

บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1 บทนำ

1.1 บทนำ

สืบเนื่องจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินการศึกษาและจัดทำ รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment) โครงการศึกษาและออกแบบงานโครงการระบบ ทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี ซึ่งรายงานฉบับดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในวาระ ประชุมครั้งที่ 2/2549 เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน พ.ศ. 2549 ตามหนังสือของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ สำนักงาน นโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เลขที่ ทส 1008/ว 7703 ลงวันที่ 5 กันยายน พ.ศ. 2549 โครงการดังกล่าวมีองค์ประกอบสำคัญ 3 ส่วน คือ

- 1) ระบบทางด่วน เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร มีจุดเริ่มต้นที่ถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก (ถนน กาญจนภิเษก) จากนั้นแนวเส้นทางใช้พื้นที่เขตทางรถไฟสายตะวันตก (สายใต้เดิม) ร่วมไปกับระบบรถไฟ ข้างต้น ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 6 จนถึงบริเวณย่านบางซื่อและเชื่อมต่อกับทางด่วนศรีรัช บริเวณด้านเหนือสถานีขนส่งหมอชิต 2 จากนั้นเป็นถนนสู่ระดับพื้นที่บริเวณถนนกำแพงเพชรเป็นจุดสิ้นสุด โครงการ รวมระยะทางประมาณ 17 กิโลเมตร
- 2) ระบบราง เริ่มต้นจากสถานีรถไฟบางซื่อตามเขตทางรถไฟสายตะวันตก (สายใต้เดิม) สิ้นสุดที่สถานีชุมทาง ดลิ่งชัน โดยจะเป็นทางรถไฟยกระดับช่วงบางซื่อข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาข้ามสะพานพระราม 6 และจะลดระดับ ลงสู่พื้นดินก่อนถึงสถานีบางบำหรุ โดยเมื่อแล้วเสร็จจะให้บริการได้ทั้งรถไฟทางไกล รถไฟขนส่งสินค้า รถไฟ ชานเมืองและยังมีพื้นที่เพื่อพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงในอนาคต ระยะทางรวมประมาณ 15.2 กิโลเมตร
- 3) ถนนเลียบทางรถไฟ ทำหน้าที่หลัก คือ รวมและกระจายการจราจรเพื่อเข้าออกระบบทางด่วน นอกจากนี้ยัง สามารถใช้เดินทางเชื่อมต่อถนนในท้องถิ่น โดยจะอยู่ในเขตของรถไฟแบ่งเป็น 2 ช่วง ช่วงแรกเริ่มต้นที่ถนน ประชาชื่นสิ้นสุดที่ถนนประชาราษฎร์สาย 1 เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร มีเกาะกลางแยกทิศทางการจราจร (Divided Highway) ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร มีทางเท้ากว้าง 3.00 เมตร อยู่ใต้โครงสร้างทาง ด่วนความยาวประมาณ 1.7 กิโลเมตร และช่วงถัดไปเริ่มต้นจากถนนจรัญสนิทวงศ์ไปจนถึงถนน กาญจนภิเษก เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร เลียบแนวเขตทางรถไฟทั้งสองด้าน ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.00 เมตร โดยด้านเหนือมีความยาว ประมาณ 11.5 กิโลเมตร รองรับการจราจรในทิศทางเข้าเมือง และด้านใต้มีความยาวประมาณ 11.7 กิโลเมตร รองรับการจราจรในทิศทางออกเมือง

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กระทรวงคมนาคม ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการรับผิดชอบแก้ไขปัญหา การจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้กำหนดแผนงานและโครงการสำคัญในอนาคตตามนโยบายของรัฐบาล (Flagship Projects) ไว้ในแผนบริหารราชการแผ่นดิน 4 ปี ให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล เพื่อให้การแก้ไขปัญหา

การจราจรมีประสิทธิภาพอย่างสูงสุด โดยกำหนดให้งานภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบงานโครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนีในส่วนของระบบทางด่วน หรือ โครงการก่อสร้างทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เป็นโครงการภายใต้แผนฟื้นฟูเศรษฐกิจ ระยะที่ 2 (Stimulus Package 2 : SP2) โดยมีเป้าหมายที่สำคัญคือ การแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ที่มีการจราจรและการขนส่งเพิ่มขึ้นอันเป็นผลจากความเจริญทางเศรษฐกิจ

