่สำคัญดังนี้  • ในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียด ต้องออกแบบระบบจัดเก็บค่าผ่านทางให้มีความเหมาะสม ให้สอดคล้องสมดุลกับจำนวนและประเภทยานพาหนะที่ใช้บริการ เพื่อลดผลกระทบในระยะเปิดดำเนินการ ไม่ให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งอาจก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ  ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศในระยะเปิดดำเนินการ ที่สำคัญดังนี้

ตารางที่ 5.3-13 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะเปิดดำเนินการ

รายละเอียดการดำเนิน โครงการที่สำคัญที่อาจ ส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการ รับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรง ของผลกระทบ	ระดับของ ผลกระทบ	
					<ul style="list-style-type: none"> <li>ในปี 2593 พื้นที่ในระยะ 40 เมตร จะได้รับก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์สูงสุด 1.90 ส่วนในล้านส่วน และในระยะ 100 เมตร มีค่าไม่เกิน 1.8 ส่วนในล้านส่วน ได้รับฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน สูงสุดประมาณ 42 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์สูงสุดที่ 0.092 ส่วนในล้านส่วน (รวมความเข้มข้นพื้นฐาน 0.024 ส่วนในล้านส่วน) ซึ่งมีค่าต่ำกว่าค่ามาตรฐานความเข้มข้นของก๊าซ NO<sub>2</sub> ที่เกิดจากการระบายจากยานพาหนะในโครงการ และในถนนพื้นราบจึงมีค่าเท่ากับร้อยละ 75 ของความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ (NO<sub>x</sub>)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>พิจารณาปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าผ่านทางให้สอดคล้องกับปริมาณจราจร เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่าน ซึ่งอาจก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน</li> <li>ทำความสะอาดผิวทางพิเศษเป็นประจำอย่างน้อยสัปดาห์ละ 1 ครั้ง เพื่อลดการสะสมของฝุ่นละออง</li> </ul>

ตารางที่ 5.3-13 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะเปิดดำเนินการ

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
					ที่ประเมินได้จากแบบจำลอง และสภาพในการจำลองเลวร้ายมาก เพราะมีความเร็วลมเพียง 0.5 เมตร/วินาที ซึ่งค่าที่ได้ค่อนข้างสูงแต่มีโอกาสเกิดขึ้นน้อยมาก		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ทางจิตใจ: ความรำคาญ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความรู้สึก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ไอเสียจากยานพาหนะ เช่น เหม่า หรือ ควัน จากรถยนต์ อาจสร้างความเดือดร้อนรำคาญให้ประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>น้อย (2) ปริมาณจราจรในพื้นที่ ทั้งจากทางพิเศษและถนนพระรามที่ 2 ค่อนข้างหนาแน่น โดยเฉพาะ ในช่วงเวลาเร่งด่วน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ไม่มีนัยสำคัญ (1) ไอเสียจากรถยนต์เช่น เหม่า หรือ ควัน จากรถยนต์เป็นต้น อาจสร้างความเดือดร้อนรำคาญให้ประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ต่ำ (2x1=2)</li> </ul>	ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเช่นเดียวกับผลกระทบต่อสิ่งคุกคามทางกายภาพ

ตารางที่ 5.3-13 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะเปิดดำเนินการ

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
				<ul style="list-style-type: none"> <li>พื้นที่ริมถนนพระรามที่ 2 เป็นพื้นที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมที่มีความหนาแน่นปานกลาง</li> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</li> <li>ดังนั้น โอกาสในการเกิดเหตุรำคาญต่อประชาชนในบริเวณใกล้เคียงและผู้สัญจรไป-มาจึงเกิดขึ้นน้อย</li> </ul>	<b>ไม่มีความสำคัญ (1)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ไอเสียจากรถยนต์เช่น เขม่าหรือ คาร์บอน จากเครื่องยนต์เป็นต้น อาจสร้างความเดือดร้อนรำคาญให้ประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการได้</li> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</li> <li>ดังนั้น ความรุนแรงของผลกระทบจึงไม่มีความสำคัญเนื่องจากไม่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บหรือเจ็บป่วย</li> </ul>		
<b>2. ระดับเสี่ยง</b>							
<ul style="list-style-type: none"> <li>ประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ และผู้ใช้เส้นทางสัญจรไป-มา</li> </ul>							
การเปิดให้บริการทางพิเศษ	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>ทางกายภาพ:</u> เสียงดัง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การได้ยิน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เสียงดังจากยานพาหนะอาจจะส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตของประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการได้</li> </ul>	<b>ปานกลาง (3)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ปริมาณจราจรในพื้นที่ ทั้งจากทางพิเศษและถนนพระรามที่ 2 ค่อนข้างหนาแน่นโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน</li> </ul>	<b>น้อย (2)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>เสียงดังอาจทำให้เกิดอาการหูอื้อ</li> <li>ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงจะสูงกว่ามาตรฐานระดับเสียงทั่วไปที่ระยะห่างจาก</li> </ul>	<b>ปานกลาง (3x2=6)</b>	ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านระดับเสียงที่สำคัญดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>วิเคราะห์ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงอย่างต่อเนื่อง หากพบว่ามีพื้นที่</li> </ul>



ตารางที่ 5.3-13 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะเปิดดำเนินการ

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
				<ul style="list-style-type: none"> <li>พื้นที่ริมถนนของโครงการเป็นพื้นที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมที่มีความหนาแน่นปานกลาง</li> <li>แต่เนื่องจากเสียงดังทางพิเศษจะส่งผลกระทบต่อผู้ที่อยู่บนอาคารที่มีความสูงเท่ากับหรือมากกว่าความสูงของทางพิเศษ</li> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</li> <li>ดังนั้น โอกาสรับสัมผัสของประชาชนในบริเวณใกล้เคียงมีน้อย</li> <li>สำหรับผู้ที่ใช้เส้นทางสัญจรไปมา จะใช้เวลาไม่นานในการผ่านพื้นที่ดังกล่าว ดังนั้น โอกาสรับสัมผัสจึงมีอยู่ในระดับปานกลาง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>กึ่งกลางโครงการประมาณ 60 เมตร หรือเกินที่เข้าไปจากขอบถนนพระรามที่ 2 ประมาณ 20 เมตรที่จะมีระดับเสียงเกินมาตรฐาน</li> <li>เมื่อมีโครงการแล้วเสียงรวมจะเบาลงประมาณ 0.4 เดซิเบลเอ</li> <li>ส่วนในช่วงจากดาวคะนองถึงสะพานพระราม 9 คือไม่มีการเกินค่ามาตรฐานแต่อย่างใด เพราะไม่มีถนนพระรามที่ 2 แต่มีทางด่วนเฉลิมมหานครอยู่ข้างใต้โครงการแทน ซึ่งเสียงก็เบากว่าเพราะเป็นทางยกระดับ</li> <li>โครงการที่คร่อมถนนพระรามที่ 2 ที่ระยะ 40 เมตรจากกึ่งกลางโครงการ (คือ บาทวิถีของถนนพระรามที่ 2) จะดังเพียง 53 เดซิเบล ในปีที่ มี</li> </ul>		<p>อ่อนไหวที่มีแนวโน้มจะได้รับผลกระทบ ให้พิจารณากำหนดมาตรการในการลดผลกระทบเป็นกรณีไป</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ติดตั้งป้ายกำหนดความเร็วของยานพาหนะบนทางพิเศษ และควบคุมโดยการติดกล้องตรวจจับความเร็วในบริเวณต่างๆ ตามความเหมาะสม พร้อมทั้งมีบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืน</li> <li>ตรวจสอบและบำรุงรักษาทางให้อยู่ในสภาพดี ในกรณีที่ผิวจราจรชำรุด ต้องรีบซ่อมแซมให้คืนสภาพเดิมโดยเร็วที่สุด</li> </ul>

ตารางที่ 5.3-13 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะเปิดดำเนินการ

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
					<p>การจราจรมากที่สุด (ปี 2593) แต่ในช่วงเวลาที่มีเร่งด่วนเวลากลางวันที่มีรถบรรทุกวิ่ง จะมีระดับเสี่ยงถึงเป็น 62 เดซิเบลเอ และช่วงกลางคืนก็ถึง 62 เดซิเบลเอ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ปริมาณการจราจรยิ่งน้อยลงถึงสองในสาม ทำให้ระดับเสียงลดลง 4-5 เดซิเบลเอ ระดับเสียงจึงลดลงค่อนข้างต่ำตามปริมาณการจราจร</li> </ul> <p>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ดังนั้น ความรุนแรงของผลกระทบจึงไม่มีนัยสำคัญ เนื่องจากผลกระทบที่เกิดขึ้นเป็นเสียงรบกวน ที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพน้อยมาก</li> </ul>		

ตารางที่ 5.3-13 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะเปิดดำเนินการ

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>ทางจิตใจ:</u> ความรำคาญ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความรู้สึกรบกวนรำคาญ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เสียงดังจากยานพาหนะอาจสร้างความรำคาญให้กับประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ และผู้ใช้เส้นทางสัญจรไป-มาผ่านพื้นที่ได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปริมาณจราจรในพื้นที่ ทั้งจากทางพิเศษและถนนพื้นล่าง ค่อนข้างหนาแน่น โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน</li> <li>พื้นที่ริมถนนทั้ง 2 ข้างทางตลอดแนวเส้นทางโครงการเป็นพื้นที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมที่มีความหนาแน่นปานกลาง</li> <li>แต่เนื่องจากเสียงดังทางพิเศษจะส่งผลกระทบต่อผู้ที่อยู่บนอาคารที่มีความสูงเท่ากับหรือมากกว่าความสูงของทางพิเศษ</li> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปานกลาง (1)</li> <li>ระดับเสียงที่เกิดขึ้นอาจรบกวนหรือสร้างความรำคาญให้กับประชาชนที่อยู่ในระยะ 10 เมตรจากเขตทางของถนนพระรามที่ 2 ได้</li> <li>จากการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงในปัจจุบันบริเวณโรงเรียนสมบุญวิทย์ ซึ่งอยู่ห่างจากถนนที่มีการจราจรคับคั่งที่ประมาณ 58 เดซิเบลเอ</li> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ต่ำ (2x1=2)</li> </ul>	ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเช่นเดียวกับผลกระทบต่อสิ่งคุกคามทางกายภาพ

ตารางที่ 5.3-13 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะเปิดดำเนินการ

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
				<ul style="list-style-type: none"> <li>สำหรับผู้ใช้เส้นทางสัญจรไป-มา จะใช้เวลาไม่นานในการผ่านพื้นที่ดังกล่าว</li> <li>ดังนั้น โอกาสในการเกิดเหตุรำคาญจึงมีน้อย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ดังนั้น ความรุนแรงของผลกระทบจึงมีน้อย เนื่องจากไม่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บหรือเจ็บป่วย</li> </ul>		
<b>3. การคมนาคมขนส่ง</b>							
<ul style="list-style-type: none"> <li>ประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ ผู้ใช้เส้นทางสัญจรไป-มา</li> </ul>							
การเปิดให้บริการทางพิเศษ	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>ทางกายภาพ:</u> อุบัติเหตุ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การสัมผัส</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การพัฒนาโครงการช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ 2 และช่วยให้การเดินทางสะดวกสบายมากขึ้น และเนื่องจากผู้ขับขี่สามารถใช้ความเร็วได้เพิ่มขึ้น หากขับขี่ด้วยความประมาทอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้</li> <li>นอกจากนี้ การพัฒนาโครงการในระยะแรกอาจทำให้ผู้ใช้เส้นทางไม่คุ้นเคย ซึ่งอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุตามมาได้</li> </ul>	<p><b>น้อย (2)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ปริมาณจราจรในพื้นที่ ทั้งจากทางพิเศษและถนนพระรามที่ 2 ค่อนข้างหนาแน่น โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน</li> <li>พื้นที่ริมถนนพระรามที่ 2 เป็นพื้นที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมที่มีความหนาแน่นปานกลาง</li> <li>จากข้อมูลสถิติสุขภาพในปีงบประมาณ 2554 พบว่า ศูนย์บริการสาธารณสุข 3 แห่ง ในพื้นที่ศึกษา ประชาชนมีการเจ็บป่วยด้วยอุบัติเหตุจากการ</li> </ul>	<p><b>ต่ำ (2)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>หากผู้ขับขี่ขับขี่รถโดยประมาท อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ทำให้ได้รับบาดเจ็บหรืออาจเสียชีวิตได้นอกจากนี้ การพัฒนาโครงการในระยะแรกอาจทำให้ผู้ใช้เส้นทางไม่คุ้นเคย ซึ่งอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุตามมาได้</li> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</li> </ul>	<p><b>ต่ำ (2x2=4)</b></p>	<p>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านระดับเสี่ยง ที่สำคัญดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ติดตั้งป้ายกำหนดความเร็วของยานพาหนะบนทางพิเศษ และควบคุมโดยการติดกล้องตรวจจับความเร็วในบริเวณต่างๆ ตามความเหมาะสม พร้อมทั้งมีบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืน</li> <li>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านเสี่ยง ที่สำคัญดังนี้</li> </ul>

ตารางที่ 5.3-13 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะเปิดดำเนินการ

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
				<p>ขนส่งและผลที่ตามมา รวม 2,147 ราย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>หากผู้ขับขี่ขับรถด้วยประมาท อาจเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุได้</li> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</li> <li>ดังนั้น โอกาสรับสัมผัสของประชาชนในบริเวณใกล้เคียงและผู้ใช้เส้นทางสัญจรไป-มา จึงมีน้อย</li> </ul>	<p>ดังนั้น ความรุนแรงของผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>จำกัดความเร็วของยานพาหนะบนทางพิเศษไม่ให้เกินเกณฑ์ที่กำหนด</li> <li>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคม ที่สำคัญดังนี้</li> <li>ประชาสัมพันธ์การดำเนินโครงการในรูปแบบต่างๆ ทั้งแผนพับ ป้ายประชาสัมพันธ์เป็นระยะๆ</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ทางจิตใจ: ความรำคาญ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความรู้สึก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ยานพาหนะจากทางพิเศษอาจทำให้เกิดเสียงดังและความสั่นสะเทือนได้ ซึ่งอาจสร้างความรำคาญให้ผู้ที่อยู่อาศัยอยู่ใกล้พื้นที่โครงการ</li> <li>การพัฒนาโครงการช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ 2 และช่วยให้การเดินทางสะดวกสบายมากขึ้น</li> </ul>	<p>น้อย (2)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ปริมาณจราจรในพื้นที่ ทั้งจากทางพิเศษและถนนพระรามที่ 2 ค่อนข้างหนาแน่น โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน</li> <li>พื้นที่ริมถนนพระรามที่ 2 เป็นพื้นที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมที่มีความหนาแน่นปานกลาง</li> </ul>	<p>ไม่มีนัยสำคัญ (1)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ยานพาหนะจากทางพิเศษอาจทำให้เกิดเสียงดังและความสั่นสะเทือนได้ ซึ่งอาจสร้างความรำคาญให้ผู้ที่อยู่อาศัยอยู่ใกล้พื้นที่โครงการ</li> <li>ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านจัดเก็บค่าผ่านทาง อาจสร้างความรำคาญให้ผู้ใช้งานทางพิเศษได้</li> </ul>	<p>ต่ำ (2x1=2)</p>	<p>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเช่นเดียวกับผลกระทบต่อสิ่งคุกคามทางกายภาพ</p>



ตารางที่ 5.3-13 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะเปิดดำเนินการ

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
			อย่างไรก็ตาม อาจมีปัญหาระจากรจัดเก็บค่าผ่านทางซึ่งอาจสร้างความรำคาญให้กับผู้ใช้ทางพิเศษได้	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</li> <li>ดังนั้น โอกาสรับสัมผัสของประชาชนในบริเวณใกล้เคียงและผู้ใช้เส้นทางสัญจรไป-มา จึงมีน้อย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</li> <li>ดังนั้น ความรุนแรงของผลกระทบจึงไม่มีความสำคัญเนื่องจากไม่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บหรือเจ็บป่วย</li> </ul>		
<b>4. เศรษฐกิจ - สังคม</b>							
<ul style="list-style-type: none"> <li>ประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ และผู้ใช้เส้นทางสัญจรไป-มา</li> </ul>							
การเปิดให้บริการทางพิเศษ	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>ทางจิตใจ:</b> ความสะดวกสบาย ความเดือดร้อนรำคาญ ความวิตกกังวล และความเครียด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความรู้สึกรบกวน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความเดือดร้อนรำคาญของประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ จากการเปิดให้บริการทางพิเศษที่อาจทำให้คุณภาพสิ่งแวดล้อมเปลี่ยนแปลงไป</li> <li>สถานประกอบการที่อยู่ใกล้ทางขึ้น-ลงของโครงการอาจได้รับผลกระทบด้านเศรษฐกิจ ซึ่งอาจทำให้เกิดความวิตกกังวลและความเครียดได้</li> </ul>	<b>น้อย (2)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ประชาชนหรือสถานประกอบการที่อยู่ใกล้ทางขึ้น-ลงของโครงการจะได้รับผลกระทบตลอดเวลา</li> <li>ผู้ใช้เส้นทางสัญจรไป-มา จะใช้เวลาไม่นานในการผ่านพื้นที่ ดังนั้น โอกาสรับสัมผัสจึงมีน้อย</li> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</li> </ul>	<b>ต่ำ (2)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ความเดือดร้อนรำคาญของประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ จากการเปิดให้บริการทางพิเศษที่อาจทำให้คุณภาพสิ่งแวดล้อมเปลี่ยนแปลงไป</li> <li>สถานประกอบการที่อยู่ใกล้ทางขึ้น-ลงของโครงการอาจได้รับผลกระทบด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากการเข้าถึงหรือการเข้ารับบริการอาจมีความสะดวกน้อยลง</li> </ul>	<b>ต่ำ (2x2=4)</b>	<p>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคม ที่สำคัญดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง การคมนาคมขนส่ง และด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด</li> <li>รับฟังความคิดเห็นของประชาชนผ่าน EXAT call center 1543 เพื่อรับทราบปัญหาต่างๆ ที่เกิดจากโครงการ</li> </ul>

ตารางที่ 5.3-13 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะเปิดดำเนินการ

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>การพัฒนาโครงการช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ 2 ทำให้ผู้ใช้เส้นทางสัญจรไป-มา เกิดความสะดวกและประหยัดเวลาในการเดินทาง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ดังนั้น โอกาสที่จะสร้างความเดือดร้อนรำคาญ ความวิตกกังวล และความเครียดให้กับประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ จึงมีน้อย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ซึ่งอาจทำให้เกิดความวิตกกังวลและความเครียดได้</li> <li>ผู้ใช้เส้นทางสัญจรไป-มา เกิดความสะดว และประหยัดเวลาในการเดินทาง</li> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</li> <li>ดังนั้น ความรุนแรงของผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</li> </ul>		<p>เพื่อได้นำมาดำเนินการและแก้ไขให้เหมาะสม</p>
<b>5. สุขภาพ/อาชีวอนามัยและความปลอดภัย</b>							
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน</b></li> </ul>							
การเปิดให้บริการทางพิเศษ	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>ทางกายภาพ:</b> อุบัติเหตุ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การสัมผัส</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เจ้าหน้าที่ทำงานประจำที่ด้านเก็บค่าผ่านทาง และอาคารควบคุมด้านเก็บค่าผ่านทาง และเจ้าหน้าที่ซ่อมบำรุงทางพิเศษในกรณีฉุกเฉิน อาจได้รับอุบัติเหตุจนอาจเสียชีวิตได้</li> </ul>	<p><b>น้อย (2)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เจ้าหน้าที่ประจำด้านเก็บค่าผ่านทาง และอาคารควบคุมด้านเก็บค่าผ่านทางต้องปฏิบัติงานเป็นประจำ ส่วนเจ้าหน้าที่ซ่อมบำรุงทางพิเศษจะต้องปฏิบัติงานเป็นครั้งคราว</li> </ul>	<p><b>ปานกลาง (3)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เจ้าหน้าที่ประจำด้านเก็บค่าผ่านทาง และอาคารควบคุมด้านเก็บค่าผ่านทาง อาจได้รับบาดเจ็บอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ เช่น ผู้ใช้รถใช้ถนนขับรูดด้วยความประมาท</li> <li>เจ้าหน้าที่ซ่อมบำรุงทางพิเศษในกรณีฉุกเฉิน เช่น</li> </ul>	<p><b>ปานกลาง (2x3=6)</b></p>	<p>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสุขภาพ/สาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย ที่สำคัญดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>กำหนดให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานที่ด้านเก็บค่าผ่านทางข้ามถนนเฉพาะบริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางเท่านั้น</li> </ul>

ตารางที่ 5.3-13 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะเปิดดำเนินการ

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
				<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</li> <li>ดังนั้น โอกาสรับสัมผัสของ คนงานก่อสร้างจึงมีน้อย</li> </ul>	<p>การซ่อมแซมผิวถนน โครงสร้าง เป็นต้น ซึ่งอาจต้องมีการปิดช่องจราจรบนทางพิเศษ มีโอกาสได้รับอุบัติเหตุในขณะที่ปฏิบัติงานได้ นอกจากนี้ อาจเกิดอันตรายจากสภาพการทำงานที่ไม่เหมาะสม/ไม่เอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติงานดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ฝุ่นจากเศษเหล็ก หิน ดินทราย อาจทำให้คนงานเกิดการระคายเคืองต่อระบบทางเดินหายใจ และอาจทำให้เกิดโรคหลอดลมอักเสบ หอบหืด โรคระบบหายใจเนื่องจากการติดเชื้อ โรคแพ้ภูมิแพ้ และโรคเกี่ยวกับการไหลเวียนของโลหิตได้</li> <li>เสียงดัง อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการได้ยิน</li> </ul>		

ตารางที่ 5.3-13 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะเปิดดำเนินการ

รายละเอียดการดำเนิน โครงการที่สำคัญที่อาจ ส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการ รับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรง ของผลกระทบ	ระดับของ ผลกระทบ	
					<p>ทำให้เกิดการหุื้อ แต่หากได้รับฟังเสียงดังเกินกว่ากำหนดเป็นระยะเวลานานเกินไปจะการทำลาย Hair Cell และประสาทที่เกี่ยวข้องการได้ยินอาจทำให้เกิดการสูญเสียการได้ยิน โดยอาจได้รับผลกระทบชั่วคราว</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ความสั่นสะเทือน อาจทำให้อวัยวะที่สัมผัสกับเครื่องจักรอุปกรณ์เกิดอาการชา และอาจเสียความสามารถในการควบคุมกล้ามเนื้อได้</li> <li>- ความร้อน จากการเชื่อมโลหะและการก่อสร้างผิวทาง รวมถึงความร้อนจากดวงอาทิตย์ขณะปฏิบัติงาน อาจทำให้ร่างกายสูญเสีย น้ำและเกลือแร่ เกิดการอ่อนเพลีย และอาจทำให้</li> </ul>		

ตารางที่ 5.3-13 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะเปิดดำเนินการ

รายละเอียดการดำเนิน โครงการที่สำคัญที่อาจ ส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการ รับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรง ของผลกระทบ	ระดับของ ผลกระทบ	
					<p>เลือดไหลเวียนไปเลี้ยง สมองไม่เพียงพอ ส่งผลให้ ความสามารถในการรับรู้ ลดลง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- คิวโลหะ จากการเชื่อม โลหะ อาจทำให้เกิด อาการระคายเคืองต่อ ระบบทางเดินหายใจได้</li> <li>- แสงจากการเชื่อมโลหะที่ เกิดขึ้นจะทำให้เลนส์ของ ตาขุ่นมัวลง อาการจะ เกิดขึ้นช้าๆ จนในที่สุด กลายเป็น “โรคต้อกระจก จากการทำงาน”</li> <li>• อันตรายจากการปฏิบัติงาน ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งอาจ ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ และอาจ เสียชีวิตได้</li> <li>• ดังนั้น ความรุนแรงของ ผลกระทบจึงอยู่ในระดับ ปานกลาง</li> </ul>		



ตารางที่ 5.3-13 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะเปิดดำเนินการ

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
● ประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ ผู้ใช้เส้นทางสัญจรไป - มา							
การเปิดให้บริการทางพิเศษ	● <u>ทางกายภาพ:</u> <u>อุบัติเหตุ และการเข้าถึงบริการด้านสาธารณสุข</u>	● การสัมผัส  ● <u>การใช้บริการหน่วยงานให้บริการด้านสาธารณสุข</u>	● เนื่องจากผู้ขับขี่สามารถใช้ความเร็วได้เพิ่มขึ้น หากขับรถด้วยความประมาทอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ นอกจากนี้ การพัฒนาโครงการในระยะแรกอาจทำให้ผู้ใช้เส้นทางไม่คุ้นเคย ซึ่งอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุตามมาได้  ● <u>การพัฒนาโครงการช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ 2 และช่วยให้การเดินทางสะดวกสบายมากขึ้น ทำให้ประชาชนในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียงสามารถเข้าถึงหน่วยงานให้บริการด้านสาธารณสุขได้สะดวกรวดเร็วขึ้น</u>	● น้อย (2)  จากข้อมูลสถิติสุขภาพในปีงบประมาณ 2558 พบว่า กองบัญชาการตำรวจนครบาล 5 มีการแจ้งเหตุเฉลี่ย 2,459 รายต่อปี กองบัญชาการตำรวจนครบาล 8 มีการแจ้งเหตุเฉลี่ย 1,569 รายต่อปี และกองบัญชาการตำรวจนครบาล 9 มีการแจ้งเหตุเฉลี่ย 4,078 รายต่อปี ส่วนใหญ่เป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถยนต์นั่งเฉลี่ย 716, 466 และ 1,990 คดีต่อปี ตามลำดับ รองลงมาคือรถจักรยานยนต์เฉลี่ย 602, 475 และ 1,799 คดีต่อปี ตามลำดับ ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลส่วนใหญ่เป็นการบาดเจ็บเล็กน้อย	● ต่ำ (2)  หากผู้ขับขี่ขับรถโดยประมาท อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ทำให้ได้รับบาดเจ็บหรืออาจเสียชีวิตได้ นอกจากนี้ การพัฒนาโครงการในระยะแรกอาจทำให้ผู้ใช้เส้นทางไม่คุ้นเคย ซึ่งอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุตามมาได้  ● โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น  ● ดังนั้น ความรุนแรงของผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ  ● การพัฒนาโครงการช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพื้นราบ และช่วยให้การเดินทางสะดวกสบายมากขึ้น ทำให้ประชาชนในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียงสามารถ	● ต่ำ (2x2=4)  ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านระดับเสี่ยงที่สำคัญดังนี้  ● ติดตั้งป้ายกำหนดความเร็วของยานพาหนะบนทางพิเศษ และควบคุมโดยการติดกล้องตรวจจับความเร็วในบริเวณต่างๆ ตามความเหมาะสม พร้อมทั้งมีบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืน  ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน ที่สำคัญดังนี้  ● จำกัดความเร็วของยานพาหนะบนทางพิเศษไม่ให้เกินเกณฑ์ที่กำหนด  ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคม ที่สำคัญดังนี้	

ตารางที่ 5.3-13 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะเปิดดำเนินการ

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
				<ul style="list-style-type: none"> <li>หากผู้ขับขี่ขับรถด้วยประมาท อาจเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุได้</li> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</li> <li>ดังนั้น โอกาสรับสัมผัสของผู้ใช้เส้นทางสัญจรไป-มา จึงมีน้อย</li> <li>หน่วยงานให้บริการด้านสาธารณสุขในพื้นที่มี 5 แห่ง นอกจากนี้ยังมีโรงพยาบาลเอกชนในเขตบางขุนเทียน 2 แห่ง เขตจอมทอง 3 แห่ง เขตราชบุรีบูรณะ 5 แห่ง และเขตบางคอแหลม 1 แห่ง และเขตยานนาวา 1 แห่ง</li> <li>การพัฒนาโครงการช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพื้นราบและช่วยให้การเดินทางสะดวกสบายมากขึ้น ทำให้ประชาชนในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียงสามารถเข้าถึง</li> </ul>	<p>เข้าถึงหน่วยงานให้บริการด้านสาธารณสุขได้สะดวกรวดเร็วขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ดังนั้น จึงเป็นผลกระทบทางบวกในระดับต่ำ</li> <li>ดังนั้น ในภาพรวม ความรุนแรงของผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>ประชาสัมพันธ์การดำเนินโครงการในรูปแบบต่างๆ ทั้งผ่านพับ ป้ายประชาสัมพันธ์เป็นระยะๆ</li> </ul>

ตารางที่ 5.3-13 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะเปิดดำเนินการ

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
				<p>หน่วยงานให้บริการด้านสาธารณสุขได้สะดวกเร็วขึ้น โดยเฉพาะการเดินทางมาใช้บริการโรงพยาบาลธนบุรี โรงพยาบาลพระราม 2 โรงพยาบาลบางมด และโรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล ซึ่งอยู่ริมถนนพระรามที่ 2</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ดังนั้น ผลกระทบต่อโอกาสในการเข้าถึงหน่วยงานให้บริการด้านสาธารณสุขจึงเป็นผลกระทบทางบวก</li> <li>ดังนั้น ในภาพรวมโอกาสรับสัมผัสของประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการและผู้ใช้เส้นทางสัญจรไปมาจึงมีน้อย</li> </ul>			
6. สุนทรียภาพ							
<ul style="list-style-type: none"> <li>ประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ และผู้ใช้เส้นทางสัญจรไปมา</li> </ul>							
โครงสร้างทางพิเศษ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ทางจิตใจ: ความรำคาญ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความรู้สึก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ โดยเฉพาะผู้ที่อยู่ริมถนนพระรามที่ 2 และผู้</li> </ul>	<p>ปานกลาง (3)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ โดยเฉพาะผู้ที่อาศัย</li> </ul>	<p>ไม่มีความสำคัญ (1)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>โครงสร้างทางยกระดับจะส่งผลกระทบต่อ</li> </ul>	<p>ต่ำ (3x1=3)</p>	ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสุนทรียภาพ

ตารางที่ 5.3-13 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ ในระยะเปิดดำเนินการ

รายละเอียดการดำเนินโครงการที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ	ผลกระทบทางสุขภาพ			ความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Risk Matrix)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สิ่งคุกคาม	ปัจจัยต่อการรับสัมผัส	ลักษณะผลกระทบ	โอกาสเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ	
			สัญจรไป-มาอาจได้รับผลกระทบทางสายตาจากโครงสร้างทางพิเศษ	<p>อยู่ริมถนนพระรามที่ 2 จะมองเห็นโครงสร้างทางพิเศษตลอดเวลา</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้สัญจรไป-มาผ่าน จะใช้เวลาไม่นานในการผ่านพื้นที่ดังกล่าว ดังนั้น โอกาสรับสัมผัสจึงมีน้อย</li> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</li> <li>ดังนั้น ในภาพรวม โอกาสที่จะสร้างความรำคาญให้กับประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ และผู้ใช้เส้นทางสัญจรไป-มา <u>ในภาพรวม จึงอยู่ในระดับปานกลาง</u></li> </ul>	<p>ประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ โดยเฉพาะผู้ที่อยู่ริมถนนพระรามที่ 2 และผู้ใช้เส้นทางสัญจรไป-มา ซึ่งอาจทำให้เกิดความรำคาญได้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>แต่เนื่องจากพื้นที่บริเวณดังกล่าวส่วนใหญ่เป็นชุมชนเมือง และชุมทางการเดินทางและสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ ที่มีความไวต่อการเปลี่ยนแปลงของสิ่งแวดล้อมทางสายตาน้อย</li> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</li> <li>ดังนั้น ความรุนแรงของผลกระทบจึงไม่มีนัยสำคัญเนื่องจากไม่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บหรือเจ็บป่วย</li> </ul>		<p>ในระยะก่อนก่อสร้าง ที่สำคัญดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ออกแบบโครงสร้างของโครงการ เช่น เสารองรับโครงสร้างทางยกระดับให้มีรูปทรงสถาปัตยกรรมที่ดี มีความเพรียวกระชับ ไม่เทอะทะ และคำนึงถึงมุมมองในระยะไกลเพื่อลดผลกระทบในระยะเปิดดำเนินการ</li> </ul>

## บทที่ 6   มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

---

### 6.1       บทนำ

จากการทบทวนและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ทำให้ทราบว่าผลกระทบที่จะเกิดจากการพัฒนาโครงการนั้น มีความแตกต่างไปจากที่ได้ศึกษาไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิมอย่างไร เพื่อทบทวนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เคยเสนอไว้ในรายงาน EIA เดิม ว่ามีความเพียงพอและเหมาะสมหรือไม่ หากพบว่ามาตรการฯ เดิมที่เคยเสนอไว้ไม่เพียงพอ ที่ปรึกษาจะกำหนดมาตรการฯ ต่างๆ เพิ่มเติมเพื่อให้มีความเหมาะสมและเพียงพอสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมปัจจุบัน เพื่อผนวกในสัญญาว่าจ้างผู้รับเหมาให้ดำเนินการตามมาตรการดังกล่าวอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ เพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดและส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด โดยจะกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในแต่ละระยะของการดำเนินโครงการ ประกอบด้วย ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา

#### 6.1.1     สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

จากผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 6.1-1 จากการสรุปผลการประเมินผลกระทบเพื่อนำไปสู่การทบทวนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงาน EIA เดิม และจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติมในขั้นทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า มีบางประเด็นที่ต้องมีการเพิ่มเติมมาตรการฯ เพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมในปัจจุบันและเพียงพอต่อการบรรเทาและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้น ทั้งนี้ ภายหลังการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในครั้งนี้อาจจำเป็นต้องมีการกำหนดมาตรการเพิ่มเติมเพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้นให้อยู่ในระดับน้อยที่สุด โดยโครงการได้ผนวกรวมมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่เพิ่มเติมภายหลังการเปลี่ยนแปลง (ซึ่งได้ขีดเส้นใต้สำหรับมาตรการที่เพิ่มเติม และขีดเส้นกลาง สำหรับมาตรการที่ยกเลิกไว้ในตาราง) สามารถสรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ดังตารางที่ 6.1-2



ตารางที่ 6.1-1 สรุปการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการเพื่อทบทวนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ประเด็นสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	ระยะก่อนก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ระยะดำเนินการ	ระยะก่อนก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง	ระยะดำเนินการ
1. คุณภาพอากาศ	ต่ำ (-)	ต่ำ (-)	ต่ำ (-)	เสนอมาตรการเพิ่มเติม		
2. เสียง	ปานกลาง (-)	ปานกลาง (-)	ปานกลาง (-)	มาตรการเดิม เพียงพอ	เสนอมาตรการ เพิ่มเติม	มาตรการเดิม เพียงพอ
3. การคมนาคมขนส่ง	-	ปานกลาง (-)	ปานกลาง (+)	มาตรการเดิมเพียงพอ		เสนอมาตรการ เพิ่มเติมเพื่อให้ สอดคล้องกับ สภาพแวดล้อม ปัจจุบัน
4. เศรษฐกิจ – สังคม	-	ต่ำ (-)	ปานกลาง (+)	ยกเลิกบางมาตรการ		มาตรการเดิม เพียงพอ
5. การโยกย้ายและการเวนคืน	ปานกลาง (-)	-	-	ยกเลิกบางมาตรการ	-	-
6. สุขภาพ/อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	-	ปานกลาง (-)	ต่ำ (-)	มาตรการเดิมเพียงพอ		
7. สุนทรียภาพ	-	ปานกลาง (-)	ปานกลาง (-)	มาตรการเดิมเพียงพอ		

ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
1. คุณภาพอากาศ	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ควบคุมฝุ่นละอองโดยฉีดพรมน้ำบนทาง กองวัสดุที่มีฝุ่นเป็นประจำเมื่อเห็นว่าฝุ่นหรืออย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง</li> <li>เปิดพื้นที่ทำงานเท่าที่จำเป็นและปิดส่วนที่ไม่ใช้ เช่น กองวัสดุให้ขนออกจากพื้นที่โดยเร็ว</li> <li>จัดให้มีที่ล้างล้อของยานพาหนะทุกคันที่เข้าและออกพื้นที่ก่อสร้าง</li> <li>คลุมวัสดุก่อสร้างที่สามารถฟุ้งกระจายให้มีลักษณะขนส่ง</li> <li>จัดตั้งศูนย์/เจ้าหน้าที่ เพื่อดูแลการก่อสร้างและรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับความเดือดร้อนที่ได้รับจากการก่อสร้างโครงการของชุมชน พร้อมทั้งให้ความเอาใจใส่และเร่งแก้ปัญหาความเดือดร้อนดังกล่าวโดยเร็ว</li> </ul> <p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>การควบคุมและลดมลพิษจากยานพาหนะจำเป็นต้องดำเนินการในระดับประเทศ เช่น การปรับปรุงการจราจร การควบคุมไอระเหยจากการเติมน้ำมัน เป็นต้น อย่างไรก็ตาม กทพ. จะต้องทำความสะอาดผิวจราจรในเวลากลางคืนและฉุกเฉิน เช่น มีดิน ทราaylor โดยอุบัติเหตุ จัดให้มีการทำความสะอาดทันที เพื่อป้องกันการเกิดฝุ่นจากผิวทางที่สกปรก</li> </ul>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียด ต้องออกแบบระบบจัดเก็บค่าผ่านทางให้มีความเหมาะสม เช่น กำหนดสัดส่วนและจัดตำแหน่งช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass) และช่องเก็บค่าผ่านทางเงินสดให้สอดคล้องสมดุลกับจำนวนและประเภทยานพาหนะที่ใช้บริการ เพื่อลดผลกระทบในระยะเปิดดำเนินการ ไม่ให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งอาจก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ</li> <li>ในช่วงเตรียมการก่อสร้าง ต้องวางแผนกองวัสดุในบริเวณก่อสร้างเท่าที่จำเป็นและวางแผนการเปิดและปิดผิวหน้าดินด้วยวัสดุที่สามารถป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองได้แก่ คอนกรีต และยางมะตอย โดยจะต้องปิดผิวหน้าดินทันทีที่ไม่มีความจำเป็นต้องทำงานที่พื้นผิว</li> <li>ในกรณีการเปิดผิวถนนสาธารณะจะต้องได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานอนุญาตก่อน</li> <li>กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง เช่น การเปิดผิวหน้าดิน การรื้อถอนสิ่งปลูกสร้าง การกองวัสดุอุปกรณ์ การขุดเจาะ จะต้องกระทำภายในรั้วที่ที่มีความสูงจากพื้นดินสูงอย่างน้อย 2 เมตร ตลอดเวลาทำการก่อสร้าง</li> <li>ฉีดพรมน้ำในบริเวณที่มีฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย อย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง</li> </ul>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียด ต้องออกแบบระบบจัดเก็บค่าผ่านทางให้มีความเหมาะสม เช่น กำหนดสัดส่วนและจัดตำแหน่งช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass) และช่องเก็บค่าผ่านทางเงินสดให้สอดคล้องสมดุลกับจำนวนและประเภทยานพาหนะที่ใช้บริการ เพื่อลดผลกระทบในระยะเปิดดำเนินการ ไม่ให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งอาจก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ</li> <li>ดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ชุมชนบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างทราบ ตลอดจนประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อแจ้งแผนการก่อสร้างให้ประชาชนทราบล่วงหน้า อย่างน้อย 1 สัปดาห์ก่อนเริ่มงาน</li> <li>ในช่วงเตรียมการก่อสร้าง ต้องวางแผนกองวัสดุในบริเวณก่อสร้างเท่าที่จำเป็นและวางแผนการเปิดและปิดผิวหน้าดินด้วยวัสดุที่สามารถป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองได้แก่ คอนกรีต และยางมะตอย โดยจะต้องปิดผิวหน้าดินทันทีที่ไม่มีความจำเป็นต้องทำงานที่พื้นผิว</li> <li>ในกรณีการเปิดผิวถนนสาธารณะจะต้องได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานอนุญาตก่อน</li> <li>กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง เช่น การเปิดผิวหน้าดิน การรื้อถอนสิ่งปลูกสร้าง การกองวัสดุอุปกรณ์ การขุดเจาะ</li> </ul>

**ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก**

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• ปิดคลุมกองวัสดุก่อสร้างและส่วนบรรทุกของรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งวัสดุก่อสร้างด้วยผ้าใบ หรือวัสดุที่คล้ายกัน ให้มิดชิด</li> <li>• ล้างทำความสะอาดตัวรถและล้อรถให้ปราศจากเศษดินโคลนหรือทรายก่อนนำรถทุกชนิดออกสู่ภายนอกพื้นที่ก่อสร้าง โดยจัดหาบริเวณที่ใช้ล้างทำความสะอาดให้เหมาะสม ไม่ทำให้น้ำล้างไหลออกมานอกบริเวณโครงการ</li> <li>• การก่อสร้างบนถนนที่มีอยู่ปัจจุบัน จะต้องทำความสะอาดเศษดิน โคลน ทรายที่ตกหล่นอยู่บนผิวถนนรอบนอกพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำตลอดช่วงที่ทำการก่อสร้าง โดยให้ดำเนินการในเวลากลางวัน</li> <li>• การเปิดผิวถนนนอกรั้วโครงการ หลังจากเสร็จแล้วต้องปิดผิวหน้าด้วยวัสดุ เช่น คอนกรีต ยางแอสฟัลต์ ฯลฯ ไม่ควรใช้แผ่นเหล็กวางปิดไว้ และต้องดำเนินการให้เรียบร้อยก่อนเวลา 05.00 น. เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองเนื่องจากรถยนต์ที่วิ่งผ่านไปมา</li> <li>• จัดอุปกรณ์ป้องกันฝุ่นแก่คนงานในช่วงที่มีการเปิดผิวหน้าดิน รื้อถอนสิ่งปลูกสร้าง และการขุดเจาะ</li> <li>• บำรุงรักษาเครื่องยนต์และเครื่องจักรที่ใช้ในกิจกรรมก่อสร้างและขนส่งอย่างสม่ำเสมอ</li> </ul>	<p>จะต้องกระทำภายในรั้วที่ที่มีความสูงจากพื้นดินสูงอย่างน้อย 2 เมตร ตลอดเวลาทำการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ฉีดพรมน้ำในบริเวณที่มีฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย อย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง</li> <li>• ปิดคลุมกองวัสดุก่อสร้างและส่วนบรรทุกของรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งวัสดุก่อสร้างด้วยผ้าใบ หรือวัสดุที่คล้ายกัน ให้มิดชิด</li> <li>• ล้างทำความสะอาดตัวรถและล้อรถให้ปราศจากเศษดินโคลนหรือทรายก่อนนำรถทุกชนิดออกสู่ภายนอกพื้นที่ก่อสร้าง โดยจัดหาบริเวณที่ใช้ล้างทำความสะอาดให้เหมาะสม ไม่ทำให้น้ำล้างไหลออกมานอกบริเวณโครงการ</li> <li>• การก่อสร้างบนถนนที่มีอยู่ปัจจุบัน จะต้องทำความสะอาดเศษดิน โคลน ทรายที่ตกหล่นอยู่บนผิวถนนรอบนอกพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำตลอดช่วงที่ทำการก่อสร้าง โดยให้ดำเนินการในเวลากลางวัน</li> <li>• ติดตั้งผ้าใบที่บหรือผ้าใบโปรงแสงป้องกันวัสดุร่วงหล่นและป้องกันการฟุ้งกระจายบริเวณก่อสร้างทางยกระดับช่วงที่การก่อสร้างซ้อนทับอยู่เส้นทางคมนาคมปัจจุบัน</li> <li>• การเปิดผิวถนนนอกรั้วโครงการ หลังจากเสร็จแล้วต้องปิดผิวหน้าด้วยวัสดุ เช่น คอนกรีต ยางแอสฟัลต์ ฯลฯ ไม่ควรใช้แผ่นเหล็กวางปิดไว้ และต้องดำเนินการให้เรียบร้อยก่อนเวลา</li> </ul>

ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
		<p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ทบทวนและปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าผ่านทางให้สอดคล้องกับปริมาณจราจร เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่าน ซึ่งอาจก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน</li> <li>• ทำความสะอาดผิวทางพิเศษโดยใช้รถดูดฝุ่นในช่วงเวลากลางคืน เป็นประจำอย่างน้อยสัปดาห์ละ 1 ครั้ง เพื่อลดการสะสมของฝุ่นละออง</li> </ul>	<p>05.00 น. เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองเนื่องจากรถยนต์ที่วิ่งผ่านไปมา</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• จัดอุปกรณ์ป้องกันฝุ่นแก่คนงานในช่วงที่มีการเปิดผิวหน้าดิน รื้อถอนสิ่งปลูกสร้าง และการขุดเจาะ</li> <li>• บำรุงรักษาเครื่องยนต์และเครื่องจักรที่ใช้ในกิจกรรมก่อสร้างและขนส่งอย่างสม่ำเสมอ</li> <li>• จัดตั้งศูนย์/เจ้าหน้าที่ เพื่อดูแลการก่อสร้างและรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับความเดือดร้อนที่ได้รับจากการก่อสร้างโครงการของชุมชน พร้อมทั้งให้ความเอาใจใส่และเร่งแก้ปัญหาความเดือดร้อนดังกล่าวโดยเร็ว</li> </ul> <p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ทบทวนและปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าผ่านทางให้สอดคล้องกับปริมาณจราจร เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่าน ซึ่งอาจก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน</li> <li>• กทพ. ต้องประสานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรบนทางพิเศษในการตรวจจับและห้ามรถบรรทุกที่ไม่มีผ้าใบคลุมส่วนบรรทุกขึ้นทางพิเศษ</li> <li>• การควบคุมและลดมลพิษจากยานพาหนะจำเป็นต้องดำเนินการในระดับประเทศ เช่น การปรับปรุงการจราจร การควบคุมไอระเหยจากการเติมน้ำมัน เป็นต้น</li> </ul>

ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
			<ul style="list-style-type: none"> <li>ทำความสะอาดผิวจราจรบนทางพิเศษโดยใช้รถดูดกวาดในช่วงเวลากลางคืน เป็นประจำอย่างน้อยสัปดาห์ละ 1 ครั้ง เพื่อลดการสะสมของฝุ่นละออง</li> <li>ทำความสะอาดผิวจราจรบนทางพิเศษในกรณีฉุกเฉิน เช่น มีดินทรายหล่นโดยอุบัติเหตุ จัดให้มีการทำความสะอาดทันที เพื่อป้องกันการเกิดฝุ่นจากผิวทางที่สกปรก</li> </ul>
2. เสียง	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ออกแบบกำแพงกันเสียงบริเวณแหล่งรับผลกระทบที่มีความอ่อนไหวบริเวณสองข้างทางตามแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ ศาสนสถาน สถานศึกษา และชุมชนขนาดใหญ่ที่จะมีค่าระดับเสียง Leq 24 ชั่วโมง สูงเกินค่ามาตรฐาน (70 เดซิเบล (เอ)) ในปีที่โครงการเปิดใช้งาน (พ.ศ.2554) มีจำนวนรวม 17 แห่ง ประกอบด้วย ศาสนสถาน 5 แห่ง สถานศึกษา 5 แห่ง และชุมชนขนาดใหญ่ 7 แห่ง ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- มัสยิดอมันนุญมิต (538 ม.)</li> <li>- วัดสารอด (478 ม.)</li> <li>- หาดูตระกูลมูลนิธิ (932 ม.)</li> <li>- ด่านกักตักปั๊วขาว (817 ม.)</li> <li>- ศาลเจ้าแซ่ไคว (445 ม.)</li> <li>- โรงเรียนอมันนุญมิต (614 ม.)</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>สำรวจความคิดเห็นของผู้ที่อาจได้รับผลกระทบด้านเสียง เพื่อสอบถามความต้องการมาตรการในการลดผลกระทบเพิ่มเติม เช่น การหลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงเวลาที่มีการเรียนการสอน แล้วนำมาพิจารณากำหนดแผนการก่อสร้าง</li> </ul> <p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ใช้เสาเข็มเจาะ เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง</li> <li>กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดัง เช่น การเจาะเสาเข็ม การก่อสร้างฐานราก ให้ดำเนินการในช่วงเวลากลางวัน (09.00 น. -15.00 น.)</li> <li>การขนส่งวัสดุขนาดใหญ่ และการวางชิ้นส่วนโครงสร้างขนาดใหญ่ ซึ่งต้องดำเนินการในช่วงเวลากลางคืน จะต้องระมัดระวังในการวางและติดตั้งไม่ให้เกิดเสียงดัง</li> <li>การก่อสร้างบนถนนไม่ควรนำแผ่นเหล็กมาวางแทนผิวถนนในกรณีที่ทำให้พื้นเหล็กที่มีความหนาเป็นพิเศษ มี</li> </ul>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>สำรวจความคิดเห็นของผู้ที่อาจได้รับผลกระทบด้านเสียง เพื่อสอบถามความต้องการมาตรการในการลดผลกระทบเพิ่มเติม เช่น การหลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงเวลาที่มีการเรียนการสอน แล้วนำมาพิจารณากำหนดแผนการก่อสร้าง</li> <li>ออกแบบกำแพงกันเสียงบริเวณแหล่งรับผลกระทบที่มีความอ่อนไหวบริเวณสองข้างทางตามแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ ศาสนสถาน สถานศึกษา และชุมชนขนาดใหญ่ ที่จะมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง สูงเกินค่ามาตรฐาน (70 เดซิเบลเอ) ในปีที่โครงการเปิดใช้งาน มีจำนวนรวม 22 แห่ง ประกอบด้วย โรงพยาบาล 3 แห่ง สถานศึกษา 7 แห่ง ศาสนสถาน 4 แห่ง มูลนิธิ 1 แห่ง และชุมชนขนาดใหญ่ 7 แห่ง ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- โรงพยาบาลพระราม 2 (260 ม.)</li> <li>- โรงพยาบาลบางมด (500 ม.)</li> <li>- โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล (260 ม.)</li> </ul> </li> </ul>



**ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก**

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- โรงเรียนอนุบาลปัญญาศักดิ์ (894 ม.)</li> <li>- วิทยาลัยพาณิชยการเซตุน (628 ม.)</li> <li>- โรงเรียนวัดสารอด (900 ม.)</li> <li>- โรงเรียนอนุบาลสุพัสชา (717 ม.)</li> <li>- ชุมชนนาทราย (446 ม.)</li> <li>- ชุมชนรวมน้ำใจ (334 ม.)</li> <li>- เคหะสุขสวัสดิ์ (584 ม.)</li> <li>- อาคารพักอาศัยข้าราชการกองทัพอากาศส่วนกลางพื้นที่สุขสวัสดิ์ (2,358 ม.)</li> <li>- หมู่บ้านเรือนทอง (2,224 ม.)</li> <li>- ชุมชนทองเจือ (1,577 ม.)</li> <li>- ชุมชนบ้านป่าแดงพัฒนา (490 ม.)</li> </ul> <p>รวมระยะทางที่ติดตั้งกำแพงกันเสียงทั้งหมด 8,139 เมตร (ฝั่งเข้าเมือง 3,553 เมตร และฝั่งออกเมือง 4,586 เมตร)</p> <p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- การเจาะ การตอกเสาเข็ม การขุดผิวดิน การตอกกระแทก หรือเจาะภายในรั้วพื้นที่ก่อสร้างให้ทำในช่วงเวลากลางวัน เวลา 07.00-8.00 น. เท่านั้น</li> </ul> </li> </ul>	<p>ความแข็งแรงเพียงพอและไม่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ตรวจสอบอุปกรณ์และเครื่องจักรทุกสัปดาห์โดยเจ้าหน้าที่หรือวิศวกรผู้เชี่ยวชาญ เพื่อไม่ให้มีเสียงที่ดังผิดปกติ</li> <li>• หากจำเป็นต้องซ่อมแซมเครื่องจักรขนาดใหญ่ ให้นำไปซ่อมที่โรงซ่อมบำรุงนอกพื้นที่ก่อสร้าง</li> <li>• หากมีการติดตั้งเครื่องจักรขนาดใหญ่ เช่น เครื่องกำเนิดไฟฟ้าขนาดใหญ่ ในพื้นที่ใกล้เคียง ต้องจัดให้มีการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อลดความสั่นสะเทือน เช่น สปริงแผ่นยาง ตามคำแนะนำของผู้ผลิตเครื่องจักร เพื่อป้องกันการเกิดเสียงดัง รวมถึงการบำรุงรักษาผิวจราจรเพื่อลดความสั่นสะเทือนจาการรถบรรทุกที่อาจก่อให้เกิดเสียงดังด้วย</li> <li>• จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายจากการได้ยินเสียงดัง เช่น Ear Plug หรือ Ear Muff ให้แก่คนงานก่อสร้างที่ทำงานกับเครื่องจักร</li> <li>• ติดตั้งกำแพงกันเสียงสูงจาก Parapet 2 เมตร ที่ริมขอบทางพิเศษบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบด้านเสียงบริเวณริมถนนพระรามที่ 2 เพื่อลดผลกระทบในระยะเปิดดำเนินการ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>• โรงพยาบาลพระราม 2 ให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงที่ STA. 2+500 ถึง 2+760 เป็นระยะทางประมาณ 260 เมตร</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- โรงเรียนสมบุญวิทย (255 ม.)</li> <li>- มัสยิดอัมมมณีนิต (538 ม.)</li> <li>- วัดสารอด (478 ม.)</li> <li>- หาดูตระกูลมูลนิธิ (932 ม.)</li> <li>- ตำหนักทิพย์ปัฐ (817 ม.)</li> <li>- ศาลเจ้าแซ่ไคว (445 ม.)</li> <li>- โรงเรียนอัมมมณีนิต (614 ม.)</li> <li>- โรงเรียนอนุบาลปัญญาศักดิ์ (894 ม.)</li> <li>- โรงเรียนปัญญาศักดิ์ (894 ม.)</li> <li>- วิทยาลัยพาณิชยการเซตุน (628 ม.)</li> <li>- โรงเรียนวัดสารอด (900 ม.)</li> <li>- โรงเรียนอนุบาลสุพัสชา (717 ม.)</li> <li>- ชุมชนนาทราย (446 ม.)</li> <li>- ชุมชนรวมน้ำใจ (334 ม.)</li> <li>- เคหะสุขสวัสดิ์ (584 ม.)</li> <li>- อาคารพักอาศัยข้าราชการกองทัพอากาศส่วนกลางพื้นที่สุขสวัสดิ์ (2,358 ม.)</li> <li>- หมู่บ้านเรือนทอง (2,224 ม.)</li> <li>- ชุมชนทองเจือ (1,577 ม.)</li> <li>- ชุมชนบ้านป่าแดงพัฒนา (490 ม.)</li> </ul> <p>ตำแหน่งติดตั้งกำแพงกันเสียง แสดงดังตารางที่ 1 และรูปที่ 1</p>

ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ของรถยนต์ เครื่องจักร อุปกรณ์ ไม่ให้ก่อให้เกิดเสียงดัง โดยรถยนต์จะต้องมีเสียงดังไม่เกิน 85 เดซิเบล(เอ) ที่ระยะห่างจากรถยนต์ 7.5 เมตร</li> <li>- การก่อสร้างบนถนนไม่ควรนำแผ่นเหล็กมาวางแทนผิวถนน ในกรณีที่ต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาเป็นพิเศษ และมียางรองเพื่อกันเสียงและความสั่นสะเทือน</li> <li>• กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติ (ระดับเสียงเกินกว่าค่าระดับเสียงสูงสุด (<math>L_{max}</math>) ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 115 เดซิเบล(เอ)) จะต้องเริ่มต้นหลังจากเวลา 07.00 น. และต้องสิ้นสุดก่อนเวลา 18.00 น. เพื่อป้องกันผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงโดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ</li> <li>• ในกรณีก่อสร้างใกล้สถานศึกษา ได้แก่ โรงเรียนปัญญาคักดี วิทยาลัยพาณิชยการเชตุพน โรงเรียนอนุบาลสุพิชชา โรงเรียนอนันตนรภูมิ โรงเรียนวัดสารอดและโรงเรียนอนุบาลปัญญาคักดี ให้ประสานกับสถาบันการศึกษาเหล่านั้นในเรื่องกำหนดเวลาการเจาะหรือตอกเสาเข็มให้ไม่ตรงกับการเรียนการสอน เช่น ให้ดำเนินการในวันหยุด เป็นต้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• โรงพยาบาลบางมด ให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงที่ STA. 6+700 ถึง 7+200 เป็นระยะทางประมาณ 500 เมตร</li> <li>• โรงพยาบาลบางปะกอก 9 ให้อินเตอร์เนชั่นแนล ติดตั้งกำแพงกันเสียงที่ STA. 9+100 ถึง 9+360 เป็นระยะทางประมาณ 260 เมตร</li> <li>• โรงเรียนสมบุญวิทย์ ให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงที่ STA. 8+600 ถึง 8+855 เป็นระยะทางประมาณ 255 เมตร</li> </ul> <p>รวมเป็นระยะทางติดตั้งกำแพงกันเสียงทั้งสิ้น 1,275 เมตร</p> <p>โดยรูปแบบและวัสดุของกำแพงกันเสียงโครงสร้างเป็น Fiber Reinforced Concrete (FRC) ที่มีความแข็งแรงทนทานความสูง 2 เมตร ด้านที่หันเข้าหาการจราจรของทางพิเศษบุด้วยวัสดุดูดกลืนเสียง ที่สามารถลดเสียงสะท้อนได้ Noise Reduction Coefficient (NRC) ระหว่าง 0.6-0.9 หรือลดพลังงานเสียงที่สะท้อนได้ 60-90 %</p> <p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• วิเคราะห์ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงอย่างต่อเนื่อง หากพบว่าพื้นที่อ่อนไหวที่มีแนวโน้มจะได้รับผลกระทบ ให้พิจารณากำหนดมาตรการในการลดผลกระทบเป็นกรณีไป</li> <li>• ติดตั้งป้ายกำหนดความเร็วของยานพาหนะบนทางพิเศษ และควบคุมโดยการติดกล้องตรวจจับความเร็วในบริเวณต่างๆ ตามความเหมาะสม พร้อมทั้งมีบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืน</li> </ul>	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ใช้เสาเข็มเจาะเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง</li> <li>• กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดัง เช่น การเจาะเสาเข็ม การก่อสร้างฐานราก ให้ดำเนินการในช่วงเวลากลางวัน (09.00-15.00 น.)</li> <li>• การขนส่งวัสดุขนาดใหญ่ และการวางชิ้นส่วนโครงสร้างขนาดใหญ่ ซึ่งต้องดำเนินการในช่วงเวลากลางคืน จะต้องระมัดระวังในการวางและติดตั้งไม่ให้เกิดเสียงดัง</li> <li>• การก่อสร้างบนถนนไม่ควรนำแผ่นเหล็กมาวางแทนผิวถนน ในกรณีที่จำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาเป็นพิเศษ มีความแข็งแรงเพียงพอและไม่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน</li> <li>• ตรวจสอบอุปกรณ์และเครื่องจักรทุกสัปดาห์โดยเจ้าหน้าที่หรือวิศวกรผู้เชี่ยวชาญ เพื่อไม่ให้มีเสียงดังผิดปกติ</li> <li>• หากจำเป็นต้องซ่อมแซมเครื่องจักรขนาดใหญ่ ให้นำไปซ่อมที่โรงซ่อมบำรุงนอกพื้นที่ก่อสร้าง</li> <li>• หากมีการติดตั้งเครื่องจักรขนาดใหญ่ เช่น เครื่องกำเนิดไฟฟ้าขนาดใหญ่ ในพื้นที่ใกล้เคียง ต้องจัดให้มีการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อลดความสั่นสะเทือน เช่น สปริงแผ่นยาง ตามคำแนะนำของผู้ผลิตเครื่องจักร เพื่อป้องกันการเกิดเสียงดัง รวมถึงการ</li> </ul>

**ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก**

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ในกรณีก่อสร้างใกล้ศาสนสถาน ได้แก่ วัดสารอด มัสยิด-ลิวาอุลอิสลาม มัสยิดอมันนุมนิต วัดสน วัดไทร ศาลเจ้าแซ่เคี้ยวหาญตระกูลมุลินธิ และตำหนักทิพย์ปุษาว ให้งดกิจกรรมการก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดเสียงในระดับที่ดังเกินกว่าที่ยอมรับได้ (ระดับเสียงเกินกว่าค่าระดับเสียงสูงสุด (<math>L_{max}</math>) ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 115 เดซิเบล(เอ)) ในช่วงที่มีการประกอบศาสนกิจและในวันสำคัญทางศาสนา เช่น วันวิสาขบูชา เป็นต้น</li> <li>• กิจกรรมการก่อสร้างต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับระเบียบปฏิบัติตามประกาศของกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ในการก่อสร้างอาคารและสาธารณูปโภค พ.ศ. 2539</li> <li>• กิจกรรมใดๆ ที่ก่อให้เกิดเสียงในระดับที่ดังเกินกว่าที่ยอมรับได้ (ระดับเสียงเกินกว่าค่าระดับเสียงสูงสุด (<math>L_{max}</math>) ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 115 เดซิเบล(เอ))จะต้องมีการประกาศให้สาธารณชนทราบโดยทั่วถึง โดยการจัดทำป้ายประกาศหน้าพื้นที่ก่อสร้าง</li> <li>• ต้องมีมาตรการเพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียงต่อผู้ที่อยู่ในบริเวณก่อสร้างและในบริเวณใกล้เคียง เช่น การติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบชั่วคราวล้อมรอบบริเวณก่อสร้าง เพื่อป้องกันมิให้ผู้รับเสียงได้รับเสียง <math>Leq</math> 24 ชั่วโมง เกิน 70</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ตรวจสอบและบำรุงรักษาทางให้อยู่ในสภาพดี ในกรณีที่ผิวจราจรชำรุด ต้องรีบซ่อมแซมให้คืนสภาพเดิมโดยเร็วที่สุด</li> </ul>	<p>บำรุงรักษาผิวจราจรเพื่อลดความสั่นสะเทือนจากรถบรรทุกที่อาจก่อให้เกิดเสียงดังด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายจากการได้ยินเสียงดัง เช่น Ear Plug หรือ Ear Muff ให้แก่คนงานก่อสร้างที่ทำงานกับเครื่องจักร</li> <li>• ติดตั้งผนังกันเสียงชั่วคราวสูง 2 เมตร ตลอดเวลาที่มีการใช้เครื่องจักรที่มีเสียงดัง ซึ่งสามารถลดเสียงได้ประมาณ 10 เดซิเบลเอ ที่ขอบพื้นที่ก่อสร้างบริเวณพื้นที่อ่อนไหว 2 แห่ง ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>- ศาลเจ้าแม่จางและลูก เป็นระยะทางประมาณ 250 เมตร (เริ่มต้นที่ กม.7+705 สิ้นสุดที่ กม.7+955)</li> <li>- วัดสารอด เป็นระยะทางประมาณ 500 เมตร (เริ่มต้นที่ กม.14+720 สิ้นสุดที่ กม.15+220)</li> </ul> </li> <li>• กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติ (ระดับเสียงเกินกว่าค่าระดับเสียงสูงสุด (<math>L_{Amax}</math>) ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 115 เดซิเบล(เอ)) จะต้องเริ่มต้นหลังจากเวลา 07.00 น. และต้องสิ้นสุดก่อนเวลา 18.00 น. เพื่อป้องกันผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงโดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ</li> <li>• ในกรณีก่อสร้างใกล้สถานศึกษา ได้แก่ โรงเรียนปัญญาคึกคัก วิทยาลัยพาณิชยการเชตุพน โรงเรียนอนุบาลสุพรรณ</li> </ul>

**ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก**

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
	<p>เดซิเบล(เอ) และควบคุมมิให้คนงานที่ทำงานในพื้นที่ก่อสร้างได้รับเสียงที่ดังเกินกว่า 90 เดซิเบล(เอ) ตลอดช่วงเวลา 8 ชั่วโมง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ในกรณีที่คนงานมีความจำเป็นต้องทำงานอยู่ในบริเวณที่มีเสียงดังนานเกินกว่า 8 ชั่วโมง จะต้องใส่เครื่องป้องกันเสียง เช่น ที่อุดหู ที่ครอบหู เป็นต้น</li> <li>• วางแผนการลดผลกระทบด้านเสียงโดยพิจารณาใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ และวิธีการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด ได้แก่ การใช้เข็มเจาะแทนเข็มตอก</li> <li>• ต้องมีการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลต่างๆ เกี่ยวกับโครงการโดยเปิดเผย เช่น รูปแบบลักษณะการก่อสร้าง ระยะเวลาการก่อสร้าง ช่วงเวลาการทำงาน และมาตรการลดผลกระทบที่ถือปฏิบัติในพื้นที่นั้นๆ หรือข้อมูลรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการอื่นๆ ที่จำเป็น เพื่อความเข้าใจอันดีของประชาชนที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียง</li> <li>• จัดตั้งศูนย์/เจ้าหน้าที่ เพื่อดูแลการก่อสร้างและรับเรื่องราวเรียนเกี่ยวกับความเดือดร้อนที่ได้รับจากการก่อสร้างโครงการของชุมชน พร้อมทั้งให้ความเอาใจใส่และเร่งแก้ปัญหาความเดือดร้อนดังกล่าวโดยเร็ว โดยอาจพิจารณาจัดตั้งศูนย์ดังกล่าวภายในศูนย์บริการข้อมูลของ กทพ. (Call center 1543) หรืออาจประสานกับ</li> </ul>		<p>โรงเรียนอัมรินทร์มิต วิทยาลัยวัดสารอด และโรงเรียนอนุบาล-ปัญญาศักดิ์ ให้ประสานกับสถาบันการศึกษาเหล่านั้นในเรื่องกำหนดเวลาการเจาะเสาเข็มให้ไม่ตรงกับการเรียนการสอน เช่น ให้ดำเนินการในวันหยุด เป็นต้น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ในกรณีก่อสร้างใกล้ศาสนสถาน ได้แก่ วัดสารอด มัสยิดลิลาอุลอิสลาม มัสยิดอัมรินทร์มิต วัดสน วัดไทร ศาลเจ้าแซ่ไคว้ และตึกพิกิตวิทยุขาว ให้งดกิจกรรมการก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดเสียงในระดับที่ดังเกินกว่าที่จะยอมรับได้ (ระดับเสียงเกินกว่าค่าระดับเสียงสูงสุด (<math>L_{Amax}</math>) ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 115 เดซิเบล(เอ) ในช่วงที่มีการประกอบศาสนกิจและในวันสำคัญทางศาสนา เป็นต้น</li> <li>• กิจกรรมการก่อสร้างต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับระเบียบปฏิบัติตามประกาศของกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ในการก่อสร้างอาคารและสาธารณูปโภค พ.ศ. 2539</li> <li>• กิจกรรมใดๆ ที่ก่อให้เกิดเสียงในระดับที่ดังเกินกว่าที่จะยอมรับได้ (ระดับเสียงเกินกว่าค่าระดับเสียงสูงสุด (<math>L_{Amax}</math>) ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 115 เดซิเบล(เอ) จะต้องมีการประกาศให้สาธารณชนทราบโดยทั่วถึง โดยการจัดทำป้ายประกาศหน้าพื้นที่ก่อสร้าง</li> <li>• ต้องมีมาตรการเพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียงต่อผู้ที่อยู่ในบริเวณก่อสร้างและในบริเวณใกล้เคียง เช่น การติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบชั่วคราวล้อมรอบบริเวณก่อสร้าง เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้รับเสียงได้รับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง เกิน 70 เดซิเบลเอ และควบคุม</li> </ul>

**ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก**

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
	<p>สำนักงานเขตที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ เขตบางคอแหลม เขตยานนาวา เขตราชบุรีบูรณะและเขตจอมทอง ในการรวบรวมเรื่องร้องเรียนส่งให้ กทพ.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ควบคุมและกำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบระดับความดังของเสียงจากการก่อสร้างอย่างต่อเนื่อง ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ โดยควบคุมมิให้มีระดับเสียง Leq 24 ชั่วโมงเกิน 70 เดซิเบล(เอ) และระดับเสียงสูงสุด (L<sub>max</sub>) ไม่เกิน 115 เดซิเบล(เอ))</li> <li>ทางโครงการต้องลดระดับเสียงจากอุปกรณ์ก่อสร้าง โดยการเลือกใช้อุปกรณ์การก่อสร้างที่มีคุณภาพดีและไม่ก่อให้เกิดเสียงดังมาก ติดตั้งอุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดเสียงดังมากๆ ให้อยู่ในที่มิดชิด หรือไกลจากผู้รับเสียงให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ หรืออาจติดตั้งอุปกรณ์ลดระดับเสียงเข้ากับอุปกรณ์ก่อสร้าง</li> <li>เลือกใช้การก่อสร้างแบบใช้ส่วนประกอบแบบหล่อสำเร็จ ซึ่งจะช่วยลดระดับเสียงให้อยู่ในระดับที่ควบคุมได้ และไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนในบริเวณโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง</li> </ul> <p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ควบคุมความเร็วของยานพาหนะบนโครงการไม่ให้เกินเกณฑ์ที่กำหนดไว้ โดยใช้ป้ายจราจร ดังนี้</li> </ul>		<p>ไม่ให้คนงานที่ทำงานในพื้นที่ก่อสร้างได้รับเสียงที่ดังเกินกว่า 90 เดซิเบลเอ ตลอดช่วงเวลา 8 ชั่วโมง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ในกรณีที่คนงานมีความจำเป็นต้องทำงานอยู่ในบริเวณที่มีเสียงดังนานเกินกว่า 8 ชั่วโมง จะต้องใส่เครื่องป้องกันเสียง เช่น ที่อุดหู ที่ครอบหู เป็นต้น</li> <li>วางแผนการลดผลกระทบด้านเสียงโดยพิจารณาใช้เครื่องจักรอุปกรณ์ และวิธีการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุดได้แก่ การใช้เข็มเจาะแทนเข็มตอก</li> <li>ต้องมีการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลต่างๆ เกี่ยวกับโครงการ โดยเปิดเผย เช่น รูปแบบลักษณะการก่อสร้าง ระยะเวลาการก่อสร้าง ช่วงเวลาการทำงาน และมาตรการลดผลกระทบที่ถือปฏิบัติในพื้นที่นั้นๆ หรือข้อมูลรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการอื่นๆ ที่จำเป็น เพื่อความเข้าใจอันดีของประชาชนที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียง</li> <li>จัดตั้งศูนย์/เจ้าหน้าที่ เพื่อดูแลการก่อสร้างและรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับความเดือดร้อนที่ได้รับจากการก่อสร้างโครงการของชุมชน พร้อมทั้งให้ความเอาใจใส่และเร่งแก้ปัญหาความเดือดร้อนดังกล่าวโดยเร็ว โดยอาจพิจารณาจัดตั้งศูนย์ดังกล่าวภายในศูนย์บริการข้อมูล ของ กทพ. (Call center 1543) หรืออาจประสานกับสำนักงานเขตที่เกี่ยวข้อง ได้แก่</li> </ul>



**ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก**

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ป้ายจำกัดความเร็วแบบเปลี่ยนแปลงข้อความไม่ได้ จะติดตั้งบริเวณทางโค้ง หรือบริเวณควบคุมความเร็วใกล้ทางร่วม-ทางแยก</li> <li>- ป้ายจำกัดความเร็วแบบเปลี่ยนแปลงข้อความได้ (Matric Sign) ซึ่งจะกำหนดความเร็วที่เหมาะสมในการใช้ทางพิเศษแปรเปลี่ยนตามลักษณะปัญหา หรือข้อจำกัดในการใช้บริการทางพิเศษ ซึ่งมีผลต่อการใช้ความเร็วอย่างปลอดภัยของยานพาหนะบนทางพิเศษ เช่น มีอุบัติเหตุข้างหน้า เกิดฝนตก เป็นต้น</li> <li>• ตรวจสอบสภาพผิวทางและกำแพงกันเสียง และซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ โดยจะดำเนินการใน 3 ลักษณะดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- การตรวจสอบและซ่อมบำรุงกรณีฉุกเฉินหรือเกิดความเสียหายจากอุบัติเหตุ จะเป็นการดำเนินการภายหลังเกิดอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อผิวทางและกำแพงกันเสียงในทันที เพื่อรักษามาตรฐานการให้บริการของทางพิเศษ</li> <li>- การตรวจสอบและซ่อมบำรุงตามปกติ จะมีการตรวจสอบเป็นประจำทุกๆ เดือนและทำการซ่อมบำรุงในส่วนที่เกิดการชำรุด โดยใช้งบประมาณซ่อมบำรุงรายปี</li> </ul> </li> </ul>		<p>เขตบางคอแหลม เขตยานนาวา เขตราชบุรีบูรณะและเขตจอมทอง ในการรวบรวมเรื่องร้องเรียนส่งให้ กทพ.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ควบคุมและกำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบระดับความดังของเสียงจากการก่อสร้างอย่างต่อเนื่อง ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ โดยควบคุมมิให้มีระดับเสียง Leq 24 ชั่วโมงเกิน 70 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด (L<sub>Amax</sub>) ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ</li> <li>• ทางโครงการต้องลดระดับเสียงจากอุปกรณ์ก่อสร้าง โดยการเลือกใช้อุปกรณ์การก่อสร้างที่มีคุณภาพดีและไม่ก่อให้เกิดเสียงดังมาก ติดตั้งอุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดเสียงดังมากๆ ให้อยู่ในที่มิดชิดหรือไกลจากผู้รับเสียงให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ หรืออาจติดตั้งอุปกรณ์ลดระดับเสียงเข้ากับอุปกรณ์ก่อสร้าง</li> <li>• เลือกใช้การก่อสร้างแบบใช้ส่วนประกอบแบบหล่อสำเร็จ ซึ่งจะช่วยลดระดับเสียงให้อยู่ในระดับที่ควบคุมได้ และไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนในบริเวณโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง</li> </ul> <p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ควบคุมความเร็วของยานพาหนะบนโครงการไม่ให้เกินเกณฑ์ที่กำหนดไว้ โดยใช้ป้ายจราจร ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- ป้ายจำกัดความเร็วแบบเปลี่ยนแปลงข้อความไม่ได้ จะติดตั้งบริเวณทางโค้ง หรือบริเวณควบคุมความเร็วใกล้ทางร่วม-ทางแยก</li> </ul> </li> </ul>

**ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก**

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การตรวจสอบและซ่อมบำรุงตามกำหนดเวลา (ทุกๆ 7 ปี) เมื่อผิวทางและส่วนประกอบของกำแพงกันเสียงมีการเสื่อมสภาพตามอายุการใช้งาน จนต้องมีการปรับปรุงให้สามารถใช้งานได้</li> <li>• พิจารณาดัดตั้งกำแพงกันเสียงชนิดดูดซับเสียงที่ผลิตจากไฟเบอร์กลาส (Fiberglass Reinforced Plastic, FRP) สูง 2 เมตร เพิ่มเติมในบริเวณที่มีเสียงดังเกินค่ามาตรฐานจากการติดตามตรวจวัดระดับเสียง</li> <li>• พิจารณาดัดตั้งอุปกรณ์ดูดซับเสียงที่ส่วนบนของกำแพงกันเสียงเพิ่มเติมในบริเวณแหล่งรับผลกระทบด้านเสียงที่มีแนวโน้มจะเกิดเสียงดังเกินค่ามาตรฐาน จากการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- ป้ายจำกัดความเร็วแบบเปลี่ยนแปลงข้อความได้ (Matrix Sign) ซึ่งจะกำหนดความเร็วที่เหมาะสมในการใช้ทางพิเศษแปรเปลี่ยนตามลักษณะปัญหา หรือข้อจำกัดในการใช้บริการทางพิเศษ ซึ่งมีผลต่อการใช้ความเร็วอย่างปลอดภัยของยานพาหนะบนทางพิเศษ เช่น มีอุบัติเหตุข้างหน้า เกิดฝนตก เป็นต้น</li> <li>• ตรวจสอบสภาพผิวทางและกำแพงกันเสียง และซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ โดยจะดำเนินการใน 3 ลักษณะ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- การตรวจสอบและซ่อมบำรุงกรณีถูกเฉี่ยวหรือเกิดความเสียหายจากอุบัติเหตุ จะเป็นการดำเนินการภายหลังเกิดอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อผิวทางและกำแพงกันเสียงในพื้นที่ เพื่อรักษามาตรฐานการให้บริการของทางพิเศษ</li> <li>- การตรวจสอบและซ่อมบำรุงตามปกติ จะมีการตรวจสอบเป็นประจำทุก เดือนและทำการซ่อมบำรุงในส่วนที่เกิดการชำรุด โดยใช้งบประมาณซ่อมบำรุงรายปี</li> <li>- การตรวจสอบและซ่อมบำรุงตามกำหนดเวลาเมื่อผิวทางและส่วนประกอบของกำแพงกันเสียงมีการเสื่อมสภาพตามอายุการใช้งาน จนต้องมีการปรับปรุงให้สามารถใช้งานได้</li> </ul> </li> </ul>

ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• วิเคราะห์ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงอย่างต่อเนื่อง หากพบว่าพื้นที่อ่อนไหวที่มีแนวโน้มจะได้รับผลกระทบ ให้พิจารณากำหนดมาตรการในการลดผลกระทบเป็นกรณีไป</li> <li>• ติดตั้งป้ายกำหนดความเร็วของยานพาหนะบนทางพิเศษ และควบคุมโดยการติดกล้องตรวจจับความเร็วในบริเวณต่างๆ ตามความเหมาะสม พร้อมทั้งมีบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืน</li> <li>• พิจารณาดัดตั้งอุปกรณ์ดูดซับเสียงที่ส่วนบนของกำแพงกันเสียงเพิ่มเติมในบริเวณแหล่งรับผลกระทบด้านเสียงที่มีแนวโน้มจะเกิดเสียงดังเกินค่ามาตรฐานจากการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</li> <li>• พิจารณาดัดตั้งกำแพงกันเสียงที่มีประสิทธิภาพในการดูดซับเสียง โดยอาจใช้วัสดุเป็น Fiber Reinforced Plastic (FRP) หรือวัสดุอื่นเทียบเท่าที่มีค่าสัมประสิทธิ์การดูดซับเสียง (Noise Reduction Coefficient, NRC) เท่ากับ 0.6-0.9 ตามมาตรฐาน ASTM และต้องมีความทนทานต่อการรับแรงกระแทกจากการชนของยานพาหนะ รวมถึงพิจารณาความสูงที่เหมาะสมตามระยะห่างของพื้นที่อ่อนไหว โดยหากกำแพงมีความสูงมาก อาจจะพิจารณารูปแบบกำแพงกันเสียงแบบปลายหักมุม ตามรูปแบบที่ กทพ. มีการใช้งานอยู่จริงในปัจจุบัน</li> </ul>

ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
3. การคมนาคมขนส่ง	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p><b>1) การคมนาคมทางบก</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>วางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งอุปกรณ์ของโครงการ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านการจราจร</li> <li>แจ้งให้ประชาชนในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงที่ตั้งโครงการ รับทราบเกี่ยวกับแผนการก่อสร้าง เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรที่หนาแน่น</li> <li>การขนส่งวัสดุก่อสร้างและเครื่องจักรต่างๆ ควรทำการขนส่งในช่วงเวลาหลัง 23.00 น. และหยุดขนส่งก่อน 05.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน</li> <li>จัดให้มีรถนำและปิดท้ายในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง</li> <li>ใช้ผ้าใบคลุมขณะทำการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุและฝุ่นละออง</li> <li>ควบคุมให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด</li> <li>บำรุงรักษายานพาหนะและเครื่องจักรอุปกรณ์เป็นประจำสม่ำเสมอ</li> <li>จัดให้มีแสงสว่างที่เพียงพอและสัญลักษณ์แสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างที่ชัดเจน</li> </ul>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ออกแบบโครงการตามมาตรฐานการออกแบบที่เป็นที่ยอมรับและสอดคล้องกับความต้องการในการเดินทางของผู้ใช้เส้นทาง เพื่อลดผลกระทบในระยะเปิดดำเนินการ</li> <li>รถบรรทุกที่ใช้ในการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุก่อสร้างจะต้องมีน้ำหนักบรรทุกไม่เกินความสามารถในการรองรับของถนน เนื่องจากรถที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินความสามารถในการรองรับของถนน จะทำให้เกิดความสั่นสะเทือนสูงและทำให้ถนนชำรุดได้ โดยกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมน้ำหนักบรรทุก และควบคุมผู้ขับขี่ให้ใช้ความเร็วต่ำและไม่ให้ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด</li> <li>ติดตั้งป้ายชื่อโครงการพร้อมหมายเลขโทรศัพท์ไว้ที่รถบรรทุกในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน เพื่อให้ประชาชนสามารถแจ้งปัญหาได้</li> <li>ประสานงานกับสถานีตำรวจนครบาลในพื้นที่ จัดให้มีตำรวจจราจรคอยอำนวยความสะดวกบริเวณทางร่วมทางแยกที่มีการก่อสร้าง โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน คือ ช่วงเช้า (07.00 น. - 09.00 น.) และช่วงเย็น (16.00 น. - 18.00 น.)</li> <li>ก่อสร้างรั้วทึบชั่วคราวที่มีความสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร ล้อมรอบพื้นที่ก่อสร้างหรือพื้นที่กองวัสดุบริเวณทางเบี่ยง เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อย ไม่รบกวนชาวบ้าน</li> </ul>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>วางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งอุปกรณ์ของโครงการ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านการจราจร</li> <li>ออกแบบโครงการตามมาตรฐานการออกแบบที่เป็นที่ยอมรับและสอดคล้องกับความต้องการในการเดินทางของผู้ใช้เส้นทาง เพื่อลดผลกระทบในระยะเปิดดำเนินการ</li> <li>จัดให้มีรถนำและปิดท้ายในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง</li> <li>จัดให้มีแสงสว่างที่เพียงพอและสัญลักษณ์แสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างที่ชัดเจน</li> <li>รถบรรทุกที่ใช้ในการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุก่อสร้างจะต้องมีน้ำหนักบรรทุกไม่เกินความสามารถในการรองรับของถนน เนื่องจากรถที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินความสามารถในการรองรับของถนน จะทำให้เกิดความสั่นสะเทือนสูงและทำให้ถนนชำรุดได้ โดยกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมน้ำหนักบรรทุก และควบคุมผู้ขับขี่ให้ใช้ความเร็วต่ำและไม่ให้ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมาย</li> <li>กำหนดใช้ผ้าใบคลุมขณะทำการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุและฝุ่นละออง</li> <li>บำรุงรักษายานพาหนะและเครื่องจักรอุปกรณ์เป็นประจำสม่ำเสมอ</li> </ul>

**ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก**

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีการประสานงานกับกรุงเทพมหานครกรมทางหลวง และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ อย่างใกล้ชิด เพื่อทำการกำหนดวาระเบี่ยงการจราจรให้เหมาะสมบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง</li> <li>จัดเตรียมพื้นที่จอดรถและจัดเก็บเครื่องจักรอุปกรณ์ก่อสร้างที่ใช้ในการก่อสร้างโครงการ</li> <li>ต้องติดสัญญาณเตือนภัย สัญญาณไฟ ป้ายเตือน เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางระมัดระวังรถชนส่งวัสดุเข้า-ออกโครงการ และป้ายห้ามสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนให้เห็นได้อย่างชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน ในระยะ 100 เมตร</li> <li>จำกัดความเร็วของรถบรรทุกไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง</li> </ul> <p><b>2) การคมนาคมทางน้ำ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>แจ้งให้ชุมชนใกล้เคียงทราบเกี่ยวกับกิจกรรมของโครงการ</li> <li>ขณะทำการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ต้องประสานงานกับกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ในการประชาสัมพันธ์และกำหนดช่องการเดินเรือสัญจรผ่านบริเวณก่อสร้าง เพื่อให้ระมัดระวังและชะลอความเร็วของการเดินเรือ</li> <li>หลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงเวลาเร่งด่วน (07.00-08.00 น. และ 16.00-18.00 น.)</li> </ul>	<p>จราจรที่ใช้สัญจรอยู่ และช่วยทำให้เกิดความรู้สึกปลอดภัยแก่ผู้ใช้เส้นทาง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>หากผิวทางหรือถนนเกิดความเสียหายจากการก่อสร้างของโครงการ ต้องรีบซ่อมแซมหรือปรับปรุงผิวจราจรให้คืนสภาพเดิมโดยเร็วที่สุด</li> <li>ในการทำทางเบี่ยงทิศทางการจราจร จะต้องรักษาจำนวนช่องจราจรให้เท่ากับจำนวนช่องจราจรที่มีอยู่เดิม โดยการขยายผิวจราจรหรือลดขนาดช่องจราจรชั่วคราวเพื่อให้การจราจรผ่านไปได้อย่างสะดวก</li> <li>หากจำเป็นต้องปิดช่องจราจรเพื่อก่อสร้าง จะต้องปิดช่องจราจรตามระยะทางที่จำเป็นเท่านั้น หรือแบ่งการก่อสร้างออกเป็นระยะ เพื่อให้การปิดช่องจราจรเป็นช่วง และเมื่อไม่มีความจำเป็นต้องใช้พื้นที่ปิดช่องจราจรแล้ว ต้องรีบคืนผิวการจราจรโดยเร็ว</li> <li>การปิดกั้นและการเบี่ยงเบนเส้นทางของถนนและทางเดินเท้าชั่วคราว ต้องประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบล่วงหน้า โดยแจ้งแผนการก่อสร้าง ได้แก่ วันที่เริ่มต้นและสิ้นสุดการปิดกั้นหรือเบี่ยงเบนเส้นทาง บริเวณที่ปิดกั้นหรือเบี่ยงเบนเส้นทางให้มีการประชาสัมพันธ์การใช้เส้นทางในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้างเพื่อเป็นการสื่อสารระหว่างโครงการกับประชาชน โดยให้ข้อมูลข่าวสารการดำเนินการโครงการ พร้อม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ติดตั้งป้ายชื่อโครงการพร้อมหมายเลขโทรศัพท์ไว้ที่รถบรรทุกในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน เพื่อให้ประชาชนสามารถแจ้งปัญหาได้</li> <li>ประสานงานกับสถานีตำรวจนครบาลในพื้นที่ จัดให้มีตำรวจจราจรคอยอำนวยความสะดวกบริเวณทางร่วมทางแยกที่มีการก่อสร้าง โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน คือ ช่วงเช้า (07.00-09.00 น.) และช่วงเย็น (16.00-18.00 น.)</li> <li>จัดเตรียมพื้นที่จอดรถและจัดเก็บเครื่องจักรอุปกรณ์ก่อสร้างที่ใช้ในการก่อสร้างโครงการ</li> <li>ก่อสร้างรั้วทึบชั่วคราวที่มีความสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร ล้อมรอบพื้นที่ก่อสร้างหรือพื้นที่กองวัสดุบริเวณทางเบี่ยง เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อย ไม่รบกวนมาบนผิวจราจรที่ใช้สัญจรอยู่ และช่วยทำให้เกิดความรู้สึกปลอดภัยแก่ผู้ใช้เส้นทาง</li> <li>หากผิวทางหรือถนนเกิดความเสียหายจากการก่อสร้างของโครงการ ต้องรีบซ่อมแซมหรือปรับปรุงผิวจราจรให้คืนสภาพเดิมโดยเร็วที่สุด</li> <li>ในการทำทางเบี่ยงทิศทางการจราจร จะต้องรักษาจำนวนช่องจราจรให้เท่ากับจำนวนช่องจราจรที่มีอยู่เดิม โดยการ</li> </ul>



ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการเดินเรือและการใช้ท่าเทียบเรืออย่างเคร่งครัด</li> </ul>	<p>ทั้งรับฟังความคิดเห็น และข้อร้องเรียนต่างๆ เพื่อนำมาใช้ในการปรับปรุงการปฏิบัติงานในระหว่างก่อสร้างให้เกิดประสิทธิภาพ นอกจากนี้ยังเป็นการเสริมสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างโครงการกับประชาชนให้มีความเข้าใจและพร้อมให้ความร่วมมือและความเชื่อถือต่อการทางพิเศษแห่งประเทศไทยการเสริมสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างโครงการกับประชาชนให้มีความเข้าใจ และพร้อมให้ความร่วมมือและความเชื่อถือต่อการทางพิเศษแห่งประเทศไทย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุก่อสร้างและเคลื่อนย้ายเศษวัสดุในเวลากลางวัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเร่งด่วนเย็น ให้ทำการขนส่งเฉพาะในเวลากลางคืน (22.00-04.00 น.) ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>งานเจาะดินของเสาเข็ม : ให้ทำการเจาะเสาเข็มและก่อสร้างฐานรากในช่วงเวลากลางวัน และดำเนินการนอกช่วงเวลาเร่งด่วน (09.00 - 15.00 น.) ในกรณีจำเป็นต้องดำเนินการในช่วงเวลากลางคืน ต้องแจ้งให้หน่วยงานเจ้าของพื้นที่ทราบ</li> <li>งานยกโครงเหล็กหรืองานยกชิ้นส่วนคอนกรีต : ให้ดำเนินการในเวลากลางคืน (22.00 น. - 04.00 น.)</li> </ul> </li> </ul>	<p>ขยายผิวจราจรหรือลดขนาดช่องจราจรชั่วคราวเพื่อให้การจราจรผ่านไปได้อย่างสะดวก</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>หากจำเป็นต้องปิดช่องจราจรเพื่อก่อสร้าง จะต้องปิดช่องจราจรตามระยะทางที่จำเป็นเท่านั้น หรือแบ่งการก่อสร้างออกเป็นระยะ เพื่อให้การปิดช่องจราจรเป็นช่วง และเมื่อไม่มีความจำเป็นต้องใช้พื้นที่ปิดช่องจราจรแล้ว ต้องรีบคืนผิวจราจรโดยเร็ว</li> <li>การปิดกั้นและการเบี่ยงเบนเส้นทางของถนนและทางเดินเท้าชั่วคราว (รูปที่ 2) ต้องประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบล่วงหน้า โดยแจ้งแผนการก่อสร้าง ได้แก่ วันที่เริ่มต้นและสิ้นสุดการปิดกั้นหรือเบี่ยงเบนเส้นทาง บริเวณที่ปิดกั้นหรือเบี่ยงเบนเส้นทาง</li> <li>ให้มีการประชาสัมพันธ์การใช้เส้นทางในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้างเพื่อเป็นการสื่อสารระหว่างโครงการกับประชาชน โดยให้ข้อมูลข่าวสารการดำเนินการโครงการ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น และข้อร้องเรียนต่างๆ เพื่อนำมาใช้ในการปรับปรุงการปฏิบัติงานในระหว่างก่อสร้างให้เกิดประสิทธิภาพ นอกจากนี้ยังเป็นการเสริมสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างโครงการกับประชาชนให้มีความเข้าใจและพร้อมให้ความร่วมมือและความเชื่อถือต่อการทางพิเศษแห่งประเทศไทย</li> </ul>

**ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก**

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- งานเทคอนกรีต : การเทพื้นที่คอนกรีต (Deck Slab) โครงสร้างทางขึ้น-ลง ให้ดำเนินการในเวลากลางคืน (22.00 น. - 04.00 น.)</li> <li>- งานขนดินจากการขุดเจาะ : ขนย้ายเศษวัสดุที่ขุดขึ้นมาออกจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างภายใน 24 ชั่วโมง โดยจะต้องดำเนินการในเวลากลางคืน (22.00 น. - 04.00 น.)</li> </ul> <p>ทั้งนี้ ก่อนเริ่มการก่อสร้างของโครงการ ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องแจ้งขั้นตอนรายละเอียดในการดำเนินงานทั้งช่วงเวลาทำงาน ตำแหน่งเส้นทางการลำเลียงวัสดุเข้าและขนส่งเศษวัสดุจากหน้างานให้พิจารณาอีกครั้งก่อนดำเนินการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ติดสัญญาณเตือนภัย สัญญาณไฟ และป้ายเตือนแสดงแนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง และบริเวณทางเข้า-ออก เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางระมัดระวังรถขนส่งวัสดุที่เข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง โดยป้ายต่างๆ ต้องสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน และเป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยด้านการจราจรและขนส่งของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร</li> <li>- พื้นที่การเตือนล่วงหน้า ติดตั้งเครื่องหมายจราจรเพื่อเตือนผู้ใช้รถใช้ถนนล่วงหน้าก่อนถึงพื้นที่ปฏิบัติงาน โดยระยะการติดตั้งป้ายเตือนล่วงหน้าที่เหมาะสมจะ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุก่อสร้างและเคลื่อนย้ายเศษวัสดุในเวลากลางวัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00-08.00 น.) และเร่งด่วนเย็น (16.00-18.00 น.) ให้ทำการขนส่งเฉพาะในเวลากลางคืน (22.00-04.00 น.) แต่หากจำเป็นต้องดำเนินการในเวลากลางวัน ให้ดำเนินการนอกช่วงเวลาเร่งด่วน</li> <li>• ให้ขนย้ายดินจากการขุดเจาะออกจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างภายใน 24 ชั่วโมง โดยจะต้องดำเนินการขนย้ายในเวลากลางคืน (22.00-04.00 น.)</li> <li>• ก่อนเริ่มการก่อสร้างโครงการ ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องแจ้งขั้นตอนและรายละเอียดการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ทั้งช่วงเวลาทำงาน ตำแหน่ง/เส้นทางการลำเลียงวัสดุเข้าและขนส่งเศษวัสดุออกจากหน้างานให้ กทพ. พิจารณาก่อนดำเนินการ</li> <li>• หลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงเวลาเร่งด่วน (07.00-08.00 น. และ 16.00-18.00 น.) ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- งานเจาะดินของเสาเข็ม : ให้ทำการเจาะเสาเข็มและก่อสร้างฐานรากในเวลากลางวัน และดำเนินการนอกช่วงเวลาเร่งด่วน (09.00-15.00 น.) ในกรณีจำเป็นต้องดำเนินการในเวลากลางคืน ต้องแจ้งให้หน่วยงานเจ้าของพื้นที่ทราบก่อนดำเนินการ</li> </ul> </li> </ul>

**ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก**

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
		<p>แปรเปลี่ยนตามชนิดของถนน และขึ้นอยู่กับความเร็วและสภาพของถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่ช่วงการเปลี่ยนแปลง คือช่วงของถนนที่นำผู้ใช้รถใช้ถนนเปลี่ยนจากช่วงของถนนปกติไปสู่การจราจรในเขตพื้นที่ปฏิบัติงาน ในการกำหนดเส้นจราจรจะกำหนดด้วยการตีเส้นหรือใช้อุปกรณ์จราจรอื่นๆ เช่น กรวยยาง แผงกัน ไฟกระพริบ เป็นต้น โดยทั่วไประยะทางของช่วงการเปลี่ยนแปลงจะเกี่ยวข้องกับระยะการเบี่ยงการจราจรเพื่อนำผู้ใช้รถใช้ถนนเปลี่ยนช่องจราจรอย่างปลอดภัย โดยมีแนวทางในการกำหนดระยะเบี่ยงที่เหมาะสม</li> <li>• พื้นที่ปฏิบัติงาน คือ ช่วงของถนนที่มีการก่อสร้างเกิดขึ้น โดยรวมทั้งพื้นที่ทำงานก่อสร้างทางเดินสำหรับผู้ปฏิบัติงาน พื้นที่ใช้งานจราจร พื้นที่กันชน โดยมีการกันพื้นที่ถนนมาไว้คนทำงาน วางเครื่องมือและวัสดุ ควรมีการติดตั้งป้ายแสดงเขตการทำงานเป็นระยะเพื่อให้ข้อมูลและลดความสับสนของผู้ใช้รถใช้ถนน</li> <li>- นอกจากนี้ในพื้นที่ปฏิบัติงาน ควรจัดให้มีพื้นที่ป้องกันหรือพื้นที่กันชน (พื้นที่ว่างระหว่างพื้นที่ปฏิบัติงานกับพื้นที่การจราจร) เพื่อป้องกันอันตรายจากอุบัติเหตุ</li> <li>- พื้นที่ช่วงสิ้นสุดการก่อสร้าง คือ ช่วงการคืนพื้นที่ถนนปกติให้ผู้ใช้รถ โดยมีระยะตั้งแต่จุดสิ้นสุดการก่อสร้างไปจนถึง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- งานยกโครงเหล็กหรืองานยกชิ้นส่วนคอนกรีต : ให้ดำเนินการในเวลากลางคืน (22.00-04.00 น.)</li> <li>- งานเทคอนกรีต : การเทพื้นที่คอนกรีต (Deck Slab) โครงสร้างทางขึ้น-ลง ให้ดำเนินการในเวลากลางคืน (22.00-04.00 น.)</li> <li>• ดัดสัญญาณเตือนภัย สัญญาณไฟ และป้ายเตือนแสดงแนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง และบริเวณทางเข้า-ออก เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางระมัดระวังรถชนส่งวัสดุที่เข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง โดยป้ายต่างๆ ต้องสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน และเป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยด้านการจราจรและขนส่งของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร โดยแบ่งพื้นที่ก่อสร้างดังนี้ <b>(ตารางที่ 2)</b> (ตัวอย่างการติดตั้งป้ายเครื่องหมายจราจรในระยะก่อสร้างแสดงดังรูปที่ 3)</li> <li>- พื้นที่การเตือนล่วงหน้า ติดตั้งเครื่องหมายจราจรเพื่อเตือนผู้ใช้รถใช้ถนนล่วงหน้าก่อนถึงพื้นที่ปฏิบัติงาน โดยระยะการติดตั้งป้ายเตือนล่วงหน้าที่เหมาะสมจะแปรเปลี่ยนตามชนิดของถนน และขึ้นอยู่กับความเร็วและสภาพของถนน <b>(ตารางที่ 3)</b></li> <li>- พื้นที่ช่วงการเปลี่ยนแปลง คือช่วงของถนนที่นำผู้ใช้รถใช้ถนนเปลี่ยนจากช่วงของถนนปกติไปสู่การจราจรในเขตพื้นที่ปฏิบัติงาน ในการกำหนดเส้นจราจรจะกำหนดด้วย</li> </ul>

**ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก**

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
		<p>ป้ายสิ้นสุดการก่อสร้าง หลังป้ายสิ้นสุดการก่อสร้างควรติดตั้งเครื่องหมายจราจรต่างๆ เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้รับรู้ถึงการกลับสู่การใช้งานปกติของถนน เช่น ป้ายกำหนดความเร็ว ระยะเบี่ยงการจราจร เพื่อนำผู้ใช้รถใช้ถนนเปลี่ยนช่องจราจรกลับสู่สภาพการจราจรปกติในช่วงสิ้นสุดการก่อสร้างโดยทั่วไปจะมีระยะทางประมาณ 30 เมตร ต่อการเบี่ยง 1 ช่องจราจร</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ไม่กองเก็บวัสดุก่อสร้างขนาดใหญ่ภายในพื้นที่ก่อสร้าง โดยจะต้องขนส่งและติดตั้งให้แล้วเสร็จภายใน 1 วัน</li> <li>• ให้กองเก็บดินที่ขุดขึ้นมาจากการเจาะเสาเข็มและก่อสร้างฐานรากในกระเบรรถบรรทุกเพื่อให้สามารถขนย้ายได้ทันทีในเวลากลางคืน ในกรณีที่มีข้อจำกัดเรื่องพื้นที่ไม่สามารถจอดรถบรรทุกได้ ให้จัดเตรียมกระเบรใส่ดินเพื่อกองเก็บดินเป็นการชั่วคราวก่อนขนย้ายในช่วงเวลากลางคืน</li> <li>• รื้อถอนสิ่งก่อสร้างชั่วคราวต่างๆ ของโครงการภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ</li> </ul> <p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• พิจารณาปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าผ่านทางให้สอดคล้องกับปริมาณจราจร เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่าน ซึ่งอาจก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน</li> </ul>	<p>การตีเส้นหรือใช้อุปกรณ์จราจรอื่นๆ เช่น กรวยยาง แผงกั้น ไฟกระพริบ เป็นต้น โดยทั่วไประยะทางของช่วงการเปลี่ยนแปลงจะเกี่ยวข้องกับระยะการเบี่ยงการจราจรเพื่อนำผู้ใช้รถใช้ถนนเปลี่ยนช่องจราจรอย่างปลอดภัย โดยมีแนวทางในการกำหนดระยะเบี่ยงที่เหมาะสม <b>(ตารางที่ 4)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่ปฏิบัติงาน คือ ช่วงของถนนที่มีการก่อสร้างเกิดขึ้น โดยรวมทั้งพื้นที่ทำงานก่อสร้างทางเดินสำหรับผู้ปฏิบัติงาน พื้นที่ใช้งานจราจร พื้นที่กันชน โดยมีการกันพื้นที่ถนนมาให้คนทำงาน วางเครื่องมือและวัสดุ ควรมีการติดตั้งป้ายแสดงเขตการทำงานเป็นระยะเพื่อให้ข้อมูลและลดความสับสนของผู้ใช้รถใช้ถนน นอกจากนี้ในพื้นที่ปฏิบัติงาน ควรจัดให้มีพื้นที่ป้องกันหรือพื้นที่กันชน (พื้นที่ว่างระหว่างพื้นที่ปฏิบัติงานกับพื้นที่การจราจร) เพื่อป้องกันอันตรายจากอุบัติเหตุ</li> <li>- พื้นที่ช่วงสิ้นสุดการก่อสร้าง คือ ช่วงการคืนพื้นที่ถนนปกติให้ผู้ขับขี่ โดยมีระยะตั้งแต่จุดสิ้นสุดการก่อสร้างไปจนถึงป้ายสิ้นสุดการก่อสร้าง หลังป้ายสิ้นสุดการก่อสร้างควรติดตั้งเครื่องหมายจราจรต่างๆ เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้รับรู้ถึงการกลับสู่การใช้งานปกติของถนน เช่น ป้ายกำหนดความเร็ว ระยะเบี่ยงการจราจร เพื่อนำ</li> </ul>

ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
		<ul style="list-style-type: none"> <li>ประสานงานกับหน่วยงานรับผิดชอบในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง เพื่อปรับปรุงและจัดระบบการจราจรให้เหมาะสม</li> </ul>	<p>ผู้ใช้รถใช้ถนนเปลี่ยนช่องจราจรกลับสู่สภาพการจราจรปกติในช่วงสิ้นสุดการก่อสร้างโดยทั่วไปจะมีระยะทางประมาณ 30 เมตร ต่อการเบี่ยง 1 ช่องจราจร</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ไม่กองเก็บวัสดุก่อสร้างขนาดใหญ่ภายในพื้นที่ก่อสร้าง โดยจะต้องขนส่งและติดตั้งให้แล้วเสร็จภายใน 1 วัน</li> <li>ให้กองเก็บดินที่ขุดขึ้นมาจากการเจาะเสาเข็มและก่อสร้างฐานรากในกระเบรรถบรรทุกเพื่อให้สามารถขนย้ายได้ทันทีในเวลากลางคืน ในกรณีที่มีข้อจำกัดเรื่องพื้นที่ไม่สามารถจอดรถบรรทุกได้ ให้จัดเตรียมกระบะใส่ดินเพื่อกองเก็บดินเป็นการชั่วคราวก่อนขนย้ายในเวลากลางคืน</li> <li>รื้อถอนสิ่งก่อสร้างชั่วคราวต่างๆ ของโครงการภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ</li> <li>ขณะทำการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ต้องประสานงานกับกรมเจ้าท่า ในการประชาสัมพันธ์และกำหนดช่องการเดินเรือสัญจรผ่านบริเวณก่อสร้าง เพื่อให้ระมัดระวังและชะลอความเร็วของการเดินเรือ</li> <li>ปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการเดินเรือและการใช้ท่าเทียบเรืออย่างเคร่งครัด</li> </ul> <p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>พิจารณาปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าผ่านทางให้สอดคล้องกับปริมาณจราจร เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณ</li> </ul>



ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
			<p>หน้าด่าน ซึ่งอาจก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ประสานงานกับหน่วยงานรับผิดชอบในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง เพื่อปรับปรุงและจัดระบบการจราจรให้เหมาะสม</li> <li>ควบคุมและจำกัดการใช้ความเร็วของรถที่เข้าใช้ทางพิเศษ</li> </ul>
4. เศรษฐกิจ-สังคม	<p><b>มาตรการทั่วไป</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการให้ประชาชนรับทราบและเข้าใจโครงการอย่างถูกต้องและทั่วถึง ทั้งระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</li> <li>เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ชุมชนหรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากโครงการและเร่งหาทางแก้ไข</li> </ul> <p><b>ระยะก่อนการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</b></p> <p><b>มาตรการเฉพาะ(แนวทางการลดผลกระทบในการจัดหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ประสานงานกับการเคหะแห่งชาติเพื่อตรวจสอบว่าการเคหะแห่งชาติมีโครงการเคหะชุมชนในพื้นที่บริเวณใด และแจ้งให้ผู้ถูกเวนคืนพิจารณาจับจองกับการเคหะแห่งชาติต่อไป (โครงการบ้านเอื้ออาทรในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ซึ่งในปี พ.ศ. 2550-พ.ศ.2551 มีแผนที่จะก่อสร้างประมาณ 40 โครงการ จำนวนบ้านประมาณ 180,000 หน่วย)</li> </ul>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การคมนาคมขนส่ง และด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด</li> <li>ให้ผู้รับเหมาพิจารณาจ้างแรงงานคนไทยเป็นอันดับแรก โดยจ้างแรงงานในพื้นที่ในสัดส่วนที่เหมาะสม เพื่อเป็นการเสริมสร้างรายได้ให้ประชาชนบริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ หากไม่ได้ให้ใช้แรงงานท้องถิ่นหรือแรงงานต่างด้าวโดยกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้าง</li> <li>กำหนดให้ผู้รับเหมาคัดเลือกและสอบประวัติแรงงานที่จะเข้ามาทำงานก่อสร้างโครงการให้ถูกต้องตามกฎหมาย</li> <li>จัดทำทะเบียนประวัติคนงานก่อสร้างพร้อมรูปถ่ายไว้ที่สำนักงานของโครงการ เมื่อเกิดปัญหาหรือข้อร้องเรียน จะได้เรียกตรวจสอบได้</li> <li>กำหนดมาตรการควบคุมดูแลในพื้นที่ก่อสร้างและบ้านพักคนงาน เพื่อไม่ให้คนงานก่อปัญหาและสร้างความเดือดร้อน</li> </ul>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข่าวสารการดำเนินงานโครงการและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ผ่านสื่อต่างๆ อย่างต่อเนื่อง โดยใช้สื่อที่ประชาชนเข้าถึงได้ง่าย เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบข้อมูล ทั้งในรูปแบบการจัดประชุม การแจกเอกสาร เผยแพร่หรือติดประกาศ</li> <li>เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ชุมชนหรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากโครงการและเร่งหาทางแก้ไข (ยกเลิกมาตรการ)</li> </ul> <p><b>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b></p> <p><b>มาตรการเฉพาะ(แนวทางการลดผลกระทบในการจัดหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ประสานงานกับการเคหะแห่งชาติเพื่อตรวจสอบว่าการเคหะแห่งชาติมีโครงการเคหะชุมชนในพื้นที่บริเวณใดและแจ้งให้ผู้ถูกเวนคืนพิจารณาจับจองกับการเคหะแห่งชาติต่อไป (โครงการบ้านเอื้ออาทรในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ซึ่ง</li> </ul>

ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีข้อมูลที่สามารถติดต่อได้ของผู้รับเหมาทุบตี หรือผู้รับย้ายบ้านให้กับผู้ถูกเวนคืน และผู้ถูกเวนคืนควรหาข้อมูลผู้รับเหมาทุบตีรายอื่นเพื่อเปรียบเทียบราคา เพื่อให้ผู้ถูกเวนคืนจ่ายค่ารถถอนถูกลง และเปรียบเทียบกับราคาค่ารถถอนที่คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นกำหนดไว้ด้วย</li> </ul> <p><b>การเสริมสร้างความเข้าใจต่อชุมชน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เผยแพร่ข้อมูลที่ถูกต้องและเพียงพอแก่ชุมชน เพื่อสร้างความเข้าใจและลดความวิตกกังวลของประชาชนที่มีต่อโครงการ ประกอบด้วยข้อมูลต่างๆ เช่น ลักษณะโครงการ ขั้นตอนการดำเนินงาน ระยะเวลาดำเนินงาน ผลกระทบและมาตรการลดผลกระทบฯ</li> <li>จัดทำเอกสารเผยแพร่ข้อมูลโครงการ เพื่อแจกจ่ายให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ชุมชน ประชาชน และบุคคลที่สนใจ</li> <li>เข้าพบและหาหรือเจ้าหน้าที่ระดับเขต ระดับชุมชนและประชาชน เพื่อทราบถึงสภาพปัญหา พร้อมทั้งหาแนวทางแก้ไขที่สอดคล้องกับความต้องการของชุมชน</li> </ul> <p><b>การรับเรื่องร้องเรียน</b></p> <p>1) ดำเนินการตามวิธีและขั้นตอนที่ กทพ. ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ดังนี้</p>	<p>รำคาญ เช่น ห้ามเล่นการพนัน ห้ามเสพยาเสพติด ห้ามส่งเสียงดังรบกวน เป็นต้น โดยมีบทลงโทษอย่างเคร่งครัด</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จัดให้มีเวรยามดูแลความเป็นระเบียบเรียบร้อยในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างหรือบริเวณบ้านพักคนงานตลอดเวลา และให้หัวหน้าคนงานทำหน้าที่ควบคุมและสอดส่องดูแลความประพฤติของคนงานก่อสร้างเพื่อช่วยบรรเทาความกังวลของประชาชนในบริเวณพื้นที่โครงการในเรื่องของความปลอดภัย เช่น ปัญหาอาชญากรรม เป็นต้น</li> <li>จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์โดยระบุชื่อโครงการ ระยะเวลาการก่อสร้าง เจ้าของโครงการ บริษัทผู้รับ ผิดชอบ งบประมาณ พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ที่ประชาชนสามารถร้องเรียนหรือติดต่อกับโครงการได้โดยสะดวก โดยให้ติดตั้งไว้บริเวณด้านดาวคะนอง พื้นที่ก่อสร้างอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และสำนักงานเขตบางขุนเทียน</li> <li>ประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข่าวสารการดำเนินงานโครงการและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ผ่านสื่อต่างๆ อย่างต่อเนื่อง โดยใช้สื่อที่ประชาชนเข้าถึงได้ง่าย เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบข้อมูล ทั้งในรูปแบบการจัดประชุม การแจกเอกสารเผยแพร่หรือติดประกาศ</li> <li>ก่อนเข้าประชาสัมพันธ์ในพื้นที่ต้องประสานไปยังประธาน/คณะกรรมการชุมชนหรือทำหนังสือแจ้งต่อประชาชนที่อยู่ใน</li> </ul>	<p>ในปี พ.ศ. 2550-พ.ศ.2551 มีแผนที่จะก่อสร้างประมาณ 40 โครงการ จำนวนบ้านประมาณ 180,000 หน่วย) (ยกเลิกมาตรการ)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มีข้อมูลที่สามารถติดต่อได้ของผู้รับเหมาทุบตี หรือผู้รับย้ายบ้านให้กับผู้ถูกเวนคืน และผู้ถูกเวนคืนควรหาข้อมูลผู้รับเหมาทุบตีรายอื่นเพื่อเปรียบเทียบราคา เพื่อให้ผู้ถูกเวนคืนจ่ายค่ารถถอนถูกลง และเปรียบเทียบกับราคาค่ารถถอนที่คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นกำหนดไว้ด้วย (ยกเลิกมาตรการ)</li> <li>จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์โดยระบุชื่อโครงการ ระยะเวลาการก่อสร้าง เจ้าของโครงการ บริษัทผู้รับ ผิดชอบ งบประมาณ พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ที่ประชาชนสามารถร้องเรียนหรือติดต่อกับโครงการได้โดยสะดวก โดยให้ติดตั้งไว้บริเวณด้านดาวคะนอง พื้นที่ก่อสร้างอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และสำนักงานเขตบางขุนเทียน</li> <li>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การคมนาคมขนส่ง และด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด</li> <li>ให้ผู้รับเหมาพิจารณาจ้างแรงงานคนไทยเป็นอันดับแรก โดยจ้างแรงงานในพื้นที่ในสัดส่วนที่เหมาะสม เพื่อเป็นการเสริมสร้างรายได้ให้ประชาชนบริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ</li> </ul>

**ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก**

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ศูนย์ฯ 1543 และด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษรับเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะทางโทรศัพท์ โทรสาร website และอื่นๆ และลงบันทึกในแบบฟอร์มเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะ พร้อมส่งโทรสารมายังศูนย์บริการข้อมูลผู้ใช้ทางพิเศษ (ศบท.)</li> <li>ศบท.ออกรหัสและลงบันทึกในทะเบียนสรุปเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะโดยจำแนกเป็น <ul style="list-style-type: none"> <li>เรื่องร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการให้บริการของพนักงานเก็บค่าผ่านทาง ทางพิเศษเฉลิมมหานคร</li> <li>เรื่องร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมทางพิเศษคลองรัช</li> <li>เรื่องร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะอื่นๆ</li> </ul> </li> <li>ผู้บริหารที่เกี่ยวข้องลงนามในแบบฟอร์ม แล้ว ศบท. ส่งแบบฟอร์มให้หน่วยงานที่ถูกร้องเรียนทางโทรสาร (จัดส่งต้นฉบับภายหลัง)</li> <li>หน่วยงานที่ถูกร้องเรียนติดตามตรวจสอบตามบันทึกในแบบฟอร์มเพื่อวางแผนแนวทาง แก้ไข ป้องกันและปรับปรุงแล้วแจ้งกลับผู้ร้องเรียน</li> <li>ศบท. ประสานงานกับหน่วยงานที่ถูกร้องเรียนทางโทรศัพท์หรือด้วยตนเองและลงบันทึกในทะเบียนตาม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>พื้นที่โครงการให้ทราบล่วงหน้าประมาณ 1 สัปดาห์ เพื่อให้รับทราบข้อมูลอย่างกว้างขวาง</li> <li>การก่อสร้างต่อม่อบนทางเท้า จะต้องประสานงานกับสำนักงานทางหลวงที่รับผิดชอบพื้นที่ ได้แก่ สำนักงานบำรุงทางธนบุรี และสำนักงานเขตทางหลวงที่ 11 เพื่อแจ้งแผนการก่อสร้างและขอใช้พื้นที่</li> <li>ก่อนการก่อสร้างต่อม่อบนทางเท้า จะต้องจัดทำทางเดินชั่วคราวในบริเวณใกล้เคียงให้แล้วเสร็จ เพื่อให้ประชาชนสามารถใช้ในการสัญจรไป-มาได้ ซึ่งทางโครงการจะต้องกำหนดเป็นเงื่อนไขโดยผนวกไว้ในสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการต่อไป</li> <li>ดำเนินการเวนคืนและจ่ายค่าทดแทนทรัพย์สินที่ถูกเวนคืนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 มาตรา 18 และมาตรา 21 หากกรณีเป็นสิ่งปลูกสร้างจะมีหลักเกณฑ์และแนวทางการคำนวณสิ่งปลูกสร้างที่ถูกเวนคืนและแนวทางการกำหนดค่าทดแทนความเสียหาย ที่ต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์ตามมาตรา 21 วรรคท้าย โดยกระทรวงคมนาคมได้ให้แนวทางการปฏิบัติไว้.</li> <li>เข้าพบหรือหาหรือเจ้าหน้าที่ระดับเขต ระดับชุมชน และประชาชน เพื่อทราบถึงสภาพปัญหา พร้อมทั้งหาแนวทางการ</li> </ul>	<p>หากไม่ได้ให้ใช้แรงงานต่างถิ่นหรือแรงงานต่างด้าวโดยกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>กำหนดให้ผู้รับเหมาคัดเลือกและสอบประวัติแรงงานที่จะเข้ามาทำงานก่อสร้างโครงการให้ถูกต้องตามกฎหมาย</li> <li>จัดทำทะเบียนประวัติคนงานก่อสร้างพร้อมรูปถ่ายไว้ที่สำนักงานของโครงการ เมื่อเกิดปัญหาหรือข้อร้องเรียน จะได้เรียกตรวจสอบได้</li> <li>กำหนดมาตรการควบคุมดูแลในพื้นที่ก่อสร้างและบ้านพักคนงาน เพื่อไม่ให้คนงานก่อปัญหาและสร้างความเดือดร้อนรำคาญ เช่น ห้ามเล่นการพนัน ห้ามเสพยาเสพติด ห้ามส่งเสียงดังรบกวน เป็นต้น โดยมีบทลงโทษอย่างเคร่งครัด</li> <li>จัดให้มีเวรยามดูแลความเป็นระเบียบเรียบร้อยในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างหรือบริเวณบ้านพักคนงานตลอดเวลา และให้หัวหน้าคนงานทำหน้าที่ควบคุมและสอดส่องดูแลความประพฤติของคนงานก่อสร้างเพื่อช่วยบรรเทาความกังวลของประชาชนในบริเวณพื้นที่โครงการในเรื่องของความปลอดภัย เช่น ปัญหาอาชญากรรม เป็นต้น</li> <li>การก่อสร้างต่อม่อบนทางเท้า จะต้องประสานงานกับสำนักงานทางหลวงที่รับผิดชอบพื้นที่ ได้แก่ สำนักงานบำรุงทางธนบุรี และสำนักงานเขตทางหลวงที่ 11 เพื่อแจ้งแผนการก่อสร้างและขอใช้พื้นที่</li> </ul>

**ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก**

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
	<p>เรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะ ในกรณีที่ยังไม่มีการแก้ไขเพื่อติดตามให้ความคืบหน้าในสัปดาห์ถัดไปและรายงานผู้ว่าการ (ผวก.) เพื่อทราบ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>หน่วยงานที่ถูกร้องเรียนดำเนินการแก้ไขแล้วส่งแบบฟอร์มกลับมายัง ศบท.</li> <li>ศบท. จัดทำบันทึกรายงานผลการปฏิบัติงาน ศบท. ประจำเดือนนำเสนอผู้บริหารระดับผู้ช่วย ผวก. ขึ้นไป และจัดทำวาระการประชุมเสนอในที่ประชุมผู้บริหารระดับฝ่ายขึ้นไป</li> </ul> <p>2) เพิ่มช่องทางการร้องเรียน เช่น การประสานงานกับสำนักงานเขตที่เกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการ ได้แก่ สำนักงานเขตบางคอแหลม สำนักงานเขตยานนาวา สำนักงานเขตราชบุรีบูรณะและสำนักงานเขตจอมทอง ในการตั้งกล่องรับฟังความคิดเห็นในชุมชนและรวบรวมเรื่องร้องเรียนส่งให้ กทพ. เป็นต้น</p> <p><b>ระยะดำเนินการ</b> <b>มาตรการทั่วไป</b> ควรส่งเสริมให้มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างโครงการกับชุมชนในเขตพื้นที่ของโครงการโดยเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามโอกาสและความเหมาะสม เช่น</p>	<p>แก้ไขร่วมกัน โดยจะต้องสอดคล้องกับความต้องการของชุมชน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ชุมชนหรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากโครงการและเร่งหาทาง แก้ไขโดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยต้องจัดให้มีส่วนงานเฉพาะกำกับดูแลเรื่องร้องเรียน กรณีมีการร้องเรียนเกิดขึ้นต้องให้ความสำคัญในการแก้ปัญหาอย่างจริงจังและเร่งด่วนโดยให้ดำเนินการตามวิธีการและขั้นตอนที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ดังนี้</li> </ul> <p>(1) ศูนย์ฯ 1543 และด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษรับเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะทางโทรศัพท์ โทรสาร Website และอื่นๆ และลงบันทึกในแบบฟอร์มเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะ พร้อมส่งโทรสารมายังศูนย์บริการข้อมูลผู้ใช้ทางพิเศษ (ศบท.)</p> <p>(2) ศบท. ออกรหัสและลงบันทึกในทะเบียนสรุปรับเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะ โดยจำแนกเป็น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เรื่องร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการให้บริการของพนักงานเก็บค่าผ่านทาง</li> <li>- เรื่องร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมทางพิเศษ</li> <li>- เรื่องร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะอื่นๆ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ก่อนการก่อสร้างต่อมอบนทางเท้า จะต้องจัดทำทางเดินชั่วคราวในบริเวณใกล้เคียงให้แล้วเสร็จ เพื่อให้ประชาชนสามารถใช้ในการสัญจรไป-มาได้ ซึ่งทางโครงการจะต้องกำหนดเป็นเงื่อนไขโดยผนวกไว้ในสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการต่อไป (แผนการก่อสร้างดังรูปที่ 4)</li> <li>ดำเนินการเวนคืนและจ่ายค่าทดแทนทรัพย์สินที่ถูกเวนคืนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 มาตรา 18 และมาตรา 21 หากกรณีเป็นสิ่งปลูกสร้างจะมีหลักเกณฑ์และแนวทางการคำนวณสิ่งปลูกสร้างที่ถูกเวนคืนและแนวทางการกำหนดค่าทดแทนความเสียหาย ที่ต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์ตามมาตรา 21 วรรคท้าย โดยกระทรวงคมนาคมได้ให้แนวทางการปฏิบัติไว้</li> </ul> <p><b>การรับเรื่องร้องเรียน</b> ดำเนินการตามวิธีและขั้นตอนที่ กทพ. ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ชุมชนหรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากโครงการ โดยกทพ. จะจัดให้มีส่วนงานเฉพาะกำกับดูแลเรื่องร้องเรียน กรณีมีการร้องเรียนเกิดขึ้นต้องให้ความสำคัญในการแก้ปัญหาอย่างจริงจังและเร่งด่วน โดยมีช่องทางให้ข้อเสนอแนะและข้อร้องเรียนต่อ กทพ. คือ</li> </ul>

ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>กิจกรรมตรวจสอบสุขภาพประชาชน</li> <li>กิจกรรมรณรงค์เพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง</li> <li>กิจกรรมประหยัดพลังงาน</li> <li>กิจกรรมร่วมกับศาสนสถานในวันสำคัญทางศาสนา</li> <li>กิจกรรมร่วมกับสถาบันการศึกษา เช่น ให้ทุนการศึกษา มอบอุปกรณ์กีฬา และกิจกรรมรักษาสีสิ่งแวดล้อม เป็นต้น</li> </ul> <p><b>มาตรการเฉพาะ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จัดการและพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงทางและสังคม และเกิดประโยชน์สาธารณะสูงสุด</li> </ul> <p><b>การจัดการและการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จัดการและพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชนและสังคม และเกิดประโยชน์สาธารณะสูงสุด โดยจะทำการตรวจสอบสภาพพื้นที่ภายหลังการก่อสร้าง และดำเนินการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ตามแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษให้เหมาะสมตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 7 กันยายน 2547 <ul style="list-style-type: none"> <li>ใช้พื้นที่ใต้ทางด่วนในกิจกรรมต่างๆ ของ กทพ. เช่น จัดทำทางขึ้นลงขยายเส้นทาง จัดทำที่พักรถยนต์ หรือที่อำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้บริการ</li> </ul> </li> </ul>	<p>(3) ผู้บริหารที่เกี่ยวข้องลงนามในแบบฟอร์ม แล้ว ศบท. ส่งแบบฟอร์มให้หน่วยงานที่ถูกร้องเรียนทางโทรสาร (จัดส่งต้นฉบับภายหลัง)</p> <p>(4) หน่วยงานที่ถูกร้องเรียนต้องติดตามตรวจสอบตามบันทึกในแบบฟอร์ม เพื่อวางแผนแนวทางแก้ไข ป้องกัน และปรับปรุง แล้วแจ้งกลับผู้ร้องเรียน</p> <p>(5) ศบท. ประสานงานกับหน่วยงานที่ถูกร้องเรียนทางโทรศัพท์หรือด้วยตนเองและลงบันทึกในทะเบียนตามเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะในกรณีที่ยังไม่มีการแก้ไขเพื่อติดตามให้ได้ความคืบหน้าในสัปดาห์ต่อไปและรายงานผู้ว่าการ (ผวก.) เพื่อทราบ</p> <p>(6) หน่วยงานที่ถูกร้องเรียนดำเนินการแก้ไขแล้ว ส่งแบบฟอร์มกลับมายัง ศบท.</p> <p>(7) ศบท. จัดทำบันทึกรายงานผลการปฏิบัติงาน ศบท. ประจำเดือน นำเสนอผู้บริหารระดับผู้ช่วย ผวก. ขึ้นไป และจัดทำวาระการประชุมเสนอในที่ประชุมผู้บริหารระดับฝ่ายขึ้นไป</p> <p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การคมนาคมขนส่ง และด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ติดต่อด้วยตนเองที่สำนักงานของ กทพ.</li> <li>- เว็บไซต์ <a href="http://www.exat.co.th">www.exat.co.th</a></li> <li>- EXAT Call Center 1543</li> </ul> <p>(1) ศูนย์ฯ 1543 และด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษรับเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะทางโทรศัพท์ โทรสาร Website และอื่นๆ และลงบันทึกในแบบฟอร์มเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะ พร้อมส่งโทรสารมายังศูนย์บริการข้อมูลผู้ใช้ทางพิเศษ (ศบท.)</p> <p>(2) ศบท. ออกรหัสและลงบันทึกในทะเบียนสรุปรับเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะ โดยจำแนกเป็น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— เรื่องร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการให้บริการของพนักงานเก็บค่าผ่านทาง</li> <li>— เรื่องร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมบนทางพิเศษ</li> <li>— เรื่องร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะอื่นๆ</li> </ul> <p>(3) ผู้บริหารที่เกี่ยวข้องลงนามในแบบฟอร์ม แล้ว ศบท. ส่งแบบฟอร์มให้หน่วยงานที่ถูกร้องเรียนทางโทรสาร (จัดส่งต้นฉบับภายหลัง)</p> <p>(4) หน่วยงานที่ถูกร้องเรียนต้องติดตามตรวจสอบตามบันทึกในแบบฟอร์ม เพื่อวางแผนแนวทางแก้ไข ป้องกัน และปรับปรุง แล้วแจ้งกลับผู้ร้องเรียน</p>



**ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก**

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ใช้พื้นที่ใต้ทางด่วนจัดทำทางเชื่อมถนน เส้นทางลัดเข้า-ออก หรือใช้เป็นเส้นทางของระบบขนส่งมวลชน</li> <li>- จัดทำโครงการที่จอดรถเพื่อประสานประโยชน์ของระบบขนส่งมวลชน (Park and Ride)</li> <li>- จัดพื้นที่ให้เช่าจอดรถยนต์เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนที่พักอาศัยใกล้ทางด่วนที่ไม่มีที่จอดรถยนต์</li> <li>- ใช้พื้นที่ใต้ทางด่วนในกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชนในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงทางด่วน</li> <li>- ใช้พื้นที่ใต้ทางด่วนในกิจกรรมของหน่วยงานอื่นๆ ตามความจำเป็นและเหมาะสม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ประชาสัมพันธ์การดำเนินโครงการในรูปแบบต่างๆ ทั้งแผ่นพับ ป้ายประชาสัมพันธ์เป็นระยะๆ</li> <li>• รับฟังความคิดเห็นของประชาชนผ่าน EXAT call center 1543 เพื่อรับทราบปัญหาต่างๆ ที่เกิดจากโครงการเพื่อได้นำมาดำเนินการและแก้ไขให้เหมาะสม</li> </ul>	<p>(5) ศบท. ประสานงานกับหน่วยงานที่ถูกร้องเรียนทางโทรศัพท์หรือด้วยตนเองและลงบันทึกในทะเบียนตามเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะในกรณีที่ยังไม่มีกรณีแก้ไขเพื่อติดตามให้ได้ความคืบหน้าในสัปดาห์ต่อไปและรายงานผู้ว่าการ (ผวก.) เพื่อทราบ</p> <p>(6) หน่วยงานที่ถูกร้องเรียนดำเนินการแก้ไขแล้ว ส่งแบบฟอร์มกลับมายัง ศบท.</p> <p>(7) ศบท. จัดทำบันทึกรายงานผลการปฏิบัติงาน ศบท. ประจำเดือน นำเสนอผู้บริหารระดับผู้ช่วย ผวก. ขึ้นไป และจัดทำวาระการประชุมเสนอในที่ประชุมผู้บริหารระดับฝ่ายขึ้นไป (ยกเลิมาตการ)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• รวบรวมข้อร้องเรียน/ข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็นของประชาชนทุกประเด็นที่แจ้งผ่านช่องทางต่างๆ แล้วจัดทำเป็นรายงานสรุปประจำทุกเดือน ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง</li> </ul> <p><b>การเสริมสร้างความเข้าใจต่อชุมชน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• เข้าพบหรือหาหรือเจ้าหน้าที่ระดับเขต ระดับชุมชน และประชาชน เพื่อทราบถึงสภาพปัญหา พร้อมทั้งหาแนวทางการแก้ไขร่วมกัน โดยจะต้องสอดคล้องกับความต้องการของชุมชน</li> </ul>

ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
			<ul style="list-style-type: none"> <li>ก่อนเข้าประชาสัมพันธ์ในพื้นที่ต้องประสานไปยังประธาน/คณะกรรมการชุมชนหรือทำหนังสือแจ้งต่อประชาชนที่อยู่ในพื้นที่โครงการให้ทราบล่วงหน้าประมาณ 1 สัปดาห์ เพื่อให้รับทราบข้อมูลอย่างกว้างขวาง</li> <li>เผยแพร่ข้อมูลที่ถูกต้องและเพียงพอแก่ชุมชน เพื่อสร้างความเข้าใจและลดความวิตกกังวลของประชาชนที่มีต่อโครงการ ประกอบด้วยข้อมูลต่างๆ เช่น ลักษณะโครงการ ขั้นตอนการดำเนินงาน ระยะเวลาดำเนินงาน ผลกระทบและมาตรการลดผลกระทบฯ</li> <li>เพิ่มช่องทางการร้องเรียน เช่น การประสานงานกับสำนักงานเขตที่เกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการ ได้แก่ สำนักงานเขตบางขุนเทียน สำนักงานเขตจอมทอง สำนักงานเขตราษฎร์บูรณะ สำนักงานเขตบางคอแหลม และสำนักงานเขตยานนาวา ในการตั้งกล่อรับฟังความคิดเห็นในชุมชนและรวบรวมเรื่องร้องเรียนส่งให้ กทพ. เป็นต้น</li> </ul> <p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <p><b>มาตรการทั่วไป</b></p> <p>ควรส่งเสริมให้มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างโครงการกับชุมชนในเขตพื้นที่ของโครงการโดยเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามโอกาสและความเหมาะสม เช่น</p>

ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
			<ul style="list-style-type: none"> <li>กิจกรรมรณรงค์เพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง</li> <li>กิจกรรมร่วมกับสถาบันการศึกษา เช่น ให้ทุนการศึกษา มอบอุปกรณ์กีฬา กิจกรรมรักษาสีสิ่งแวดล้อม เป็นต้น</li> </ul> <p><b>มาตรการเฉพาะ</b></p> <p>จัดการและพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วนให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงทางและสังคม ให้เกิดประโยชน์สาธารณะสูงสุด</p> <p><b>การจัดการและการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ตรวจสอบสภาพพื้นที่ภายหลังการก่อสร้าง และดำเนินการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ตามแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษให้เหมาะสม ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 7 กันยายน 2547</li> <li>ใช้พื้นที่ได้ทางด่วนในกิจกรรมต่างๆ ของ กทพ. เช่น จัดทำทางขึ้น-ลงขยายเส้นทาง จัดทำที่พักรถยนต์ หรือที่อำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้บริการ</li> <li>ใช้พื้นที่ได้ทางด่วนจัดทำทางเชื่อมถนน เส้นทางลัดเข้า-ออก หรือใช้เป็นเส้นทางของระบบขนส่งมวลชน</li> <li>จัดทำโครงการที่จอดรถเพื่อประสานประโยชน์ของระบบขนส่งมวลชน (Park and Ride)</li> <li>จัดพื้นที่ให้เช่าจอดรถยนต์เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนที่พำนักใกล้เคียงทางด่วนที่ไม่มีที่จอดรถยนต์</li> </ul>

**ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก**

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
			<ul style="list-style-type: none"> <li>ใช้พื้นที่ได้ทางด่วนในกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชนในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงทางด่วน</li> <li>ใช้พื้นที่ได้ทางด่วนในกิจกรรมของหน่วยงานอื่นๆ ตามความจำเป็นและเหมาะสม</li> <li>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การคมนาคมขนส่งและด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด</li> <li>ประชาสัมพันธ์การดำเนินโครงการในรูปแบบต่างๆ ทั้งผ่านป้ายประชาสัมพันธ์เป็นระยะๆ</li> <li>รับฟังความคิดเห็นของประชาชนผ่าน EXAT call center 1543 เพื่อรับทราบปัญหาต่างๆ ที่เกิดจากโครงการเพื่อนำมาดำเนินการและแก้ไขให้เหมาะสมเหมาะสม</li> </ul>
5. การโยกย้ายและการเวนคืน	<p><b>ระยะก่อนการก่อสร้าง</b> <b>มาตรการตามกฎหมาย</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>กำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ โดยยึดตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดแนวทางการปฏิบัติในการดำเนินการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ แนวทางการคำนวณสิ่งปลูกสร้างที่ถูกเวนคืน และแนวทางการกำหนดค่าทดแทนความเสียหายที่ต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์ ตามมาตรา 21 วรรคท้าย ที่กระทรวงคมนาคมเห็นชอบ</li> </ul>	<p><b>ระยะก่อนการก่อสร้าง</b> <b>มาตรการตามกฎหมาย</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>กำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ โดยยึดตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดแนวทางการปฏิบัติในการดำเนินการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ แนวทางการคำนวณสิ่งปลูกสร้างที่ถูกเวนคืน และแนวทางการกำหนดค่าทดแทนความเสียหายที่ต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์ ตามมาตรา 21 วรรคท้าย ที่กระทรวงคมนาคมเห็นชอบไว้ รวมถึงแนวนโยบายของรัฐมนตรีว่าการ</li> </ul>	<p><b>ระยะก่อนการก่อสร้าง</b> <b>มาตรการตามกฎหมาย</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>กำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ โดยยึดตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดแนวทางการปฏิบัติในการดำเนินการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ แนวทางการคำนวณสิ่งปลูกสร้างที่ถูกเวนคืน และแนวทางการกำหนดค่าทดแทนความเสียหายที่ต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์ ตามมาตรา 21 วรรคท้ายที่กระทรวงคมนาคมเห็นชอบไว้ รวมถึงแนวนโยบายของรัฐมนตรีว่าการ</li> </ul>

ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
	<p>ไว้ รวมถึงแนวนโยบายของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อให้เป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ให้ผู้ถูกเวนคืนมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูลการกำหนดราคาค่าทดแทน เช่น มีหนังสือขอความร่วมมือในการสำรวจ ขอข้อมูลเกี่ยวกับทรัพย์สินที่ถูกเวนคืน หลักฐานการซื้อขาย การจำนอง สัญญาเช่า หรือบุริมสิทธิในที่ดิน</li> <li>การกำหนดค่าทดแทนทรัพย์สินที่ถูกเวนคืนจะดำเนินการโดยคณะกรรมการปรองดอง หรือคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น หรือคณะกรรมการกำหนดราคาของอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืน ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้ง ประกอบด้วย ผู้แทน กทพ. หนึ่งคน ผู้แทนสภากรุงเทพมหานครและผู้แทนสภาเขต เพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาเบื้องต้นของอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนและจำนวนเงินค่าทดแทน</li> </ul> <p><b>มาตรการเฉพาะ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ถูกเวนคืนทราบและเข้าใจขั้นตอนการเวนคืน เมื่อมีพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนประกาศใช้แล้ว ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>จัดทำแผนพับแจกจ่ายให้ผู้ถูกเวนคืนทราบขั้นตอนการเวนคืนที่กระทรวงคมนาคม กำหนดไว้</li> </ul> </li> </ul>	<p>กระทรวงคมนาคม เพื่อให้เป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืน มีรายละเอียดการดำเนินงานดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) การกำหนดราคาค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน ให้ดำเนินการโดยคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้ง ประกอบด้วย 5 คน ได้แก่ ผู้แทนการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) 1 คน ผู้แทนกรมที่ดิน 1 คน ผู้แทนหน่วยงานอื่นของรัฐ 1 คน ผู้แทนสภาท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง 1 คน และในกรณีพระราชกฤษฎีกาผ่านเขตท้องที่ใด ให้มีผู้แทนของสภาท้องถิ่นนั้นแห่งละ 1 คน เข้าร่วมเป็นกรรมการเพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาเบื้องต้นของอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนและจำนวนเงินค่าทดแทน</li> <li>(2) ให้ผู้ถูกเวนคืนมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูลการกำหนดราคา ค่าทดแทน เช่น การให้ถ้อยคำยืนยันความเป็นเจ้าของอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน และข้อมูลหลักฐานประกอบเกี่ยวกับทรัพย์สินที่ต้องเวนคืน เป็นต้น</li> <li>(3) กรณีไม่พอใจในจำนวนเงินค่าทดแทน มีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ภายใน 60 วัน นับตั้งแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งรับเงิน และสิทธิฟ้องคดีต่อศาลปกครองภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ได้รับแจ้งผลอุทธรณ์ หรือ มิได้รับแจ้งผลอุทธรณ์ภายใน 60 วัน</li> </ol>	<p>กระทรวงคมนาคมเพื่อให้เป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืน มีรายละเอียดการดำเนินงานดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) การกำหนดราคาค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน ให้ดำเนินการโดยคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้ง ประกอบด้วย 5 คน ได้แก่ ผู้แทนการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) 1 คน ผู้แทนกรมที่ดิน 1 คน ผู้แทนหน่วยงานอื่นของรัฐ 1 คน ผู้แทนสภาท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง 1 คน และในกรณีพระราชกฤษฎีกาผ่านเขตท้องที่ใด ให้มีผู้แทนของสภาท้องถิ่นนั้นแห่งละ 1 คน เข้าร่วมเป็นกรรมการเพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาเบื้องต้นของอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนและจำนวนเงินค่าทดแทน</li> <li>2) ให้ผู้ถูกเวนคืนมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูลการกำหนดราคา ค่าทดแทน เช่น การให้ถ้อยคำยืนยันความเป็นเจ้าของอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน และข้อมูลหลักฐานประกอบเกี่ยวกับทรัพย์สินที่ต้องเวนคืน เป็นต้น</li> <li>3) กรณีไม่พอใจในจำนวนเงินค่าทดแทน มีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ภายใน 60 วัน นับตั้งแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งรับเงิน และสิทธิฟ้องคดีต่อศาลปกครองภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ได้รับแจ้งผลอุทธรณ์ หรือ มิได้รับแจ้งผลอุทธรณ์ภายใน 60 วัน</li> </ol>



ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประชาสัมพันธ์โดยลงหนังสือพิมพ์ให้ประชาชนและผู้ถูกเวนคืนทราบแนวเขตทางที่จะเวนคืนและระยะเวลาการก่อสร้าง เพื่อให้ผู้ถูกเวนคืนทราบเป็นข้อมูลในการเตรียมตัวรื้อย้ายและหาที่อยู่อาศัยใหม่</li> <li>• กรณีผู้ถูกเวนคืนที่ดินเปล่า ให้พิจารณาค่าทดแทนที่ดิน โดยใช้วิธีการประเมินราคาซื้อขายจริง หรือราคาตลาดมาเป็นเกณฑ์ในการพิจารณาของคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น</li> <li>• กรณีผู้ถูกเวนคืนบ้านและที่ดิน แม้ว่าจะพิจารณาค่าทดแทนที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง ต้นไม้พืชผลและการเสียประโยชน์ที่ต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์แล้ว แต่ก็ยังมีผลกระทบด้านสังคมและด้านการเสียโอกาสอีกหลายประเภทที่ยังมิได้มีการชดเชย เช่น โครงการทำให้พื้นที่เกิดความเจริญขึ้น แต่ผู้ถูกเวนคืนกลับต้องถูกโยกย้ายออกจากพื้นที่ไปอยู่ในที่ซึ่งอาจมีศักยภาพในการพัฒนาน้อยกว่าที่อยู่ปัจจุบัน เป็นต้น กทพ. จึงมีแนวคิดเบื้องต้นที่จะบรรเทาผลกระทบดังกล่าวโดยการจัดที่อยู่อาศัยให้ผู้ถูกเวนคืนในพื้นที่ใกล้เคียงกับที่อยู่อาศัยปัจจุบัน โดยการใช้พื้นที่บางส่วนของเขตทางพิเศษก่อสร้างอาคารพักอาศัยให้แก่ผู้ถูกเวนคืน ซึ่งมีพื้นที่ที่มีศักยภาพ 2 บริเวณ ได้แก่</li> </ul>	<p>(4) กรณีการเวนคืนเป็นเหตุให้ที่ดินส่วนที่เหลือไม่มีทางเข้า-ออกสู่สาธารณะ จะต้องจัดให้มีทางเข้า-ออก สำหรับที่ดินที่ถูกเวนคืนตามสิทธิที่มีอยู่เดิม</p> <p>(5) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ถูกเวนคืนทราบและเข้าใจขั้นตอนการเวนคืน เมื่อมีพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนประกาศใช้บังคับแล้ว ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จัดทำแผนพับแจกจ่ายให้ผู้ถูกเวนคืนทราบขั้นตอนการเวนคืนตามที่กระทรวงคมนาคมกำหนดไว้</li> <li>- ประชาสัมพันธ์โดยลงหนังสือพิมพ์ให้ประชาชนและผู้ถูกเวนคืนทราบแนวเขตทางที่จะเวนคืน และระยะเวลาการก่อสร้าง เพื่อให้ผู้ถูกเวนคืนทราบเป็นข้อมูลในการเตรียมตัวรื้อย้ายและหาที่อยู่ใหม่</li> </ul> <p>(6) กรณีผู้ถูกเวนคืนที่ดินเปล่าให้พิจารณาค่าทดแทนที่ดิน โดยใช้วิธีการประเมินราคาซื้อขายจริง หรือราคาตลาดมาเป็นเกณฑ์ในการพิจารณาของคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น</p> <p>(7) การทางพิเศษแห่งประเทศไทยต้องประสานการดำเนินงานระหว่างผู้ถูกเวนคืนและการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ทั้งยังต้องหารือด้านข้อกฎหมายกับสำนักงานกฤษฎีกาในการนำที่ดินในเขตทางพิเศษมาใช้ก่อสร้างอาคารพักอาศัยให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบจาก</p>	<p>4) กรณีการเวนคืนเป็นเหตุให้ที่ดินส่วนที่เหลือไม่มีทางเข้า-ออกสู่สาธารณะ จะต้องจัดให้มีทางเข้า-ออก สำหรับที่ดินที่ถูกเวนคืนตามสิทธิที่มีอยู่เดิม</p> <p>5) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ถูกเวนคืนทราบและเข้าใจขั้นตอนการเวนคืน เมื่อมีพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนประกาศใช้บังคับแล้ว ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จัดทำแผนพับแจกจ่ายให้ผู้ถูกเวนคืนทราบขั้นตอนการเวนคืนตามที่กระทรวงคมนาคมกำหนดไว้</li> <li>- ประชาสัมพันธ์โดยลงหนังสือพิมพ์ให้ประชาชนและผู้ถูกเวนคืนทราบแนวเขตทางที่จะเวนคืน และระยะเวลาการก่อสร้าง เพื่อให้ผู้ถูกเวนคืนทราบเป็นข้อมูลในการเตรียมตัวรื้อย้ายและหาที่อยู่ใหม่</li> </ul> <p>6) กรณีผู้ถูกเวนคืนที่ดินเปล่าให้พิจารณาค่าทดแทนที่ดินโดยใช้วิธีการประเมินราคาซื้อขายจริง หรือราคาตลาดมาเป็นเกณฑ์ในการพิจารณาของคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น</p> <p>7) การทางพิเศษแห่งประเทศไทยต้องประสานการดำเนินงานระหว่างผู้ถูกเวนคืนและการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ทั้งยังต้องหารือด้านข้อกฎหมายกับสำนักงานกฤษฎีกาในการนำที่ดินในเขตทางพิเศษมาใช้ก่อสร้างอาคารพักอาศัยให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบจาก</p>

ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
	<p>- บริเวณ Loop Ramp ของด่านสุขสวัสดิ์ 1 ปัจจุบันเป็นพื้นที่สวนสาธารณะมีขนาดพื้นที่ประมาณ 3 ไร่</p> <p>- บริเวณ Loop Ramp ของด่านสุขสวัสดิ์ 2 เป็นพื้นที่ที่จะเวนคืน ซึ่งอยู่ภายใน Loop Ramp มีขนาดพื้นที่ประมาณ 3 ไร่ ปัจจุบันมีสิ่งปลูกสร้าง 4 หลัง</p> <p>อย่างไรก็ตาม กทพ. จำเป็นต้องประสานการดำเนินงานระหว่างผู้ถูกเวนคืน กทพ. และการเคหะแห่งชาติ ทั้งยังต้องหารือด้านข้อกฎหมายกับสำนักงานกฎหมายในการนำที่ดินในเขตทางพิเศษมาใช้ก่อสร้างอาคารพักอาศัยให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการ ว่าสามารถดำเนินการได้หรือไม่ ในกรณีที่สามารถดำเนินการได้ก็จะต้องมีการคำนึงถึงเรื่องการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อผู้อยู่อาศัย อาทิ มลพิษทางด้านเสียงและอากาศจากการจราจรอีกด้วย รวมทั้งนำผลการดำเนินงานโครงการอื่นๆ ที่มีแนวคิดที่จะดำเนินงานในลักษณะใกล้เคียงกัน เช่น แนวคิดในการจัดสร้างที่พักอาศัยสำหรับผู้ถูกเวนคืนจากโครงการรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีม่วงบริเวณสถานีเตาปูนขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร (รฟม.) เป็นต้น มาพิจารณาประกอบการดำเนินงาน</p> <p>• กรณีผู้ถูกเวนคืนที่อยู่อาศัยต้องการให้ชดเชยด้วยการจัดหาที่อยู่อาศัยใหม่ให้ (จากการสัมภาษณ์จำนวน 5 ราย) ให้ กทพ. ประสานงานกับผู้ถูกเวนคืนและการ</p>	<p>โครงการว่าสามารถดำเนินการได้หรือไม่ ในกรณีที่สามารถดำเนินการได้ต้องคำนึงถึงเรื่องการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อผู้อยู่อาศัย เช่น มลพิษทางด้านเสียงและอากาศจากการจราจรด้วย รวมทั้งนำผลการดำเนินงานโครงการอื่นๆ ที่มีแนวคิดที่จะดำเนินงานในลักษณะใกล้เคียงกันมาพิจารณาประกอบการดำเนินงาน</p> <p>(8) พิจารณาค่าเสียโอกาสสำหรับผู้ถูกเวนคืนที่ดินหรือที่ดินพร้อมอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งเป็นที่ดินแปลงเล็กที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนมาก เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ถูกเวนคืนที่ดินทั้งแปลง</li> <li>- ถูกเวนคืนที่ดินเกินกว่าร้อยละ 50 และมีที่ดินส่วนที่เหลือน้อยกว่า 40 ตารางวา</li> <li>- ถูกเวนคืนที่ดินแล้วที่ดินส่วนที่เหลือเสียรูป เช่น มีรูปเป็นสามเหลี่ยมชายธง หรือมีความกว้างของที่ดินด้านใดด้านหนึ่งน้อยกว่า 5.0 เมตร หรือความลึกที่ดินบริเวณใดบริเวณหนึ่งน้อยกว่า 10.0 เมตร</li> </ul> <p>(9) เจ้าของที่ดินที่ถูกเวนคืนทั้งแปลง และเจ้าของที่ดินซึ่งมีที่ดินเหลืออยู่บางส่วน แต่รูปที่ดินเสียไปไม่อาจใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่เหมือนเดิม ล้วนเสียโอกาสในการได้รับประโยชน์จากการพัฒนาพื้นที่ซึ่งควรได้รับการชดเชยที่มากขึ้นกว่ากรณีอื่นๆ เช่น ชดเชยให้เป็นพิเศษ</p>	<p>โครงการว่าสามารถดำเนินการได้หรือไม่ ในกรณีที่สามารถดำเนินการได้ต้องคำนึงถึงเรื่องการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อผู้อยู่อาศัย เช่น มลพิษทางด้านเสียงและอากาศจากการจราจรด้วย รวมทั้งนำผลการดำเนินงานโครงการอื่นๆ ที่มีแนวคิดที่จะดำเนินงานในลักษณะใกล้เคียงกันมาพิจารณาประกอบการดำเนินงาน</p> <p>(ยกเลิกมาตรการ)</p> <p>(8) พิจารณาค่าเสียโอกาสสำหรับผู้ถูกเวนคืนที่ดินหรือที่ดินพร้อมอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งเป็นที่ดินแปลงเล็กที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนมาก เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— ถูกเวนคืนที่ดินทั้งแปลง</li> <li>— ถูกเวนคืนที่ดินเกินกว่าร้อยละ 50 และมีที่ดินส่วนที่เหลือน้อยกว่า 40 ตารางวา</li> <li>— ถูกเวนคืนที่ดินแล้วที่ดินส่วนที่เหลือเสียรูป เช่น มีรูปเป็นสามเหลี่ยมชายธง หรือมีความกว้างของที่ดินด้านใดด้านหนึ่งน้อยกว่า 5.0 เมตร หรือความลึกที่ดินบริเวณใดบริเวณหนึ่งน้อยกว่า 10.0 เมตร (ยกเลิกมาตรการ)</li> </ul> <p>(9) เจ้าของที่ดินที่ถูกเวนคืนทั้งแปลง และเจ้าของที่ดินซึ่งมีที่ดินเหลืออยู่บางส่วน แต่รูปที่ดินเสียไปไม่อาจใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่เหมือนเดิม ล้วนเสียโอกาสในการได้รับประโยชน์จากการพัฒนาพื้นที่ซึ่งควรได้รับการ</p>

ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
	<p>เคหะแห่งชาติ เพื่อจองสิทธิ์โครงการเคหะชุมชนหรือโครงการบ้านเอื้ออาทรที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการให้แก่ผู้ถูกเวนคืนดังกล่าว ซึ่งปัจจุบันมีโครงการบ้านเอื้ออาทรในบริเวณใกล้เคียงโครงการที่ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้จองสิทธิ์หลายโครงการ (ข้อมูลเดือนมกราคม 2550) ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- โครงการเศรษฐกิจ 1 จ.สมุทรสาคร เป็นอาคารชุด มีห้องว่างประมาณ 800 ห้อง</li> <li>- โครงการเพชรเกษม 81 เป็นอาคารชุด มีห้องว่างประมาณ 500 ห้อง</li> <li>- โครงการพุทธมณฑล (ศาลายา) จ.นครปฐม เป็นอาคารชุด มีห้องว่างประมาณ 100 ห้อง</li> <li>• ให้มีการพิจารณาค่าเสียโอกาสสำหรับผู้ถูกเวนคืนที่ดินหรือที่ดินพร้อมอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งเป็นที่ดินแปลงเล็กที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนมาก อาทิ <ul style="list-style-type: none"> <li>- ถูกเวนคืนที่ดินทั้งแปลง</li> <li>- ถูกเวนคืนที่ดินเกินกว่าร้อยละ 50 และมีที่ดินส่วนที่เหลือน้อยกว่า 40 ตารางวา</li> <li>- ถูกเวนคืนที่ดินแล้วที่ดินส่วนที่เหลือเสียรูป เช่น มีรูปเป็นสามเหลี่ยมชายธง หรือมีความกว้างของที่ดินด้านใดด้านหนึ่งน้อยกว่า 5 เมตร หรือความ</li> </ul> </li> </ul>	<p>โดยขึ้นอยู่กับความเห็นชอบของคณะกรรมการพิจารณาราคาเบื้องต้นของโครงการ</p> <p>(10)ให้ข้อมูลที่สามารถติดต่อได้ของผู้รับเหมาทุบตีหรือผู้รับย้ายบ้านกับผู้ถูกเวนคืนและผู้ถูกเวนคืนควรหาข้อมูลผู้รับเหมาทุบตีรายอื่นๆ เพื่อเปรียบเทียบราคา เพื่อให้ผู้ถูกเวนคืนจ่ายค่ารื้อถอนถูกลง และเปรียบเทียบกับราคาค่ารื้อถอนที่คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นกำหนดไว้ด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• การกำหนดราคาค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน จะดำเนินการโดยคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้ง</li> <li>• เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ถูกเวนคืนหรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากโครงการและเร่งหาทาง แก้ไข โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยต้องจัดให้มีส่วนงานเฉพาะกำกับดูแลเรื่องร้องเรียน กรณีมีการร้องเรียนเกิดขึ้นต้องให้ความสำคัญในการแก้ปัญหาอย่างจริงจังและเร่งด่วน โดยให้ดำเนินการตามวิธีการและขั้นตอนที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ดังนี้</li> </ul> <p>(1) ศูนย์ฯ 1543 และด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษรับเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะทางโทรศัพท์ โทรสาร Website และอื่นๆ และลงบันทึกในแบบฟอร์มเรื่อง</p>	<p>ชัดเจนที่มากขึ้นกว่ากรณีอื่นๆ เช่น ชดเชยให้เป็นพิเศษ โดยขึ้นอยู่กับความเห็นชอบของคณะกรรมการพิจารณาราคาเบื้องต้นของโครงการ (ยกเลิกมาตรการ)</p> <p>(10)ให้ข้อมูลที่สามารถติดต่อได้ของผู้รับเหมาทุบตีหรือผู้รับย้ายบ้านกับผู้ถูกเวนคืนและผู้ถูกเวนคืนควรหาข้อมูลผู้รับเหมาทุบตีรายอื่นๆ เพื่อเปรียบเทียบราคาเพื่อให้ผู้ถูกเวนคืนจ่ายค่ารื้อถอนถูกลง และเปรียบเทียบกับราคาค่ารื้อถอนที่คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นกำหนดไว้ด้วย (ยกเลิกมาตรการ)</p> <p>7) ที่ดินที่ถูกเวนคืนบางส่วน ถ้าส่วนที่เหลือน้อยกว่า 25 ตารางวา หรือด้านหนึ่งด้านใดน้อยกว่า 5 วา และที่ดินส่วนที่เหลือนั้นไม่ได้ติดต่อกับที่ดินเดียวกันกับที่ดินแปลงอื่นของเจ้าของเดียวกัน หากเจ้าของร้องขอให้ กทพ. เวนคืนหรือจัดซื้อที่ดินส่วนที่เหลือนั้นด้วย</p> <p>8) สิ่งปลูกสร้างที่ถูกเวนคืนบางส่วนเจ้าของจะร้องขอให้ กทพ. พิจารณาเวนคืนส่วนที่เหลือซึ่งใช้การไม่ได้แล้วด้วยก็ได้ และหาก กทพ. ไม่เวนคืนตามที่ร้องขอ เจ้าของมีสิทธิที่จะร้องขออุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมภายใน 60 วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งผลการพิจารณา</p>

ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
	<p>ลึกของที่ดินบริเวณใดบริเวณหนึ่งน้อยกว่า 10 เมตร เป็นต้น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เจ้าของที่ดินที่ถูกเวนคืนทั้งแปลงและเจ้าของที่ดินซึ่งมีที่ดินเหลืออยู่บางส่วนแต่รูปที่ดินเสียไป ไม่อาจใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่เหมือนเดิม ล้วนเสียโอกาสในการได้รับประโยชน์จากการพัฒนาพื้นที่ จึงควรได้รับการชดเชยที่มากขึ้นกว่ากรณีอื่นๆ เช่น ชดเชยให้เป็นพิเศษ โดยขึ้นอยู่กับความเห็นชอบของคณะกรรมการพิจารณาราคาเบื้องต้นของโครงการ</li> <li>มีข้อมูลที่สามารถติดต่อได้ของผู้รับเหมาทุบตึกหรือผู้รับย้ายบ้านให้กับผู้ถูกเวนคืนและผู้ถูกเวนคืนควรหาข้อมูลผู้รับเหมาทุบตึกรายอื่นเพื่อเปรียบเทียบราคา เพื่อให้ผู้เวนคืนจ่ายค่ารื้อถอนถูกลงและเปรียบเทียบกับราคาค่ารื้อถอนที่คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นกำหนดไว้ด้วย</li> <li>เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ชุมชนหรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากโครงการและเร่งหาทางแก้ไข</li> </ul>	<p>ร้องเรียนและข้อเสนอแนะ พร้อมส่งโทรสารมายังศูนย์บริการข้อมูลผู้ใช้ทางพิเศษ (ศบท.)</p> <p>(2) ศบท. ออกรหัสและลงบันทึกในทะเบียนสรุปรับเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะ โดยจำแนกเป็น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เรื่องร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการให้บริการของพนักงานเก็บค่าผ่านทาง</li> <li>เรื่องร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมบนทางพิเศษ</li> <li>เรื่องร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะอื่นๆ</li> </ul> <p>(3) ผู้บริหารที่เกี่ยวข้องลงนามในแบบฟอร์ม แล้ว ศบท. ส่งแบบฟอร์มให้หน่วยงานที่ถูกร้องเรียนทางโทรสาร (จัดส่งต้นฉบับภายหลัง)</p> <p>(4) หน่วยงานที่ถูกร้องเรียนต้องติดตามตรวจสอบตามบันทึกในแบบฟอร์ม เพื่อวางแผนหาทางแก้ไข ป้องกัน และปรับปรุง แล้วแจ้งกลับผู้ร้องเรียน</p> <p>(5) ศบท. ประสานงานกับหน่วยงานที่ถูกร้องเรียนทางโทรศัพท์หรือด้วยตนเองและลงบันทึกในทะเบียนตามเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะในกรณีที่ยังไม่มีมาตรการแก้ไข เพื่อติดตามให้ได้ความคืบหน้าในสัปดาห์ต่อไปและรายงานผู้ว่าการ (ผวก.) เพื่อทราบ</p>	<p>9) กรณีเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายอยู่ในอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องเวนคืนนั้นและบุคคลดังกล่าวได้รับความเสียหาย เนื่องจากการที่ต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์นั้น กทพ.จะกำหนดเงินค่าทดแทนให้สำหรับความเสียหายนั้นด้วย</p> <p>10) เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ชุมชนหรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากโครงการและเร่งหาทางแก้ไข โดย กทพ.จัดให้มีส่วนงานเฉพาะกำกับดูแลเรื่องร้องเรียนกรณีมีการร้องเรียนเกิดขึ้นต้องให้ความสำคัญในการแก้ปัญหาอย่างจริงจังและเร่งด่วน โดยมีช่องทางให้ข้อเสนอแนะและข้อร้องเรียนต่อ กทพ. คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ติดต่อด้วยตนเองที่สำนักงานของ กทพ.</li> <li>- เว็บไซต์ <a href="http://www.exat.co.th">www.exat.co.th</a></li> <li>- Exat Call Center 1543</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>● การกำหนดราคาค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน จะดำเนินการโดยคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้ง</li> <li>● เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ชุมชนหรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากโครงการและเร่งหาทางแก้ไข โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยต้องจัดให้มีส่วนงานเฉพาะกำกับดูแลเรื่องร้องเรียน กรณีมีการร้องเรียนเกิดขึ้นต้องให้ความสำคัญในการ</li> </ul>

ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
		<p>(6) หน่วยงานที่ถูกร้องเรียนดำเนินการแก้ไขแล้ว ส่งแบบฟอร์มกลับมายัง ศบท.</p> <p>(7) ศบท. จัดทำบันทึกรายงานผลการปฏิบัติงาน ศบท. ประจำเดือน นำเสนอผู้บริหารระดับผู้ช่วย ผวก. ขึ้นไป และจัดทำวาระการประชุมเสนอในที่ประชุมผู้บริหารระดับฝ่ายขึ้นไป</p>	<p>แก้ปัญหาอย่างจริงจังและเร่งด่วน โดยให้ดำเนินการ การตามวิธีการและขั้นตอนที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ดังนี้</p> <p>(1) ศูนย์ฯ 1543 และด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษรับเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะทางโทรศัพท์ โทรสาร Website และอื่นๆ และลงบันทึกในแบบฟอร์มเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะ พร้อมส่งโทรสารมายังศูนย์บริการข้อมูลผู้ใช้ทางพิเศษ (ศบท.)</p> <p>(2) ศบท. ออกรหัสและลงบันทึกในทะเบียนสรุปเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะ โดยจำแนกเป็น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— เรื่องร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการให้บริการของพนักงานเก็บค่าผ่านทาง</li> <li>— เรื่องร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมบนทางพิเศษ</li> <li>— เรื่องร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะอื่นๆ</li> </ul> <p>(3) ผู้บริหารที่เกี่ยวข้องลงนามในแบบฟอร์ม แล้ว ศบท. ส่งแบบฟอร์มให้หน่วยงานที่ถูกร้องเรียนทางโทรสาร (จัดส่งต้นฉบับภายหลัง)</p> <p>(4) หน่วยงานที่ถูกร้องเรียนต้องติดตามตรวจสอบตามบันทึกในแบบฟอร์ม เพื่อวางแผนแนวทางแก้ไข ป้องกัน และปรับปรุง แล้วแจ้งกลับผู้ร้องเรียน</p>



ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
			<p>(5) ศบท. ประสานงานกับหน่วยงานที่ถูกร้องเรียนทางโทรศัพท์หรือด้วยตนเองและลงบันทึกในทะเบียนตามเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะในกรณีที่ยังไม่มีการแก้ไขเพื่อติดตามให้ได้รับความคืบหน้าในสัปดาห์ต่อไปและรายงานผู้ว่าการ (ผวก.) เพื่อทราบ</p> <p>(6) หน่วยงานที่ถูกร้องเรียนดำเนินการแก้ไขแล้ว ส่งแบบฟอร์มกลับมายัง ศบท.</p> <p>(7) ศบท. จัดทำบันทึกรายงานผลการปฏิบัติงาน ศบท. ประจำเดือน นำเสนอผู้บริหารระดับผู้ช่วย ผวก. ขึ้นไป และจัดทำวาระการประชุมเสนอในที่ประชุมผู้บริหารระดับฝ่ายขึ้นไป (ยกเลิกมาตรการ)</p> <p><b>มาตรการเฉพาะ</b></p> <p>กรณีแปลงที่ดินที่เคยถูกเวนคืนมาก่อน กทพ. จะนำเสนอข้อเท็จจริงให้คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นพิจารณา กำหนดค่าทดแทน</p> <p>● กรณีผู้ถูกเวนคืนบ้านและที่ดิน แม้ว่าจะพิจารณาค่าทดแทนที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง ต้นไม้พืชผลและการเสียประโยชน์ที่ต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์แล้ว แต่ยังมีผลกระทบด้านสังคมและด้านการเสียโอกาสอีกหลายประเภทที่ยังไม่ได้มีการชดเชย เช่น โครงการทำให้พื้นที่เกิดความเจริญขึ้น แต่ผู้ถูกเวนคืนกลับต้องถูกโยกย้ายออกจากพื้นที่ไปอยู่ในที่ซึ่งอาจมี</p>

ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
			<p>ศักยภาพในการพัฒนาน้อยกว่าที่อยู่ในปัจจุบัน เป็นต้น กทพ. จึงมีแนวคิดเบื้องต้นที่จะบรรเทาผลกระทบดังกล่าว โดยการจัดที่อยู่อาศัยให้ผู้ถูกเวนคืนในพื้นที่ใกล้เคียงกับที่อยู่อาศัยปัจจุบัน โดยการใช้พื้นที่บางส่วนของเขตทางพิเศษ ก่อสร้างอาคารพักอาศัยให้แก่ผู้ถูกเวนคืน ซึ่งมีพื้นที่ที่มีศักยภาพ 2 บริเวณ ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>—บริเวณ Loop Ramp ของด่านสุขสวัสดิ์ 1 ปัจจุบันเป็นพื้นที่สวนสาธารณะมีขนาดพื้นที่ประมาณ 3 ไร่</li> <li>—บริเวณ Loop Ramp ของด่านสุขสวัสดิ์ 2 เป็นพื้นที่ที่จะเวนคืน ซึ่งอยู่ภายใน Loop Ramp มีขนาดพื้นที่ประมาณ 3 ไร่ ปัจจุบันมีสิ่งปลูกสร้าง 4 หลัง</li> </ul> <p>อย่างไรก็ตาม กทพ. จำเป็นต้องประสานการดำเนินงานระหว่างผู้ถูกเวนคืน กทพ. และการเคหะแห่งชาติ ทั้งยังต้องหารือด้านข้อกฎหมายกับสำนักงานกฎหมายในการนำที่ดินในเขตทางพิเศษมาใช้ก่อสร้างอาคารพักอาศัยให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการ ว่าสามารถดำเนินการได้หรือไม่ ในกรณีที่สามารถดำเนินการได้ก็จะต้องมีการคำนึงถึงเรื่องการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อผู้อาศัย อาทิ มลพิษทางด้านเสียงและอากาศจากการจราจรอีกด้วย รวมทั้งนำผลการดำเนินงานโครงการอื่นๆ ที่มีแนวคิดที่จะดำเนินงานในลักษณะใกล้เคียงกัน เช่น แนวคิดในการจัดสร้างที่พักอาศัยสำหรับผู้ถูกเวนคืนจากโครงการรถไฟฟ้า</p>

ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
			<p>ใต้ดินสายสีม่วงบริเวณสถานีเตาปูนขององค์การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (รฟม.) เป็นต้น มาพิจารณาประกอบการดำเนินงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>กรณีผู้ถูกเวนคืนที่อยู่อาศัยต้องการให้ชดเชยด้วยการจัดหาที่อยู่อาศัยใหม่ให้ (จากการสัมภาษณ์มีจำนวน 5 ราย) ให้ กทพ. ประสานงานกับผู้ถูกเวนคืนและการเคหะแห่งชาติ เพื่อจองสิทธิ์โครงการเคหะชุมชนหรือโครงการบ้านเอื้ออาทรที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการให้แก่ผู้ถูกเวนคืนดังกล่าว ซึ่งปัจจุบันมีโครงการบ้านเอื้ออาทรในบริเวณใกล้เคียงโครงการที่ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้จองสิทธิ์หลายโครงการ (ข้อมูลเดือนมกราคม 2550) ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>—โครงการเศรษฐกิจ 1 จ.สมุทรสาคร เป็นอาคารชุด มีห้องว่างประมาณ 800 ห้อง</li> <li>—โครงการเพชรเกษม 81 เป็นอาคารชุด มีห้องว่างประมาณ 500 ห้อง</li> <li>—โครงการพุทธมณฑล (ศาลายา) จ.นครปฐม เป็นอาคารชุด มีห้องว่างประมาณ 100 ห้อง (ยกเลิกมาตรการ)</li> </ul> </li> </ul>
6. สุขภาพ/ สาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>มาตรการทั่วไป</p> <p>มาตรการด้านความปลอดภัยในพื้นที่ปฏิบัติงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จัดให้มีสภาพแวดล้อมในการทำงาน ได้แก่ ความร้อน แสงสว่าง เสียง และมาตรฐานอุปกรณ์ ให้เหมาะสม</li> </ul>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p><u>มาตรการด้านความปลอดภัยในพื้นที่ปฏิบัติงาน</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้าน อาชีวอนามัยและความปลอดภัย ได้แก่ ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กฎกระทรวงภายใต้พระราชบัญญัติความ</li> </ul>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้าน อาชีวอนามัยและความปลอดภัย ได้แก่ ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กฎกระทรวงภายใต้พระราชบัญญัติความ</li> </ul>

ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่ สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
	<p>เป็นไปตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง ความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับสภาวะแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>หลีกเลี่ยงการทำงานในช่วงเวลากลางวัน</li> <li>ห้ามพักอาศัยในบริเวณสถานที่ก่อสร้าง</li> <li>ฝึกอบรมและให้ความรู้ด้านความปลอดภัย และการใช้เครื่องจักรอุปกรณ์ที่ถูกต้องแก่ผู้ปฏิบัติงาน ก่อนการปฏิบัติงาน</li> <li>จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย ถุงมือ แวนตา หน้ากาก เครื่องป้องกันเสียง รองเท้าพื้นยางหุ้มสัน หรือเครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคลอื่นๆ ให้เพียงพอแก่ผู้ปฏิบัติงาน</li> <li>ตรวจสอบเครื่องจักรอุปกรณ์ทุกครั้งก่อนการปฏิบัติงาน</li> <li>จัดให้มีทางเดินเข้าออกจากพื้นที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับเครื่องจักร โดยมีความกว้างไม่น้อยกว่า 80 เซนติเมตร</li> <li>จัดให้ผู้ปฏิบัติงานสวมใส่เครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคลต่างๆ ตามสภาพและลักษณะของงานและสวมใส่เครื่องนุ่งห่ม ให้เรียบร้อย รัดกุม ไม่ขาดรุ่งริ่ง โดยในกรณี ที่ทำงานเกี่ยวกับการใช้ไฟฟ้า จะต้องให้ผู้ปฏิบัติงานสวมเครื่องนุ่งห่มที่ไม่เปียกน้ำ</li> <li>ปักป้ายแสดงขอบเขตการก่อสร้าง</li> </ul>	<p>ปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 และพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ. 2551</li> <li>- กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักร ปั่นจั่น และหม้อน้ำ พ.ศ. 2552</li> <li>- กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับไฟฟ้า พ.ศ. 2554</li> <li>- กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2549</li> <li>- กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ. 2549</li> <li>- ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง กำหนดมาตรฐานอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล พ.ศ. 2554</li> </ul>	<p>ปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 และพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ. 2551</li> <li>- กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักร ปั่นจั่น และหม้อน้ำ พ.ศ. 2552</li> <li>- กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับไฟฟ้า พ.ศ. 2554</li> <li>- กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2549</li> <li>- กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ. 2549</li> <li>- ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง กำหนดมาตรฐานอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล พ.ศ. 2554</li> </ul>

**ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก**

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ในเขตก่อสร้างส่วนใดที่เป็นอันตราย ผู้ที่เข้าไปในเขตดังกล่าวจะต้องสวมหมวกนิรภัย และให้ทำป้ายแสดงเขตอันตรายในเขตก่อสร้างไว้ให้ชัดเจน</li> <li>• จัดทำรั้ว คอกกั้น หรือเส้นแสดงเขตอันตราย ณ ที่ตั้งของเครื่องจักร หรือเขตที่เครื่องจักรทำงาน ที่อาจเป็นอันตรายให้ชัดเจนทุกแห่ง</li> <li>• จัดให้มีพนักงานผู้ตรวจสอบด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยประจำพื้นที่ก่อสร้าง</li> <li>• จัดเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถและเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง รวมทั้งสร้างทางชั่วคราว (Access Road) เพื่อเข้ามายังพื้นที่ก่อสร้างให้รถสวนกันน้อยที่สุด</li> <li>• จัดให้มีแผนงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง</li> <li>• จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นในพื้นที่ก่อสร้างอย่างเพียงพอ</li> <li>• ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบ ตามแผนปฏิบัติการลดผลกระทบด้านเสียง คุณภาพอากาศ และด้านการจัดการจราจร เพื่อความปลอดภัยในช่วงก่อสร้าง</li> <li>• ที่พักคนงานควรจัดสภาพความเป็นอยู่ที่ดีสุขลักษณะและสุขาภิบาลสิ่งแวดล้อมให้แก่คนงาน เช่น จัดให้มีห้องน้ำ ห้องส้วมในพื้นที่ก่อสร้าง พื้นที่สำนักงานชั่วคราวและที่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง สัญลักษณ์เตือนอันตราย เครื่องหมายเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน และข้อความแสดงสิทธิและหน้าที่ของนายจ้างและลูกจ้าง พ.ศ. 2554</li> <li>- ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง หลักเกณฑ์การจัดทำแผนงานด้านความปลอดภัยในการทำงานสำหรับงานก่อสร้าง พ.ศ. 2552</li> <li>- ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง ชนิดและประเภทเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในการทำงานก่อสร้างที่ต้องตรวจรับรองประจำปี พ.ศ. 2554</li> <li>• จัดสภาพแวดล้อมในการทำงานให้เหมาะสม และเป็นไปตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง ความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับสภาวะแวดล้อม เช่น ความร้อน แสงสว่าง เสียงมาตรฐานอุปกรณ์</li> <li>• ห้ามพักอาศัยในบริเวณสถานที่ก่อสร้าง</li> <li>• จัดอบรมผู้ปฏิบัติงานให้รู้จักวิธีใช้ ดูแล และบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ อย่างถูกต้องและเหมาะสมกับประเภทของงานก่อนการปฏิบัติงาน และกำหนดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ ให้ใช้งานได้ดีอยู่เสมอ หากพบว่าเครื่องจักร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง สัญลักษณ์เตือนอันตราย เครื่องหมายเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน และข้อความแสดงสิทธิและหน้าที่ของนายจ้างและลูกจ้าง พ.ศ. 2554</li> <li>- ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง หลักเกณฑ์การจัดทำแผนงานด้านความปลอดภัยในการทำงานสำหรับงานก่อสร้าง พ.ศ. 2552</li> <li>- ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง ชนิดและประเภทเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในการทำงานก่อสร้างที่ต้องตรวจรับรองประจำปี พ.ศ. 2554</li> <li>• จัดสภาพแวดล้อมในการทำงานให้เหมาะสม และเป็นไปตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง ความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับสภาวะแวดล้อม เช่น ความร้อน แสงสว่าง เสียงมาตรฐานอุปกรณ์</li> <li>• ห้ามพักอาศัยในบริเวณสถานที่ก่อสร้าง</li> <li>• จัดอบรมผู้ปฏิบัติงานให้รู้จักวิธีใช้ ดูแล และบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ อย่างถูกต้องและเหมาะสมกับประเภทของงานก่อนการปฏิบัติงาน และกำหนดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ ให้ใช้งานได้ดีอยู่เสมอ หากพบว่าเครื่องจักร</li> </ul>



ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
	<p>พักคนงาน อย่างเพียงพออย่างน้อยในอัตราส่วนคนงาน 15 คน ต่อ 1 ห้องสุขา</p> <p><b>มาตรการด้านความปลอดภัยต่อผู้ใช้เส้นทางคมนาคมและชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จัดให้มีป้ายสัญลักษณ์บอกให้ทราบถึงตำแหน่งพื้นที่ก่อสร้างในระยะ 50-100 เมตร</li> <li>ควบคุมให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด</li> <li>จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกด้านการจราจรให้กับผู้ใช้เส้นทางและประชาชนในกรณีที่เกิดการกีดขวางพื้นที่ชุมชนและเส้นทางคมนาคม</li> <li>มีการประกันภัยชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลที่ 3 ที่ได้รับความเสียหาย/อันตรายอันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการ</li> </ul> <p><b>มาตรการเฉพาะด้านความปลอดภัยในพื้นที่ปฏิบัติงาน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ประสานงานกับเจ้าหน้าที่สถานีไฟฟ้าอยุธยา (กฟน.) เมื่อมีการก่อสร้างพาดผ่านสถานีฯ เพื่อหารือเกี่ยวกับมาตรการป้องกันการเกิดกระแสไฟฟ้ารั่วไหล เช่น ติดตั้งฉนวนป้องกันเพิ่มเติม กำหนดระยะห่างที่ปลอดภัยระหว่างสายไฟฟ้าและพื้นที่ปฏิบัติงาน เป็นต้น</li> </ul>	<p>อุปกรณ์ใดชำรุดเสียหายต้องซ่อมแซมทันที เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จัดเตรียมอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย ถุงมือ แว่นตา หน้ากาก เครื่องป้องกันเสียง รองเท้าพื้นยางหุ้มส้น หรืออุปกรณ์อื่นๆ ให้เพียงพอแก่ผู้ปฏิบัติงาน และกำชับให้ผู้ปฏิบัติงานสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลทุกครั้งปฏิบัติงาน รวมทั้งให้สวมใส่เครื่องนุ่งห่มให้เรียบร้อย รัดกุม โดยในกรณีทำงานเกี่ยวกับการใช้ไฟฟ้าจะต้องให้ผู้ปฏิบัติงานสวมเครื่องนุ่งห่มที่ไม่เปียกน้ำ</li> <li>จัดเตรียมอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย ถุงมือ แว่นตา หน้ากาก เครื่องป้องกันเสียง รองเท้าพื้นยางหุ้มส้น หรืออุปกรณ์อื่นๆ ให้เพียงพอแก่ผู้ปฏิบัติงาน และกำชับให้ผู้ปฏิบัติงานสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลทุกครั้งปฏิบัติงาน รวมทั้งให้สวมใส่เครื่องนุ่งห่มให้เรียบร้อย รัดกุม โดยในกรณีทำงานเกี่ยวกับการใช้ไฟฟ้าจะต้องให้ผู้ปฏิบัติงานสวมเครื่องนุ่งห่มที่ไม่เปียกน้ำ</li> <li>จัดให้มีทางเดินเข้าออกจากพื้นที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับเครื่องจักร โดยมีความกว้างไม่น้อยกว่า 80 เซนติเมตร</li> <li>ติดตั้งป้ายแสดงขอบเขตการก่อสร้างให้ชัดเจน</li> </ul>	<p>อุปกรณ์ใดชำรุดเสียหายต้องซ่อมแซมทันที เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จัดเตรียมอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย ถุงมือ แว่นตา หน้ากาก เครื่องป้องกันเสียง รองเท้าพื้นยางหุ้มส้น หรืออุปกรณ์อื่นๆ ให้เพียงพอแก่ผู้ปฏิบัติงาน และกำชับให้ผู้ปฏิบัติงานสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลทุกครั้งปฏิบัติงาน รวมทั้งให้สวมใส่เครื่องนุ่งห่มให้เรียบร้อย รัดกุม โดยในกรณีทำงานเกี่ยวกับการใช้ไฟฟ้าจะต้องให้ผู้ปฏิบัติงานสวมเครื่องนุ่งห่มที่ไม่เปียกน้ำ</li> <li>จัดให้มีทางเดินเข้าออกจากพื้นที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับเครื่องจักร โดยมีความกว้างไม่น้อยกว่า 80 เซนติเมตร</li> <li>ติดตั้งป้ายแสดงขอบเขตการก่อสร้างให้ชัดเจน</li> <li>ในเขตก่อสร้างส่วนใดที่เป็นอันตราย ผู้ที่เข้าไปในเขตดังกล่าวจะต้องสวมหมวกนิรภัยและให้ทำป้ายแสดงเขตอันตรายให้ชัดเจน</li> <li>จัดทำรั้วกัน หรือเส้นแสดงเขตอันตราย ณ ที่ตั้งของเครื่องจักรหรือเขตที่เครื่องจักรทำงานที่อาจเป็นอันตรายให้ชัดเจนทุกแห่ง</li> <li>จัดให้มีพนักงานเจ้าหน้าที่อาชีวอนามัยและความปลอดภัยประจำพื้นที่ก่อสร้าง</li> <li>จัดเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถและเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง ให้บริเวณชุมชนน้อยที่สุด</li> </ul>

**ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก**

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ซ่อมบำรุงและดูแลพื้นผิวจราจรอย่างสม่ำเสมอ และรีบทำการซ่อมแซมเมื่อพื้นผิวจราจรมีการชำรุดเสียหาย</li> <li>ประสานงานกับตำรวจจราจร เพื่อตรวจสอบสภาพรถยนต์ก่อนเข้าใช้เส้นทาง เช่น ตรวจสอบสภาพควันดำจากท่อไอเสียรถยนต์</li> <li>จัดเตรียมแผนงานด้านความปลอดภัยและแผนฉุกเฉินในระยะดำเนินการ เช่น การติดตั้งโทรศัพท์สำหรับโทรแจ้งเหตุฉุกเฉิน การจัดตั้งฝ่ายบริการฉุกเฉินไว้คอยช่วยเหลือรถที่เกิดความขัดข้องไม่สามารถขับเคลื่อนต่อไปได้ การจัดตั้งฝ่ายบริการฉุกเฉินเพื่อรองรับกรณีเกิดอุบัติเหตุบนเส้นทางเป็นต้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ในเขตก่อสร้างส่วนใดที่เป็นอันตราย ผู้ที่เข้าไปในเขตดังกล่าวจะต้องสวมหมวกนิรภัยและให้ทนายแสดงเขตอันตรายให้ชัดเจน</li> <li>จัดทำรั้วกัน หรือเส้นแสดงเขตอันตราย ณ ที่ตั้งของเครื่องจักรหรือเขตที่เครื่องจักรทำงานที่อาจเป็นอันตรายให้ชัดเจนทุกแห่ง</li> <li>จัดให้มีพนักงานเจ้าหน้าที่อาชีวอนามัยและความปลอดภัยประจำพื้นที่ก่อสร้าง</li> <li>จัดเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถและเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง ให้ครบถ้วนตามจำนวนที่น้อยที่สุด</li> <li>ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำแผนการจัดการด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัยในพื้นที่ก่อสร้าง ทั้งความปลอดภัยในพื้นที่ทำงาน และความปลอดภัยในการใช้เครื่องมือเครื่องจักร รวมทั้งวิธีการปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีความเสี่ยง เช่น การปฏิบัติงานบนที่สูง การใช้นั่งร้าน การทำงานกับเครน เป็นต้น และกำกับดูแลให้คนงานก่อสร้างปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด</li> <li>จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นในพื้นที่ก่อสร้างอย่างเพียงพอ</li> <li>ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบ ตามแผนปฏิบัติการลดผลกระทบด้านเสียง คุณภาพอากาศ และด้านการจราจร เพื่อความปลอดภัยในช่วงการก่อสร้าง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำแผนการจัดการด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัยในพื้นที่ก่อสร้าง ทั้งความปลอดภัยในพื้นที่ทำงาน และความปลอดภัยในการใช้เครื่องมือเครื่องจักรรวมทั้งวิธีการปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีความเสี่ยง เช่น การปฏิบัติงานบนที่สูง การใช้นั่งร้าน การทำงานกับเครน เป็นต้น และกำกับดูแลให้คนงานก่อสร้างปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด</li> <li>จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นในพื้นที่ก่อสร้างอย่างเพียงพอ</li> <li>ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบ ตามแผนปฏิบัติการลดผลกระทบด้านเสียง คุณภาพอากาศ และด้านการจราจร เพื่อความปลอดภัยในช่วงการก่อสร้าง</li> <li>ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงานก่อสร้างให้ถูกสุขลักษณะ เพื่อป้องกันปัญหาด้านสุขภาพอนามัย ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>จัดหาน้ำดื่มและน้ำใช้ที่สะอาดและเพียงพอกับจำนวนเจ้าหน้าที่และคนงาน (คิดปริมาณน้ำดื่มเฉลี่ย 5 ลิตร/คน/วัน น้ำใช้ของคนงานก่อสร้างในบ้านพักคนงาน 150 ลิตร/คน/วัน และน้ำใช้ของพนักงานในสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง เท่ากับ 70 ลิตร/คน/วัน)</li> </ul> </li> </ul>

**ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก**

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
		<ul style="list-style-type: none"> <li>ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงานก่อสร้างให้ถูกสุขลักษณะ เพื่อป้องกันปัญหาด้านสุขภาพอนามัย ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>จัดหาน้ำดื่มและน้ำใช้ที่สะอาดและเพียงพอกับจำนวนเจ้าหน้าที่และคนงาน (คิดปริมาณน้ำดื่มเฉลี่ย 5 ลิตร/คน/วัน น้ำใช้ของคนงานก่อสร้างในบ้านพักคนงาน 150 ลิตร/คน/วัน และน้ำใช้ของพนักงานในสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง เท่ากับ 70 ลิตร/คน/วัน)</li> <li>จัดเตรียมสุขาที่ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวนเพียงพอกับเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้าง (ในสัดส่วนคนงาน 20 คน ต่อห้องสุขา 1 ห้อง) เพื่อไม่ให้เป็นแหล่งแพร่ระบาดโรค</li> <li>จัดหาถังรองรับขยะที่มีสภาพดี ไม่แตกรั่ว และมีฝาปิดจำนวนที่เพียงพอ และจัดให้มีการกำจัดขยะมูลฝอยอย่างสม่ำเสมอ เพื่อไม่ให้เป็นแหล่งเพาะพันธุ์แมลงและสัตว์พาหะอื่นๆ</li> <li>บำบัดน้ำเสียตามมาตรการที่กำหนดเพื่อลดการเพาะพันธุ์ของสัตว์น้ำโรค</li> </ul> </li> </ul> <p>โดยรายละเอียดการจัดการสิ่งแวดล้อมช่วงการก่อสร้างโครงการแสดงดังเอกสารแนบ 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดเตรียมสุขาที่ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวนเพียงพอกับเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้าง (ในสัดส่วนคนงาน 20 คน ต่อห้องสุขา 1 ห้อง) เพื่อไม่ให้เป็นแหล่งแพร่ระบาดโรค</li> <li>จัดหาถังรองรับขยะที่มีสภาพดี ไม่แตกรั่ว และมีฝาปิดจำนวนที่เพียงพอ และจัดให้มีการกำจัดขยะมูลฝอยอย่างสม่ำเสมอ เพื่อไม่ให้เป็นแหล่งเพาะพันธุ์แมลงและสัตว์พาหะอื่นๆ</li> <li>บำบัดน้ำเสียตามมาตรการที่กำหนดเพื่อลดการเพาะพันธุ์ของสัตว์น้ำโรค</li> </ul> <p>โดยรายละเอียดการจัดการสิ่งแวดล้อมช่วงการก่อสร้างโครงการแสดงดังเอกสารแนบ 1</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดเตรียมเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นไว้ในบริเวณบ้านพักคนงาน และสำนักงานควบคุมการก่อสร้างอย่างเพียงพอ</li> <li>จัดให้มีการดูแลตรวจสอบเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นให้สามารถใช้การได้อยู่เสมอ หากพบว่ามีกรณีเสียหายหรือใช้การไม่ได้ให้รีบดำเนินการแก้ไข</li> <li>จัดให้มีป้ายแนะนำการใช้เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นไว้ในบริเวณที่อุปกรณ์นั้นติดตั้งอยู่</li> </ul>

ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
		<ul style="list-style-type: none"> <li>ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดเตรียมเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นไว้ในบริเวณบ้านพักคนงาน และสำนักงานควบคุมการก่อสร้างอย่างเพียงพอ</li> <li>จัดให้มีการตรวจสอบเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นให้สามารถใช้การได้อยู่เสมอ หากพบว่ามี การเสียหายหรือใช้การไม่ได้ให้รีบดำเนินการแก้ไข</li> <li>จัดให้มีป้ายแนะนำการใช้เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นไว้ในบริเวณที่อุปกรณ์นั้นติดตั้งอยู่</li> <li>จัดให้มีการอบรมเกี่ยวกับวิธีป้องกันอัคคีภัยและการใช้เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นอย่างถูกวิธีแก่คนงานก่อสร้างและพนักงาน</li> <li>จัดให้มีการฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมอพยพหนีไฟให้แก่คนงานก่อสร้างและพนักงาน ปีละ 1 ครั้ง โดยจะต้องปฏิบัติตามกฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับการป้องกันและระงับอัคคีภัย พ.ศ. 2555</li> </ul> <p><u>มาตรการด้านความปลอดภัยต่อผู้ใช้เส้นทางคมนาคมและชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จัดให้มีป้ายสัญลักษณ์บอกให้ทราบถึงตำแหน่งพื้นที่ก่อสร้างในระยะ 50-100 เมตร</li> <li>ควบคุมให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดให้มีการอบรมเกี่ยวกับวิธีป้องกันอัคคีภัยและการใช้เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นอย่างถูกวิธีแก่คนงานก่อสร้างและพนักงาน</li> <li>จัดให้มีการฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมอพยพหนีไฟให้แก่คนงานก่อสร้างและพนักงาน ปีละ 1 ครั้ง โดยจะต้องปฏิบัติตามกฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับการป้องกันและระงับอัคคีภัย พ.ศ. 2555</li> </ul> <p><u>มาตรการด้านความปลอดภัยต่อผู้ใช้เส้นทางคมนาคมและชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จัดให้มีป้ายสัญลักษณ์บอกให้ทราบถึงตำแหน่งพื้นที่ก่อสร้างในระยะ 50-100 เมตร</li> <li>ควบคุมให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด</li> </ul> <p><u>มาตรการเฉพาะด้านความปลอดภัยในพื้นที่ปฏิบัติงาน</u></p>

ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกด้านการจราจรให้กับผู้ใช้เส้นทางและประชาชนในกรณีที่ก่อสร้างตัดผ่านพื้นที่ชุมชนและเส้นทางคมนาคม</li> <li>• มีประกันภัยชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลที่ 3 ที่ได้รับความเสียหาย/อันตราย อันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการ</li> <li>• ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านระดับเสียงอย่างเคร่งครัด</li> <li>• ประสานงานกับตำรวจจราจรเพื่อตรวจสอบสภาพรถยนต์ก่อนเข้าใช้เส้นทาง เช่น ตรวจวัดระดับเสียงและควันดำจากท่อไอเสียรถยนต์</li> <li>• จัดเตรียมแผนงานด้านความปลอดภัยและแผนฉุกเฉินในระหว่างดำเนินการ เช่น การติดตั้งโทรศัพท์สำหรับโทรแจ้งเหตุฉุกเฉิน การจัดตั้งฝ่ายบริการฉุกเฉินไว้คอยช่วยเหลือรถที่เกิดความขัดข้องไม่สามารถขับเคลื่อนต่อไปได้ การจัดตั้งฝ่ายบริการฉุกเฉินเพื่อรองรับกรณีเกิดอุบัติเหตุบนเส้นทาง เป็นต้น</li> <li>• กำหนดให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานที่ด่านเก็บค่าผ่านทางข้ามถนนเฉพาะบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางเท่านั้น</li> <li>• จัดเตรียมเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นไว้ในบริเวณอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางและอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ</li> </ul>	<p>ประสานงานกับเจ้าหน้าที่สถานีไฟฟ้าอยุธยาสุราษฎร์ธานี (กพน.) เมื่อมีการก่อสร้างพาดผ่านสถานีฯ เพื่อหารือเกี่ยวกับมาตรการป้องกันการเกิดกระแสไฟฟ้ารั่วไหล เช่น ติดตั้งฉนวนป้องกันเพิ่มเติม กำหนดระยะห่างที่ปลอดภัยระหว่างสายไฟฟ้าและพื้นที่ปฏิบัติงาน เป็นต้น</p> <p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• กำหนดให้เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานที่ด่านเก็บค่าผ่านทางข้ามถนนเฉพาะบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางเท่านั้น</li> <li>• ประสานงานกับตำรวจจราจร เพื่อตรวจสอบสภาพรถยนต์ก่อนเข้าใช้เส้นทาง เช่น ตรวจสภาพควันดำจากท่อไอเสียรถยนต์</li> <li>• จัดให้มีป้ายแนะนำการใช้เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นไว้ในบริเวณที่อุปกรณ์นั้นติดตั้งอยู่</li> <li>• จัดให้มีการดูแลตรวจสอบเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นให้สามารถใช้การได้อยู่เสมอ หากพบว่ามีการเสียหายหรือใช้การไม่ได้ให้รีบดำเนินการแก้ไข</li> <li>• จัดเตรียมเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นไว้ในบริเวณอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางและอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ</li> <li>• ซ่อมบำรุงและดูแลพื้นที่ผิวจราจรอย่างสม่ำเสมอ และรีบทำการซ่อมแซมเมื่อพื้นผิวจราจรมีการชำรุดเสียหาย</li> <li>• จัดเตรียมแผนงานด้านความปลอดภัยและแผนฉุกเฉินในระหว่างดำเนินการ เช่น การติดตั้งโทรศัพท์สำหรับโทรแจ้งเหตุฉุกเฉิน</li> </ul>



**ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก**

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
		<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดให้มีการดูแลตรวจสอบเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นให้สามารถใช้การได้อยู่เสมอ หากพบว่ามี การเสียหายหรือใช้การไม่ได้ให้รีบดำเนินการแก้ไข</li> <li>จัดให้มีป้ายแนะนำการใช้เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นไว้ในบริเวณที่อุปกรณ์นั้นติดตั้งอยู่</li> <li>จัดให้มีการอบรมเกี่ยวกับวิธีป้องกันอัคคีภัยและการใช้เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นอย่างถูกวิธีแก่เจ้าหน้าที่ของ กทพ.จัดให้มีการฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมอพยพหนีไฟให้แก่เจ้าหน้าที่ของ กทพ. เป็นประจำทุกปี</li> </ul>	<p>การจัดตั้งฝ่ายบริการฉุกเฉินไว้คอยช่วยเหลือรถที่เกิดความขัดข้องไม่สามารถขับเคลื่อนต่อไปได้ การจัดตั้งฝ่ายบริการฉุกเฉินเพื่อรองรับกรณีเกิดอุบัติเหตุบนเส้นทาง เป็นต้น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จัดให้มีการอบรมเกี่ยวกับวิธีป้องกันอัคคีภัยและการใช้เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นอย่างถูกวิธีแก่เจ้าหน้าที่ของ กทพ.จัดให้มีการฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมอพยพหนีไฟให้แก่เจ้าหน้าที่ของ กทพ. เป็นประจำทุกปี</li> </ul>
<b>7. สุนทรียภาพ/ทัศนียภาพ</b>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <p>เพื่อป้องกันและลดผลกระทบด้านทัศนียภาพและคุณค่าความงาม อันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ ที่ปรึกษาจึงได้เสนอแนะมาตรการป้องกันและลดผลกระทบที่ต้องดำเนินการตั้งแต่ในระยะก่อนการก่อสร้างโครงการและได้มีการดำเนินการตามมาตรการดังกล่าวแล้วในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาความเหมาะสมฯ นี้ ดังรายละเอียดต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ออกแบบโครงสร้างของโครงการ เช่น เสารองรับโครงสร้างทางยกระดับ ให้มีรูปทรงสถาปัตยกรรมที่ดี มีความเปรียว กระชับ ไม่เทอะทะ และคำนึงถึงมุมมองในระยะไกล</li> </ul>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ออกแบบโครงสร้างของโครงการ เช่น เสารองรับโครงสร้างทางยกระดับ ให้มีรูปทรงสถาปัตยกรรมที่ดี มีความเปรียว กระชับ ไม่เทอะทะ และคำนึงถึงมุมมองในระยะไกล</li> <li>ออกแบบภูมิทัศน์โดยรอบอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ (CCB) อาคารควบคุมด่านเก็บค่าผ่านทาง โดยการจัดสวนปลูกต้นไม้ให้ร่มเงาและสวยงาม</li> <li>วางแผนให้สิ่งปลูกสร้างเกิดความกลมกลืนกับสภาพภูมิประเทศ</li> </ul> <p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>สร้างรั้ว กำแพงรอบพื้นที่ก่อสร้างเพื่อปิดไม่ให้เห็นสิ่งก่อสร้าง โดยควรเลือกใช้สีและวัสดุที่สร้างเป็นสิ่งปิดบังให้มีความ</li> </ul>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ออกแบบโครงสร้างของโครงการ เช่น เสารองรับโครงสร้างทางยกระดับ ให้มีรูปทรงสถาปัตยกรรมที่ดี มีความเปรียว กระชับ ไม่เทอะทะ และคำนึงถึงมุมมองในระยะไกล</li> <li>ออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาให้มีความสอดคล้องกลมกลืนกับสะพานพระราม 9 เพื่อลดผลกระทบในแง่ของการเพิ่มการบดบังสายตาและความขัดแย้งกับองค์ประกอบทางทัศนียภาพที่มีอยู่เดิมบริเวณสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา โดยมีหลักการออกแบบเบื้องต้นด้านสถาปัตยกรรมดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>ตำแหน่งของเสาสูง (Pylon) ของสะพานแห่งใหม่จะอยู่ในแนวเดียวกับสะพานพระราม 9</li> </ul> </li> </ul>

ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาให้มีความสอดคล้องกลมกลืนกับสะพานพระราม 9 เพื่อลดผลกระทบในแง่ของการเพิ่มการบดบังสายตาและความขัดแย้งกับองค์ประกอบทางทัศนียภาพที่มีอยู่เดิมบริเวณสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา โดยมีหลักการออกแบบเบื้องต้นด้านสถาปัตยกรรมดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- ตำแหน่งของเสาสูง (Pylon) ของสะพานแห่งใหม่จะอยู่ในแนวเดียวกับสะพานพระราม 9</li> <li>- ความหนาของโครงสร้างสะพาน (Deck Depth) คงที่ และมีความหนาใกล้เคียงกับสะพานพระราม 9</li> <li>- การจัดเรียงแนวสายเคเบิลยึดรั้งโครงสร้างสะพานมีแนวการจัดเรียงคล้ายคลึงกับสะพานพระราม 9</li> <li>- ความสูงของเสาสูงสะพานแห่งใหม่จะคล้ายคลึงกับของสะพานพระราม 9</li> <li>- ตำแหน่งของตอม่อสะพานช่วงบนฝั่ง (Back Span Pier) จะมีการจัดเรียงตำแหน่งในแนวเดียวกับตอม่อบนฝั่งของสะพานพระราม 9</li> <li>- รูปทรงของตอม่อสะพานแห่งใหม่มีลักษณะเดียวกันกับตอม่อของสะพานพระราม 9</li> </ul> </li> </ul>	<p>กลมกลืนกับสภาพแวดล้อม เช่น สีน้ำเงิน สีน้ำตาล หรือเหล็กสีที่มีผลต่อจิตวิทยาที่ดี เช่น สีเขียว เป็นต้น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ต้องวางผังพื้นที่ก่อสร้างให้สอดคล้องกับขั้นตอนก่อสร้าง เช่น กำหนดตำแหน่งเส้นทางขนส่งเข้าออกให้ชัดเจน ตำแหน่งกองวัสดุ ตำแหน่งบ้านพักคนงาน เพื่อช่วยให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยมากยิ่งขึ้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ความหนาของโครงสร้างสะพาน (Deck Depth) คงที่ และมีความหนาใกล้เคียงกับสะพานพระราม 9</li> <li>- การจัดเรียงแนวสายเคเบิลยึดรั้งโครงสร้างสะพานมีแนวการจัดเรียงคล้ายคลึงกับสะพานพระราม 9</li> <li>- ความสูงของเสาสูงสะพานแห่งใหม่จะคล้ายคลึงกับของสะพานพระราม 9</li> <li>- ตำแหน่งของตอม่อสะพานช่วงบนฝั่ง (Back Span Pier) จะมีการจัดเรียงตำแหน่งในแนวเดียวกับตอม่อบนฝั่งของสะพานพระราม 9</li> <li>• ออกแบบภูมิทัศน์โดยรอบอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ (CCB) อาคารควบคุมด่านเก็บค่าผ่านทาง โดยการจัดสวนปลูกต้นไม้ให้ร่มเงาและสวยงาม</li> <li>• วางผังให้สิ่งปลูกสร้างเกิดความกลมกลืนกับสภาพภูมิประเทศ</li> <li>• ออกแบบภูมิสถาปัตยกรรมในบริเวณที่ว่างตามแนวเส้นทางริมแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งฝั่งธนบุรีและฝั่งพระนครให้เป็นสวนสาธารณะเป็นที่พักผ่อนสำหรับผู้เดินทางผ่านและเป็นสถานที่ที่ประชาชนสามารถเข้ามาใช้ประโยชน์สำหรับกิจกรรมสันทนาการ</li> <li>• กำหนดให้มีการปลูกต้นไม้เพื่อเพิ่มมูลค่าทางด้านทัศนียภาพ โดยคัดเลือกพันธุ์ไม้ที่สามารถช่วยลดผลกระทบจากฝุ่นละออง ช่วยดูดซับเสียงและเป็นแนวกันลมในบริเวณแนวสองฟากแนว</li> </ul>

ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ออกแบบภูมิสถาปัตยกรรมรอบอาคารควบคุมและด่านเก็บค่าผ่านทางโดยการจัดสวน ปลุกต้นไม้ให้ร่มเงาและสนามหญ้า</li> <li>ออกแบบภูมิสถาปัตยกรรมในบริเวณที่ว่างตามแนวเส้นทางริมแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งฝั่งธนบุรีและฝั่งพระนครให้เป็นสวนสาธารณะเป็นที่พักผ่อนสำหรับผู้เดินทางผ่าน และเป็นสถานที่ที่ประชาชนสามารถเข้ามาใช้ประโยชน์สำหรับกิจกรรมสันทนาการ</li> <li>กำหนดให้มีการปลุกต้นไม้เพื่อเพิ่มมูลค่าทางด้านทัศนียภาพ โดยคัดเลือกพันธุ์ไม้ที่สามารถช่วยลดผลกระทบจากฝุ่นละออง ช่วยดูดซับเสียงและเป็นแนวกันลมในบริเวณแนวสองฟากแนวสายทางช่วงถนนรัชดาภิเษก ทดแทนต้นไม้เดิมที่ต้องขุดย้ายออกในช่วงการก่อสร้างโครงการ</li> </ul> <p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ประสานกับกรุงเทพมหานครในการรื้อถอนและปลุกต้นไม้ทดแทนตลอด 2 ข้างทางของถนนรัชดาภิเษก ช่วงที่ต้องทำการขุดย้ายต้นไม้ออกในช่วงการก่อสร้างโครงการ โดยพันธุ์ไม้ที่เสนอแนะคือ พันธุ์ไม้เดิมที่มีการปลูกในบริเวณดังกล่าวในปัจจุบันได้แก่ หางนกยูงฝรั่ง (Flame Tree; Delonix regia (Bojer Raf.) ตะแบก (Queen's</li> </ul>		<p>สายทาง เพื่อทดแทนต้นไม้เดิมที่ต้องขุดย้ายออกในช่วงการก่อสร้างโครงการ</p> <p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>สร้างรั้ว กำแพงรอบพื้นที่ก่อสร้างเพื่อปิดไม่ให้เห็นสิ่งก่อสร้าง โดยควรเลือกใช้สีและวัสดุที่สร้างเป็นสิ่งปิดบังให้มีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อม เช่น สีน้ำเงิน สีน้ำตาล หรือเลือกสีที่มีผลต่อจิตวิทยาที่ดี เช่น สีเขียว เป็นต้น</li> <li>ต้องวางผังพื้นที่ก่อสร้างให้สอดคล้องกับขั้นตอนก่อสร้าง เช่น กำหนดตำแหน่งเส้นทางขนส่งเข้าออกให้ชัดเจน ตำแหน่งกองวัสดุ ตำแหน่งบ้านพักคนงาน เพื่อช่วยให้งดความเป็นระเบียบเรียบร้อยมากยิ่งขึ้น</li> <li>ประสานกับกรุงเทพมหานครในการรื้อถอนและปลุกต้นไม้ทดแทนตลอด 2 ข้างทาง ช่วงที่ต้องทำการขุดย้ายต้นไม้ออกในช่วงการก่อสร้างโครงการ โดยพันธุ์ไม้ที่เสนอแนะคือ พันธุ์ไม้เดิมที่มีการปลูกในบริเวณดังกล่าวในปัจจุบันได้แก่ หางนกยูงฝรั่ง (Flame Tree; Delonix regia (Bojer Raf.) ตะแบก (Queen's Flower; Lagerstroemia floribunda Jack) และราชพฤกษ์ (Golden Shower; Cassia fistula L.) โดยควรปลูกพันธุ์ไม้แต่ละชนิดสำหรับแต่ละช่วงเป็น 3 ช่วง ช่วงละประมาณ 330 เมตร ทั้ง 2 ฟาก โดยมีระยะห่างระหว่างต้น 6 เมตร</li> </ul>

ตารางที่ 6.1-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
	<p>Flower;Laagerstroemia Floribunda Jack) และราชพฤกษ์ (Golden Shower;Cassia fistula L.) โดยควรปลูกพันธุ์ไม้แต่ละชนิดสำหรับแต่ละช่วงเป็น 3 ช่วง ช่วงละประมาณ 330 เมตร ทั้ง 2 ฟาก โดยมีระยะห่างระหว่างต้น 6 เมตร</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ปลูกต้นโอศกอินเดีย (Cemetary tree;Polayalthia longifolia Benth.&amp; Hook.f.var.pandurata) ซึ่งมีความสูงประมาณ 15 เมตร ช้อน 2 แถวสลับฟันปลา โดยให้มีระยะห่างระหว่างต้นประมาณ 1 เมตร ตลอดแนวด้านนอกของกำแพงวัดสารอดด้านที่ประชิดกับด้านวัดสารอด ระยะทางประมาณ 130 เมตร</li> <li>จัดภูมิสถาปัตยกรรมบริเวณทางแยกต่างระดับบางโคล่และบริเวณทางขึ้น-ลงด่านสุขสวัสดิ์</li> <li>ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ และการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด</li> </ul> <p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ดูแลสภาพและบำรุงรักษาด้านไม้ที่ปลูกตามแผนการปรับปรุงภูมิทัศน์อย่างต่อเนื่อง</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดภูมิสถาปัตยกรรมบริเวณทางแยกต่างระดับบางโคล่และบริเวณทางขึ้น - ลงด่านสุขสวัสดิ์</li> <li>ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ และการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด</li> <li>ปลูกต้นโอศกอินเดีย (Cemetary tree;Polayalthia longifolia Benth.&amp; Hook.f.var.pandurata) ซึ่งมีความสูงประมาณ 15 เมตร ช้อน 2 แถวสลับฟันปลา โดยให้มีระยะห่างระหว่างต้นประมาณ 1 เมตร ตลอดแนวด้านนอกของกำแพงวัดสารอดด้านที่ประชิดกับด้านวัดสารอด ระยะทางประมาณ 130 เมตร (ยกเลิกมาตรการ)</li> </ul> <p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ดูแลสภาพและบำรุงรักษาด้านไม้ที่ปลูกอย่างต่อเนื่อง</li> </ul>

หมายเหตุ : ——— หมายถึง มาตรการที่เพิ่มเติมจากการศึกษาในครั้งนี้  
(ยกเลิกมาตรการ) หมายถึง มาตรการที่ถูกยกเลิกจากการศึกษาในครั้งนี้

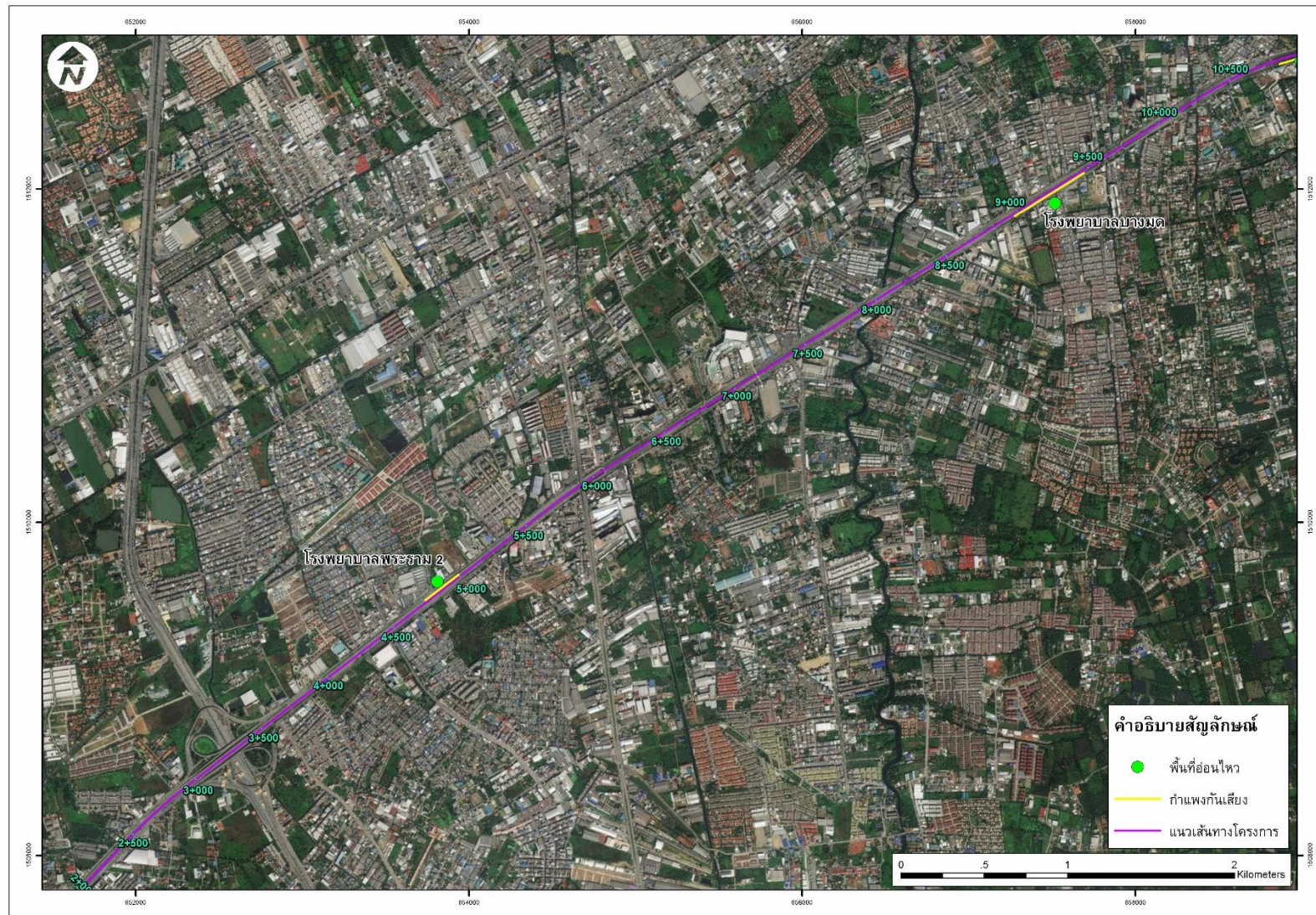
ตารางที่ 1 ตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียงตามแนวเส้นทางโครงการ

ลำดับ	แหล่งรับผลกระทบสำคัญ	ความยาวกำแพง กันเสียง <sup>1/</sup> (เมตร)	ความยาวกำแพงกันเสียง รวมที่จะติดตั้ง <sup>2/</sup> (เมตร)	กม.ที่ติดกำแพงกันเสียง
1	โรงพยาบาลพระราม 2	260	260	4+800 ถึง 5+060
2	โรงพยาบาลบางมด	500	500	9+000 ถึง 9+500
3	โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล	260	260	11+400 ถึง 11+660
4	โรงเรียนสมบุญวิทย์	255	255	10+900 ถึง 11+155
5	ชุมชนบ้านป่าแดงพัฒนา	490	2,939	10+850 ถึง 13+789
6	ชุมชนทองเจือ	1,577		
7	ตำหนักทิพย์ปู่ขาว	817		
8	อาคารพักอาศัยข้าราชการกองทัพเรือ ส่วนกลางพื้นที่สุขสวัสดิ์	2,358	4,448	11+647 ถึง 16+095
9	ศาลเจ้าแซ่ไคว่	445		
10	โรงเรียนอนุบาลสุพรรณ	717		
11	วัดสารอด	478		
12	หาญตระกูลมูลนิธิ	932		
13	เคหะสุขสวัสดิ์	584		
14	ชุมชนรวมน้ำใจ	334		
15	โรงเรียนวัดสารอด	900		
16	โรงเรียนปัญญาศักดิ์	894		
17	หมู่บ้านเรือนทอง	2,224		
18	วิทยาลัยพาณิชยการเซตุน	628	1,022	14+630 ถึง 15+651
19	ชุมชนนาทราย	446		
20	โรงเรียนอนุบาลปัญญาศักดิ์	894		
21	โรงเรียนอมันมณิ	614	625	อยู่หลังจากจุดสิ้นสุด Center line อยู่ใกล้ ทางพิเศษศรีรัช ประมาณ กม. 18+700
22	มัสยิดอมันมณิ	538		อยู่หลังจากจุดสิ้นสุด Center line อยู่ใกล้ ทางพิเศษศรีรัช ประมาณ กม. 18+700

หมายเหตุ : 1/ คือ ความยาวกำแพงกันเสียงคำนวณจากระยะทางที่โครงการพาดผ่านแหล่งรับผลกระทบ บวกกับ 4 เท่าของระยะห่างระหว่างแหล่งรับผลกระทบกับโครงการ ณ บริเวณริมขอบแต่ละข้าง  
ของแหล่งรับผลกระทบ (อ้างอิงจากข้อเสนอแนะของ FHWA)

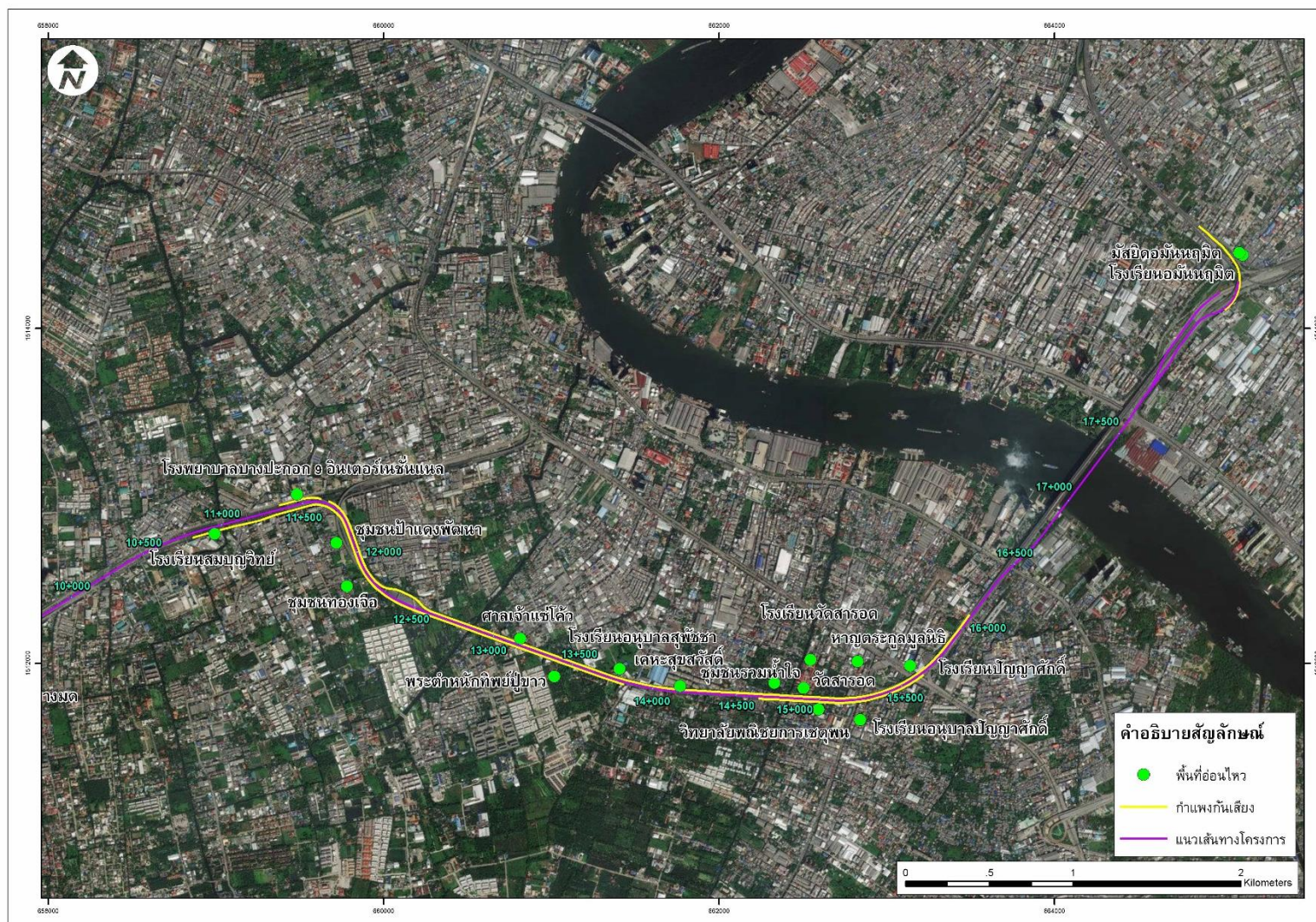
2/ คือ ความยาวกำแพงกันเสียงที่ติดตั้งจะไม่เท่ากับความยาวของกำแพงกันเสียงบริเวณแหล่งรับผลกระทบแต่ละแห่งรวมกัน เนื่องจากมีระยะกำแพงกันเสียงบางช่วงที่ซ้อนทับกัน



