

ภาคผนวก 1

- สำเนาหนังสือเห็นชอบในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ทางพิเศษสายบางนา-อโศก



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
วันที่ 566 วันที่ 9 ส.พ. 2543 เวลา 6.64

ที่ ว 0802/ 9909

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม
ซอยพิบูลวัฒนา 7 ถนนพระรามที่ 6
กรุงเทพฯ 10400

A สิงหาคม 2543

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

เรียน ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

สิ่งที่ส่งมาด้วย มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 7/2543 วันที่ 21 พฤษภาคม 2543

ด้วยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้มีมติในการประชุมครั้งที่ 7/2543 เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2543 และได้รับรองรายงานการประชุม เรื่อง รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศึกษาความเหมาะสมของระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดเชียงใหม่ และเรื่อง รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 (สายเหนือและสายใต้) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย) ในการประชุมครั้งที่ 8/2543 เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2543

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในเรื่องดังกล่าว และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



กองนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม

โทร. 2792793 , 2797180 - 9 ต่อ 269

โทรสาร 2986060 , 2713226

มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 7/2543 วันที่ 21 มิถุนายน 2543

1. เรื่อง รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศึกษาความเหมาะสมของระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดเชียงใหม่ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

มติ

1. เห็นชอบต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการศึกษาความเหมาะสมของระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดเชียงใหม่ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่นๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ โดยมีเงื่อนไข ดังนี้

1.1 ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย นำรายละเอียดโครงการ เช่น รูปแบบและเทคโนโลยีระบบรถไฟฟ้า วิธีการก่อสร้าง รูปแบบอาคารและการใช้พื้นที่บริเวณสถานีจอดและซ่อมบำรุงรักษา สถานีจอดแล้วจร สถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร และสถานีจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร ที่นำเสนอในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในการรับดำเนินการออกแบบอย่างเคร่งครัด

1.2 การออกแบบรายละเอียดวิธีการก่อสร้างบริเวณถนนทวิภาคี - ถนนวิไลย ในแนวเส้นทางสายที่ 2 ซึ่งเป็นโครงการสร้างใต้ดิน กำหนดให้ทำการก่อสร้างแบบขุดเจาะอุโมงค์ (Tunnel) ช่วงแนวเส้นทาง และก่อสร้างสถานีโดยใช้วิธีขุดเปิดหน้าดิน (Cut and Cover)

1.3 ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กำหนดเป็นเงื่อนไขในการออกแบบและควบคุมการใช้พื้นที่ดังต่อไปนี้

- บริเวณเชื่อมต่อบริเวณของแนวเส้นทางสายที่ 1 กับแนวเส้นทางสายที่ 3 จำนวน 22.5 ไร่ ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของแจ้งศรีภูมิ และพื้นที่จำนวน 5 ไร่ ทางทิศเหนือของแจ้งศรีภูมิ

- พื้นที่ 1 ไร่ บริเวณสถานีใต้ดิน (S1-9) ของแนวสายทางที่ 1

เพื่อพัฒนาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟฟ้า และปรับเป็นสวนสาธารณะหรือพื้นที่สีเขียวเท่านั้น ห้ามไม่ให้ใช้พื้นที่ดังกล่าวเพื่อจอดรถส่วนบุคคล รถรับ-ส่งสาธารณะ รวมทั้งไม่ให้ใช้พื้นที่เพื่อการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เนื่องจากอาจก่อให้เกิดทัศนอุจาด และส่งผลกระทบต่อทัศนียภาพบริเวณแจ้งศรีภูมิ คูเมืองเก่า และบริเวณวัดอุปคุต พุทธสถาน

1.4 การออกแบบรายละเอียดบริเวณเจดีย์วัดเชียงทองในแนวเส้นทางสายที่ 2 ให้พิจารณาเลื่อนตำแหน่งการก่อสร้างสถานีใต้ดิน (S2-5) ให้ห่างจากฐานเจดีย์ไม่น้อยกว่า 10 เมตร หรือเพิ่มระดับความลึกของระบบรถไฟฟ้าและสถานีใต้ดินบริเวณดังกล่าว เพื่อลดผลกระทบจากแรงสั่นสะเทือนทั้งในระยะก่อสร้างและดำเนินการ

1.5 ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ประสานงานกับกรมศิลปากร ดำเนินการบูรณะเสริมความมั่นคงของเจดีย์วัดกุสุมา และเจดีย์วัดเชียงทองโดยเร่งด่วนก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ

1.6 ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยประสานกับกรมทางหลวง เพื่อออกแบบก่อสร้างถนนโชนาช่วงจุดตัดของระบบรถไฟฟ้าให้เป็นทางลอด (Underpass) เพื่อลดผลกระทบจากการตัดกระแสดการจราจรเข้าเมืองเชียงใหม่อย่างถาวร

1.7 หากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย มีความประสงค์จะเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และ/หรือพบว่าการศึกษาสิ่งแวดล้อมเปลี่ยนแปลงไปจากที่นำเสนอในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงในรายละเอียด พร้อมทั้งประเมินผลกระทบ และกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวในรูปแผนปฏิบัติการ ให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมพิจารณา ก่อนดำเนินการ

2. เห็นชอบมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในรูปแผนปฏิบัติการ จำนวน 14 แผน โดยให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ปฏิบัติตามเงื่อนไขอย่างเคร่งครัด ดังนี้

2.1 ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย นำรายละเอียดในแผนปฏิบัติการฯ ไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาการรับดำเนินการออกแบบ สัญญาการก่อสร้าง สัญญาการดำเนินการ และสัญญาสัมปทานอย่างละเอียดและชัดเจน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการควบคุมและปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม

2.2 ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย แต่งตั้งคณะกรรมการควบคุมฯ ดังรายละเอียดที่กำหนดในแผนปฏิบัติการจัดตั้งองค์กรควบคุม กำกับ ดูแลผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการก่อสร้างและดำเนินการโครงการ (เดินระบบรถไฟฟ้า) ให้เป็นไปตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศึกษาความเหมาะสมของระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดเชียงใหม่ ทั้งนี้ ต้องดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการควบคุมฯ ให้แล้วเสร็จไม่น้อยกว่า 6 เดือน ก่อนเตรียมการก่อสร้าง

ทั้งนี้ คณะกรรมการผู้ชำนาญการ มีข้อสังเกตว่าการให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย จัดสรรงบประมาณสนับสนุนการจัดหาวัสดุ อุปกรณ์ และยานพาหนะ แก่หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการต่าง ๆ เพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการดำเนินการโครงการในพื้นที่ รัฐมักจะไม่ได้จัดสรรให้ตามแผนงานโครงการที่นำเสนอหรือได้รับความเห็นชอบ อาจเนื่องจากข้อจำกัดด้านงบประมาณ ซึ่งโครงการลงทุนขนาดใหญ่ต่าง ๆ รัฐและหน่วยงานของรัฐควรให้ความสำคัญเพื่อเป็นการป้องกันปัญหาและแก้ไขได้ทันที่ กรณีโครงการระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดเชียงใหม่จะมีรูปแบบเป็นทางระดับพื้นดิน อุโมงค์ใต้ดิน และอยู่ในเขตพื้นที่ชุมชนหนาแน่นของจังหวัดเชียงใหม่ ดังนั้นควรพิจารณาจัดสรรงบประมาณให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และหน่วยงานต่าง ๆ อย่างเพียงพอ โดยเฉพาะแผนป้องกันอุบัติเหตุ อุบัติภัย เป็นต้น

3. ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย จัดรับฟังความคิดเห็นสาธารณะตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะ โดยวิธีประชามติ พ.ศ. 2539 และประกาศคณะกรรมการที่ปรึกษาว่าด้วยการประชามติ เรื่องหลักเกณฑ์ และวิธีการในการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะโดยวิธีประชามติ พ.ศ. 2540 ดังรายละเอียดในแผนปฏิบัติการประชามติ เพื่อนำผลที่ได้จากการจัดประชามติเสนอคณะรัฐมนตรีก่อนการตัดสินใจเกี่ยวกับโครงการฯ

4. คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นและข้อสังเกตเพิ่มเติมให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย พิจารณาดำเนินการดังนี้

1) ทบทวนถึงเหตุผลความจำเป็นของการดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในลักษณะดังกล่าวในจังหวัดเชียงใหม่ เนื่องจากจังหวัดเชียงใหม่เป็นเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ มีแหล่งโบราณสถานแสดงถึงอารยธรรม วัฒนธรรม ประเพณีที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ การก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าอาจส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมและความสวยงามของเมืองได้

2) ทบทวนถึงผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนของระบบรถไฟฟ้าต่อโบราณสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ และสถานที่สำคัญอื่น ๆ ในระยะยาวด้วย

3) การออกแบบรายละเอียดแนวเส้นทางให้หลีกเลี่ยงการเวนคืนที่ดินให้มากที่สุด และพิจารณามาตรการแก้ไขผลกระทบด้านการเวนคืนและชดเชยทรัพย์สินของชุมชนในแนวเส้นทางอย่างรอบคอบ รวมทั้งการปลูกต้นไม้เพื่อทดแทนบริเวณที่ถูกตัด ให้คำนึงถึงต้นไม้ที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และเป็นพันธุ์ไม้ที่ขึ้นได้ตามธรรมชาติ

4) ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย จัดสรรงบประมาณสนับสนุนการจัดหาวัสดุ อุปกรณ์และยานพาหนะแก่หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในจังหวัดเชียงใหม่ ในการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการต่าง ๆ เพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจจะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการฯ

5) ให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม พิจารณาการกำหนดหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกบุคคลที่สาม (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

2. เรื่อง รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 (สายเหนือ และสายใต้) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

มติ

1. เห็นชอบต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 (สายเหนือและสายใต้) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่น ๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ ยกเว้น เส้นทางของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 ช่วง N1B (จากสามแยกวงศ์สว่าง - สามแยกเกษตร) เนื่องจากคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้มีมติให้การศึกษาความเหมาะสมใหม่เพื่อหลีกเลี่ยงเส้นทางตัดผ่านชุมชนที่มีความหนาแน่นในบริเวณดังกล่าว

2. ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ปฏิบัติตามเงื่อนไขและมาตรการป้องกันแก้ไขและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่น ๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ อย่างเคร่งครัดดังนี้

2.1 ให้ กทพ. ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ที่เสนอไว้ในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด และจะต้องผนวกมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ ไว้ในสัญญากับผู้รับเหมาก่อสร้าง รวมทั้งผู้รับสัมปทานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการฯ ด้วย

2.2 กทพ. จะต้องว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) หรือผู้ที่ควบคุมดูแลตรวจสอบให้มีการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบที่เสนอไว้ในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด และให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ โดยจะต้องตั้งงบประมาณในการติดตามตรวจสอบให้เป็นงบประมาณส่วนหนึ่งของโครงการฯ ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการ ซึ่งประกอบด้วย กทพ. สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร จังหวัดสมุทรปราการ กรมควบคุมมลพิษ สถาบันการศึกษาหรือผู้แทนชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงโครงการฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นกรรมการ และจะต้องผนวกไว้ในสัญญาการรับเหมาก่อสร้างด้วย

2.3 หาก กทพ. มีความประสงค์จะขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ และเพิ่มเติมกิจกรรมต่อเนื่องที่เกี่ยวข้องกับโครงการ หรือเปลี่ยนแปลงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมภายใน กทพ. จะต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม ให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง

2.4 การดำเนินการโครงการฯ ในขั้นการออกแบบรายละเอียด ที่จะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของโครงการฯ หรือตรวจสอบพบว่า มีผลให้มลพิษเปลี่ยนแปลงไปจากการศึกษาและแบบจำลองที่คาดการณ์ไว้ กทพ. จะต้องเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยเร็ว พร้อมแจ้งให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อร่วมกันให้ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป

2.5 ให้ กทพ. จัดลำดับความสำคัญของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ และสายใต้ ประกอบกับสภาพการลงทุนในสภาพเศรษฐกิจปัจจุบัน โดยเฉพาะการลงทุน โดย กทพ. และรัฐร่วมสนับสนุน และการแสดงค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบ เพื่อแสดงถึงเหตุผลความจำเป็นของโครงการฯ กับผลกระทบที่เกิดขึ้นกับค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการดังกล่าว เพื่อทราบข้อมูลด้านเศรษฐกิจการลงทุน สำหรับเป็นองค์ประกอบในการตัดสินใจในคณะรัฐมนตรี ต่อไป

2.6 การที่โครงการฯ มีเส้นทางผ่านหมู่บ้านและชุมชนหลายแห่ง ควรที่จะมีมาตรการเฉพาะสำหรับลดผลกระทบในแต่ละประเด็นสำหรับพื้นที่แต่ละแห่งให้ชัดเจน เพื่อใช้ในการนำเสนอคณะกรรมการกำกับดำเนินการโครงการฯ ทราบ เนื่องจากสถานที่บางแห่งได้กำหนดมาตรการที่ได้รับผลกระทบไว้เฉพาะประเด็นหลักของแต่ละพื้นที่เท่านั้น แต่เมื่อออกแบบในรายละเอียดแล้ว ควรพิจารณาปรับเปลี่ยนมาตรการหรือรายละเอียดเพิ่มเติมสำหรับมาตรการสำหรับลดผลกระทบด้านอื่น ๆ ในลักษณะการเทียบเคียงมาใช้ หลังจากการออกแบบในรายละเอียดดังกล่าวด้วย

2.7 ตามที่ กทพ. จะดำเนินการจ่ายค่าชดเชยให้เป็นธรรมและรวดเร็ว นั้น จะต้องมีการคำนึงถึงการลดผลกระทบสำหรับผู้ที่กำลังอยู่ในสถานภาพการผ่อนชำระอาคารถูกพักอาศัยด้วย รวมทั้งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ได้ตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับดอกเบี้ยที่ประชาชนเสียไประหว่างการผ่อนชำระค่าที่ดินและบ้านไว้ในที่ประชุมด้วย

2.8 ให้เคร่งครัดเกี่ยวกับความเพียงพอของระบบระบายน้ำที่จะมารองรับกับปริมาณน้ำผิวดิน ที่เกิดจากโครงการฯ โดยเฉพาะในประเด็นของการอุดตันของทางระบายน้ำข้างเคียงโครงการฯ อันเนื่องมาจากการก่อสร้างทางและทางด่วนเพื่อเป็นมาตรการเสริมระบบระบายน้ำของพื้นที่ข้างเคียงโครงการฯ เพราะการออกแบบสอบถามประชาชนทราบว่ามีความวิตกกังวลเกี่ยวกับการระบายน้ำที่มีอยู่เดิม และตามที่เสนอในรายงานฯ เป็นเพียงความสามารถในการระบายน้ำออกจากโครงการฯ

2.9 ให้เคร่งครัดในประเด็นเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งควรอยู่ในสัญญาการก่อสร้างของผู้รับเหมาด้วย เช่น การประกันอุบัติเหตุ สิ่งอำนวยความสะดวกที่ต้องจัดหาให้เพื่อการเดินสัญจร ความสว่าง ป้ายเตือนต่าง ๆ เป็นต้น

3. คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้ให้ข้อสังเกตว่าในการนำเสนอโครงการของรัฐหรือรัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พิจารณาให้ความเห็นชอบในเบื้องต้นก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัตินั้น ควรให้มีการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ประกอบการพิจารณาด้วย และหาก

ข้อมูลประกอบการตัดสินใจไม่เพียงพอ จึงให้จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ดังนั้นจึงมอบหมายให้กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ดำเนินการศึกษาและจัดทำแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นสำหรับโครงการของรัฐ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน โดยทั้งนี้ให้ประสานกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและสำนักงานงบประมาณ แล้วนำเสนอคณะกรรมการฯ พิจารณาต่อไป



ที่ ว 0804/ 13308

สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม
ชอปปูลวัฒน์ 7 ถนนพระรามที่ 6
กรุงเทพฯ 10400

18 กันยายน 2541

เรื่อง ผลการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3

เรียน ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

อ้างอิง 1) หนังสือ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ มท 5505/6674 ลงวันที่ 29 ตุลาคม 2540
2) หนังสือ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ มท 5505/1464 ลงวันที่ 16 เมษายน 2541

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้าน
โครงการโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่นๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ ต่อรายงาน
การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 ในการประชุม
ครั้งที่ 6/2541 เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2541
2. รายงานการประชุมคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ครั้งที่ 6/2541
เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2541
3. รายงานการประชุมคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ครั้งที่ 7/2541
เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2541

ตามหนังสือที่อ้างอิง 1 และ 2 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ส่งรายงานการวิเคราะห์
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 ให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมพิจารณา และ
ขอความร่วมมือสำนักงานฯ นำเสนอผลการพิจารณาตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพ
สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ต่อไป ความละเอียดแจ้งแล้ว

สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม ได้สรุปความเห็นเบื้องต้นสำหรับรายงานดังกล่าวเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่น ๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ ในการประชุมครั้งที่ 6/2541 เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2541 คณะกรรมการฯ มีมติ เห็นชอบในหลักการ และให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยส่งข้อมูลในส่วนที่ต้องชี้แจงเพิ่มเติมให้สำนักงานฯ พิจารณาตรวจสอบและสรุปความเห็นให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ทราบ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไป ซึ่งมีประเด็นข้อมูลเพิ่มเติมดังปรากฏรายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1 ทั้งนี้ สำนักงานฯ ได้แนบเอกสารรายงานการประชุม ครั้งที่ 6/2541 และการรับรองรายงานการประชุมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 ในการประชุมครั้งที่ 7/2541 เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2541 เพื่อทราบและใช้ประกอบการนำเสนอข้อมูลเพิ่มเติม ดังปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2 และ 3 ตามลำดับ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป



กองวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โทร. 2792792

โทรสาร 2785469

มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่นๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ ต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 ในการประชุม ครั้งที่ 6/2541 เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2541

มติคณะกรรมการ

เห็นควรเห็นชอบในหลักการ และให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยส่งข้อมูลในส่วนที่จะต้องชี้แจงเพิ่มเติมให้ สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมพิจารณาตรวจสอบและสรุปความเห็นให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการทราบ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไป ซึ่งมีประเด็นการเสนอข้อมูลเพิ่มเติม มีดังนี้

1. ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยลำดับความสำคัญของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือและสายใต้ ประกอบกับสภาพการลงทุนในสภาพเศรษฐกิจปัจจุบัน โดยเฉพาะการลงทุนโดยการทางพิเศษและรัฐร่วมสนับสนุน และการแสดงค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมรวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบ เพื่อแสดงถึงเหตุผลความจำเป็นของโครงการกับผลกระทบที่เกิดขึ้นกับค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการดังกล่าว

ซึ่งที่ประชุมมีความเห็นว่า ข้อมูลด้านเศรษฐกิจการลงทุน จะเป็นองค์ประกอบในการตัดสินใจในคณะรัฐมนตรีต่อไป

2. การที่โครงการมีสายทางผ่านหมู่บ้านและชุมชนหลายแห่ง ควรที่จะมีมาตรการเฉพาะสำหรับผลกระทบในแต่ละประเด็น สำหรับพื้นที่แต่ละแห่งให้ชัดเจน เนื่องจากสถานที่บางแห่งได้กำหนดมาตรการที่ได้รับผลกระทบหลักเท่านั้น แต่ไม่มีมาตรการสำหรับผลกระทบด้านอื่น ซึ่งพื้นที่ที่ไวต่อการได้รับผลกระทบหลักย่อมได้รับผลจากกิจกรรมโครงการด้านอื่นด้วย เช่น โรงเรียนอนุบาลชินวร มีมาตรการด้านติดตั้งกำแพงกันเสียงไว้เพียงประการเดียว ในขณะที่โรงเรียนดังกล่าวอยู่ใกล้กับจุดก่อสร้างและจุดขึ้นลงโครงการ เป็นต้น

จากประเด็นดังกล่าว ให้การทางพิเศษระบุรายละเอียดของแผนปฏิบัติการเพิ่มเติมให้ชัดเจนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับมาตรการในการลดผลกระทบด้านต่างๆ ที่เสนอไว้ในรายงานฯ เช่น ระยะเวลา ชนิดขนาดหรือระยะทางที่จะดำเนินการมาตรการที่กำหนดไว้ จำนวนของอุปกรณ์ที่จะนำมาใช้สำหรับมาตรการลด

ผลกระทบด้านต่างๆ ซึ่งการทางพิเศษฯ ได้ให้ข้อมูลเพิ่มเติมในที่ประชุมและจะเสนอรายละเอียดเพิ่มเติมให้สำนักงานพิจารณาต่อไป

3. ตามที่การทางพิเศษฯ ได้แสดงขั้นตอนและแผนภูมิการจ่ายค่าชดเชย และนำเสนอที่ประชุมได้ระบุเพียงว่าจะต้องเป็นธรรมและรวดเร็ว รวมทั้งเสนอมาตรการลดผลกระทบสำหรับผู้ที่กำลังอยู่ในสถานภาพการผ่อนชำระที่พักอาศัย นั้น อย่างไรก็ตาม ควรที่จะเสนอช่วงเวลาโดยประมาณที่ประชาชนจะได้รับค่าชดเชยดังกล่าวในแต่ละขั้นตอนที่เสนอมาด้วย

อนึ่ง คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ได้ตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับดอกเบี้ยที่ประชาชนเสียไประหว่างการผ่อนชำระค่าที่ดินและบ้านไว้ในที่ประชุมด้วย ซึ่งการทางพิเศษฯ ได้ขอรับข้อสังเกตดังกล่าวไปพิจารณาต่อไป

4. ให้เสนอความเพียงพอของระบบระบายน้ำที่จะมารองรับกับปริมาณน้ำผิวดิน ที่เกิดจากโครงการ โดยเฉพาะในประเด็นของการอุดตันของทางระบายข้างเคียงโครงการ อันเนื่องมาจากการก่อสร้างทางและทางด่วน เพื่อเป็นมาตรการเสริมระบบระบายน้ำของพื้นที่ข้างเคียงโครงการ เพราะการตอบแบบสอบถามประชาชนทราบว่ามีความวิตกเกี่ยวกับการระบายน้ำที่มีอยู่เดิม และตามที่เสนอในรายงานเป็นเพียงความสามารถในการระบายน้ำออกจากโครงการ

5. ให้การทางพิเศษฯ เพิ่มเติมข้อมูลด้านเสียง ดังนี้

5.1 ให้เพิ่มเติมข้อมูลระดับเสียงที่ขาดไปสำหรับการประเมินด้านเสียง อันได้แก่ บริเวณบ้านพักอาศัยสำนักงานปลัดกระทรวงกลาโหม ศูนย์ศึกษาและสาธิตอาชีวอนามัย และ ทางแยกลาซาล ซึ่งบทกล่าวถึงสภาพปัจจุบันกล่าวไว้ และเป็นบริเวณที่มีระดับเสียงสูงมาก

5.2 ให้ชี้แจงถึงความเป็นไปได้ในการก่อสร้างในเวลากลางคืน โดยจะต้องกำหนดมาตรการให้ชัดเจนในการเลือกและระบุกิจกรรมสำหรับสถานที่ที่ไวต่อการได้รับผลกระทบ การเลือกมาตรฐานของเสียง เพื่อใช้คุ้มครองประชาชนที่จะมีในลักษณะของเสียงรบกวน พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการอื่นๆ ที่มีความเป็นไปได้ประกอบ

ตารางรายการผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแผนแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม แผนการติดตามและตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
ทรัพยากรกายภาพ คุณภาพอากาศ	ช่วงเตรียมการ ก่อสร้าง / ระยะก่อสร้าง	ลบ	ปานกลาง	<ul style="list-style-type: none"> - การฟุ้งกระจายของฝุ่น ก๊าซจากท่อไอเสีย พาหนะที่ใช้ในการขนส่ง โดยแยกเป็นแต่ละแนวสายทางดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> • N1B, N3B, S1, S2B : TSP, NO₂, CO และ HC เพิ่มขึ้นเล็กน้อย แต่ก็ยังอยู่ในระดับมาตรฐาน จึงมีผลกระทบในระดับต่ำ • N2 : TSP มีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง เนื่องจากสภาพเดิมมีปริมาณ TSP ที่เกินมาตรฐานอยู่แล้ว ในแนวสายทาง N2 เท่ากับ ส่วน NO₂, HC, CO ยังอยู่ในระดับมาตรฐานทุกแนวสายทาง 	<ul style="list-style-type: none"> - ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากคณะกรรมการจัดระเบียบจราจรทางบก และตามมาตรการลดผลกระทบระยะเบี่ยงข้อปฏิบัติในการควบคุมฝุ่นละอองจากการก่อสร้างต่าง ๆ ตามมติคณะกรรมการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศในกรุงเทพมหานครและชุมชนในประเทศไทย - มีรายละเอียดดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> • การก่อสร้างเกี่ยวกับการเปิดผิวหน้าดิน รื้อถอน ทำลายสิ่งปลูกสร้าง กองวัสดุ อุปกรณ์ ขุดเจาะ ผสมคอนกรีต จะต้องกระทำภายในรั้วสูงอย่างน้อย 1 เมตร ทั้งหมด • ฉีดน้ำพื้นผิวที่ถูกเปิดอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง ภายในรั้วทึบ รวมทั้งฉีดน้ำที่กองวัสดุที่ก่อให้เกิดฝุ่นละอองและจัดสิ่งปกคลุมกองวัสดุที่จะก่อให้เกิดฝุ่นละอองตลอดแนวที่กองในบริเวณพื้นที่โครงการ • กำจัดดิน ทราย โสณ ที่ตกหล่นอยู่ที่รอบนอกบริเวณโดยรอบ ถ้าวางสเบียงให้ทำการดูดฝุ่น ตกค้างหรือกวาดเก็บเมื่อเลิก • ล้างล้อรถยนต์ขนส่งวัสดุและรถยนต์อื่น ๆ ภายในรั้วที่ก่อนออกนอกพื้นที่ 	<p>พารามิเตอร์:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ฝุ่นเกินกว่า 10 ไมครอน (PM10) - ทิศทางลมและความเร็วลม <p>สถานี:</p> <ul style="list-style-type: none"> - โรงเรียนวัดทองสุทธาราม (N1B) - มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ (N1B) - โรงเรียนอนุบาลกัลยาวิทย์ (N2) - โรงเรียนคลองลำเจียก (N2) - โรงเรียนชินวร (N3B) - โรงเรียนโสมภานุสรณ์ (N3B) - โรงเรียนหัวหมาก (N3B) - โรงเรียนพูนสิน (S1) - โรงเรียนรุ่งเรืองวิทยา (S2B) - โรงพยาบาลจุฬาราชโรทไฮอุปลัมภ์ (S2B) <p>การตรวจวัด : เฉพาะช่วงเวลาที่มีการก่อสร้าง 1 ครั้ง โดยตรวจวัด 3 วันอย่างต่อเนื่อง</p> <p>โดยวิธี</p> <ul style="list-style-type: none"> - High Volume Air Sampler สำหรับ TSP และ PM10 <p>ค่าใช้จ่าย : 130,000 บาท/การตรวจวัด</p>

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
ทรัพยากรกายภาพ คุณภาพอากาศ (ต่อ)	ช่วงเตรียมการ ก่อสร้าง / ระยะก่อสร้าง (ต่อ)	ถนน	ปานกลาง		<ul style="list-style-type: none"> การเกิดฝุ่นถนนนอกรั้วโครงการ หลังขุดเสร็จ แล้วต้องฉีดความชื้นด้วยวัสดุหอนกิริตขยงมะคอย ไม่ควรใช้แผ่นเหล็กวางปิดไว้ ซึ่งการกระทำ ดังกล่าวควรจะเรียบร้อยก่อน 5.00 น. เพื่อป้อง กันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง เนื่องจาก รถยนต์ที่วิ่งผ่านไปมา การก่อสร้างถนนจะต้องทำการล้างถนน ตลอดช่วงที่ทำการก่อสร้างในเวลากลางคืน อย่างน้อยก็ไปตากี่ละ 4 วัน จัดอุปกรณ์กันฝุ่น (Mask) แก่คนงาน รถบรรทุกที่ขนส่งอุปกรณ์ก่อสร้างและบรรทุก ดินทราย จะต้องมียี่ห้อคลุมปกปิดอย่างดี เมื่อได้รับการร้องเรียนผลกระทบจากการ ก่อสร้าง จะต้องเร่งดำเนินการแก้ไขทันที ทำการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองตามที่ระบุ ไว้ในรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม จัดให้มีสิ่งรองรับวัสดุ ซึ่งอาจตกหล่นจากการ ดำเนินการก่อสร้างที่ระดับเหนือพื้นดิน หากมีการเปิดหน้าผิวดินเดิมให้ทำเป็นช่วง ๆ เท่าที่จำเป็น พื้นที่ผิวบริเวณที่ทางเข้า-ออก ต้องทำด้วย วัสดุถาวร เช่น ยางแอสฟัลต์ 	

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
ทรัพยากรกายภาพ คุณภาพอากาศ (ต่อ)	ช่วงเตรียมการ ก่อสร้าง / ระยะก่อสร้าง (ต่อ)	ลบ	ปานกลาง		<ul style="list-style-type: none"> ให้มีการขนย้ายขยะหรือเศษวัสดุออกจากพื้นที่โครงการ อย่างน้อยทุก 2 วัน ในระหว่างเร่งการขุดย้ายจะต้องจัดสิ่งปกคลุมกองวัสดุหรือขยะดังกล่าวไว้มิดชิด เพื่อป้องกันมิให้มีการฟุ้งกระจายของฝุ่น ปรั้มผิวถนนด้วยวัสดุเกร็ดกรวดเป็นระยะชั่วคราว เช่น ขางแอสฟัลต์ หรือฉีดทับด้วยสารเคมี เช่น สารประเภทไวนิลหรือลาเทกซ์ เพื่อมิให้มีการฟุ้งกระจายของฝุ่นในพื้นที่ที่ยังรอการติดตั้งหรือโยกย้ายระบบสาธารณูปโภค กรณีที่มีสิ่งของที่บรรจุทุกมาดกแก่เลนเขตรางจราจรหรือไหล่ทาง จะมีความผิดตามกฎหมายผู้ขับขี่หรือเจ้าของยานพาหนะจะต้องรับผิดชอบในการเคลื่อนย้ายสิ่งของที่ตกหล่นให้เรียบร้อยในเวลาอันสมควร ในกรณีที่มีข้อขัดแย้งในการพิจารณาว่าปัญหาฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นในบริเวณการก่อสร้างมาจากการก่อสร้างหรือไม่ ให้ดำเนินการตรวจวัดด้วยเครื่องตรวจวัดฝุ่นละอองเปิดขนาดต่ำกว่า 10 ไมครอน บริเวณเหนือและใต้ลมอย่างต่อเนื่อง ไม่น้อยกว่า 290 นาที (4 ชั่วโมง 50 นาที) และไม่เกินกว่า 310 นาที (5 ชั่วโมง 10 นาที) ในช่วงเวลาที่มีการก่อสร้าง 	

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
ทรัพยากรกายภาพ คุณภาพอากาศ (ต่อ)	ระยะดำเนินการ	ลบ	ปานกลาง	<p>ความเข้มข้น CO สายเหนือ : ระดับค่า CO เฉลี่ยสูงสุด ปี พ.ศ. 2544 อยู่ในสาย N1B = 9 มก./ลบ.ม. ที่ระยะ 20 ม. จากแนวถึงกลางทางด่วน ระดับค่า CO เฉลี่ยสูงสุดปีพ.ศ. 2559 อยู่ในสาย N1B = 32 มก./ลบ.ม. ที่ระยะ 20 ม. จากแนวถึงกลางทางด่วน สายใต้ : ระดับค่า CO เฉลี่ยสูงสุด ปี พ.ศ. 2544 อยู่ในสาย S1, S2B = 5 มก./ลบ.ม. ที่ระยะ 20 ม. จากแนวถึงกลางทางด่วน ระดับค่า CO เฉลี่ยสูงสุดปีพ.ศ. 2559 อยู่ในสาย S1, S2B = 9 มก./ลบ.ม. ที่ระยะ 20 ม. จากแนวถึงกลางทางด่วน โดยค่ามาตรฐานเท่ากับ 30 มก./ลบ.ม.</p> <p>ความเข้มข้น NO₂ สายเหนือ : ค่าเฉลี่ย 1 ชม. สูงสุดพบที่ N1B ในปีพ.ศ. 2544 = 353 มก./ลบ.ม. ที่ระยะ 20 ม. จากแนวถึงกลางทางด่วน ค่าเฉลี่ย 1 ชม. สูงสุดพบที่ N1B ในปี พ.ศ. 2559 = 1,070 มก./ลบ.ม. ที่ระยะ 20 ม. จากแนวถึงกลางทางด่วน</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ซ่อมบำรุงและทำความสะอาดทางด่วนอย่างสม่ำเสมอ - ประสานงานกับผู้ที่เกี่ยวข้องลดการจราจรที่ติดขัดซึ่งเป็นสาเหตุของการระบายมลพิษ - ควบคุมการปล่อยไอเสียและควบคุมมลพิษของเชื้อเพลิงให้ดีขึ้น เพื่อลดผลกระทบในอนาคต โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมควบคุมมลพิษ กรมขนส่งทางบก เป็นต้น - สมอ. ควรกำหนดมาตรฐานการระบาย NO_x ให้เข้มงวดขึ้นโดยการลดการระบาย NO_x ในปี 2553 ลงเหลือครึ่งหนึ่ง (หรือเหลือเพียง 29% ของปี 2536) 	<p>พารามิเตอร์ :</p> <ul style="list-style-type: none"> - TSP - PM10 - NO₂ - CO - ความเร็ว/ทิศทางลม <p>สถานี : 10 สถานีเดียวกับระยะก่อสร้าง</p> <p>ความถี่ : ปีละ 1 ครั้ง ในฤดูลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ (พ.ย.-ม.ค.) โดยแต่ละสถานีทำการตรวจวัดอย่างต่อเนื่อง 5 วัน รวมวันทำการและวันหยุดเป็นระยะเวลา 3 ปี หากไม่พบการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญให้หยุดทำการตรวจวัดและเริ่มตรวจวัดใหม่ตามความเหมาะสม</p> <p>วิธีการ : - High Volume Air Sampler สำหรับ TSP และ PM10 - Gas Sample สำหรับ NO₂ - Air Bag สำหรับ CO</p> <p>ค่าใช้จ่าย : 200,000 บาท/การตรวจวัด</p>