ทั้งนี้ระยะก่อสร้างของโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ใช้ระยะเวลารวมทั้งสิ้น 48 เดือน โดยเริ่มก่อสร้างเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ. 2555 ถึงวันที่ 14 ธันวาคม พ.ศ. 2559 สำหรับระยะดำเนินการของโครงการ เริ่มตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2559 ถึงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2585 รวมระยะเวลารวมทั้งสิ้น 26 ปี โดยปัจจุบันอยู่ในช่วงปีที่ 5 ของระยะดำเนินการ

จากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดให้โครงการฯ ต้องติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียงโดยทั่วไป ความสั่นสะเทือน สภาพเศรษฐกิจ-สังคม และสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัยตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ อีกทั้ง โครงการฯ ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัดตลอดระยะดำเนินการของโครงการ รวมถึงจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทุก 6 เดือน เพื่อนำเสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ

1.2 ที่ตั้ง และ องค์ประกอบหลักของโครงการ

1.2.1 ที่ตั้งโครงการ

โครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี เป็นโครงการทางพิเศษเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายระบบทางด่วน ในเมืองของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กับทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกของ กรมทางหลวง (ถนนกาญจนาภิเษก) และมีส่วนต่อขยายในอนาคต เพื่อเชื่อมโยงไปยังพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) มีโครงการที่จะก่อสร้างทางพิเศษด้านบน (อยู่ชั้นที่ 2) เหนือถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันตก (ถนนกาญจนาภิเษก) ในอนาคต ซึ่งจะทำให้สามารถใช้ทางพิเศษนี้เชื่อมโยงกับทางพิเศษในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อไปส่วนต่างๆ ของกรุงเทพมหานคร รวมทั้งเป็นทางเลือกเมืองในเขตชั้นในของกรุงเทพมหานครได้ด้วย โดยแนวเส้นทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร มีจุดเริ่มต้นจากถนนกาญจนาภิเษก ถึงจุดเชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัช ดังแสดงในรูปที่ 1-1 รูปแบบการก่อสร้างของโครงการจะเป็นการก่อสร้างระบบทางพิเศษ ซึ่งเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ร่วมกับระบบทางรถไฟบนเขตทางที่มีอยู่เดิมเป็นส่วนใหญ่ โดยมีการเชื่อมต่อทางพิเศษของโครงการเข้ากับระบบโครงข่ายถนนสายหลักตามแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ ถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันตก ถนนราชพฤกษ์ ถนนจรัญสนิทวงศ์ ถนนประชาราษฎร์ ถนนประชาราษฎร์สาย 1 และถนนพิบูลสงคราม จากนั้นแนวเส้นทางโครงการจะข้ามถนนประชาชื่น คลองประปา จนเข้าบรรจบกับทางพิเศษศรีรัชที่บริเวณบางซื่อ เป็นทางแยกต่างระดับ และมีทางขึ้น-ลงเชื่อมต่อกับถนนกำแพงเพชร



รูปที่ 1-1 แนวเส้นทางโครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล
บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี

1.2.2 องค์ประกอบหลักของโครงการ

องค์ประกอบหลักของโครงการประกอบด้วย (1) ทางสายหลัก (2) ทางขึ้น-ลงทางพิเศษ (3) ทางแยกต่างระดับ และ (4) ระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง พร้อมสะพานลอยกัลปพฤกษ์เพื่อแก้ไขปัญหาจุดตัดถนนท้องถนนช่วงจากถนนกาญจนาภิเษกถึงสะพานพระรามหก จำนวน 5 แห่ง

1) ทางสายหลัก (Main Line)

ทางสายหลัก (Main Line) หรือทางสายประธาน ออกแบบเป็นทางพิเศษยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร โดยควบคุมจุดเข้า-ออก เพื่อให้การจราจรบนทางพิเศษเคลื่อนตัวได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพที่ความเร็วสูง มีจุดเริ่มต้นที่ถนนกาญจนาภิเษกทางขวามือในทิศตะวันออกใช้พื้นที่เขตทางรถไฟสายตะวันออก (สายใต้เดิม) ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 6 จนถึงบริเวณย่านบางซื่อและเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชบริเวณด้านเหนือของสถานีขนส่งหมอชิต 2 เป็นจุดสิ้นสุดโครงการ ระยะทางรวมประมาณ 17 กิโลเมตร

