

บทที่ 1

บทนำ

---

## บทที่ 1 บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาของการจัดทำรายงาน

สืบเนื่องจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินการศึกษา และจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment) โครงการศึกษาและออกแบบงาน โครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี ซึ่งรายงานฉบับดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในวาระประชุมครั้งที่ 2/2549 เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน พ.ศ. 2549 ตามหนังสือของคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เลขที่ ทส 1008/ว 7703 ลงวันที่ 5 กันยายน พ.ศ. 2549 โครงการดังกล่าวมีองค์ประกอบสำคัญ 3 ส่วน คือ

- 1) ระบบทางด่วน เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร มีจุดเริ่มต้นที่ถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก (ถนนกาญจนาภิเษก) จากนั้นแนวเส้นทางใช้พื้นที่เขตทางรถไฟสายตะวันตก (สายใต้เดิม) ร่วมไปกับระบบรถไฟข้างต้น ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 6 จนถึงบริเวณย่านบางซื่อ และเชื่อมต่อกับทางด่วนศรีรัชบริเวณด้านเหนือสถานีขนส่งหมอชิต 2 จากนั้นเป็นถนนสู่ระดับพื้นที่ บริเวณถนนกำแพงเพชรเป็นจุดสิ้นสุดโครงการ รวมระยะทางประมาณ 17 กิโลเมตร
- 2) ระบบรางเริ่มต้นจากสถานีรถไฟบางซื่อตามเขตทางรถไฟสายตะวันตก (สายใต้เดิม) สิ้นสุดที่สถานีชุมทางตลิ่งชัน โดยจะเป็นทางรถไฟยกระดับช่วงบางซื่อข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาข้ามสะพาน พระราม 6 และจะลดระดับลงสู่พื้นดินก่อนถึงสถานีบางบำหรุ โดยเมื่อแล้วเสร็จจะให้บริการได้ทั้งรถไฟ ทางไกล รถไฟขนส่งสินค้า รถไฟชานเมืองและยังมีพื้นที่เพื่อพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงในอนาคต ระยะทางรวมประมาณ 15.2 กิโลเมตร
- 3) ถนนเลียบทางรถไฟ ทำหน้าที่หลัก คือ รวมและกระจายการจราจรเพื่อเข้าออกระบบทางด่วน นอกจากนี้ ยังสามารถใช้เดินทางเชื่อมต่อถนนในท้องถิ่น โดยจะอยู่ในเขตของรถไฟแบ่งเป็น 2 ช่วง ช่วงแรกเริ่มต้นที่ ถนนประชาชื่นสิ้นสุดที่ถนนประชาราษฎร์สาย 1 เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร มีเกาะกลางแยกทิศทาง การจราจร (Divided Highway) ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร มีทางเท้ากว้าง 3.00 เมตร อยู่ใต้โครงสร้างทางด่วนความยาวประมาณ 1.7 กิโลเมตร และช่วงถัดไปเริ่มต้นจากถนนจรัญสนิทวงศ์ ไปจนถึงถนนกาญจนาภิเษก เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร เลียบแนวเขตทางรถไฟทั้งสองด้าน ความกว้าง ช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.00 เมตร โดยด้านเหนือมีความยาวประมาณ 11.5 กิโลเมตร รองรับการจราจรในทิศทางเข้าเมือง และด้านใต้ มีความยาวประมาณ 11.7 กิโลเมตร รองรับการจราจรในทิศทางออกเมือง

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กระทรวงคมนาคม ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการรับผิดชอบแก้ไขปัญหา การจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้กำหนดแผนงานและโครงการสำคัญในอนาคตตามนโยบายของรัฐบาล

(Flagship Projects) ไว้ในแผนบริหารราชการแผ่นดิน 4 ปี ให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล เพื่อให้การแก้ไขปัญหาการจราจรมีประสิทธิภาพอย่างสูงสุด 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 โดยปัจจุบัน(มกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565) อยู่ในช่วงปีที่ 6 ของระยะดำเนินการ