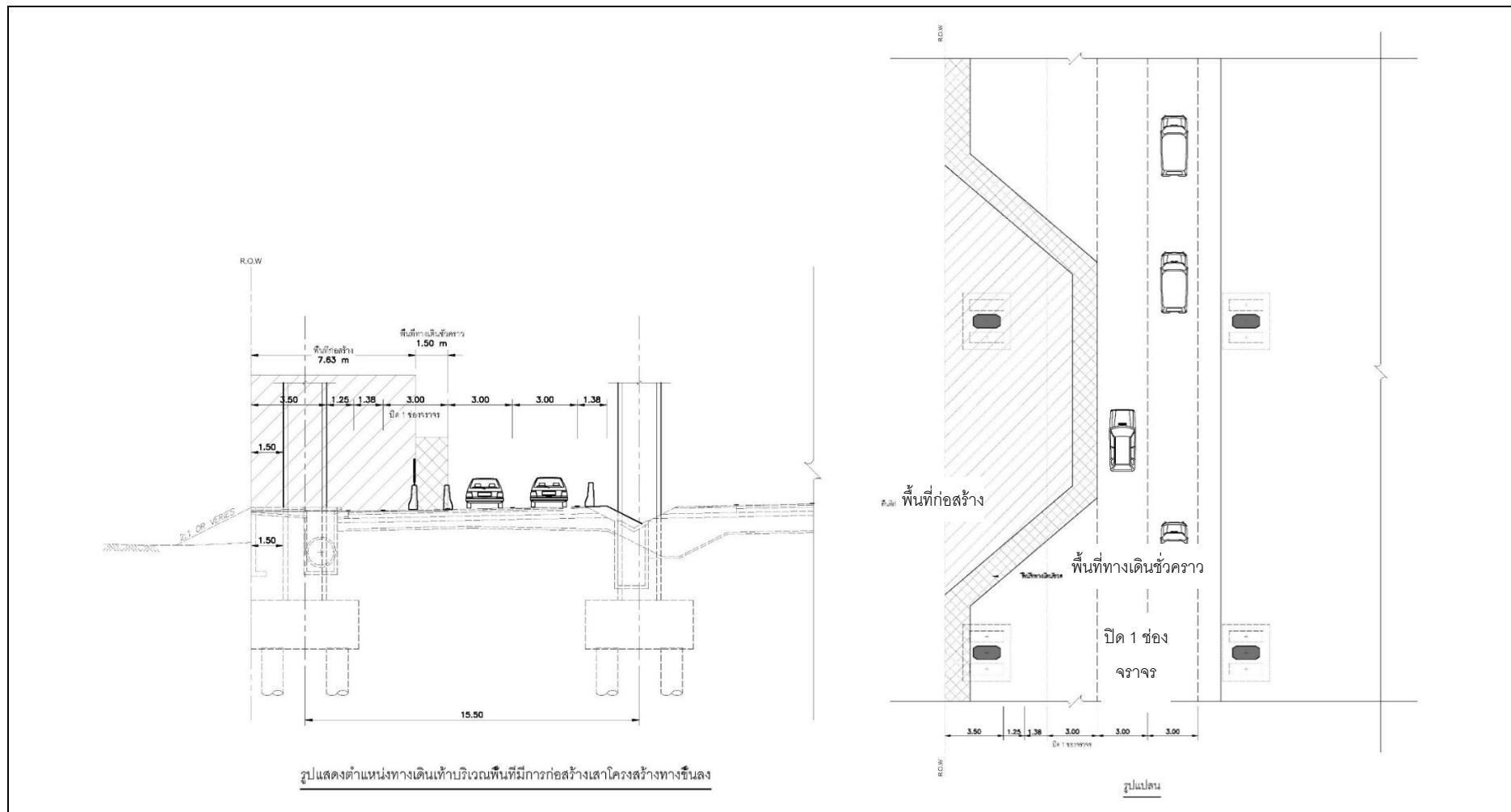


รูปที่ 1 ตำแหน่งติดตั้งกำแพงกันเสียง





รูปที่ 1 ตำแหน่งติดตั้งกำแพงกันเสียง (ต่อ)

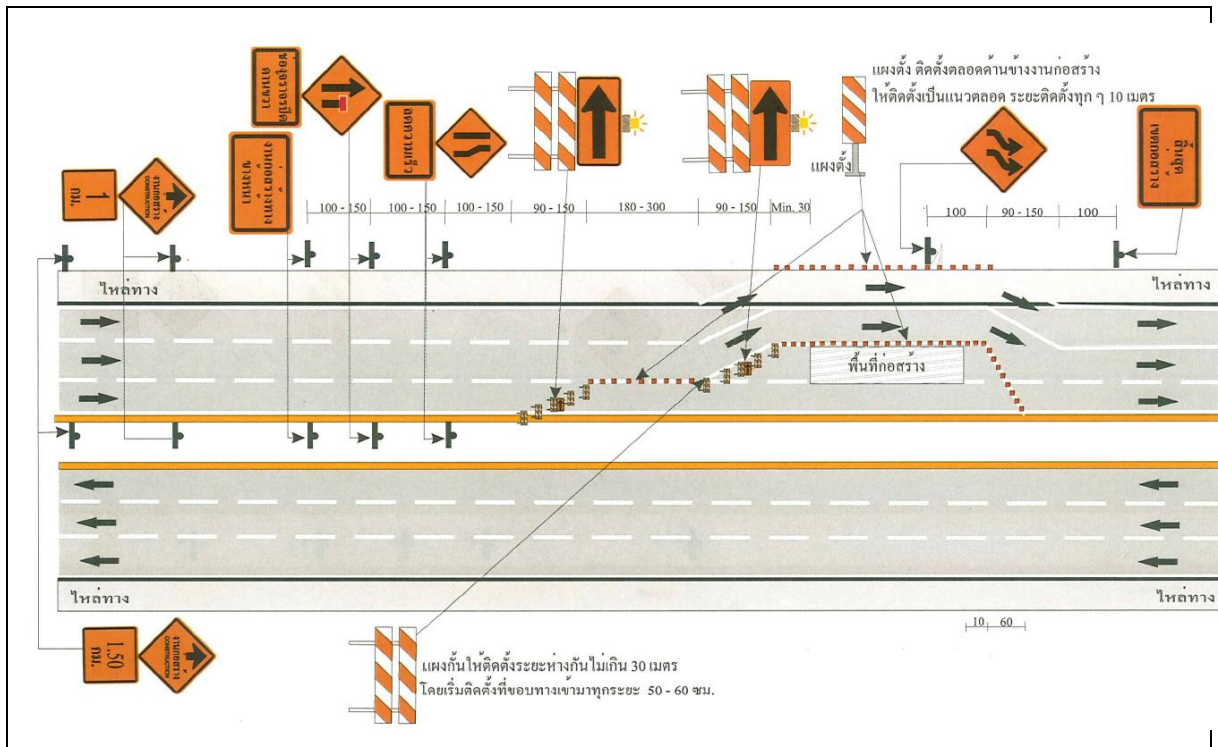


รูปที่ 2 แผนการก่อสร้างเพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อการใช้เดินเท้าของประชาชน

## ตารางที่ 2 ป้ายสัญญาณและอุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้กันพื้นที่ก่อสร้าง

สัญลักษณ์	ชื่อ	ลักษณะของสัญลักษณ์	การใช้งานและการติดตั้ง
	ป้ายเตือนงานก่อสร้าง	ขนาดป้าย 60 X 60 เซนติเมตร พื้นสีเหลือง สัญลักษณ์สีดำ เส้นขอบสีดำ	ใช้เตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่ามีการก่อสร้างล่วงหน้า ในระยะ 1 กิโลเมตร 500 และ 150 เมตร ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง
	ป้ายเตือนลดช่องจราจรด้านขวา	ขนาดป้าย 60 X 60 เซนติเมตร พื้นสีเหลือง สัญลักษณ์สีดำ เส้นขอบสีดำ	ใช้เตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่าข้างหน้ามีการลดช่องจราจรจาก 3 ช่องเหลือ 2 ช่อง
	ป้ายเตือนลดความเร็ว	ขนาดป้าย 80 X 120 เซนติเมตร พื้นสีเหลือง สัญลักษณ์สีดำ เส้นขอบสีดำ	ใช้เตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะชะลอความเร็วที่กำหนด
	ป้ายระวังคนงาน	ขนาดป้าย 60 X 60 เซนติเมตร พื้นสีส้ม สัญลักษณ์สีดำ เส้นขอบสีดำ	ใช้เตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะระวังคนงานที่กำลังปฏิบัติงาน
	ป้ายระวังเครื่องจักรกำลังทำงาน	ขนาดป้าย 60 X 60 เซนติเมตร พื้นสีส้ม สัญลักษณ์สีดำ เส้นขอบสีดำ	ใช้เตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะระวังเครื่องจักรที่กำลังทำงาน
	ป้ายนำทาง	ขนาดป้าย Ø 60 เซนติเมตร พื้นสีน้ำเงิน สัญลักษณ์ลูกศรสีขาว เส้นขอบสีขาว	ใช้แนะนำทางให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะชิดซ้าย
	ป้ายนำทางจราจร	ขนาดป้ายสูง 4 เมตร มองได้ระยะไกลกว่า 1,000 เมตร ด้วยลูกศรเตือนโคมไฟชนิดฮาโลเจน RS 2000 จำนวน 24 ดวง และไฟกระพริบที่ขนานกัน	ใช้ร่วมกับป้ายให้ผ่านทางด้านนี้
	ป้ายสิ้นสุดเขตก่อสร้าง	ขนาดป้าย 80 X 120 เซนติเมตร พื้นสีแดง สัญลักษณ์สีขาว เส้นขอบสีขาว	ใช้แจ้งให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่าถึงจุดสิ้นสุดเขตก่อสร้าง
	กำแพงคอนกรีต	กำแพงคอนกรีต	ใช้กันพื้นที่ก่อสร้าง ระหว่างกระแสจราจรและพื้นที่ก่อสร้าง
	หลอดไฟฟ้า	หลอดไฟฟ้า	ใช้เป็นแนวนำทางและเตือน คนเดินเท้าและผู้ขับขี่ยานพาหนะ โดยติดตั้งตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง
	ไฟกระพริบ	มีแสงตรง และกระพริบสะท้อนแสงติดกับหลอดไฟ มองได้ระยะไกล	ติดตั้งไฟให้พุ่งตรงไปยังการจราจรที่วิ่งเข้ามาทางข้างกันช่วงละ 3 เมตร
	กรวย	กรวย สีส้ม	ใช้วางห่างกัน 1-2 เมตร ตลอดช่วงลดช่องจราจร ที่มีการปฏิบัติงานชั่วคราว





รูปที่ 3 ตัวอย่างการติดตั้งป้ายเครื่องหมายจราจรระหว่างก่อสร้าง

ตารางที่ 3 ระยะติดตั้งป้ายเตือนล่วงหน้า

ชนิดของถนน	ระยะระหว่างพื้นที่ปฏิบัติงานถึงป้ายเตือนที่หนึ่ง และระยะระหว่างป้าย (เมตร)
ถนนในเมือง (ความเร็วต่ำ 30 กม./ชม.)	30
ถนนในเมือง (ความเร็วต่ำ 60 กม./ชม.)	100
ถนนนอกเมือง (80 กม./ชม.)	150

ที่มา : เอกสารมาตรฐานความปลอดภัยด้านการจราจรและขนส่งของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ตารางที่ 6 ระยะการเบี่ยงที่เหมาะสม

ชนิดของถนน/ชนิดของการเบี่ยง	ระยะการเบี่ยง
ถนนในเมือง (60 กม./ชม.)	T = 40-80 เมตร
ถนนนอกเมือง (80 กม./ชม.)	T = 150-200 เมตร
การเบี่ยงเพื่อลดช่องจราจร	ไม่ต่ำกว่า T
การเบี่ยงเพื่อเปลี่ยนช่องจราจร	ไม่ต่ำกว่า 0.5T
การเบี่ยงบนไหล่ทาง	ไม่ต่ำกว่า 0.33T
การเบี่ยงระหว่าง 1 ช่องจราจรกับ 2 ช่องจราจร	ไม่เกิน 30 เมตร
การเบี่ยงเมื่อสิ้นสุดการก่อสร้าง	30 เมตร/ 1 ช่องทาง

ที่มา : เอกสารมาตรฐานความปลอดภัยด้านการจราจรและขนส่ง ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร



## บทที่ 7    มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

---

### 7.1      บทนำ

การดำเนินโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก อาจก่อให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านต่างๆ ซึ่งจำเป็นต้องมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ เพื่อบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้นซึ่งกำหนดไว้ในบทที่ 6 อย่างไรก็ตาม ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการอาจมีความคลาดเคลื่อนจากที่ได้ประเมินไว้ ทำให้มาตรการฯ ที่เสนอแนะไว้ไม่เหมาะสม ดังนั้น จึงได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อให้การดำเนินการตามมาตรการต่างๆ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถเสนอให้มีการเปลี่ยนแปลงมาตรการในกรณีที่ไม่เหมาะสมให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นต่อไป โดยในการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการในระยะต่างๆ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) หรือหน่วยงานที่ได้รับมอบหมาย (ผู้รับเหมาก่อสร้าง/ผู้รับสัมปทาน) ต้องดำเนินการจัดจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เพื่อตรวจสอบการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระหว่างการก่อสร้าง และระหว่างดำเนินการ ให้เป็นไปตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ที่ผ่านการพิจารณาแล้ว ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในแผนงานการจัดการสิ่งแวดล้อมของโครงการ และจัดทำเป็นรายงานสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอต่อ กทพ. ตามกำหนดเวลา ตลอดระยะเวลาโครงการ ซึ่งโครงการได้ระบุถึงการจ้าง Third Party ในทุกระยะของโครงการไว้ใน

**ตาราง สผ.1 แล้ว**

ทั้งนี้ กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง/ผู้ได้รับสัมปทานทำเอกสารหรือรายงานใด โดยมีการตรวจสอบหรือรับรองโดยบุคคล หรือนิติบุคคลตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

### 7.2      การเปลี่ยนแปลงมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกได้มีการทบทวนมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมว่ามีความเหมาะสมและเพียงพอสำหรับการตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการหรือไม่ ซึ่งจากการทบทวน พบว่า ต้องมีการปรับมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้มีความเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบันดังนี้

## 1) มาตรการติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศ

**ระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ :** (1) เพิ่มระยะเวลาตรวจวัดจากเดิมเป็นเวลาอย่างน้อย 3 วัน เป็นเวลาอย่างน้อย 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ เนื่องจากให้เป็นไปตามข้อเสนอแนะจาก สผ. และคชก. ที่ได้เคยเสนอแนะไว้ในโครงการอื่นๆ ที่ผ่านมา (2) ยกเลิกจุดตรวจวัด 2 สถานี ได้แก่ วิทยาลัยพาณิชยการเซตุน และมัสยิดอมันนุญมิต เพิ่มสถานีตรวจวัด 1 สถานี คือ โรงเรียนวัดสารอด เนื่องจากเป็นตัวแทนของพื้นที่ริมทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วง กม 14+915 ถึงแม้ผลการประเมินจะไม่มีผลกระทบมากก็ตาม แต่โครงการได้พิจารณาและกำหนดให้เป็นสถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากโครงการ เนื่องจากเป็นช่วงที่โครงการซ้อนทับอยู่บนทางพิเศษเฉลิมมหานคร รวมทั้งในช่วงดังกล่าวไม่มีพื้นที่อื่นสำหรับใช้เป็นตัวแทนที่เหมาะสมได้

## 2) มาตรการติดตามตรวจสอบระดับเสียง

**ระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง :** (1) ระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการเพิ่มระยะเวลาตรวจวัดเป็นเวลาอย่างน้อย 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ เนื่องจากให้เป็นไปตามข้อเสนอแนะจาก สผ. และคชก. ที่ได้เคยเสนอแนะไว้ในโครงการอื่นๆ ที่ผ่านมา (2) ยกเลิกจุดตรวจวัด 2 สถานี ได้แก่ วิทยาลัยพาณิชยการเซตุน และมัสยิดอมันนุญมิต เพิ่มสถานีตรวจวัด 1 สถานี คือ โรงเรียนวัดสารอด เนื่องจากเป็นตัวแทนของพื้นที่ริมทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วง กม 14+915 ถึงแม้ผลการประเมินจะไม่มีผลกระทบมากก็ตาม แต่โครงการได้พิจารณาและกำหนดให้เป็นสถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากโครงการ เนื่องจากเป็นช่วงที่โครงการซ้อนทับอยู่บนทางพิเศษเฉลิมมหานคร รวมทั้งในช่วงดังกล่าวไม่มีพื้นที่อื่นสำหรับใช้เป็นตัวแทนที่เหมาะสมได้

**ระยะดำเนินการ :** ยกเลิกสถานีตรวจวัด 8 สถานี ได้แก่ วิทยาลัยพาณิชยการเซตุน มัสยิดอมันนุญมิต ศาลเจ้าปึงเถ่ากง โรงเรียนปัญญาคึกคัก วัดสน โรงพยาบาลนครธน วัดเลา และวัดยายร่ม เพิ่มสถานีตรวจวัด 2 สถานี ได้แก่ 1) โรงพยาบาลบางมด เพื่อเป็นตัวแทนของพื้นที่ริมถนนพระรามที่ 2 ช่วง กม 9+225 และ 2) โรงเรียนวัดสารอด เนื่องจากเป็นตัวแทนของพื้นที่ริมทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วง กม 14+915 ถึงแม้ผลการประเมินจะไม่มีผลกระทบมากก็ตาม แต่โครงการได้พิจารณาและกำหนดให้เป็นสถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากโครงการ เนื่องจากเป็นช่วงที่โครงการซ้อนทับอยู่บนทางพิเศษเฉลิมมหานคร รวมทั้งในช่วงดังกล่าวไม่มีพื้นที่อื่นสำหรับใช้เป็นตัวแทนที่เหมาะสมได้

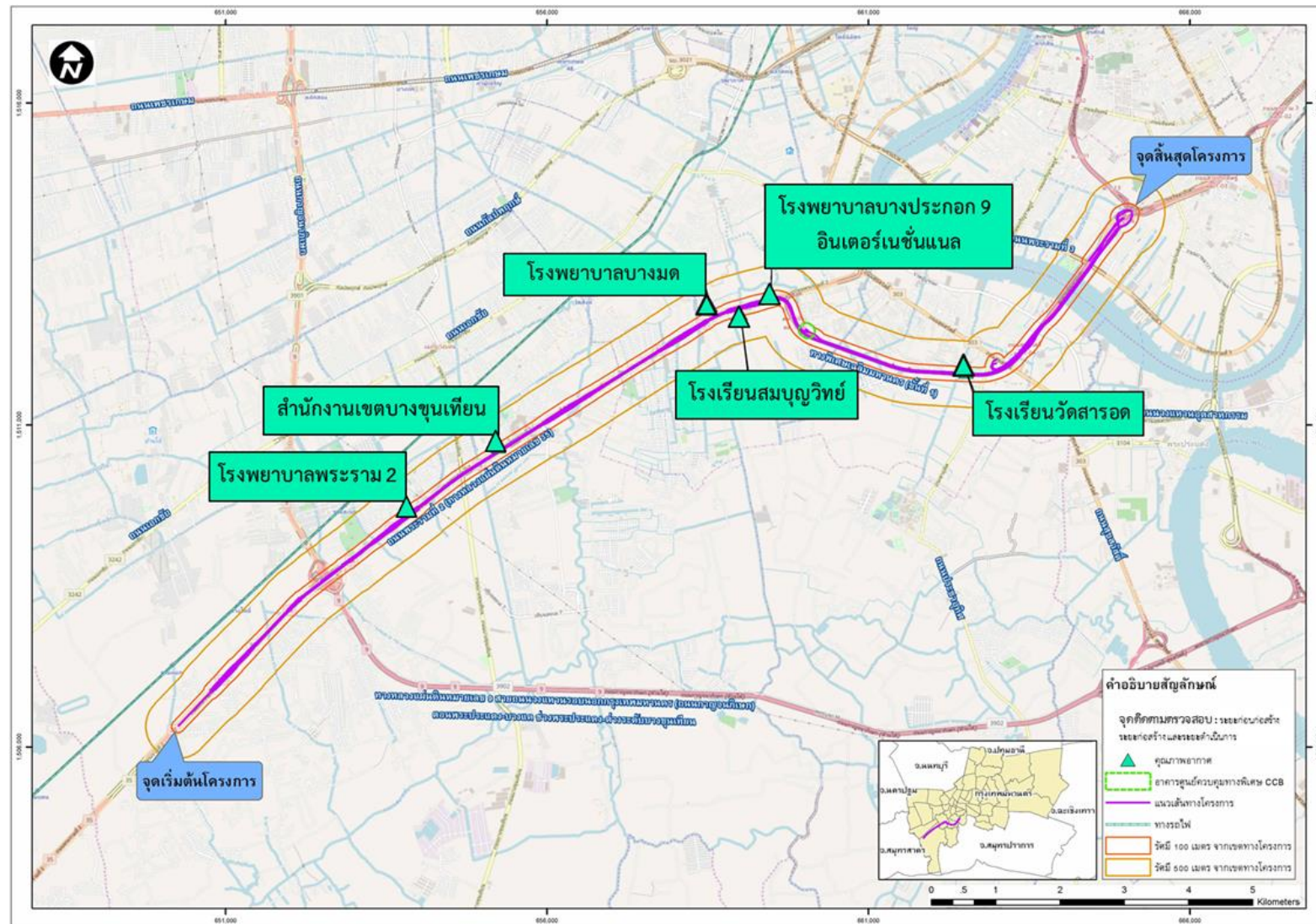
โครงการได้เปลี่ยนจุดตรวจวัดตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศและเสียงในระยะดำเนินการ เนื่องจากได้พิจารณาตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการ (คชก.) เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 โดยเห็นควรให้คง 6 จุดเหมือนเดิม และให้เลือกสถานที่ที่เหมาะสมอื่นทดแทนโครงการจึงพิจารณาจุดตรวจวัด ประกอบด้วย โรงพยาบาลพระราม 2 โรงพยาบาลบางมด สำนักงานเขตบางขุนเทียน โรงเรียนสมบุญวิทย์ โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล และโรงเรียนวัดสารอด ซึ่งได้ทำการทบทวนตำแหน่งและความเหมาะสมของจุดตรวจวัด โดยพิจารณาตามหลักเกณฑ์ดังนี้

- ครอบคลุมพื้นที่ตลอดแนวเส้นทาง โดยกำหนดตำแหน่งทุกช่วงที่สำคัญที่อาจได้รับผลกระทบจากโครงการ ได้แก่ ช่วงคร่อมถนนพระรามที่ 2 ช่วงที่มีการเชื่อมต่อกับด้านดาวคะนอง และช่วงที่ซ้อนทับทางพิเศษเฉลิมมหานคร

- เป็นพื้นที่อ่อนไหวที่ไวต่อการได้รับผลกระทบ ได้แก่ โรงพยาบาล สถานศึกษา และศาสนสถาน ซึ่งเป็นสถานที่ที่มีความเหมาะสมในการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตลอดอายุโครงการ

ผลจากการทบทวนและพิจารณาตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวข้างต้นจึงทำการยกเลิกสถานีดตรวจวัด 2 สถานี ได้แก่ วิทยาลัยพาณิชยการเชตุพน และมัสยิดอมันนุญมิต (อยู่ในตำแหน่งที่อยู่ห่างออกไปจากจุดสิ้นสุดโครงการ ระยะทางประมาณ 125 เมตร) และได้เพิ่มสถานีดตรวจวัด 2 สถานี คือ โรงเรียนวัดสารอด และโรงพยาบาลบางมด ดังนั้นจึงสรุปได้ว่าสถานีดติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศและเสียงในระยะดำเนินการมีจำนวน 6 สถานี ดังแสดงในรูปที่ 7.2-1 ซึ่งมีเหตุผลการพิจารณาตำแหน่งของแต่ละสถานีดดังนี้

- 1) โรงพยาบาลพระราม 2 เป็นตัวแทนของพื้นที่ริมถนนพระรามที่ 2 ช่วง กม 4+485
- 2) สำนักงานเขตบางขุนเทียน เป็นตัวแทนของสถานที่ราชการและเป็นสถานีดที่มีประวัติดผลการตรวจวัดของกรุงเทพมหานคร (ตรวจวัดในระยะสั้น) ซึ่งพบว่ามีระดับมลพิษเกินค่ามาตรฐาน โดยเฉพาะระดับเสียง
- 3) โรงพยาบาลบางมด เป็นตัวแทนของพื้นที่ริมถนนพระรามที่ 2 ช่วง กม 9+225
- 4) โรงเรียนสมบุญวิทย์ เป็นตัวแทนของพื้นที่ริมถนนพระรามที่ 2 ช่วง กม 10+950 ถึงแม้จะไม่ห่างจากโรงพยาบาลบางมดมาก แต่การใช้ประโยชน์และรูปแบบอาคารต่างกัน
- 5) โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล เป็นตัวแทนของพื้นที่ริมถนนพระรามที่ 2 ช่วง กม 11+480 และเป็นช่วงที่แนวเส้นทางโครงการอยู่ใกล้ด้านดาวคะนอง ซึ่งจะมีการจราจรส่วนหนึ่งลงจากโครงการไปที่ถนนพระรามที่ 2 ด้านล่าง และอาคารโรงพยาบาลมีความสูงมาก อาจจะได้รับผลกระทบจากโครงการได้
- 6) โรงเรียนวัดสารอด เป็นตัวแทนของพื้นที่ริมทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วง กม 14+915 ถึงแม้ผลการประเมินจะไม่มีผลกระทบมากก็ตาม แต่โครงการได้พิจารณาและกำหนดให้เป็นสถานีดติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากโครงการ เนื่องจากเป็นช่วงที่โครงการซ้อนทับอยู่บนทางพิเศษเฉลิมมหานคร รวมทั้งในช่วงดังกล่าวไม่มีพื้นที่อ่อนไหวอื่นอื่นสำหรับใช้เป็นตัวแทนที่เหมาะสมได้



รูปที่ 7.2-1 สถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศและเสียงในระยะดำเนินการ

### 7.3      มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โดยรายละเอียดการทบทวนมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในแต่ละระยะของการดำเนินโครงการ และการสรุปมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก แสดงในตารางที่ 7.3-1 (ส่วนที่มีการเปลี่ยนแปลงจะทำการขีดเส้นใต้ไว้)



ตารางที่ 7.3-1 มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่ สำคัญ	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช-ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบ นอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
1. คุณภาพอากาศ	<p><b>ระยะก่อสร้างและดำเนินการ</b></p> <p>ตรวจวัดคุณภาพอากาศ โดยมีดัชนีในการตรวจวัดคือ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ฝุ่นละออง (TSP)</li> <li>- ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>)</li> <li>- ทิศทางและความเร็วลม</li> </ul> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ</b></p> <p>สถานีตรวจวัด 2 สถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- วิทยาลัยพาณิชยการเซตุน</li> <li>- มัสยิดอมันมุนี</li> </ul> <p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมทั้งวันธรรมดาและวันหยุด เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาที่มีการเปิดหน้าดินในพื้นที่ใกล้เคียงสถานีตรวจวัด</li> </ul> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของ กทพ.</p> <p><b>งบประมาณ :</b> 480,000 บาท</p> <p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b></p> <p>3 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมทั้งวันธรรมดาและวันหยุด ปีละ 1 ครั้ง ในช่วง 3 ปีแรก หลังจากนั้นหากผลการ</p>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <p>ตรวจวัดคุณภาพอากาศเพื่อใช้เป็นฐานข้อมูล</p> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ :</b> โรงพยาบาลพระราม 2 สำนักงานเขตบางขุนเทียน โรงเรียนสมบุญวิทย์ และโรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล</p> <p><b>ดัชนี :</b> ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM<sub>2.5</sub>) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง</p> <p><b>ทิศทางและความเร็วลม</b></p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b> ตรวจวัดเป็นเวลาอย่างน้อย 3 วัน ต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ 1 ครั้ง ภายในระยะเวลา 30 วัน ก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของ กทพ.</p> <p><b>งบประมาณ :</b> 244,000 บาท</p> <p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>ติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ</p> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ :</b> โรงพยาบาลพระราม 2 สำนักงานเขตบางขุนเทียน โรงเรียนสมบุญวิทย์ และโรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล</p>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <p>ตรวจวัดคุณภาพอากาศเพื่อใช้เป็นฐานข้อมูล</p> <p><b>พื้นที่ติดตามตรวจสอบ :</b> โรงพยาบาลพระราม 2 โรงพยาบาลบางมด สำนักงานเขตบางขุนเทียน โรงเรียนสมบุญวิทย์ โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล และโรงเรียนวัดสารอด (รูปที่ 7.3-1)</p> <p><b>ดัชนี :</b> ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM<sub>2.5</sub>) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง</p> <p><b>ทิศทางและความเร็วลม</b></p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b> ตรวจวัดเป็นเวลาอย่างน้อย 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ</p> <p><b>ความถี่ :</b> ตรวจวัด 1 ครั้ง ภายในระยะเวลา 30 วัน ก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> กทพ. ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ดำเนินการ</p> <p><b>งบประมาณ :</b> 844,000 บาท</p> <p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>ติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ</p>

ตารางที่ 7.3-1 มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช-ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
<p>ตรวจวัดไม่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากการตรวจวัดครั้งก่อน ให้บททวนว่าจะตรวจวัดต่อหรือไม่</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> กทพ.</p> <p><b>งบประมาณ :</b> 48,000 บาท/ปี เป็นเวลา 3 ปี</p>	<p>ตรวจวัดไม่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากการตรวจวัดครั้งก่อน</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> กทพ.</p> <p><b>งบประมาณ :</b> 48,000 บาท/ปี เป็นเวลา 3 ปี</p>	<p><b>ดัชนี :</b> ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ทิศทางและความเร็วลม</p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b> ตรวจวัดเป็นเวลาอย่างน้อย 3 วัน ต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ ทุกๆ 1 เดือน ตลอดระยะเวลาที่มีการก่อสร้างผ่านสถานีตรวจวัด</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของ กทพ.</p> <p><b>งบประมาณ :</b> 100,000 บาท/ครั้ง รวมเป็นเงิน 1,200,000 บาท/ปี</p> <p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <p>ติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ</p> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ :</b> โรงพยาบาลพระราม 2 สำนักงานเขตบางขุนเทียน โรงเรียนสมบุญวิทย์ และโรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล</p> <p><b>ดัชนี :</b> ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM<sub>2.5</sub>) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ทิศทางและความเร็วลม</p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b> ตรวจวัดเป็นเวลาอย่างน้อย 3 วัน ต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ ปีละ 1 ครั้ง</p>	<p><b>พื้นที่ติดตามตรวจสอบ :</b> โรงพยาบาลพระราม 2 โรงพยาบาลบางมด สำนักงานเขตบางขุนเทียน โรงเรียนสมบุญวิทย์ โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล และโรงเรียนวัดสารอด (รูปที่ 7.3-1)</p> <p><b>ดัชนี :</b> ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM<sub>2.5</sub>) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ทิศทางและความเร็วลม</p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b> ตรวจวัดเป็นเวลาอย่างน้อย 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ</p> <p><b>ความถี่ :</b> ทุกๆ 1 เดือน ตลอดระยะเวลาที่มีการก่อสร้างผ่านสถานีตรวจวัด</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> กทพ. ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ดำเนินการ</p> <p><b>งบประมาณ :</b> 232,000 บาท/ครั้ง หากการก่อสร้างทำให้มีฝุ่นละอองนานกว่า 1 เดือน ให้ตรวจวัดเดือนละ 1 ครั้ง รวมเป็นเงิน 1,794,000 บาท/ปี</p> <p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <p>ติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ</p> <p><b>พื้นที่ติดตามตรวจสอบ :</b> โรงพยาบาลพระราม 2 โรงพยาบาลบางมด สำนักงานเขตบางขุนเทียน โรงเรียนสมบุญวิทย์ โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล และโรงเรียนวัดสารอด (รูปที่ 7.2-1)</p>

ตารางที่ 7.3-1 มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช-ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
		ในช่วง 3 ปีแรกของการเปิดดำเนินการ หลังจากนั้น หากผลที่ได้มีค่าไม่เกินค่ามาตรฐานและไม่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากการตรวจวัดครั้งก่อน จะดำเนินการตรวจวัดทุก 3 ปี <b>ผู้รับผิดชอบ :</b> กทพ. หรือหน่วยงานที่ได้รับมอบหมาย <b>งบประมาณ :</b> 244,000 บาท/ปี	<b>ดัชนี :</b> ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>2</sub> ) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ฝุ่นละอองขนาดเล็ก 10 ไมครอน (PM <sub>10</sub> ) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ฝุ่นละอองขนาดเล็ก 2.5 ไมครอน (PM <sub>2.5</sub> ) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ทิศทางและความเร็วลม <b>ระยะเวลาติดตามตรวจสอบ :</b> ตรวจวัดเป็นเวลาอย่างน้อย 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ <b>ความถี่ :</b> ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ <b>ผู้รับผิดชอบ :</b> กทพ. ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ดำเนินการ <b>งบประมาณ :</b> 844,000 บาท/ปี
2. เสียง	<b>ระยะก่อสร้าง</b> ตรวจวัดระดับเสียง โดยมีดัชนีในการตรวจวัดคือ - Leq (24) - Ldn - L90 <b>พื้นที่ดำเนินการ :</b> ตรวจวัดระดับเสียง 2 สถานี ได้แก่ - วิทยาลัยพาณิชยการเซตุน - มัสยิดอมันนุญมิต	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b> ตรวจวัดระดับเสียงเพื่อใช้เป็นฐานข้อมูล <b>พื้นที่ดำเนินการ :</b> โรงพยาบาลพระราม 2 โรงพยาบาลนครธน สำนักงานเขตบางขุนเทียน วัดเลา วัดยายร่ม โรงเรียนสมบุญวิทย์ และโรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล <b>ดัชนี :</b> ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L <sub>Aeq</sub> 1 hour) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L <sub>Aeq</sub> 24 hours) ระดับเสียงสูงสุด (L <sub>max</sub> ) ระดับเสียงพื้นฐาน (L <sub>90</sub> ) การวิเคราะห์เสียงรบกวน <b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b> ตรวจวัดระดับเสียงเป็นเวลาอย่างน้อย 3 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ โดย	<b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b> ตรวจวัดระดับเสียงเพื่อใช้เป็นฐานข้อมูล <b>พื้นที่ติดตามตรวจสอบ :</b> โรงพยาบาลพระราม 2 โรงพยาบาลนครธน สำนักงานเขตบางขุนเทียน วัดเลา วัดยายร่ม โรงเรียนสมบุญวิทย์ โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล และโรงเรียนวัดสารอด (รูปที่ 7.3-2) <b>ดัชนี :</b> ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L <sub>Aeq</sub> 1 hour) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L <sub>Aeq</sub> 24 hours) ระดับเสียงสูงสุด (L <sub>Amax</sub> ) ระดับเสียงพื้นฐาน (L <sub>A90</sub> )

ตารางที่ 7.3-1 มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช-ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
	<p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>3 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ ทุกๆ 1 เดือน ตลอดระยะเวลาที่มีการก่อสร้างใกล้เคียงสถานีตรวจวัด</li> </ul> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของ กทพ.</p> <p><b>งบประมาณ :</b> 20,000 บาท</p> <p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <p>ตรวจวัดระดับเสียง โดยมีดัชนีในการตรวจวัดคือ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Leq (24)</li> <li>- Ldn</li> <li>- L90</li> </ul> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ :</b> ตรวจวัดระดับเสียง 5 สถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- วิทยาลัยพาณิชยการเซตุน</li> <li>- มัสยิดอมันนุลมิต</li> <li>- ศาลเจ้าปึงเถ่ากง</li> <li>- โรงเรียนปัญญาศักดิ์</li> <li>- วัดสน</li> </ul> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>3 วันต่อเนื่องทั้งวันธรรมดาและวันหยุด ปีละ 1 ครั้ง ในช่วง 3 ปีแรก หลังจากนั้นหากผลการ</li> </ul>	<p>ดำเนินการ 1 ครั้ง ภายในระยะเวลา 30 วัน ก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของ กทพ.</p> <p><b>งบประมาณ :</b> 101,500 บาท</p> <p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>ติดตามตรวจสอบระดับเสียง และวิเคราะห์เสียงรบกวน</p> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ :</b> โรงพยาบาลพระราม 2 โรงพยาบาลนครธน สำนักงานเขตบางขุนเทียน วัดเลา วัดยายร่ม โรงเรียนสมบุญวิทย์ และโรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล</p> <p><b>ดัชนี :</b> ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (<math>L_{Aeq\ 1\ hour}</math>) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (<math>L_{Aeq\ 24\ hours}</math>) ระดับเสียงสูงสุด (<math>L_{max}</math>) ระดับเสียงพื้นฐาน (<math>L_{90}</math>) การวิเคราะห์เสียงรบกวน</p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b> ตรวจวัดระดับเสียงเป็นเวลอย่างน้อย 3 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ ทุก 1 เดือน เมื่อมีการก่อสร้างผ่านสถานีตรวจวัด</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของ กทพ.</p> <p><b>งบประมาณ :</b> 118,300 บาท/ครั้ง รวมเป็นเงิน 1,419,600 บาท/ปี</p> <p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <p>ติดตามตรวจสอบระดับเสียง และวิเคราะห์เสียงรบกวน</p>	<p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b> ตรวจวัดระดับเสียงเป็นเวลอย่างน้อย 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ</p> <p><b>ความถี่ :</b> ดำเนินการ 1 ครั้ง ภายในระยะเวลา 30 วัน ก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> กทพ. ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ดำเนินการ</p> <p><b>งบประมาณ :</b> 121,500 บาท</p> <p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>ติดตามตรวจสอบระดับเสียง</p> <p><b>พื้นที่ติดตามตรวจสอบ :</b> โรงพยาบาลพระราม 2 โรงพยาบาลนครธน สำนักงานเขตบางขุนเทียน วัดเลา วัดยายร่ม โรงเรียนสมบุญวิทย์ โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล และโรงเรียนวัดสราอด (รูปที่ 7.3-2)</p> <p><b>ดัชนี :</b> ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (<math>L_{Aeq\ 1\ hour}</math>) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (<math>L_{Aeq\ 24\ hours}</math>) ระดับเสียงสูงสุด (<math>L_{Amax}</math>) ระดับเสียงพื้นฐาน (<math>L_{A90}</math>) การวิเคราะห์เสียงรบกวน</p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b> ตรวจวัดระดับเสียงเป็นเวลอย่างน้อย 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ</p> <p><b>ความถี่ :</b> ทุก 1 เดือน เมื่อมีการก่อสร้างผ่านสถานีตรวจวัด</p>

ตารางที่ 7.3-1 มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช-ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
	<p>ตรวจวัดไม่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากการตรวจวัดครั้งก่อนให้ทราบว่าตรวจวัดต่อหรือไม่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>สำหรับแหล่งรับผลกระทบบริเวณวัดสน ศาลเจ้าปิงเถ่ากง และโรงเรียนปัญญาศักดิ์</li> </ul> <p>โครงการจะกำหนดให้มีการติดตามตรวจวัดระดับเสียง Leq24 ชั่วโมง บริเวณแหล่งรับผลกระทบดังกล่าว หากมีค่าสูงเกินกว่ามาตรฐานโครงการจะพิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงทันที</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> กทพ.</p> <p><b>งบประมาณ :</b> 20,000 บาท/ปี เป็นเวลา 3 ปี</p>	<p><b>พื้นที่ดำเนินการ :</b> โรงพยาบาลพระราม 2 โรงพยาบาลนครธน สำนักงานเขตบางขุนเทียน วัดเลา วัดยายร่ม โรงเรียนสมบุญวิทย์ และโรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล</p> <p><b>ดัชนี :</b> ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (<math>L_{Aeq\ 1\ hour}</math>) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (<math>L_{Aeq\ 24\ hours}</math>) ระดับเสียงสูงสุด (<math>L_{max}</math>) ระดับเสียงพื้นฐาน (<math>L_{90}</math>) การวิเคราะห์เสียงรบกวน</p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b> ตรวจวัดระดับเสียงเป็นเวลาอย่างน้อย 3 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> กทพ. หรือหน่วยงานที่ได้รับมอบหมาย</p> <p><b>งบประมาณ :</b> 118,300 บาท/ปี</p>	<p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> กทพ. ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ดำเนินการ</p> <p><b>งบประมาณ :</b> 119,500 บาท/ครั้ง รวมเป็นเงิน 1,434,000 บาท/ปี</p> <p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b> ติดตามตรวจสอบระดับเสียง และวิเคราะห์เสียงรบกวน</p> <p><b>พื้นที่ติดตามตรวจสอบ :</b> โรงพยาบาลพระราม 2 โรงพยาบาลบางมด สำนักงานเขตบางขุนเทียน โรงเรียนสมบุญวิทย์ โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล และโรงเรียนวัดสารอด (รูปที่ 7.3-2)</p> <p><b>ดัชนี :</b> ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (<math>L_{Aeq\ 1\ hour}</math>) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (<math>L_{Aeq\ 24\ hours}</math>) ระดับเสียงสูงสุด (<math>L_{Amax}</math>) ระดับเสียงพื้นฐาน (<math>L_{A90}</math>) การวิเคราะห์เสียงรบกวน</p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b> ตรวจวัดระดับเสียงเป็นเวลาอย่างน้อย 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ</p> <p><b>ความถี่ :</b> ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ หากมีค่าสูงเกินกว่ามาตรฐานโครงการจะพิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงทันที</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> กทพ. หรือหน่วยงานที่ได้รับมอบหมาย ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ดำเนินการ</p> <p><b>งบประมาณ :</b> 160,500 บาท/ปี</p>



ตารางที่ 7.3-1 มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช-ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
3. ความสั่นสะเทือน	<p><b>ระยะก่อสร้างและดำเนินการ</b></p> <p>ตรวจวัดความสั่นสะเทือน โดยมีดัชนีในการตรวจวัดคือ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ค่าความเร็วสูงสุด (Peak Velocity)</li> <li>- ค่าความถี่ (Frequency)</li> </ul> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ</b></p> <p>ระยะก่อสร้างและดำเนินการ</p> <p>สถานีตรวจวัด 2 สถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- มัสยิดอมันนุญมิต</li> <li>- วัดสารอด</li> </ul> <p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการสถานีละ 1 ครั้ง เมื่อมีการวางเสาใกล้เคียงสถานีตรวจวัด</li> </ul> <p><b>ผู้รับผิดชอบ</b> : ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของ กทพ.</p> <p><b>งบประมาณ</b> : 48,000 บาท</p> <p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 วันต่อเนื่องครอบคลุมทั้งวันธรรมดาและวันหยุดปีละ 1 ครั้ง ในช่วง 3 ปี แรกของช่วงดำเนินการ หลังจากนั้นหากผลการตรวจวัดไม่มีแนวโน้ม</li> </ul>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <p>ตรวจวัดความสั่นสะเทือนเพื่อใช้เป็นฐานข้อมูล</p> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ</b> : โรงพยาบาลพระราม 2 สำนักงานเขต-บางขุนเทียน โรงเรียนสมบุญวิทย์ และโรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล</p> <p><b>ดัชนี</b> : ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Velocity) และความถี่ (Frequency).</p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ</b> : ตรวจวัดเป็นเวลอย่างน้อย 3 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ 1 ครั้ง ภายในระยะเวลา 30 วัน ก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ</b> : ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของ กทพ.</p> <p><b>งบประมาณ</b> : 104,000 บาท</p> <p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ</b> : โรงพยาบาลพระราม 2 สำนักงานเขตบางขุนเทียน โรงเรียนสมบุญวิทย์ และโรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล</p> <p><b>ดัชนี</b> : ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Velocity) และความถี่ (Frequency).</p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ</b> : ตรวจวัดเป็นเวลอย่างน้อย 3 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ โดยตรวจวัด 1 ครั้ง เมื่อมีการก่อสร้างงานฐานรากใกล้สถานีตรวจวัด</p>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <p>ตรวจวัดความสั่นสะเทือนเพื่อใช้เป็นฐานข้อมูล</p> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ</b> : โรงพยาบาลพระราม 2 สำนักงานเขต-บางขุนเทียน โรงเรียนสมบุญวิทย์ โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล มัสยิดอมันนุญมิต และโรงเรียนวัดสารอด (รูปที่ 7.3-3)</p> <p><b>ดัชนี</b> : ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Velocity) และความถี่ (Frequency).</p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ</b> : ตรวจวัดเป็นเวลอย่างน้อย 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ 1 ครั้ง ภายในระยะเวลา 30 วัน ก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ</b> : กทพ. ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ดำเนินการ</p> <p><b>งบประมาณ</b> : 104,000 บาท</p> <p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ</b> : โรงพยาบาลพระราม 2 สำนักงานเขตบางขุนเทียน โรงเรียนสมบุญวิทย์ โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล มัสยิดอมันนุญมิต และโรงเรียนวัดสารอด (รูปที่ 7.3-3)</p> <p><b>ดัชนี</b> : ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Velocity) และความถี่ (Frequency).</p>

ตารางที่ 7.3-1 มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่ สำคัญ	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช-ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบ นอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
	<p>เพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดครั้งก่อนให้ทราบว่า จะดำเนินการตรวจวัดต่อไปหรือไม่</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> กทพ.</p> <p><b>งบประมาณ :</b> 48,000 บาท/ปี เป็นเวลา 3 ปี</p>	<p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของ กทพ.</p> <p><b>งบประมาณ :</b> 104,000 บาท/ปี</p> <p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ :</b> โรงพยาบาลพระราม 2 สำนักงานเขต- บางขุนเทียน โรงเรียนสมบุญวิทย์ และโรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล</p> <p><b>ดัชนี :</b> ความเร็วอนุภาพสูงสุด (Peak Velocity) และความถี่ (Frequency).</p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b> ตรวจวัดระดับเสียงเป็นเวลอย่างน้อย 3 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ ปีละ 1 ครั้ง ในช่วง 3 ปีแรกของการเปิดดำเนินการ หลังจากนั้น หากผลที่ได้มี ค่าไม่เกินค่ามาตรฐานและไม่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากผลการ ตรวจวัดครั้งก่อน จะดำเนินการตรวจวัดทุก 3 ปี</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> กทพ. หรือหน่วยงานที่ได้รับมอบหมาย</p> <p><b>งบประมาณ :</b> 104,000 บาท/ปี</p>	<p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b> <u>ตรวจวัดเป็นเวลอย่างน้อย 5 วัน</u> <u>ต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ โดยตรวจวัด</u> <u>1 ครั้ง</u> เมื่อมีการก่อสร้างงานฐานรากใกล้สถานีตรวจวัด</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> กทพ. ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ ดำเนินการ</p> <p><b>งบประมาณ :</b> 104,000 บาท/ปี</p> <p><b>ระยะเปิดดำเนินการ</b></p> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ :</b> โรงพยาบาลพระราม 2 สำนักงานเขต- บางขุนเทียน โรงเรียนสมบุญวิทย์ โรงพยาบาลบางปะกอก 9- อินเตอร์เนชั่นแนล มัสยิดอมันนุลมิต และโรงเรียนวัดสารอด (รูปที่ 7.3-3)</p> <p><b>ดัชนี :</b> ความเร็วอนุภาพสูงสุด (Peak Velocity) และความถี่ (Frequency).</p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b> <u>ตรวจวัดความสั่นสะเทือนเป็นเวลอย่างน้อย</u> <u>5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ ปีละ</u> <u>1 ครั้ง</u> ในช่วง 3 ปีแรกของการเปิดดำเนินการ หลังจากนั้น หาก ผลที่ได้มีค่าไม่เกินค่ามาตรฐานและไม่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากผล การตรวจวัดครั้งก่อน จะดำเนินการตรวจวัดทุก 3 ปี</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> กทพ. ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ ดำเนินการ</p> <p><b>งบประมาณ :</b> 104,000 บาท/ปี</p>

ตารางที่ 7.3-1 มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช-ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
4. คุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>ตรวจวัดคุณภาพน้ำ มีดัชนีตรวจวัดดังนี้</p> <p><b>ทางกายภาพ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ความลึก</li> <li>- อุณหภูมิ</li> <li>- ความเร็วกระแสน้ำ</li> <li>- ความโปร่งใส</li> <li>- ความเป็นกรด-ด่าง</li> <li>- ความนำไฟฟ้า</li> <li>- ของแข็งแขวนลอย</li> </ul> <p><b>ทางเคมี</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ปริมาณออกซิเจนละลายน้ำ (DO)</li> <li>- BOD<sub>5</sub></li> <li>- น้ำมันและไขมัน</li> <li>- เก็บตัวอย่างแพลงก์ตอนและสัตว์หน้าดิน</li> </ul> <p>สถานีตรวจวัด 2 สถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- แม่น้ำเจ้าพระยา</li> <li>- คลองราษฎร์บูรณะ</li> <li>- เฉพาะช่วงเวลาที่มีการสร้างแนวเส้นทางข้ามแหล่งน้ำอย่างน้อย 1 ครั้ง</li> </ul>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <p>ตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำและสำรวจนิเวศวิทยาทางน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน เพื่อใช้เป็นฐานข้อมูล</p> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ :</b> คลองเลนเปิน คลองสะแกงาม คลองพระยาราชมนตรี คลองสนามชัย คลองบางขุนเทียน คลองบางปะแก้ว แม่น้ำเจ้าพระยา คลองราษฎร์บูรณะ ทั้งด้านเหนือและท้ายน้ำ เฉพาะช่วงเวลาที่มีการสร้างแนวเส้นทางข้ามแหล่งน้ำอย่างน้อย 1 ครั้ง</p> <p><b>ดัชนี :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- คุณภาพน้ำ : อุณหภูมิ ความขุ่น ความเป็นกรดและด่าง สารแขวนลอย ออกซิเจนละลาย ปีไอดี น้ำมันและไขมัน</li> <li>- นิเวศวิทยาทางน้ำ : แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน</li> </ul> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b> 1 ครั้ง ภายในระยะเวลา 30 วัน ก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของ กทพ.</p> <p><b>งบประมาณ :</b> ค่าใช้จ่ายในการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน 41,400 บาท และค่าใช้จ่ายในการติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำ 117,000 บาท รวมเป็นเงิน 158,400 บาท</p>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <p>ตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำและสำรวจนิเวศวิทยาทางน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน เพื่อใช้เป็นฐานข้อมูล</p> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ :</b> คลองเลนเปิน คลองสะแกงาม คลองพระยาราชมนตรี คลองสนามชัย คลองบางขุนเทียน คลองบางปะแก้ว แม่น้ำเจ้าพระยา คลองราษฎร์บูรณะ (รูปที่ 7.3-4) ทั้งด้านเหนือและท้ายน้ำ อย่างน้อย 1 ครั้ง</p> <p><b>ดัชนี :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- คุณภาพน้ำ : อุณหภูมิ ความขุ่น ความเป็นกรดและด่าง สารแขวนลอย ออกซิเจนละลาย ปีไอดี น้ำมันและไขมัน</li> <li>- นิเวศวิทยาทางน้ำ : แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน</li> </ul> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b> 1 ครั้ง ภายในระยะเวลา 30 วัน ก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> กทพ. ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ดำเนินการ</p> <p><b>งบประมาณ :</b> ค่าใช้จ่ายในการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน 41,400 บาท และค่าใช้จ่ายในการติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำ 117,000 บาท รวมเป็นเงิน 158,400 บาท</p>

ตารางที่ 7.3-1 มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่ สำคัญ	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช-ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบ นอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
<p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแล ของ กทพ.</p> <p><b>งบประมาณ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ค่าเก็บตัวอย่างและวิเคราะห์คุณภาพน้ำ 15,000 บาท</li> </ul> <p>ค่าเก็บตัวอย่างและตรวจวิเคราะห์นิเวศวิทยาทางน้ำ 20,000 บาท</p>	<p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของ กทพ.</p> <p><b>งบประมาณ :</b> ค่าใช้จ่ายในการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน 165,600 บาท/ปี และค่าใช้จ่ายในการติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยา ทางน้ำ 468,000 บาท/ปี รวมเป็นเงิน 633,600 บาท/ปี</p>	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>ติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน</p> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ :</b> คลองเลนเปิน คลองสะแกงาม คลองพระยา ราชมนตรี คลองสนามชัย คลองบางขุนเทียน คลองบางปะแก้ว แม่น้ำเจ้าพระยา คลองราษฎร์บูรณะ ทั้งด้านเหนือน้ำและท้ายน้ำ เฉพาะช่วงเวลาที่มีการสร้างแนวเส้นทางข้ามแหล่งน้ำอย่างน้อย 1 ครั้ง ทั้งด้านเหนือน้ำและท้ายน้ำ</p> <p><b>ดัชนี :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- คุณภาพน้ำ : อุณหภูมิ ความขุ่น ความเป็นกรดและด่าง สาร แขวนลอย ออกซิเจนละลาย บีโอดี น้ำมันและไขมัน ไนโตรเจน ในหน่วยไนโตรเจน ฟอสเฟต แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม</li> <li>- นิเวศวิทยาทางน้ำ : แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และ สัตว์น้ำดิน</li> </ul> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b> ทุกๆ 3 เดือน ตลอดระยะที่ก่อสร้างผ่าน แหล่งน้ำผิวดิน</p>	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>ติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำในแหล่งน้ำ ผิวดิน</p> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ :</b> คลองเลนเปิน คลองสะแกงาม คลองพระยาราช- มนตรี คลองสนามชัย คลองบางขุนเทียน คลองบางปะแก้ว แม่น้ำ เจ้าพระยา คลองราษฎร์บูรณะ (<b>รูปที่ 7.3-4</b>) ทั้งด้านเหนือน้ำและ ท้ายน้ำ เฉพาะช่วงเวลาที่มีการสร้างแนวเส้นทางข้ามแหล่งน้ำอย่าง น้อย 1 ครั้ง ทั้งด้านเหนือน้ำและท้ายน้ำ</p> <p><b>ดัชนี :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- คุณภาพน้ำ : อุณหภูมิ ความขุ่น ความเป็นกรดและด่าง สาร แขวนลอย ออกซิเจนละลาย บีโอดี น้ำมันและไขมัน ไนโตร เจนในหน่วยไนโตรเจน ฟอสเฟต แบคทีเรียกลุ่มฟีคอล โคลิฟอร์ม</li> <li>- นิเวศวิทยาทางน้ำ : แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และ สัตว์น้ำดิน</li> </ul> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b> ทุกๆ 3 เดือน ตลอดระยะที่ก่อสร้างผ่าน แหล่งน้ำผิวดิน</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> กทพ. ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ ดำเนินการ</p> <p><b>งบประมาณ :</b> ค่าใช้จ่ายในการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิว ดิน 165,600 บาท/ปี และค่าใช้จ่ายในการติดตามตรวจสอบ</p>

ตารางที่ 7.3-1 มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่ สำคัญ	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช-ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบ นอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
			นิเวศวิทยาทางน้ำ 468,000 บาท/ปี รวมเป็นเงิน 633,600 บาท/ปี
5. การคมนาคมขนส่ง	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จัดบันทึกปริมาณรถที่เข้า - ออกพื้นที่โครงการรายวัน โดยระบุเส้นทางขนส่ง จำแนกตามประเภทของยานพาหนะและจัดบันทึกจำนวนอุบัติเหตุ โดยระบุสาเหตุและความรุนแรง/ความเสียหายที่เกิดขึ้น</li> <li>จัดบันทึกปริมาณเรือขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการ โดยระบุเส้นทางขนส่งและระยะเวลาขนส่งและจัดบันทึกจำนวนอุบัติเหตุ โดยระบุสาเหตุและความรุนแรง/ความเสียหายที่เกิดขึ้น</li> </ul> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>พื้นที่ก่อสร้างโครงการ</li> <li>พื้นที่ก่อสร้างโครงการบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา</li> </ul> <p><b>ระยะเวลา</b> : ทุกเดือนตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ</b> : ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของ กทพ.</p> <p><b>งบประมาณ</b> : 200,000 บาท</p>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <p>ตรวจนับปริมาณการจราจร</p> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ</b> :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) ถนนพระรามที่ 2 ช่วงที่ติดกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก</li> <li>(2) ถนนพระรามที่ 2 ช่วงที่ติดกับถนนบางขุนเทียน-ชายทะเลที่ STA.3+665</li> <li>(3) ถนนพระรามที่ 2 บริเวณโรงพยาบาลบางมด ที่ STA.6+980</li> <li>(4) ถนนพระรามที่ 2 บริเวณทางแยกต่างระดับดาวคะนอง ที่ STA.9+450</li> </ol> <p><b>ดัชนี</b> : ชนิดและปริมาณการจราจรทั้งขาเข้าและขาออก จัดเตรียมรายงานผลการติดตามตรวจสอบและสรุปสภาพปัญหาพร้อมทั้งข้อเสนอแนะ เสนอต่อ กทพ. ทุกครั้งที่มีการดำเนินงาน</p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ</b> : ตรวจนับครั้งละ 2 วันต่อเนื่อง (วันอาทิตย์และวันจันทร์) ครอบคลุมช่วงเวลาด่วนเช้า (06.00 น.-08.00 น.) ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (16.00 น.-18.00 น.) และนอกช่วงเวลาด่วน ดำเนินการ 1 ครั้ง ภายในระยะเวลา 30 วัน ก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ</p>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <p>ตรวจนับปริมาณการจราจร</p> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ</b> : แสดงดังรูปที่ 7.3-5</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) ถนนพระรามที่ 2 ช่วงที่ติดกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก</li> <li>(2) ถนนพระรามที่ 2 ช่วงที่ติดกับถนนบางขุนเทียน-ชายทะเลที่ STA.3+665</li> <li>(3) ถนนพระรามที่ 2 บริเวณโรงพยาบาลบางมด ที่ STA.6+980</li> <li>(4) ถนนพระรามที่ 2 บริเวณทางแยกต่างระดับดาวคะนอง ที่ STA.9+450</li> </ol> <p><b>ดัชนี</b> : ชนิดและปริมาณการจราจรทั้งขาเข้าและขาออก จัดเตรียมรายงานผลการติดตามตรวจสอบและสรุปสภาพปัญหาพร้อมทั้งข้อเสนอแนะ เสนอต่อ กทพ. ทุกครั้งที่มีการดำเนินงาน</p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ</b> : ตรวจนับครั้งละ 2 วันต่อเนื่อง (วันอาทิตย์และวันจันทร์) ครอบคลุมช่วงเวลาด่วนเช้า (06.00-08.00 น.) ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (16.00-18.00 น.) และนอกช่วงเวลาด่วน ดำเนินการ 1 ครั้ง ภายในระยะเวลา 30 วัน ก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ</p>



ตารางที่ 7.3-1 มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช-ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
		<p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของ กทพ.</p> <p><b>งบประมาณ :</b> 30,000 บาท โดยงบประมาณรวมอยู่ในค่าก่อสร้างโครงการ</p> <p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>ตรวจนับปริมาณการจราจร และจัดบันทึกข้อมูลยานพาหนะที่เข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างและข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ</p> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ :</b></p> <p>(1) ถนนพระรามที่ 2 ช่วงที่ตัดกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก</p> <p>(2) ถนนพระรามที่ 2 ช่วงที่ตัดกับถนนบางขุนเทียน-ชายทะเลที่ STA.3+665</p> <p>(3) ถนนพระรามที่ 2 บริเวณโรงพยาบาลบางมด ที่ STA.6+980</p> <p>(4) ถนนพระรามที่ 2 บริเวณทางแยกต่างระดับดาวคะนอง ที่ STA.9+450</p> <p><b>ดัชนี :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ชนิดและปริมาณการจราจรทั้งขาเข้าและขาออก</li> <li>- ชนิดและปริมาณรถเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างโครงการโดยบันทึกเป็นรายวันและจัดทำรายงานสรุปประจำทุกเดือน</li> <li>- บันทึกจำนวนอุบัติเหตุจราจรที่เกี่ยวข้องกับโครงการ โดยระบุสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ความรุนแรง/ความเสียหาย</li> </ul>	<p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> กทพ. ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ดำเนินการ</p> <p><b>งบประมาณ :</b> 30,000 บาท โดยงบประมาณรวมอยู่ในค่าก่อสร้างโครงการ</p> <p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>ตรวจนับปริมาณการจราจร และจัดบันทึกข้อมูลยานพาหนะที่เข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างและข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ</p> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ :</b> แสดงดังรูปที่ 7.3-5</p> <p>(1) ถนนพระรามที่ 2 ช่วงที่ตัดกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก</p> <p>(2) ถนนพระรามที่ 2 ช่วงที่ตัดกับถนนบางขุนเทียน-ชายทะเลที่ STA.3+665</p> <p>(3) ถนนพระรามที่ 2 บริเวณโรงพยาบาลบางมด ที่ STA.6+980</p> <p>(4) ถนนพระรามที่ 2 บริเวณทางแยกต่างระดับดาวคะนอง ที่ STA.9+450</p> <p>(5) พื้นที่ก่อสร้างโครงการ</p> <p>(6) พื้นที่ก่อสร้างโครงการบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา</p> <p><b>ดัชนี :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ชนิดและปริมาณการจราจรทั้งขาเข้าและขาออก</li> <li>- ชนิดและปริมาณรถเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างโครงการโดยบันทึกเป็นรายวันและจัดทำรายงานสรุปประจำทุกเดือน</li> </ul>

ตารางที่ 7.3-1 มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช-ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
		<p>ที่เกิดขึ้น และจัดทำรายงานสรุปประจำทุกเดือน</p> <p>- จัดเตรียมรายงานผลการติดตามตรวจสอบและสรุปสภาพปัญหาพร้อมทั้งข้อเสนอแนะเสนอต่อ กทพ. ทุกครั้งที่มีการดำเนินงาน</p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b> ดำเนินการทุกๆ 1 เดือน ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของ กทพ.</p> <p><b>งบประมาณ :</b> 30,000 บาท/ครั้ง รวมเป็นเงิน 360,000 บาท/ปี โดยงบประมาณรวมอยู่ในค่าก่อสร้างโครงการ</p>	<p>- บันทึกจำนวนอุบัติเหตุจราจรที่เกี่ยวข้องกับโครงการ โดยระบุสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ความรุนแรง/ความเสียหายที่เกิดขึ้น และจัดทำรายงานสรุปประจำทุกเดือน</p> <p>- จัดเตรียมรายงานผลการติดตามตรวจสอบและสรุปสภาพปัญหาพร้อมทั้งข้อเสนอแนะเสนอต่อ กทพ. ทุกครั้งที่มีการดำเนินงาน</p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b> ดำเนินการทุกๆ 1 เดือน ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> กทพ. ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ดำเนินการ</p> <p><b>งบประมาณ :</b> 30,000 บาท/ครั้ง รวมเป็นเงิน 360,000 บาท/ปี โดยงบประมาณรวมอยู่ในค่าก่อสร้างโครงการ</p>
6. เศรษฐกิจ - สังคม	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <p>ติดตามตรวจสอบและรวบรวมข้อมูล</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ความคิดเห็นของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ</li> <li>ปัญหาข้อร้องเรียนของประชาชน</li> <li>ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะจากประชาชน</li> </ul> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>สัมภาษณ์ครัวเรือนในเขตทางที่ต้องอพยพโยกย้ายทุกครัวเรือนที่สามารถติดตามได้ และ</li> </ul>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <p>รวบรวมข้อมูลครัวเรือนที่ต้องอพยพโยกย้ายที่สามารถติดตามได้ และจัดทำฐานข้อมูลเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ของผู้อพยพโยกย้าย (ถ้าทำได้) และสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มเป้าหมายด้วยแบบสอบถาม</p> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ :</b> กลุ่มเป้าหมาย ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ประชาชน/ครัวเรือน และสถานประกอบการที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินและการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง</li> </ul>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <p>รวบรวมข้อมูลครัวเรือนที่ต้องอพยพโยกย้ายที่สามารถติดตามได้ และจัดทำฐานข้อมูลเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ของผู้อพยพโยกย้าย (ถ้าทำได้) และสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มเป้าหมายด้วยแบบสอบถาม</p> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ :</b> กลุ่มเป้าหมาย ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ประชาชน/ครัวเรือน และสถานประกอบการที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินและการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง</li> </ul>

ตารางที่ 7.3-1 มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช-ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
	<p>จัดทำฐานข้อมูลเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ของผู้อพยพโยกย้าย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- สัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน สถานประกอบการ ผู้นำชุมชน ผู้แทนศาสนสถานและสถานศึกษา บริเวณใกล้เขตทางจำนวน 250 ตัวอย่าง</li> </ul> <p><b>ระยะเวลา :</b> 1 ครั้ง ในช่วง 6 เดือนก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> กทพ.</p> <p><b>งบประมาณ :</b> 301,000 บาท</p> <p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>รวบรวมข้อมูล ประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ความคิดเห็นของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ</li> <li>• ปัญหาในการอพยพของผู้อยู่ได้รับผลกระทบโดยตรง</li> <li>• ปัญหาข้อร้องเรียนของประชาชนกลุ่มอื่นๆ</li> <li>• การปฏิบัติตามแผนและมาตรการที่ได้กำหนดไว้</li> </ul> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ติดตามสภาพความเป็นอยู่ของผู้อพยพโยกย้าย ใช้แบบสำรวจทางไปรษณีย์เพื่อรวบรวมข้อมูลใช้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประชาชน/ครัวเรือน และสถานประกอบการ ที่อยู่ในรัศมี 0-100 เมตร จากเขตทางของโครงการ</li> <li>- ประชาชน/ครัวเรือน และสถานประกอบการ ที่อยู่ในรัศมี 100-500 เมตร จากเขตทางของโครงการ</li> </ul> <p><b>ดัชนี :</b> ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพเศรษฐกิจและสังคม ข้อมูลสภาพแวดล้อมของชุมชนและการเดินทางสัญจรในปัจจุบัน การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ และจัดเตรียมรายงานผลการติดตามตรวจสอบและสรุปสภาพปัญหาพร้อมทั้งข้อเสนอแนะเสนอต่อ กทพ. ทุกครั้งที่มีการดำเนินงาน</p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b> 1 ครั้ง ในช่วงที่มีการเวนคืนที่ดิน โดยต้องแล้วเสร็จก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของ กทพ.</p> <p><b>งบประมาณ :</b> ค่าใช้จ่ายในการสำรวจ 350,000 บาท และค่าใช้จ่ายในการประชาสัมพันธ์ 250,000 บาท รวมเป็นเงิน 600,000 บาท ซึ่งรวมอยู่ในค่าก่อสร้างโครงการ</p> <p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>สำรวจข้อมูลและความคิดเห็นกลุ่มเป้าหมายด้วยแบบสอบถาม และรวบรวมข้อร้องเรียน/ข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็นของประชาชนทุกประเด็นที่แจ้งผ่านช่องทางต่างๆ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประชาชน/ครัวเรือน และสถานประกอบการ ที่อยู่ในรัศมี 0-100 เมตร จากเขตทางของโครงการ</li> <li>- ประชาชน/ครัวเรือน และสถานประกอบการ ที่อยู่ในรัศมี 100-500 เมตร จากเขตทางของโครงการ</li> </ul> <p><b>ดัชนี :</b> ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพเศรษฐกิจและสังคม ข้อมูลสภาพแวดล้อมของชุมชนและการเดินทางสัญจรในปัจจุบัน การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ และจัดเตรียมรายงานผลการติดตามตรวจสอบและสรุปสภาพปัญหาพร้อมทั้งข้อเสนอแนะเสนอต่อ กทพ. ทุกครั้งที่มีการดำเนินงาน</p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b> 1 ครั้ง ในช่วงที่มีการเวนคืนที่ดิน โดยต้องแล้วเสร็จก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> กทพ. ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ดำเนินการ</p> <p><b>งบประมาณ :</b> ค่าใช้จ่ายในการสำรวจ 350,000 บาท และค่าใช้จ่ายในการประชาสัมพันธ์ 250,000 บาท รวมเป็นเงิน 600,000 บาท ซึ่งรวมอยู่ในค่าก่อสร้างโครงการ</p> <p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>สำรวจข้อมูลและความคิดเห็นกลุ่มเป้าหมายด้วยแบบสอบถาม และรวบรวมข้อร้องเรียน/ข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็นของประชาชนทุกประเด็นที่แจ้งผ่านช่องทางต่างๆ</p>