2) ทางขึ้น-ลง (On/Off Ramps)

หน้าที่ของทางขึ้น-ลงทางพิเศษ คือ การรับและกระจายการจราจรระหว่างทางพิเศษกับระบบโครงข่ายถนน ณ ตำแหน่งที่กำหนด เพื่อให้การจราจรที่ต้องการใช้ทางพิเศษขึ้น-ลงในตำแหน่งที่เหมาะสม การเลือกตำแหน่งดังกล่าวขึ้นอยู่กับการพิจารณาทางขึ้น-ลงโครงข่ายถนนในปัจจุบันและในอนาคต ตลอดจนความสามารถในการเปลี่ยนแปลงและปรับปรุงระบบถนนและทางแยกที่มีอยู่

ตลอดแนวเส้นทางของโครงการ กำหนดทางขึ้น-ลงไว้ 6 แห่ง ดังแสดงในรูปที่ 1-2 โดยแต่ละแห่งมีระยะห่างกันประมาณ 3 กิโลเมตร ดังนี้

- ทางขึ้น-ลง กาญจนาภิเษก
- ทางขึ้น-ลง ราชพฤกษ์
- ทางขึ้น-ลง บางบำหรุ
- ทางขึ้น-ลง จรัญสนิทวงศ์
- ทางขึ้น-ลง พระรามหก
- ทางขึ้น-ลง กำแพงเพชร

ตามรูปแบบการจัดวางโครงสร้างทางพิเศษ ระบบขนส่งทางรถไฟ และถนนเลียบทางรถไฟ (Local Road) ที่ระบุไว้ในแบบรายละเอียด ได้จัดวางถนนเลียบทางรถไฟไว้ทั้งสองฝั่งของแนวเขตทาง เพื่อรองรับการจราจรจากถนนที่ตัดผ่านรถไฟในปัจจุบัน ให้ใช้สะพานลอยกัลปพฤกษ์ในการข้ามทางรถไฟ ในขณะที่เดียวกันถนนเลียบทางรถไฟ ยังใช้รองรับปริมาณจราจรขึ้น-ลงอีกด้วย ดังนั้นรูปแบบของทางขึ้น-ลงของโครงการจะเป็นแบบขึ้น-ลงโดยตรง ขนาบทั้งสองด้านของทางยกระดับหลัก (Main Line) ยกเว้นทางขึ้น-ลงกำแพงเพชร ที่อยู่ร่วมกับทางแยกต่างระดับศรีรัช ซึ่งได้ดำเนินการพิจารณาแบบไว้ในการศึกษาทางแยกต่างระดับเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

3) ทางแยกต่างระดับ (Interchange)

โดยทั่วไปแล้ว ทางแยกต่างระดับเป็นส่วนสำคัญที่สุดของทางพิเศษ ซึ่งจะต้องตอบสนองต่อความปลอดภัย และการเปลี่ยนแปลงทิศทางของรถยนต์เป็นอย่างดี โดยทำให้เกิดการเลื่อนไหลของการจราจรอย่างอิสระและมีผลกระทบต่อ การลดอัตราความเร็วของการจราจรน้อยมาก โดยทางแยกต่างระดับในโครงการมี 3 แห่ง ประกอบด้วย

- ทางแยกต่างระดับถนนกาญจนาภิเษก
- ทางแยกต่างระดับบรมราชชนนี
- ทางแยกต่างระดับศรีรัช

4) ด่านเก็บค่าผ่านทาง (Toll Plaza)

โครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี มีการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางเพื่อเข้าใช้ทางพิเศษ จำนวน 10 ด่าน เป็นด่านบนพื้นราบ 6 ด่าน ด่านบนทางยกระดับ 4 ด่าน นอกจากนี้ในโครงการยังมีอาคารศูนย์ควบคุม ทางพิเศษ และสถานีตำรวจทางพิเศษอีกอย่างละอาคาร โดยอาคารทั้งสองก่อสร้างบนพื้นราบ

5) ระบบควบคุมการจราจร ระบบสื่อสาร และระบบอื่นๆ

ระบบควบคุมการจราจร ระบบสื่อสาร และระบบอื่นๆ ของทางพิเศษ อย่างน้อยจะประกอบด้วยระบบ โทรศัพท์ฉุกเฉิน (Emergency Telephone System)

- ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV System)
- อุปกรณ์ตรวจจับรถยนต์ (Vehicle Detectors)
- ระบบป้ายแจ้งข้อความแบบเปลี่ยนข้อความได้ (Variable Message Sign: VMS)
- ระบบป้ายแสดงสัญลักษณ์จราจรชนิดแปรเปลี่ยนสัญลักษณ์ได้ (Matrix Sign: MS)
- ระบบโครงข่ายการสื่อสารความเร็วสูง (Data Communication Networks)
- ระบบชั่งน้ำหนักรถบรรทุก (Truck Weighing System)
- ระบบวิทยุสื่อสาร (Mobile Radio System)
- ระบบนาฬิกา (Clock System)
- ระบบตรวจจับความเร็วของรถยนต์ (Speed Enforcement System)
- ระบบไฟฟ้า/เครื่องกล/โทรศัพท์ ของอาคาร (Building Services System)



1.3 ความเป็นมาของการจัดทำรายงาน

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (บีอีเอ็ม) สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่เลขที่ 587 ถนนสุขุมวิทวินิจฉัย เขตดินแดง กรุงเทพมหานคร 10400 ได้มอบหมายให้ บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะโครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี พร้อมทั้งจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ เป็นประจำทุก 6 เดือน

โดยรายงานฉบับนี้ เป็นการรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2564

1.4 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี ระยะดำเนินการ ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียงโดยทั่วไป ความสั่นสะเทือน การสำรวจทัศนคติ และความคิดเห็นของประชาชน ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2564 สรุปได้ดังตารางที่ 1-1 ส่วนการบันทึกค่าพิกัดทางภูมิศาสตร์ (Geographic Positioning System: GPS) ของตำแหน่งจุดติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม แสดงดังตารางที่ 1-2

ตารางที่ 1-1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย
สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี ระยะดำเนินการ ประจำปี พ.ศ. 2564

แผนการติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ความถี่ในการติดตามตรวจสอบ	แผนการดำเนินงาน
1. คุณภาพอากาศ ในบรรยากาศโดยทั่วไป	1. ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง 2. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง 3. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	1. วัดสร้อยทอง 2. วัดเพลง 3. สถานีรถไฟฉิมพลี	1 ครั้ง/ปี 5 ปีแรกของการให้บริการหลังจากนั้น ตรวจวัดทุก 3 ปี (3 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด)	4-7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2564
2. ระดับเสียงโดยทั่วไป	1. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) 2. ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน (L_{Adn}) 3. ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไคที่ 90 (L_{A90})	1. โรงเรียนสมศรีรัตนศึกษา (บริเวณ รกส. สาขาประชาชื่น) 2. วัดสร้อยทอง 3. วัดเพลง 4. สถานีรถไฟฉิมพลี 5. หมู่บ้านมณฑกานต์ 6. หมู่บ้านกรีนเนอร์รี่ 2 7. หมู่บ้านธนาคารวิมลล่า	2 ครั้ง/ปี 5 ปีแรกของการให้บริการหลังจากนั้น ตรวจวัดทุก 3 ปี (3 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด)	4-7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2564
3. ความสั่นสะเทือน	1. ความเร็วของอนุภาค (Peak Particle Velocity) 2. ความถี่ (Frequency)	1. โรงเรียนสมศรีรัตนศึกษา (บริเวณ รกส. สาขาประชาชื่น) 2. วัดสร้อยทอง 3. วัดเพลง 4. สถานีรถไฟฉิมพลี	สถานีละ 3 วันต่อเนื่อง 1 ครั้ง/ปี 5 ปีแรกของการให้บริการหลังจากนั้น ตรวจวัดทุก 3 ปี (3 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด)	ได้ดำเนินการเมื่อ 27-30 พฤษภาคม พ.ศ. 2564
4. เศรษฐกิจ-สังคม	- ทิศนคติต่อการเปิดใช้โครงการ	- หัวหน้า ศาสนสถาน ครั้วเรือน สถานศึกษา ที่อยู่ใกล้เคียงทางขึ้น-ลง ของโครงการในระยะ 500 เมตร 360 ตัวอย่าง	1 ครั้ง ภายหลังดำเนินการแล้ว 1 ปี	-

**ตารางที่ 1-1 (ต่อ) แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย
สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี ระยะดำเนินการ ประจำปี พ.ศ. 2564**

แผนการติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ระยะเวลาในการติดตามตรวจสอบ	แผนการดำเนินงาน
5. สาธารณสุข/อาชีวอนามัย/ ความปลอดภัย	1. ตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของพนักงาน	- พนักงานของโครงการ	1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาดำเนินการ	วันที่ 27-29 ธันวาคม พ.ศ. 2564
	2. บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้อาศัย ใกล้เคียง	- พื้นที่โครงการและชุมชนใกล้เคียงพื้นที่ โครงการ		ได้ดำเนินการเมื่อเดือน มกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2564
6. แผนงานการมีส่วนร่วม ของประชาชน และการ ประชาสัมพันธ์	- จัดประชุมกลุ่มตัวแทนโครงการในชุมชน	กลุ่มเป้าหมาย 1. ผู้นำชุมชนในพื้นที่ที่มีความเกี่ยวข้องกับ ผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง 2. ตัวแทนพื้นที่ที่ไวต่อผลกระทบ/องค์กร เอกชน	1 ครั้ง/ปี (กลุ่มเป้าหมายไม่เกิน 200 คน) 5 ปี	มีแผนดำเนินงานในปี 2565 เนื่องจากติดสถานการณ์ โควิด 19 (Covid-19) จึงทำให้ ไม่สามารถจัดประชุมได้
	- เผยแพร่ข้อมูลผ่านสื่อมวลชน	1. ผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง 2. ผู้นำชุมชนในพื้นที่ที่มีความเกี่ยวข้องกับ ผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง 3. ผู้อยู่อาศัยและสถานประกอบการ ใกล้เคียง 4. เจ้าหน้าที่ราชการระดับเขต/แขวงและ นักการเมืองท้องถิ่น 5. ตัวแทนพื้นที่ที่ไวต่อผลกระทบ/องค์กร	6 เดือนแรกของระยะดำเนินการ (1 ครั้ง)	

ตารางที่ 1-2 คำพิกัตทางภูมิศาสตร์ของตำแหน่งจุดติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนทดแทน
โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย
สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี ระยะดำเนินการ

จุดติดตามตรวจสอบ	คำพิกัตจุดติดตามตรวจสอบ		
	UTM	East (X)	North (Y)
คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป			
1. วัดสร้อยทอง	47P	0664075	1527609
2. วัดเพลง	47P	0660900	1525542
3. สถานีรถไฟฉิมพลี	47P	0653585	1526022
ระดับเสียงโดยทั่วไป			
1. โรงเรียนสมศรีรื่นศึกษา (บริเวณ ธกส. สาขาประชาชื่น)	47P	0666248	1528585
2. วัดสร้อยทอง	47P	0664075	1527609
3. วัดเพลง	47P	0660900	1525542
4. สถานีรถไฟฉิมพลี	47P	0653585	1526022
5. หมู่บ้านมณฑาทันต์	47P	0652507	1525854
6. หมู่บ้านกรีนเนอรี่วิว 2	47P	0654946	1525619
7. หมู่บ้านธนาคารวิลล่า	47P	0659181	1525100
ความสั่นสะเทือน			
1. โรงเรียนสมศรีรื่นศึกษา (บริเวณ ธกส. สาขาประชาชื่น)	47P	0666248	1528585
2. วัดสร้อยทอง	47P	0664075	1527609
3. วัดเพลง	47P	0660900	1525542
4. สถานีรถไฟฉิมพลี	47P	0653585	1526022

1.5 จุดติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1.5.1 จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน

จากการสำรวจจุดติดตามตรวจสอบในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2560 ก่อนเริ่มดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่าจุดติดตามตรวจสอบทุกจุดที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment Report) สามารถทำการติดตั้งอุปกรณ์ติดตามตรวจสอบได้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) วัดสร้อยทอง

วัดสร้อยทอง ได้ถูกกำหนดให้เป็นจุดติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งจากการสำรวจบริเวณวัดสร้อยทอง พบว่าด้านหน้าติดกับโรงเรียนวัดสร้อยทองและอาคารที่พักอาศัย ซึ่งหลังจากได้รับอนุญาตจากเจ้าของพื้นที่แล้ว ที่ปรึกษาจึงได้ทำการติดตั้งเครื่องมือและอุปกรณ์ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมบนจุดที่สำรวจไว้โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- คุณภาพอากาศ ติดตั้งบริเวณพื้นที่ลานหน้าศาลพระภูมิของวัดสร้อยทอง (สัญลักษณ์ A1)
- มาตรฐานระดับเสียง ติดตั้งบริเวณพื้นที่ลานหน้าศาลพระภูมิของวัดสร้อยทอง (สัญลักษณ์ N1)
- มาตรฐานความสั่นสะเทือน ติดตั้งบริเวณพื้นที่ลานหน้าศาลพระภูมิของวัดสร้อยทอง (สัญลักษณ์ V1)