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (บีอีเอ็ม) สาขาที่ 1 ตั้งอยู่เลขที่ 238/7 ถนนโอศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 ได้มอบหมายให้ บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี จากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดให้โครงการฯ ต้องติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียง โดยทั่วไป ความสั่นสะเทือน สภาพเศรษฐกิจ-สังคม และสาธารณสุขอนามัยและความปลอดภัยตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ อีกทั้ง โครงการฯ ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัดตลอดระยะดำเนินการของโครงการ รวมถึงจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทุก 6 เดือน เพื่อนำเสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ

โดยรายงานฉบับนี้ เป็นการรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

## 1.2 ที่ตั้ง และ องค์ประกอบหลักของโครงการ

### 1.2.1 ที่ตั้งโครงการ

โครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี เป็นโครงการทางพิเศษเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายระบบทางด่วนในเมืองของ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กับทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตกของ กรมทางหลวง (ถนนกาญจนาภิเษก) และมีส่วนต่อขยายในอนาคต เพื่อเชื่อมโยงไปยังพื้นที่ฝั่งตะวันตกของ กรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) มีโครงการที่จะก่อสร้างทางพิเศษด้านบน (อยู่ชั้นที่ 2) เหนือถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันตก (ถนนกาญจนาภิเษก) ในอนาคต ซึ่งจะทำให้สามารถใช้ทางพิเศษนี้เชื่อมโยกับทางพิเศษในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อไปส่วนต่างๆ ของกรุงเทพมหานคร รวมทั้งเป็นทางเลือกเมืองในเขตชั้นในของกรุงเทพมหานครได้ด้วย โดยแนวเส้นทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร มีจุดเริ่มต้นจากถนนกาญจนาภิเษก ถึงจุดเชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัช ดังแสดงในรูปที่ 1-1 รูปแบบการก่อสร้างของโครงการจะเป็นการก่อสร้างระบบทางพิเศษ ซึ่งเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ร่วมกับระบบทางรถไฟบนเขตทางที่มีอยู่เดิมเป็นส่วนใหญ่ โดยมีการเชื่อมต่อทางพิเศษของโครงการเข้ากับระบบโครงข่ายถนนสายหลักตามแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ ถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันตก ถนนราชพฤกษ์ ถนนจรัญสนิทวงศ์ ถนนประชากรราษฎร์ ถนนประชากรราษฎร์สาย 1 และถนนพิบูลสงคราม จากนั้นแนวเส้นทางโครงการจะข้ามถนนประชาชื่น คลองประปา จนเข้าบรรจบกับทางพิเศษศรีรัชที่บริเวณบางซื่อ เป็นทางแยกต่างระดับ และมีทางขึ้น-ลงเชื่อมต่อกับถนนกำแพงเพชร



## 1.2.2 องค์ประกอบหลักของโครงการ

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

### 1) ทางสายหลัก (Main Line)

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

### 2) ทางขึ้น-ลง (On/Off Ramps)

หน้าที่ของทางขึ้น-ลงทางพิเศษ คือ การรับและกระจายการจราจรระหว่างทางพิเศษกับระบบโครงข่ายถนน ณ ตำแหน่งที่กำหนด เพื่อให้การจราจรที่ต้องการใช้ทางพิเศษขึ้น-ลงในตำแหน่งที่เหมาะสม การเลือกตำแหน่งดังกล่าว ขึ้นอยู่กับระยะห่างระหว่างทางขึ้น-ลงโครงข่ายถนนในปัจจุบันและในอนาคต ตลอดจนความสามารถในการเปลี่ยนแปลง และปรับปรุงระบบถนนและทางแยกที่มีอยู่

ตลอดแนวเส้นทางของโครงการ กำหนดทางขึ้น-ลงไว้ 6 แห่ง ดังแสดงในรูปที่ 1-2 โดยแต่ละแห่ง มีระยะห่างกันประมาณ 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 ให้ใช้สะพานลอยกลับรถในการข้ามทางรถไฟ ในขณะที่ตัวถนนเลียบทางรถไฟยังใช้รองรับปริมาณจราจรขึ้น-ลงอีกด้วย ดังนั้นรูปแบบของทางขึ้น-ลงของโครงการจะเป็นแบบขึ้น-ลงโดยตรง ขนาบทั้งสองด้านของทางยกระดับหลัก (Main Line) ยกเว้นทางขึ้น-ลงกำแพงเพชร ที่อยู่ร่วมกับทางแยกต่างระดับศรีรัช ซึ่งได้ดำเนินการพิจารณารูปแบบไว้ในการศึกษาทางแยกต่างระดับเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