องค์ประกอบของ สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
ทรัพยากรคุณภาพ คุณภาพอากาศ (ต่อ)	ระยะดำเนินการ	ลบ	ปานกลาง	<p>สายได้ : ค่าเฉลี่ย 1 ชม. สูงสุดในปี พ.ศ. 2544 = 190 มคก./ลบ.ม. ที่ระยะ 20 ม. จากแนวกิ่งกลางทางด่วน (ทั้ง S1 และ S2B) ค่าเฉลี่ย 1 ชม. สูงสุดในปี พ.ศ. 2559 = 430 มคก./ลบ.ม. ที่ระยะ 20 ม. จากแนวกิ่งกลางทางด่วน (ทั้ง S1 และ S2B) โดยมาตรฐานเท่ากับ 320 มคก./ ลบ.ม.</p>		
เสียง	ระยะก่อสร้าง	ลบ	ปานกลาง	<p>แหล่งกำเนิดเสียงที่สำคัญในระยะก่อสร้าง ได้แก่ อุปกรณ์หรือเครื่องจักร ต่าง ๆ ที่ใช้และแรงจากรถยนต์วิ่งมา จากโครงการก่อสร้าง (รถบรรทุก ฯลฯ) การก่อสร้างอาจมีขึ้นหลาย ๆ พื้นที่ใน เวลาเดียวกันใช้อุปกรณ์หรือเครื่องจักร หลายอย่างพร้อมกัน ซึ่งบางบริเวณอาจ มีผู้รับเสียงที่ไวต่อผลกระทบอยู่ใกล้เคียง อาจมีลักษณะเป็นระดับเสียงสูง และการ กระแทกเสียงดังตามลักษณะงาน โดยจะ มีผลเป็นแบบชั่วคราว และอาจมีผล กระทบต่อผู้ที่มีความรู้สึกไวต่อเสียง ทำให้เกิดความรู้สึกรำคาญ ผลกระทบ ของเสียงในแต่ละแนวมีผลกระทบดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • N1B : มีผลกระทบต่อนพื้นที่ชุมชน • N2 : มีผลกระทบต่อนพื้นที่อยู่อาศัย 	<p>ปฏิบัติตามแผนมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากคณะกรรมการจัดระเบียบจราจรทางด่วนนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • การจราจร การต่อรถ เข้ม การขุดผิวดิน การตอก กระแทก หรือจะ กบในรั้วพื้นที่ก่อสร้างให้ ทำในช่วงเวลากลางวัน • ตรวจสอบสภาพเครื่องของรถยนต์ เครื่องจักร อุปกรณ์ ไม่ให้ก่อให้เกิดเสียงดังเกินมาตรฐาน • ไม่ควรนำแผ่นเหล็กมาวางบนผิวถนน ในกรณี ที่จำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาเป็นพิเศษ และมียางรองเพื่อกันเสียง • ทำการติดตามตรวจสอบระดับเสียงจากการ ก่อสร้าง <p>กำหนดระยะเวลาสำหรับกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียง ดังอยู่ในช่วง 06.00-22.00 น.</p> <p>กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังเกินกว่าจะยอมรับได้ จะต้องประกาศให้สาธารณะชนทราบ โดยทั่วถึง</p>	<p>พารามิเตอร์ :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Leq 24 <p>สถานี :</p> <ul style="list-style-type: none"> - โรงเรียนวัดทองสุทธาราม (N1B) - กรมพัฒนาที่ดิน (N1B) - มัสยิดมิมิอัคฮันนาน (N2) - โรงเรียนอนุบาลศรีนครินทร์ (N3B) - โรงเรียนชินวร (N3B) - หมู่บ้านปฐวีรักษ์ (N3B) - โรงเรียนสวนนันทวัน (S1) - โรงเรียนรุ่งเรืองวิทยา (S2B) - โรงเรียนเทียนทิพย์อนุสรณ์ (S2B) - โรงพยาบาลจุฬารัตนา ๖๓๖ (S2B)

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
เสียง (ต่อ)	ระยะก่อสร้าง	ลบ	ปานกลาง	<ul style="list-style-type: none"> • N3B : ผลกระทบเกิดกับชุมชนที่กระจายตามแนวสายทาง และสถานศึกษา เช่น โรงเรียนอนุบาลศรีนครลำปาง ซึ่งจะได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง • S1 : มีผลกระทบต่อผู้รับเสียงในบริเวณชุมชนที่มีอยู่อย่างแน่นหนา • S2B : สถานที่หลักที่ได้รับผลกระทบทางด้านเสียง จากการก่อสร้าง ได้แก่ โรงเรียนรุ่งเรืองวิทยา โรงเรียนเพ็ญพัฒนาสุรศักดิ์ และโรงพยาบาลยุวประสาทไวทโยปถัมภ์ ซึ่งอยู่ใกล้กับพื้นที่ก่อสร้างทางขึ้น-ลงทางด่วนและจุดสิ้นสุดทางด่วน 	<ul style="list-style-type: none"> - ควรมีมาตรการเพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียงต่อผู้ที่อยู่ในบริเวณก่อสร้างและในบริเวณใกล้เคียง เช่น ควรมีกำแพงกันเสียงแบบชั่วคราว สำหรับคนงานที่จำเป็นต้องทำงานอยู่บริเวณดังกล่าวนานเกิน 8 ชม. จะต้องใส่เครื่องป้องกันเสียง - ระวังเสียงภายนอก เคารพบริเวณใกล้เคียงจะต้องมีการป้องกันมิให้ระดับเสียงในระหว่างการก่อสร้างดังเกิน 70 เดซิเบล เอ - ลดผลกระทบด้านเสียงและหวนคืนสู่สภาวะเดิม โดยใช้เข็มเจาะหรือเข็มตอกที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนที่อยู่ในมาตรฐานของสำนักนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมกำหนด - กิจกรรมการเจาะ การตอก การขุด การกระแทก ไม่ควรทำในเวลากลางวัน เพราะจะเกิดการรบกวนต่อประชาชน 	<p>ความถี่ : โดยทำการตรวจวัด 3 วัน อย่างต่อเนื่อง เมื่อมีการก่อสร้างผ่านสถานที่ที่กำหนดจำนวน 1 ครั้ง ทุก 12 เดือน</p> <p>วิธีการ : ด้วยวิธีของ ISO 1996</p> <p>ค่าใช้จ่าย : 90,000 บาท/การตรวจวัด</p>

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
เสียง (ต่อ)	ระยะดำเนินการ	ทุก	ต่ำ	<p>- ผลกระทบด้านเสียง ในช่วงดำเนินการที่สำคัญมาจากยานพาหนะในการเคลื่อนที่ ความเร็วแตกต่างกัน และระยะของการเคลื่อนที่อยู่ที่ลาดของทางด่วน ซึ่งการได้รับผลกระทบจากเสียงในแต่ละแนวสายทางนั้นมีดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • N1B : ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากเสียงรวมทวนมากที่สุด คือ บริเวณโรงเรียนชูธรรมานุสรณ์ (64.2-65.5 dB(A)) • N2 : ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากเสียงรวมทวนมากที่สุด คือ บริเวณมัธยมฟีลิกซ์ยาน (59.2-61.9 dB(A)) • N3B : ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากเสียงรวมทวนมากที่สุด คือ บริเวณโรงเรียนจิตรน (67.7-71.0 dB(A)) • S1 : โรงเรียนเก่าจากได้รับเสียงรวมทวนมากที่สุด (58.3-63.0 dB(A)) • S2B : โรงเรียนรุ่งเรืองวิทยาได้รับรวมทวนมากที่สุด (61.3-65.4 dB(A)) 	<p>กำแพงกันเสียงสำหรับทางด่วน</p> <ul style="list-style-type: none"> • กำแพงกันเสียง ควรเป็นชนิดสะท้อนกลับขึ้นข้างบน (dispersive) ทำด้วยวัสดุ Glass Reinforced Cement (GRC) หรือวัสดุอื่นที่มีคุณสมบัติเทียบเท่าหรือดีกว่า • บริเวณที่ควรติดตั้งแนวกำแพงกันเสียงมีดังนี้ <p>สาย N3B: - โรงเรียนอนุบาลเกร็ดศรีสุราช ระยะทาง 100 ม. ๑.ถนนสุขุมวิท 2 (ตั้งแต่เริ่มดำเนินการโครงการ)</p> <p>- ในตำแหน่งเดียวกันติดตั้งกำแพงกันเสียงเพิ่มอีก 176 ม. (รวมเป็น 276 ม.) ในปี พ.ศ. 2554 โดยติดตั้งกำแพงกันเสียงเพิ่มออกจากแนวกำแพงเดิม โดยเพิ่มในทางด้านเหนือจากแนวเส้นทางด่วนสายหลักจากแนวกำแพงเดิมอีกประมาณ 70 ม. และด้านใต้ของแนวเส้นทางด่วนสายหลักจากแนวกำแพงกันเสียงเดิมอีกประมาณ 106 ม.</p>	<p>พารามิเตอร์ :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Leq 24 <p>สถานี :</p> <ul style="list-style-type: none"> - โรงเรียนวัดทองสุทธาวาส (N1B) - กรมพัฒนาที่ดิน (N1B) - มัธยมฟีลิกซ์ยาน (N2) - โรงเรียนอนุบาลเกร็ดศรีสุราช (N3B) - โรงเรียนจิตรน (N3B) - หมู่บ้านปิจูวิกรณ์ (N3B) - โรงเรียนสวนนันทวัน (S1) - โรงเรียนรุ่งเรืองวิทยา (S2B) - โรงเรียนเพ็ญพินธุอนุสรณ์ (S2B) - โรงพยาบาลจุฬารัตน 1 (S2B) <p>ความถี่ :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัดอย่างต่อเนื่อง 72 ชั่วโมง ทุก ๆ 12 เดือน เป็นระยะเวลา 3 ปีแรก หากพบว่าผลการตรวจวัดไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ ให้หยุดตรวจวัดและพิจารณาตรวจวัดใหม่ตามความเหมาะสม <p>วิธีการ : ด้วยวิธีของ ISO 1996</p> <p>ค่าใช้จ่าย : 90,000 บาท/การตรวจวัด</p>

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
ความสั่นสะเทือน	ระยะก่อสร้าง	ลบ	ต่ำ	<p>ความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมและอุปกรณ์ก่อสร้าง โดยส่วนใหญ่ตามแต่ละแนวสายทางดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • N1B : ได้ผลกระทบบ้าง เนื่องจากเดิมเป็นชุมชนค่อนข้างหนาแน่น และเป็นถนนหลักที่มีรถบรรทุกขนาดใหญ่ผ่าน • N2 : ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง อาจจะมีผลกระทบต่อประชาชนที่มีความรู้สึกไว โดยเฉพาะบริเวณกรมยุทธโยธาทหารบก หมู่บ้านสามัคคีวิลล่า และหมู่บ้านเทพนครนิเวศน์ • N3B : มีผลกระทบต่อโรงเรียนอนุบาลศรีนครินทร์ • S1 : ไม่มีผลกระทบเพิ่มขึ้นจากเดิมมากนัก • S2B : มีผลต่อกิจกรรมบางอย่างที่ไวต่อการสั่นสะเทือน 	<p>ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากถาวร ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • การก่อสร้างบนผิวถนนไม่ควรนำแผ่นเหล็กมาวางแทนผิวถนน แต่ในกรณีที่ต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาเป็นพิเศษ และมีขางรองเพื่อกันเสียงและความสั่นสะเทือน • วางแผนการลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนให้อยู่ในมาตรฐาน • ทำการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง <p>กำหนดระยะห่างระหว่างจุดกำเนิดความสั่นสะเทือนกับผู้รับความสั่นสะเทือนที่ไม่ก่อให้เกิดความเสียหาย</p> <p>เลือกวิธีการและอุปกรณ์ที่เหมาะสม</p> <p>กิจกรรมใดที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนให้ดำเนินการในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น</p> <p>บำรุงผิวการจราจรให้อยู่ในสภาพดีตลอดเวลา</p> <p>ห้ามรถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกินความเหมาะสมของถนน สำหรับรถบรรทุกที่มีน้ำหนักมากจะต้องควบคุมความเร็ว</p> <p>วางแผนการลดความสั่นสะเทือน โดยใช้เข็มเจาะหรือเข็มตอกที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนอยู่ในมาตรฐานที่ สผ. กำหนด</p>	<p>พารามิเตอร์ :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Frequency of Transducer A and B - Peak Mode of Transducer A and B <p>สถานี :</p> <ul style="list-style-type: none"> - โรงเรียนอนุบาลศรีนครินทร์ (N3B) - ศูนย์ฝึกและสถานีวิทยุอาชีวอนามัย (S2B) - โรงพยาบาลยุวประสาทไวทโยปดัมภ์ (S2B) <p>ความถี่ : ตรวจวัด 3 วันอย่างต่อเนื่อง ในระยะก่อสร้าง ที่มีกิจกรรมตอกเสาเข็ม 1 ครั้ง ด้วยวิธี Frequency and Peak Mode for each transducer (A and B) by SINC()</p> <p>ค่าใช้จ่าย : 30,000 บาท/การตรวจวัด</p>

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
ความสั่นสะเทือน (ค่อ)	ระยะดำเนินการ	กม	ต่ำ	<ul style="list-style-type: none"> ความสั่นสะเทือนจากเครื่องจักรขึ้นอยู่กับลักษณะน้ำหนักของยานพาหนะ โดยยานพาหนะที่มีน้ำหนักมากจะก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนสูงกว่ายานพาหนะที่เบากว่า นอกจากนี้ยังขึ้นกับสภาพของผิวการจราจร ความสั่นสะเทือนมีระดับต่ำถ้ามีสภาพผิวถนนที่ดี ความสั่นสะเทือนอาจจะมีผลกระทบต่อกิจกรรมบางอย่าง ซึ่งไวต่อความสั่นสะเทือน เช่น การปฏิบัติการในห้องทดลองทางวิทยาศาสตร์ หรือการใช้กล้องจุลทรรศน์ เช่น โรงพยาบาล หอประสาทไวไฟโบลัมป์ 	<ul style="list-style-type: none"> บำรุงรักษาเครื่องจักรให้อยู่ในสภาพดีตลอดเวลา กำหนดน้ำหนักรถของยานพาหนะ 	<p>พารามิเตอร์ :</p> <ul style="list-style-type: none"> Frequency of Transducer A and B Peak Mode of Transducer A and B <p>สถานี : สถานีเดียวกับที่ทำการตรวจวัดในระยะก่อสร้าง ซึ่งในการตรวจวัดแต่ละครั้งทำการตรวจวัด 3 วันอย่างต่อเนื่อง ตรวจวัดที่ระยะ 3 เมตร และ 6 เมตร จากจุดกำเนิดเสียงหรือขอบทาง โดยทำการตรวจวัดครั้งแรกในปีที่เปิดดำเนินการ และทุก ๆ 5 ปีถัดไป อย่างน้อย 2 ครั้ง หากไม่พบการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญจากผลของการตรวจวัดในแต่ละครั้ง ให้หยุดทำการตรวจวัดและเริ่มทำการตรวจวัดใหม่ โดยพิจารณาตามความเหมาะสม</p> <p>ค่าใช้จ่าย : 60,000 บาท/การตรวจวัด</p>
อุทกวิทยา น้ำผิวดิน	ระยะก่อสร้าง	ไม่มี	ไม่มี	<ul style="list-style-type: none"> ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากการก่อสร้างอาคารหรือสิ่งก่อสร้างอื่น ๆ ของโครงการจะกระทำบนพื้นดินและสร้างครอบลำน้ำ 	<ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบจากคณะกรรมการจัดการระบบจราจรทางบก ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ภายในรั้วพื้นที่ต้องมีร่องน้ำและท่อระบายน้ำขนาดเล็กเพื่อรองรับน้ำจากกิจกรรมต่าง ๆ การก่อสร้างบนทางเดิมเท่าในฤดูฝนจะต้องป้องกันไม่ให้ดินตะกอนบนทางเข้าไปอุดช่องระบายน้ำ กำหนดให้ดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างที่ใกล้ลำน้ำในช่วงฤดูแล้ง เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการพังทลายของดินในช่วงฤดูฝน จัดสร้างทางระบายน้ำชั่วคราวในเขตก่อสร้าง และใกล้เสียง เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมขัง ห้ามมิให้คนงานทิ้งขยะลงในลำน้ำ เพื่อป้องกันปัญหา การติดเชื้อของลำน้ำ 	