โดยมีรายละเอียดแผนผังจุดติดตามตรวจสอบดังแสดงในรูปที่ 1-3



2) วัดเพลง

วัดเพลง ได้ถูกกำหนดให้เป็นจุดติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งจากการสำรวจบริเวณวัดเพลง พบว่าแนวทางการก่อสร้างของโครงการ อยู่ทางด้านทิศเหนือของวัด ซึ่งบริเวณรอบวัดเพลงจะมีชุมชนกระจายตัวอยู่ ซึ่งหลังจากได้รับอนุญาตจากเจ้าของพื้นที่แล้ว ที่ปรึกษาจึงได้ทำการติดตั้งเครื่องมือและอุปกรณ์ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมบนจุดที่สำรวจไว้โดยมีรายละเอียดดังนี้

- คุณภาพอากาศ ติดตั้งอยู่บนถนนภายในวัด อยู่ใกล้กับอุโบสถ (สัญลักษณ์ A1)
- มาตรฐานเสียง ติดตั้งอยู่บนถนนภายในวัด อยู่ใกล้กับอุโบสถ (สัญลักษณ์ N1)
- มาตรฐานสั่นสะเทือน ติดตั้งอยู่บนถนนภายในวัด อยู่ใกล้กับอุโบสถ (สัญลักษณ์ V1)

โดยมีรายละเอียดแผนผังจุดติดตามตรวจสอบดังแสดงในรูปที่ 1-4



3) สถานีรถไฟฉิมพลี

สถานีรถไฟฉิมพลี ได้ถูกกำหนดให้เป็นจุดติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งจากการสำรวจบริเวณสถานีรถไฟฉิมพลี พบว่าด้านหลังสถานีรถไฟ ประมาณ 50 เมตร เป็นที่พักอาศัย โดยเป็นบ้านไม้ และฝั่งตรงข้ามด้านฝั่งตะวันออก มีสำนักงานอัยการจังหวัดลพบุรี ซึ่งหลังจากได้รับอนุญาตจากเจ้าของพื้นที่แล้ว ที่ปรึกษาจึงได้ทำการติดตั้งเครื่องมือและอุปกรณ์ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมบนจุดที่สำรวจไว้โดยมีรายละเอียดดังนี้

- คุณภาพอากาศ ติดตั้งอยู่บริเวณที่พักอาศัย บริเวณด้านหลังของสถานีรถไฟฉิมพลี (สัญลักษณ์ A1)
- มาตรฐานระดับเสียง ติดตั้งอยู่บริเวณที่พักอาศัย บริเวณด้านหลังของสถานีรถไฟฉิมพลี (สัญลักษณ์ N1)
- มาตรฐานความสั่นสะเทือน ติดตั้งอยู่บริเวณฐานรากของที่พักผู้โดยสารของสถานี (สัญลักษณ์ V1)

โดยมีรายละเอียดแผนผังจุดติดตามตรวจสอบดังแสดงในรูปที่ 1-5



4) โรงเรียนสมศรีรื่นศึกษา

(บริเวณธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์เพื่อการเกษตรสาขาประชาชน)

โรงเรียนสมศรีรื่นศึกษา ได้ถูกกำหนดให้เป็นจุดติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งจากการสำรวจบริเวณโรงเรียนสมศรีรื่นศึกษา พบว่าโรงเรียนดังกล่าวได้ปิดดำเนินการ ทำให้ไม่สามารถติดตั้งอุปกรณ์การตรวจวัดบริเวณดังกล่าวได้ ทางทีมสำรวจจึงปรึกษากับทางที่ปรึกษาของโครงการเพื่อพิจารณาจุดติดตั้งจุดใหม่ ใกล้เคียงบริเวณเดิม ซึ่งจากการเข้าสำรวจบริเวณรอบข้างพบว่า บริเวณด้านหน้าของโรงเรียนติดกับถนนประชาชน ซึ่งเป็นบริเวณแนวเส้นทางของโครงการ แต่บริเวณด้านหน้าเป็นพื้นที่ที่ลานจอดรถของสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนฝั่งตรงข้ามของคลองประปา พบว่ามีธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตรสาขาประชาชน ซึ่งมีพื้นที่ว่างและเหมาะสมในการติดตั้งอุปกรณ์ตรวจวัด ซึ่งหลังจากได้รับอนุญาตจากเจ้าของพื้นที่แล้ว ที่ปรึกษาจึงได้ทำการติดตั้งเครื่องมือและอุปกรณ์ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมบนจุดที่สำรวจไว้โดยมีรายละเอียดดังนี้