ตารางที่ 7.3-1 มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่ สำคัญ	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช-ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบ นอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
	<p>เป็นแนวทางในการดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน โครงการอื่นๆ ต่อไป</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>สัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน ผู้แทนศาสนสถาน และสถานศึกษาที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ จำนวน 250 ตัวอย่าง</li> </ul> <p><b>ระยะเวลา :</b> ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแล ของ กทพ.</p> <p><b>งบประมาณ :</b> 300,000 บาท/ปี เป็นเวลา 3 ปี (รวมอยู่ในงบประมาณก่อสร้างโครงการ)</p> <p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <p>รวบรวมข้อมูล ประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ความคิดเห็นของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจาก โครงการ</li> <li>- เปรียบเทียบระหว่างเมื่อไม่มีโครงการและเมื่อมี โครงการ</li> <li>- การปฏิบัติตามแผนและมาตรการที่กำหนดไว้</li> </ul> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ :</b> สัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน ผู้แทนศาสนสถานและสถานศึกษาที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ โครงการ จำนวน 250 ตัวอย่าง</p>	<p><b>พื้นที่ดำเนินการ :</b> กลุ่มเป้าหมาย ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ประชาชน/ครัวเรือน และสถานประกอบการ ที่อยู่รัศมี 0- 100 เมตร จากเขตทางของโครงการ</li> <li>- พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบด้านเสียง ได้แก่</li> <li>- โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล (13 ชั้น) (STA. 9+235)</li> <li>- โรงเรียนสมบุญวิทย (2 ชั้น) (STA. 8+710)</li> <li>- โรงเรียนวัดสี่สุก (4 ชั้น) (STA. 8+120)</li> <li>- โรงพยาบาลบางมด (12 ชั้น) (STA. 7+000)</li> <li>- โรงเรียนอนุบาลเสริมวิทย์ธนบุรี (2 ชั้น) (STA. 6+730)</li> <li>- โรงเรียนวัดเลา (4 ชั้น) (STA. 5+715)</li> <li>- สำนักงานเขตบางขุนเทียน (4 ชั้น) (STA. 4+375)</li> <li>- อาคารเอเชียกรุป (7 ชั้น) (STA. 7+693)</li> <li>- อาคารให้เช่าสำนักงาน (8 ชั้น) (STA. 6+565)</li> <li>- คริสตจักรร่มเย็น (4 ชั้น) (STA. 8+975)</li> <li>- ฉัตรวิมลแมนชั่น (5 ชั้น) (STA. 7+860)</li> <li>- โรงพยาบาลนครธน (15 ชั้น) (STA. 4+130)</li> <li>- โรงพยาบาลพระราม 2 (7 ชั้น) (STA. 2+635)</li> <li>- โรงเรียนรัตนโกสินทร์สมโภชบางขุนเทียน (4 ชั้น) (STA. 2+060)</li> <li>- โรงเรียนพรพิมพ์ พระราม 2 (4 ชั้น) (STA. 1+300)</li> </ul>	<p><b>พื้นที่ดำเนินการ :</b> กลุ่มเป้าหมาย ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ผู้นำชุมชน/ประชาชน/ครัวเรือน และสถานประกอบการ ที่ อยู่รัศมี 0-100 เมตร จากเขตทางของโครงการ</li> <li>- พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบด้านเสียง ได้แก่</li> <li>▪ โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล (13 ชั้น) (STA. 9+235)</li> <li>▪ โรงเรียนสมบุญวิทย (2 ชั้น) (STA. 8+710)</li> <li>▪ โรงเรียนวัดสี่สุก (4 ชั้น) (STA. 8+120)</li> <li>▪ โรงพยาบาลบางมด (12 ชั้น) (STA. 7+000)</li> <li>▪ โรงเรียนอนุบาลเสริมวิทย์ธนบุรี (2 ชั้น) (STA. 6+730)</li> <li>▪ โรงเรียนวัดเลา (4 ชั้น) (STA. 5+715)</li> <li>▪ สำนักงานเขตบางขุนเทียน (4 ชั้น) (STA. 4+375)</li> <li>▪ อาคารเอเชียกรุป (7 ชั้น) (STA. 7+693)</li> <li>▪ อาคารให้เช่าสำนักงาน (8 ชั้น) (STA. 6+565)</li> <li>▪ คริสตจักรร่มเย็น (4 ชั้น) (STA. 8+975)</li> <li>▪ ฉัตรวิมลแมนชั่น (5 ชั้น) (STA. 7+860)</li> <li>▪ โรงพยาบาลนครธน (15 ชั้น) (STA. 4+130)</li> <li>▪ โรงพยาบาลพระราม 2 (7 ชั้น) (STA. 2+635)</li> <li>▪ โรงเรียนรัตนโกสินทร์สมโภชบางขุนเทียน (4 ชั้น) (STA. 2+060)</li> <li>▪ โรงเรียนพรพิมพ์ พระราม 2 (4 ชั้น) (STA. 1+300)</li> </ul>

**ตารางที่ 7.3-1 มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก**

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช-ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
	<p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b> ปีละ 1 ครั้ง ในระยะ 3 ปีแรกของการดำเนินโครงการ</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> กทพ.</p> <p><b>งบประมาณ :</b> 250,000 บาท/ปี เป็นเวลา 3 ปี</p>	<p>- ประชาชน/ครัวเรือน และสถานประกอบการ ที่อยู่รัศมี 100-500 เมตร จากเขตทางของโครงการ</p> <p><b>ดัชนี :</b> ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพเศรษฐกิจและสังคม ข้อมูลสภาพแวดล้อมของชุมชนและการเดินทางสัญจรในปัจจุบัน การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในระยะก่อสร้างของโครงการ</p> <p>ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ รวมทั้งการรวบรวมข้อร้องเรียน/ข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็นของประชาชนทุกประเด็นที่แจ้งผ่านช่องทางต่างๆ และจัดเตรียมรายงานผลการติดตามตรวจสอบและสรุปสภาพปัญหาพร้อมทั้งข้อเสนอแนะเสนอต่อ กทพ. ทุกครั้งที่มีการดำเนินงาน</p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b> สํารวจด้วยแบบสอบถาม ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง ส่วนการรวบรวมข้อร้องเรียน/ข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็นของประชาชนให้จัดทำเป็นรายงานสรุปประจำทุกเดือน ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของ กทพ.</p> <p><b>งบประมาณ :</b> ค่าใช้จ่ายในการสำรวจ 350,000 บาท/ปี และค่าใช้จ่ายในการประชาสัมพันธ์ 250,000 บาท/ปี รวมเป็นเงิน 600,000 บาท/ปี</p>	<p>- ประชาชน/ครัวเรือน และสถานประกอบการ ที่อยู่รัศมี 100-500 เมตร จากเขตทางของโครงการ</p> <p><b>ดัชนี :</b> ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพเศรษฐกิจและสังคม ข้อมูลสภาพแวดล้อมของชุมชนและการเดินทางสัญจรในปัจจุบัน การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในระยะก่อสร้างของโครงการ</p> <p>ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ รวมทั้งการรวบรวมข้อร้องเรียน/ข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็นของประชาชนทุกประเด็นที่แจ้งผ่านช่องทางต่างๆ และจัดเตรียมรายงานผลการติดตามตรวจสอบและสรุปสภาพปัญหาพร้อมทั้งข้อเสนอแนะเสนอต่อ กทพ. ทุกครั้งที่มีการดำเนินงาน</p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b> สํารวจด้วยแบบสอบถาม ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง ส่วนการรวบรวมข้อร้องเรียน/ข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็นของประชาชนให้จัดทำเป็นรายงานสรุปประจำทุกเดือน ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> กทพ. ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ดำเนินการ</p> <p><b>งบประมาณ :</b> ค่าใช้จ่ายในการสำรวจ 350,000 บาท/ปี และค่าใช้จ่ายในการประชาสัมพันธ์ 250,000 บาท/ปี รวมเป็นเงิน 600,000 บาท/ปี</p>



ตารางที่ 7.3-1 มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช-ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
7. สาธารณสุข/อาชีว-อนามัยและความปลอดภัย	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของพนักงาน</li> <li>- บันทึกและจัดทำรายงานประวัติคนงาน</li> <li>- ตรวจสอบและบันทึกการเจ็บป่วย และอุบัติเหตุของคน</li> </ul> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• พื้นที่ก่อสร้าง</li> </ul> <p><b>ระยะเวลา :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ก่อนคนงานเข้าปฏิบัติงานและทุก 1 ปี ในระหว่างการก่อสร้างโครงการ</li> <li>- ทุกครั้งที่มีอุบัติเหตุตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</li> </ul> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของ กทพ.</p> <p><b>งบประมาณ :</b> รวมอยู่ในงบประมาณก่อสร้างโครงการ</p> <p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของพนักงานประจำด้านจัดเก็บค่าผ่านทางของโครงการ</li> <li>- ตรวจสอบและบันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้อาศัยในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (รง. 504)</li> </ul>	-	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของพนักงาน</li> <li>- บันทึกและจัดทำรายงานประวัติคนงาน</li> <li>- ตรวจสอบและบันทึกการเจ็บป่วย และอุบัติเหตุของคน</li> </ul> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ :</b> พื้นที่ก่อสร้าง</p> <p><b>ระยะเวลา :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ก่อนคนงานเข้าปฏิบัติงานและทุก 1 ปี ในระหว่างการก่อสร้างโครงการ</li> <li>- ทุกครั้งที่มีอุบัติเหตุตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</li> </ul> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> กทพ. ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ดำเนินการ</p> <p><b>งบประมาณ :</b> รวมอยู่ในงบประมาณก่อสร้างโครงการ</p> <p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของพนักงานประจำด้านจัดเก็บค่าผ่านทางของโครงการ</li> <li>- ตรวจสอบบันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้อาศัยในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (รง. 504)</li> </ul> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- พนักงานประจำด้านจัดเก็บค่าผ่านทางของโครงการ</li> <li>- สถานบริการสาธารณสุขใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ได้แก่</li> </ul>

ตารางที่ 7.3-1 มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่ สำคัญ	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช-ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบ นอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
	<p>พื้นที่ดำเนินการ :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- พนักงานประจำด่านจัดเก็บค่าผ่านทางของโครงการ</li> <li>- สถานบริการสาธารณสุขใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>• ศูนย์บริการสาธารณสุข 7 (บุญมี ปุรุราชรังสรรค์)</li> <li>• ศูนย์บริการสาธารณสุข 12 (จันทร์เพ็ญ เนตรวิเศษ)</li> <li>• ศูนย์บริการสาธารณสุข 14 (แก้ว สีบุญเรือง)</li> <li>• ศูนย์บริการสาธารณสุข 18 (มงคล วอนวังตาล)</li> <li>• ศูนย์บริการสาธารณสุข 29 (ช่วง นุชเนตร)</li> <li>• ศูนย์บริการสาธารณสุข 39 (ราษฎร์บูรณะ)</li> <li>• ศูนย์บริการสาธารณสุข 55 (เตชะสัมพันธ์)</li> <li>• ศูนย์บริการสาธารณสุข 58 (ล้อม-พิมเสน ฟักอุดม)</li> </ul> </li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• ศูนย์บริการสาธารณสุข 7 (บุญมี ปุรุราชรังสรรค์)</li> <li>• ศูนย์บริการสาธารณสุข 12 (จันทร์เพ็ญ เนตรวิเศษ)</li> <li>• ศูนย์บริการสาธารณสุข 14 (แก้ว สีบุญเรือง)</li> <li>• ศูนย์บริการสาธารณสุข 18 (มงคล วอนวังตาล)</li> <li>• ศูนย์บริการสาธารณสุข 29 (ช่วง นุชเนตร)</li> <li>• ศูนย์บริการสาธารณสุข 39 (ราษฎร์บูรณะ)</li> <li>• ศูนย์บริการสาธารณสุข 42 (ถนนทองสีมา)</li> <li>• ศูนย์บริการสาธารณสุข 55 (เตชะสัมพันธ์)</li> <li>• ศูนย์บริการสาธารณสุข 58 (ล้อม-พิมเสน ฟักอุดม)</li> <li>• ศูนย์บริการสาธารณสุข 63 (สมาคมแพทย์แห่งประเทศไทย)</li> </ul>

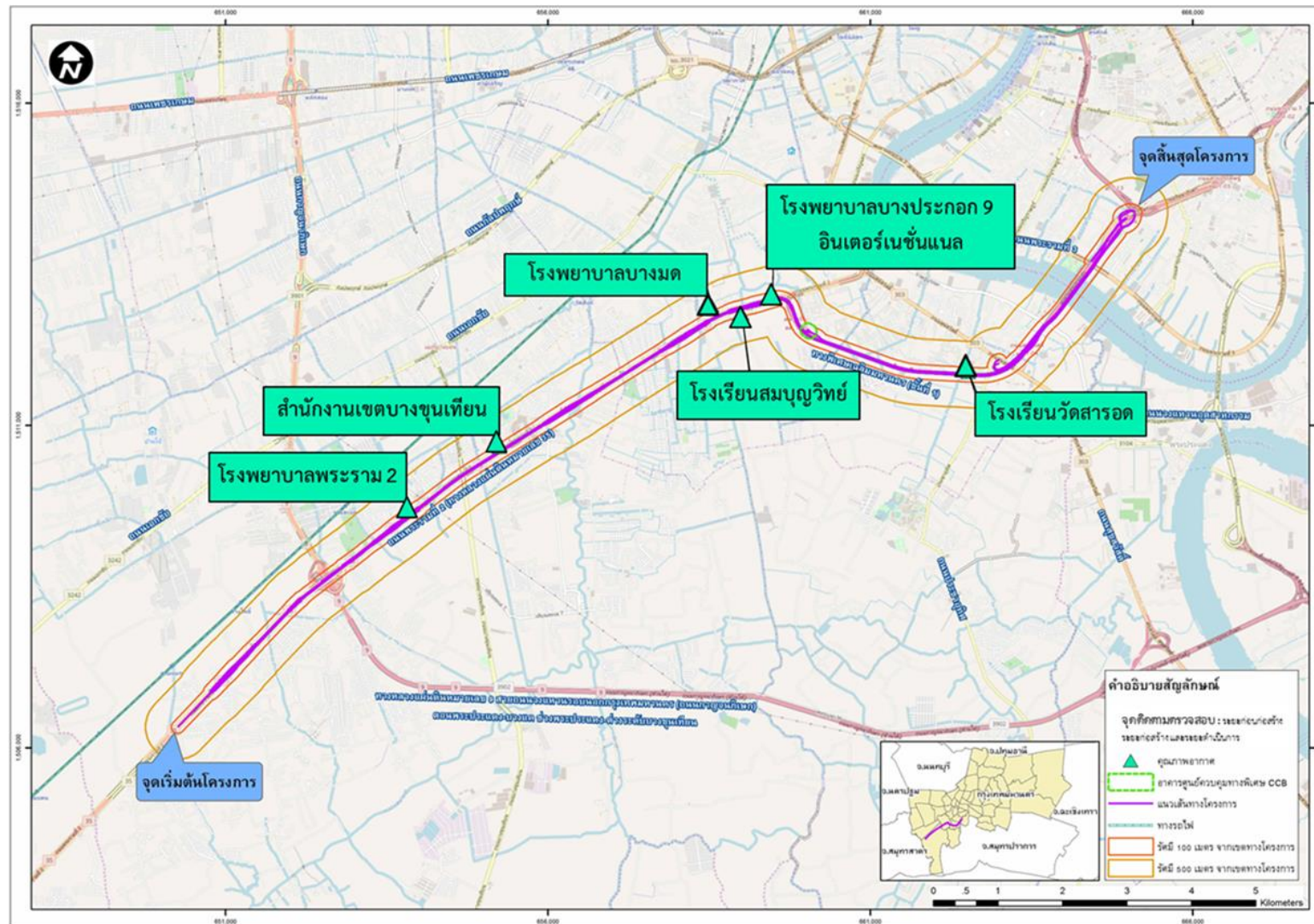
ตารางที่ 7.3-1 มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช-ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ศูนย์บริการสาธารณะสุข 63 (สมาคมแต่ใจแห่งประเทศไทย)</li> </ul> <p><b>ระยะเวลา</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาดำเนินการ</li> <li>- ปีละ 1 ครั้ง ใน 3 ปีแรกของการดำเนินโครงการ</li> </ul> <p><b>ผู้รับผิดชอบ</b> : กทพ.</p> <p><b>งบประมาณ</b> : ใช้งบประมาณประจำปีของ กทพ.</p>		<p><b>ระยะเวลา</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของพนักงานประจำด้านจัดเก็บค่าผ่านทางของโครงการปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาดำเนินการ</li> <li>- ตรวจสอบบันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้อาศัยในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการปีละ 1 ครั้ง ใน 3 ปีแรกของการดำเนินโครงการ</li> </ul> <p><b>ผู้รับผิดชอบ</b> : กทพ. ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ดำเนินการ</p> <p><b>งบประมาณ</b> : ใช้งบประมาณประจำปีของ กทพ.</p>
8. โบราณสถานและศาสนสถาน	<p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ตรวจสอบสภาพของอาคารศาสนสถาน โดยเจ้าหน้าที่จากกรมศิลปากร</li> </ul> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ</b> : วัดสารอด</p> <p><b>ระยะเวลา</b> : ก่อนการก่อสร้างฐานรากและตรวจสอบทุกระยะ 15 วัน ระหว่างการก่อสร้างฐานราก</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ</b> : กทพ.ประสานกับกรมศิลปากร</p> <p><b>งบประมาณ</b> : ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่กรมศิลปากร 45,000 บาท</p>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <p>ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดูแลรับผิดชอบสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์และศาสนสถาน เพื่อจัดเจ้าหน้าที่ที่มีความรู้ความสามารถในการตรวจสอบสภาพโครงสร้างของอาคารและสิ่งปลูกสร้างร่วมกับเจ้าหน้าที่ของโครงการเพื่อใช้เป็นฐานข้อมูล</p> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ</b> : พระอุโบสถวัดกก และพระอุโบสถ วัดสี่กุก</p> <p><b>ดัชนี</b> : สภาพโครงสร้างของอาคารและสิ่งปลูกสร้าง และจัดเตรียมรายงานผลการติดตามตรวจสอบและสรุปสภาพปัญหาพร้อมทั้งข้อเสนอแนะเสนอต่อ กทพ.</p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ</b> : 1 ครั้ง ภายในระยะเวลา 30 วัน ก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ</p>	<p><b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b></p> <p>ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดูแลรับผิดชอบสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์และศาสนสถาน เพื่อจัดเจ้าหน้าที่ที่มีความรู้ความสามารถในการตรวจสอบสภาพโครงสร้างของอาคารและสิ่งปลูกสร้างร่วมกับเจ้าหน้าที่ของโครงการเพื่อใช้เป็นฐานข้อมูล</p> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ</b> : พระอุโบสถวัดกก พระอุโบสถวัดสี่กุก และพระอุโบสถวัดสารอด</p> <p><b>ดัชนี</b> : สภาพโครงสร้างของอาคารและสิ่งปลูกสร้าง และจัดเตรียมรายงานผลการติดตามตรวจสอบและสรุปสภาพปัญหาพร้อมทั้งข้อเสนอแนะเสนอต่อ กทพ.</p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ</b> : 1 ครั้ง ภายในระยะเวลา 30 วัน ก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ</p>

ตารางที่ 7.3-1 มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

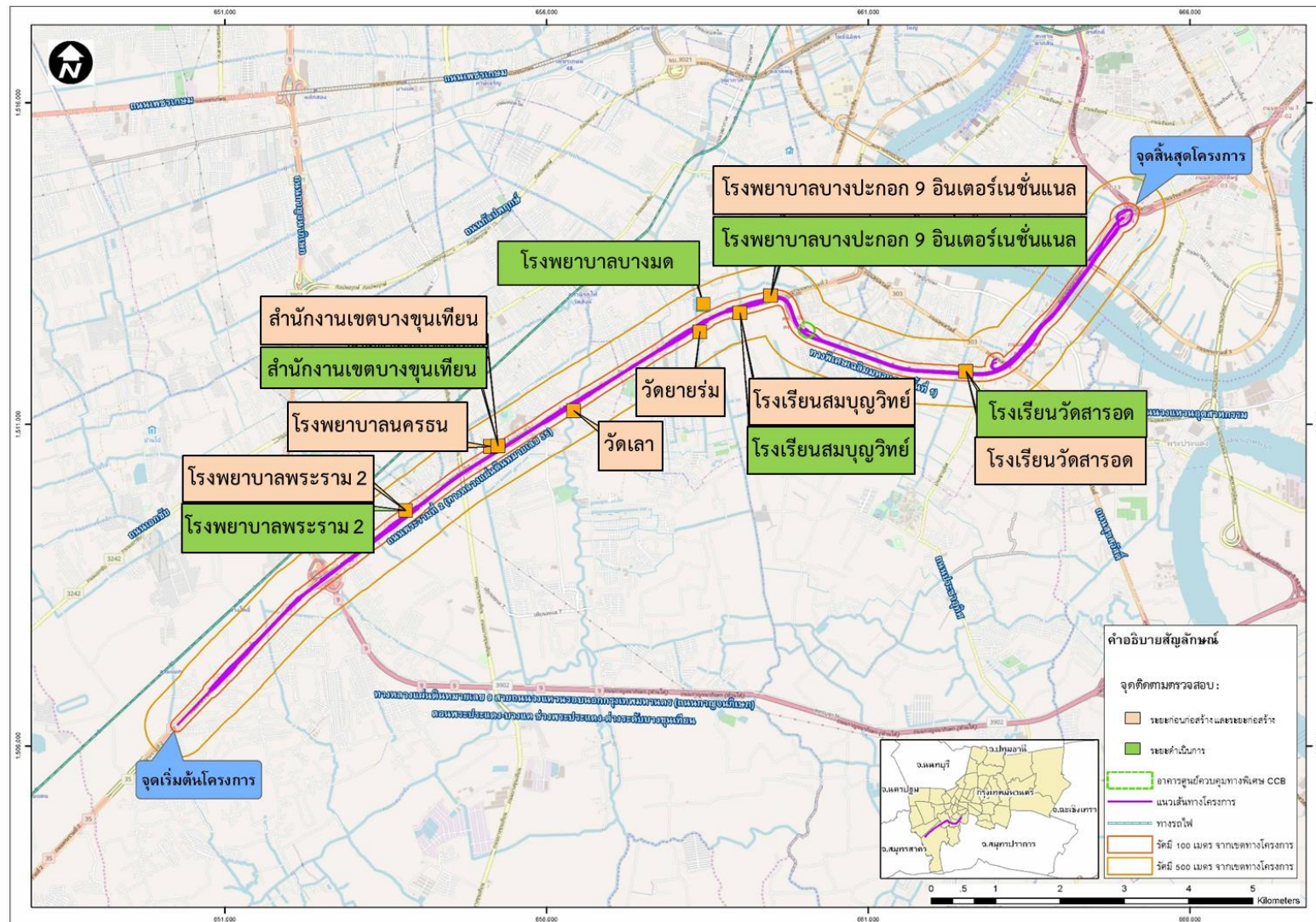
ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม		
	โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-ดาวคะนอง	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
		<p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของ กทพ. <b>งบประมาณ :</b> 20,000 บาท</p> <p><b>ระยะก่อสร้าง</b> ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดูแลรับผิดชอบสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์และศาสนสถาน เพื่อจัดเจ้าหน้าที่ที่มีความรู้ความสามารถในการตรวจสอบสภาพโครงสร้างของอาคารและสิ่งปลูกสร้าง ร่วมกับเจ้าหน้าที่ของโครงการ</p> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ :</b> พระอุโบสถวัดกก และพระอุโบสถ วัดสี่กั๊ก</p> <p><b>ดัชนี :</b> สภาพโครงสร้างของอาคารและสิ่งปลูกสร้าง แล้วนำผลการตรวจสอบสภาพโครงสร้างมาเปรียบเทียบกับผลการตรวจสอบสภาพโครงสร้างก่อนหน้านี้ และจัดเตรียมรายงานผลการติดตามตรวจสอบและสรุปสภาพปัญหาพร้อมทั้งข้อเสนอแนะเสนอต่อ กทพ.</p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b> 1 ครั้ง ในช่วงที่มีการก่อสร้างฐานรากผ่านวัดสี่กั๊ก และวัดกก</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของ กทพ. <b>งบประมาณ :</b> 20,000 บาท/ครั้ง</p>	<p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> กทพ. ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ดำเนินการ</p> <p><b>งบประมาณ :</b> 20,000 บาท</p> <p><b>ระยะก่อสร้าง</b> ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดูแลรับผิดชอบสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์และศาสนสถาน เพื่อจัดเจ้าหน้าที่ที่มีความรู้ความสามารถในการตรวจสอบสภาพโครงสร้างของอาคารและสิ่งปลูกสร้าง ร่วมกับเจ้าหน้าที่ของโครงการ</p> <p><b>พื้นที่ดำเนินการ :</b> พระอุโบสถวัดกก และพระอุโบสถ วัดสี่กั๊ก และพระอุโบสถวัดสารอด</p> <p><b>ดัชนี :</b> สภาพโครงสร้างของอาคารและสิ่งปลูกสร้าง แล้วนำผลการตรวจสอบสภาพโครงสร้างมาเปรียบเทียบกับผลการตรวจสอบสภาพโครงสร้างก่อนหน้านี้ และจัดเตรียมรายงานผลการติดตามตรวจสอบและสรุปสภาพปัญหาพร้อมทั้งข้อเสนอแนะเสนอต่อ กทพ.</p> <p><b>ระยะเวลาดำเนินการ :</b> 1 ครั้ง ในช่วงที่มีการก่อสร้างฐานรากผ่านวัดสี่กั๊ก วัดกก และวัดสารอด</p> <p><b>ผู้รับผิดชอบ :</b> กทพ. ว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ดำเนินการ</p> <p><b>งบประมาณ :</b> 20,000 บาท/ครั้ง</p>

หมายเหตุ : ——— หมายถึง มาตรการที่เพิ่มเติมจากการศึกษาในครั้งนี้



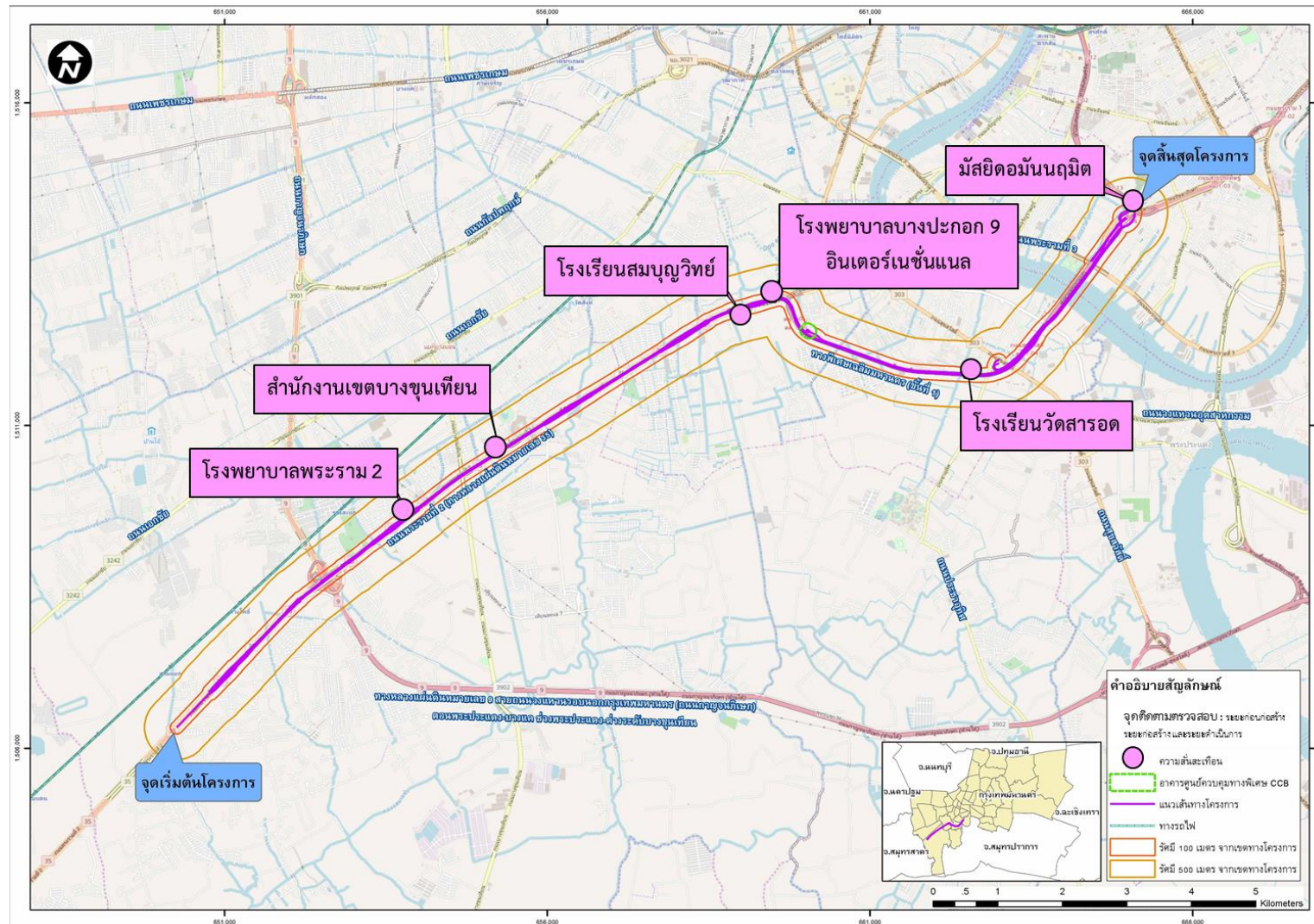
รูปที่ 7.3-1 ตำแหน่งสถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านระดับเสียง





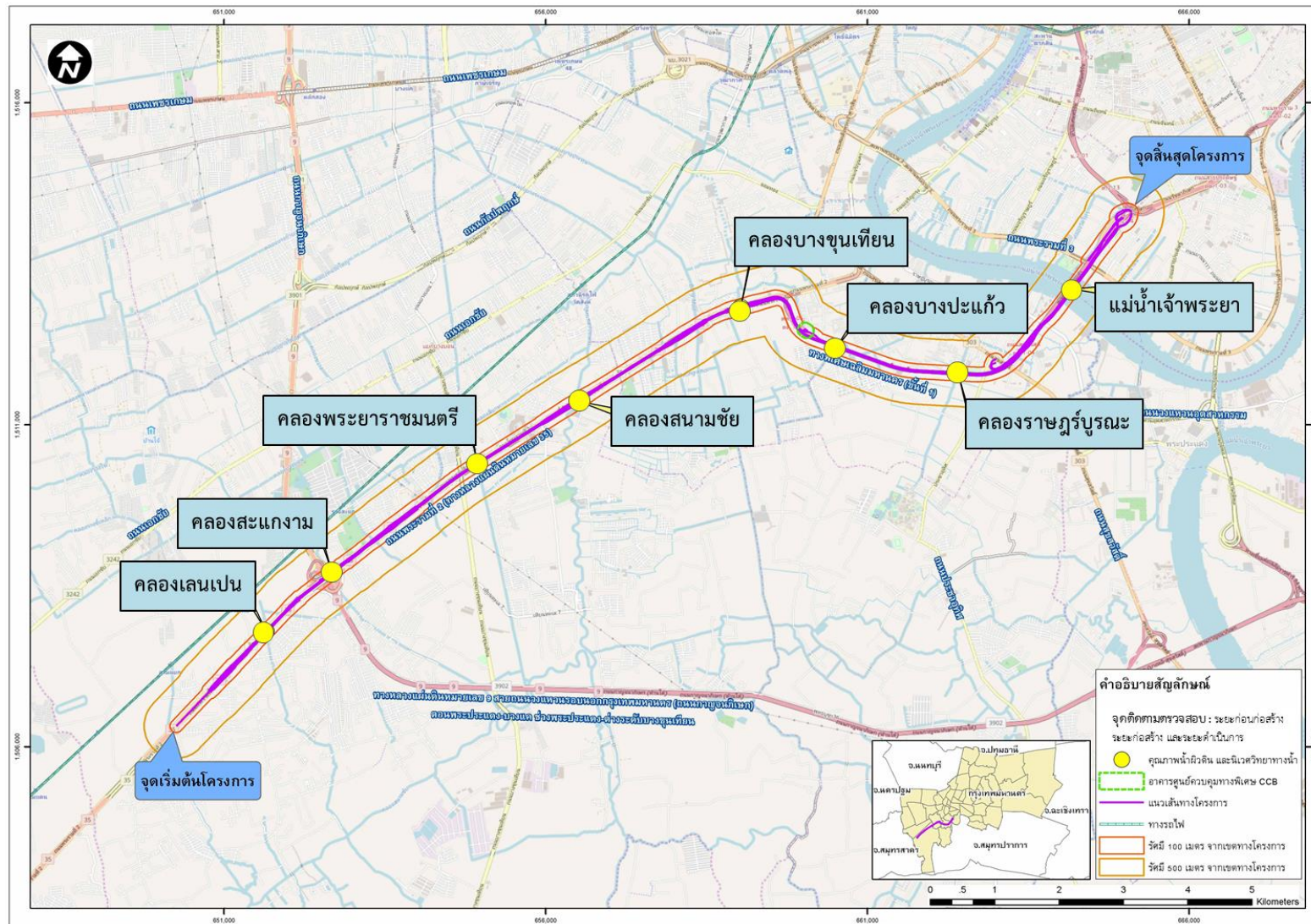
รูปที่ 7.3-2 ตำแหน่งสถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านระดับเสียง



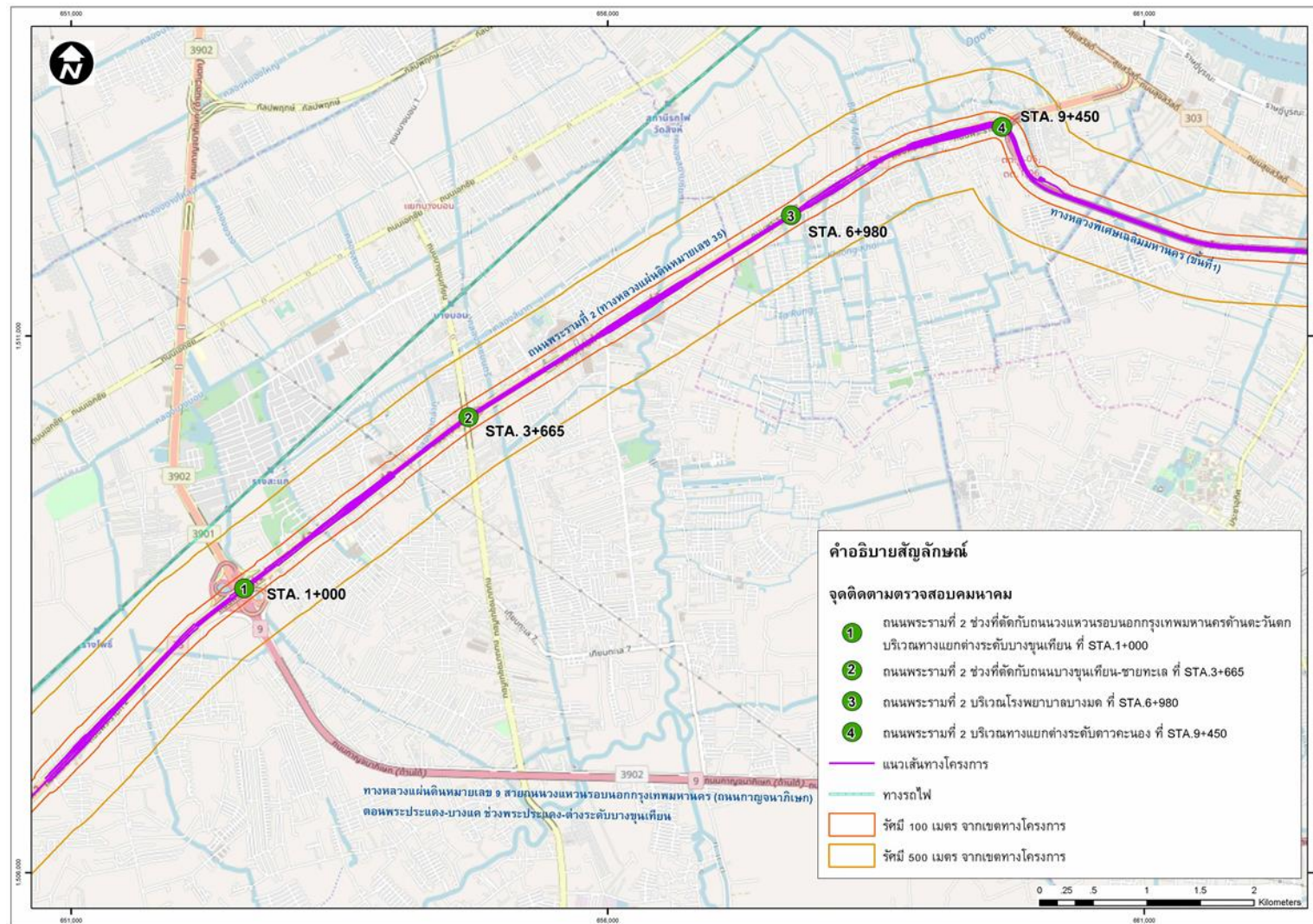


รูปที่ 7.3-3 ตำแหน่งสถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน









รูปที่ 7.3-5 ตำแหน่งสถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านคมนาคม (ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก-ดาวคะนอง)

## บทที่ 8 การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ โครงการ

---

### 8.1 บทนำ

การมีส่วนร่วมของประชาชน (Public Participation) คือ กระบวนการซึ่งประชาชนหรือผู้มีส่วนได้เสียได้มีโอกาสแสดงทัศนะ แลกเปลี่ยนข้อมูล และความคิดเห็นเพื่อแสวงหาทางเลือก และการตัดสินใจต่างๆ เกี่ยวกับโครงการที่เหมาะสมและเป็นที่ยอมรับร่วมกันทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วนเข้าร่วมในกระบวนการนี้เพื่อให้เกิดความเข้าใจและการรับรู้ เรียนรู้ร่วมกัน รวมทั้งเป็นการนำเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ไปพิจารณาปรับปรุงการศึกษาให้มีความครบถ้วนสมบูรณ์ยิ่งขึ้นซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อทุกฝ่าย โดยโครงการนี้ดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 เป็นหลัก ตลอดจนนำแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคมในกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2549 มาพิจารณาประกอบในการดำเนินงาน

### 8.2 วัตถุประสงค์ของการมีส่วนร่วมของประชาชน

- 1) เพื่อเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับโครงการ ให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียจากการพัฒนาโครงการ ตลอดจนสาธารณชนที่สนใจ โดยการเผยแพร่ข้อมูลโครงการผ่านสื่อในรูปแบบต่างๆ ให้ผู้มีส่วนได้เสียได้รับรู้ข้อมูล คำชี้แจง และเหตุผลของการพัฒนาโครงการอย่างถูกต้อง ชัดเจน รวมทั้งเข้าใจขั้นตอนการศึกษา และลำดับความสำคัญของการมีส่วนร่วมในโครงการ
- 2) เพื่อนำเสนอรายละเอียดโครงการ ผลการศึกษา ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ตลอดจนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- 3) เพื่อรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อนำมาพิจารณาเป็นมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้มีความเหมาะสมและกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุดหรืออยู่ในระดับที่ยอมรับได้

### 8.3 ประโยชน์ของการมีส่วนร่วมของประชาชน

- 1) กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบข้อมูลที่ชัดเจนเกี่ยวกับโครงการ ได้แก่ ความเป็นมาและความจำเป็นของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการโครงการ ขอบเขต



การศึกษา ผลกระทบจากการดำเนินโครงการ ตลอดจนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2) รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการ เพื่อนำไปประกอบการพิจารณาเพิ่มเติมในมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความเหมาะสมและมีผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุดหรืออยู่ในระดับที่ยอมรับได้

3) กลุ่มเป้าหมายเกิดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการศึกษาของโครงการ แนวทางการพัฒนาโครงการ ประโยชน์และผลกระทบที่จะได้รับอันจะนำไปสู่ความเข้าใจที่ดี ความร่วมมือในอนาคต เกิดการยอมรับร่วมกัน ลดความขัดแย้งในพื้นที่เมื่อมีการพัฒนาโครงการ และสร้างสัมพันธภาพที่ดีต่อกลุ่มเป้าหมายและเจ้าของโครงการ อย่างยั่งยืน

#### 8.4 การจำแนกกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย

โครงการได้จำแนกกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของกิจกรรมการดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่มุ่งให้ข้อมูลโครงการที่ถูกต้องและประชาสัมพันธ์โครงการให้กลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกภาคส่วนในพื้นที่ได้รับทราบข้อมูลโครงการอย่างทั่วถึงและมีบทบาทในการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการ โดยกำหนดให้ครอบคลุมถึงผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholders) ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคมในกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.), พ.ศ.2549) โดยการจำแนกกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียดำเนินการครอบคลุมทั้ง 7 กลุ่ม ตามแนวทางของ สผ. ได้แก่

- 1) ผู้รับผลกระทบจากโครงการ ทั้งผู้ได้ประโยชน์และผู้เสียประโยชน์ เช่น
  - กลุ่มผู้ที่อาจจะถูกเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง พืชผล ต้นไม้
  - คริวเรือนและผู้ประกอบการที่อยู่ในรัศมี 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวสายทางของโครงการ
  - ศาสนสถาน สถานพยาบาล และสถานศึกษา ที่อยู่ในรัศมี 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวสายทางของโครงการ
- 2) หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ เจ้าของโครงการ (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย) นิติบุคคลผู้มีสิทธิทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือที่ปรึกษา (บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (ยูเออี))
- 3) หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)
- 4) หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ ได้แก่ หน่วยงานราชการส่วนกลาง หน่วยงานราชการส่วนภูมิภาค หน่วยงานราชการส่วนจังหวัด และส่วนท้องถิ่น ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ เช่น สำนักงานปลัดสำนัก-

นายกรัฐมนตรี (สปน.) กรมโยธาธิการและผังเมือง หน่วยงานของกรุงเทพมหานคร สำนักงานเขต สถานีตำรวจนครบาล หน่วยงานด้านการคมนาคมขนส่ง เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท ตลอดจนหน่วยงานด้านสิ่งแวดล้อม เช่น กรมควบคุมมลพิษ สำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร เป็นต้น

5) องค์การเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ เช่น กลุ่มอนุรักษ์ทะเลบางขุนเทียน มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (บางขุนเทียน) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี เป็นต้น

6) สื่อมวลชน

7) ประชาชนทั่วไปที่สนใจ

รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 8.4-1

ตารางที่ 8.4-1 กลุ่มเป้าหมายการจัดการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

กลุ่มเป้าหมาย	รายละเอียด
1. กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบ	1.1. ผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษา
	1) เขตจอมทอง (แขวงจอมทองและแขวงบางมด)
	2) เขตบางขุนเทียน (แขวงแสมดำและแขวงท่าข้าม)
	3) เขตยานนาวา (แขวงบางโพงพาง)
	4) เขตราชบุรีบูรณะ (แขวงบางปะกอกและแขวงราชบุรีบูรณะ)
	5) เขตบางคอแหลม (แขวงบางโคล่)
	1.2. ศาสนสถาน
	1.3. สถานพยาบาล
	1.4. สถานศึกษา
	1.5. ผู้ได้รับผลกระทบด้านการโยกย้าย/เวนคืน
2. หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2.1. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย 2.2. บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
3. หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3.1. สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
4. หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ	4.1. กรุงเทพมหานครและหน่วยงานในสังกัด
	4.2. สำนักงานเขตจอมทอง
	4.3. สำนักงานเขตบางขุนเทียน
	4.4. สำนักงานเขตยานนาวา
	4.5. สำนักงานเขตราชบุรีบูรณะ
	4.6. สำนักงานเขตบางคอแหลม
	4.7. กรมทางหลวง
	4.8. กรมทางหลวงชนบท
	4.9. กรมโยธาธิการและผังเมือง
	4.10. สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี

#### ตารางที่ 8.4-1 กลุ่มเป้าหมายการจัดการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ (ต่อ)

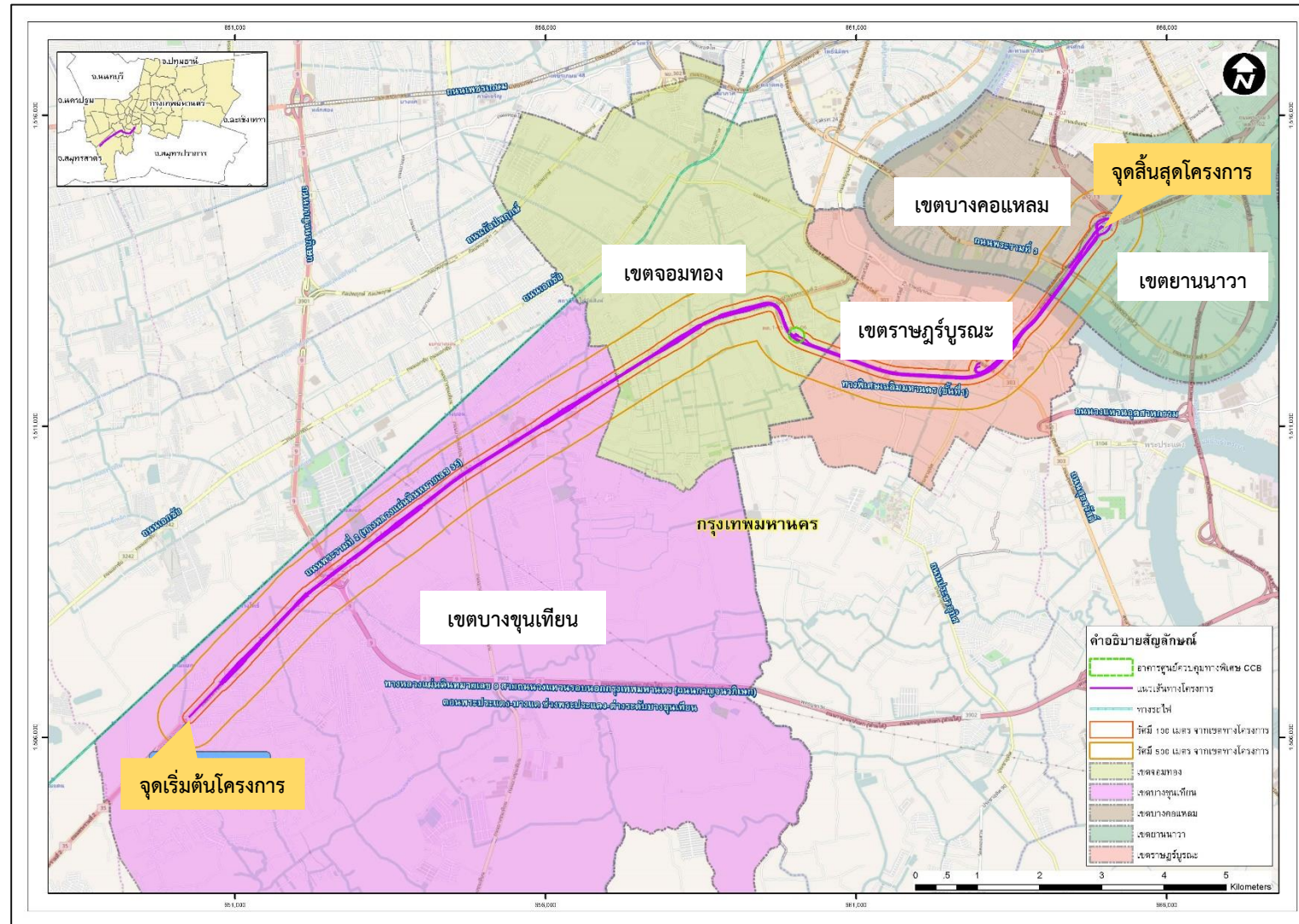
กลุ่มเป้าหมาย	รายละเอียด
4. หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ (ต่อ)	4.11. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร
	4.12. สำนักงานบำรุงทางธนบุรี สำนักทางหลวงที่ 11 (กรุงเทพฯ)
	4.13. กรมควบคุมมลพิษ
	4.14. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
	4.15. สำนักงานการไฟฟ้านครหลวงเขตราชบุรีบูรณะ
	4.16. สำนักงานการไฟฟ้านครหลวงเขตบางขุนเทียน
	4.17. สำนักงานการไฟฟ้านครหลวงเขตยานนาวา
	4.18. การไฟฟ้านครหลวง สำนักงานใหญ่
	4.19. การประปานครหลวง สำนักงานใหญ่
	4.20. บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)
5. องค์การเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม/องค์กรพัฒนาเอกชน/สถาบันการศึกษา/นักวิชาการอิสระ	5.1. กลุ่มอนุรักษ์ทะเลบางขุนเทียน
	5.2. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (บางขุนเทียน)
	5.3. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
6. สื่อมวลชน	6.1. หนังสือพิมพ์
	6.2. สถานีโทรทัศน์
	6.3. สถานีวิทยุ
7. ประชาชนผู้สนใจทั่วไป	

### 8.5 พื้นที่ดำเนินการ

พื้นที่ดำเนินการครอบคลุมพื้นที่โครงการและพื้นที่โดยรอบในรัศมี 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวสายทางของโครงการ ซึ่งอยู่ในพื้นที่ปกครองของ 5 เขต 8 แขวง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 8.5-1 และรูปที่ 8.5-1

#### ตารางที่ 8.5-1 พื้นที่ดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการจำแนกตามขอบเขตการปกครอง

จังหวัด	เขต	แขวง
กรุงเทพมหานคร	บางขุนเทียน	แสมดำ
		ท่าข้าม
	จอมทอง	จอมทอง
		บางมด
	ราชบุรีบูรณะ	บางปะกอก
		ราชบุรีบูรณะ
	บางคอแหลม	บางโคล่
	ยานนาวา	บางโพงพาง
รวม	5 เขต	8 แขวง



รูปที่ 8.5-1 ภาพแสดงขอบเขตพื้นที่ดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการ

## 8.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) ความรู้ ความเข้าใจในข้อมูลโครงการ ผลการศึกษา และข้อเท็จจริงของโครงการต่อเจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐ องค์กรเอกชน ประชาชนในพื้นที่ที่มีส่วนได้เสียต่อโครงการ
- 2) ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่พัฒนาของโครงการ เพื่อประกอบการออกแบบโครงการ การกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม อันจะนำไปสู่การยอมรับโครงการร่วมกัน ลดความขัดแย้งเมื่อมีการพัฒนาโครงการในระยะต่างๆ

## 8.7 ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการนี้เป็นการศึกษาข้อมูลความคิดเห็นต่อรายละเอียดการเปลี่ยนแปลงโครงการฯ โดยใช้เทคนิคการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างผสมผสาน ทั้งในระดับการรับฟังความคิดเห็นและระดับการปรึกษาหารือ โดยพิจารณาระดับของความสนใจและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียของโครงการ ประกอบด้วยกิจกรรม 3 กิจกรรม ได้แก่

- 1) กิจกรรมการพบปะเพื่อให้ข้อมูลเบื้องต้นและปรึกษาหารือ (Consultation Meeting)
- 2) กิจกรรมการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (Public Meeting)
- 3) กิจกรรมการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง (In-dept Interview)

### 8.7.1 กิจกรรมการพบปะเพื่อให้ข้อมูลเบื้องต้นและปรึกษาหารือ (Consultation Meeting)

โครงการได้เข้าพบปะผู้บริหารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ผู้อำนวยการสำนักงานเขตหรือผู้แทนจำนวน 5 สำนักงานเขต ได้แก่ สำนักงานเขตยานนาวา สำนักงานเขตบางขุนเทียน สำนักงานเขตจอมทอง สำนักงานเขตราชบุรีบูรณะ และสำนักงานเขตบางคอแหลม ในระหว่างวันที่ 17-19 มกราคม 2561 เพื่อแจ้งให้ทราบถึงความเป็นมาของโครงการ รายละเอียดโครงการ ตลอดจนรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ สรุปผลการเข้าพบปะและการชี้แจงข้อคิดเห็นดังตารางที่ 8.7-1 (รายละเอียดเอกสารดังภาคผนวก 8-1)




ตารางที่ 8.7-1 สรุปผลเข้าพบปะผู้บริหารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องระหว่างวันที่ 17-19 มกราคม 2561

สำนักงานเขต	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจงข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
<p>วันพุธที่ 17 มกราคม 2561 เวลา 14.00-15.00 น.</p> <p>ณ สำนักงานเขตบางขุนเทียน</p> <p><b>รายนามผู้เข้าร่วม*</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. นายประเสริฐ ฉวีอินทร์ ผู้อำนวยการเขตบางขุนเทียน</li> <li>2. นายธนาชิต ชูติพงษ์ ผู้ช่วยผู้อำนวยการเขตบางขุนเทียน</li> <li>3. นางพรพิน วัฒนสุนทร หัวหน้าฝ่ายสิ่งแวดล้อม</li> <li>4. นายสุชาติ สุขละมูล หัวหน้าฝ่ายโยธา</li> <li>5. นายไพรัช บุตรจันทร์ วิศวกรโยธาชำนัญการ</li> <li>6. นายภาณุมาศ จานงค์จันทร์ นักประชาสัมพันธ์ชำนาญการ</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ต้องการให้มีเวิร์กช็อปเพื่อให้สำนักงานเขตฯ รวมถึงหน่วยงานต่าง ๆ เข้ามาหารือร่วมกันเพื่อแก้ไขผลกระทบจากการก่อสร้าง</li> <li>2. ขอให้มีการประสานงานอย่างใกล้ชิดระหว่างสำนักงานเขตฯ และโครงการเกี่ยวกับเรื่องร้องเรียน ในช่วงก่อสร้าง เนื่องจากผู้ร้องเรียนส่วนใหญ่จะร้องเรียนมายังสำนักงานเขตฯ</li> <li>3. ขอให้คำนึงถึงปัญหาจราจรในช่วงก่อสร้างบนถนนพระรามที่ 2 รวมถึงความปลอดภัยต่อบุคคลที่ 3</li> <li>4. ต้นไม้บริเวณเกาะกลางถนนพระรามที่ 2 อยู่ในความดูแลของสำนักงานเขตฯ หากจะตัดหรือล้อมย้ายจะต้องประสานสำนักงานเขตฯ และอาจมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ</li> </ol>	<p>ในระหว่างการก่อสร้าง กทพ. จะจัดให้มีการประชุมร่วมกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมกันหารือถึงการแก้ไขผลกระทบจากการก่อสร้าง</p> <p>ในระหว่างการก่อสร้าง กทพ. จะจัดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากผู้ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างของโครงการ ณ บริเวณสำนักงานสนาม และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ทั้ง กทพ. ผู้รับจ้าง และผู้ควบคุมงาน ดูแลควบคุมอย่างใกล้ชิด</p> <p>กทพ. มีความตระหนักถึงปัญหาการจราจรและความปลอดภัยในระหว่างการก่อสร้าง จึงกำหนดให้ผู้รับจ้างจะต้องเสนอแผนงานจัดการจราจร และแผนการจัดการด้านความปลอดภัยให้ กทพ. พิจารณา ตั้งแต่ช่วงประกวดราคา หากไม่ผ่านการประเมินของ กทพ. จะถือว่าไม่ผ่านคุณสมบัติ ทั้งนี้ในระหว่างการก่อสร้างจะมีเจ้าหน้าที่ทั้ง กทพ. ผู้รับจ้าง และผู้ควบคุมงานดูแลควบคุมอย่างใกล้ชิด และในเงื่อนไขของสัญญาจ้างจะมีการระบุเรื่องการประกันภัยสำหรับบุคคลที่ 3 ไว้แล้ว</p> <p>กทพ. จะต้องดำเนินการตามบันทึกข้อตกลงกับกรมทางหลวงซึ่งเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินในเขตทางถนนพระรามที่ 2 ต่อไป</p>



ตารางที่ 8.7-1 สรุปผลเข้าพบปะผู้บริหารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องระหว่างวันที่ 17-19 มกราคม 2561 (ต่อ)

สำนักงานเขต	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจงข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
	5. การปิดกั้นผิวจราจรบนเกาะกลางถนนพระรามที่ 2 จะต้องดำเนินการเพื่อการก่อสร้างเท่านั้น จะไม่ใช่เป็นพื้นที่สำหรับกองวัสดุ เครื่องจักร และบ้านพักคนงาน	กทพ. จะอนุญาตให้ผู้รับจ้างปิดกั้นผิวจราจรบนเกาะกลางถนนพระรามที่ 2 เพื่อการก่อสร้างเท่านั้น ไม่ใช่เป็นพื้นที่สำหรับบ้านพักคนงานหรือกิจกรรมอื่น ๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างนี้
	6. จัดทำเอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ แผ่นพับ ไว้อำเภอสำนักงานเขตฯ เพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์โครงการอีกทางหนึ่ง	กทพ. จะจัดเตรียมเอกสารประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อนำไปเผยแพร่แจกจ่ายที่สำนักงานเขตในพื้นที่โครงการ ทั้งในช่วงก่อนก่อสร้างและระหว่างการก่อสร้างโครงการ
วันพุธที่ 17 มกราคม 2561 เวลา 16.00-17.00 น. ณ สำนักงานเขตราชบุรีบูรณะ <b>รายนามผู้เข้าร่วม*</b> 1. นางนันท์วัน ฉัตรสกุลเพ็ญ ผู้อำนวยการเขตราชบุรีบูรณะ 2. นายโกมินทร์ ชินบุตร ผู้ช่วยผู้อำนวยการเขตราชบุรีบูรณะ 3. จาตุรนต์ เขตต์กาญจน์ รักษาการหัวหน้าฝ่ายโยธา 4. นายไชโย ดวงศรี นายช่างสำรวจชำนาญงาน	1. ถนนจอมทองบูรณะยังคงให้ประชาชนใช้งานได้อยู่หรือไม่ในช่วงก่อสร้างและเปิดใช้ทางพิเศษฯ	จะไม่มีการปิดการจราจรบนถนนจอมทองบูรณะในช่วงเวลาปกติ แต่อาจจะมีการปิดกั้นในบางช่วงเวลา ซึ่งจะเป็นช่วงเวลาที่ปริมาณการจราจรน้อย เช่น เวลากลางคืน
	2. พื้นที่ว่างบริเวณเลียบริมแนวถนนจอมทองบูรณะปัจจุบันเป็นพื้นที่หน้าบ้านของประชาชนตามริมแนวถนน หากมีการก่อสร้างเสาดมรถมอเตอร์ไซด์บริเวณดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยและการสัญจรไปมาของประชาชน	ในแบบก่อสร้างได้มีการพิจารณาถึงทางเข้า-ออกของประชาชนทุกราย ซึ่งหากรายที่อาศัยอยู่เดิมมีสิทธิในการเข้า-ออกก็ยังคงมีสิทธินั้นอยู่
	3. ค่าชดเชยกำหนดไว้อย่างไร เป็นธรรมหรือไม่	กทพ. จะพิจารณากำหนดราคาค่าทดแทนให้แก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนอย่างเป็นธรรม โดยในการกำหนดราคาค่าทดแทนจะพิจารณาตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2530 และตามหลักเกณฑ์การกำหนดค่าทดแทนของกระทรวงคมนาคม ซึ่งเมื่อพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนฯ ประกาศมีผลใช้บังคับแล้ว กทพ. จะเข้าดำเนินการสำรวจเพื่อทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนพร้อมกับแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นฯ ตามมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2530 ประกอบด้วย ผู้แทนของ กทพ. ผู้แทนกรมที่ดิน ผู้แทนหน่วยงาน

ตารางที่ 8.7-1 สรุปผลเข้าพบปะผู้บริหารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องระหว่างวันที่ 17-19 มกราคม 2561 (ต่อ)

สำนักงานเขต	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจงข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
		<p>อื่นของรัฐ และผู้แทนของสภาท้องถิ่น เพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาเบื้องต้นของอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องเวนคืน ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในมาตรา 21 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนฯ โดยคำนึงถึงราคาซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาดที่เป็นอยู่ในวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา ซึ่งจะพิจารณาจากราคาที่จดทะเบียนซื้อขาย จดทะเบียนจำนวน ราคาเสนอขาย ราคาซื้อขายที่ดินในโครงการบ้านจัดสรร และข้อมูลราคาซื้อขายที่ดินตามฐานข้อมูลของกรมธนารักษ์ รวมถึงข้อมูลราคาค่าทดแทนโครงการอื่นที่เวนคืนบริเวณใกล้เคียง แล้วนำมาเทียบสัดส่วนคิดคำนวณเป็นร้อยละแล้วปรับเพิ่มโดยนำบัญชีราคาประเมินทุนทรัพย์ เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมที่ใช้อยู่ในวันที่พระราชกฤษฎีกาใช้บังคับมาเป็นฐานในการคิดคำนวณราคา ซึ่งในการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ทางพิเศษสายล่าสุดที่เพิ่งเปิดให้บริการ คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นฯ ได้กำหนดหลักเกณฑ์การกำหนดราคาค่าทดแทน</p>

ตารางที่ 8.7-1 สรุปผลเข้าพบปะผู้บริหารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องระหว่างวันที่ 17-19 มกราคม 2561 (ต่อ)

สำนักงานเขต	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจงข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
		<p>ที่ดินเบื้องต้น โดยให้เพิ่มเงินค่าทดแทนที่ดินเป็นจำนวนอัตราร้อยละ 50 ของราคาประเมินทุนทรัพย์ พ.ศ.2555 นอกจากนี้ยังกำหนดหลักเกณฑ์กรณีเวนคืนที่ดินแปลงใดแต่เพียงบางส่วน และที่ดินส่วนที่เหลือมีเนื้อที่ไม่เกิน 25 ตารางวา หรือด้านละไม่เกิน 10 เมตร ให้เพิ่มค่าทดแทนที่ดินส่วนที่เหลือจากการเวนคืนที่มีราคาลดลงอีกร้อยละ 10 ของอัตราค่าทดแทนที่คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นฯ กำหนดต่อตารางวาคูณด้วยจำนวนเนื้อที่ดินส่วนที่เหลือ แต่ไม่เกินค่าทดแทนที่ดินส่วนที่ถูกเวนคืน สำหรับค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้างจะกำหนดค่าทดแทนโดยใช้วิธีสำรวจและประเมินราคาจากข้อเท็จจริงของโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่มีอยู่ ตามหลักเกณฑ์ของกระทรวงคมนาคม และกำหนดค่าทดแทนความเสียหายเนื่องจากการที่ต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์ เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ค่าติดตั้งรถนอนอุปกรณ์ และขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้</li> <li>- ค่าทดแทนกรณีเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายอยู่อาศัย หรือประกอบการค้าขาย หรือการงานอันชอบด้วยกฎหมาย อยู่ในอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องเวนคืน และบุคคลดังกล่าวได้รับความเสียหายเนื่องจากการที่ต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์</li> </ul>

ตารางที่ 8.7-1 สรุปผลเข้าพบปะผู้บริหารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องระหว่างวันที่ 17-19 มกราคม 2561 (ต่อ)

สำนักงานเขต	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจงข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
		- ค่าเหี่ยวยานแก่ผู้ถูกเวนคืน กำหนดเป็นค่าเช่าโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างระหว่างรื้อถอนและปลูกสร้างใหม่ ค่าทดแทนความเสียหายจากการที่ต้องออกจากสิ่งปลูกสร้างที่อยู่อาศัยถูกเวนคืนทั้งหมด และค่าใช้จ่ายในการติดต่อกับทางราชการที่เกี่ยวข้องกับการเวนคืนเหมาจ่ายรายละเอียด 10,000 บาท เป็นต้น
	4. สวนสาธารณะใต้สะพานพระราม 9 กทพ. จะให้สำนักงานเขตฯ ใช้ประโยชน์เพื่อสาธารณะเหมือนเดิมหรือไม่	เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จขอให้กรุงเทพมหานคร (สำนักงานเขตฯ) แจ้งความประสงค์เพื่อขอใช้พื้นที่ และ กทพ. จะได้พิจารณาตามหลักเกณฑ์การขอใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษต่อไป
	5. สำนักงานเขตฯ ขอแผนที่แนวเวนคืนที่ดินจาก กทพ. ได้หรือไม่ เนื่องจากหากมีประชาชนสอบถามสำนักงานเขตฯ จะได้มีข้อมูลไว้ตอบข้อสอบถามประชาชน	กทพ. สามารถส่งแผนที่แนวเขตเวนคืนที่แสดงรายละเอียดภาพรวมของแนวสายทางที่มีลักษณะเป็นภาพถ่ายทางอากาศให้สำนักงานเขตได้ และเมื่อ พ.ร.ฎ. มีผลบังคับใช้ประชาชนหรือเจ้าของที่ดินในบริเวณดังกล่าวสามารถติดต่อขอตรวจสอบแนวเขตที่ดินได้โดยตรงกับ กทพ. ซึ่งสามารถตรวจสอบและให้ข้อมูลได้อย่างถูกต้องและชัดเจน
	6. ควรมีเอกสารรายละเอียดโครงการ เช่น แนวเส้นทางโครงการ เป็นต้น เพื่อสำนักงานเขตฯ จะได้ช่วยประชาสัมพันธ์โครงการ	กทพ. จะมีการจัดเตรียมเอกสารประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อนำไปเผยแพร่แจกจ่ายที่สำนักงานเขตในพื้นที่โครงการ ทั้งในช่วงก่อนก่อสร้างและระหว่างการก่อสร้างของโครงการ



ตารางที่ 8.7-1 สรุปผลเข้าพบปะผู้บริหารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องระหว่างวันที่ 17-19 มกราคม 2561 (ต่อ)


สำนักงานเขต	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจงข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
<p>วันพฤหัสบดีที่ 18 มกราคม 2561 เวลา 10.00-11.00 น.</p> <p>ณ สำนักงานเขตบางคอแหลม</p> <p><b>รายนามผู้เข้าร่วม*</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. นายสุวัฒน์ ตันเสถียร ผู้อำนวยการเขตบางคอแหลม</li> <li>2. นายไพฑูรย์ งามมุข ผู้ช่วยผู้อำนวยการเขตบางคอแหลม</li> <li>3. ร.ต.อ.ยุทธ ญาโณทัย หัวหน้าฝ่ายโยธา</li> <li>4. นายสุชาติ รักชื่อ หัวหน้าฝ่ายเทศกิจ</li> <li>5. นายคณพศ บุญโพธิ์ธา นิติกรชำนาญการ</li> <li>6. น.ส.เกศินี ชื่นไพบุลย์ นักพัฒนาสังคมชำนาญการ</li> <li>7. นางเพ็ญจันทร์ ตันโพธิ์ทอง หัวหน้าฝ่ายสิ่งแวดล้อมและสุขาภิบาล</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ควรมีการประชาสัมพันธ์โครงการเนื่องจากประชาชนในพื้นที่บางส่วนยังไม่รับทราบเกี่ยวกับรายละเอียดโครงการ</li> <li>2. ในระหว่างก่อสร้างควรมีการประชาสัมพันธ์และสื่อสารให้ประชาชนในพื้นที่ทราบอย่างต่อเนื่อง</li> <li>3. ควรมีการควบคุมแก้ไขผลกระทบจากการก่อสร้างให้ส่งผลกระทบต่อประชาชนให้น้อยที่สุด</li> </ol>	<p>กทพ. ได้จัดทำข่าวเผยแพร่สื่อมวลชน (Press Release) รายงานความก้าวหน้าของโครงการอย่างต่อเนื่อง และได้รับความสนใจจากสื่อมวลชนในการนำเสนอข่าวดังกล่าว ทั้งนี้ กทพ. จะดำเนินการจัดทำข่าวเผยแพร่ โดยเพิ่มความรู้ในการนำเสนอข้อมูลให้มากขึ้นต่อไป นอกจากนี้ กทพ. จะมีการจัดเตรียมเอกสารประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อนำไปเผยแพร่แจกจ่ายที่สำนักงานเขตในพื้นที่โครงการ ทั้งในช่วงก่อนก่อสร้างและระหว่างการก่อสร้างโครงการ</p> <p>กทพ. จะจัดเตรียมเอกสารประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อนำไปเผยแพร่แจกจ่ายที่สำนักงานเขตในพื้นที่โครงการ ทั้งในช่วงก่อนก่อสร้างและระหว่างการก่อสร้างโครงการ</p> <p>กทพ. มีความตระหนักถึงปัญหาการจราจรและความปลอดภัยในระหว่างการก่อสร้าง จึงกำหนดให้ผู้รับจ้างจะต้องเสนอแผนงานจัดการจราจร และแผนการจัดการด้านความปลอดภัยให้ กทพ. พิจารณา ตั้งแต่ช่วงประกวดราคา หากไม่ผ่านการประเมินของ กทพ. จะถือว่าไม่ผ่านคุณสมบัติ ทั้งนี้ในระหว่างการก่อสร้างจะมีเจ้าหน้าที่ทั้ง กทพ. ผู้รับจ้าง และผู้ควบคุมงานดูแลควบคุมอย่างใกล้ชิด</p>




ตารางที่ 8.7-1 สรุปผลเข้าพบปะผู้บริหารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องระหว่างวันที่ 17-19 มกราคม 2561 (ต่อ)

สำนักงานเขต	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจงข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
	4. สวนสาธารณะบริเวณเชิงสะพานพระราม 9 ควรกำหนดเป็นจุดตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติม เนื่องจากอาจมีประชาชนเข้ามาใช้ประโยชน์ในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ	การกำหนดจุดตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการบริเวณเชิงสะพานพระราม 9 ว่ามีความเหมาะสมหรือไม่นั้น ขึ้นอยู่กับว่าในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการจะมีการปิดสวนสาธารณะฯ หรือไม่ หากจำเป็นต้องปิดสวนสาธารณะฯ ก็จะไม่มีประชาชนเข้ามาใช้ประโยชน์ในบริเวณพื้นที่ดังกล่าว การกำหนดจุดตรวจวัดก็ไม่มี ความจำเป็น แต่หากมีการเปิดให้ประชาชนสามารถเข้ามาใช้ประโยชน์ได้ การกำหนดเป็นจุดตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติมก็มีความเหมาะสมที่จะดำเนินการ
	5. มีการป้องกันอุบัติเหตุจากการก่อสร้างและการประกนภัยบุคคลที่ 3 หรือไม่	กทพ. มีความตระหนักถึงปัญหาการจราจรและความปลอดภัยในระหว่างการก่อสร้าง จึงกำหนดให้ผู้รับจ้างต้องเสนอแผนงานจัดการจราจร และแผนการจัดการด้านความปลอดภัยให้ กทพ. พิจารณา ตั้งแต่ช่วงประกวดราคา หากไม่ผ่านการประเมินของ กทพ. จะถือว่าไม่ผ่านคุณสมบัติ ทั้งนี้ในระหว่างการก่อสร้างจะมีเจ้าหน้าที่ทั้ง กทพ. ผู้รับจ้าง และผู้ควบคุมงานดูแลควบคุมอย่างใกล้ชิด และในเงื่อนไขของสัญญาจ้างจะมีการระบุเรื่องการประกนภัยสำหรับบุคคลที่ 3 ไว้แล้ว

ตารางที่ 8.7-1 สรุปผลเข้าพบปะผู้บริหารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องระหว่างวันที่ 17-19 มกราคม 2561 (ต่อ)

สำนักงานเขต	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจงข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
<p>วันศุกร์ที่ 19 มกราคม 2561 เวลา 10.00-11.00 น.</p> <p>ณ สำนักงานเขตจอมทอง</p> <p><b>รายนามผู้เข้าร่วม*</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>นายสายัณห์ แก้วดวงจันทร์ นายช่างสำรวจชำนาญงาน</li> <li>นายประสิทธิ์ แก้วขาว วิศวกรชำนาญการ</li> </ol> 	<p>ควรมีการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับรายละเอียดโครงการให้หน่วยงานและประชาชนในพื้นที่รับทราบ เช่น จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุดโครงการ รูปแบบโครงการ ตำแหน่งทางขึ้นลง อัตราค่าผ่านทาง เป็นต้น</p>	<p>กทพ. จะมีการจัดเตรียมเอกสารประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อนำไปเผยแพร่แจกจ่ายที่สำนักงานเขตในพื้นที่โครงการ ทั้งในช่วงก่อนก่อสร้างและระหว่างการก่อสร้างของโครงการ</p>

ตารางที่ 8.7-1 สรุปผลเข้าพบปะผู้บริหารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องระหว่างวันที่ 17-19 มกราคม 2561 (ต่อ)