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
อุทกวิทยาแม่น้ำผืนดิน (ต่อ)	ระยะดำเนินการ	ไม่มี	ไม่มี	- ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากภายในโครง สร้างของโครงการ เช่น กำแพงกันดิน (Parapet) จะมีการติดตั้งท่อระบายน้ำ (PVC) เพื่อระบายน้ำจากการจราจร สู่ระบบระบายน้ำด้านล่างของฐานทาง ด่วนและเชื่อมต่อไประบบระบายน้ำ ของ กทม. ต่อไป		
คุณภาพน้ำ	ระยะก่อสร้าง	ลบ	ต่ำ	- การเพิ่มขึ้นของตะกอนจากการก่อสร้าง - การลดลงของ DO อันเนื่องมาจากน้ำเสีย	- ในการก่อสร้างโครงการที่ใกล้กับแหล่งน้ำควร ดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง - ไม่ควรให้มีการปลูกสร้างในรัศมี 1 เมตร จาก แหล่งน้ำ - สำรึกคลองประปาควรจัดหาข่ายมาขึงกัน ได้ทางด่วน - ไม่ควรทำความสะอาดเครื่องมือต่าง ๆ ในแหล่งน้ำ - ห้ามเทขยะลงในแหล่งน้ำ - ควรตรวจสอบเครื่องมือและอุปกรณ์ทุก ๆ สัปดาห์ - ควรมีแผนป้องกันการปลูกสร้าง/บุกรุกเข้าไปใน แหล่งน้ำ - แหล่งเก็บวัสดุก่อสร้างควรให้อยู่ห่างจากแหล่งน้ำ อย่างน้อย 10 เมตร - จัดสรรห้องน้ำให้เพียงพอและห่างจากแหล่งน้ำ อย่างน้อย 50 เมตร	พารามิเตอร์ : - ความลึก - อุณหภูมิ - ความเป็นกรด-ด่าง - ความนำไฟฟ้า - ออกซิเจนละลายน้ำ (DO) - ของแข็งแขวนลอย (SS) - น้ำมัน / ไขมัน สถานี : 100 ม. เหนือและท้ายน้ำจากจุดที่ทางด่วนข้าม - คลองประปา - คลองลาดพร้าว - คลองแสนแสบ - คลองลำโรง ความถี่ : ตรวจวัด 1 ครั้ง ระหว่างการก่อสร้าง ข้ามคลอง และ 1 ครั้ง หลังการก่อสร้างข้ามคลอง - Thermometer สำรึก อุณหภูมิ

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
คุณภาพน้ำ (ต่อ)	ระยะก่อสร้าง	ลบ	ต่ำ		<ul style="list-style-type: none"> - จัดสร้างแนวส่งรองรับน้ำจากที่พักคนงาน - จัดสร้างที่บำบัดน้ำเสียอย่างง่าย - ภายในรั้วที่เฝ้าโดยรอบบริเวณก่อสร้าง ต้องจัดให้มีร่องน้ำและบ่อขมวดเล็ก เพื่อรองรับน้ำที่เกิดจากการรดน้ำและล้างล้อรถยนต์ขนส่งวัสดุ เมื่อปริมาณน้ำมากเพียงพอต้องดูไปกำจัดที่อื่นต่อไป - การก่อสร้างบนทางเดินเท้าในฤดูฝนจะต้องป้องกันไม่ให้ดินตะกอนบนทางเดินเท้าไปอุดช่องระบายน้ำ และเมื่อฝนหยุดตกจะต้องเร่งระบายน้ำบนทางเดินเท้า และบนถนนข้างเคียงให้ไหลลงโดยเร็ว และกวาดเอาดินตะกอนบนถนนออกทันที 	<ul style="list-style-type: none"> - WQ meter สำหรับออกซิเจนละลาย - Conductivity meter สำหรับความนำไฟฟ้า - Gravimetric method สำหรับ ตะกอนแขวนลอย - pH meter สำหรับ ค่าความเป็นกรด-ด่าง - Soxhlet method สำหรับ น้ำมันและไขมัน <p>ค่าใช้จ่าย : 30,000 บาท/ครั้ง</p>
	ระยะดำเนินการ	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากลักษณะของโครงการ จะมีผลกระทบก็เพียงแต่จะเกิดฝุ่นและก๊าซจากการจราจร ซึ่งก็ถูกชะล้าง และทำให้เจือจางไปกับน้ำในข้างฤดูฝน	<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้นอย่างสม่ำเสมอ - ตรวจตราการจัดเก็บขยะอย่างมีประสิทธิภาพ 	

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
การใช้ที่ดิน	ระยะก่อสร้าง	ลบ	ปานกลาง	ผลกระทบโดยตรง พื้นที่ที่ใช้ประโยชน์จากประเภทต่าง ๆ ที่อยู่ใน แนวเขตโครงการและจะได้รับผลกระทบโดยตรง จากโครงการด้วย ได้แก่ - พื้นที่น้ำบึงน้ำจืดสระ ทางด้านพาดผ่าน ทั้งสิ้น 25 ไร่ - พื้นที่ชุมชนหนาแน่น ทางด้านพาด ผ่านทั้งสิ้น 15 ชุมชน - พื้นที่ตลาด - พื้นที่ของหน่วยงานราชการ/สถ. ภัณฑ์ ต่าง ๆ - พื้นที่โรงงานอุตสาหกรรม ส่วนใหญ่ อยู่ในช่วง S2B - พื้นที่อื่น ๆ เช่น พื้นที่สนามกอล์ฟ และลานจอดรถ	ผลกระทบโดยตรง - ระบบและทรัพย์สินที่ได้รับผลกระทบโดยตรง ควรจะได้มีการดูแลรักษาที่ดินและใช้ที่ดิน ให้เต็มที่ที่สุดเท่าที่จะทำได้ - ประสานงานกับการเคหะแห่งชาติในการจัดหา ที่อยู่ใหม่ให้แก่ผู้ถูกเวนคืนในราคาที่เหมาะสม	
		บวก	ปานกลาง	ผลกระทบโดยอ้อม เปลี่ยนแปลงประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน จากพื้นที่ว่างเปล่าเป็นพื้นที่พัฒนาเพื่อการ อยู่อาศัย โดยเฉพาะบริเวณที่สามารถเข้า- ออกทางด่วนได้โดยสะดวก บริเวณที่กล่าว จะมีศักยภาพในการพัฒนา ได้แก่ บริเวณ วังหิน ซอยนาถจันทร์ ฯลฯ	ผลกระทบโดยอ้อม - ประสานงานกับสำนักผังเมืองในการกำหนด แผนการใช้ที่ดิน พื้นที่รอบ ๆ โครงการเพื่อให้มี พื้นที่สีเขียวเพียงพอที่จะรักษาภาวะแวดล้อม เพื่อป้องกันความเจริญทางด้านวัตถุที่มากเกินไป จนทำลายสภาพแวดล้อม - รัฐบาลจำเป็นต้องกำหนดมาตรการต่าง ๆ ที่จะควบคุม ผลกระทบนี้ ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ เพื่อป้องกันผลกระทบจากฝุ่น เสียง และ ความสั่นสะเทือน	

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
การใช้ที่ดิน (ต่อ)	ระยะดำเนินการ	บวก	ปานกลาง	ผลกระทบด้านการใช้ที่ดินในระยะดำเนินการ การเป็นผลกระทบที่ต่อเนื่องมา ตั้งแต่ใน ระยะก่อสร้าง คือ มีการพัฒนาที่ดิน เพื่อการ อยู่อาศัยมากขึ้น สำหรับการใช้ประโยชน์ ที่ดินที่อยู่ติดกับขอบทางด่วน อาจมีการ เปลี่ยนแปลงไม่มากนัก เว้นแต่จะมีโครงการ พัฒนาระบบ โครงข่ายถนนที่เชื่อมโยงเข้าสู่ พื้นที่ดังกล่าวได้โดยสะดวก		
การคมนาคม	ระยะก่อสร้าง	ลบ	ต่ำ	<ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมการก่อสร้างที่ต้องผ่านเส้นทาง เดิม อาจมีความจำเป็นต้องเปิดเส้นทาง การจราจรขึ้นในบางส่วน - เกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น - การขนย้ายเครื่องมือ เครื่องจักร และ วัสดุก่อสร้าง โดยรถบรรทุกเป็นสาเหตุ ที่ทำให้ถนนชำรุด 	<ul style="list-style-type: none"> - ควรทำการขนส่งวัสดุก่อสร้าง และเครื่องจักรใน ช่วงเวลากลางคืน 23.00 น. และหยุดขนส่งก่อนเวลา 06.00 น. - การก่อสร้างทางขึ้น-ลงของโครงการบริเวณที่ต้อง เชื่อมกับถนนที่มีอยู่เดิมควรดำเนินการในเวลา กลางคืน - ควรนำเทคนิคการก่อสร้างที่เหมาะสมมาปฏิบัติใช้ สำหรับโครงการ - ควรแจ้งให้ประชาชนทราบเกี่ยวกับกำหนดการ ดำเนินการก่อสร้างและควรแนะนำเส้นทางเลือก อื่น ๆ สำหรับผู้ใช้รถยนต์บนพาดำเนิน - มีการประสานงานกับ กทม. กรมทางหลวง และ กองตำรวจจราจรอย่างใกล้ชิดเพื่อทำการกำหนด วางระเบียบการจราจรใช้รถใช้ถนนให้เหมาะสมบริเวณ จุดที่ก่อสร้าง 	

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตาม/ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
การคมนาคม (ต่อ)	ระยะก่อสร้าง	ลง	ต่ำ		<ul style="list-style-type: none"> - มีการควบคุมทั้งด้านการใช้กฎจราจรสำหรับบุคลากรของโครงการอย่างเคร่งครัด - ควรมีการสร้างรั้วล้อมเขตพื้นที่การก่อสร้าง - ควรติดตั้งสัญญาณเตือนภัย สัญญาณไฟ และป้ายเตือนให้ระวัง - ซ่อมแซมถนนที่ชำรุดแก่การก่อสร้างแล้วเสร็จ - การขนส่งวัสดุก่อสร้าง และ/หรือ เครื่องจักร อุปกรณ์หนักต่าง ๆ ควรใช้ความเร็วต่ำ 	
	ระยะดำเนินการ	บวก	ปานกลาง	<ul style="list-style-type: none"> - ล่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในบริเวณเส้นทางที่เป็นจุดเชื่อมกับทางขึ้น-ลงทางด่วน - เส้นทางที่อาจได้รับผลกระทบจนก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ได้แก่ ถนนพหลโยธิน ซุขาภิบาล 2 และสุขาภิบาล 3 ปัญหาการจราจรติดขัดอย่างรุนแรงในบริเวณทางเชื่อมระหว่างทางด่วน ชั้นที่ 2 และ 3 - เส้นทางเลือกสำหรับการเดินทางที่เร็วขึ้น - แหล่งพาณิชยกรรมจราจรจากทางระดับพื้นดิน - เป็นเส้นทางที่นำยานยนต์จากสายต่างๆ ไปข้ามไปยังโครงการทางด่วนอื่น ๆ - เพิ่มคิวจราจรจุดเกิดปัญหาการจราจร 	<ul style="list-style-type: none"> - จัดตั้งไฟส่องจันทร์บนแนวทางด่วนรวมทั้งแนวถนนที่มีแนวทางด่วนเชื่อมกันและติดตั้งไฟสโตนไลต์บริเวณจุดขึ้น-ลง - ประสานงานกับ กทม. กรมทางหลวง และกองตำรวจจราจร เพื่อกำหนดนโยบายในการควบคุมการจราจรบริเวณจุดขึ้น-ลง และถนนที่เชื่อมกับจุดขึ้น-ลง - จัดสรรบุคลากร เช่น ตำรวจจราจรและอุปกรณ์ และเครื่องมือต่าง ๆ ได้แก่ มอเตอร์ไซด์ โทรศัพท์มือถือ ทั้งนี้เพื่อทำการลาดตระเวนตรวจสอบบนแนวทางด่วน - บริเวณที่ว่างระหว่างจุดขึ้น-ลงทางด่วน ควรปรับปรุงสวนหย่อมเพื่อสร้างสิ่งผ่อนคลายให้ผู้ใช้รถ 	

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
การขุดเขขทรัพย์ดิน และการอพยพ โยกย้าย	ระยะก่อสร้าง / ระยะดำเนินการ	ลบ	ปานกลาง	<p>จำนวนผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงที่ต้อง อพยพโยกย้ายหรือรื้อย้ายทรัพย์สิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - คราวเรือนอยู่อาศัยทั่วไป 2,516 ครัวเรือน - คราวเรือนอยู่อาศัยและประกอบการค้า 688 ครัวเรือน - กลุ่มผู้เช่า 1,982 ราย <ul style="list-style-type: none"> ▪ รื้อย้ายทั้งหมด 76 แห่ง ▪ รื้อย้ายบางส่วน 31 แห่ง 	<ul style="list-style-type: none"> - ก่อนเริ่มโครงการ ควรได้มีการประชาสัมพันธ์ให้ ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบได้ทราบต่อโครงการ ขบวนการขุดเขข จำนวนเงินขุดเขข เพื่อลดความ กังวล - รับทราบปัญหาของประชาชนที่ได้รับผลกระทบ และรัฐจะต้องเข้าไปช่วยเหลือโดยเร็ว - การจ่ายเงินชดเชยควรเป็นจำนวนที่เหมาะสม และ ใช้เวลาให้สั้นที่สุดเท่าที่จะทำได้ - ควรมีการประชาสัมพันธ์แจ้งข่าวสารเกี่ยวกับ ข้อมูลบ้านและที่ดิน ตลอดจนโรงเรียน ซึ่งผู้ได้รับ ผลกระทบและบุตรหลานสามารถใช้ประโยชน์ได้ - คณะกรรมการขุดเขขที่ดินควรประกอบด้วย นัก กฎหมาย เพื่อให้คำแนะนำแก่ผู้ได้รับผลกระทบ ในกรณีได้รับความไม่เป็นธรรม - การขุดเขขควรมีค่าชดเชย ค่าขนส่งรื้อบ้านให้แก่ ผู้เช่าบ้าน ซึ่งไม่ได้รับเงินค่าชดเชยอื่น ๆ ด้วย 	

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่างๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
เศรษฐกิจ-สังคม	ระยะเตรียมการ ก่อสร้าง	ลบ	ปานกลาง	<ul style="list-style-type: none"> - ราษฎรที่อยู่ในแนวเขตทาง รวมทั้งผู้ที่อยู่ใกล้เคียงเกิดความวิตกกังวลเกี่ยวกับการดำเนินงานของโครงการ โดยเฉพาะประเด็นปัญหาเรื่องถูกเวนคืนที่ดิน - ในช่วงที่ยังไม่กำหนดแนวเขตทางที่แน่นอนส่งผลให้เกิดการชะงักงัน ในการจัดการพัฒนาหรือปรับปรุงที่อยู่อาศัย/ที่ทำกิน/สถานประกอบการ เนื่องจากผู้เป็นเจ้าของไม่มั่นใจว่าจะถูกเวนคืนหรือไม่ - เมื่อมีการเวนคืนที่ดินแล้วจะส่งผลกระทบโดยตรงต่อผู้อาศัยทั่วไป - กลุ่มครัวเรือนอยู่อาศัยและประกอบธุรกิจการค้า กลุ่มผู้เช่า กลุ่มผู้ประกอบการในแนวเขตทางที่ได้รับผลกระทบ 	<ul style="list-style-type: none"> - ควรมีการดำเนินงานประชาสัมพันธ์เพื่อให้ผู้ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการได้รับทราบข้อมูลข่าวสาร โครงการที่ต้องชัดเจนและเชื่อถือได้ และในกรณีที่มีปัญหา ควรได้รับการชี้แจงโดยทันที กลุ่มผู้ที่ควรพิจารณาให้ความสำคัญในการดำเนินการประชาสัมพันธ์ในขั้นตอนนี้ ประกอบด้วย ราษฎรและสถานประกอบการที่มีอาคาร/บ้านเรือน อยู่ในแนวเขตทางของโครงการ รวมทั้งเจ้าหน้าที่หรือผู้รับผิดชอบอาคารสถานที่สำคัญที่อยู่ใกล้เคียงแนวสายทาง ได้แก่ โรงเรียน โรงพยาบาล สถานศึกษา และสถานที่ราชการต่าง ๆ สำหรับแนวสายทางที่ผ่านชุมชนพื้นที่ที่ควรให้ความสำคัญในการดำเนินงานประชาสัมพันธ์เป็นพิเศษมีดังนี้:- <p>ช่วงตอน พื้นที่ชุมชน</p> <p>N1B - ชุมชนอัมพรบุรีพัฒนา</p> <ul style="list-style-type: none"> - ชุมชนบริเวณเขยอประชาบุญล 1 และ 3 - ชุมชนบริเวณถนนวิภาวดีรังสิต และรัชดาภิเษก - บริเวณสามแยกเกษตร <p>N2 - ชุมชนบริเวณเขยอนวลจันทร์ อ.สุขาภิบาล 1</p> <p>N3B - ชุมชนบริเวณถนนสุขาภิบาล 2 และ 3</p> <p>S1 - -</p> <p>S2B - ชุมชนบางนาใบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - หมู่บ้านศรีสุท - ชุมชนสำโรงกลาง - หมู่บ้านแผ่นชัย-บางด้วน 	