### 3) ทางแยกต่างระดับ (Interchange)

โดยทั่วไปแล้ว ทางแยกต่างระดับเป็นส่วนสำคัญที่สุดของทางพิเศษ ซึ่งจะต้องตอบสนองต่อความปลอดภัย และการเปลี่ยนแปลงทิศทางของยานยนต์เป็นอย่างดี โดยทำให้เกิดการไหลของการจราจรอย่างอิสระและมีผลกระทบต่อ การลดอัตราความเร็วของการจราจรน้อยมาก โดยทางแยกต่างระดับในโครงการมี 3 แห่ง ประกอบด้วย

- ทางแยกต่างระดับถนนกาญจนาภิเษก
- ทางแยกต่างระดับบรมราชชนนี
- ทางแยกต่างระดับศรีรัช

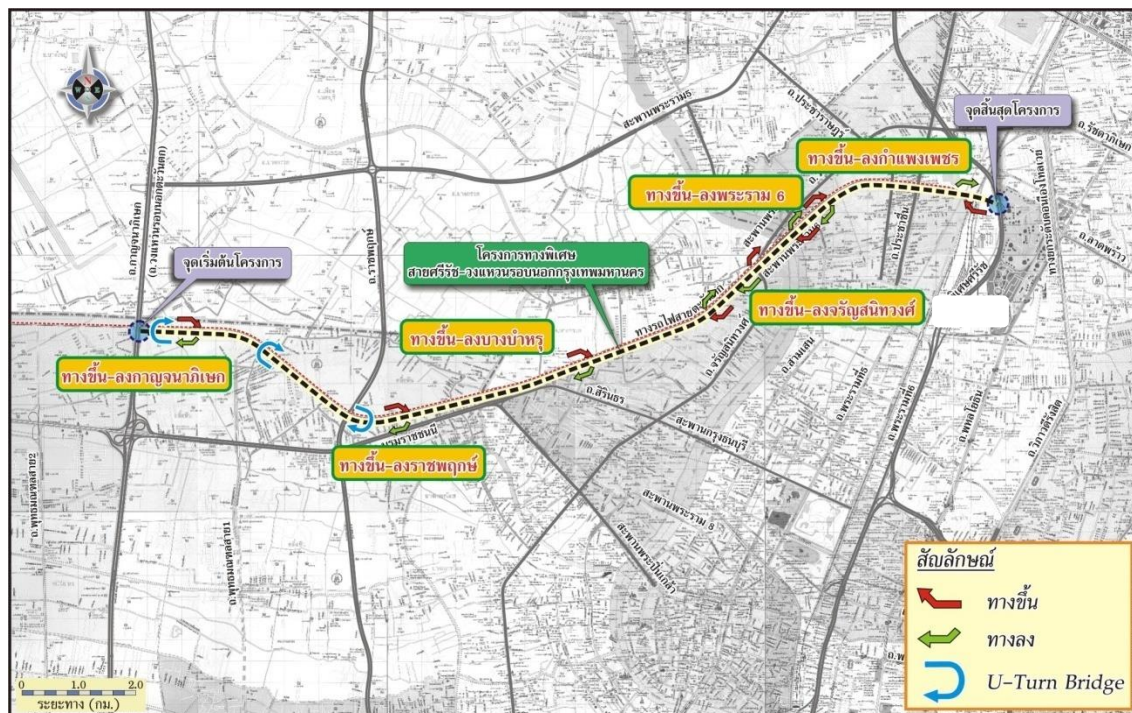
### 4) ด่านเก็บค่าผ่านทาง (Toll Plaza)

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 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี ระยะดำเนินการ ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียงโดยทั่วไป ความสั่นสะเทือน การสำรวจทัศนคติ และความคิดเห็นของประชาชน ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 โครงการดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียงโดยทั่วไป และความสั่นสะเทือน ครั้งล่าสุดในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2564 ซึ่งเป็นปีที่ 5 หลังเปิดให้ดำเนินการตามมาตรการกำหนด หลังจากนั้นให้ดำเนินการตรวจวัดทุก 3 ปี โดยมีแผนตรวจวัดครั้งถัดไปในปี พ.ศ. 2567 ตามแผนงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม Sector SOE ตลอดจนอุปสมัทาน ดังตารางที่ 1-1 และแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วน สายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี ระยะดำเนินการ ประจำปี 2565 สรุปได้ดังตารางที่ 1-2