สำนักงานเขต	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจงข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
<p>วันศุกร์ที่ 19 มกราคม 2561 เวลา 14.00-15.00 น.</p> <p>ณ สำนักงานเขตยานนาวา</p> <p><b>รายนามผู้เข้าร่วม*</b></p> <p>1. นายदान ยกชู นักวิชาการโยธาชำนาญการพิเศษ</p> 	<p>1. มาตรการด้านต่าง ๆ ต้องเป็นมาตรการที่ปฏิบัติได้จริงใน ขณะที่มีการก่อสร้างหรือดำเนินโครงการ</p>	<p>การกำหนดมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินโครงการ ทั้งในระยะก่อน ก่อสร้าง ระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ล้วนแต่มีความ เป็นไปได้และสามารถปฏิบัติได้จริง ซึ่งกำหนดขึ้นโดยพิจารณา จากผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการก่อสร้างหรือดำเนินโครงการ ความสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมในปัจจุบัน และความเพียงพอ ต่อการบรรเทาและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้น นอกจากนี้ กทพ. จะพิจารณามาตรการต่าง ๆ ที่ผู้รับจ้างเสนอมา ในช่วงประกวดราคา ซึ่งจะต้องปฏิบัติตามมาตรการด้าน สิ่งแวดล้อมของโครงการฯ หากไม่เหมาะสมหรือไม่สามารถ ปฏิบัติได้จริงจะถือว่าไม่ผ่านคุณสมบัติ อีกทั้ง กทพ. ต้องว่าจ้าง บุคคลที่ 3 (Third Party) เพื่อตรวจสอบว่าผู้รับจ้างว่าได้ปฏิบัติ ตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้หรือไม่</p>
	<p>2. ปัญหาการรุกร้าพื้นที่เขตทางพิเศษเป็นความรับผิดชอบ ของ กทพ. ในการรื้อถอนหรือให้ประชาชนที่รุกร้าออกจาก พื้นที่เขตทาง</p>	<p>หากมีปัญหาการรุกร้าพื้นที่เขตทางพิเศษ ประชาชนผู้ที่เป็น เจ้าของสิ่งปลูกสร้างจะต้องทำการรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างด้วยตัวเอง ถ้าไม่ทำการรื้อถอน กทพ. จำเป็นต้องใช้มาตรการทางกฎหมาย ต่อไป อย่างไรก็ตามจากการตรวจสอบพื้นที่เขตทางพิเศษในพื้นที่ เขตยานนาวา ปรากฏว่าไม่พบปัญหาการรุกร้าพื้นที่เขตทางพิเศษ แต่อย่างใด</p>

หมายเหตุ \* รายนามผู้เข้าร่วมกิจกรรมไม่รวมการทางพิเศษแห่งประเทศไทยและบริษัทที่ปรึกษา

## 8.7.2 กิจกรรมการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (Public Meeting)

การจัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ปฏิบัติตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 เป็นหลัก รวมทั้งได้นำแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคมในกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของ สม. พ.ศ. 2549 มาพิจารณาประกอบในการดำเนินงาน โดยการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในครั้งนี้ใช้วิธีการ Nice Welcome Characteristics Smiling Face เพื่อให้เกิดความเป็นมิตรและความประทับใจในการรับข้อมูลข่าวสารจากผู้นำเสนอสู่ผู้รับสาร มีการเตรียมเอกสารและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งความเป็นมาของโครงการ รายละเอียดโครงการ แผนการดำเนินงานของโครงการ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้มีความละเอียดชัดเจน มีผู้ดำเนินรายการที่มีเทคนิคในการพูดต้อนรับ และนำสาระต่างๆ มานำเสนอในรูปแบบที่เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย การเปิดเวทีอภิปรายเพื่อระดมความคิดเห็นและรับฟังข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมการประชุม กระตุ้นให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้มีการซักถามและแสดงความคิดเห็นเป็นบรรยากาศของการมีส่วนร่วมกันในห้องประชุม รวมทั้งการรับข้อเสนอแนะต่างๆ โดยผ่านช่องทางทั้งการแสดงความคิดเห็นในที่ประชุมและการตอบคำถามจากแบบสอบถาม และใช้เทคนิควิธีการให้ข้อมูลข่าวสารโครงการผ่านสื่อต่างๆ จะทำหน้าที่นำข้อมูลข่าวสารไปยังผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่โครงการ ทำให้ได้รับเนื้อหาสาระจากสื่อในการประชาสัมพันธ์ เป็นการเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับโครงการ ตลอดจนสร้างความรู้ความเข้าใจต่อผู้มีส่วนได้เสีย และพร้อมแสดงความคิดเห็นในประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ทำให้ที่ปรึกษานำข้อเสนอแนะต่างๆ ไปประกอบการศึกษาโครงการที่มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่และสอดคล้องกับความต้องการและเกิดประโยชน์มากที่สุด

สรุปผลการดำเนินงานจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนดังตารางที่ 8.7-2



### ตารางที่ 8.7-2 สรุปผลการดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

การดำเนินการ	ช่วงเวลาดำเนินการ	รายละเอียด
<b>1. การดำเนินการก่อนการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน</b>		
1.1 การแจ้งสำนักงานนโยบายและ แผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม	ไม่น้อยกว่า 1 เดือน ก่อนการประชุมรับฟังความคิดเห็น ของประชาชน ดำเนินการเมื่อวันที่ 10 มกราคม 2561	แจ้งให้ทราบถึงกำหนดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน โดยจัดส่งหนังสือเชิญอย่างเป็นทางการ
1.2 การแจ้งล่วงหน้า	ไม่น้อยกว่า 15 วัน ก่อนการประชุมรับฟังความคิดเห็น ของประชาชน ดำเนินการระหว่าง วันที่ 24-25 มกราคม 2561	แจ้งให้กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียและประชาชนทั่วไปได้รับทราบเกี่ยวกับโครงการ และการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน โดย <ul style="list-style-type: none"> <li>- ส่งหนังสือเชิญถึงผู้มีส่วนได้เสียตลอดแนวสายทาง รวมถึงผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนจำนวน 79 ราย รวมทั้งสิ้น 451 ฉบับ</li> <li>- ประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางสื่อสารต่างๆ ไม่น้อยกว่า 3 ช่องทาง ได้แก่ ป้ายไว้นิลงประชาสัมพันธ์ पोสเตอร์ประชาสัมพันธ์ ใบปลิวประชาสัมพันธ์ เฟสบุ๊คแฟนเพจของโครงการ และเว็บไซต์การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนของสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี</li> </ul>
1.3 การรับลงทะเบียนล่วงหน้า	ไม่น้อยกว่า 15 วัน ก่อนการประชุมรับฟังความคิดเห็น ของประชาชน ดำเนินการระหว่าง วันที่ 25 มกราคม-8 กุมภาพันธ์ 2561	เปิดรับลงทะเบียนล่วงหน้าเพื่อให้ผู้ที่สนใจเข้าร่วมการประชุมสามารถแจ้งความประสงค์ได้ด้วยการส่งแบบตอบรับมาทางไปรษณีย์ โทรสาร อีเมล หรือโทรศัพท์แจ้งโดยตรง

### ตารางที่ 8.7-2 สรุปผลการดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

การดำเนินการ	ช่วงเวลาดำเนินการ	รายละเอียด
<b>2. การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน</b>		
2.1 การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน	ดำเนินการเมื่อ วันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2561 เวลา 14.00-17.00 น. ณ ห้องบอลรูม ชั้น 3 อาคาร A ศูนย์การค้าเดอะโปรท์ ถนนพระรามที่ 2	เพื่อนำเสนอรายละเอียดโครงการ ผลการศึกษา และมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมต่างๆ รวมทั้งเพื่อรับ ฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้มีส่วนได้เสีย และประชาชน กลุ่มเป้าหมายประกอบด้วย กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียใน ระดับพื้นที่ ผู้ได้รับผลกระทบด้านการโยกย้ายและ เวนคืน หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการ วิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม หน่วยงานที่ทำหน้าที่ พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ องค์การเอกชนด้าน สิ่งแวดล้อม องค์การพัฒนาเอกชน และนักวิชาการ อิสระ สื่อมวลชน และประชาชนทั่วไป มีจำนวน ผู้เข้าร่วมการประชุมรวม 312 ราย
<b>3. การดำเนินงานภายหลังการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน</b>		
3.1 การรับฟังความคิดเห็นภายหลัง การประชุมรับฟังความคิดเห็น ของประชาชน	7 วัน ภายหลังการประชุมรับฟังความคิดเห็น ของประชาชน ดำเนินการระหว่าง วันที่ 10-17 กุมภาพันธ์ 2561	เปิดรับฟังความคิดเห็นเพิ่มเติมภายหลังการจัด ประชุมรับฟังความคิดเห็นอย่างต่อเนื่องผ่าน ช่องทางต่างๆ ได้แก่ จดหมาย/ไปรษณียบัตร โทรศัพท์/โทรสาร และอีเมล เป็นระยะเวลา 7 วัน มีผู้แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม จำนวน 7 ราย

### ตารางที่ 8.7-2 สรุปผลการดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

การดำเนินการ	ช่วงเวลาดำเนินการ	รายละเอียด
3.2 การรับฟังความคิดเห็นเพิ่มเติม สำหรับผู้ได้รับผลกระทบด้าน การเวนคืน	ขยายเวลาการรับฟังความคิดเห็น เพิ่มเติมสำหรับผู้ได้รับผลกระทบด้าน การเวนคืน ดำเนินการระหว่างวันที่ 17-22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561	เปิดรับฟังความคิดเห็นเพิ่มเติมสำหรับผู้ได้รับ ผลกระทบด้านการเวนคืน ผ่านช่องทางการส่ง จดหมายพร้อมแบบแสดงความคิดเห็นทางไปรษณีย์ ซึ่งมีผู้แสดงความคิดเห็นภายในวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 จำนวน 5 ราย และมีผู้แสดงความคิดเห็น เพิ่มเติมภายหลังวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 จำนวน 2 ราย รวมมีผู้ได้รับผลกระทบด้านการเวนคืน แสดงความคิดเห็นทั้งหมด จำนวน 7 ราย
3.3 การจัดทำและเปิดเผยรายงาน สรุปผลการรับฟังความคิดเห็น ของประชาชน	ภายใน 15 วัน หลังการประชุมรับฟังความคิดเห็น ของประชาชน ดำเนินการระหว่าง วันที่ 22-23 กุมภาพันธ์ 2561	จัดทำรายงานสรุปความคิดเห็นที่ได้จากการประชุม พร้อมจัดส่งรายงานดังกล่าวไปยัง สผ. และเปิดเผย ให้กับสาธารณชนรับทราบโดยการติดประกาศไว้ที่ สำนักงานเขตทั้ง 5 แห่ง ในพื้นที่ศึกษา

#### 8.7.2.1 การดำเนินงานก่อนการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

##### ■ การแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)

ที่ปรึกษาได้จัดส่งหนังสือถึง สผ. อย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 10 มกราคม 2561 เพื่อแจ้งให้ทราบถึง  
กำหนดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนของโครงการ (สำเนาหนังสือแสดงดังภาคผนวก 8-2)

##### ■ การแจ้งล่วงหน้า

ที่ปรึกษาได้แจ้งให้กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียและประชาชนทั่วไปได้รับทราบเกี่ยวกับโครงการ และการจัด  
ประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ทั้งโดยการส่งหนังสือเชิญโดยตรง และการประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทาง  
สื่อสารต่างๆ ไม่น้อยกว่า 3 ช่องทาง ดังนี้

1) การส่งหนังสือเชิญผู้มีส่วนได้เสียเข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ดำเนินการ  
ครอบคลุมตลอดแนวสายทาง รวมถึงผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน จำนวน 79 ราย รวมทั้งสิ้น 451 ฉบับ โดยที่  
ที่ปรึกษาได้ส่งหนังสือเชิญเข้าร่วมการประชุมทางไปรษณีย์ ตั้งแต่วันที่ 25 มกราคม 2561 (สำเนาหนังสือเชิญฯ และ  
สำเนาหนังสือขออนุญาตติดประกาศเชิญฯแสดงดังภาคผนวก 8-2 )

2) การประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางต่าง ๆ และดำเนินการออกแบบและผลิตสื่อประชาสัมพันธ์ของ  
โครงการ มีการออกแบบให้เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย มีเนื้อหาครบถ้วน กระชับ เข้าใจง่าย สามารถเข้าถึง  
กลุ่มเป้าหมายได้อย่างรวดเร็ว ด้วยช่องทางต่างๆ โดยสื่อประชาสัมพันธ์โครงการ ประกอบด้วย

จัดทำเอกสารสาระสำคัญของโครงการเพื่อใช้ประกอบการประชาสัมพันธ์โครงการในเบื้องต้น จำนวน 1 ชุด เป็นเอกสารที่นำเสนอเนื้อหาเน้นความเป็นมา เหตุผลและความจำเป็น และรายละเอียดของโครงการในการศึกษา โดยใช้ภาษาที่เข้าใจง่ายใช้ประกอบการประชาสัมพันธ์โครงการในเบื้องต้น โดยจัดส่งเอกสารสาระสำคัญของโครงการไปพร้อมจดหมายเชิญประชุม เพื่อเน้นให้เกิดกระบวนการรับรู้ข้อมูลโครงการที่ถูกต้องจากผู้ศึกษาและเจ้าของโครงการ ก่อนการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

จัดทำเอกสารรายละเอียดโครงการประกอบการประชุม เป็นเอกสารประกอบการจัดเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน มีเนื้อหา ภาพประกอบ และแผนที่ อธิบายรายละเอียดต่างๆ เกี่ยวกับโครงการและการศึกษา

ผลิตโปสเตอร์ประชาสัมพันธ์เชิญชวนเข้าร่วมเวทีการประชุมของโครงการ เพื่อใช้เป็นสื่อประชาสัมพันธ์การจัดเวทีการประชุมของโครงการ จัดพิมพ์เป็นโปสเตอร์ขนาดกระดาษ A3 ในรูปแบบที่สวยงาม มีเนื้อหาและภาพประกอบ โดยปิดประกาศโปสเตอร์บริเวณป้ายหรือบอร์ดประชาสัมพันธ์ ณ หน่วยงานซึ่งมีบทบาทสำคัญในพื้นที่ศึกษา และสถานที่ต่างๆ ที่ประชาชนสามารถเข้าถึงได้โดยสะดวก เช่น สำนักงานเขตในพื้นที่ศึกษา

- 

**ขอเชิญเข้าร่วมการประชุมเชิงปฏิบัติการพัฒนาศักยภาพบุคลากร  
โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรระดับอุดมศึกษา  
สู่การพัฒนาระดับนานาชาติ**

**การประชุมฯ จัดขึ้นที่โรงแรมดิเอ็มโพเรียม**

**1. วันที่ 10 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 เวลา 14.00 – 17.00 น.**

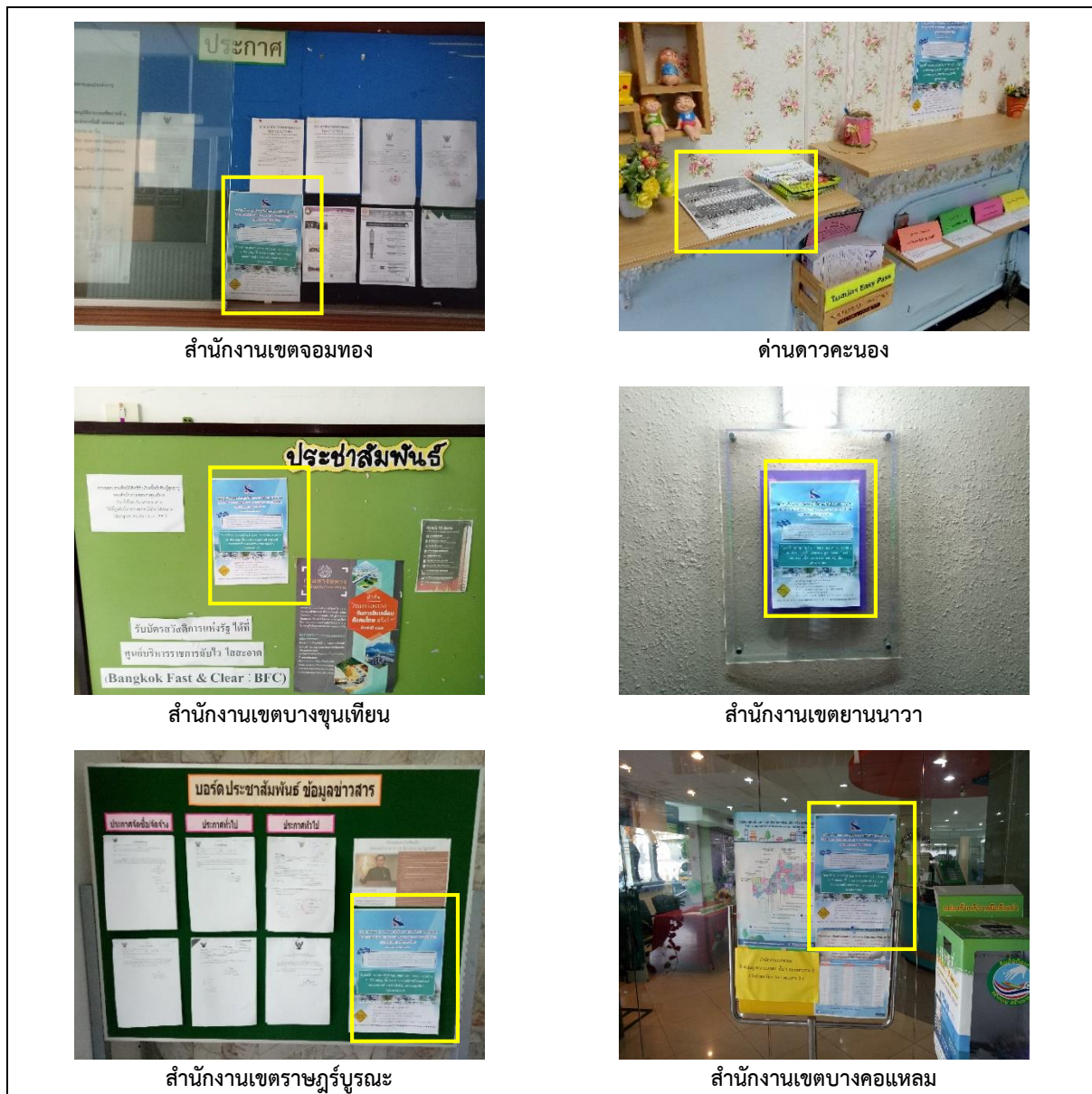
**ณ ห้องบอลรูม ชั้น 3 อาคาร A ศูนย์การค้าเดอะไนน์  
ซีเอ็นทาวเวอร์ ชั้น 2 แขวงท่าช้าง เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร**

**2. วัตถุประสงค์**

  1. เพื่อพัฒนาศักยภาพบุคลากรในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา
  2. เพื่อส่งเสริมให้บุคลากรในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษาได้มีโอกาสแลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์การทำงานกับบุคลากรจากต่างประเทศ

**3. หมายเหตุ**

  1. การประชุมครั้งนี้เป็นการประชุมเชิงปฏิบัติการ โดยจะมีการบรรยายและแลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์การทำงานกับบุคลากรจากต่างประเทศ
  2. การประชุมครั้งนี้เป็นการประชุมเชิงปฏิบัติการ โดยจะมีการบรรยายและแลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์การทำงานกับบุคลากรจากต่างประเทศ



รูปที่ 8.7-1 การติดโปสเตอร์ประชาสัมพันธ์เชิญชวนเข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นของโครงการ

#### ■ ใบปลิวประชาสัมพันธ์เชิญประชุม

ผลิตใบปลิวประชาสัมพันธ์เชิญชวนเข้าร่วมเวทีการประชุมของโครงการ เพื่อใช้เป็นสื่อประชาสัมพันธ์ ก่อนการจัดเวทีการประชุมของโครงการ จัดพิมพ์ในรูปแบบที่สวยงาม ขนาด A4 มีเนื้อหาและภาพประกอบ โดยนำไปประชาสัมพันธ์และแจกจ่ายในบริเวณทั่วไป โดยเฉพาะชุมชนและประชาชนที่อยู่ใกล้แนวสายทางโครงการ



- **ใบปลิวประชาสัมพันธ์เชิญชวนเข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นของโครงการ** โดยที่ปรึกษาได้ประชาสัมพันธ์และแจกจ่ายในบริเวณทั่วไป โดยเฉพาะชุมชนและประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงแนวสายทางโครงการ เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2561 ดังรูปที่ 8.7-2 (ใบปลิวประชาสัมพันธ์แสดงดังภาคผนวก 8-2)



รูปที่ 8.7-2 การแจกใบปลิวประชาสัมพันธ์เชิญชวนเข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นของโครงการ

#### ■ ป้ายไว้นิลประชาสัมพันธ์เชิญประชุม

จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์เชิญชวนเข้าร่วมเวทีการประชุมของโครงการ เพื่อใช้เป็นสื่อประชาสัมพันธ์การจัดเวทีการประชุมของโครงการ จัดพิมพ์ในรูปแบบป้ายไว้นิลที่สวยงาม ขนาดกว้าง 200 เซนติเมตร ยาว 300 เซนติเมตร มีเนื้อหาและภาพประกอบสวยงาม โดยติดตั้งในบริเวณที่ประชาชนสามารถเห็นได้อย่างชัดเจน เช่น สำนักงานเขตในพื้นที่ศึกษา ทางแยกที่มีคนพลุกพล่าน ศูนย์กลางชุมชน ฯลฯ



- ป้ายไวนิลประชาสัมพันธ์เชิญชวนเข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน โดยที่ปรึกษาได้ติดตั้งป้ายไวนิลในบริเวณที่ประชาชนสามารถเห็นได้อย่างชัดเจน เช่น สำนักงานเขตในพื้นที่ศึกษา ทางแยกที่มีคนพลุกพล่าน ศูนย์กลางชุมชน ฯลฯ เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2561 รายละเอียดดังรูปที่ 8.7-3 (ไวนิลประชาสัมพันธ์แสดงดังภาพผนวก 8-2)



ด้านดาวคะนอง



โรงเรียนสมบุญวิทย์



สำนักงานเขตบางขุนเทียน



ทางด่วนสุขสวัสดิ์



ซอยสุขสวัสดิ์ 33/1



สำนักงานเขตจอมทอง

รูปที่ 8.7-3 การติดป้ายไวนิลประชาสัมพันธ์เชิญชวนเข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นของโครงการ



รูปที่ 8.7-3 การติดป้ายไวนิลประชาสัมพันธ์เชิญชวนเข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นของโครงการ

- **วิดิทัศน์ประชาสัมพันธ์โครงการ**

จัดทำสื่อวิดิทัศน์ที่มีเนื้อหากระชับ ครอบคลุม เข้าใจง่าย และสวยงามน่าสนใจ เพื่อใช้ประกอบการนำเสนอข้อมูลในการจัดเวทีการประชุม โดยมีความยาวประมาณ 5-7 นาที

- **แฟนเพจโครงการ (Facebook Fanpage)**

จัดตั้งแฟนเพจโครงการ (Facebook Fanpage) เพื่อประชาสัมพันธ์โครงการ และเป็นช่องทางการตอบข้อสงสัยของกลุ่มเป้าหมายและผู้ที่เกี่ยวข้องทั่วไป

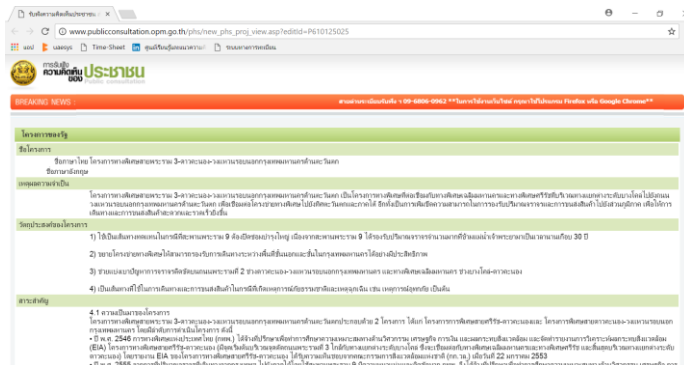


- **แฟนเพจโครงการ (Facebook Fanpage)**

ที่ปรึกษาได้เปิดแฟนเพจโครงการโดยใช้ชื่อ [www.facebook.com/โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก](http://www.facebook.com/โครงการทางพิเศษสายพระราม-3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก) เพื่อประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการตลอดระยะเวลาดำเนินการ และเป็นช่องทางในการตอบสนองข้อสงสัยของกลุ่มเป้าหมายและผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยได้ดำเนินการตั้งแต่วันที่ 25 มกราคม 2561 ถึงปัจจุบัน



- ที่ปรึกษาได้ประชาสัมพันธ์การประชุมรับฟังความคิดเห็นของโครงการผ่านเว็บไซต์สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี ([www.publicconsultation.opm.go.th](http://www.publicconsultation.opm.go.th)) รหัสโครงการ P610125025 ลงประกาศวันที่ 25 มกราคม 2561



- **สื่อประกอบการนำเสนอ (Slide Presentation)**

จัดเตรียมสื่อไว้สำหรับประกอบการนำเสนอในการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

- **บอร์ดนิทรรศการ**

จัดทำบอร์ดนิทรรศการเพื่อนำเสนอรายละเอียดของเนื้อหาในแต่ละประเด็น และผลการศึกษา ช่องทางการติดต่อสื่อสาร ขนาดกว้าง 80 เซนติเมตร สูง 200 เซนติเมตร จำนวน 4 บอร์ด จัดแสดงประกอบการจัดเวทีการประชุม

- **การรับลงทะเบียนล่วงหน้า**

ที่ปรึกษาได้เปิดรับลงทะเบียนล่วงหน้า ระหว่างวันที่ 25 มกราคม ถึงวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2561 เพื่อให้ผู้ที่สนใจเข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นสามารถแจ้งความประสงค์ได้ด้วยการส่งแบบตอบรับมาทางไปรษณีย์ โทรสาร อีเมล หรือโทรศัพท์แจ้งโดยตรง ซึ่งมีผู้แจ้งลงทะเบียนล่วงหน้า จำนวน 190 ราย

### 8.7.2.2 การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

#### ■ กลุ่มเป้าหมาย

ที่ปรึกษาได้พิจารณากำหนดกลุ่มเป้าหมายเพื่อเชิญเข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นของโครงการให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการประชุมที่มุ่งให้ข้อมูลโครงการที่ถูกต้องแก่กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียในทุกภาคส่วน เพื่อให้ได้รับทราบข้อมูลโครงการอย่างทั่วถึงและมีบทบาทในการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการ โดยได้พิจารณาผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholders) ครอบคลุมทั้ง 7 กลุ่ม ตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคมในกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของ สผ. พ.ศ. 2549 ได้แก่

- 1) ผู้รับผลกระทบจากโครงการ ทั้งผู้ได้ประโยชน์และผู้เสียประโยชน์ เช่น
  - กลุ่มผู้ที่อาจจะถูกเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง พืชผลต้นไม้ยืนต้น
  - กลุ่มผู้ที่อยู่ในบัญชีรายชื่อผู้ถูกเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างจากโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-ดาวคะนอง แต่ไม่ได้รับผลกระทบด้านการเวนคืนแล้วในโครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก
  - คราวเรือนและผู้ประกอบการที่อยู่ในรัศมี 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวสายทางของโครงการ
  - ศาสนสถาน สถานพยาบาล และสถานศึกษาที่อยู่ในรัศมี 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวสายทางของโครงการ
- 2) หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ เจ้าของโครงการ (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย) นิติบุคคลผู้มีสิทธิทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือที่ปรึกษา (บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด)
- 3) หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)
- 4) หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ ได้แก่ หน่วยงานราชการส่วนกลาง หน่วยงานราชการส่วนภูมิภาค หน่วยงานราชการส่วนจังหวัด และส่วนท้องถิ่น ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ เช่น สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี (สปน.) กรมโยธาธิการและผังเมือง หน่วยงานของกรุงเทพมหานคร สำนักงานเขต สถานีตำรวจนครบาล หน่วยงานด้านการคมนาคมขนส่ง เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท ตลอดจนหน่วยงานด้านสิ่งแวดล้อม เช่น กรมควบคุมมลพิษ สำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร เป็นต้น
- 5) องค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ เช่น กลุ่มอนุรักษ์ทะเลบางขุนเทียน มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (บางขุนเทียน) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี เป็นต้น
- 6) สื่อมวลชน
- 7) ประชาชนทั่วไปที่สนใจ

รายละเอียดกลุ่มเป้าหมายแสดงดังตารางที่ 8.7-3



ตารางที่ 8.7-3 กลุ่มเป้าหมายการจัดการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

กลุ่มเป้าหมาย	รายละเอียด
1. กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบ	1.1. ผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษา
	1) เขตจอมทอง (แขวงจอมทองและแขวงบางมด)
	2) เขตบางขุนเทียน (แขวงแสมดำและแขวงท่าข้าม)
	3) เขตยานนาวา (แขวงบางโพงพาง)
	4) เขตราชบุรีบูรณะ (แขวงบางปะกอกและแขวงราชบุรีบูรณะ)
	5) เขตบางคอแหลม (แขวงบางโคล่)
	1.2. ศาสนสถาน
	1.3. สถานพยาบาล
	1.4. สถานศึกษา
	1.5. ผู้ได้รับผลกระทบด้านการโยกย้าย/เวนคืนของโครงการ
2. หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2.1. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย 2.2. บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
3. หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3.1. สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
4. หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ	4.1. กรุงเทพมหานครและหน่วยงานในสังกัด
	4.2. สำนักงานเขตจอมทอง
	4.3. สำนักงานเขตบางขุนเทียน
	4.4. สำนักงานเขตยานนาวา
	4.5. สำนักงานเขตราชบุรีบูรณะ
	4.6. สำนักงานเขตบางคอแหลม
	4.7. กรมทางหลวง
	4.8. กรมทางหลวงชนบท
	4.9. กรมโยธาธิการและผังเมือง
	4.10. สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี
	4.11. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร
	4.12. สำนักงานบำรุงทางธนบุรี สำนักทางหลวงที่ 11 (กรุงเทพฯ)
	4.13. กรมควบคุมมลพิษ
	4.14. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
	4.15. สำนักงานการไฟฟ้านครหลวงเขตราชบุรีบูรณะ
	4.16. สำนักงานการไฟฟ้านครหลวงเขตบางขุนเทียน
	4.17. สำนักงานการไฟฟ้านครหลวงเขตยานนาวา
	4.18. การไฟฟ้านครหลวง สำนักงานใหญ่
	4.19. การประปานครหลวง สำนักงานใหญ่
	4.20. บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)
5. องค์การเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม/องค์กรพัฒนาเอกชน/สถาบันการศึกษา/นักวิชาการอิสระ	5.1. กลุ่มอนุรักษ์ทะเลบางขุนเทียน
	5.2. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (บางขุนเทียน)

### ตารางที่ 8.7-3 กลุ่มเป้าหมายการจัดการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

กลุ่มเป้าหมาย	รายละเอียด
5. องค์การเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม/องค์กร พัฒนาเอกชน/สถาบันการศึกษา/ นักวิชาการอิสระ (ต่อ)	5.3. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
6. สื่อมวลชน	6.1. หนังสือพิมพ์
	6.2. สถานีโทรทัศน์
	6.3. สถานีวิทยุ
7. ประชาชนผู้สนใจทั่วไป	

#### ■ ผลการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

##### 1) กำหนดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนของโครงการจัดขึ้นเมื่อวันเสาร์ที่ 10 กุมภาพันธ์ 2561 เวลา 14.00-17.00 น. ณ ห้องบอลรูม ชั้น 3 อาคาร A ศูนย์การค้าเดอะไบรท์ ถนนพระรามที่ 2 ใช้ระยะเวลาดำเนินการตามขั้นตอนประมาณ 3 ชั่วโมง โดยมีกำหนดการดังต่อไปนี้ (คำกล่าวเปิดและคำกล่าวรายงานแสดงดังภาคผนวก 8-2)

#### กำหนดการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

14.00-14.30 น.	ลงทะเบียน รับเอกสารประกอบการประชุม และชมบอร์ดนิทรรศการ
14.30-14.45 น.	กล่าวรายงาน โดย นางจุฑามาศ เย็นสุดใจ หัวหน้าแผนกวิเคราะห์สิ่งแวดล้อม กองวางแผนและวิเคราะห์โครงการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
14.45-14.00 น.	กล่าวเปิดการประชุม โดย นายวิชาญ เอกกรินทรากุล รองผู้อำนวยการฝ่ายวิชาการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
15.00-15.15 น.	รับชมวีดิทัศน์โครงการ
15.15-15.45 น.	นำเสนอข้อมูลโครงการ - ความเป็นมาของโครงการ รายละเอียดโครงการ แผนการดำเนินงานของโครงการ โดย นายประสงค์ มงคลเนาวรัตน์ วิศวกรโครงการ - ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ มาตรการป้องกันและ แก้ไข และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดย นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์ ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
15.45-16.45 น.	รับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และตอบข้อซักถาม
16.45-17.00 น.	สรุปประเด็นการประชุมและปิดการประชุม โดย นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์ ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

## 2) จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม

การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการเมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2561 มีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 312 ราย (ใบลงทะเบียนเข้าร่วมการประชุมแสดงดังภาคผนวก 8-2) จำแนกตามกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย 7 กลุ่ม (ตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคมในกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของ สผ. (พ.ศ. 2549) โดยผู้เข้าร่วมประชุมฯ ในกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบ จำนวน 205 ราย จำแนกเป็น ผู้ได้รับผลกระทบหลัก (ผู้ได้รับผลกระทบด้านการเวนคืน) จำนวน 25 ราย จากผู้ได้รับผลกระทบหลักของโครงการ ทั้งหมด 79 ราย และผู้ได้รับผลกระทบรอง (ผู้ที่อยู่ในพื้นที่อ่อนไหวของโครงการ/ผู้ที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ) จำนวน 180 ราย รายละเอียดดังตารางที่ 8.7-4 และภาพบรรยากาศการประชุมดังรูปที่ 8.7-4

ตารางที่ 8.7-4 จำนวนผู้เข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนจำแนกตามกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย

ลำดับ	กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	จำนวน (ราย)*
1	ผู้ได้รับผลกระทบ	
1.1	ผู้ได้รับผลกระทบด้านการเวนคืน	25
1.2	พื้นที่อ่อนไหวของโครงการ	
	- สถานศึกษา	12
	- ศาสนสถาน	4
	- สถานพยาบาล	4
1.3	ผู้ที่อยู่รัศมีห่างจากแนวเส้นทางโครงการ 500 เมตร	160
2	หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
2.1	เจ้าของโครงการฯ (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย)	20
2.2	นิติบุคคลผู้มีสิทธิจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (บริษัทที่ปรึกษา)	12
3	หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-
4	หน่วยงานราชการระดับต่างๆ	49
5	องค์กรพัฒนาเอกชน องค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม นักวิชาการ	10
6	สื่อมวลชน	9
7	ประชาชนทั่วไป	7
รวม		312

หมายเหตุ: \* จำนวนผู้เข้าร่วมประชุมอ้างอิงจากใบลงทะเบียนการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2561



การลงทะเบียน



การศึกษารายละเอียดเส้นทางจากแบบจำลอง



การให้บริการตรวจสอบพื้นที่ที่ถูกเวนคืน



ประธานกล่าวเปิดการประชุม



การบรรยายรายละเอียดโครงการและผลการศึกษา  
โดยผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อมและวิศวกรโครงการ



รองผู้ว่าการฝ่ายวิชาการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
ให้สัมภาษณ์สื่อมวลชน



การแสดงความคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุม



รูปที่ 8.7-4

ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

### 3) สื่อและเอกสารประกอบการประชุม

ที่ปรึกษาได้จัดเตรียมสื่อและเอกสารประกอบการประชุมในรูปแบบต่างๆ เพื่อให้ผู้เข้าร่วมประชุมมีความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับโครงการ และมีข้อมูลมากพอที่จะแสดงความคิดเห็นต่อโครงการ สื่อและเอกสารประกอบการประชุมมีดังนี้

- **แบบจำลอง (Model) ของโครงการ** ดังแสดงบริเวณหน้าห้องประชุมเพื่อให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้สอบถามรายละเอียดของโครงการ โดยมีเจ้าหน้าที่ของ กทพ. บริษัทที่ปรึกษางานออกแบบรายละเอียดโครงการ และที่ปรึกษาการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ เป็นผู้ชี้แจงและอธิบายรายละเอียดเพิ่มเติม



- **บอร์ดนิทรรศการ** ขนาดกว้าง 80 เซนติเมตร สูง 200 เซนติเมตร ดังแสดงบริเวณหน้าห้องประชุม เพื่อนำเสนอเนื้อหาที่สำคัญในแต่ละประเด็น และผลการศึกษา พร้อมภาพประกอบ (ภาคผนวก 8-2)



- **แผนที่ภาพถ่ายทางอากาศบริเวณพื้นที่ที่มีการเวนคืน** ดังแสดงบริเวณหน้าห้องประชุมเพื่อให้ประชาชนได้ตรวจสอบข้อมูลพื้นที่เวนคืน





- เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน มีเนื้อหา ภาพประกอบ และแผนที่ อธิบายรายละเอียดต่างๆ เกี่ยวกับโครงการและผลการศึกษา (ภาคผนวก 8-2)



- แบบประเมินผลหลังการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน สอบถามข้อมูลส่วนบุคคล การรับทราบข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์ของโครงการ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อประเด็นในการนำเสนอ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ และความพึงพอใจต่อการประชุม (ภาคผนวก 8-2)

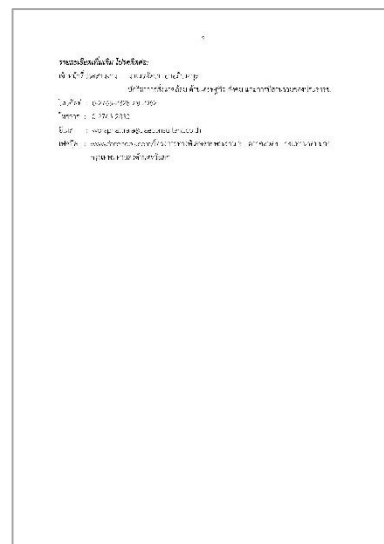
- วิดีทัศน์ประชาสัมพันธ์โครงการ เพื่อนำเสนอข้อมูลภาพรวมของโครงการ มีความยาวประมาณ 7 นาที (ภาคผนวก 8-2)



- สื่อประกอบการนำเสนอ (Slide Presentation) สำหรับประกอบการบรรยายของวิทยากรบนเวที (ภาคผนวก 8-2)



- ข่าวประชาสัมพันธ์โครงการ โครงการได้จัดเตรียมข่าวประชาสัมพันธ์ (Press Release) สำหรับแจกผู้สื่อข่าวในวันประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (ภาคผนวก 8-2)



#### 4) การให้บริการตรวจสอบพื้นที่ที่ถูกเวนคืน

ที่ปรึกษาได้ตั้งโต๊ะให้บริการตรวจสอบพื้นที่ที่ถูกเวนคืน พร้อมมีเจ้าหน้าที่เพื่อให้ประชาชนสอบถามรายละเอียดของแนวเขตเวนคืนและตรวจสอบรายชื่อผู้ถูกเวนคืน รวมทั้งชี้แจงรายละเอียดขั้นตอนการเวนคืน แนวทางการประเมินสินทรัพย์ที่จะถูกเวนคืน เป็นต้น โดยมีผู้มาขอตรวจสอบพื้นที่ประมาณ 65 ราย พบว่าเป็นผู้ที่ถูกเวนคืน 27 ราย และไม่ถูกเวนคืน 38 ราย รูปที่ 8.7-5



รูปที่ 8.7-5 การให้บริการตรวจสอบพื้นที่ที่ถูกเวนคืน

#### 5) ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในที่ประชุม

ภายหลังจากการนำเสนอความเป็นมาของโครงการ รายละเอียดโครงการ แผนการดำเนินงานของโครงการ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้ว ผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวลต่อโครงการ สรุปประเด็นคำถาม ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวลที่ได้รับจากการประชุม และคำชี้แจง ดังตารางที่ 8.7-5

ตารางที่ 8.7-5 สรุปประเด็นคำถาม ข้อเสนอแนะ ข้อห่วงกังวล จากการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

ประเด็น	คำถาม ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
1. ด้านรายละเอียดโครงการ วิศวกรรมและการออกแบบ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ขอให้แสดงงบประมาณการก่อสร้างและพัฒนาโครงการที่ชัดเจน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>มูลค่าการก่อสร้างโครงการ ประมาณ 30,437 ล้านบาท</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>หากต้องปิดสวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบ พระชนมพรรษา การทางพิเศษฯ จะมีทางออกหรือพื้นที่ทดแทนสำหรับผู้ที่ต้องการออกกำลังกายหรือไม่ อย่างไร</li> <li>ขอให้พิจารณาจัดหาที่จอดรถสำหรับผู้มาใช้บริการสวนสาธารณะได้ทางด่วนในระหว่างที่มีการก่อสร้างโครงการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ระหว่างการก่อสร้างสะพานคู่ขนานสะพานพระราม 9 (สะพานแห่งใหม่) การทางพิเศษฯ มีความจำเป็นต้องขอปิดพื้นที่ที่จอดรถได้สะพานพระราม 9 ผังพระนคร บางส่วน และพื้นที่สวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบ พระชนมพรรษา ผังธนบุรี ทั้งหมด ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง 39 เดือน ด้วยเหตุผลด้านความปลอดภัยในระหว่างการก่อสร้าง สำหรับสวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติฯ ผังพระนคร ประชาชนยังสามารถเข้าใช้ได้ตามปกติ และเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ การทางพิเศษฯ จะปรับปรุงสวนสาธารณะให้สวยงาม โดยได้รวมงานปรับปรุงสวนสาธารณะได้สะพานทั้ง 2 ผัง ไว้ในงบประมาณการก่อสร้างโครงการเรียบร้อยแล้ว</li> <li>สำหรับการจัดหาที่จอดรถสำหรับคนที่มาใช้บริการสวนสาธารณะในระหว่างการก่อสร้าง การทางพิเศษฯ ขอรับไปหารือกับสำนักงานเขตเพื่อหาแนวทางดำเนินการต่อไป</li> <li>การทางพิเศษฯ ได้จัดพื้นที่ได้ทางพิเศษบริเวณใกล้ทางแยกสาธุประดิษฐ์เพื่อเปิดให้ใช้ประโยชน์ต่อสาธารณะได้ และยังยินดีพิจารณาเพิ่มเติมเพื่อหาแนวทางการแก้ไข สำหรับผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นต่อผู้ใช้สวนสาธารณะ</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ขอให้ทบทวนวัตถุประสงค์และประโยชน์จากการพัฒนาโครงการ เนื่องจากสังคมไทยกำลังเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุและเทคโนโลยีที่ ทำให้ความต้องการใช้รถใช้ถนนมีแนวโน้มลดลง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>แนวโน้มการพัฒนาด้านเศรษฐกิจสังคมของกรุงเทพฯ ในปัจจุบัน มีการเติบโตอย่างต่อเนื่องและขยายตัวไปครอบคลุมพื้นที่ปริมณฑล โครงการซึ่งเป็นทางพิเศษที่มีเส้นทางเชื่อมโยงกับพื้นที่ด้านทิศตะวันตก ได้แก่ จังหวัดสมุทรสาคร และจังหวัดนครปฐม รวมทั้งเชื่อมโยงการเดินทางกับพื้นที่ภาคใต้ผ่านถนนพระรามที่ 2 ซึ่งจะเป็นการรองรับการเดินทางในอนาคตที่จะมีปริมาณการจราจรที่เพิ่มมากขึ้น อีกทั้งผลการวิเคราะห์ปริมาณความต้องการเดินทางในอนาคตในแนวเส้นทางโครงการ จะมีปริมาณจราจรที่เพิ่มมากขึ้นกว่าในปัจจุบันมาก</li> </ul>

ตารางที่ 8.7-5 สรุปประเด็นคำถาม ข้อเสนอแนะ ข้อห่วงกังวล จากการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (ต่อ)

ประเด็น	คำถาม ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ได้รับผลกระทบจากการใช้ทางในช่วงเวลาเร่งด่วน ขอให้โครงการพิจารณาแก้ปัญหาการจราจรติดขัด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การทางพิเศษฯ ได้พัฒนาระบบจัดเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ และเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการจัดเก็บค่าผ่านทางเพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่าน</li> <li>ในปัจจุบัน การทางพิเศษฯ ได้นำเทคโนโลยีระบบควบคุมการจราจรแบบอัจฉริยะ เพื่อตรวจสอบสภาพการจราจรและรับทราบเหตุฉุกเฉิน รถเสีย อุบัติเหตุบนทางพิเศษ อย่างรวดเร็ว เพื่อให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติการกู้ภัยเข้าช่วยเหลือเหตุฉุกเฉินบนทางพิเศษได้อย่างมีประสิทธิภาพ</li> <li>การทางพิเศษฯ มีการสื่อสารด้านการจราจรของระบบทางพิเศษตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการจราจร</li> <li>โครงการนี้จะก่อสร้างสะพานคู่ขนานสะพานพระราม 9 ซึ่งมี 8 ช่องจราจร และโครงการเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจรตลอดแนว ซึ่งจะสามารถรองรับปริมาณจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนได้มากขึ้น (ปัจจุบันสะพานพระราม 9 มีเพียง 6 ช่องจราจร และทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วงดาวคะนองถึงสุขสวัสดิ์ มีเพียง 4 ช่องจราจร)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ควรทำการศึกษาเพิ่มเติมว่า การออกแบบเส้นทางที่ความสูงเท่าใดจะส่งผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศน้อยที่สุด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การออกแบบทางพิเศษที่ก่อสร้างในเขตทางของถนนพระรามที่ 2 และเขตทางของทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1) ได้พิจารณาความเหมาะสมของระดับความสูงของโครงการที่จะไม่ก่อให้เกิดปัญหาด้านคุณภาพอากาศแล้ว</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริเวณสะพานคู่ขนาน และถนนเลียบทางด่วน รวมทั้งบริเวณซอยสุขสวัสดิ์ 33/1 และพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ จะมีการจัดการในช่วงที่มีการก่อสร้างอย่างไร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>สะพานคู่ขนานสะพานพระราม 9 จะก่อสร้างเป็นสะพานชิงเหล่งใหม่บนพื้นที่ภายในเขตทางของทางพิเศษเฉลิมมหานครปัจจุบัน โดยไม่มีการเวนคืนที่ดินเพิ่ม</li> <li>การก่อสร้างทางยกระดับของโครงการ ช่วงระหว่างถนนราษฎร์บูรณะกับถนนประชาอุทิศ จำเป็นต้องเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างเป็นทางขึ้น-ลงของโครงการฯ</li> </ul>



ตารางที่ 8.7-5 สรุปประเด็นคำถาม ข้อเสนอแนะ ข้อห่วงกังวล จากการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (ต่อ)

ประเด็น	คำถาม ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• หลังจากการเวนคืนแล้วเสร็จ การทางพิเศษฯ จะทำการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค โดยจะประสานงานกับหน่วยงานเจ้าของระบบสาธารณูปโภค และจะดำเนินการโดยไม่ให้เกิดผลกระทบต่อผู้ใช้ระบบสาธารณูปโภค</li> <li>• การทางพิเศษฯ จะก่อสร้างถนนพื้นราบ เพื่อเป็นเส้นทางเข้า-ออกของพื้นที่ตามแนวถนนเลียบทางพิเศษ เพื่อให้ประชาชนสามารถสัญจรไปมาระหว่างถนนสุขสวัสดิ์และถนนราชบุรีบูรณะได้ตามปกติ</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• บริเวณด้านสุขสวัสดิ์จะมีทางทางขึ้น-ลงทางพิเศษ 3 เส้นทาง อาจทำให้เกิดปัญหาความไม่สะดวกในการรับ-ส่งสินค้า</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การเข้าใช้สะพานพระราม 9 และสะพานคู่ขนานสะพานพระราม 9 จะมีป้ายบอกทางบริเวณหน้าด่านอย่างชัดเจน และมีวิธีการจ่ายค่าผ่านทางเหมือนวิธีการในปัจจุบัน</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ทางลงที่ด้านสุขสวัสดิ์เป็นแยกสัญญาณไฟจราจรจะเป็นการเพิ่มปริมาณสะสมของรถทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ด้านสุขสวัสดิ์ ขาลง หรือขาออกเมือง จากฝั่งพระนครมายังถนนสุขสวัสดิ์ และถนนประชาอุทิศ จะก่อสร้างเป็นด่านขาลงแห่งใหม่สำหรับรองรับการจราจรจากสะพานคู่ขนานสะพานพระราม 9 มายังถนนสุขสวัสดิ์ โดยรถสามารถเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดเข้าถนนประชาอุทิศได้ และสามารถจัดการจราจรที่แยกสัญญาณไฟจราจรให้มีประสิทธิภาพสูงสุดด้วยการใช้ระบบจัดการจราจรอัจฉริยะที่จะจัดให้สัญญาณไฟจราจรทำงานสอดคล้องกับปริมาณจราจรที่ทางแยกได้</li> <li>• ทางลงที่ด้านสุขสวัสดิ์นี้ เป็นทางเลือกในการเดินทาง ซึ่งจะมีความจำเป็นอย่างยิ่งในกรณีที่เกิดปัญหาการจราจรติดขัดหยุดนิ่งบนสะพานพระราม 9 ฝั่งขาออกเมือง หรือกรณีเกิดอุบัติเหตุบนสะพานพระราม 9 หรือกรณีที่ต้องปิดซ่อมสะพานพระราม 9</li> </ul>

ตารางที่ 8.7-5 สรุปประเด็นคำถาม ข้อเสนอแนะ ข้อห่วงกังวล จากการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (ต่อ)

ประเด็น	คำถาม ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
		<ul style="list-style-type: none"> <li>การทางพิเศษฯ ได้พิจารณาตำแหน่งทางขึ้น-ลงของโครงการโดยได้ประสานรายละเอียดกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง กรุงเทพมหานคร การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ) บริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ (BEM) แล้ว</li> <li>ทางขึ้น-ลงของโครงการได้ออกแบบให้สามารถใช้เป็นสะพานกลับรถสาธารณะได้ด้วย โดยทางขึ้นสามารถเข้าสู่ทางพิเศษจากทางคู่ขนาน 1 ช่องจราจร และจากทางหลัก 1 ช่องจราจร และที่ทางลงสามารถลงจากทางพิเศษมาสู่ทางคู่ขนาน 1 ช่องจราจร และมาสู่ทางหลัก 1 ช่องจราจร ซึ่งจะช่วยลดผลกระทบของปริมาณจราจรในทางคู่ขนานได้</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริเวณด้านบางโคล่จะมีการสะสมของปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ด้านบางโคล่ 1 และด้านบางโคล่ 2 เป็นด้านขาออกเมือง ที่สามารถระบายการจราจรจากทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัชขาออกเมือง ผ่านสะพานคู่ขนานสะพานพระราม 9 ซึ่งมีจำนวนช่องจราจรขาออกเมืองถึง 4 ช่องจราจร ทำให้การระบายการจราจรขาออกนอกเมืองมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เพราะเป็นเส้นทางการจราจรที่เพิ่มขึ้นจากปัจจุบันที่มีเฉพาะสะพานพระราม 9 เท่านั้น</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการได้คำนึงถึงผลกระทบด้านการจราจรหากมีการปิดซ่อมสะพานพระราม 9 ด้วยหรือไม่อย่างไร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>มาตรฐานสากลสำหรับการออกแบบและการก่อสร้างสะพานซิง (Cable Stayed Bridge) นั้นจะต้องสามารถทำการบำรุงรักษาโครงสร้างหลักของสะพานซิงได้ เมื่อมีความจำเป็น โดยสะพานพระราม 9 ก็ได้มีการออกแบบตามมาตรฐานดังกล่าว</li> <li>สะพานพระราม 9 มีการใช้งานมาแล้วกว่า 30 ปี จึงจำเป็นต้องมีการบำรุงรักษาสะพานให้สามารถใช้งานได้ดีในระยะยาวต่อไป โดยในกรณีที่ต้องบำรุงรักษาโดยเปลี่ยนสายเคเบิลที่เป็นส่วนสำคัญหลักในการรับแรงของสะพานซิง</li> </ul>

ตารางที่ 8.7-5 สรุปประเด็นคำถาม ข้อเสนอแนะ ข้อห่วงกังวล จากการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (ต่อ)

ประเด็น	คำถาม ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
		<p>จำเป็นต้องปิดการใช้งานสะพานพระราม 9 และให้มาใช้สะพานคู่ขนานสะพานพระราม 9 แทน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>การออกแบบสะพานคู่ขนานสะพานพระราม 9 ได้คำนึงถึงความจำเป็นในกรณีที่ต้องปิดซ่อมสะพานพระราม 9 ดังกล่าวไว้แล้ว โดยสะพานซึ่งของโครงการสามารถใช้ทดแทนสะพานพระราม 9 ที่ปิดซ่อมได้โดยไม่กระทบต่อการให้บริการของโครงข่ายทางพิเศษที่เกี่ยวข้องและไม่กระทบผู้ใช้ทาง</li> </ul>
2. ด้านสิ่งแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none"> <li>การเปลี่ยนแปลงทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อมส่งผลต่อปัญหาสุขภาพของประชาชน</li> <li>การตั้งสถานีตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ จะมีความต่อเนื่องในการติดตาม/เฝ้าระวังหรือไม่</li> <li>ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการอื่นที่ผ่านมาเป็นอย่างไร มีการแจ้งผลการติดตามให้กับชุมชนได้รับทราบหรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>กฎหมายพระราชบัญญัติสิ่งแวดล้อมฉบับที่ใช้ทำงานในปัจจุบันได้กำหนดให้เจ้าของโครงการที่มีการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับระบุไว้ในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด อีกทั้งมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมดังกล่าวจะถูกผนวกเข้าไว้ในสัญญาจ้างผู้รับเหมาก่อสร้าง เพื่อให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดตลอดระยะเวลาการก่อสร้างโครงการ และต้องจัดทำรายงานเสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ตลอดระยะเวลาที่มีการก่อสร้าง และหากผลการตรวจวัดไม่อยู่ในมาตรฐานที่กำหนด ก็จะต้องมีการกำหนดมาตรการเพิ่มเติม โดยประชาชนสามารถขอดูรายงานผลการดำเนินงานตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างได้ที่หน่วยงานเจ้าของโครงการ หรือที่ สผ.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้ที่อยู่อาศัยใกล้แนวเส้นทางได้รับผลกระทบจากการจราจร เช่น เสียงดัง ฝุ่นละออง ขอให้โครงการพิจารณาแก้ไขปัญหอย่างเหมาะสม</li> <li>ขอให้ทำความสะอาดฝุ่นที่ผิวจราจรเป็นประจำ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การทางพิเศษฯ รับไปพิจารณาและทบทวนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการให้มีความครอบคลุมผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้น</li> </ul>

ตารางที่ 8.7-5 สรุปประเด็นคำถาม ข้อเสนอแนะ ข้อห่วงกังวล จากการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (ต่อ)

ประเด็น	คำถาม ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
	<ul style="list-style-type: none"> <li>การสร้างทางด่วนมีผลดีกับคนที่ใช้รถ แต่สำหรับคนที่อยู่ริมเขตทางจะได้รับผลกระทบจากฝุ่นละอองและมลสาร ตลอดจนถึงแปลกปลอมส่งผลกระทบต่อสุขภาพ รวมทั้งปัญหาจากสิ่งของที่ถูกขว้างปาลงมาจากทางพิเศษ เช่น ขวด เครื่องดื่มชูกำลัง เป็นต้น ตกหล่นบนหลังคาบ้าน</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ในระยะก่อสร้าง ขอให้ติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดค่าฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM<sub>2.5</sub> บริเวณที่มีการจราจรหนาแน่น</li> <li>ขอให้ติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดเสียงและความสั่นสะเทือนขณะที่มีการใช้เครื่องจักรขนาดใหญ่ในระหว่างก่อสร้าง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ขอเข้าไปพิจารณาเพิ่มเติมในมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>จุดขึ้นลงสุขสวัสดิ์ มีโรงเรียนอนุบาลปัญญาศักดิ์และอาคารสำหรับอยู่อาศัยที่เป็นอาคารสูงหลายแห่ง โครงการได้พิจารณาผลกระทบที่มีต่อพื้นที่อ่อนไหวเหล่านี้หรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริเวณจุดขึ้นลงสุขสวัสดิ์ที่มีโรงเรียนอนุบาลปัญญาศักดิ์และอาคารที่อยู่อาศัยที่เป็นอาคารสูง โครงการได้ศึกษาผลกระทบต่อน้ำท่วมขังแล้ว พบว่าผลกระทบอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน อย่างไรก็ตามโครงการจะปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบอย่างเคร่งครัด และได้กำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณโรงเรียนปัญญาศักดิ์แล้ว เพื่อป้องกันผลกระทบในระยะดำเนินการ</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปัญหาสิ่งแวดล้อม ฝุ่นละออง และคราบเขม่าจากมลสารทางอากาศ รวมทั้งสารไฮโดรคาร์บอน ทำให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพของผู้ที่อาศัยอยู่ใกล้เคียง และสถานบริการสุขภาพที่เป็นพื้นที่อ่อนไหว</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ในระยะดำเนินการได้กำหนดให้มีมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศอย่างต่อเนื่อง หากพบว่ามีค่าเกินมาตรการกำหนด การทางพิเศษฯ จะรีบดำเนินการแก้ไข</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ได้รับผลกระทบทั้งระหว่างก่อสร้างและภายหลังเปิดดำเนินการในเรื่องฝุ่น เสียงและความสั่นสะเทือน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ เพื่อป้องกันปัญหาดังกล่าว</li> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข</li> </ul>
3. ด้านการเวนคืน	<ul style="list-style-type: none"> <li>ขอให้โครงการแสดงรายละเอียดการชดเชย และจัดให้มีตัวแทน รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องจากการได้รับผลกระทบของโครงการเข้าไปพิจารณาแนวทางด้วย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ในการแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นได้กำหนดให้มีผู้แทนประชาชนประกอบด้วย ผู้แทนสภาท้องถิ่นในพื้นที่โครงการ และผู้แทนสำนักงานเขต เพื่อเป็นผู้แทนของประชาชนในการพิจารณากำหนดราคาเบื้องต้น ซึ่งเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด</li> </ul>

**ตารางที่ 8.7-5 สรุปประเด็นคำถาม ข้อเสนอแนะ ข้อห่วงกังวล จากการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (ต่อ)**

ประเด็น	คำถาม ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ขอให้โครงการแสดงความชัดเจนเรื่องการเวนคืนให้ครอบคลุมผู้ที่ได้รับผลกระทบ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ในการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในครั้งนี้ เจ้าหน้าที่กองจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ทางพิเศษฯ ได้มาร่วมชี้แจงรายละเอียดเรื่องการเวนคืนให้แก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบด้วย รวมทั้งมีจุดให้บริการข้อมูลสำหรับผู้ถูกเวนคืน ให้ประชาชนได้สอบถามอยู่บริเวณหน้าห้องประชุม</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>แนวเส้นทางของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 ในการศึกษาที่ผ่านมาเป็นแนวเส้นทางที่ตัดตรงจากถนนเจริญราษฎร์ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา แต่เนื่องจากมีปัญหาการเวนคืนที่ดินทำให้ต้องเปลี่ยนแนวมาเป็นแนวเส้นทางปัจจุบัน ทำให้ผู้ที่เคยถูกเวนคืนแล้ว ถูกเวนคืนซ้ำอีก อย่างไรก็ตาม การออกแบบรายละเอียดโครงการนี้สามารถลดปัญหาการเวนคืนที่ดินลงได้ซึ่งเป็นเรื่องที่ดี</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การศึกษาและออกแบบแนวเส้นทางของโครงการได้พิจารณาและคำนึงถึงองค์ประกอบต่างๆ ทั้งทางด้านวิศวกรรม สิ่งแวดล้อมและเศรษฐกิจ โดยมุ่งหวังให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียให้น้อยที่สุด ด้วยเหตุนี้ แนวเส้นทางที่ส่งผลกระทบด้านการโยกย้ายเวนคืนที่น้อยที่สุดจึงได้รับการคัดเลือกเป็นแนวเส้นทางของโครงการ โดยได้เพิ่มเติมมาตรการเฉพาะ คือ กรณีแปลงที่ดินที่เคยถูกเวนคืนมาก่อนการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะนำเสนอข้อเท็จจริงให้คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นพิจารณา กำหนดค่าทดแทน</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ขอให้พิจารณาราคาเวนคืนให้เหมาะสม เพื่อให้ผู้ถูกเวนคืนมีโอกาสจัดหาที่ดินและที่อยู่ใหม่เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การกำหนดหลักเกณฑ์เรื่องเงินชดเชยของโครงการอ้างอิงตามหลักเกณฑ์ของกระทรวงคมนาคม โดยได้มีการปรับรายละเอียดให้มีความเป็นธรรมและเหมาะสมมากที่สุด ทั้งนี้ประชาชนสามารถสอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ดังนี้ <b>ที่อยู่ :</b> การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เลขที่ 2380 ถนนพหลโยธิน แขวงเสนานิคม เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 <b>โทรศัพท์ :</b> (ในวันและเวลาราชการ) 1) แผนกสำรวจและรังวัด กองจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน นายนิที กล่อมพงษ์ (หัวหน้าแผนกสำรวจและรังวัด) โทรศัพท์ : 0 2246 9251-2</li> </ul>



ตารางที่ 8.7-5 สรุปประเด็นคำถาม ข้อเสนอแนะ ข้อห่วงกังวล จากการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (ต่อ)

ประเด็น	คำถาม ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
		<p>2) แผนภูมิวิศวกรรมทางด่วน 1 กองวิศวกรรมทางด่วน 1 นายสาธิต คงเหมือน (หัวหน้าแผนกวิศวกรรมทางด่วน 1) โทรศัพท์ : 0 2558 9800 ต่อ 6121</p> <p>3) แผนภูมิวิเคราะห์วิศวกรรม กองวางแผนและวิเคราะห์โครงการ นายสุรศักดิ์ เล่ห์สิงห์ (วิศวกร 6) โทรศัพท์ : 0 2558 9800 ต่อ 1851</p>
4. ด้านการ ประชาสัมพันธ์และ การมีส่วนร่วมของ ประชาชน	<ul style="list-style-type: none"> <li>ขอให้ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบผลกระทบในระหว่างการก่อสร้างด้วย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการจะมีการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในช่วงที่มีการก่อสร้าง ทั้งนี้ประชาชนที่สนใจสามารถเข้าร่วมสังเกตการณ์ขณะที่มีการติดตามตรวจสอบได้</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ขอให้ประชาสัมพันธ์รายละเอียด และส่งหนังสือแจ้งแผนการดำเนินงานอย่างทั่วถึง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการจะจัดเตรียมเอกสารประชาสัมพันธ์เพื่อนำไปเผยแพร่ให้ประชาชนได้รับทราบอย่างทั่วถึง</li> </ul>
5. ด้านอื่น ๆ	<ul style="list-style-type: none"> <li>เห็นด้วยกับการทางพิเศษฯ ที่จะปรับปรุงระบบการจราจร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>รับทราบข้อคิดเห็น</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ขอทราบแผนการดำเนินงาน/ระยะเวลาของโครงการ จะดำเนินการเวนคืนเมื่อใด และเริ่มก่อสร้างเมื่อใด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการจะใช้ระยะเวลาการก่อสร้าง 39 เดือน โดยจะเริ่มดำเนินการในปี พ.ศ.2561 แล้วเสร็จประมาณ ปี พ.ศ. 2564</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ในอนาคตหากมีการพัฒนาโครงการแล้ว จะเปิดให้ใช้ถนนเลียบทางด่วน และเปิดรั้วกันทางเข้า-ออก หรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การทางพิเศษฯ จำเป็นต้องจัดทำรั้วกันเพื่อเป็นการรักษาเขตทางของโครงการไม่ให้ถูกบุกรุกพื้นที่ได้ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วงดาวคะนองถึงถนนประชาอุทิศ เดิมเป็นพื้นที่เกษตรกรรม การก่อสร้างทางพิเศษเฉลิมมหานครได้ก่อสร้างคูระบายน้ำและมีรั้วกันตลอดแนวเขตทางพิเศษ อันเป็นการป้องกันการบุกรุกเขตทาง หรือพื้นที่เสื่อมโทรมได้ทางพิเศษ ดังนั้นในอดีตพื้นที่ได้ทางพิเศษดังกล่าวจึงมิได้เป็นทางเข้า-ออกทั่วไป ยกเว้นบริเวณที่มีสิทธิเป็นทางเข้า-ออกอยู่เดิม เช่น เป็นถนนซอยแยกที่ทางพิเศษยกระดับตัดผ่านซอย หรือเป็นทางเข้าออกพื้นที่เวนคืนแล้ว กลายสภาพเป็นพื้นที่ตาบอด ซึ่งการทางพิเศษฯ ได้อนุญาตและจัดให้มีทางเข้า-ออก ได้</li> </ul>

#### ตารางที่ 8.7-5 สรุปประเด็นคำถาม ข้อเสนอแนะ ข้อห่วงกังวล จากการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (ต่อ)

ประเด็น	คำถาม ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
		<ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้ที่ต้องการขอจัดทำทางเข้า-ออกเพิ่มเติมในเขตทางพิเศษ สามารถยื่นขออนุญาตได้ โดยจะมีการพิจารณาตามระเบียบของการทางพิเศษฯ</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ขอให้พิจารณาติดตั้งไฟส่องสว่างสำหรับถนนจอมทองบูรณะ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การทางพิเศษฯ ได้อนุญาตให้ กทม. ใช้ประโยชน์บริเวณพื้นที่ใต้ทางพิเศษ ซึ่งการดูแลรักษาจะอยู่ในความรับผิดชอบของ กทม. อย่างไรก็ตาม การทางพิเศษฯ ขอรับไปประสานกับ กทม. เกี่ยวกับประเด็นดังกล่าวต่อไป</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ขอให้ดูแลรักษาความสะอาดบริเวณใต้ทางพิเศษ</li> </ul>	

ทั้งนี้ ในการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 กลุ่มผู้ที่ไม่เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการ จำนวน 14 ราย จากผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการโยกย้ายเวนคืน (รายใหม่) ทั้งหมดจำนวน 17 ราย มีผู้มาเข้าร่วมประชุม จำนวน 1 ราย โดยได้แสดงความคิดเห็นในที่ประชุม ขอให้โครงการแสดงรายละเอียดการชดเชย และจัดให้มีตัวแทน รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องจากการได้รับผลกระทบของโครงการเข้าไปพิจารณาแนวเส้นทางด้วย สำหรับความคิดเห็นผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการโยกย้ายเวนคืน (รายใหม่) รายอื่นๆ สามารถสรุปความคิดเห็นที่มีต่อโครงการได้ดังนี้

#### ความคิดเห็นต่อภาพรวมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ผู้ให้สัมภาษณ์ ทั้งหมด เห็นว่ามาตรการหรือแนวทางการจัดการผลกระทบยังไม่เพียงพอ ระบุว่าควรเพิ่มมาตรการเยียวยา มาตรการชดเชยค่าเสียโอกาสทางรายได้ที่ผู้ได้รับผลกระทบพึงได้ รวมถึงค่าปลอบขวัญ/ค่าปลอบใจ ค่าเสียสละพื้นที่ถูกเวนคืนเพื่อประโยชน์ส่วนรวม

โดยผู้ให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ดังนี้

- แนวทางการชดเชยหรือเยียวยา :** ค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้างโดยไม่หักค่าเสื่อมราคา ชดเชยค่าเสียรายได้ที่พึงได้ ค่าปลอบขวัญ-ปลอบใจ ค่าเสียใจ ค่าเสียสละ ค่าเสียโอกาสในการค้าขาย ชดเชยค่าใช้จ่าย (ค่าชดเชยลูกจ้าง) เนื่องจากเป็นกรณีรูปแบบบริษัทฯ ซึ่งอาจจะต้องปิดบริษัท ชดเชยรายได้จากค่าเช่า จัดหาที่ดินหรือที่อยู่อาศัยที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงให้ ค่าขนย้าย ค่าซ่อมแซมบ้าน มีความยุติธรรมไม่เอาเปรียบประชาชน ชดเชยเป็นพิเศษในกรณีผลกระทบซ้ำซ้อน
- อัตราค่าชดเชย :** ราคาซื้อขายที่ดินในท้องตลาด ราคาซื้อขายของธนาคาร ราคาที่สามารถซื้อที่แห่งใหม่ในเนื้อที่เท่าเดิมได้ในละแวกใกล้เคียงที่ดินปัจจุบัน ยึดแนวทางการเยียวยาเช่นเดียวกับสะพานภูมิพลฯ (ให้ค่าเวนคืนมากพอที่จะทำให้ประชาชนยินดีที่จะให้เวนคืน) การชดเชยรายได้ในกรณีต้องสูญเสียรายได้จากอาชีพในปัจจุบันอย่างถาวร ค่าทดแทนในกรณีที่ดินมีราคาลดลง (ปัจจุบันที่ดินเข้าออกถนนได้สองเส้นทาง) จ่ายค่าตอบแทนเป็นพิเศษสำหรับผู้ได้รับผลกระทบซ้ำซ้อน

- **สิทธิประโยชน์สำหรับผู้เสียสละ** : ยกเว้นการเสียค่าผ่านทางในการใช้เส้นทางของการทางพิเศษทุกแห่ง
- **การประชาสัมพันธ์** : ดังนี้
  - ควบลงพื้นที่ทำความเข้าใจ ให้คำตอบและความรู้เชิงลึก รายละเอียดของโครงการ เช่น เรื่อง ความสูงของสะพาน จุดขึ้นลง รูปแบบการก่อสร้าง แนวทางการจัดระบบจราจรหากก่อสร้างแล้วเสร็จ แนวทางการประเมินราคาในเชิงรายละเอียด เป็นต้น
- **เรื่องอื่น ๆ**
  - พื้นที่ที่เวนคืนรวมพื้นที่ถนนในชุมชนเช่นเดียวกับปัจจุบันแล้วหรือไม่ ประชาชนไม่ต้องการโดนเวนคืนที่ดินเพื่อสร้างถนนในชุมชนและถนนทางเดินอีก
  - หากเหลือแค่ตัวบ้านที่อยู่ติดถนนจะมีการเวนคืนบ้านด้วยหรือไม่
  - ให้มีการจ่ายค่าซ่อมแซมสิ่งปลูกสร้างในกรณีบ้านร้าว ชำรุด ในช่วงระหว่างก่อสร้าง
  - ให้ประชาชนสามารถสัญจรในถนนเดิมได้ การปิดล้อมรั้วกันทำให้เข้าออกลำบาก (ปัจจุบันสามารถเข้าออกถนนได้สองเส้นทาง)

#### 6) ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากแบบประเมินผลหลังการประชุม

ภายหลังการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน มีผู้ตอบแบบประเมินจำนวนทั้งหมด 138 ราย จากกลุ่มเป้าหมายที่ร่วมประชุม 280 ราย (ไม่นับรวมเจ้าของโครงการและบริษัทที่ปรึกษา) คิดเป็นร้อยละ 49.3 ของผู้เข้าร่วมประชุม โดยความคิดเห็นจากแบบประเมินสามารถสรุปได้ดังนี้

##### ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

- **เพศ** ผู้ตอบแบบประเมินเป็นเพศชายและหญิง จำนวน 68 ราย (ร้อยละ 49.3) เท่ากัน และไม่ระบุเพศ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 1.4)
- **อายุ** ผู้ตอบแบบประเมินมีอายุเฉลี่ย 50.9 ปี โดยผู้ตอบแบบสอบถามมีอายุสูงสุด 78 ปี และอายุน้อยสุด 21 ปี
- **สถานภาพของผู้ตอบแบบประเมิน** เป็นผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงด้านที่ดิน ที่อยู่อาศัย สิ่งปลูกสร้าง จำนวน 41 ราย (ร้อยละ 29.7) รองลงมาเป็นผู้ที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 30 ราย (ร้อยละ 21.7) ผู้นำชุมชน/ประธานชุมชน จำนวน 23 ราย (ร้อยละ 16.7) ผู้แทนจากหน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจ จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 10.9) ประชาชนผู้สนใจทั่วไป จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 9.4) ผู้แทนจากศาสนสถาน/สถานพยาบาล/สถานศึกษา จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 5.8) ผู้แทนจากสถาบันการศึกษา (ระดับอุดมศึกษา) องค์การเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม นักวิชาการอิสระ จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 3.6) และ อื่นๆ ได้แก่ ผู้ใช้บริการสวนสาธารณะ พระราม 3 จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 2.2)

- ระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบประเมิน เป็นระดับปริญญาตรี จำนวน 59 ราย (ร้อยละ 42.8) รองลงมาเป็นระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. จำนวน 27 ราย (ร้อยละ 19.6) ระดับสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 24 ราย (ร้อยละ 17.4) ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 8.0) ระดับประถมศึกษา จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 5.8) ระดับปวส./อนุปริญญา จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 5.1) และไม่ระบุระดับการศึกษา จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 1.4)

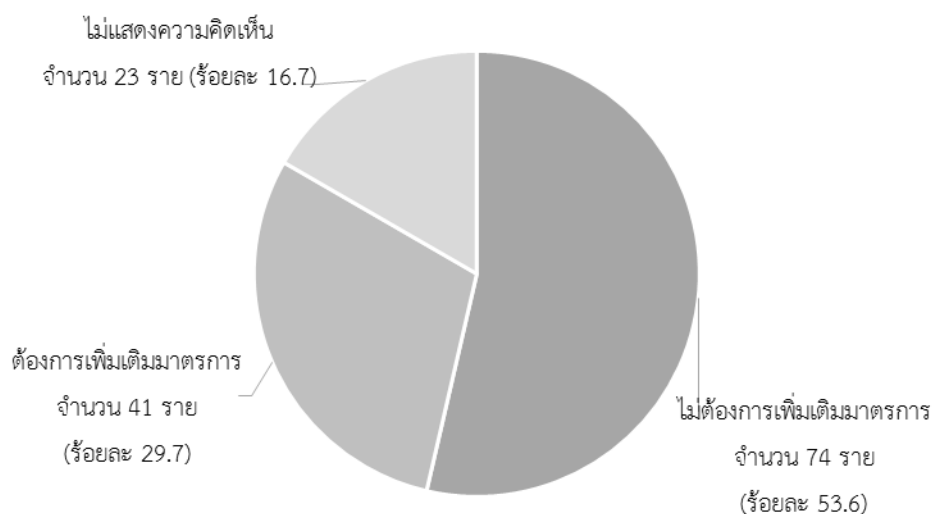
## ส่วนที่ 2 การรับทราบข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์โครงการฯ

- การรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ ผู้ตอบแบบประเมินเคยรับทราบข้อมูลโครงการมาก่อน จำนวน 122 ราย (ร้อยละ 88.4) ไม่เคยรับทราบข้อมูลมาก่อน จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 10.1) และไม่แสดงความคิดเห็น จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 1.4)
- แหล่งที่มาของข้อมูลของโครงการ ผู้ตอบแบบประเมินรับทราบข้อมูลโครงการจากจดหมายเวียนเชิญเข้าร่วมประชุมฯ ทางไปรษณีย์ จำนวน 46 ราย (ร้อยละ 26.1) รองลงมารับทราบจากเพื่อนบ้าน/คนรู้จัก จำนวน 32 ราย (ร้อยละ 18.2) ทราบจากเจ้าหน้าที่ของโครงการ/เจ้าหน้าที่การทางพิเศษฯ จำนวน 26 ราย (ร้อยละ 14.8) ทราบจากการแจ้งจากหน่วยงานราชการ/องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จำนวน 24 ราย (ร้อยละ 13.6) ทราบจากการติดป้ายประชาสัมพันธ์ประกาศ จำนวน 22 ราย (ร้อยละ 12.5) ทราบจากผู้นำชุมชน จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 8.0) และทราบจากช่องทางอื่นๆ ได้แก่ ข่าวโทรทัศน์ ข่าวหนังสือพิมพ์ และเว็บไซต์ จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 6.8)
- ช่องทางการประชาสัมพันธ์โครงการเพิ่มเติม การประชาสัมพันธ์ที่เหมาะสม คือ การส่งเอกสารเผยแพร่ให้ถึงบ้าน จำนวน 65 ราย (ร้อยละ 25.5) รองลงมาประชาสัมพันธ์ผ่านโปสเตอร์และป้ายประชาสัมพันธ์ จำนวน 58 ราย (ร้อยละ 22.5) การจัดประชุมชี้แจงในพื้นที่ จำนวน 46 ราย (จำนวน 17.8) การจัดเจ้าหน้าที่โครงการเข้าไปชี้แจงในพื้นที่ จำนวน 45 ราย (จำนวน 17.4) ประชาสัมพันธ์ผ่านแฟนเพจของโครงการและแจ้งผ่านผู้นำชุมชน จำนวน 17 ราย (ร้อยละ 6.6) เท่ากัน และด้านอื่นๆ ได้แก่ ประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์ของการทางพิเศษฯ การประชุมของหน่วยงาน และประชาสัมพันธ์ผ่านไปยังหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 3.9)

## ส่วนที่ 3 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อประเด็นในการนำเสนอ

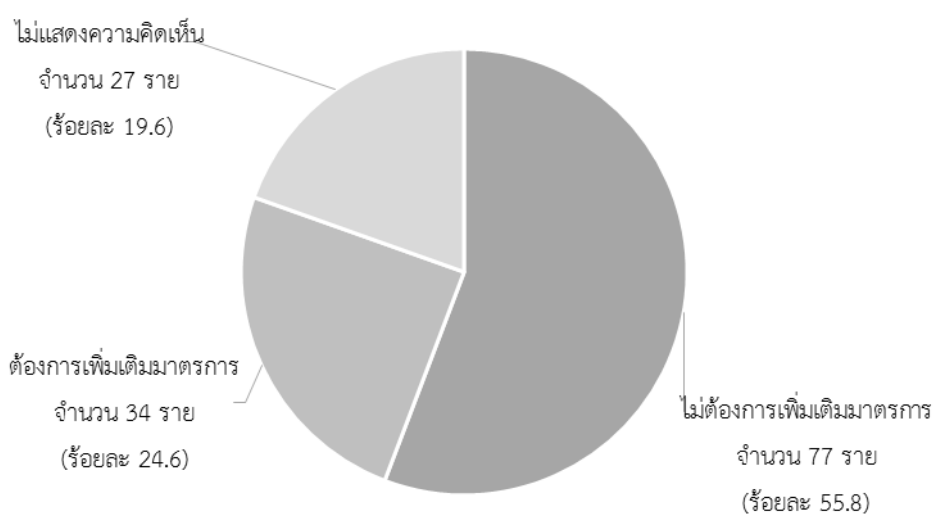
- ความเข้าใจต่อข้อมูลรายละเอียดโครงการ ผู้ตอบแบบประเมินเข้าใจโครงการ จำนวน 109 ราย (ร้อยละ 79.0) ไม่เข้าใจ จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 11.6) ไม่แสดงความคิดเห็นจำนวน 8 ราย (ร้อยละ 5.8) และไม่แน่ใจจำนวน 5 ราย (ร้อยละ 3.6)
- ความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ผู้ตอบแบบประเมินไม่ต้องการที่จะเพิ่มเติมมาตรการ จำนวน 74 ราย (ร้อยละ 53.6) ต้องการเพิ่มเติมมาตรการ จำนวน 41 ราย (ร้อยละ 29.7) ได้แก่ มาตรการด้านเสียง คุณภาพอากาศ และการคมนาคม

มีผู้ไม่แสดงความคิดเห็น จำนวน 23 ราย (ร้อยละ 16.7) รายละเอียดความคิดเห็นต่อ  
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการแสดงดังรูปที่ 8.7-6



รูปที่ 8.7-6 ความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

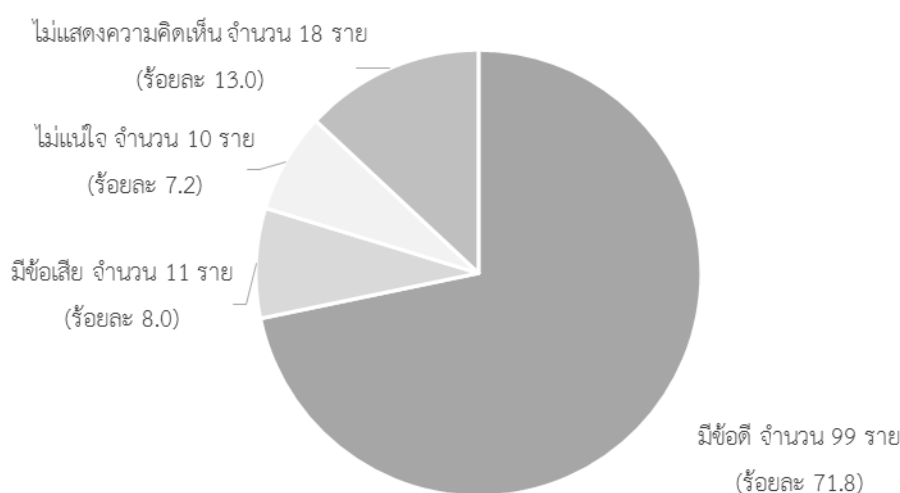
- ความคิดเห็นต่อมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีผู้ไม่ต้องการเพิ่มเติมมาตรการ จำนวน 77 ราย (ร้อยละ 55.8) ผู้ที่ต้องการเพิ่มเติมมาตรการ จำนวน 34 ราย (ร้อยละ 24.6) ซึ่งเป็นมาตรการในการตรวจวัดและรายงานผลคุณภาพอากาศ และการติดตามผลกระทบจากการก่อสร้างและการคมนาคมของโครงการ โดยมีผู้ไม่แสดงความคิดเห็น จำนวน 27 ราย (ร้อยละ 19.6) รายละเอียดความคิดเห็นต่อมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการแสดงดังรูปที่ 8.7-7



รูปที่ 8.7-7 ความคิดเห็นต่อมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ



- การใช้บริการโครงการในอนาคต หากโครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก เปิดดำเนินการแล้ว ผู้ตอบแบบประเมินจะใช้บริการ จำนวน 109 ราย (ร้อยละ 79.0) ไม่ใช้บริการ จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 11.6) และ ไม่แสดงความคิดเห็น จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 9.4)
- ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ ผู้ตอบแบบประเมินคิดเห็นว่าโครงการมีข้อดี จำนวน 99 ราย (ร้อยละ 71.8) ไม่แสดงความคิดเห็น จำนวน 18 ราย (ร้อยละ 13.0) คิดเห็นว่ามีข้อเสีย จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 8.0) และไม่แน่ใจ จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 7.2)  
รายละเอียดความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการแสดงดังรูปที่ 8.7-8



รูปที่ 8.7-8 ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ

#### ส่วนที่ 4 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการของผู้ตอบแบบประเมิน สรุปประเด็นสำคัญได้ดังนี้

- หากผู้รับเหมาดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จล่าช้ากว่ากำหนด ควรเสียค่าปรับ โดยการจ่ายเป็นค่าชดเชยต่อประชาชน
- ขอให้ดูแลผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ
- ต้องการให้โครงการรีบดำเนินการ เนื่องจากสะพานพระราม 9 เดิม เก่าและทรุดโทรมมากแล้ว
- ในช่วงระยะก่อสร้างของโครงการ ต้องการให้มีการดูแลผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เช่น แม่น้ำ ลำคลอง สวนสาธารณะ คุณภาพอากาศ ฝุ่นละออง
- ควรเตรียมที่จอดรถสำหรับผู้ที่มาใช้บริการสวนสาธารณะของโครงการ
- การเวนคืนที่ดิน ควรแจ้งล่วงหน้า 3-5 ปี และมีอัตราค่าเวนคืนที่เหมาะสม

- ควรติดตามประเมินผลการก่อสร้างเป็นระยะๆ เพื่อปรับปรุง แก้ไข และพัฒนาโครงการให้มีประสิทธิภาพสูงสุด โดยคำนึงถึงประชาชนที่ได้รับผลกระทบเป็นหลัก
- การออกแบบโครงสร้างควรคำนึงถึงความสวยงามทางทัศนียภาพด้วย ไม่ควรสร้างบดบังสะพานพระราม 9 ที่มีเอกลักษณ์โดดเด่น สวยงามอยู่แล้ว
- ควรประชาสัมพันธ์ข้อมูลรายละเอียดของโครงการให้ประชาชนรับทราบล่วงหน้า โดยเฉพาะผู้ที่ได้รับผลกระทบ และเพื่อการเตรียมตัวสำหรับผู้ที่จะโดนเวนคืน
- ควรประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการอย่างต่อเนื่อง ประชาสัมพันธ์ผ่านทาง Social Media และมีช่องทางในการเปิดรับข้อร้องเรียนของโครงการ

ส่วนที่ 5 ความพึงพอใจต่อการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น

ความพึงพอใจของผู้ตอบแบบประเมินต่อการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น สรุปดังตารางที่ 8.7-6

**ตารางที่ 8.7-6 ความพึงพอใจต่อการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น**

รายการ	ระดับความพึงพอใจ							
	มาก		ปานกลาง		น้อย		ไม่แสดงความ คิดเห็น	
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ความสามารถของวิทยากรในการอธิบายและ สื่อสารให้ผู้ร่วมประชุมเข้าใจ	76	55.1	33	23.9	4	2.9	25	18.1
ความเหมาะสมของเนื้อหาสาระ รูปแบบ และ วิธีการนำเสนอ มีความชัดเจน กระชับ และ ครอบคลุมเนื้อหาที่สำคัญ	68	49.3	39	27.4	4	2.9	28	20.3
ความเหมาะสมของระยะเวลาที่นำเสนอข้อมูล รายละเอียดโครงการ	56	40.6	44	31.9	10	7.2	28	20.3
ความเหมาะสมของสถานที่และความสะดวกใน การเดินทางเข้าร่วมกิจกรรมการประชุมรับฟัง ความคิดเห็น	66	47.8	36	26.1	8	5.8	28	20.3
ความเหมาะสมของภาพรวมเอกสารประกอบ การประชุม กำหนดการ ไปรษณียบัตร กระดาษ คำถาม และแบบประเมินผลหลังการประชุมฯ	57	41.3	50	36.2	6	4.3	25	18.1
ความเหมาะสมของโอกาสและระยะเวลาในการ แลกเปลี่ยนความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	47	34.1	54	39.1	9	6.5	28	20.3
ความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับเนื้อหาการ ประชุม ภายหลังจากเข้าร่วมประชุมฯ	60	43.5	48	34.8	3	2.2	27	19.6
ความพึงพอใจต่อภาพรวมของกิจกรรมการประชุม รับฟังความคิดเห็นของประชาชนในครั้งนี้	59	42.8	47	34.1	7	5.1	25	18.1

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อการจัดกิจกรรมการประชุมรับฟังความคิดเห็นครั้งนี้ สรุปได้ดังนี้

- วิทยากรตอบไม่ตรงคำถาม
- ควรมีภาพประกอบการบรรยาย เพื่อความเข้าใจยิ่งขึ้น
- เวลาจัดกิจกรรมการจัดประชุมเกินจากเวลาในกำหนดการ

#### 8.7.2.3 การดำเนินงานภายหลังการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

##### ■ การรับฟังความคิดเห็นภายหลังการจัดประชุม

ที่ปรึกษาได้เปิดรับฟังความคิดเห็นเพิ่มเติมภายหลังการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นอย่างต่อเนื่องเป็นระยะเวลา 7 วัน ผ่านช่องทางต่างๆ ได้แก่ จดหมาย/ไปรษณียบัตร โทรศัพท์/โทรสาร และและจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ ดังนี้

- **ไปรษณียบัตร** โดยเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้เสียสามารถแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ในไปรษณียบัตรที่แนบไปพร้อมกับชุดเอกสารที่แจกให้ผู้เข้าร่วมการประชุม และส่งกลับมาตามที่อยู่ที่ได้รับไว้ (รูปที่ 8.7-9)

รูปที่ 8.7-9 ไปรษณียบัตรเพื่อแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

- **จดหมายและจดหมายอิเล็กทรอนิกส์**

โดยส่งความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมทางจดหมายตามชื่อและที่อยู่ ที่ระบุในเอกสารประกอบการประชุมโครงการ ดังนี้

นางวรพัตรา เอกภิวงสกุล

บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 81 ซอยอุดมสุข 41 ถนนสุขุมวิท แขวงบางจาก เขตพระโขนง กรุงเทพฯ 10260

หรือส่งจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ได้ที่ woraphattra.a@uaeconsultant.co.th

## โทรศัพท์และช่องทางการติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



### เจ้าของโครงการ

#### การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม

เลขที่ 2380 ถนนพหลโยธิน แขวงเสนานิคม เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900

- 1) แผนกสำรวจและรังวัด กองจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน  
นายณที กล่อมพงษ์ (หัวหน้าแผนกสำรวจและรังวัด)  
โทรศัพท์ : 0 2246 9251-2
- 2) แผนกวิศวกรรมทางด่วน 1 กองวิศวกรรมทางด่วน 1  
นายสาธิต คงเหมือน (หัวหน้าแผนกวิศวกรรมทางด่วน 1)  
โทรศัพท์ : 0 2558 9800 ต่อ 6121
- 3) แผนกวิเคราะห์วิศวกรรม กองวางแผนและวิเคราะห์โครงการ  
นายสุรศักดิ์ เล่ห์สิงห์ (วิศวกร 6)  
โทรศัพท์ : 0 2558 9800 ต่อ 2851  
(ในวันและเวลาราชการ)



### บริษัทที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

นางวรพัตรา เอกอภิวงศกุล

โทรศัพท์ : 0-2763-2828 ต่อ 2962

โทรสาร : 0-2763-2830



[www.facebook.com/โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก](https://www.facebook.com/โครงการทางพิเศษสายพระราม-3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก)

ระหว่างวันที่ 10-17 กุมภาพันธ์ 2561 มีผู้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมผ่านทางโทรศัพท์ จำนวน 1 ราย โดยให้ความคิดเห็นว่า ต้องการให้ กทพ. คิดค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์อย่างเหมาะสมและเป็นธรรมเนื่องจากค่าเวนคืนคือภาษีของประชาชน อย่างไรก็ตาม ผู้ที่ให้ความคิดเห็นดังกล่าวไม่ใช่ผู้ถูกเวนคืนในโครงการ และมีผู้แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมผ่านทางโซเชียลมีเดีย จำนวน 6 ราย สรุปประเด็นได้ดังนี้

- ต้องการให้พิจารณาแนวเส้นทางใหม่ เนื่องจากพื้นที่ที่ถือกรรมสิทธิ์อยู่ อยู่ในเขตการโดนเวนคืนของโครงการทั้ง 2 รอบ
- ขอให้ กทพ. พิจารณาการจ่ายค่าเวนคืนอย่างเพียงพอ และควรชดเชยค่าสูญเสียรายได้ให้เหมาะสม
- ขอให้โครงการพิจารณาสร้างที่จอดรถ สำหรับผู้ที่มาใช้บริการสวนสาธารณะของโครงการ
- การออกแบบก่อสร้างสะพานของโครงการ ควรคำนึงถึงทัศนียภาพของสะพานพระราม 9 ด้วย
- ขอให้พิจารณาจัดประชุมสำหรับผู้ที่ถูกเวนคืนที่ดิน เพื่อชี้แจงรายละเอียดเรื่องการเวนคืน และควรทำหนังสือชี้แจงรายละเอียดเพื่อให้ผู้ได้รับผลกระทบได้เตรียมตัว
- ควรมีไฟจราจรสำหรับคนข้าม บริเวณทางลงจากทางด่วนช่วงสะพานแขวนปัจจุบัน เพื่อความปลอดภัยของผู้ข้ามถนน
- ควรหาสีพื้นถนนบริเวณช่วงโค้งทางลงถนนสุขสวัสดิ์เพื่อให้รถชะลอความเร็ว
- ควรมีการติดตั้งแผงกันวัสดุสิ่งของตกหล่นจากทางพิเศษ
- ควรมีการชดเชยสำหรับผู้สูญเสียรายได้เนื่องจากการเวนคืนที่ดินทำให้ไม่สามารถดำเนินการได้ดังเดิม เช่น การสูญเสียรายได้ค่าเช่า

สำหรับประเด็นความคิดเห็นเพิ่มเติมที่ได้รับภายหลังจากการประชุมรับฟังความคิดเห็น กทพ. ยินดีรับฟังทุกความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ โดยจะนำทุกความคิดเห็นไปพิจารณา และนำไปปรับใช้กับโครงการตามความเหมาะสม

■ **การจัดทำและเปิดเผยรายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน**

ที่ปรึกษาได้จัดทำรายงานสรุปผลการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น (ภาคผนวก 8-2) และนำไปตีพิมพ์ประกาศไว้ที่สำนักงานเขตทั้ง 5 แห่ง ในพื้นที่ศึกษา เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2561 เพื่อเปิดเผยให้กับสาธารณชนได้รับทราบ (รูปที่ 8.7-10) พร้อมทั้งจัดส่งรายงานดังกล่าวไปยัง สผ. (สำเนาหนังสือนำส่งรายงานสรุปฯ ดังภาคผนวก 8-2) แล้วเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2561



สำนักงานเขตจอมทอง



สำนักงานเขตบางขุนเทียน



สำนักงานเขตบางคอแหลม



สำนักงานเขตยานนาวา



สำนักงานเขตราชบุรีบูรณะ



รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

รูปที่ 8.7-10 การจัดทำและเปิดเผยรายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน



ทั้งนี้ หลักฐานการส่งหนังสือที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจกรรมด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนทุกกระบวนการ ผ่านทางไปรษณีย์ แสดงดังภาคผนวก 8-3

#### ■ การรับฟังความคิดเห็นเพิ่มเติมสำหรับผู้ได้รับผลกระทบด้านการเวนคืน

เพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบด้านการเวนคืนที่ไม่สะดวกมาเข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นในวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2561 ได้มีโอกาสแสดงความคิดเห็นต่อโครงการเพิ่มเติม ที่ปรึกษาจึงได้จัดส่งหนังสือขอสอบถามความคิดเห็นเพิ่มเติม (สำเนาหนังสือดังภาคผนวก 8-4) และเอกสารประกอบการประชุมและแบบแสดงความคิดเห็นต่อโครงการ พร้อมแนบของแปลตีตแตมพ์ ถึงผู้ได้รับผลกระทบด้านการเวนคืนเพื่อให้ร่วมให้ข้อมูลกับโครงการอีกครั้งเมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2561 โดยมีระยะเวลาการขอรับข้อมูลจนถึงวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2561

#### ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากผู้ได้รับผลกระทบด้านการเวนคืน

ระหว่างวันที่ 17-22 กุมภาพันธ์ 2561 มีผู้ได้รับผลกระทบด้านการเวนคืนส่งแบบแสดงความคิดเห็นกลับ จำนวน 5 ราย และมีผู้ตอบกลับเพิ่มเติมหลังวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2561 จำนวน 2 ราย สรุปประเด็นได้ดังนี้

- ต้องการให้มีการกำหนดมาตรการลดผลกระทบในประเด็นต่าง ๆ ให้ครบถ้วน เช่น คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การคมนาคม โดยเฉพาะบริเวณอาคารและบ้านพักอาศัยที่อยู่ติดกับแนวเขตทางพิเศษ
- มีความกังวลว่าหากมีการก่อสร้างและเปิดดำเนินโครงการแล้ว อาคารและบ้านพักอาศัยที่อยู่ติดกับแนวเขตทางพิเศษจะไม่ได้รับความสะดวกในการเข้า-ออกพื้นที่เหมือนในปัจจุบัน
- มีความกังวลเกี่ยวกับราคาค่าทดแทนจากการเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ รวมทั้งค่าทดแทนจากการเสียโอกาสในการประกอบธุรกิจ
- เห็นด้วยกับโครงการ เนื่องจากจะช่วยสร้างความเจริญให้กับประเทศ และทำให้การเดินทางสู่ภาคใต้สะดวกและรวดเร็วขึ้น
- เห็นด้วยกับการจัดให้มีการประชาสัมพันธ์โครงการ และการเปิดให้แสดงความคิดเห็นได้อย่างเสรี
- ไม่เห็นด้วยกับการก่อสร้างทางขึ้น-ลงสุขสวัสดิ์เป็นทางขึ้น-ลงของสะพานคู่ขนานใหม่ เพราะจะทำให้มีปริมาณรถสะสมที่หน้าด่านมากขึ้น ก่อให้เกิดปัญหาการจราจร รวมถึงปัญหามลพิษด้านอากาศและเสียงต่อบริเวณโดยรอบ

#### 8.7.3 กิจกรรมการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง (In-dept Interview)

โครงการได้เข้าพบกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ เพื่อนำเสนอข้อมูลรายละเอียดการเปลี่ยนแปลงของโครงการ มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม การประชาสัมพันธ์โครงการ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ (ภาพประกอบแสดงดัง รูปที่ 8.7-11) ด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึก จำนวนทั้งหมด 17 หน่วยงาน แบ่งออกเป็น ชุมชน/หมู่บ้าน ที่บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ (ประมาณ 1.8 กิโลเมตร จากจุดเริ่มต้นเดิม) และ

กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวในระยะ 100 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งประกอบด้วย สถานศึกษา ศาสนสถาน สถานพยาบาล โดยข้อมูลและความคิดเห็นต่อโครงการ สามารถสรุปได้ดังนี้

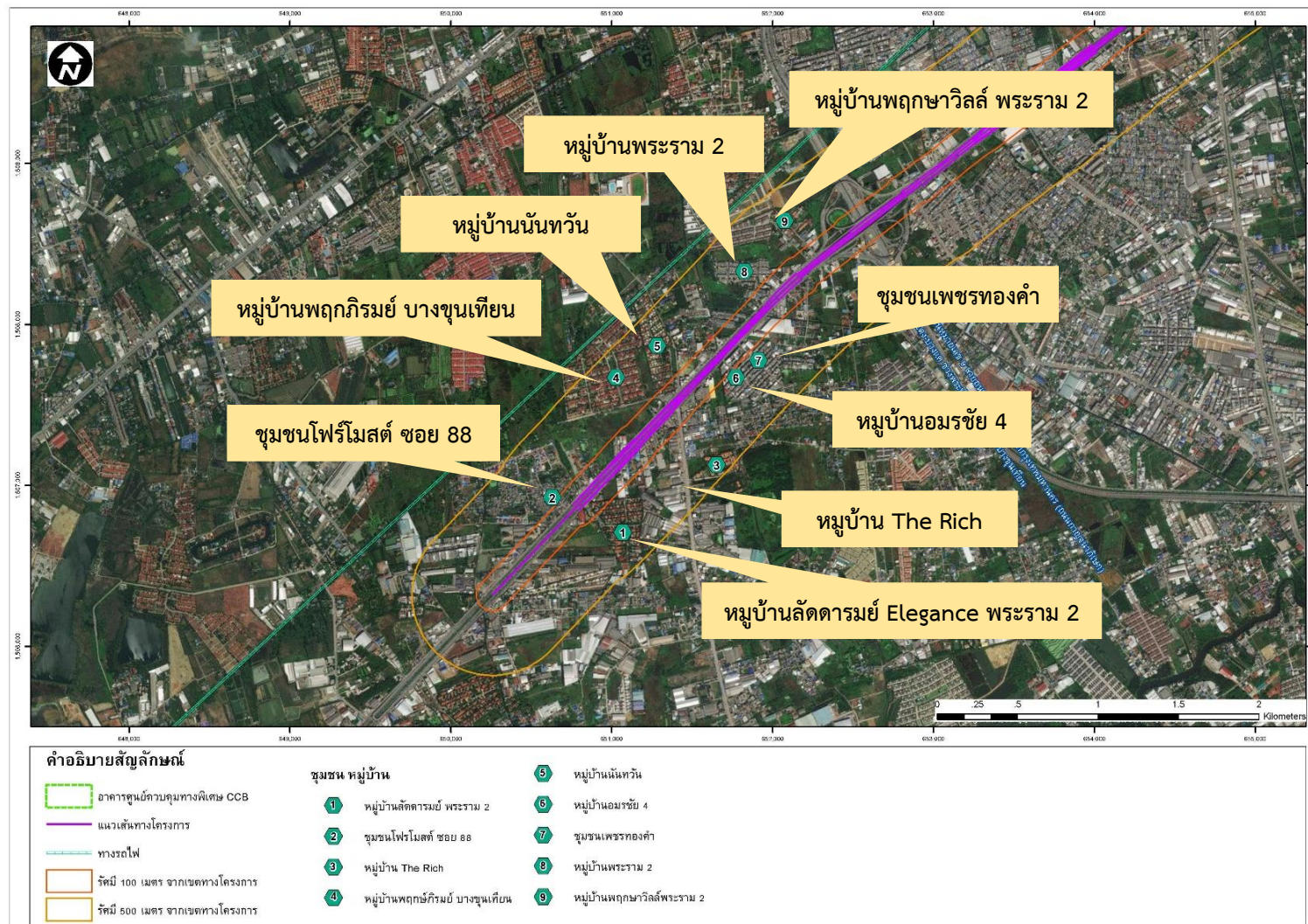
■ **สภาพปัญหาสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน**

ปัจจุบันในพื้นที่มีปัญหาเรื่องการจราจรติดขัดและฝุ่นละอองจากรถที่สัญจรไปมาบนถนนพระราม 2 โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน และช่วงวันหยุด ได้รับผลกระทบเรื่องเสียงจากการสัญจรในช่วงเวลากลางคืน และอุบัติเหตุ ความปลอดภัยจากการรถที่สัญจร การเดินทางในชุมชนปัจจุบันค่อนข้างสะดวกสบาย ซึ่งประชาชนส่วนใหญ่เดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล เส้นทางหลักคือเส้นพระราม 2 โดยผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความพึงพอใจระดับมาก ต่อสภาพโดยรวมของชุมชนหรือท้องถิ่นและไม่ประสงค์จะย้ายไปอยู่ที่อื่นเนื่องจากชุมชนมีความเงียบสงบ และเดินทางสะดวกสบาย

นอกจากนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์ยังมีข้อห่วงกังวลที่มีต่อโครงการในด้านวิศวกรรม สิ่งแวดล้อม การเวนคืน การมีส่วนร่วมของประชาชน และด้านอื่นๆ เพิ่มเติม ซึ่งสามารถรวบรวมประเด็นต่างๆ ได้ดังนี้

■ **ชุมชน/หมู่บ้าน ที่บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ (ประมาณ 1.8 กิโลเมตร จากจุดเริ่มต้นเดิม)**

โครงการได้ลงพื้นที่เพื่อไปสำรวจและสัมภาษณ์เชิงลึก กับชุมชน/หมู่บ้านที่เป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบของโครงการ ทั้ง 9 แห่ง (รูปที่ 8.7-11) ได้แก่ หมู่บ้านลัดดาภิเษก Elegance พระราม 2 หมู่บ้านพฤกษาริมย์ บางขุนเทียน หมู่บ้านนันทวัน หมู่บ้าน The Rich ชุมชนเพชรทองคำ และหมู่บ้านพฤกษาริมย์ พระราม 2 หมู่บ้านอมรชัย 4 หมู่บ้านพระราม 2 และชุมชนโพธิ์โมสต์ พระราม 2 ซอย 88 ในช่วงระหว่างวันที่ 16-27 มีนาคม พ.ศ. 2561 รายละเอียดข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 8.7-7 ภาพบรรยากาศการสัมภาษณ์เชิงลึก ดังรูปที่ 8.7-11



รูปที่ 8.7-11 แผนที่แสดงจุดลงพื้นที่เข้าพบผู้นำชุมชน/ผู้จัดการนิติบุคคลหมู่บ้านทั้ง 9 แห่ง

### ตารางที่ 8.7-7 ประเด็นความคิดเห็นจากการสำรวจความคิดเห็นกลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่อ่อนไหว

ประเด็นความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/แนวทางการดำเนินการ
<b>1. หมู่บ้านลัดดาภิเษก Elegance พระราม 2</b> <b>ผู้ให้สัมภาษณ์ คุณจิตติวา ยุธิญโญ (ผู้จัดการหมู่บ้าน)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>จุดเริ่มต้น – และสิ้นสุดของโครงการอยู่ที่ตำแหน่งใด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>แนวเส้นทางโครงการ มีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี - ปากท่อ) ที่ กม. 13+000 ของถนนพระรามที่ 2 (ประมาณ 2.5 กิโลเมตร ก่อนถึงทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน) โดยจุดสิ้นสุดเข้าเชื่อมต่อกับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัชที่ทางแยกต่างระดับบางโคล่</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ใช้ระยะเวลาในการดำเนินการก่อสร้างทั้งหมดเท่าใด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการสามารถเริ่มต้นการก่อสร้างได้อย่างเร็วที่สุดประมาณปลายปี พ.ศ.2561 และคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดใช้งานในปี พ.ศ.2564 รวมระยะเวลาการก่อสร้างของโครงการทั้งหมด ประมาณ 39 เดือน</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ถนนโครงการมีการก่อสร้างทับถนนเดิมหรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ถนนโครงการไม่มีการก่อสร้างทับถนนเดิม เนื่องจากเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร บนเสาตอม่อที่ออกแบบให้ตั้งในพื้นที่เกาะกลางของถนนพระราม 2</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ถนนของโครงการมีด้านเก็บเงินทั้งหมดกี่ด้าน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการมีด้านเก็บค่าผ่านทางและตำแหน่งทางขึ้น-ลงของโครงการ จำนวน 8 แห่ง ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>- ด้านแห่งที่ 1 บริเวณถนนพระราม 2 ซอย 84</li> <li>- ด้านแห่งที่ 2 บริเวณถนนพระราม 2 ซอย 69</li> <li>- ด้านแห่งที่ 3 บริเวณถนนพระราม 2 ซอย 50</li> <li>- ด้านแห่งที่ 4 บริเวณถนนพระราม 2 ซอย 33</li> <li>- ด้านแห่งที่ 5 บริเวณถนนพระราม 2 ซอย 27</li> <li>- ด้านสุขสวัสดิ์เดิม</li> <li>- ด้านบริเวณทางแยกต่างระดับบางโคล่</li> <li>- ด้านดาวคะนอง 2</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ในช่วงระยะก่อสร้างของโครงการ กังวลเรื่องปัญหาการจราจร มลพิษด้านอากาศ และเสียง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ เสียงและความสั่นสะเทือน และการคมนาคม ดังนี้  <u>ด้านคุณภาพอากาศ</u> เช่น <ul style="list-style-type: none"> <li>- กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง เช่น การเปิดหน้าดิน การขุดเจาะ ต้องดำเนินการภายในรั้วที่บสูงอย่างน้อย 2 เมตร</li> <li>- ฉีดพรมน้ำอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง ในบริเวณที่มีฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย</li> <li>- ติดตั้งผ้าใบที่บหรือผ้าใบโปร่งแสงป้องกันวัสดุตกหล่นและป้องกันการฟุ้งกระจายบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง</li> </ul> </li> </ul>

### ตารางที่ 8.7-7 ประเด็นความคิดเห็นจากการสำรวจความคิดเห็นกลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่อ่อนไหว

ประเด็นความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/แนวทางการดำเนินการ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การเปิดผิวนถนนกึ่งโครงการ ต้องปิดผิวหน้าด้วยวัสดุคอนกรีต ยางมะตอย และควรดำเนินการให้เรียบร้อยก่อนเวลา 05.00 น.</li> <li><u>ด้านเสียงและความสั่นสะเทือน</u> เช่น</li> <li>- ใช้เสาเข็มเจาะ เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือน</li> <li>- ติดตั้งผนังกันเสียงชั่วคราวสูง 2 เมตร ตลอดช่วงการก่อสร้าง บริเวณพื้นที่อ่อนไหว 2 แห่ง ได้แก่ ศาลเจ้าแม่จางอานและลูก และ วัดสารอด</li> <li><u>ด้านการคมนาคม</u> เช่น</li> <li>- หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุก่อสร้างและเคลื่อนย้ายเศษวัสดุในเวลากลางวัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเร่งด่วนเย็น โดยกำหนดเวลาขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในช่วงเวลากลางคืน (22.00 - 04.00 น.)</li> <li>- วางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งอุปกรณ์ของโครงการ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านการจราจร</li> <li>- ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมในพื้นที่ เพื่อกำหนดระเบียบการใช้รถใช้ถนนบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และจัดเส้นทางจราจรให้เหมาะสม</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• เมื่อถนนโครงการเปิดใช้งานแล้ว น่าจะช่วยลดปัญหาการจราจรบริเวณถนนพระราม 2 จะทำให้การเดินทางลงสู่ภาคใต้มีความสะดวกมากยิ่งขึ้น แต่กังวลเรื่องปัญหาน้ำท่วมซึ่งจากการระบายน้ำของถนนโครงการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ถนนโครงการจะช่วยแบ่งเบาการจราจรของทางพิเศษเฉลิมมหานครช่วงดาวคะนองถึงสะพานพระราม 9 ในช่วงที่เป็นคอขวด และจะช่วยแบ่งเบาปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ 2 ช่วงดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก และทางพิเศษเฉลิมมหานครช่วงบางโคล่ - ดาวคะนอง</li> <li>• ถนนโครงการออกแบบระบบระบายน้ำ 2 ระบบ ประกอบด้วย การระบายน้ำบนทางยกระดับ (On Deck Drain) ใช้ระบบท่อระบายน้ำ ฝังในโครงสร้างเสมอต่อทางยกระดับเพื่อความเรียบร้อยสวยงาม และการระบายน้ำระดับพื้นดิน (At Grade Drain) ระบายน้ำด้วยท่อระบายน้ำใต้ดินโดยไม่มีการปล่อยน้ำลงสู่ผิวจราจรถนนพระรามที่ 2 หรือผิวจราจรของทางพิเศษเฉลิมมหานคร จึงไม่มีปัญหาน้ำท่วมขัง</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• เห็นด้วยการกับการก่อสร้างของโครงการ และต้องการให้ กทพ. เข้ามามีส่วนร่วมหรือทำกิจกรรมช่วยเหลือสังคมในชุมชน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• รับทราบข้อเสนอแนะ โดยที่ผ่านมา กทพ. ได้มีโครงการและกิจกรรมเพื่อสังคมในการสนับสนุนอุปกรณ์การเรียนการสอน อุปกรณ์กีฬา สนับสนุนงบประมาณในการดำเนินกิจกรรมของท้องถิ่นในด้านการส่งเสริมวัฒนธรรมและประเพณี</li> </ul>



### ตารางที่ 8.7-7 ประเด็นความคิดเห็นจากการสำรวจความคิดเห็นกลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่อ่อนไหว

ประเด็นความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/แนวทางการดำเนินการ
<p>2. ชุมชนโพธิ์โมสต์ ซอย 88</p> <p>ผู้ให้สัมภาษณ์ นางสาวซ้อง แจ่มสว่าง (เลขานุการชุมชน)</p> <p>นางวิไลวรรณ โฉ่นอก (ประชาสัมพันธ์ชุมชน)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>การลงพื้นที่มายังชุมชน ได้เชิญตัวแทนจากหน่วยงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์มาด้วยหรือไม่ เนื่องจากพื้นที่ชุมชนเป็นของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ในการลงพื้นที่มายังชุมชนโพธิ์โมสต์ไม่ได้แจ้งสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ เนื่องจากการลงมาชี้แจงรายละเอียดของโครงการแก่หมู่บ้านและชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงเส้นทางโครงการให้ได้รับทราบ อีกทั้งโครงการไม่ได้ใช้ประโยชน์โดยตรงจากพื้นที่บริเวณนี้</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ถนนโครงการ สร้างคร่อมถนนพระราม 2 หรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>แนวเส้นทางโครงการมีจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมต่อกับโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 โดยเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ซ้อนทับไปตามแนวเกาะกลางถนนพระรามที่ 2</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ในบริเวณชุมชนโพธิ์โมสต์ มีพื้นที่ที่ถูกเวนคืนหรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริเวณชุมชนโพธิ์โมสต์ เป็นจุดเริ่มต้นของโครงการ ซึ่งเป็นทางยกระดับ ที่ใช้พื้นที่ของเกาะกลางถนน จึงไม่มีการเวนคืนพื้นที่ในบริเวณนี้</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการจะเริ่มต้นก่อสร้าง และก่อสร้างเสร็จเมื่อใด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการสามารถเริ่มต้นการก่อสร้างได้อย่างเร็วที่สุดประมาณปลายปี พ.ศ.2561 และคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดใช้งานในปี พ.ศ.2564 รวมระยะเวลาการก่อสร้างของโครงการทั้งหมด ประมาณ 39 เดือน</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ต้องการให้แก้ปัญหาการจราจรช่วงถนนพระราม 2 และกังวลว่าในระยะก่อสร้างจะมีปัญหาการจราจรติดขัด โดยต้องการให้โครงการดำเนินการก่อสร้างให้เสร็จโดยเร็ว</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ถนนโครงการสร้างเพื่อช่วยแบ่งเบาปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ 2 ช่วงดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก และทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วงบางโคล่-ดาวคะนอง แต่ในช่วงระยะก่อสร้างอาจจะมีปัญหาการจราจรบ้างเล็กน้อย ซึ่งโครงการได้กำหนดมาตรการลดผลกระทบการด้านคมนาคม ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุก่อสร้างและเคลื่อนย้ายเศษวัสดุในเวลากลางวัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเร่งด่วนเย็น โดยกำหนดเวลาขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในช่วงเวลากลางคืน (22.00-04.00 น.)</li> <li>- วางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งอุปกรณ์ของโครงการเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านการจราจร</li> <li>- ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมในพื้นที่ เพื่อกำหนดระเบียบการใช้รถใช้ถนนบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและจัดเส้นทางจราจรให้เหมาะสม</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ในระยะก่อสร้าง กังวลเรื่องชุมชนจะได้รับผลกระทบการสั่นสะเทือน จากการเจาะเสาเข็ม เนื่องจากบ้านในชุมชนส่วน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การก่อสร้างถนนของโครงการ มีจุดเริ่มต้นที่ กม.13+000 ของถนนพระรามที่ 2 (ประมาณ 2.5 กิโลเมตร ก่อนถึงทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน หรือ บริเวณ ซอย 84) ซึ่งบริเวณ</li> </ul>

### ตารางที่ 8.7-7 ประเด็นความคิดเห็นจากการสำรวจความคิดเห็นกลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่อ่อนไหว

ประเด็นความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/แนวทางการดำเนินการ
ใหญ่เป็นโครงสร้างที่ไม่ถาวร และปัญหาด้านความปลอดภัยจากคนงานก่อสร้าง	<p>ชุมชนโพรโมสต์จะไม่ได้รับผลกระทบจากการสันชะเทือนของการก่อสร้างถนนโครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัย ได้แก่ ห้ามคนงานพักอาศัยในบริเวณสถานที่ก่อสร้าง</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>เห็นด้วยการกับการก่อสร้างของโครงการ และต้องการให้ กทพ. เข้ามามีส่วนร่วม หรือทำกิจกรรมช่วยเหลือสังคมในชุมชน เช่น การช่วยเหลือผู้ด้อยโอกาส โดยการประสานงานผ่านทางชุมชนโดยตรง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>รับทราบข้อเสนอแนะ โดยที่ผ่านมา กทพ. ได้มีโครงการและกิจกรรมเพื่อสังคมในการสนับสนุนอุปกรณ์การเรียนการสอน อุปกรณ์กีฬา สนับสนุนงบประมาณในการดำเนินกิจกรรมของท้องถิ่นในด้านการส่งเสริมวัฒนธรรมและประเพณี</li> </ul>
<b>3. หมู่บ้านพฤทธิรมย์ บางขุนเทียน</b> <b>ผู้ให้สัมภาษณ์ นายศิริพงษ์ พิมพ์ดี (ผู้จัดการหมู่บ้านพฤทธิรมย์)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการมีระยะก่อสร้างนานเท่าใด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการสามารถเริ่มต้นการก่อสร้างได้อย่างเร็วที่สุดประมาณปลายปี พ.ศ.2561 และคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดใช้งานในปี พ.ศ.2564 รวมระยะเวลาการก่อสร้างของโครงการทั้งหมด ประมาณ 39 เดือน</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ต้องการทราบวัตถุประสงค์ในการขอเข้าพบครั้งนี้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>วัตถุประสงค์ของการเข้าพบในครั้งนี้ คือ เพื่อชี้แจงรายละเอียดโครงการฯ ให้กับชุมชน/หมู่บ้าน/ผู้อยู่อาศัยใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการได้รับทราบ พร้อมทั้งรับฟังข้อเสนอแนะ ข้อคิดเห็น และข้อห่วงกังวลที่มีต่อโครงการ</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ถนนโครงการเชื่อมกับถนนใด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>แนวเส้นทางโครงการ มีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี - ปากท่อ) ที่ กม. 13+000 ของถนนพระรามที่ 2 (ประมาณ 2.5 กิโลเมตร ก่อนถึงทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน) โดยจุดสิ้นสุดเข้าเชื่อมต่อกับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัชที่ทางแยกต่างระดับบางโคล่</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>การก่อสร้างถนนโครงการ อาจมีปัญหารถจราจรในระหว่างการก่อสร้าง ต้องการให้มีมาตรการอย่างมีประสิทธิภาพ แต่ในระยะที่เปิดให้ใช้งาน จะเป็นประโยชน์สำหรับประชาชน โดยเฉพาะฝั่งตะวันตก ที่จะทำให้การเดินทางสะดวกมากยิ่งขึ้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ถนนโครงการสร้างเพื่อช่วยแบ่งเบาปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ 2 ช่วงดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก และทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วงบางโคล่-ดาวคะนอง แต่ในช่วงระยะก่อสร้างอาจจะมีปัญหาการจราจรบ้างเล็กน้อย ซึ่งโครงการได้กำหนดมาตรการลดผลกระทบการด้านคมนาคม ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุก่อสร้างและเคลื่อนย้ายเศษวัสดุในเวลากลางวัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเร่งด่วนเย็น โดยกำหนดเวลาขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในช่วงเวลากลางคืน (22.00-04.00 น.)</li> <li>- วางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งอุปกรณ์ของโครงการเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านการจราจร</li> </ul> </li> </ul>

#### ตารางที่ 8.7-7 ประเด็นความคิดเห็นจากการสำรวจความคิดเห็นกลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่อ่อนไหว

ประเด็นความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/แนวทางการดำเนินการ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>-ประสานงานกับที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมในพื้นที่ เพื่อกำหนดระเบียบการใช้รถใช้ถนนบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และจัดเส้นทางจราจรให้เหมาะสม</li> </ul>
<b>4. หมู่บ้านนันทวัน</b> <b>ผู้ให้สัมภาษณ์ นายวิเชียร คณัมพรพันธ์ (รองประธานนิติบุคคลหมู่บ้าน)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ถนนโครงการ มีทางลงในช่วงถนนพระราม 3 หรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• จุดสิ้นสุดของถนนโครงการจะเข้าเชื่อมต่อกับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัชที่ทางแยกต่างระดับบางโคล่</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• โครงการได้รับการอนุมัติแล้ว และกำลังจะดำเนินการก่อสร้างใช่หรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• จะมีการพิจารณาอนุมัติโครงการอีกครั้ง หลังจากการศึกษาเพิ่มเติมในครั้งนี ที่ประกอบด้วยการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการกำหนดมาตรการเพิ่มเติม และได้มีการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนไปแล้ว จำนวน 1 ครั้ง</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ในช่วงระยะการก่อสร้าง ต้องการให้มีการควบคุมดูแลเรื่องการคมนาคม ซึ่งอาจจะมีผลกระทบอยู่บ้าง แต่อาจจะไม่ได้ส่งผลต่อการใช้ชีวิตประจำวันมากนัก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ในช่วงระยะก่อสร้างถนนโครงการ อาจจะมีปัญหาการจราจรบ้างเล็กน้อย ซึ่งโครงการได้กำหนดมาตรการลดผลกระทบการด้านคมนาคม ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุก่อสร้างและเคลื่อนย้ายเศษวัสดุในเวลากลางวัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า และเร่งด่วนเย็น โดยกำหนดเวลาขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในช่วงเวลากลางคืน (22.00-04.00 น.)</li> <li>- วางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งอุปกรณ์ของโครงการเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านการจราจร</li> <li>- ประสานงานกับที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมในพื้นที่ เพื่อกำหนดระเบียบการใช้รถใช้ถนนบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และจัดเส้นทางจราจรให้เหมาะสม</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• การสื่อสารของตัวแทนจากโครงการกับคนในชุมชนยังไม่เป็นที่เข้าใจมากนัก เนื่องจากเจ้าหน้าที่มักใช้คำศัพท์เฉพาะในการพูดคุย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• รับทราบข้อเสนอแนะ อย่างไรก็ตามการลงพื้นที่ในครั้งนี้โครงการได้จัดเตรียมสื่อประกอบในการชี้แจงรายละเอียดโครงการ ซึ่งประกอบไปด้วยภาพเป็นส่วนใหญ่ เพื่อเพิ่มความเข้าใจในการสื่อสารมากขึ้น</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของโครงการควรจัดทำเป็นไฟล์ดิจิทัล และเผยแพร่ลงบนสื่อสาธารณะที่เข้าถึงได้ง่าย เช่น เว็บไซต์โครงการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• รับทราบข้อเสนอแนะ โดยโครงการมีช่องทางในการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารทางเว็บเพจของโครงการ <a href="http://www.facebook.com/โครงการทางพิเศษสายพระราม3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก">www.facebook.com/โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก</a> ซึ่งได้เปิดเผยข้อมูลบางส่วนเรียบร้อยแล้ว อย่างไรก็ตาม โครงการจะดำเนินการเผยแพร่ข้อมูลอื่นๆที่เกี่ยวข้องให้อย่างครบถ้วน</li> </ul>

### ตารางที่ 8.7-7 ประเด็นความคิดเห็นจากการสำรวจความคิดเห็นกลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่อ่อนไหว

ประเด็นความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/แนวทางการดำเนินการ
<b>5. หมู่บ้านพระราม 2</b> <b>ผู้ให้สัมภาษณ์ นายทรงพล มโนโชตวินสกุล (ประธานหมู่บ้าน)</b> <b>นางจันทร์รัตน์ พรอนันตสีห์ (เลขานุการหมู่บ้าน)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ปัจจุบันมีปัญหาการจราจรในช่วงถนนพระราม 2 โดยเฉพาะช่วงด่านเก็บเงิน และคอขวดขาลง การสร้างทางด่วนพิเศษของโครงการน่าจะแก้ไขปัญหาการจราจรนี้ได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>วัตถุประสงค์ของการสร้างถนนโครงการ คือ <ol style="list-style-type: none"> <li>เพื่อแบ่งเบาการจราจรของทางพิเศษเฉลิมมหานครช่วงดาวคะนองถึงสะพานพระราม 9 ในช่วงสภาพคอขวดด้านการจราจร และยังสามารถใช้เป็นเส้นทางทดแทนในกรณีที่สะพานพระราม 9 ต้องปิดซ่อมบำรุงใหญ่</li> <li>ช่วยแบ่งเบาปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ 2 ช่วงดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก และทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วงบางโคล่ - ดาวคะนอง</li> </ol> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการมีระยะเวลาในการก่อสร้างนานเท่าใด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการสามารถเริ่มต้นการก่อสร้างได้อย่างเร็วที่สุดประมาณปลายปี พ.ศ.2561 และคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดใช้งานในปี พ.ศ.2564 รวมระยะเวลาการก่อสร้างของโครงการทั้งหมด ประมาณ 39 เดือน</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการมีระยะเวลากำกับในการดำเนินการหรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการมีกำหนดระยะเวลาในกระบวนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และระยะเวลาในการดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งหากการดำเนินการไม่เป็นไปตามกำหนดของแต่ละกิจกรรม จะต้องมีการเสียค่าปรับ</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>พื้นที่ในหมู่บ้าน เป็นพื้นที่ที่โดนเวนคืนบ้างหรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริเวณถนนพระราม 2 เป็นจุดเริ่มต้นของโครงการ ซึ่งเป็นทางยกระดับ ที่ใช้พื้นที่ของเกาะกลางถนน จึงไม่มีการเวนคืนพื้นที่ในบริเวณหมู่บ้านพระราม 2</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ประเด็นด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะการก่อสร้างของโครงการ กังวลเรื่องเสียงและฝุ่นละออง โดยช่วงเปิดใช้งานของถนนโครงการ จะมีผลกระทบทางบวกคือ ช่วยเรื่องปัญหาการจราจร ระบายรถติด และทำให้การจราจรคล่องตัวมากขึ้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ เสียงและความสั่นสะเทือน ดังนี้  <u>ด้านคุณภาพอากาศ</u> เช่น <ol style="list-style-type: none"> <li>กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง เช่น การเปิดหน้าดิน การขุดเจาะ ต้องดำเนินการภายในรั้วที่บสูงอย่างน้อย 2 เมตร</li> <li>ฉีดพรมน้ำอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง ในบริเวณที่มีฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย</li> <li>ติดตั้งผ้าใบที่บหรือผ้าใบโปร่งแสงป้องกันวัสดุตกหล่นและป้องกันการฟุ้งกระจายบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง</li> <li>การเปิดผิวถนนออกสู่โครงการ ต้องปิดผิวหน้าด้วยวัสดุคอนกรีต ยางมะตอย และควรดำเนินการให้เรียบร้อยก่อนเวลา 05.00 น.</li> </ol> </li> </ul>

### ตารางที่ 8.7-7 ประเด็นความคิดเห็นจากการสำรวจความคิดเห็นกลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่อ่อนไหว

ประเด็นความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/แนวทางการดำเนินการ
	<p><u>ด้านเสียงและความสั่นสะเทือน</u> เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ใช้เสาเข็มเจาะ เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือน</li> <li>- ติดตั้งผนังกันเสียงชั่วคราวสูง 2 เมตร ตลอดช่วงการก่อสร้าง บริเวณพื้นที่อ่อนไหว 2 แห่ง ได้แก่ ศาลเจ้าแม่จงอางและลูก และ วัดสารอด</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ในช่วงการก่อสร้าง ผิวถนนเดิมจะเสื่อมจากการบรรทุกและการกองวัสดุของโครงการ ต้องการให้มีการซ่อมแซมผิวถนนให้เหมือนเดิมหลังจากจบกิจกรรมการก่อสร้าง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และต้องการให้ดูแลเรื่องความปลอดภัยจากกิจกรรมการก่อสร้าง เช่น การป้องกันวัสดุตกหล่น การเชื่อมโยง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• โครงการได้กำหนดมาตรการด้านคมนาคมและด้านความปลอดภัยในระยะก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบของปัญหาดังกล่าว ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>- หากผิวทางหรือถนนเกิดความเสียหายจากการก่อสร้างของโครงการ ต้องรีบซ่อมแซมหรือปรับปรุงผิวจราจรให้คืนสภาพเดิมโดยเร็วที่สุด</li> <li>- ไม่กองหรือเก็บวัสดุก่อสร้างขนาดใหญ่ภายในพื้นที่ก่อสร้าง โดยจะต้องขนส่งและติดตั้งให้แล้วเสร็จภายใน 1 วัน</li> <li>- จัดสภาพแวดล้อมในการทำงานให้เหมาะสม และเป็นไปตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง ความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับสภาวะแวดล้อม เช่น ความร้อน แสงสว่าง เสียง มาตรฐานอุปกรณ์</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ในระยะก่อสร้าง ต้องการให้มีทางเข้า-ออกซอย/ถนนให้เหมือนเดิม และมีการจัดการให้เข้า-ออก ได้อย่างสะดวก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• สำหรับแปลงที่ดินที่มีทางเข้า-ออกอยู่แล้วในระหว่างการก่อสร้าง โครงการจะจัดให้มีทางที่สามารถ เข้า-ออกได้ ทั้งนี้ อาจมีความจำเป็นต้องปรับทางเข้า-ออกบ้าง เพื่อให้สอดคล้องกับพื้นที่ก่อสร้าง</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ต้องการให้ กทพ. มีกิจกรรมร่วมกันชุมชนหรือหมู่บ้านใกล้เคียงพื้นที่โครงการ เช่น การสนับสนุนผู้พิการในชุมชน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• รับทราบข้อเสนอแนะ โดยที่ผ่านมา กทพ. ได้มีโครงการและกิจกรรมเพื่อส่งเสริมในการสนับสนุนอุปกรณ์การเรียนการสอน อุปกรณ์กีฬา สนับสนุนงบประมาณในการดำเนินกิจกรรมของท้องถิ่นในด้านการส่งเสริมวัฒนธรรมและประเพณี</li> </ul>
<b>6. หมู่บ้านอมรชัย 4</b> <b>ผู้ให้สัมภาษณ์ นางกัญประวีร์ ปรีเมธินท์ ตำแหน่ง เลขานุการหมู่บ้าน</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ขณะนี้โครงการอยู่ในขั้นตอนใด ผ่านการอนุมัติแล้วหรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• โครงการได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืน คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างประมาณเดือนกันยายน พ.ศ. 2561</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ปัจจุบัน ถนนพระราม 2 มีปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงวันศุกร์ - วันอาทิตย์ การสร้างถนนโครงการน่าจะช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดได้ อาจจะมีผลกระทบในช่วงการก่อสร้างบ้าง แต่ผลกระทบอยู่ในระดับที่ยอมรับได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• เมื่อดำเนินการเสร็จ ถนนโครงการจะช่วยแบ่งเบาปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ 2 ช่วงดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก และทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วงบางโคล่ - ดาวคะนองได้ โดยโครงการได้กำหนดมาตรการเพื่อลดผลกระทบในระยะการก่อสร้างไว้แล้ว</li> </ul>



### ตารางที่ 8.7-7 ประเด็นความคิดเห็นจากการสำรวจความคิดเห็นกลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่อ่อนไหว

ประเด็นความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/แนวทางการดำเนินการ
<b>7. หมู่บ้าน The Rich</b> <b>ผู้ให้สัมภาษณ์ นายวุฒิชัย สุนทรวีรัตน์ (ผู้จัดการโครงการ)</b> <b>นายวิเชียร แพทยาพันธ์ (เจ้าหน้าที่บริหาร)</b> <b>นายสมบูรณ์ ไตรรัตนภิรมย์ (ผู้จัดการส่วนสำรวจ)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>พื้นที่หมู่บ้านโดนเวนคืนหรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริเวณถนนพระราม 2 เป็นจุดเริ่มต้นของโครงการ ซึ่งเป็นทางยกระดับ ที่ใช้พื้นที่ของเกาะกลางถนน จึงไม่มีการเวนคืนพื้นที่ในบริเวณหมู่บ้าน</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ตำแหน่งจุดตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมห่างจากแนวเส้นทางโครงการ เป็นระยะเท่าใด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ตำแหน่งในการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม พิจารณาจากสถานที่ที่เป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ ได้แก่ สถานศึกษา ศสถานพยาบาล และศาสนสถาน ที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางโครงการ โดยพิจารณาถึงความเหมาะสมในหลายด้าน ทั้งระยะทาง ความอ่อนไหวของพื้นที่ความเหมาะสมในการตั้งเครื่องมือตรวจวัด ตลอดจนปัจจัยอื่นๆประกอบด้วย ซึ่งไม่ได้มีกำหนดไว้เป็นระยะที่แน่นอน</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ถนนโครงการ มีทางขึ้น-ลง ทั้งหมดกี่แห่ง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการมีด่านเก็บค่าผ่านทางและตำแหน่งทางขึ้น-ลงของโครงการ จำนวน 8 แห่ง ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>- ด่านแห่งที่ 1 บริเวณถนนพระราม 2 ซอย 84</li> <li>- ด่านแห่งที่ 2 บริเวณถนนพระราม 2 ซอย 69</li> <li>- ด่านแห่งที่ 3 บริเวณถนนพระราม 2 ซอย 50</li> <li>- ด่านแห่งที่ 4 บริเวณถนนพระราม 2 ซอย 33</li> <li>- ด่านแห่งที่ 5 บริเวณถนนพระราม 2 ซอย 27</li> <li>- ด้านสุขสวัสดิ์เดิม</li> <li>- ด้านบริเวณทางแยกต่างระดับบางโคล่</li> <li>- ด้านดาวคะนอง 2</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>จะมีการปรับปรุงหรือเพิ่มเติมรายละเอียดโครงการอีกหรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ข้อมูลโครงการที่นำเสนอเป็นข้อมูลจากการออกแบบรายละเอียดซึ่งพร้อมจะนำไปก่อสร้างแล้ว จึงไม่มีการเพิ่มเติมรายละเอียดโครงการอีก</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ถนนโครงการ เชื่อมต่อกับถนนใดบ้าง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>แนวเส้นทางโครงการ มีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี - ปากท่อ) ที่ กม. 13+000 ของถนนพระรามที่ 2 (ประมาณ 2.5 กิโลเมตร ก่อนถึงทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน) โดยจุดสิ้นสุดเข้าเชื่อมต่อกับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัชที่ทางแยกต่างระดับบางโคล่</li> </ul>

### ตารางที่ 8.7-7 ประเด็นความคิดเห็นจากการสำรวจความคิดเห็นกลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่อ่อนไหว

ประเด็นความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/แนวทางการดำเนินการ
<b>8. ชุมชนเพชรทองคำ</b> <b>ผู้ให้สัมภาษณ์ นายจันทร์ คชรัก (รองประธานชุมชน)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ในช่วงระยะก่อสร้าง กังวลเรื่องปัญหาการจราจรติดขัด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบจากการจราจรติดขัด ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุก่อสร้างและเคลื่อนย้ายวัสดุในเวลากลางวัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วน</li> <li>- วางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งอุปกรณ์ของโครงการเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านการจราจร</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ สามารถช่วยลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เมื่อดำเนินการเสร็จ ถนนโครงการจะช่วยแบ่งเบาปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ 2 ช่วงดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก และทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วงบางโคล่ - ดาวคะนองได้</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้ทางโครงการดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับชุมชน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>รับทราบข้อเสนอแนะ โครงการจะดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัดเพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับชุมชนรอบพื้นที่โครงการ</li> </ul>
<b>9. หมู่บ้านพฤกษาริทธิ์ พระราม 2</b> <b>ผู้ให้สัมภาษณ์ นายนิรันดร์ จันทร (ผู้จัดการนิติบุคคล)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ขอให้โครงการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมที่กำหนดให้โครงการต้องปฏิบัติ คือ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>หากเกิดปัญหาระหว่างช่วงการก่อสร้าง สามารถแจ้งหรือร้องเรียนได้ที่ช่องทางใด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ในระหว่างการก่อสร้าง กทพ. จะจัดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากผู้ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างของโครงการ ณ บริเวณสำนักงานสนาม และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ทั้ง กทพ. ผู้รับจ้าง และผู้ควบคุมงานดูแลควบคุมอย่างใกล้ชิด โดยสามารถร้องเรียนได้โดยตรงที่สำนักงานสนาม หรือ แจ้งผ่านทางเบอร์โทรศัพท์ที่จะมีการแจ้งในภายหลัง</li> </ul>



หมู่บ้านลาดตำมย์ Elegance พระราม 2



ชุมชนโฟรมสต์ ซอย 88



หมู่บ้านพฤษภกรมย์ บางขุนเทียน

รูปที่ 8.7-12 การเข้าพบผู้นำชุมชน/ผู้จัดการนิติบุคคลหมู่บ้านเพื่อชี้แจงและรับฟังความคิดเห็นต่อโครงการ  
จำนวน 9 แห่ง





หมู่บ้านนนทวัน



หมู่บ้านพระราม 2



หมู่บ้านอมรชัย 4

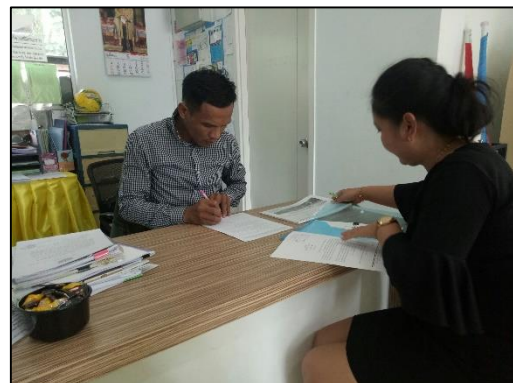
รูปที่ 8.7-12 การเข้าพบผู้นำชุมชน/ผู้จัดการนิติบุคคลหมู่บ้านเพื่อชี้แจงและรับฟังความคิดเห็นต่อโครงการ  
จำนวน 9 แห่ง



หมู่บ้าน The Rich



ชุมชนเพชรทองคำ



หมู่บ้านพฤกษาริษฐ์ พระราม 2

รูปที่ 8.7-12 การเข้าพบผู้นำชุมชน/ผู้จัดการนิติบุคคลหมู่บ้านเพื่อชี้แจงและรับฟังความคิดเห็นต่อโครงการ  
จำนวน 9 แห่ง

■ พื้นที่อ่อนไหวในระยะ 100 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

จากการตรวจสอบจำนวนพื้นที่อ่อนไหวในระยะ 100 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบว่า มีจำนวนทั้งสิ้น 16 แห่ง ทั้งนี้จากการทบทวนรายงานเดิม (โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ปี พ.ศ. 2555-2559) ได้ทำการสำรวจความคิดเห็นเรียบร้อยแล้ว จำนวนทั้งสิ้น 8 แห่ง ดังนั้นจึงได้ลงพื้นที่สำรวจความคิดเห็นเพิ่มเติม จำนวน 8 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลบางมด ตำนกทิพย์ปู่ขาว วิทยาลัยพานิชยการเซตุน คริสตจักรร่มเย็น พระราม 2 โรงเรียนอนุบาลเสริมวิทย์ธนบุรี โรงเรียน



ปัญญาค์ดีและโรงเรียนอนุบาลสุพิชชา เมื่อวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ. 2561 โดยการสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อห่วงกังวลพร้อมทั้งชี้แจงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านเสียง จากการติดตั้งกำแพงกันเสียง รวมทั้งมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมอื่นๆ โดยก่อนการเข้าพบเพื่อสัมภาษณ์เชิงลึก โครงการได้ทำหนังสือเพื่อขอเข้าพบผู้ที่มีอำนาจ หรือตัวแทนที่ได้รับมอบหมายสามารถให้ข้อมูลและสามารถตอบข้อซักถามได้ ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 8.7-8 แผนที่แสดงจุดสำรวจพื้นที่อ่อนไหวดังรูปที่ 8.7-13

ตารางที่ 8.7-8 ประเด็นความคิดเห็นจากการสำรวจความคิดเห็นกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวระยะ 100 เมตร

ประเด็นความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/แนวทางการดำเนินการ
<b>1. โรงพยาบาลบางมด (ห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 65 เมตร)</b> <b>ผู้ให้สัมภาษณ์ นายสมชาย พลเสน (ผู้จัดการทั่วไป)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ในช่วงระยะก่อสร้าง กังวลเรื่องปัญหามลพิษทางอากาศ มลพิษทางเสียง ปัญหาการจราจร รวมถึงเศษวัสดุก่อสร้างตกหล่น</li> </ul>	<p>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ เสียง การคมนาคม และเศษวัสดุในการก่อสร้าง ดังนี้</p> <p><u>ด้านคุณภาพอากาศ</u> เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ฉีดพรมน้ำอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง ในบริเวณที่มีฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย</li> <li>- กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง เช่น การเปิดหน้าดิน การขุดเจาะ ต้องดำเนินการภายในรั้วทึบสูงอย่างน้อย 2 เมตร</li> <li>- ติดตั้งผ้าใบทึบหรือผ้าโปร่งแสงป้องกันวัสดุตกหล่น และป้องกันการฟุ้งกระจาย</li> </ul> <p><u>ด้านเสียงและความสั่นสะเทือน</u> เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ใช้เสาเข็มเจาะ เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือน</li> <li>- ติดตั้งผนังกันเสียงชั่วคราวสูง 2 เมตร ตลอดช่วงการก่อสร้าง บริเวณพื้นที่อ่อนไหว 2 แห่ง ได้แก่ ศาลเจ้าแม่จางและลูก และวัดสารอด</li> </ul> <p><u>ด้านการคมนาคม</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุก่อสร้างและเคลื่อนย้ายวัสดุในเวลากลางวัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วน</li> <li>- วางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งอุปกรณ์ของโครงการ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านการจราจร</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้ทางโครงการดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้ อย่างเคร่งครัด เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียง โดยเฉพาะสถานพยาบาล</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>รับทราบข้อคิดเห็น ทางโครงการจะดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัดเพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับชุมชนรอบพื้นที่โครงการ</li> </ul>

ตารางที่ 8.7-8 ประเด็นความคิดเห็นจากการสำรวจความคิดเห็นกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวระยะ 100 เมตร

ประเด็นความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/แนวทางการดำเนินการ
<b>2. ตำบลทึบพิบูลย์ (ห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 91 เมตร)</b> <b>ผู้ให้สัมภาษณ์ นายโอฬาร ศรีสุทธิพันธุ์ (ผู้ดูแลตำบล)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ในช่วงระยะก่อสร้าง กังวลเรื่องปัญหาการจราจรติดขัด และปัญหามลพิษทางอากาศ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการคมนาคมและมลพิษทางอากาศ ดังนี้  <u>ด้านการคมนาคม</u> เช่น                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุก่อสร้างและเคลื่อนย้ายเศษวัสดุในเวลากลางวัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงระยะเวลาเร่งด่วน</li> <li>- วางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งอุปกรณ์ของโครงการ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจร</li> </ul> <u>ด้านคุณภาพอากาศ</u> เช่น                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง เช่น การเปิดหน้าดิน การขุดเจาะ ต้องดำเนินการภายในรั้วที่บสูงอย่างน้อย 2 เมตร</li> <li>- ฉีดพรมน้ำอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง ในบริเวณที่มีฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ สามารถช่วยลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เมื่อดำเนินการเสร็จ ถนนโครงการจะช่วยแบ่งเบาปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ 2 ช่วงดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก และทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วงบางโคล่ - ดาวคะนองได้</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้ทางโครงการดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับชุมชน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>รับทราบข้อเสนอแนะ โครงการจะดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัดเพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับชุมชนรอบพื้นที่โครงการ</li> </ul>
<b>3. วิทยาลัยพณิชยการเชตุพน (ห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 62 เมตร)</b> <b>ผู้ให้สัมภาษณ์ นายวิโรจน์ จันทรมณี ตำแหน่ง รองผู้อำนวยการสถานศึกษา</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ในช่วงระยะก่อสร้าง กังวลเรื่องปัญหาการจราจรติดขัด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการคมนาคม ดังนี้  <u>ด้านการคมนาคม</u> เช่น                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุก่อสร้างและเคลื่อนย้ายเศษวัสดุในเวลากลางวัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงระยะเวลาเร่งด่วน</li> <li>- วางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งอุปกรณ์ของโครงการ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจร</li> </ul> </li> </ul>

**ตารางที่ 8.7-8 ประเด็นความคิดเห็นจากการสำรวจความคิดเห็นกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวระยะ 100 เมตร**