<p>เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)</p>	<p>ระยะเตรียมการ ก่อสร้าง</p>	<p>กบ</p>	<p>ปานกลาง</p>	<p>กิจกรรมการก่อสร้าง เช่น การขุดเจาะ การตอกเข็ม จะรบกวนราษฎรที่อาศัย ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการ ควรมีส่วนร่วมใน การให้ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ รวมทั้งการได้รับรู้ ข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ เกี่ยวกับโครงการ - ดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบด้านการ เวกติน และการอพยพโยกย้ายโดยเคร่งครัด - พยายามป้องกันปัญหาความขัดแย้งระหว่างเจ้าหน้าที่ ของโครงการและราษฎรที่ได้รับผลกระทบ โดยการ • กลับกรองเจ้าหน้าที่ที่ต้องทำหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง/ สัมผัสกับประชาชนโดยตรง • อารมณ์เจ้าหน้าที่ของโครงการให้มีความรู้ความ เข้าใจเกี่ยวกับโครงการอย่างชัดเจนและมีทักษะ ในการเข้าพบ/เข้าหา หรือขอความร่วมมือจาก ราษฎร รวมทั้งมีความสามารถในการแก้ไข ปัญหาเฉพาะทางได้เป็นอย่างดี • จัดให้มีหัวหน้าควบคุมปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ในสนาม - ประชาสัมพันธ์ให้ราษฎรและเจ้าหน้าที่ผู้ดูแล สถานที่สำคัญ เช่น วัด โรงเรียน ที่อยู่ใกล้เคียง แนวสายทางได้รับทราบข้อมูลโครงการ รวมทั้ง แผนการก่อสร้างของโครงการ - ควบคุมดูแลมิให้มีกิจกรรมที่จะก่อให้เกิดความ เดือดร้อนรำคาญหากเลี่ยงไม่ได้ กิจกรรมนั้นต้อง แล้วเสร็จในเวลาอันรวดเร็ว - เอาใจใส่ต่อการร้องเรียนของราษฎรอย่างจริงจัง พร้อมทั้งดำเนินการแก้ไขโดยเร่งด่วน 	
---------------------------------	-----------------------------------	-----------	----------------	---	--	--

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		

เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	ระยะดำเนินการ	แนว	ปานกลาง	<ul style="list-style-type: none"> - เป็นผลกระทบด้านบวกที่ประชาชนจะมีความสะดวกหลายมากขึ้นในการเดินทาง 	<ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีระบบป้องกันเสียง และความสั่นสะเทือน - ประสานงานกับคณะกรรมการชุมชน ในการพิจารณาแนวทางลดผลกระทบในกรณีชุมชนถูกคลื่นด้วยระบบทางด่วน - จัดให้มีป้ายสัญญาณจราจรที่ชัดเจนในตำแหน่งที่เหมาะสมเพื่อลดผลกระทบด้านอุบัติเหตุ
ทัศนียภาพ	ระยะก่อสร้าง / ระยะดำเนินการ	ต่ำ	ต่ำ	<ul style="list-style-type: none"> - ทัศนียภาพในช่วง N1B เป็นชุมชนพักอาศัย ไม่มีอาคารสำคัญใด ๆ นอกจากกองประชุมของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - บริเวณที่คาดว่าจะมีผลกระทบทางด้านทัศนียภาพ เนื่องจากเป็นจุดรวมของสิ่งปลูกสร้างที่มีความสูงและขนาดใหญ่ เช่น บริเวณใกล้แยกวงศ์สว่าง - ในช่วง N3B จะตัดข้ามถนนสายหลัก 3 สาย ได้แก่ ถนนสุขุมวิท 2 และ 3 และถนนกรุงเทพกรีฑา ผู้ขับขี่ยวดยานพาหนะบนถนนดังกล่าว จะได้รับผลกระทบทางด้านทัศนียภาพ เมื่ออยู่ที่ระยะทางจุดตัดประมาณ 17 เมตร 	<ul style="list-style-type: none"> - ควรตัดต้นไม้ใกล้ขอบที่สุกเก่าที่จะทำได้ หากเป็นไปได้ควรจะทำการขยับคันไม้ไปปลูกใหม่ในบริเวณสองฟากทางด่วนชั้นที่ 3 บริเวณทางแยกต่างระดับ ควรจะได้มีการพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวด้วยสนามหญ้า ต้นไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และดอกไม้ - จัดพื้นที่ที่ก่อสร้างเฉพาะบริเวณที่จำเป็น รักษาความสะอาดและความร่มรื่นบริเวณรอบข้าง - ส่งเสริมให้เกิดความสะอาด และความร่มรื่นบริเวณไม้แอ็คซัดเขียวตลอดแนวพื้นที่โครงการ - ลดความขัดแย้งเรื่อง เส้น รูปทรง สี ผิวพื้น และขนาดระหว่างโครงสร้างทางด่วนกับสิ่งแวดล้อมโดยรอบให้เหลือน้อยที่สุด - เลี่ยงการบดบังแสงสว่างสำหรับบริเวณที่มีข้อจำกัดเรื่องแสงสว่างอยู่แล้ว - ปฏิบัติตามข้อบังคับ กฎหมายเกี่ยวกับเรื่องแสงสว่าง ทัศนียภาพ และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
โบราณสถาน	ระยะก่อสร้าง	ลบ	ต่ำ	- โบราณสถานใกล้เคียงโดยเฉพาะวัด บางนาโม ซึ่งห่างจากจุดศูนย์กลางของ ทางด่วนชั้นที่ 3 ในระยะ 37 เมตร อาจ ได้รับผลกระทบจากฝุ่นละอองเล็กน้อย	- ใช้มาตรการทางด้านเทคนิค เช่น การออกแบบเสา โครงสร้างทางยกระดับให้ดูดกลมกลืน	
	ระยะดำเนินการ	ลบ	ต่ำ	- วัดบางนาโมเป็นวัดที่อยู่ใกล้โครงการ ที่สุด แต่เนื่องจากปัจจุบันได้ถูกล้อมรอบ ด้วยอาคารพาณิชย์และบ้านอยู่แล้ว การผนวกโครงสร้างเข้าไปในภูมิทัศน์ อีก 1 สิ่งไม่ว่าจะเกิดปัญหาใด	- ดัดตั้งกำแพงกันเสียง เพื่อป้องกันการรบกวนต่อ การปฏิบัติงาน	

ภาคผนวก 2

➤ เอกสารแนบประกอบมาตรการ

2.1 คำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ 143/2561
เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบ
ผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

คำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ที่ ๑๕๗/๒๕๖๑

เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ตามที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้มีคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยที่ ๓๘๕/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๒๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม นั้น ต่อมา การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้มีคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยที่ ๖๗/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๙ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๑ เรื่อง การจัดแบ่งส่วนงานและการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละส่วนงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยมีการปรับปรุงโครงสร้างการจัดแบ่งส่วนงานและการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละส่วนงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยใหม่

ฉะนั้น เพื่อให้สอดคล้องกับโครงสร้างการจัดแบ่งส่วนงานและการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละส่วนงาน อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ จึงยกเลิกคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยที่ ๓๘๕/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๒๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วยบุคคลดังต่อไปนี้

- | | |
|---|--------------------------------|
| ๑) ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย | เป็นประธาน |
| ๒) รองผู้ว่าการฝ่ายกลยุทธ์และแผนงาน
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย | เป็นกรรมการ |
| ๓) รองผู้ว่าการฝ่ายก่อสร้างและบำรุงรักษา
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย | เป็นกรรมการ |
| ๔) ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | เป็นกรรมการ |
| ๕) ผู้แทนกรุงเทพมหานคร | เป็นกรรมการ |
| ๖) ผู้แทนจังหวัดสมุทรปราการ | เป็นกรรมการ |
| ๗) ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ | เป็นกรรมการ |
| ๘) ผู้แทนสถาบันการศึกษา | เป็นกรรมการ |
| ๙) ผู้อำนวยการฝ่ายนโยบายและแผน
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย | เป็นกรรมการและเลขานุการ |
| ๑๐) ผู้อำนวยการกองจัดการสิ่งแวดล้อม
ฝ่ายนโยบายและแผน
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย | เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |

โดยให้คณะกรรมการฯ มีหน้าที่ กำกับดูแลการดำเนินงานของที่ปรึกษา (บุคคลที่ ๓) ที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยว่าจ้างให้ดำเนินงานศึกษาและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) และตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้) (ทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์) และโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก) (ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์))

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป





การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
EXPRESSWAY AUTHORITY OF THAILAND

2380 ถนนพหลโยธิน แขวงเสนานิคม เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทร. 02-558-9800 โทรสาร 02-561-2984
2380 Phaholyothin Road, Senanikom, Chatuchak, Bangkok 10900 TEL : (662) 558-9800
FAX : (662) 561-2984 Cable Address : EXAT Bangkok www.exat.co.th

ที่ กทพ ๐๕/๑ ๙ ๐ ๘

๓ สิงหาคม ๒๕๖๑

เรื่อง คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

เรียน เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

อ้างถึง ๑. หนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ กทพ ๐๕/ว ๐๓๘๔ ลงวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐
๒. หนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส ๑๐๑๖.๕/๒๖๓๔
ลงวันที่ ๓ มีนาคม ๒๕๖๐

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑
จำนวน ๒ หน้า

ตามหนังสือที่อ้างถึง ๑. การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้แจ้งคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
ที่ ๓๘๕/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๒๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบ
ผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
ประกอบด้วย ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานกรรมการ และกรรมการ จำนวน ๙ ท่าน
โดยมีผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมร่วมเป็นกรรมการ และขอให้สำนักงานฯ
แต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการฯ และตามหนังสือที่อ้างถึง ๒. สำนักงานฯ ได้แจ้งรายชื่อผู้แทนเข้าร่วม
เป็นคณะกรรมการฯ ดังกล่าว ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

การทางพิเศษฯ ได้มีคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๙ กรกฎาคม
พ.ศ. ๒๕๖๑ ยกเลิกคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๓๘๕/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๒๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๙
และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ
มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยมีผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานกรรมการ
ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผู้แทนกรุงเทพมหานคร ผู้แทนจังหวัด-
สมุทรปราการ ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ ผู้แทนสถาบันการศึกษา และเจ้าหน้าที่การทางพิเศษฯ ร่วมเป็นกรรมการ
รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ในการนี้ การทางพิเศษฯ ขอความอนุเคราะห์จากหน่วยงานของท่าน
ในการพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมในคณะกรรมการฯ ดังกล่าว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนจากหน่วยงานของท่านเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการฯ
และโปรดแจ้งให้การทางพิเศษฯ ทราบด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ฝ่ายนโยบายและแผน
โทร. ๐ ๒๕๕๘ ๙๘๐๐ ต่อ ๒๕๕๙
โทรสาร ๐ ๒๕๔๐ ๑๒๒๓



ที่ ทส ๑๐๐๘.๕/ ๑๔ ๘ ๐๐

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
เลขรับ... ๗/๙๓๑
วันที่... ๑ พ.ย. ๒๕๖๒
เวลา... ๐๙ : ๓๗ น

สำนักงานนโยบายและแผน

ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๖๐/๑ ขอยพิบูลวัฒนา ๗ ถนนพระรามที่ ๖

แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๒๕ ตุลาคม ๒๕๖๒

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

เรียน ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

อ้างถึง หนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ผนผ/๑๘ ลงวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๒

ตามหนังสือที่อ้างถึง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ขอเชิญประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๒ ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๖๒ เวลา ๐๙.๓๐ น. ณ ห้องประชุม ๒๐๓ ชั้น ๒ อาคาร ๑ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย จตุจักร ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ขอเรียนว่า เนื่องจากมีการปรับเปลี่ยนตำแหน่งเจ้าหน้าที่ จึงขอเปลี่ยนแปลงผู้แทนในคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ดังนี้



จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ



กองพัฒนาระบบการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๖๕ ๖๕๐๐ ต่อ ๖๖๓๗

โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๒๙



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
EXPRESSWAY AUTHORITY OF THAILAND

2380 ถนนพหลโยธิน แขวงเสนานิคม เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทร. 02-558-9800 โทรสาร 02-561-2984
2380 Phaholyothin Road, Senanikom, Chatuchak, Bangkok 10900 TEL : (662) 558-9800
FAX : (662) 561-2984 Cable Address : EXAT Bangkok www.exat.co.th

ที่ กทพ ๐๕/๑๙ ๑๐

๕-๓ สิงหาคม ๒๕๖๑

เรื่อง คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

เรียน ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

อ้างถึง ๑. หนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ กทพ ๐๕/ว ๐๓๘๔ ลงวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐
๒. หนังสือกรุงเทพมหานคร ที่ กท ๑๑๐๔/๒๘๓๕ ลงวันที่ ๑๓ กันยายน ๒๕๖๐

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑
จำนวน ๒ หน้า

ตามหนังสือที่อ้างถึง ๑. การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้แจ้งคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
ที่ ๓๘๕/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๒๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบ
ผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
ประกอบด้วย ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานกรรมการ และกรรมการ จำนวน ๙ ท่าน
โดยมีผู้แทนกรุงเทพมหานครร่วมเป็นกรรมการ และขอให้กรุงเทพมหานครแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการฯ
และตามหนังสือที่อ้างถึง ๒. กรุงเทพมหานครได้แจ้งรายชื่อผู้แทนเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการฯ ดังกล่าว
ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

การทางพิเศษฯ ได้มีคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๙ กรกฎาคม
พ.ศ. ๒๕๖๑ ยกเลิกคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๓๘๕/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๒๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๙
และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ
มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยมีผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานกรรมการ
ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผู้แทนกรุงเทพมหานคร ผู้แทนจังหวัด-
สมุทรปราการ ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ ผู้แทนสถาบันการศึกษา และเจ้าหน้าที่การทางพิเศษฯ ร่วมเป็นกรรมการ
รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ในการนี้ การทางพิเศษฯ ขอความอนุเคราะห์จากหน่วยงานของท่าน
ในการพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมในคณะกรรมการฯ ดังกล่าว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนจากหน่วยงานของท่านเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการฯ
และโปรดแจ้งให้การทางพิเศษฯ ทราบด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ฝ่ายนโยบายและแผน
โทร. ๐ ๒๕๕๘ ๙๘๐๐ ต่อ ๒๘๕๙
โทรสาร ๐ ๒๕๔๐ ๑๒๒๓



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
เลขรับ ๑๖๓๖๕
- ๓ ก.ย. ๒๕๖๑
วันที่
เวลา ๑๕:๓๖ น.

ที่ กท ๑๑๐๕/๑๖๓๖๕

สำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร
๑๘๙ ถนนมิตรไมตรี ดินแดง กทม. ๑๐๕๐๐

๒๕ สิงหาคม ๒๕๖๑

เรื่อง แต่งตั้งผู้แทนกรุงเทพมหานครเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติ
ตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

เรียน ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

อ้างถึง หนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ กทพ ๐๕/๑๙๑๐ ลงวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๑

ตามหนังสือที่อ้างถึง การทางพิเศษแห่งประเทศไทยขอให้กรุงเทพมหานครแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วม
เป็นคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการ
ติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และแจ้งให้การทางพิเศษฯ ทราบด้วย ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น



จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ



กองจัดการคุณภาพอากาศและเสียง

โทร. ๐ ๒๒๐๓ ๒๙๕๑

โทรสาร ๐ ๒๐๓ ๒๙๕๓



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

EXPRESSWAY AUTHORITY OF THAILAND

2380 ถนนพหลโยธิน แขวงเสนานิคม เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทร. 02-558-9800 โทรสาร 02-561-2984

2380 Phaholyothin Road, Senanikom, Chatuchak, Bangkok 10900 TEL : (662) 558-9800

FAX : (662) 561-2984 Cable Address : EXAT Bangkok www.exat.co.th

ที่ กทพ ๐๕/๑๙๑๑

๓ สิงหาคม ๒๕๖๑

เรื่อง คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

เรียน อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ

อ้างถึง ๑. หนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ กทพ ๐๕/ว ๐๓๘๔ ลงวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐
๒. หนังสือกรมควบคุมมลพิษ ที่ ทส ๐๓๐๖/๒๒๒๐ ลงวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑
จำนวน ๒ หน้า

ตามหนังสือที่อ้างถึง ๑. การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้แจ้งคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
ที่ ๓๘๕/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๒๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบ
ผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
ประกอบด้วย ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานกรรมการ และกรรมการ จำนวน ๙ ท่าน
โดยมีผู้แทนกรมควบคุมมลพิษร่วมเป็นกรรมการ และขอให้กรมฯ แต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการฯ
และตามหนังสือที่อ้างถึง ๒. กรมฯ ได้แจ้งรายชื่อผู้แทนเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการฯ ดังกล่าว ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