**ตารางที่ 1-2 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย  
สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี ระยะดำเนินการ ประจำปี พ.ศ. 2565**

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. สถานีรถไฟผิมพลี	1 ครั้ง/ปี 5 ปีแรกของการให้บริการหลังจากนั้น ตรวจวัดทุก 3 ปี (3 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด)	ดำเนินการตรวจวัดครั้งล่าสุดในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2564 ซึ่งเป็นปีที่ 5 หลังเปิดให้ดำเนินการ ตามมาตรการกำหนด หลังจากนั้นให้ตรวจวัดทุก 3 ปี โดยมีแผนตรวจวัดครั้งถัดไปในปี พ.ศ. 2567
2. ระดับเสียงโดยทั่วไป	1. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L <sub>Aeq</sub> 24 hours) 2. ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน (L <sub>Adn</sub> ) 3. ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L <sub>A90</sub> )	1. โรงเรียนสมศรีรัศมิ์ศึกษา (บริเวณ ธกส. สาขาประชาชื่น) 2. วัดสร้อยทอง 3. วัดเพลง 4. สถานีรถไฟผิมพลี 5. หมู่บ้านมณฑกานต์ 6. หมู่บ้านกรีนเนอรี่ 2 7. หมู่บ้านธนากรวิลล่า	2 ครั้ง/ปี 5 ปีแรกของการให้บริการหลังจากนั้น ตรวจวัดทุก 3 ปี (3 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด)	
3. ความสั่นสะเทือน	1. ความเร็วของอนุภาค (Peak Particle Velocity) 2. ความถี่ (Frequency)	1. โรงเรียนสมศรีรัศมิ์ศึกษา (บริเวณ ธกส. สาขาประชาชื่น) 2. วัดสร้อยทอง 3. วัดเพลง 4. สถานีรถไฟผิมพลี	สถานีละ 3 วันต่อเนื่อง 1 ครั้ง/ปี 5 ปีแรกของการให้บริการหลังจากนั้น ตรวจวัดทุก 3 ปี (3 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด)	
4. เศรษฐกิจ-สังคม	- ทัศนคติต่อการเปิดใช้โครงการ	- หัวหน้า ศาสนสถาน ครูเรือน สถานศึกษา ที่อยู่ใกล้เคียงทางขึ้น-ลง ของโครงการในระยะ 500 เมตร 360 ตัวอย่าง	1 ครั้ง ภายหลังจากดำเนินการแล้ว 1 ปี	ดำเนินการแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 22-25 สิงหาคม พ.ศ. 2560

**ตารางที่ 1-2 (ต่อ) แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย**  
**สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี ระยะดำเนินการ ประจำปี พ.ศ. 2565**

แผนการติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ระยะเวลาในการติดตามตรวจสอบ	แผนการดำเนินงาน
5. สาธารณสุข/อาชีวอนามัย/ ความปลอดภัย	1. ตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของพนักงาน	- พนักงานของโครงการ	1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาดำเนินการ	ดำเนินการตรวจสอบสุขภาพประจำปี 2564 ล่าสุดเมื่อวันที่ 27-29 ธันวาคม 2564 และมีแผนดำเนินการครั้งถัดไประหว่าง เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565
	2. บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้อาศัย ใกล้เคียง	- พื้นที่โครงการและชุมชนใกล้เคียงพื้นที่ โครงการ		ได้ดำเนินการเมื่อเดือนมกราคม- มิถุนายน พ.ศ. 2565
6. แผนงานการมีส่วนร่วม ของประชาชน และการ ประชาสัมพันธ์	- จัดประชุมกลุ่มตัวแทนโครงการในชุมชน	กลุ่มเป้าหมาย 1. ผู้นำชุมชนในพื้นที่ที่มีความเกี่ยวข้องกับ ผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง 2. ตัวแทนพื้นที่ที่ไวต่อผลกระทบ/องค์กร เอกชน	1 ครั้ง/ปี (กลุ่มเป้าหมายไม่เกิน 200 คน) ในช่วง 5 ปีแรก	มีแผนดำเนินงานในระหว่างเดือน กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 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)	