ประเด็นความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/แนวทางการดำเนินการ
<ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้ทางโครงการดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด เพื่อลดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับประชาชนในพื้นที่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>รับทราบข้อเสนอแนะ โครงการจะดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัดเพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับชุมชนรอบพื้นที่โครงการ</li> </ul>
<b>4. คริสตจักรร่มเย็น พระราม 2 (ห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 35 เมตร)</b> <b>ผู้ให้สัมภาษณ์ นายสุพัฒน์ พัฒนวิโรจน์ (ผู้ดูแลคริสตจักร)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ในช่วงระยะก่อสร้าง กังวลเรื่องปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านปัญหามลพิษทางอากาศ เช่น <ul style="list-style-type: none"> <li>- กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง เช่น การเปิดหน้าดิน การขุดเจาะ ต้องดำเนินการภายในรั้วทึบสูงอย่างน้อย 2 เมตร</li> <li>- ฉีดพรมน้ำอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง ในบริเวณที่มีฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการ เนื่องจากสามารถช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดในอนาคตได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เมื่อดำเนินการเสร็จ ถนนโครงการจะช่วยแบ่งเบาปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ 2 ช่วงดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก และทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วงบางโคล่ - ดาวคะนองได้</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้ทางโครงการดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>รับทราบข้อเสนอแนะ โครงการจะดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัดเพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับชุมชนรอบพื้นที่โครงการ</li> </ul>
<b>5. โรงเรียนอนุบาลเสริมวิทย์ธนบุรี (ห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 60 เมตร)</b> <b>ผู้ให้สัมภาษณ์ นางสาวรัชฎา โฉมงาม (ครูผู้สอน)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ในช่วงระยะก่อสร้าง กังวลเรื่องปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง และปัญหาเสียงดัง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ เสียง การคมนาคม และเศษวัสดุในการก่อสร้าง ดังนี้  <u>ด้านคุณภาพอากาศ</u> เช่น <ul style="list-style-type: none"> <li>- ฉีดพรมน้ำอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง ในบริเวณที่มีฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย</li> <li>- กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง เช่น การเปิดหน้าดิน การขุดเจาะ ต้องดำเนินการภายในรั้วทึบสูงอย่างน้อย 2 เมตร</li> <li>- ติดตั้งผ้าใบทึบหรือผ้าโปรงแสงป้องกันวัสดุตกหล่น และป้องกันการฟุ้งกระจาย</li> </ul> <u>ด้านเสียงและความสั่นสะเทือน</u> เช่น <ul style="list-style-type: none"> <li>- ใช้เสาเข็มเจาะ เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง</li> </ul> </li> </ul>

ตารางที่ 8.7-8 ประเด็นความคิดเห็นจากการสำรวจความคิดเห็นกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวระยะ 100 เมตร

ประเด็นความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/แนวทางการดำเนินการ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ติดตั้งผนังกันเสียงชั่วคราวสูง 2 เมตร ตลอดช่วงการก่อสร้าง บริเวณพื้นที่อ่อนไหว 2 แห่ง ได้แก่ ศาลเจ้าแม่จางและลูก และวัดสารอด</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ระยะเวลาในการดำเนินการก่อสร้างประมาณเท่าใด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• โครงการสามารถเริ่มต้นการก่อสร้างได้อย่างเร็วที่สุดประมาณปลายปี พ.ศ. 2561 และคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดใช้งานในปี พ.ศ. 2564 รวมระยะเวลาการก่อสร้างของโครงการทั้งหมด ประมาณ 39 เดือน</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• เสนอให้ทางโครงการดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับสถานศึกษาในพื้นที่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• รับทราบข้อเสนอแนะ โครงการจะดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัดเพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับชุมชนรอบพื้นที่โครงการ</li> </ul>
<b>6. โรงเรียนปัญญาคักดี (ห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 86 เมตร)</b> <b>ผู้ให้สัมภาษณ์ นายอาณัติ บุญเตี้ย (ผู้แทนผู้อำนวยการโรงเรียน)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ในช่วงระยะก่อสร้าง กังวลเรื่องปัญหาฝุ่นละออง ปัญหาลมพัดแรง ปัญหาการจราจรติดขัด และวัสดุก่อสร้างตกหล่น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ เสียง การคมนาคม และเศษวัสดุในการก่อสร้าง ดังนี้  <u>ด้านคุณภาพอากาศ</u> เช่น <ul style="list-style-type: none"> <li>- ฉีดพรมน้ำอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง ในบริเวณที่มีฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย</li> <li>- กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง เช่น การเปิดหน้าดิน การขุดเจาะ ต้องดำเนินการภายในรั้วที่บสูงอย่างน้อย 2 เมตร</li> <li>- ติดตั้งผ้าใบที่บหรือผ้าโปร่งแสงป้องกันวัสดุตกหล่นและป้องกันการฟุ้งกระจาย</li> </ul> <u>ด้านเสียงและความสั่นสะเทือน</u> เช่น <ul style="list-style-type: none"> <li>- ใช้เสาเข็มเจาะ เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง</li> <li>- ติดตั้งผนังกันเสียงชั่วคราวสูง 2 เมตร ตลอดช่วงการก่อสร้าง บริเวณพื้นที่อ่อนไหว 2 แห่ง ได้แก่ ศาลเจ้าแม่จางและลูก และวัดสารอด</li> </ul> <u>ด้านการคมนาคม</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุก่อสร้างและเคลื่อนย้ายวัสดุในเวลากลางวัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วน</li> <li>- วางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งอุปกรณ์ของโครงการ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านการจราจร</li> </ul> </li> </ul>

**ตารางที่ 8.7-8 ประเด็นความคิดเห็นจากการสำรวจความคิดเห็นกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวระยะ 100 เมตร**

ประเด็นความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/แนวทางการดำเนินการ
<ul style="list-style-type: none"> <li>• โครงการมีลักษณะเป็นทางยกระดับใช้หรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องการจราจร บนเสาเดี่ยวที่ออกแบบให้ตั้งในพื้นที่เกาะกลางของถนนพระราม 2</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ระยะเวลาในการดำเนินการก่อสร้างประมาณเท่าใด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• โครงการสามารถเริ่มต้นการก่อสร้างได้อย่างเร็วที่สุดประมาณปลายปี พ.ศ. 2561 และคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดใช้งานในปี พ.ศ. 2564 รวมระยะเวลาการก่อสร้างของโครงการทั้งหมด ประมาณ 39 เดือน</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• เห็นด้วยกับโครงการ เนื่องจากสามารถช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดได้ในอนาคต</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• เมื่อดำเนินการเสร็จ ถนนโครงการจะช่วยแบ่งเบาปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ 2 ช่วงดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก และทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วงบางโคล่ - ดาวคะนองได้</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• เสนอให้ทางโครงการดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• รับทราบข้อเสนอแนะ โครงการจะดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัดเพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับชุมชนรอบพื้นที่โครงการ</li> </ul>
<b>7. โรงเรียนวัดสารอด (ห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 225 เมตร)</b> <b>ผู้ให้สัมภาษณ์ นางพิชญนิษฐ์ ศรีจันทเพชร (รองผู้อำนวยการ)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ในช่วงระยะก่อสร้าง กังวลเรื่อง ปัญหาการจราจรติดขัด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการคมนาคม ดังนี้  <u>ด้านการคมนาคม</u> เช่น <ul style="list-style-type: none"> <li>- หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุก่อสร้างและเคลื่อนย้ายเศษวัสดุในเวลากลางวัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงระยะเวลาเร่งด่วน</li> <li>- วางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งอุปกรณ์ของโครงการ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านการจราจร</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• เห็นด้วยกับโครงการ เนื่องจากสามารถช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดได้ในอนาคต</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• เมื่อดำเนินการเสร็จ ถนนโครงการจะช่วยแบ่งเบาปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ 2 ช่วงดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก และทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วงบางโคล่ - ดาวคะนองได้</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• โครงการจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างเมื่อใด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• รับทราบข้อเสนอแนะ โครงการจะดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัดเพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับชุมชนรอบพื้นที่โครงการ</li> </ul>
<b>8. โรงเรียนอนุบาลสุพิชชา (ห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 303 เมตร)</b> <b>ผู้ให้สัมภาษณ์ คุณสุจินตนา ลำสัน (ครูผู้สอน)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ในช่วงระยะก่อสร้าง กังวลเรื่อง ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านปัญหามลพิษทางอากาศ เช่น</li> </ul>



**ตารางที่ 8.7-8 ประเด็นความคิดเห็นจากการสำรวจความคิดเห็นกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวระยะ 100 เมตร**

ประเด็นความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/แนวทางการดำเนินการ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง เช่น การเปิดหน้าดิน การขุดเจาะ ต้องดำเนินการภายในรั้วที่บุดีอย่างน้อย 2 เมตร</li> <li>- ฉีดพรมน้ำอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง ในบริเวณที่มีฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• เสนอให้ทางโครงการดำเนินการตามมาตรการอย่างเคร่งครัด เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับทางโรงเรียน โดยเฉพาะเรื่องฝุ่นละออง และเสียงจากการดำเนินงาน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• รับทราบข้อเสนอแนะ โครงการจะดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัดเพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับชุมชนรอบพื้นที่โครงการ</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ระยะเวลาในการดำเนินการก่อสร้างประมาณเท่าใด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• โครงการสามารถเริ่มต้นการก่อสร้างได้อย่างเร็วที่สุดประมาณปลายปี พ.ศ. 2561 และคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดใช้งานในปี พ.ศ. 2564 รวมระยะเวลาการก่อสร้างของโครงการทั้งหมด ประมาณ 39 เดือน</li> </ul>
<b>9. วัดเลา * (ห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 60 เมตร)</b> <b>ผู้ให้สัมภาษณ์ พระกล้า (ผู้ช่วยเจ้าอาวาส)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• โครงการสามารถช่วยแก้ไขปัญหาคมนาคมในอนาคตได้ สามารถทำให้การประกอบอาชีพคล่องตัวขึ้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• เมื่อดำเนินการเสร็จ ถนนโครงการจะช่วยแบ่งเบาปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ 2 ช่วงดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก และทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วงบางโคล่ - ดาวคะนองได้</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• เสนอให้ทางโครงการดำเนินการตามมาตรการอย่างเคร่งครัด เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับชุมชน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• รับทราบข้อเสนอแนะ โครงการจะดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัดเพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับชุมชนรอบพื้นที่โครงการ</li> </ul>
<b>10. วัดยายร่ม * (ห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 66 เมตร)</b> <b>ผู้ให้สัมภาษณ์ พระครูโสภิต บุญญาร (เจ้าอาวาส)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• กังวลเรื่อง ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านปัญหามลพิษทางอากาศ เช่น <ul style="list-style-type: none"> <li>- กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง เช่น การเปิดหน้าดิน การขุดเจาะ ต้องดำเนินการภายในรั้วที่บุดีอย่างน้อย 2 เมตร</li> <li>- ฉีดพรมน้ำอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง ในบริเวณที่มีฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• เสนอให้ทางโครงการดำเนินการตามมาตรการอย่างเคร่งครัด เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับชุมชน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• รับทราบข้อเสนอแนะ โครงการจะดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัดเพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับชุมชนรอบพื้นที่โครงการ</li> </ul>

ตารางที่ 8.7-8 ประเด็นความคิดเห็นจากการสำรวจความคิดเห็นกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวระยะ 100 เมตร

ประเด็นความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/แนวทางการดำเนินการ
<b>11. โรงเรียนวัดเลา * (ห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 56 เมตร)</b> <b>ผู้ให้สัมภาษณ์ คุณสุภาส คำสิม (รองผู้อำนวยการสถานศึกษา)</b>	
• เสนอให้ทางโครงการดำเนินการตามมาตรการอย่างเคร่งครัด เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับชุมชน	• รับทราบข้อเสนอแนะ โครงการจะดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัดเพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับชุมชนรอบพื้นที่โครงการ
<b>12. โรงเรียนสมบุญวิทย์ * (ห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 55 เมตร)</b> <b>ผู้ให้สัมภาษณ์ ดร.ชยุตติเนต นิมสมบุญ (ผู้อำนวยการสถานศึกษา)</b>	
• ข้อดีของโครงการ สามารถช่วยลดปัญหาการจราจรที่แออัดบนถนนพระราม 2	• เมื่อดำเนินการเสร็จ ถนนโครงการจะช่วยแบ่งเบาปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ 2 ช่วงดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก และทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วงบางโคล่ - ดาวคะนองได้
• เสนอให้ทางโครงการดำเนินการตามมาตรการอย่างเคร่งครัด เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับโรงเรียน	• รับทราบข้อเสนอแนะ โครงการจะดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัดเพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับชุมชนรอบพื้นที่โครงการ
• โครงการจะส่งผลกระทบกับโรงเรียนในช่วงระยะก่อสร้าง เรื่องความเสียหายต่ออาคารของโรงเรียนจากแรงสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้าง เนื่องจากโรงเรียนก่อสร้างมาเป็นระยะเวลานาน และอาจมีผลกระทบเรื่องฝุ่นละออง และเสียงดังจากการก่อสร้างสำหรับช่วงดำเนินการคิดว่าจะไม่ส่งผลกระทบใดๆ ต่อสถานศึกษา	<p>• โครงการได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ได้แก่</p> <p><u>ด้านเสียงและความสั่นสะเทือน</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ใช้เสาเข็มเจาะ เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือน</li> <li>- ตรวจสอบอุปกรณ์และเครื่องจักรทุกสัปดาห์เพื่อไม่ให้มีเสียงที่ดังหรือมีความสั่นสะเทือนที่ผิดปกติ</li> <li>- การก่อสร้างบนถนนไม่ควรนำแผ่นเหล็กมาวางแทนผิวถนน ในกรณีที่ต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาเป็นพิเศษและมียางรองเพื่อป้องกันการเกิดเสียงและความสั่นสะเทือน</li> </ul> <p><u>ด้านคุณภาพอากาศ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การเปิดผิวหน้าดิน รื้อถอน สิ่งปลูกสร้าง กองวัสดุ อุปกรณ์ขุดเจาะ การผสมคอนกรีต จะต้องกระทำภายในรั้วที่สูงอย่างน้อย 2 เมตร</li> <li>- ฉีดพรมน้ำอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง ในบริเวณที่มีฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย</li> </ul>
• มาตรการที่กำหนดยังไม่เพียงพอ ต้องการให้มีการเพิ่มเติมข้อความในมาตรการให้ชัดเจนว่าหากมีการตรวจสอบแล้วว่าอาคารสิ่งปลูกสร้างได้รับความเสียหาย	• โครงการมีมาตรการในการ จัดตั้งศูนย์/เจ้าหน้าที่ เพื่อดูแลการก่อสร้างและรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับความเดือดร้อนที่ได้รับจากการก่อสร้าง พร้อมทั้งให้ความเอาใจใส่และเร่ง

**ตารางที่ 8.7-8 ประเด็นความคิดเห็นจากการสำรวจความคิดเห็นกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวระยะ 100 เมตร**

ประเด็นความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/แนวทางการดำเนินการ
จากกิจกรรมการก่อสร้างควรมีการชดเชยค่าเสียหายต่ออาคารและสิ่งปลูกสร้าง	แก้ปัญหาความเดือดร้อนดังกล่าวโดยเร็ว โดยอาจพิจารณาจัดตั้งศูนย์ดังกล่าวภายในศูนย์บริการข้อมูล ของ กทพ. (Call center 1543) หรืออาจประสานกับสำนักงานเขตที่เกี่ยวข้อง ในการรวบรวมเรื่องราวร้องเรียนส่งให้ กทพ. หากโรงเรียนได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง สามารถร้องเรียนได้ที่ช่องทางดังกล่าว
<b>13. โรงพยาบาลบางปะกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล * (ห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 27 เมตร)</b> <b>ผู้ให้สัมภาษณ์ นางรัตนา อัครมิ่งมงคล (ผู้ช่วยพยาบาล)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• เสนอให้ทางโครงการดำเนินการตามมาตรการอย่างเคร่งครัด เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับโรงพยาบาล</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• รับทราบข้อเสนอแนะ โครงการจะดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัดเพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับชุมชนรอบพื้นที่โครงการ</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ต้องการให้มีการประชาสัมพันธ์เชิญโรงพยาบาลเข้าร่วมการประชุม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ในการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2561 โครงการได้กำหนดให้เชิญกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียในทุกภาคส่วน เพื่อให้ได้รับทราบข้อมูลโครงการอย่างทั่วถึงและมีบทบาทในการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการ โดยได้พิจารณาผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholders) ครอบคลุมทั้ง 7 กลุ่ม ตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคมในกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของ สผ. พ.ศ. 2549 ได้แก่ <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการ ประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"> <li>- กลุ่มผู้ที่อาจจะถูกเวนคืน</li> <li>- กลุ่มผู้ที่อยู่ในบัญชีรายชื่อผู้ถูกเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างจากโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-ดาวคะนอง แต่ไม่ได้รับผลกระทบด้านการเวนคืนแล้วในโครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก</li> <li>- คริวเรือนและผู้ประกอบการที่อยู่ในรัศมี 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวสายทางของโครงการ</li> <li>- ศาสนสถาน สถานพยาบาล และสถานศึกษาที่อยู่ในรัศมี 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวสายทางของโครงการ</li> </ul> </li> </ol> </li> </ul>

ตารางที่ 8.7-8 ประเด็นความคิดเห็นจากการสำรวจความคิดเห็นกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวระยะ 100 เมตร

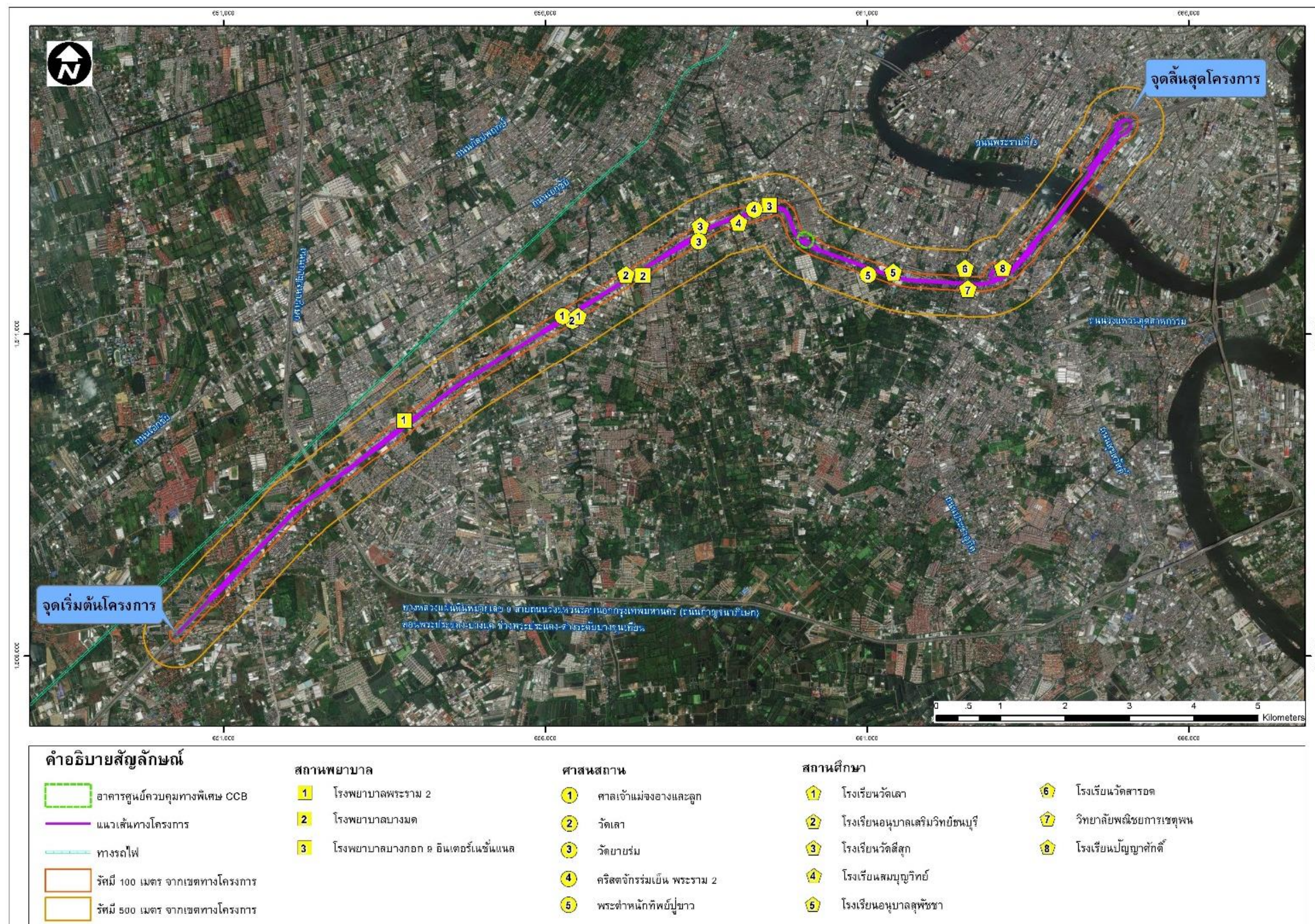
ประเด็นความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/แนวทางการดำเนินการ
	<p>2) หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>3) หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>4) หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ</p> <p>5) องค์การเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม องค์การพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ</p> <p>6) สื่อมวลชน</p> <p>7) ประชาชนทั่วไปที่สนใจ</p> <p>ซึ่งโรงพยาบาลบางประกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนลอยู่ในกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียของโครงการ และได้มีการส่งหนังสือเชิญเข้าร่วมการประชุม เมื่อวันที่ 25 มกราคม พ.ศ.2561</p>
<p>14. โรงพยาบาลพระราม 2 * (ห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 44 เมตร)</p> <p><u>ผู้ให้สัมภาษณ์</u> นางสาวโสภณัท มาศรี (เลขานุการผู้อำนวยการ)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้ทางโครงการดำเนินการตามมาตรการอย่างเคร่งครัด เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับโรงพยาบาล</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>รับทราบข้อเสนอแนะ โครงการจะดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัดเพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับชุมชนรอบพื้นที่โครงการ</li> </ul>
<p>15. ศาลเจ้าแม่จางและลูก * (ห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 13 เมตร)</p> <p><u>ผู้ให้สัมภาษณ์</u> คุณสมหมาย งามละม้าย (ผู้ดูแลศาล)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>กังวลเรื่อง ปัญหาฝุ่นละออง และเสียงดังจากการก่อสร้าง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ เสียงและความสั่นสะเทือน ในระยะก่อสร้าง ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li><u>ด้านคุณภาพอากาศ</u> เช่น <ul style="list-style-type: none"> <li>ฉีดพรมน้ำอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง ในบริเวณที่มีฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย</li> <li>กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง เช่น การเปิดหน้าดิน การขุดเจาะ ต้องดำเนินการภายในรั้วทึบสูงอย่างน้อย 2 เมตร</li> <li>ติดตั้งผ้าใบทึบหรือผ้าโปรงแสงป้องกันวัสดุตกหล่นและป้องกันการฟุ้งกระจาย</li> </ul> </li> <li><u>ด้านเสียงและความสั่นสะเทือน</u> เช่น <ul style="list-style-type: none"> <li>ใช้เสาเข็มเจาะ เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>

**ตารางที่ 8.7-8 ประเด็นความคิดเห็นจากการสำรวจความคิดเห็นกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวระยะ 100 เมตร**

ประเด็นความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/แนวทางการดำเนินการ
	- ติดตั้งผนังกันเสียงชั่วคราวสูง 2 เมตร ตลอดช่วงการก่อสร้าง บริเวณพื้นที่อ่อนไหว 2 แห่ง ได้แก่ ศาลเจ้าแม่จางและลูก และวัดสารอด
<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการสามารถช่วยแก้ไขปัญหาการคมนาคมในอนาคตได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เมื่อดำเนินการเสร็จ ถนนโครงการจะช่วยแบ่งเบาปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ 2 ช่วงดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก และทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วงบางโคล่ - ดาวคะนองได้</li> </ul>
<b>16. โรงเรียนวัดสีสุก * (ห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 77 เมตร)</b> <b>ผู้ให้สัมภาษณ์ คุณอัจฉรา วิเศษกุล (ครูวิทยฐานะชำนาญการ)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้ทางโครงการดำเนินการตามมาตรการอย่างเคร่งครัด เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับโรงเรียน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>รับทราบข้อคิดเห็น ทางโครงการจะดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัดเพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับชุมชนรอบพื้นที่โครงการ</li> </ul>

หมายเหตุ : \* หมายถึง ผลการสำรวจจากรายงานโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ปี พ.ศ. 2555-2559





รูปที่ 8.7-13 แผนที่แสดงจุดลงพื้นที่เข้าพบตัวแทนกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวในระยะ 100 เมตร 16 แห่ง



ทั้งนี้ โครงการได้พิจารณาว่าโรงเรียนสมบุญวิทยามีความเหมาะสมที่จะเป็นตัวแทนของพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งจำเป็นต้องเฝ้าระวังและให้ความสำคัญต่อผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น โดยได้กำหนดให้มีการตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน บริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบที่สำคัญที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการเป็นประจำอย่างต่อเนื่อง ทั้งในระยะก่อนก่อสร้างเพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐาน ในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินโครงการเพื่อติดตามตรวจสอบผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ

ดังนั้นโครงการจึงได้ดำเนินการขอความอนุเคราะห์ใช้สถานที่โรงเรียนสมบุญวิทยเพื่อเป็นจุดติดตามตรวจสอบ คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน ของโครงการ ทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ โดยนำส่งหนังสือขอความอนุเคราะห์ใช้สถานที่ถึงผู้อำนวยการโรงเรียน และได้รับการอนุญาตเรียบร้อยแล้ว โดยมีเอกสารยืนยันดังรูปที่ 8.7-14 และ ภาคผนวก 8-4



รูปที่ 8.7-14 หนังสือขอความอนุเคราะห์ใช้สถานที่เพื่อเป็นจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

นอกจากนี้เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2561 ผู้แทนจาก กทพ. และบริษัทที่ปรึกษา ได้เข้าพบผู้ที่ได้รับผลกระทบด้านการเวนคืนที่แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมทั้ง 7 ราย เพื่อชี้แจงรายละเอียดโครงการและตอบประเด็นคำถามข้อคิดเห็น ซึ่งผู้ที่แสดงความคิดเห็นรับทราบข้อมูล เข้าใจในรายละเอียดการเปลี่ยนแปลง และส่วนใหญ่เห็นด้วยกับรูปแบบการออกแบบในเบื้องต้นเมื่อได้รับคำชี้แจงจากโครงการ โดยสามารถสรุปประเด็นความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และคำชี้แจงได้ดังตารางที่ 8.7-9 ภาพการเข้าชี้แจงแสดงดังรูปที่ 8.7-15

ตารางที่ 8.7-9 สรุปประเด็นความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และคำชี้แจงเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2561

ประเด็นความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/แนวทางการดำเนินการ
1. นายสุเทพ เลาหวินิจ 2. นางสาวสุดสวาท เลาหวินิจ 3. นางสาวสุดสวณ เลาหวินิจ	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ฝุ่นละอองที่เกิดจากการก่อสร้าง มีมาตรการป้องกันอย่างไร หากได้รับผลกระทบจะร้องเรียนได้ที่ใด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการในการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ เสียงและความสั่นสะเทือนไว้แล้ว เพื่อลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้น ดังนี้ <u>ด้านคุณภาพอากาศ</u> เช่น <ul style="list-style-type: none"> <li>- กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง เช่น การเปิดหน้าดิน การขุดเจาะ ต้องดำเนินการภายในรั้วที่บสูงอย่างน้อย 2 เมตร</li> <li>- ฉีดพรมน้ำอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง ในบริเวณที่มีฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย</li> <li>- ติดตั้งผ้าใบที่บหรือผ้าใบโปรงแสงป้องกันวัสดุตกหล่นและป้องกันการฟุ้งกระจายบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง</li> <li>- การเปิดผิวถนนนอกรั้วโครงการ ต้องปิดผิวหน้าด้วยวัสดุคอนกรีต ยางมะตอย และควรดำเนินการให้เรียบร้อยก่อนเวลา 05.00 น.</li> </ul> <u>ด้านเสียงและความสั่นสะเทือน</u> เช่น <ul style="list-style-type: none"> <li>- ติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหวที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการสูงเกินค่ามาตรฐาน</li> </ul> </li> <li>จะมีการจัดตั้งศูนย์/เจ้าหน้าที่เพื่อดูแลการก่อสร้างและรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับความเดือดร้อนที่ได้รับจากการก่อสร้างโครงการ และสามารถร้องเรียนได้ทาง Exat Call Center 1543</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>กังวลเรื่องผลกระทบด้านเสียงจากรถที่ใช้โครงการในระยะดำเนินการ เนื่องจากปัจจุบันได้รับผลกระทบด้านเสียงอยู่แล้ว</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการมีการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในระยะดำเนินการเป็นประจำอย่างต่อเนื่อง หากพบว่ามีแนวโน้มที่จะได้รับผลกระทบให้พิจารณามาตรการในการลดผลกระทบ</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>บริเวณอาคารทรงกลม 6 ชั้น ซึ่งมีทางเข้าออกเดียวจะถูกเวนคืนที่ดินที่เป็นถนนเชื่อมระหว่างที่จอดรถ 2 ฝั่งของอาคาร ซึ่งจะทำให้ไม่สามารถนำรถเข้าไปจอดอีกฝั่งได้ จึงจะขอทำทางเข้า-ออกเพิ่ม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ภายหลังการประกาศ พ.ร.ฎ. เว้นคืน ผู้ถูกเวนคืนสามารถทำเรื่องเสนอ กทพ. เพื่อขอให้เปิดทางเข้า-ออกได้ ซึ่งกทพ. จะพิจารณาตามความเหมาะสมโดยยึดหลักความปลอดภัยเป็นสำคัญ อย่างไรก็ตามผู้ถูกเวนคืนที่มีที่ดินติดถนนจะต้องได้รับความสะดวกในการเข้า-ออกพื้นที่ได้ไม่น้อยกว่าปัจจุบัน</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>เจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินมี 6 ราย กทพ. จะจ่ายค่าทดแทนอย่างไร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>โดยปกติ กทพ. จะจ่ายค่าทดแทนเป็นเชิครวม 6 ท่าน แต่หากต้องการรับแยกเป็นรายบุคคล สามารถแจ้งความประสงค์ต่อกทพ. ได้</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>กังวลว่าจะได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค เช่น ระบบไฟฟ้าซึ่งมีหม้อแปลงอยู่หน้าอาคารทรงกลม รวมถึงระบบประปาซึ่งเดินท่อมาจากซอยสุขสวัสดิ์ 33 และระบบสื่อสารของ True</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การดำเนินโครงการจะมีการจัดเตรียมระบบสาธารณูปโภคระบบใหม่ให้พร้อมใช้งานได้ ก่อนที่จะรื้อย้ายระบบเก่าออก ดังนั้นผู้ถูกเวนคืนจะได้รับผลกระทบเล็กน้อยในช่วงเวลาที่มีการเปลี่ยนระบบเท่านั้น</li> </ul>

ตารางที่ 8.7-9 สรุปประเด็นความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และคำชี้แจงเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2561

ประเด็นความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/แนวทางการดำเนินการ
<b>4. นายสมบัติ จาคคล้าย</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>กังวลเรื่องอุบัติเหตุรถตกจากทางด่วน เนื่องจากเคยมีรถ 18 ล้อ ตกจากสะพานพระราม 9 ลงมาหน้าบ้าน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการมีการกำหนดมาตรการด้านคมนาคม ในระยะดำเนินการ เพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากการจราจร เช่น <ul style="list-style-type: none"> <li>- ประสานงานกับหน่วยงานรับผิดชอบในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง เพื่อปรับปรุงและจัดระบบการจราจรให้เหมาะสม</li> <li>- ควบคุมและจำกัดการใช้ความเร็วของรถที่เข้าใช้ทางพิเศษ</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ขณะนี้โครงการอยู่ในขั้นตอนใด และจะเวนคืนเมื่อใด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการอยู่ระหว่างขั้นตอนการเสนอลงพระปรมาภิไธย พ.ร.ฎ. เว้นคืน ซึ่งคาดว่าจะสามารถเริ่มก่อสร้างประมาณปลายปี พ.ศ. 2561</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>มีเกณฑ์การคิดค่าทดแทน อัตราค่าทดแทน วิธีการจ่ายค่าทดแทน อย่างไร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>กทพ. จะเสนอราคาให้คณะกรรมการพิจารณากำหนดราคาเบื้องต้นพิจารณา โดยมีพื้นฐานการกำหนดราคาจากโครงการที่ผ่านมา เช่น โครงการทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีการกำหนดราคาค่าทดแทนเพิ่มขึ้นร้อยละ 50 จากราคาประเมิน จากนั้น คณะกรรมการอุทธรณ์พิจารณาเพิ่มอีกเฉลี่ยประมาณร้อยละ 25 และศาลปกครองกลางพิจารณาเพิ่มอีกเฉลี่ยประมาณร้อยละ 10</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ที่ดินเดิมเป็นท้องร่องและได้ทำการถมดินไว้แล้ว กทพ. จะคิดค่าถมดินให้ด้วยหรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ราคาค่าทดแทนที่ดินคิดจากราคาที่ดินที่พัฒนาแล้ว โดยราคาค่าทดแทนสามารถอ้างอิงได้จากโครงการทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีการกำหนดราคาค่าทดแทนเพิ่มขึ้นร้อยละ 50 จากราคาประเมิน จากนั้นคณะกรรมการอุทธรณ์พิจารณาเพิ่มอีกเฉลี่ยประมาณร้อยละ 25 และศาลปกครองกลางพิจารณาเพิ่มอีกเฉลี่ยประมาณร้อยละ 10</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ถ้าอาคารที่โดนเวนคืนเป็นบ้านเช่าหรือหอพักจะคิดค่าทดแทนให้อย่างไร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จะมีการจ่ายค่าชดเชยให้ในกรณีที่มิใช่หลักฐานการเสียภาษี ถ้าไม่มีหลักฐานดังกล่าว จะพิจารณาตามเกณฑ์ขั้นต่ำ คือ เดือนละ 12,500 บาท พิจารณาจำนวนเดือนที่จะจ่ายค่าชดเชยตามขนาดของกิจการ และมีการจ่ายค่าชดเชยสำหรับค่ายานพาหนะในการติดต่อราชการ 10,000 บาท ต่อรายจำนวน 1 ครั้ง</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้เช่าบ้านรายเดือนจะได้ค่าทดแทนหรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้เช่าบ้านจะได้รับค่าชดเชยเฉพาะค่าขนย้าย</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ถ้าโดนเวนคืนที่ดินครึ่งหนึ่ง จะขายให้ กทพ. ทั้งหมดเลยได้หรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>หากพื้นที่เหลือน้อยกว่า 25 ตารางวา หรือมีพื้นที่ด้านหนึ่งด้านใดเหลือน้อยกว่า 5 วา และที่ดินที่เหลืออยู่นั้นมิได้ติดต่อกับที่ดินแปลงอื่นของเจ้าของเดียวกัน สามารถร้องขอให้ กทพ. ซื้อที่ดินส่วนที่เหลือได้</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>บ้านที่โดนเวนคืน กทพ. จะเป็นผู้รื้อถอน หรือเจ้าของบ้านต้องรื้อถอนเอง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เจ้าของบ้านที่โดนเวนคืนจะต้องเป็นผู้รื้อถอนเอง โดย กทพ. จะจ่ายค่ารื้อถอนให้</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>กทพ. จะแจ้งล่วงหน้าก่อนเข้ามาสำรวจหรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>กทพ. จะแจ้งและนัดหมายการลงสำรวจพื้นที่ล่วงหน้า ภายในระยะเวลาไม่เกิน 2 เดือน หลังการประกาศ พ.ร.ฎ. เว้นคืน</li> </ul>

ตารางที่ 8.7-9 สรุปประเด็นความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และคำชี้แจงเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2561

ประเด็นความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/แนวทางการดำเนินการ
<b>5. นายวิบูลย์ สือวีระชัย</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>มีความห่วงกังวลและข้อสังเกตต่อการออกแบบถนนโครงการ เช่น อาจเกิดปัญหาด้านการจราจรบริเวณทางขึ้น-ลงสุขสวัสดิ์ ที่จะมีผลกระทบต่อการจราจรในปัจุบัน ปัญหาของขบวนรถที่มาจากสะพานพระราม 9 และสะพานคู่ขนานใหม่ของโครงการ รวมถึงปัญหาที่เกิดจากการใช้ easy pass ในปัจุบัน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>กทพ. ได้ทำการออกแบบโครงการโดยพิจารณาถึงผลกระทบที่มีต่อประชาชนให้น้อยที่สุด เช่น การลดพื้นที่ที่ต้องทำการเวนคืน และใช้เป็นเส้นทางทดแทนกรณีสะพานพระราม 9 ปิดปรับปรุง เป็นต้น อย่างไรก็ตาม กทพ. รับทราบข้อห่วงกังวลเกี่ยวกับปัญหาการจราจรบริเวณทางขึ้น-ลงสุขสวัสดิ์ และบริเวณทางแยกต่างระดับบางโคล่ดังกล่าว และจะทำการควบคุมการจราจรให้มีความเหมาะสมเพื่อช่วยแบ่งเบาปัญหาจราจรที่มีอยู่ในปัจุบัน เช่น การเลือกใช้ระบบควบคุมการจราจร และระบบ easy pass ที่มีประสิทธิภาพที่ดีขึ้น เป็นต้น</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ต้องการทราบขั้นตอนการดำเนินงานของโครงการ ไม่มีการเปลี่ยนแปลงแบบแล้วใช้หรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ขณะนี้โครงการอยู่ระหว่างขั้นตอนการเสนอลงพระปรมาภิไธย พ.ร.ฎ. เวนคืน โดยข้อมูลโครงการที่นำเสนอเป็นข้อมูลจากการออกแบบรายละเอียดซึ่งพร้อมจะนำไปก่อสร้างแล้ว</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ต้องการทราบรายละเอียดโครงสร้างของโครงการบริเวณพื้นที่ดินที่ถูกเวนคืน และหากโครงสร้างเสาเป็นรูปแบบ Portal Frame จะสามารถทำการเปลี่ยนรูปแบบได้หรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จากการตรวจสอบพบว่าโครงสร้างของโครงการบริเวณพื้นที่ดินของนายวิบูลย์ฯ เป็นแบบรูปแบบ Portal Frame จำนวน 3 ต้น โดยที่ปรึกษาได้รับข้อคิดเห็นของนายวิบูลย์ฯ เพื่อนำมาหารือกับ กทพ. ในการพิจารณารายละเอียดต่อไป</li> </ul>
<b>6. นางสาวนิตยา นกพัฒน์</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>สอบถามรายละเอียดเกี่ยวกับการเวนคืน เช่น บริเวณและขนาดของพื้นที่ที่จะเวนคืน และเป็นไปได้หรือไม่ที่จะปรับแนวเขตทางพิเศษไม่ให้ถูกเวนคืน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริเวณที่ถูกเวนคืนของนางสาวนิตยาฯ มีพื้นที่ประมาณ 1.4 ตารางวา โดยจะไม่มีโครงสร้างของโครงการอยู่ในบริเวณที่เวนคืน แต่โครงการจำเป็นต้องเวนคืนพื้นที่ดังกล่าวเพื่อปรับแนวถนนคู่ขนานทางพิเศษเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทางคู่ขนาน</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>สอบถามรายละเอียดของโครงการบริเวณบ้าน เช่น จะมีเสาตอม่ออยู่บริเวณหน้าบ้านหรือไม่ และจะรื้อเสาไฟฟ้าหน้าบ้านหรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จากการตรวจสอบพบว่าไม่มีตอม่อหรือโครงสร้างของโครงการบริเวณหน้าบ้าน รวมถึงไม่มีการรื้อเสาไฟฟ้าบริเวณหน้าบ้านแต่อย่างใด</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>หากจะขอเปิดทางเข้า-ออกเพิ่มบริเวณด้านที่ถูกเวนคืนได้หรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ภายหลังการประกาศ พ.ร.ฎ. เวนคืน ผู้ถูกเวนคืนสามารถทำเรื่องเสนอ กทพ. เพื่อขอให้เปิดทางเข้า-ออกได้ ซึ่ง กทพ. จะพิจารณาตามความเหมาะสมโดยยึดหลักความปลอดภัยเป็นสิ่งสำคัญ อย่างไรก็ตามผู้ถูกเวนคืนที่มีที่ดินติดถนนจะต้องได้รับความสะดวกในการเข้า-ออกพื้นที่ได้ไม่น้อยกว่าปัจุบัน</li> </ul>



ตารางที่ 8.7-9 สรุปประเด็นความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และคำชี้แจงเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2561

ประเด็นความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/แนวทางการดำเนินการ
<b>7. นายสนธิ์ ศรีอมร</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ยินดีให้เวนคืนที่ดิน เนื่องจากที่ดินเป็นอาคารร้าง ไม่มีผู้อยู่อาศัย และอยากทราบว่าหากถูกเวนคืนที่ดินจนไม่สามารถใช้ประโยชน์จากที่ดินที่เหลือได้ สามารถขายที่ดินที่เหลือให้กับ กทพ.ได้หรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>หากพื้นที่เหลือน้อยกว่า 25 ตารางวา หรือมีพื้นที่ด้านหนึ่งด้านใดเหลือน้อยกว่า 5 วา และที่ดินที่เหลืออยู่นั้นไม่ได้ติดต่อกับที่ดินแปลงอื่นของเจ้าของเดียวกัน สามารถร้องขอให้ กทพ. ซื้อที่ดินส่วนที่เหลือได้</li> </ul>



เข้าพบนายสุเทพ เลหาวินิจ



เข้าพบนายสมบัติ จาคคล้ายและเจ้าของที่ดินใกล้เคียง



เข้าพบนายวิบูลย์ สือวีระชัย



เข้าพบนางสาวนิตยา นกพัฒน์



เข้าพบนายสนธิ์ ศรีอมร

รูปที่ 8.7-15 การเข้าพบผู้ได้รับผลกระทบด้านการเวนคืนเพื่อชี้แจงรายละเอียดโครงการ

#### 8.7.4 การนำผลจากการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนไปปรับใช้กับกิจกรรมของโครงการ

จากการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา ซึ่งกิจกรรมการรับฟังความคิดเห็นประกอบด้วยการพบปะผู้บริหารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน การรับฟังความคิดเห็นภายหลังการจัดประชุมฯ และการรับฟังความคิดเห็นเพิ่มเติมสำหรับผู้ได้รับผลกระทบด้านการเวนคืน ที่ปรึกษาได้นำประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากทุกกิจกรรมการรับฟังความคิดเห็นฯ มาพิจารณาปรับใช้ ดังสรุปในตารางที่ 8.7-10

ตารางที่ 8.7-10 การนำประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นไปปรับใช้

ประเด็น	คำถาม ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวล	การนำไปปรับใช้
1.ด้านรายละเอียดโครงการ วิศวกรรมและการออกแบบ		
1.1 การออกแบบทางขึ้น-ลง ด้านเก็บค่าผ่านทาง และการเชื่อมต่อกับเส้นทางคมนาคมอื่น	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีความห่วงกังวลและข้อสังเกตต่อการออกแบบถนนโครงการ เช่น อาจเกิดปัญหาด้านการจราจรบริเวณทางขึ้น-ลงสุขสวัสดิ์ที่จะมีผลกระทบต่อนอกเขตทางพิเศษในปัจจุบัน ปัญหาคอขวดบริเวณทางแยกต่างระดับบางโคล่ที่ต้องรับปริมาณจราจรทั้งในส่วนของรถที่มาจากสะพานพระราม 9 และสะพานคู่ขนานใหม่ของโครงการ รวมถึงปัญหาที่เกิดจากการใช้ Easy Pass ในปัจจุบัน</li> <li>บริเวณด้านบางโคล่จะมีการสะสมของปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น</li> <li>ได้รับผลกระทบจากการใช้ทางในช่วงเวลาเร่งด่วน ขอให้โครงการพิจารณาแก้ปัญหาการจราจรติดขัด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการได้ออกแบบโดยพิจารณาถึงความเหมาะสมความสามารถในการใช้งาน ความปลอดภัย ความสะดวกในการก่อสร้าง ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง รวมทั้งการบำรุงรักษา และความสวยงาม ซึ่งภายหลังเปิดดำเนินการ โครงการจะช่วยแบ่งเบาการจราจรของทางพิเศษเฉลิมมหานครช่วงดาวคะนองถึงสะพานพระราม 9 และช่วยรองรับการเดินทางระหว่างพื้นที่ชั้นนอกและชั้นในกรุงเทพมหานครได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเชื่อมโยงระบบทางพิเศษในเขตเมือง รวมทั้งช่วยแบ่งเบาปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ 2 ช่วงดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก และทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วงบางโคล่ – ดาวคะนอง</li> <li>นอกจากนี้ โครงการได้คำนึงถึงปริมาณจราจรที่จะเพิ่มขึ้น และผลกระทบต่อการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษและเส้นทางคมนาคมอื่นๆ ที่เชื่อมต่อกับโครงการแล้ว และได้เลือกใช้ระบบ Easy Pass ที่มีประสิทธิภาพที่ดีขึ้น</li> <li>กทพ. จะมีการติดตามตรวจสอบสภาพการจราจรบริเวณทางขึ้น-ลงของโครงการ และบนโครงข่ายทางพิเศษอย่างต่อเนื่อง หากพบว่ามีปัญหาการจราจรหรือปัญหาคอขวดก็จะประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อปรับปรุงแก้ไขต่อไป</li> </ul>

ตารางที่ 8.7-10 การนำประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นไปปรับใช้(ต่อ)

ประเด็น	คำถาม ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวล	การนำไปปรับใช้
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ทางลงที่ด้านสุขสวัสดิ์เป็นแยกสัญญาณไฟจราจรจะเป็นการเพิ่มปริมาณสะสมของรถทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด</li> <li>• บริเวณด้านสุขสวัสดิ์จะมีทางทางขึ้น-ลงทางพิเศษ 3 เส้นทาง อาจทำให้เกิดปัญหาความไม่สะดวกในการรับ-ส่ง-ขึ้น-ลง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• โครงการได้ออกแบบทางขึ้น-ลงที่ด้านสุขสวัสดิ์โดยคำนึงถึงองค์ประกอบ ความเหมาะสม การใช้งาน และความเป็นไปได้จริง โดยได้ประสานรายละเอียดกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง กรุงเทพมหานคร การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ) บริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ (BEM) แล้ว ซึ่งทางขึ้น-ลงที่ด้านสุขสวัสดิ์จะสามารถช่วยกระจายการจราจรได้ และสามารถจัดการจราจรที่แยกสัญญาณไฟจราจรให้มีประสิทธิภาพสูงสุดด้วยการใช้ระบบจัดการจราจรอัจฉริยะที่จะจัดให้สัญญาณไฟจราจรทำงานสอดคล้องกับปริมาณจราจรที่ทางแยกได้</li> <li>• โครงการจะติดตั้งป้ายบอกเส้นทาง/จุดหมายปลายทางที่ชัดเจน เพื่อป้องกันผู้ใช้ทางสับสนและเข้าผิดช่องทาง ทั้งนี้ โครงการจะประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้งานทราบรายละเอียดและการใช้บริการด้านสุขสวัสดิ์ และจะพิจารณาจัดเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกบริเวณหน้าด่าน โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน</li> <li>• กทพ. จะมีการติดตามตรวจสอบสภาพการจราจรบริเวณทางขึ้น-ลงของโครงการ และบนโครงข่ายทางพิเศษอย่างต่อเนื่อง หากพบว่ามีปัญหาการจราจรหรือปัญหาข้อขัดข้องก็จะประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อปรับปรุงแก้ไขต่อไป</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• บริเวณด้านบางโคล่จะมีการสะสมของปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น</li> </ul>	<p>โครงการมีการออกแบบบริเวณด้านบางโคล่ให้สามารถระบายการจราจรจากทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัชได้มีประสิทธิภาพ และจะมีการติดตามตรวจสอบสภาพการจราจรบริเวณหน้าด่านอย่างต่อเนื่อง หากพบว่ามีปัญหาการจราจรก็จะประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อปรับปรุงแก้ไขต่อไป</p>

### ตารางที่ 8.7-10 การนำประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่รับจากการรับฟังความคิดเห็นไปปรับใช้(ต่อ)

ประเด็น	คำถาม ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวล	การนำไปปรับใช้
2.ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
2.1 ผลกระทบด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้ที่อยู่อาศัยใกล้แนวเส้นทางได้รับผลกระทบจากการจราจร เช่น เสียงดัง ฝุ่นละออง ขอให้โครงการพิจารณาแก้ไขปัญหอย่างเหมาะสม</li> <li>จุดขึ้นลงสุขสวัสดิ์ มีโรงเรียนอนุบาลปัญญาศักดิ์ และอาคารสำหรับอยู่อาศัยที่เป็นอาคารสูงหลายแห่ง โครงการได้พิจารณาผลกระทบที่มีต่อพื้นที่อ่อนไหวเหล่านี้หรือไม่</li> <li>มาตรการด้านต่าง ๆ ต้องเป็นมาตรการที่ปฏิบัติได้จริงในขณะที่มีการก่อสร้างหรือดำเนินโครงการ</li> </ul>	<p>โครงการตระหนักถึงปัญหาและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการก่อสร้างและดำเนินโครงการ ทั้งต่อพื้นที่อ่อนไหว อาทิ สถานพยาบาล สถานศึกษา ศาสนสถาน พื้นที่พักอาศัย จึงได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ โดยพิจารณามาตรการที่สอดคล้องกับลักษณะและความรุนแรงของผลกระทบ มีความเหมาะสมตามหลักวิชาการ และสามารถปฏิบัติได้จริง</p> <p>นอกจากนี้ โครงการได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อติดตามตรวจสอบว่าการดำเนินโครงการส่งผลให้คุณภาพสิ่งแวดล้อมเปลี่ยนแปลงไปหรือไม่ อย่างไร มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่โครงการถือปฏิบัติมีความเหมาะสมเพียงพอ หรือไม่ และเปิดให้มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนในกรณีมีผู้ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง หรือการดำเนินโครงการ และจะเร่งตรวจสอบและแก้ไขปัญหาโดยเร็ว</p>
2.2 ผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุและความปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none"> <li>ขอให้คำนึงถึงปัญหาจราจรในช่วงก่อสร้างบนถนนพระรามที่ 2 รวมถึงความปลอดภัยต่อบุคคลที่ 3</li> <li>กังวลเรื่องอุบัติเหตุรถตกจากทางด่วนเนื่องจากเคยมีรถ 18 ล้อ ตกจากสะพานพระราม 9 ลงมาหน้าบ้าน</li> </ul>	<p>ในระหว่างการก่อสร้าง โครงการจะติดป้ายเตือน ป้ายแนะนำ เครื่องหมายจราจร ไฟสัญญาณเตือน ที่ได้มาตรฐาน โดยโครงการได้กำหนดเรื่องข้อกำหนดการจัดจราจรระหว่างการก่อสร้าง เป็นข้อกำหนดเฉพาะ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเอกสารประกวดราคา ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องนำเสนอรายละเอียด วิธีการจัดจราจร และมาตรการด้านความปลอดภัยจราจรในระหว่างการก่อสร้าง รวมถึงการจัดจราจรภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ เสนอ กทพ. พิจารณาเห็นชอบก่อนดำเนินการ</p> <p>นอกจากนี้ โครงการยังกำหนดให้มีการประกันภัยชีวิต และทรัพย์สินของบุคคลที่ 3 ที่ได้รับความเสียหาย/อันตรายจากโครงการ และเปิดให้มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนในกรณีมีผู้ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง หรือการดำเนินโครงการ และจะเร่งตรวจสอบและแก้ไขปัญหาโดยเร็ว</p>

### ตารางที่ 8.7-10 การนำประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นไปปรับใช้(ต่อ)

ประเด็น	คำถาม ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวล	การนำไปปรับใช้
2.3 การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ในระยะก่อสร้าง ขอให้ติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดค่าฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM<sub>2.5</sub> บริเวณที่มีการเจาะเสาเข็ม</li> <li>• ขอให้ติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดเสียงและความสั่นสะเทือนขณะที่มีการใช้เครื่องจักรขนาดใหญ่ในระหว่างก่อสร้าง</li> <li>• การตั้งสถานีตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ จะมีความต่อเนื่องในการติดตาม/เฝ้าระวังหรือไม่</li> </ul>	โครงการได้พิจารณาเพิ่มเติมการตรวจวัดฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน หรือ PM <sub>2.5</sub> บริเวณพื้นที่อ่อนไหวที่เป็นตัวแทนของพื้นที่โครงการ อย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการก่อสร้างโครงการ ตามข้อเสนอแนะแล้ว สำหรับเสียงและความสั่นสะเทือนโครงการได้กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบอย่างต่อเนื่องแล้ว
2.4 ผลกระทบด้านการเวนคืน	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ค่าชดเชยกำหนดไว้อย่างไร เป็นธรรมหรือไม่</li> <li>• ขอให้โครงการแสดงรายละเอียดการชดเชยและจัดให้มีตัวแทน รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องจากการได้รับผลกระทบของโครงการเข้าไปพิจารณาแนวทางด้วย</li> <li>• ขอให้พิจารณาจัดประชุมสำหรับผู้ที่ถูกเวนคืนที่ดิน เพื่อชี้แจงรายละเอียดเรื่องการเวนคืนและควรทำหนังสือชี้แจงรายละเอียดเพื่อให้ผู้ได้รับผลกระทบได้เตรียมตัว</li> <li>• ควรมีการชดเชยสำหรับผู้สูญเสียรายได้เนื่องจากการเวนคืนที่ดินทำให้ไม่สามารถดำเนินการได้ดั้งเดิม เช่น การสูญเสียรายได้ค่าเช่า</li> <li>• เจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินแปลงเดียวมี 6 ราย กทพ. จะจ่ายค่าทดแทนอย่างไร</li> <li>• มีเกณฑ์การคิดค่าทดแทน อัตราค่าทดแทนวิธีการจ่ายค่าทดแทน อย่างไร</li> <li>• ถ้าอาคารที่ดินเวนคืนเป็นบ้านเช่าหรือหอพัก จะคิดค่าทดแทนให้อย่างไร</li> <li>• ผู้เช่าบ้านรายเดือนจะได้ค่าทดแทนหรือไม่</li> </ul>	กทพ. จะพิจารณากำหนดราคาค่าทดแทนให้แก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนอย่างเป็นธรรม โดยในการกำหนดราคาค่าทดแทนจะพิจารณาตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2530 และตามหลักเกณฑ์การกำหนดค่าทดแทนของกระทรวงคมนาคม ซึ่งเมื่อพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนฯ ประกาศมีผลใช้บังคับแล้ว กทพ. จะเข้าดำเนินการสำรวจเพื่อทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืน พร้อมกับแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นฯ ตามมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2530 ประกอบด้วยผู้แทนของ กทพ. ผู้แทนกรมที่ดิน ผู้แทนหน่วยงานอื่นของรัฐ และผู้แทนของสภาท้องถิ่น เพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาเบื้องต้นของอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืน ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในมาตรา 21 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนฯ โดยคำนึงถึงราคาซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาดที่เป็นอยู่ในวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา ซึ่งจะพิจารณาจากราคาที่จดทะเบียนซื้อขายจดทะเบียนจางานง ราคาเสนอขายราคาซื้อขายที่ดินในโครงการบ้านจัดสรร และข้อมูลราคาซื้อขายที่ดินตามฐานข้อมูลของกรมธนารักษ์ รวมถึงข้อมูลราคา

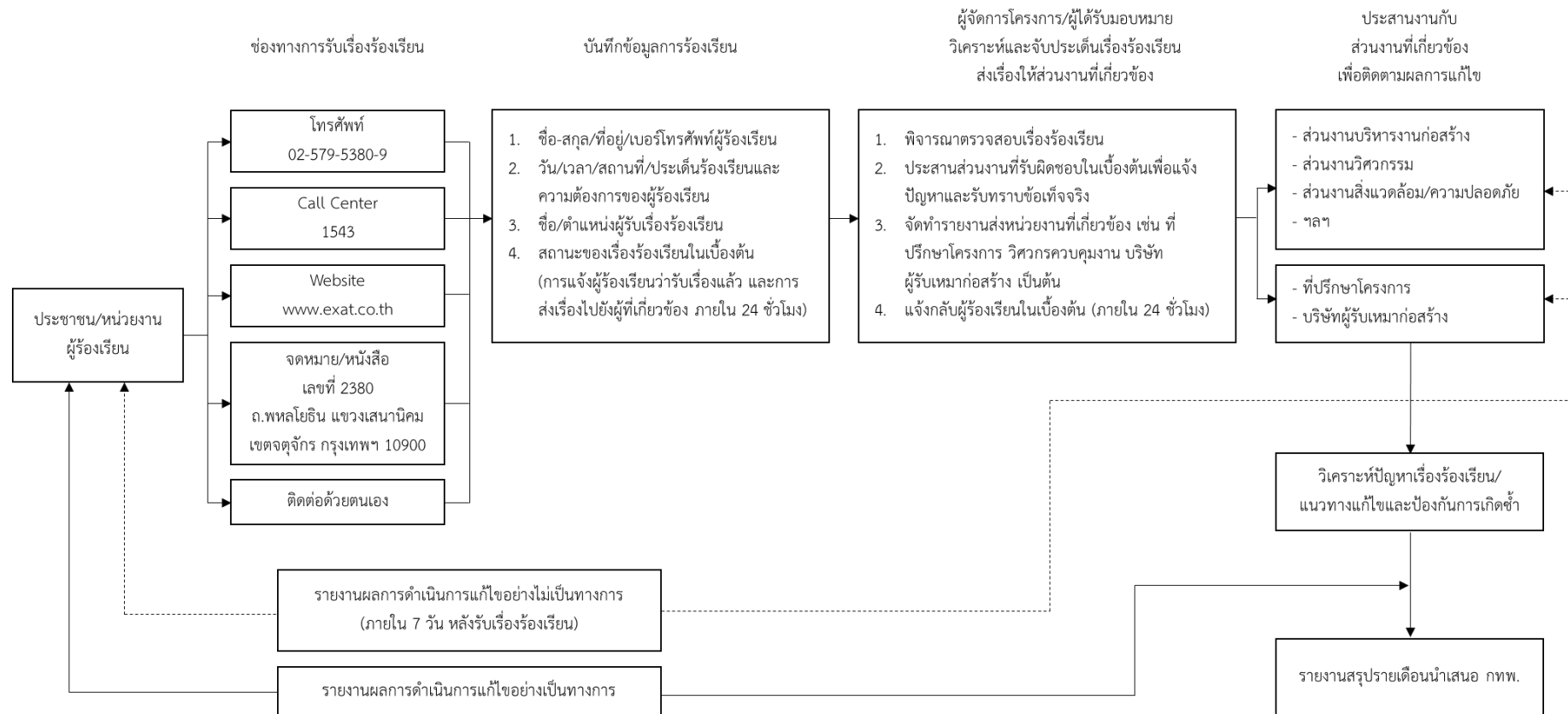


ตารางที่ 8.7-10 การนำเสนอประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นไปปรับใช้(ต่อ)

ประเด็น	คำถาม ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวล	การนำไปปรับใช้
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ถ้าโดนเวนคืนที่ดินครึ่งหนึ่ง จะขายให้ กทพ. ทั้งหมดเลยได้หรือไม่</li> <li>บ้านที่โดนเวนคืน กทพ. จะเป็นผู้รื้อถอน หรือเจ้าของบ้านต้องรื้อถอนเอง</li> <li>หากจะขอเปิดทางเข้า-ออกเพิ่มบริเวณด้านที่ถูกเวนคืนได้หรือไม่</li> <li>แนวเส้นทางของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3๓ ในการศึกษาที่ผ่านมาเป็นแนวเส้นทางที่ตัดตรงจากถนนเจริญราษฎร์ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา แต่เนื่องจากมีปัญหาการเวนคืนที่ดินทำให้ต้องเปลี่ยนแนวมาเป็นแนวเส้นทางปัจจุบัน ทำให้ผู้ที่เคยถูกเวนคืนแล้วถูกเวนคืนซ้ำอีก อย่างไรก็ตาม การออกแบบรายละเอียดโครงการนี้สามารถลดปัญหาการเวนคืนที่ดินลงได้ซึ่งเป็นเรื่องที่ดี</li> </ul>	<p>ค่าทดแทนโครงการอื่นที่เวนคืนบริเวณใกล้เคียง แล้วนำมาเทียบสัดส่วนคิดคำนวณเป็นร้อยละแล้วปรับเพิ่มโดยนำบัญชีราคาประเมินทุนทรัพย์ เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมที่ใช้อยู่ในวันที่พระราชกฤษฎีกาใช้บังคับมาเป็นฐานในการคิดคำนวณราคา ซึ่งในการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครทางพิเศษสายล่าสุดที่เพิ่งเปิดให้บริการ คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นฯ ได้กำหนดหลักเกณฑ์การกำหนดราคาค่าทดแทนที่ดินเบื้องต้น โดยให้เพิ่มเงินค่าทดแทนที่ดินเป็นจำนวนอัตราร้อยละ 50 ของราคาประเมินทุนทรัพย์ พ.ศ.2555</p> <p>นอกจากนี้ยังกำหนดหลักเกณฑ์กรณีเวนคืนที่ดินแปลงใดแต่เพียงบางส่วน และที่ดินส่วนที่เหลือมีเนื้อที่ไม่เกิน 25 ตารางวา หรือด้านละไม่เกิน 10 เมตร ให้เพิ่มค่าทดแทนที่ดินส่วนที่เหลือจากการเวนคืนที่มีราคาลดลงอีกร้อยละ 10 ของอัตราค่าทดแทนที่คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นฯ กำหนดต่อตารางวาคูณด้วยจำนวนเนื้อที่ดินส่วนที่เหลือ แต่ไม่เกินค่าทดแทนที่ดินส่วนที่ถูกเวนคืน สำหรับค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้างจะกำหนดค่าทดแทนโดยใช้วิธีสำรวจและประเมินราคาจากข้อเท็จจริงของโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่มีอยู่ ตามหลักเกณฑ์ของกระทรวงคมนาคม และกำหนดค่าทดแทนความเสียหายเนื่องจากการที่ต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์ เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ค่าติดตั้งรื้อถอนอุปกรณ์ และขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้</li> <li>- ค่าทดแทนกรณีเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายอยู่อาศัย หรือประกอบการค้าขาย หรือการงานอันชอบด้วยกฎหมาย อยู่ในอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องเวนคืน และบุคคลดังกล่าวได้รับความเสียหายเนื่องจากการที่ต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์</li> </ul> <p>สำหรับกรณีผู้ที่เคยถูกเวนคืนแล้ว ถูกเวนคืนซ้ำอีก กทพ.ได้กำหนดมาตรการเฉพาะไว้ คือ กทพ.จะ</p>

### ตารางที่ 8.7-10 การนำประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นไปปรับใช้(ต่อ)

ประเด็น	คำถาม ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวล	การนำไปปรับใช้
		นำเสนอข้อเท็จจริงให้คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นพิจารณากำหนดค่าทดแทน
3.ด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ควรจัดทำเอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ แผ่นพับ ใว้ที่สำนักงานเขตฯ เพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์โครงการอีกทางหนึ่ง</li> <li>ควรมีการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับรายละเอียดโครงการให้หน่วยงานและประชาชนในพื้นที่รับทราบ เช่น จุดเริ่มต้นจุดสิ้นสุดโครงการ รูปแบบโครงการ ตำแหน่งทางขึ้นลง อัตราค่าผ่านทาง เป็นต้น</li> <li>ขอให้ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบผลกระทบในระหว่างการก่อสร้างด้วย</li> <li>ขอให้ประชาสัมพันธ์รายละเอียด และส่งหนังสือแจ้งแผนการดำเนินงานอย่างทั่วถึง</li> </ul>	โครงการจะจัดเตรียมเอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ ทั้งในช่วงก่อนก่อสร้าง ระหว่างการก่อสร้าง และก่อนเปิดดำเนินโครงการ เพื่อนำไปเผยแพร่แจกจ่ายที่สำนักงานเขตในพื้นที่โครงการ
4. ด้านอื่นๆ		
4.1 การประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่น	<ul style="list-style-type: none"> <li>ต้องการให้มีเวิร์กช็อปเพื่อให้สำนักงานเขตฯ รวมถึงหน่วยงานต่าง ๆ เข้ามาหารือร่วมกันเพื่อแก้ไขผลกระทบจากการก่อสร้าง</li> <li>ขอให้มีการประสานงานอย่างใกล้ชิดระหว่างสำนักงานเขตฯ และโครงการเกี่ยวกับเรื่องร้องเรียนในช่วงก่อสร้าง เนื่องจากผู้ร้องเรียนส่วนใหญ่จะร้องเรียนมายังสำนักงานเขตฯ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ในระหว่างการก่อสร้าง โครงการจะจัดประชุมร่วมกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมกันหารือถึงการแก้ไขผลกระทบจากการก่อสร้าง และจัดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียน ณ บริเวณสำนักงานก่อสร้างโครงการ โดยขั้นตอนการรับเรื่องร้องเรียน แสดงดังรูปที่ 8.7-16</li> </ul>
4.2 สวนสาธารณะ	<ul style="list-style-type: none"> <li>สวนสาธารณะใต้สะพานพระราม 9 กทพ. จะให้สำนักงานเขตฯ ใช้ประโยชน์เพื่อสาธารณะเหมือนเดิมหรือไม่</li> <li>หากต้องปิดสวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบ พระชนมพรรษา การทางพิเศษฯ จะมีทางออกหรือพื้นที่ทดแทนสำหรับผู้ที่ต้องการออกกำลังกายหรือไม่ อย่างไร</li> <li>ขอให้พิจารณาจัดหาที่จอดรถสำหรับผู้มาใช้บริการสวนสาธารณะใต้ทางด่วนในระหว่างที่มีการก่อสร้างโครงการ</li> </ul>	สำนักงานเขตเป็นผู้ขอใช้พื้นที่เพื่อจัดทำเป็นสวนสาธารณะและที่จอดรถ เมื่อ กทพ. มีแผนจะก่อสร้างโครงการจึงมีความจำเป็นต้องขอปิดพื้นที่จอดรถใต้สะพานพระราม 9 ฝั่งพระนคร บางส่วน และพื้นที่สวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบ พระชนมพรรษา ฝั่งธนบุรีทั้งหมด เพื่อความปลอดภัยในระหว่างการก่อสร้าง และเมื่อสร้างเสร็จแล้ว สำนักงานเขตสามารถแจ้งความประสงค์เพื่อขอใช้พื้นที่ใหม่ได้ ซึ่ง กทพ. ได้แจ้งให้สำนักงานเขตทราบแล้ว และจะประสานกับสำนักงานเขตอย่างใกล้ชิดต่อไป



รูปที่ 8.7-16 ขั้นตอนการรับเรื่องร้องเรียน

ทั้งนี้ โครงการได้ถอดบทเรียนโครงการของ กทพ. ทั้งจากโครงการทางพิเศษที่มีลักษณะใกล้เคียงกับโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 และจากโครงการคมนาคมอื่นๆ โดยระบุรายละเอียดประเด็นปัญหาอุปสรรค ประเด็นความขัดแย้ง การแก้ปัญหา และข้อเสนอแนะสำหรับโครงการของ กทพ. ที่จะดำเนินการใหม่ต่อไป ดังตารางที่ 8.7-11

**ตารางที่ 8.7-11 รายละเอียดประเด็นปัญหาอุปสรรค ประเด็นความขัดแย้งและการแก้ปัญหามาตรการด้านสิ่งแวดล้อม**

ลำดับ	ประเด็นสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดที่มาประเด็นปัญหาอุปสรรค	การแก้ปัญหามาตรการด้านสิ่งแวดล้อม
1	อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	การก่อสร้างทางพิเศษยกระดับซ้อนทับหรือคร่อมบนถนนหรือทางพิเศษที่มีอยู่เดิม มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุในระหว่างการก่อสร้าง หรือของตกหล่นได้	กทพ. ได้กำหนดข้อกำหนดเฉพาะ เรื่อง ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เป็นส่วนหนึ่งของเอกสารประกวดราคา และจะระบุไว้ในเอกสารข้อกำหนดของสัญญาจ้าง ซึ่งผู้รับจ้างจะทราบอย่างชัดเจนในภาระหน้าที่และความรับผิดชอบของตนเอง นอกจากนี้ กทพ. จะกำหนดในเอกสารข้อกำหนดของสัญญาจ้าง ให้ผู้รับจ้างต้องจัดทำประกันภัยสำหรับบุคคลที่ 3 ทั้งต่อบุคคลและทรัพย์สิน ในกรณีเกิดความเสียหายจากการก่อสร้างโครงการ
2	การคมนาคมขนส่ง	การก่อสร้างทางพิเศษยกระดับซ้อนทับหรือคร่อมบนถนนหรือทางพิเศษที่มีอยู่เดิม อาจทำให้เกิดปัญหาการจราจรในระหว่างการก่อสร้าง	กทพ. ได้กำหนดข้อกำหนดเฉพาะที่เกี่ยวข้องด้านการคมนาคมขนส่ง เป็นส่วนหนึ่งของเอกสารประกวดราคา และจะระบุไว้ในเอกสารข้อกำหนดของสัญญาจ้าง ซึ่งผู้รับจ้างจะทราบอย่างชัดเจนในภาระหน้าที่และความรับผิดชอบของตนเอง อาทิ <ul style="list-style-type: none"> <li>- เรื่อง ข้อกำหนดการจัดจราจรในระหว่างการก่อสร้าง ซึ่งครอบคลุมเรื่อง การประชาสัมพันธ์ และจัดแผนจราจรกับผู้เกี่ยวข้อง การเสนอการใช้เส้นทางลัดเพื่อหลีกเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง การจัดจราจรที่ผ่านจุดก่อสร้าง เป็นต้น</li> <li>- เรื่อง การลดผลกระทบต่อระบบขนส่งสาธารณะในบริเวณพื้นที่โครงการ ซึ่งครอบคลุมเรื่อง การประสานงานกับผู้เกี่ยวข้อง การระบุสายรถประจำทางที่จะได้รับผลกระทบในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง การย้ายป้ายรถประจำทางชั่วคราว เป็นต้น</li> </ul>
3	เสียง	เมื่อโครงการทางพิเศษก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว อาจมีอาคารสูงก่อสร้างในระยะประชิดกับโครงการในภายหลัง ทำให้ผู้ได้รับผลกระทบด้าน	อาคารสูงที่ก่อสร้างภายหลังโครงการทางพิเศษควรมีการออกแบบอาคารเพื่อป้องกันและลดผลกระทบด้านเสียงจากทางพิเศษต่อผู้อยู่อาศัยในอาคารสูง

**ตารางที่ 8.7-11 รายละเอียดประเด็นปัญหาอุปสรรค ประเด็นความขัดแย้งและการแก้ปัญหาตามมาตรการ  
ด้านสิ่งแวดล้อม**

ลำดับ	ประเด็น สิ่งแวดล้อม	รายละเอียดที่มาประเด็น ปัญหาอุปสรรค	การแก้ปัญหาตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม
		เสียงจากโครงการทางพิเศษ และมีข้อ ร้องเรียนให้ กทพ. ดำเนินการแก้ไข	กทพ. จะปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบด้านเสียง ที่กำหนดไว้ในรายงานการ วิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการอย่าง เคร่งครัดและต่อเนื่อง ในกรณีมีข้อร้องเรียน กทพ. จะดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงจากโครงการ หากระดับเสียงเกินมาตรฐานที่กำหนด กทพ. จะ กำหนดมาตรการในการลดระดับเสียงดังกล่าว ทั้งนี้ การกำหนดมาตรการลดระดับเสียงจะ พิจารณาตามความเหมาะสมและข้อจำกัดด้าน โครงสร้างของทางพิเศษที่มีอยู่เดิม