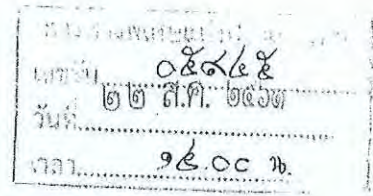
การทางพิเศษฯ ได้มีคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๙ กรกฎาคม
พ.ศ. ๒๕๖๑ ยกเลิกคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๓๘๕/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๒๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๙
และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยมีผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธาน
กรรมการ ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผู้แทนกรุงเทพมหานคร ผู้แทน
จังหวัดสมุทรปราการ ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ ผู้แทนสถาบันการศึกษา และเจ้าหน้าที่การทางพิเศษฯ ร่วมเป็นกรรมการ
รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ในการนี้ การทางพิเศษฯ ขอความอนุเคราะห์จากหน่วยงานของท่าน
ในการพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมในคณะกรรมการฯ ดังกล่าว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนจากหน่วยงานของท่านเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการฯ
และโปรดแจ้งให้การทางพิเศษฯ ทราบด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ฝ่ายนโยบายและแผน

โทร. ๐ ๒๕๕๘ ๙๘๐๐ ต่อ ๒๘๕๙

โทรสาร ๐ ๒๙๔๐ ๑๒๒๓



ที่ ทส ๐๓๐๖/ ๘๒๖๕

กรมควบคุมมลพิษ

๙๒ ซอยพหลโยธิน ๗ ถนนพหลโยธิน

เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๒๖ สิงหาคม ๒๕๖๑

เรื่อง แต่งตั้งผู้แทนในคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

เรียน ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

อ้างถึง หนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ กทพ ๐๕/๑๙๑๑ ลงวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๑

ตามหนังสืออ้างถึง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย มีคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ เรื่องการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และขอความอนุเคราะห์ กรมควบคุมมลพิษพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมในคณะกรรมการฯ ดังความละเอียดแจ้งแล้วนั้น

ในการนี้ กรมควบคุมมลพิษ พิจารณาแล้ว ขอแต่งตั้งผู้แทนและผู้แทนสำรองเข้าร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการฯ ดังกล่าว ดังนี้



จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ



กองจัดการคุณภาพอากาศและเสียง

โทร. ๐ ๒๒๙๘ ๒๓๒๔ - ๒๙

โทรสาร ๐ ๒๒๙๘ ๕๓๘๙



กระดาษนี้ผลิตจากเยื่อเวียนทำใหม่ ร้อยละ ๑๐๐



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
EXPRESSWAY AUTHORITY OF THAILAND

2380 ถนนพหลโยธิน แขวงเสนานิคม เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทร. 02-558-9800 โทรสาร 02-561-2984
2380 Phaholyothin Road, Senanikom, Chatuchak, Bangkok 10900 TEL : (662) 558-9800
FAX : (662) 561-2984 Cable Address : EXAT Bangkok www.exat.co.th

ที่ กทพ ๐๕/ ๑๙ ๐ ๙

๓ สิงหาคม ๒๕๖๑

เรื่อง คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

เรียน ผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ

อ้างถึง ๑. หนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ กทพ ๐๕/ว ๐๓๘๔ ลงวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐
๒. หนังสือจังหวัดสมุทรปราการ ที่ สป ๐๐๑๔.๒/๕๕๑ ลงวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๖๐

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑
จำนวน ๒ หน้า

ตามหนังสือที่อ้างถึง ๑. การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้แจ้งคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
ที่ ๓๘๕/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๒๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบ
ผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
ประกอบด้วย ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานกรรมการ และกรรมการ จำนวน ๙ ท่าน
โดยมีผู้แทนจังหวัดสมุทรปราการร่วมเป็นกรรมการ และขอให้จังหวัดฯ แต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการฯ
และตามหนังสือที่อ้างถึง ๒. จังหวัดฯ ได้แจ้งรายชื่อผู้แทนเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการฯ ดังกล่าว ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

การทางพิเศษฯ ได้มีคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๙ กรกฎาคม
พ.ศ. ๒๕๖๑ ยกเลิกคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๓๘๕/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๒๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๙
และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ
มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยมีผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานกรรมการ
ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผู้แทนกรุงเทพมหานคร ผู้แทนจังหวัด-
สมุทรปราการ ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ ผู้แทนสถาบันการศึกษา และเจ้าหน้าที่การทางพิเศษฯ ร่วมเป็นกรรมการ
รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ในการนี้ การทางพิเศษฯ ขอความอนุเคราะห์จากหน่วยงานของท่าน
ในการพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการฯ ดังกล่าว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนจากหน่วยงานของท่านเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการฯ
และโปรดแจ้งให้การทางพิเศษฯ ทราบด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ฝ่ายนโยบายและแผน
โทร. ๐ ๒๕๕๘ ๙๘๐๐ ต่อ ๒๘๕๕
โทรสาร ๐ ๒๕๔๐ ๑๒๒๓



ที่ สป ๐๐๑๔.๒/๖๓๓

เลขที่	๑๕๐๗
วันที่	๑๗ มี.ค. ๒๕๖๒
เวลา	๐๙.๑๓ น.

ศาลากลางจังหวัดสมุทรปราการ
ถนนสุทธิภิรมย์ สป ๑๐๒๗๐

๑๐ มกราคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขอเปลี่ยนแปลงรายชื่อผู้แทนจังหวัดสมุทรปราการ ในคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติ
ตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

เรียน ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

อ้างถึง หนังสือจังหวัดสมุทรปราการ ที่ สป ๐๐๑๔.๒/๑๘๑๓๙ ลงวันที่ ๑๓ กันยายน ๒๕๖๑

ตามหนังสือที่อ้างถึง จังหวัดสมุทรปราการได้เสนอชื่อผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและ
สิ่งแวดล้อมจังหวัดสมุทรปราการ เป็นผู้แทนจังหวัดสมุทรปราการ ในคณะกรรมการกำกับดูแลและ
ตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ
สิ่งแวดล้อม ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

จังหวัดสมุทรปราการ ขอเรียนว่า เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการปฏิบัติหน้าที่
ที่ได้รับมอบหมาย จึงขอเปลี่ยนแปลงรายชื่อผู้แทนจังหวัดสมุทรปราการ ในคณะกรรมการกำกับดูแลและ
ตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ
สิ่งแวดล้อม โดยแต่งตั้งผู้แทนหลัก และผู้แทนสำรอง ตามลำดับดังต่อไปนี้

๑ ผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสมุทรปราการ
เป็นผู้แทนหลัก

๒ ผู้อำนวยการส่วนสิ่งแวดล้อม สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
จังหวัดสมุทรปราการ เป็นผู้แทนสำรองลำดับที่ ๑

๓ เจ้าหน้าที่ส่วนสิ่งแวดล้อม สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
จังหวัดสมุทรปราการ เป็นผู้แทนสำรองลำดับที่ ๒

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา



สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติ
และสิ่งแวดล้อมจังหวัดสมุทรปราการ
โทรศัพท์/โทรสาร ๐-๒๑๘๓-๑๐๕๑



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

EXPRESSWAY AUTHORITY OF THAILAND

2380 ถนนพหลโยธิน แขวงเสนานิคม เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทร. 02-558-9800 โทรสาร 02-561-2984

2380 Phaholyothin Road, Senanikom, Chatuchak, Bangkok 10900 TEL : (662) 558-9800

FAX : (662) 561-2984 Cable Address : EXAT Bangkok www.exat.co.th

ที่ กทพ ๐๕/๓๙ ๑๑ ๒

๓ สิงหาคม ๒๕๖๑

เรื่อง คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

เรียน อธิการบดีมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

อ้างถึง ๑. หนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ กทพ ๐๕/ว ๐๓๘๔ ลงวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐
๒. หนังสือมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ที่ ศธ ๕๘๐๑/๓๙๐๖ ลงวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ จำนวน ๒ หน้า

ตามหนังสือที่อ้างถึง ๑. การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้แจ้งคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๓๘๕/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๒๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมประกอบด้วย ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานกรรมการ และกรรมการ จำนวน ๙ ท่าน โดยมีผู้แทนสถาบันการศึกษาร่วมเป็นกรรมการ ทั้งนี้ การทางพิเศษฯ ได้เชิญมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรีแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการฯ และตามหนังสือที่อ้างถึง ๒. มหาวิทยาลัยฯ ได้แจ้งรายชื่อผู้แทนเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการฯ ดังกล่าว ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

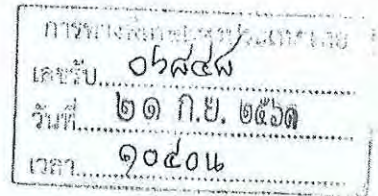
การทางพิเศษฯ ได้มีคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ ยกเลิกคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๓๘๕/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๒๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยมีผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานกรรมการ ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผู้แทนกรุงเทพมหานคร ผู้แทนจังหวัดสมุทรปราการ ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ ผู้แทนสถาบันการศึกษา และเจ้าหน้าที่การทางพิเศษฯ ร่วมเป็นกรรมการ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ในการนี้ การทางพิเศษฯ ขอความอนุเคราะห์จากหน่วยงานของท่านในการพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมในคณะกรรมการฯ ดังกล่าว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนจากหน่วยงานของท่านเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการฯ และโปรดแจ้งให้การทางพิเศษฯ ทราบด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ฝ่ายนโยบายและแผน

โทร. ๐ ๒๕๕๘ ๙๘๐๐ ต่อ ๒๕๕๙

โทรสาร ๐ ๒๕๔๐ ๑๒๒๓



ที่ ศธ ๕๘๐๑/๗๙๔๗

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
๑๒๖ ถนนประชาธิปไตย แขวงบางมด
เขตทุ่งครุ กรุงเทพฯ ๑๐๑๔๐

๑๗ กันยายน ๒๕๖๑

เรื่อง มอบหมายให้บุคลากรเป็นกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
เรียน ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

อ้างถึง หนังสือ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ กทพ ๐๕/๑๙๑๒ ลงวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๑

ตามหนังสือที่อ้างถึง ฝ่ายนโยบายและแผน การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้แต่งตั้งคณะกรรมการ
กำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ
สิ่งแวดล้อม คำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ สัปดาห์ที่ ๙ กรกฎาคม ๒๕๖๑ โดยขอให้
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (มจธ.) แต่งตั้งผู้แทนร่วมเป็นคณะกรรมการฯ นั้น

มจธ. ได้มอบหมายให้ ดร.นครินทร์ สัตถธรรมนวงศ์ สังกัดศูนย์วิจัยและพัฒนาการจราจรและขนส่ง
สำนักวิจัยและบริการวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี เป็นผู้แทน มจธ. ร่วมเป็นกรรมการ ดังกล่าว ✓

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



กลุ่มงานสารบรรณ สำนักงานอำนวยการ

โทร. ๐ ๒๔๗๐ ๘๐๕๔-๕

โทรสาร ๐ ๒๔๒๗ ๘๘๖๐

2.2 เอกสารเชิญเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบ
ผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตาม
ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1/2564



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย EXPRESSWAY AUTHORITY OF THAILAND

111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 โทร. 0 2558 9800 โทรสาร 0 2558 9788, 0 2558 9789
111 Rimklongbangkapi Road, Bangkapi, Huaykwang, Bangkok 10310 Tel : 66 2558 9800 Fax : 66 2558 9788, 66 2558 9789
Cable Address : EXAT Bangkok www.exat.co.th

ที่ ผนผ/ ๓

๕ ตุลาคม ๒๕๖๔

เรื่อง ขอเชิญประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔

- อ้างถึง ๑. หนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ กทพ ๐๕/๑๙๐๘ ลงวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๑
๒. หนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส ๑๐๐๘.๕/๑๔๘๐๐
ลงวันที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๖๒

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. ระเบียบวาระการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ
ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวน ๑ ชุด
๒. รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ
ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้)
(ทางพิเศษสายบางนา-อโศก) และโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก) (ทางพิเศษกาญจนาภิเษก
(บางพลี-สุขสวัสดิ์)) จำนวนโครงการฯ ละ ๑ ชุด

ตามหนังสือที่อ้างถึง ๑ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้แจ้งคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ ยกเลิกคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๓๘๕/๒๕๕๙
ลงวันที่ ๒๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ
ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งขอให้หน่วยงานของท่าน
พิจารณาแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมเป็นกรรมการ และตามหนังสือที่อ้างถึง ๒ หน่วยงานของท่านได้แต่งตั้งท่านเป็นผู้แทน
เข้าร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการฯ ดังกล่าว ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

ประธานกรรมการได้กำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตาม
มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔
ในวันจันทร์ที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ น. ณ ห้องประชุม ๑๔๐๑ ชั้น ๑๔ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ
กทพ. หรือผ่านระบบการประชุมทางไกล (Video Conference : Zoom) Meeting ID: 947 5920 4716
Passcode: 349698 หรือดาวน์โหลด Link เข้าร่วมประชุมได้ตาม QR Code 1 โดยมีระเบียบวาระการประชุม
ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ
ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้) (ทางพิเศษ
สายบางนา-อโศก) และโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้

(ถนน...

(ถนนกาญจนาภิเษก) (ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)) ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ หรือดาวน์โหลด Link เอกสารประกอบการประชุมได้ตาม QR Code 2 ทั้งนี้ หากมีข้อสงสัยในการเข้าร่วมประชุมสามารถสอบถามได้ที่



จึงเรียนมาเพื่อโปรดเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ตามวัน เวลา และสถานที่ ดังกล่าวด้วย จะเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติ
ตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
โทร. ๐ ๒๕๕๘ ๙๘๐๐ ต่อ ๒๔๐๐๑
โทรสาร ๐ ๒๕๔๐ ๑๒๒๓



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

EXPRESSWAY AUTHORITY OF THAILAND

111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 โทร. 0 2558 9800 โทรสาร 0 2558 9788, 0 2558 9789
111 Rimklongbangkapi Road, Bangkapi, Huaykwang, Bangkok 10310 Tel : 66 2558 9800 Fax : 66 2558 9788, 66 2558 9789
Cable Address : EXAT Bangkok www.exat.co.th

ที่ ผนผ/๙

๙ ตุลาคม ๒๕๖๔

เรื่อง ขอเชิญประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔

อ้างอิง ๑. หนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ กทพ ๐๕/๑๙๑๐ ลงวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๑
๒. หนังสือสำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร ที่ กท ๑๑๐๔/๔๒๒๙ ลงวันที่ ๒๘ สิงหาคม ๒๕๖๑

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. ระเบียบวาระการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ
ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวน ๑ ชุด
๒. รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ
ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้)
(ทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์) และโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก) (ทางพิเศษกาญจนาภิเษก
(บางพลี-สุขสวัสดิ์)) จำนวนโครงการฯ ละ ๑ ชุด

ตามหนังสือที่อ้างอิง ๑ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้แจ้งคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ ยกเลิกคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๓๘๕/๒๕๕๙
ลงวันที่ ๒๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ
ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งขอให้หน่วยงานของท่าน
พิจารณาแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมเป็นกรรมการ และตามหนังสือที่อ้างอิง ๒ หน่วยงานของท่านได้แต่งตั้งท่านเป็นผู้แทน
เข้าร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการฯ ดังกล่าว ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

ประธานกรรมการได้กำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติ
ตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔
ในวันจันทร์ที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ น. ณ ห้องประชุม ๑๔๐๑ ชั้น ๑๔ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ
กทพ. หรือผ่านระบบการประชุมทางไกล (Video Conference : Zoom) Meeting ID: 947 5920 4716
Passcode: 349698 หรือดาวน์โหลด Link เข้าร่วมประชุมได้ตาม QR Code 1 โดยมีระเบียบวาระการประชุม
ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ
ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้) (ทางพิเศษ
สายบางนา-อาจณรงค์) และโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้

(ถนน...

(ถนนกาญจนาภิเษก) (ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)) ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ หรือดาวน์โหลด Link เอกสารประกอบการประชุมได้ตาม QR Code 2 ทั้งนี้ หากมีข้อสงสัยในการเข้าร่วมประชุมสามารถสอบถามได้ที่

[Redacted]

จึงเรียนมาเพื่อโปรดเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ตามวัน เวลา และสถานที่ดังกล่าวด้วย จะเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

[Redacted]

[Redacted]

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติ

ตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

โทร. ๐ ๒๕๕๘ ๘๘๐๐ ต่อ ๒๔๐๐๑

โทรสาร ๐ ๒๕๔๐ ๑๒๒๓



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

EXPRESSWAY AUTHORITY OF THAILAND

111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 โทร. 0 2558 9800 โทรสาร 0 2558 9788, 0 2558 9789
111 Rimklongbangkapi Road, Bangkapi, Huaykwang, Bangkok 10310 Tel : 66 2558 9800 Fax : 66 2558 9788, 66 2558 9789
Cable Address : EXAT Bangkok www.exat.co.th

ที่ ผนผ/๑๐

๕ ตุลาคม ๒๕๖๔

เรื่อง ขอเชิญประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔

- อ้างอิง ๑. หนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ กทพ ๐๕/๑๙๑๑ ลงวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๑
๒. หนังสือกรมควบคุมมลพิษ ที่ ทส ๐๓๐๖/๘๒๒๕ ลงวันที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๖๑

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. ระเบียบวาระการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ
ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวน ๑ ชุด
๒. รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ
ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้)
(ทางพิเศษสายบางนา-อโศก) และโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก) (ทางพิเศษกาญจนาภิเษก
(บางพลี-สุขสวัสดิ์)) จำนวนโครงการฯ ละ ๑ ชุด

ตามหนังสือที่อ้างอิง ๑ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้แจ้งคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ ยกเลิกคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๓๘๕/๒๕๕๙
ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งขอให้หน่วยงานของท่าน
พิจารณาแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมเป็นกรรมการ และตามหนังสือที่อ้างอิง ๒ หน่วยงานของท่านได้แต่งตั้งท่านเป็นผู้แทน
เข้าร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการฯ ดังกล่าว ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

ประธานกรรมการได้กำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตาม
มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔
ในวันจันทร์ที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ น. ณ ห้องประชุม ๑๔๐๑ ชั้น ๑๔ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ
กทพ. หรือผ่านระบบการประชุมทางไกล (Video Conference : Zoom) Meeting ID: 947 5920 4716
Passcode: 349698 หรือดาวน์โหลด Link เข้าร่วมประชุมได้ตาม QR Code 1 โดยมีระเบียบวาระการประชุม
ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ
ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้) (ทางพิเศษ
สายบางนา-อโศก) และโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้

(ถนน...