- มาตรฐานระดับเสียง ติดตั้งอยู่บริเวณลานจอดรถของธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตรสาขาประชาชน ใกล้กับอาคารสำนักงานของธนาคาร (สัญลักษณ์ N1)
- มาตรฐานความสั่นสะเทือน ติดตั้งอยู่บริเวณฐานรากอาคารสำนักงาน ของธนาคาร (สัญลักษณ์ V1)

โดยมีรายละเอียดแผนผังจุดติดตามตรวจสอบดังแสดงในรูปที่ 1-6



5) หมู่บ้านมณฑกานต์

หมู่บ้านมณฑกานต์ ได้ถูกกำหนดให้เป็นจุดติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งจากการสำรวจ พบว่าแนวทางการก่อสร้างของโครงการ อยู่ทางด้านทิศเหนือของหมู่บ้าน ซึ่งบริเวณรอบข้างมีที่พักอาศัยกระจายอยู่บริเวณรอบข้าง ซึ่งหลังจากได้รับอนุญาตจากเจ้าของพื้นที่แล้ว ที่ปรึกษาจึงได้ทำการติดตั้งเครื่องมือและอุปกรณ์ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมบนจุดที่สำรวจไว้โดยมีรายละเอียดดังนี้

- มาตรฐานความเสี่ยง ติดตั้งอยู่บริเวณพื้นที่สาธารณะภายในหมู่บ้าน (สัญลักษณ์ N1)

โดยมีรายละเอียดแผนผังจุดติดตามตรวจสอบดังแสดงในรูปที่ 1-7



6) หมู่บ้านกรีนเนอรีวิว 2

หมู่บ้านกรีนเนอรีวิว 2 ได้ถูกกำหนดให้เป็นจุดติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งจากการสำรวจบริเวณหมู่บ้านกรีนเนอรีวิว 2 พบว่าด้านหน้าติดกับถนนสวนผัก และอยู่ใกล้กับแนวพื้นที่โครงการ ซึ่งบริเวณรอบข้างมีที่พักอาศัยกระจายอยู่บริเวณรอบข้าง ซึ่งหลังจากได้รับอนุญาตจากเจ้าของพื้นที่แล้ว ที่ปรึกษาจึงได้ทำการติดตั้งเครื่องมือและอุปกรณ์ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมบนจุดที่สำรวจไว้โดยมีรายละเอียดดังนี้

- มาตรฐานระดับเสียง ติดตั้งอยู่บริเวณที่พักอาศัย ติดตั้งอยู่บนสนามหญ้าบริเวณด้านหน้า (สัญลักษณ์ N1)

โดยมีรายละเอียดแผนผังจุดติดตามตรวจสอบดังแสดงในรูปที่ 1-8



7) หมู่บ้านธนากรวิลล่า

หมู่บ้านธนากรวิลล่า ได้ถูกกำหนดให้เป็นจุดติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งจากการสำรวจบริเวณหมู่บ้านธนากรวิลล่า พบว่าภายในหมู่บ้านมีบ้านที่มีพื้นที่ติดกับแนวทางการก่อสร้างของโครงการ ซึ่งหลังจากได้รับอนุญาตจากเจ้าของพื้นที่แล้ว ที่ปรึกษาจึงได้ทำการติดตั้งเครื่องมือและอุปกรณ์ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมบนจุดที่สำรวจไว้โดยมีรายละเอียดดังนี้

- มาตรฐานระดับเสียง ติดตั้งอยู่บริเวณด้านหน้าของบ้านใกล้กับที่ตั้งของศาลพระภูมิ (สัญลักษณ์ N1)

โดยมีรายละเอียดแผนผังจุดติดตามตรวจสอบดังแสดงในรูปที่ 1-9