(ถนนกาญจนาภิเษก) (ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)) ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ หรือดาวน์โหลด Link เอกสารประกอบการประชุมได้ตาม QR Code 2 ทั้งนี้ หากมีข้อสงสัยในการเข้าร่วมประชุมสามารถสอบถามได้ที่



จึงเรียนมาเพื่อโปรดเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ตามวัน เวลา และสถานที่ ดังกล่าวด้วย จะเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติ
ตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
โทร. ๐ ๒๕๕๘ ๙๘๐๐ ต่อ ๒๔๐๐๑
โทรสาร ๐ ๒๕๔๐ ๑๒๒๓



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

EXPRESSWAY AUTHORITY OF THAILAND

111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 โทร. 0 2558 9800 โทรสาร 0 2558 9788, 0 2558 9789
111 Rimklongbangkapi Road, Bangkapi, Huaykwang, Bangkok 10310 Tel : 66 2558 9800 Fax : 66 2558 9788, 66 2558 9789
Cable Address : EXAT Bangkok www.exat.co.th

ที่ ผนผ/ ๕

๕ ตุลาคม ๒๕๖๔

เรื่อง ขอเชิญประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔

อ้างอิง ๑. หนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ กทพ ๐๕/๑๙๐๙ ลงวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๑
๒. หนังสือศาลากลางจังหวัดสมุทรปราการ ที่ สป ๐๐๑๔.๒/๖๓๗ ลงวันที่ ๑๐ มกราคม ๒๕๖๒

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. ระเบียบวาระการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ
ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวน ๑ ชุด
๒. รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ
ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้)
(ทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์) และโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก) (ทางพิเศษกาญจนาภิเษก
(บางพลี-สุขสวัสดิ์)) จำนวนโครงการฯ ละ ๑ ชุด

ตามหนังสือที่อ้างอิง ๑ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้แจ้งคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ ยกเลิกคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๓๘๕/๒๕๕๙
ลงวันที่ ๒๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ
ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งขอให้หน่วยงานของท่าน
พิจารณาแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมเป็นกรรมการ และตามหนังสือที่อ้างอิง ๒ หน่วยงานของท่านได้แต่งตั้งท่านเป็นผู้แทน
เข้าร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการฯ ดังกล่าว ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

ประธานกรรมการได้กำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติ
ตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔
ในวันจันทร์ที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ น. ณ ห้องประชุม ๑๔๐๑ ชั้น ๑๔ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ
กทพ. หรือผ่านระบบการประชุมทางไกล (Video Conference : Zoom) Meeting ID: 947 5920 4716
Passcode: 349698 หรือดาวน์โหลด Link เข้าร่วมประชุมได้ตาม QR Code 1 โดยมีระเบียบวาระการประชุม
ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ
ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้) (ทางพิเศษ
สายบางนา-อาจณรงค์) และโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้

(ถนน...

(ถนนกาญจนาภิเษก) (ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)) ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ หรือดาวน์โหลด Link เอกสารประกอบการประชุมได้ตาม QR Code 2 ทั้งนี้ หากมีข้อสงสัยในการเข้าร่วมประชุมสามารถสอบถามได้ที่



จึงเรียนมาเพื่อโปรดเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ตามวัน เวลา และสถานที่ ดังกล่าวด้วย จะเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติ
ตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

โทร. ๐ ๒๕๕๘ ๘๘๐๐ ต่อ ๒๔๐๐๑

โทรสาร ๐ ๒๕๔๐ ๑๒๒๓



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย EXPRESSWAY AUTHORITY OF THAILAND

111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 โทร. 0 2558 9800 โทรสาร 0 2558 9788, 0 2558 9789
111 Rimklongbangkapi Road, Bangkapi, Huaykwang, Bangkok 10310 Tel : 66 2558 9800 Fax : 66 2558 9788, 66 2558 9789
Cable Address : EXAT Bangkok www.exat.co.th

ที่ ผนผ/ ๑๑

๘ ตุลาคม ๒๕๖๔

เรื่อง ขอเชิญประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔

อ้างอิง ๑. หนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ กทพ ๐๕/๑๙๑๒ ลงวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๑
๒. หนังสือมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ที่ ศร ๕๘๐๑/๗๙๔๗ ลงวันที่ ๑๗ กันยายน ๒๕๖๑

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. ระเบียบวาระการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ
ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวน ๑ ชุด
๒. รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ
ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้)
(ทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์) และโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก) (ทางพิเศษกาญจนาภิเษก
(บางพลี-สุขสวัสดิ์)) จำนวนโครงการฯ ละ ๑ ชุด

ตามหนังสือที่อ้างอิง ๑ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้แจ้งคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ ยกเลิกคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๓๘๕/๒๕๕๙
ลงวันที่ ๒๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ
ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งขอให้หน่วยงานของท่าน
พิจารณาแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมเป็นกรรมการ และตามหนังสือที่อ้างอิง ๒ หน่วยงานของท่านได้แต่งตั้งท่านเป็นผู้แทน
เข้าร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการฯ ดังกล่าว ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

ประธานกรรมการได้กำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติ
ตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔
ในวันจันทร์ที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ น. ณ ห้องประชุม ๑๔๐๑ ชั้น ๑๔ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ
กทพ. หรือผ่านระบบการประชุมทางไกล (Video Conference : Zoom) Meeting ID: 947 5920 4716
Passcode: 349698 หรือดาวน์โหลด Link เข้าร่วมประชุมได้ตาม QR Code 1 โดยมีระเบียบวาระการประชุม
ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ
ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้) (ทางพิเศษ
สายบางนา-อาจนรงค์) และโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้

(ถนน...

(ถนนกาญจนาภิเษก) (ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)) ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ หรือดาวน์โหลด Link เอกสารประกอบการประชุมได้ตาม QR Code 2 ทั้งนี้ หากมีข้อสงสัยในการเข้าร่วมประชุมสามารถสอบถามได้ที่



จึงเรียนมาเพื่อโปรดเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ตามวัน เวลา และสถานที่ ดังกล่าวด้วย จะเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติ
ตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
โทร. ๐ ๒๕๕๘ ๙๘๐๐ ต่อ ๒๔๐๐๑
โทรสาร ๐ ๒๕๔๐ ๑๒๒๓

2.3 รายงานการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติ
ตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ
สิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1/2564



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

EXPRESSWAY AUTHORITY OF THAILAND

111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 โทร. 0 2558 9800 โทรสาร 0 2558 9788, 0 2558 9789
111 Rimklongbangkapi Road, Bangkapi, Huaykwang, Bangkok 10310 Tel : 66 2558 9800 Fax : 66 2558 9788, 66 2558 9789
Cable Address : EXAT Bangkok www.exat.co.th

ที่ ผนผ/ว ๓๖

๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

เรื่อง ขอส่งรายงานการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่
๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๔ จำนวน ๑ แผ่น

ตามที่ได้มีการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ
ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่
๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ น. ณ ห้องประชุม ๑๔๐๑ ชั้น ๑๔ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. และ
ผ่านระบบการประชุมทางไกล Video Conference : Zoom นั้น

ฝ่ายเลขานุการฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการ
ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔
เรียบร้อยแล้ว และขอส่งรายงานการประชุมฯ โดยมีรายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย หากมีข้อแก้ไขประการใด

หากพินกำหนดแล้วจะถือว่ารับรองรายงานการประชุมฯ ดังกล่าว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติ
ตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

โทร. ๐ ๒๕๕๘ ๙๘๐๐ ต่อ ๒๖๔๓๑

โทรสาร ๐ ๒๕๕๘ ๙๗๘๘, ๐ ๒๕๕๘ ๙๗๘๙



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

EXPRESSWAY AUTHORITY OF THAILAND

111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 โทร. 0 2558 9800 โทรสาร 0 2558 9788, 0 2558 9789
111 Rimklongbangkapi Road, Bangkapi, Huaykwang, Bangkok 10310 Tel : 66 2558 9800 Fax : 66 2558 9788, 66 2558 9789
Cable Address : EXAT Bangkok www.exat.co.th

ที่ ผนผ/ว ๕๖

๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

เรื่อง ขอส่งรายงานการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๔ จำนวน ๑ แผ่น

ตามที่ได้มีการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ น. ณ ห้องประชุม ๑๔๐๑ ชั้น ๑๔ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. และผ่านระบบการประชุมทางไกล Video Conference : Zoom นั้น

ฝ่ายเลขานุการฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เรียบร้อยแล้ว และขอส่งรายงานการประชุมฯ โดยมีรายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย หากมีข้อแก้ไขประการใด

หากพ้นกำหนดแล้วจะถือว่ารับรองรายงานการประชุมฯ ดังกล่าว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

โทร. ๐ ๒๕๕๘ ๙๘๐๐ ต่อ ๒๖๔๓๑

โทรสาร ๐ ๒๕๕๘ ๙๗๘๘, ๐ ๒๕๕๘ ๙๗๘๙



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

EXPRESSWAY AUTHORITY OF THAILAND

111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 โทร. 0 2558 9800 โทรสาร 0 2558 9788, 0 2558 9789
111 Rimklongbangkapi Road, Bangkapi, Huaykwang, Bangkok 10310 Tel : 66 2558 9800 Fax : 66 2558 9788, 66 2558 9789
Cable Address : EXAT Bangkok www.exat.co.th

ที่ ผนผ/ว ๕๖

๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

เรื่อง ขอส่งรายงานการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่
๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๔ จำนวน ๑ แผ่น

ตามที่ได้มีการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ
ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่
๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ น. ณ ห้องประชุม ๑๔๐๑ ชั้น ๑๔ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. และ
ผ่านระบบการประชุมทางไกล Video Conference : Zoom นั้น

ฝ่ายเลขานุการฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการ
ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔
เรียบร้อยแล้ว และขอส่งรายงานการประชุมฯ โดยมีรายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย หากมีข้อแก้ไขประการใด

หากพินกำหนดแล้วจะถือว่ารับรองรายงานการประชุมฯ ดังกล่าว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติ
ตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
โทร. ๐ ๒๕๕๘ ๙๘๐๐ ต่อ ๒๖๔๓๑
โทรสาร ๐ ๒๕๕๘ ๙๗๘๘, ๐ ๒๕๕๘ ๙๗๘๙



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

EXPRESSWAY AUTHORITY OF THAILAND

111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 โทร. 0 2558 9800 โทรสาร 0 2558 9788, 0 2558 9789
111 Rimklongbangkapi Road, Bangkapi, Huaykwang, Bangkok 10310 Tel : 66 2558 9800 Fax : 66 2558 9788, 66 2558 9789
Cable Address : EXAT Bangkok www.exat.co.th

ที่ ผนผ/ว ๙๖

๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

เรื่อง ขอส่งรายงานการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ เมื่อวันที่
๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๔ จำนวน ๑ แผ่น

ตามที่ได้มีการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ
ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ เมื่อวันที่
๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ น. ณ ห้องประชุม ๑๔๐๑ ชั้น ๑๔ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. และ
ผ่านระบบการประชุมทางไกล Video Conference : Zoom นั้น

ฝ่ายเลขานุการฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการ
ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕
เรียบร้อยแล้ว และขอส่งรายงานการประชุมฯ โดยมีรายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย หากมีข้อแก้ไขประการใด

หากพินกำหนดแล้วจะถือว่ารับรองรายงานการประชุมฯ ดังกล่าว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติ
ตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
โทร. ๐ ๒๕๕๘ ๙๘๐๐ ต่อ ๒๖๔๓๑
โทรสาร ๐ ๒๕๕๘ ๙๗๘๘, ๐ ๒๕๕๘ ๙๗๘๙



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

EXPRESSWAY AUTHORITY OF THAILAND

111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 โทร. 0 2558 9800 โทรสาร 0 2558 9788, 0 2558 9789
111 Rimklongbangkapi Road, Bangkapi, Huaykwang, Bangkok 10310 Tel : 66 2558 9800 Fax : 66 2558 9788, 66 2558 9789
Cable Address : EXAT Bangkok www.exat.co.th

ที่ ผนผ/ว ๕๖

๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

เรื่อง ขอส่งรายงานการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ เมื่อวันที่
๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๔ จำนวน ๑ แผ่น

ตามที่ได้มีการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ
ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ เมื่อวันที่
๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ น. ณ ห้องประชุม ๑๔๐๑ ชั้น ๑๔ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. และ
ผ่านระบบการประชุมทางไกล Video Conference : Zoom นั้น

ฝ่ายเลขานุการฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการ
ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕
เรียบร้อยแล้ว และขอส่งรายงานการประชุมฯ โดยมีรายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย หากมีข้อแก้ไขประการใด

หากพินกำหนดแล้วจะถือว่รับรองรายงานการประชุมฯ ดังกล่าว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

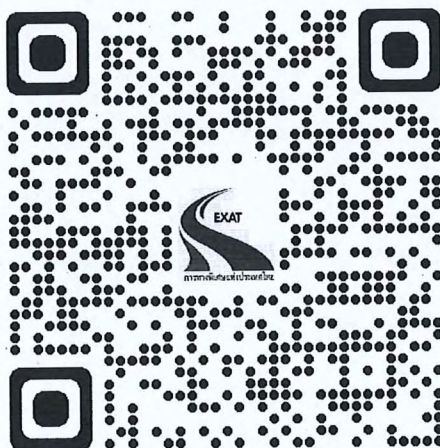
ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติ
ตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
โทร. ๐ ๒๕๕๘ ๙๘๐๐ ต่อ ๒๖๔๓๑
โทรสาร ๐ ๒๕๕๘ ๙๗๘๘, ๐ ๒๕๕๘ ๙๗๘๙

รายงานการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ
ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔

เมื่อวันจันทร์ที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๔

QR CODE



รายงานการประชุม
คณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔
เมื่อวันจันทร์ที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๔
เวลา ๑๓.๓๐ น. ณ ห้องประชุม ๑๔๐๑ ชั้น ๑๔ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.
และผ่านระบบการประชุมทางไกล (Video Conference : Zoom)
Meeting ID: 947 5920 4716 Passcode: 349698

ผู้มาประชุม

	ประธานคณะกรรมการ
แทนผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	
	กรรมการ
แทนรองผู้ว่าการฝ่ายกลยุทธ์และแผนงาน การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	
	กรรมการ
ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	
	กรรมการ
นักวิชาการสิ่งแวดล้อมชำนาญการพิเศษ กองจัดการคุณภาพอากาศและเสียง ผู้แทนสำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร	
	กรรมการ
สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรปราการ ผู้แทนจังหวัดสมุทรปราการ	
	กรรมการ
ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ	
	กรรมการ
ผู้แทนมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี	

[Redacted]

กรรมการและเลขานุการ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

[Redacted]

กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

ฝ่ายนโยบายและแผน

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ผู้เข้าร่วมประชุม (หน่วยงานภายนอก)

[Redacted]

กองจัดการคุณภาพอากาศและเสียง

ผู้แทนสำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร

ผู้เข้าร่วมประชุม (สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ที่ปรึกษาโครงการ)

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

ผู้เข้าร่วมประชุม (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย)

[Redacted]

บสิ่งแวดล้อม กองจัดการสิ่งแวดล้อม

ฝ่ายนโยบายและแผน

[Redacted]

ระทบสิ่งแวดล้อม กองจัดการสิ่งแวดล้อม

ฝ่ายนโยบายและแผน

[Redacted]

บสิ่งแวดล้อม กองจัดการสิ่งแวดล้อม

ฝ่ายนโยบายและแผน

[Redacted]

ระทบสิ่งแวดล้อม กองจัดการสิ่งแวดล้อม

ฝ่ายนโยบายและแผน

เริ่มประชุมเวลา ๑๓.๓๐ น.

ระเบียบวาระที่ ๑ เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

[REDACTED] แจ้งให้ที่ประชุมทราบว่า ได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยให้เป็นประธานในที่ประชุม และขอให้ฝ่ายเลขานุการเสนอรายละเอียดโครงการให้ที่ประชุมเพื่อทราบ

[REDACTED] กรรมการและเลขานุการ ได้แจ้งให้ที่ประชุมทราบว่า คณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวนทั้งหมด ๑๐ ท่าน โดยผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นประธาน และรองผู้ว่าการฝ่ายกลยุทธ์และแผนงาน เป็นกรรมการ ตัดภารกิจ ไม่สามารถเข้าร่วมประชุมได้ ทั้งนี้ ขอให้คณะกรรมการทุกท่านแนะนำตัว ดังนี้

[REDACTED]

เลขานุการฯ ได้รายงานความเป็นมาให้ที่ประชุมทราบ ดังนี้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้เปิดให้บริการทางพิเศษ รวมทั้งสิ้น ๘ เส้นทาง ระยะทางรวม ๒๒๔.๖ กิโลเมตร ทางพิเศษที่บริหารจัดการโดยการทางพิเศษฯ ได้แก่ ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษฉลองรัช ทางพิเศษบูรพาวิถี ทางพิเศษสายบางนา-อโศก และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) และทางพิเศษบริหารจัดการโดยเอกชนผู้รับสัมปทาน ได้แก่ ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา และทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ซึ่งการทางพิเศษฯ ได้กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ภายหลังเปิดดำเนินโครงการอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ และประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ. ๒๕๖๑

สำหรับโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้) หรือทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ระบุให้ การทางพิเศษฯ ว่าจ้างบุคคลที่สาม (Third Party) หรือผู้ที่จะควบคุมดูแลตรวจสอบให้มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด และให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ โดยจะต้องตั้งงบประมาณในการติดตามตรวจสอบให้เป็นงบประมาณส่วนหนึ่งของโครงการฯ ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการ ซึ่งประกอบด้วย การทางพิเศษฯ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร จังหวัดสมุทรปราการ กรมควบคุมมลพิษ สถาบันการศึกษาหรือผู้แทนชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงโครงการฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นกรรมการ และจะต้องผนวกไว้ในสัญญาการรับเหมาก่อสร้างด้วยสำหรับโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก) ของกรมทางหลวง หรือทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ระบุให้ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะก่อสร้างและดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ ต้องดำเนินการหรือจัดจ้างบุคคลที่สาม (Third Party) เพื่อทำหน้าที่ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ ทั้งนี้จะต้องจัดตั้งคณะกรรมการ เพื่อกำกับดูแลการดำเนินการของบุคคลที่สาม ดังนั้น การทางพิเศษฯ ได้มีคำสั่ง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ ยกเลิกคำสั่ง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๓๘๕/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๒๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ แต่งตั้งคณะกรรมการ กำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยมีการประชุมคณะกรรมการฯ ๑ ครั้งต่อปี ซึ่งคณะกรรมการฯ มีหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานของที่ปรึกษา (บุคคลที่สาม) ที่ การทางพิเศษฯ ว่าจ้างให้ดำเนินงานศึกษาและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๒ เรื่องรับรองรายงานการประชุม

เลขานุการฯ รายงานให้ที่ประชุมทราบว่าได้จัดทำรายงานการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๖๓ ซึ่งฝ่ายเลขานุการฯ ได้จัดส่งรายงานเสนอคณะกรรมการฯ พิจารณาเมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๓ ซึ่งปรากฏว่าไม่มีกรรมการท่านใดแก้ไข จึงขอรับรองรายงานการประชุมดังกล่าว

มติที่ประชุม

รับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๖๓ /

ระเบียบวาระที่ ๓ เรื่องเพื่อพิจารณา

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษสายบางนา-อโศก และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

เลขานุการฯ รายงานให้ที่ประชุมทราบว่าในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ทางพิเศษฯ ได้ว่าจ้างสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เป็นที่ปรึกษาเพื่อดำเนินงานศึกษาและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และได้จัดส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษสายบางนา-อโศก และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ให้คณะกรรมการฯ พิจารณา โดยมีผลการดำเนินงานสรุปได้ดังนี้

โครงการทางพิเศษสายบางนา-อโศก

๑) รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ๖ ด้าน คือ คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำ การคมนาคมและเศรษฐกิจ-สังคม โดยที่ปรึกษาได้ตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเรียบร้อยแล้ว สรุปได้ว่าการทางพิเศษฯ ปฏิบัติตามมาตรการได้อย่างครบถ้วน

๒) รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ๒ ด้าน คือ คุณภาพอากาศ จำนวน ๑ สถานี คือ โรงเรียนพูนสิน และระดับเสียง จำนวน ๑ สถานี คือ ลุมพินีทาว์นเพลส สุขุมวิท ๖๒ โดยที่ปรึกษาได้ตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเรียบร้อยแล้ว สรุปได้ว่าผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศ มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด และผลการตรวจวัดระดับเสียง บริเวณหมู่บ้านลุมพินีทาว์นเพลส สุขุมวิท ๖๒ มีค่าเกินกว่าเกณฑ์มาตรฐานกำหนด อย่างไรก็ตาม การทางพิเศษฯ ได้ออกแบบกำแพงกันเสียงเพื่อลดผลกระทบเสร็จเรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดสรรงบประมาณเพื่อติดตั้งกำแพงกันเสียงต่อไป

โครงการทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

๑) รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ๑๐ ด้าน คือ คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน ระบบนิเวศในแหล่งน้ำ ระบบนิเวศบนบก การใช้ที่ดิน การป้องกันน้ำท่วมและการระบายน้ำ สภาพเศรษฐกิจและสังคม สภาพภูมิทัศน์และความปลอดภัย โดยที่ปรึกษาได้ตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเรียบร้อยแล้ว สรุปได้ว่าการทางพิเศษฯ ปฏิบัติตามมาตรการได้อย่างครบถ้วน

๒) รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ๓ ด้าน คือ คุณภาพอากาศ จำนวน ๑ สถานี คือ วัดไตรสามัคคี ระดับเสียง จำนวน ๑ สถานี คือ วัดสวนส้ม และความสั่นสะเทือน จำนวน ๓ สถานี คือ วัดสวนส้ม หมู่บ้านนันทวัน และหมู่บ้านเทพานิเวศ สรุปได้ว่าผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือนมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกสถานี

ทั้งนี้ เลขาธิการฯ ได้เชิญที่ปรึกษามานำเสนอรายละเอียดของการดำเนินงาน เพื่อให้การพิจารณาผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษสายบางนา-อานนท์ และโครงการทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) เป็นไปด้วยความรอบคอบ ครบถ้วน พร้อมทั้งรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ เพื่อไปดำเนินการปรับปรุงแก้ไขต่อไป

ได้นำเสนอผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษสายบางนา-อานนท์ และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) โดยมีรายละเอียดดังนี้

๑. ทางพิเศษสายบางนา-อานนท์

๑.๑ ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ
คุณภาพอากาศ	ซ่อมบำรุงและทำความสะอาดทางด่วนอย่างสม่ำเสมอ	กทพ. ได้จัดให้มีแผนการตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ หากตรวจสอบพบความเสียหาย จะดำเนินการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพที่ดี รวมทั้งได้จัดให้มีการทำความสะอาดทางพิเศษโดยการดูดฝุ่น ๒ ครั้งต่อสัปดาห์ เพื่อลดฝุ่นละอองบนผิวทางพิเศษ
	ประสานงานกับผู้ที่เกี่ยวข้องลดการจราจรที่ติดขัด ซึ่งเป็นสาเหตุของการระบายมลพิษ	กทพ. ได้จัดให้มีพนักงานจัดการจราจรบนทางพิเศษ เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกและจัดการจราจรให้มีความคล่องตัว เพื่อลดมลพิษที่เกิดขึ้น
	ควบคุมการปล่อยไอเสียและควบคุมคุณภาพของเชื้อเพลิงให้ดีขึ้น เพื่อลดผลกระทบในอนาคตโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมควบคุมมลพิษ กรมขนส่งทางบก เป็นต้น	กรมควบคุมมลพิษได้กำหนดมาตรฐานควบคุมไอเสียและมาตรฐานของเชื้อเพลิงยานยนต์ตามสหภาพยุโรป ทำให้เกิดการพัฒนาปรับปรุงเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยียานพาหนะรวมทั้งพัฒนาเทคโนโลยีการผลิต เพื่อควบคุมองค์ประกอบของน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งทำให้มลพิษจากไอเสียของยานยนต์มีปริมาณลดลง ทำให้ผลกระทบต่อคุณภาพอากาศในบรรยากาศลดลง
	สมอ. ควรกำหนดมาตรฐานการระบาย NOx ให้เข้มงวดขึ้นโดยการลดการระบาย NOx ในปี ๒๕๕๓ ลงเหลือครึ่งหนึ่ง (หรือเหลือเพียง ๒๙% ของปี ๒๕๓๖)	สมอ. ออกประกาศมาตรฐานผลิตภัณฑ์ มอก. ๒๕๔๐-๒๕๕๔, มอก. ๒๕๕๐-๒๕๕๔ และ มอก. ๒๕๕๔-๒๕๕๕ ซึ่งมีการกำหนดปริมาณสารมลพิษจากเครื่องยนต์ของยานยนต์เพื่อเป็นเกณฑ์กำหนดให้ผู้ทำ ผู้นำเข้ายานยนต์ใช้เป็นแนวทาง ในการควบคุมปริมาณสารมลพิษจากยานยนต์ ช่วยให้ปริมาณสารมลพิษ ที่ระบายออกจากไอเสียของรถยนต์ในปัจจุบันมีปริมาณลดลง

ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ
ระดับเสียง	กำแพงกันเสียงสำหรับทางด่วนควรเป็นชนิดสะท้อนกลับขึ้นข้างบน (Dispersive) ทำด้วยวัสดุ Glass Reinforced Cement (GRC) หรือวัสดุอื่นที่มีคุณสมบัติเทียบเท่าหรือดีกว่า	ปัจจุบันทาง กทพ. ไม่มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงในสายทางนี้และกรณีที่มีการติดตั้งกำแพงกันเสียง กทพ. ได้กำหนดให้ใช้กำแพงกันเสียงชนิดกระจายเสียงและดูดซับเสียง โดยใช้วัสดุแบบไฟเบอร์กลาส (FRP) และแบบโลหะชุบ (Metal sheet) ที่มีคุณสมบัติเทียบเท่าและดีกว่าวัสดุ GRC
ความสั่นสะเทือน	บำรุงผิวการจราจรให้อยู่ในสภาพดีตลอดเวลา	กทพ. ได้มีการตรวจสอบและบำรุงรักษาผิวทางจราจรให้อยู่ในสภาพดีตลอดเวลา
	กำหนดน้ำหนักของยานพาหนะ	กทพ. ได้กำหนดน้ำหนักของรถบรรทุกไว้ไม่เกิน ๒๑ ตัน โดยมีด่านชั่งน้ำหนักก่อนขึ้นใช้ทางพิเศษฉลองรัช ก่อนวิ่งเชื่อมเข้าสู่สายบางนา-อาจณรงค์
คุณภาพน้ำ	ตรวจเช็คระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้นอย่างสม่ำเสมอ	โครงการไม่มีระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้น เนื่องจากโครงการไม่มีพื้นที่ Rest Area
	ตรวจตราการจัดเก็บขยะอย่างมีประสิทธิภาพ	กทพ. ได้จัดให้มีการทำความสะอาดบนทางพิเศษ โดยทำการจัดเก็บขยะและดูดฝุ่นละออง ๒ ครั้งต่อสัปดาห์
	ตรวจเช็คระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้นอย่างสม่ำเสมอ	โครงการไม่มีระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้น เนื่องจากโครงการไม่มีพื้นที่ Rest Area
	ตรวจตราการจัดเก็บขยะอย่างมีประสิทธิภาพ	กทพ. ได้จัดให้มีการทำความสะอาดบนทางพิเศษ โดยทำการจัดเก็บขยะและดูดฝุ่นละออง ๒ ครั้งต่อสัปดาห์
การคมนาคม	ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างบนแนวทางด่วนรวมทั้งแนวกั้นที่มีแนวทางด่วนคร่อมกันและติดตั้งไฟสปอตไลท์บริเวณจุดขึ้น-ลง	กทพ. ได้ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างบนทางพิเศษ และบนถนนที่มีทางพิเศษคร่อมรวมทั้งบริเวณจุดขึ้น-ลง
	ประสานงานกับ กทม. กรมทางหลวง และกองตำรวจจราจร เพื่อกำหนดนโยบายในการควบคุมการจราจรบริเวณจุดขึ้น-ลงและถนนที่เชื่อมกับจุดขึ้น-ลง	กทพ. ได้ประสานงานกับ กทม. กรมทางหลวง และกองตำรวจจราจร เพื่อกำหนดนโยบายในการควบคุมการจราจรบริเวณจุดขึ้น-ลง และถนนที่เชื่อมกับจุดขึ้น-ลง
	จัดสรรบุคลากร เช่น ตำรวจจราจร และอุปกรณ์และเครื่องมือต่างๆ ได้แก่ มอเตอร์ไซด์ โทรศัพท์มือถือ ทั้งนี้เพื่อทำการลาดตระเวนตรวจสอบบนแนวทางด่วน	กทพ. ได้จัดให้มีพนักงานจัดการจราจร และอุปกรณ์เครื่องมือต่าง ๆ ได้แก่ รถยนต์ มอเตอร์ไซด์ และวิทยุสื่อสาร เพื่อทำการลาดตระเวนตรวจสอบบนทางพิเศษ

ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ
การคมนาคม (ต่อ)	บริเวณที่ว่างระหว่างจุดขึ้น-ลงทางด่วน ควรปรับปรุงสวนหย่อมเพื่อสร้างสิ่ง ผ่อนคลายแก่ผู้ใช้รถ	กทพ. ได้จัดให้มีสวนหย่อมบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่าน- ทางพิเศษบางจาก ซึ่งเป็นจุดขึ้น-ลงทางพิเศษ
เศรษฐกิจ-สังคม	จัดให้มีระบบป้องกันเสียงและความ สั่นสะเทือน	กทพ. กำหนดให้มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ ด้านระดับเสียง กรณีที่มีค่าเกินกว่ากฎหมายกำหนด จะมีการกำหนดมาตรการลดผลกระทบ โดยติดตั้ง กำแพงกันเสียงบนทางพิเศษเพื่อบรรเทาผลกระทบ ด้านระดับเสียง
	ประสานงานกับคณะกรรมการชุมชน ในการพิจารณาหาแนวทางลดผลกระทบ ในกรณีชุมชนถูกคั่นด้วยระบบทางด่วน	เนื่องจากทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ เป็นทางยกระดับ ซ้อนทับอยู่บนทางพิเศษเฉลิมมหานคร อย่างไรก็ดีตาม ได้จัดให้มีสะพานลอยคนข้าม เพื่อเชื่อมชุมชนทั้งสองฝั่ง ทางพิเศษ
	จัดให้มีป้ายสัญญาณจราจรที่ชัดเจน ในตำแหน่งที่เหมาะสมเพื่อลดผลกระทบ ด้านอุบัติเหตุ	กทพ. ได้จัดให้มีป้ายแสดงสัญญาณจราจร เพื่อเตือน ผู้ใช้ทางให้ขับรถด้วยความระมัดระวัง เช่น ป้ายบอกทาง ติดตั้งบนทางพิเศษ และป้ายจราจรติดตั้งบนทางพิเศษ เป็นต้น

โดยจากการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษ
สายบางนา-อาจณรงค์ สรุปได้ว่าการทางพิเศษฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรการอย่างครบถ้วน

๑.๒ ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผล
กระทบสิ่งแวดล้อมโดยได้กำหนดให้ติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ๑ สถานี คือ โรงเรียนพูนสิน ระดับเสียง
๑ สถานี คือ ลุมพินีทาว์นเพลส สุขุมวิท ๖๒ (แทนโรงเรียนอนุบาลสวนนันทวัน) โดยมีผลการตรวจวัดดังนี้

๑.๒.๑ คุณภาพอากาศ

ตรวจวัดคุณภาพอากาศ โดยตรวจวัดปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็ก
ไม่เกิน ๑๐ ไมครอน (PM10) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน ๒.๕ ไมครอน (PM2.5) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)
ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ก๊าซไฮโดรคาร์บอน (HC) ก๊าซโอโซน (O₃) และก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂)
รวมถึงการตรวจวัดสภาพอุตุนิยมวิทยา ได้แก่ ความเร็วลม ทิศทางลม และอุณหภูมิ สถานีละ ๓ วันต่อเนื่องกัน
ครอบคลุมทั้งวันทำการและวันหยุดราชการ บริเวณโรงเรียนพูนสิน ระหว่างวันที่ ๒๘-๓๑ มกราคม และวันที่
๒๙ เมษายน - ๒ พฤษภาคม ๒๕๖๔ สรุปได้ดังนี้

๑) ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง ๐.๐๙๖-๐.๑๓๓ และ ๐.๐๓๘-๐.๐๓๙
มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๐.๓๓๐ มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

๒) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน ๑๐ ไมครอน (PM10) เฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง ๐.๐๕๑-๐.๐๖๙
และ ๐.๐๒๔-๐.๐๒๖ มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๐.๑๒๐
มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

๓) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน ๒.๕ ไมครอน (PM_{2.5}) เฉลี่ยรายชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง ๐.๐๓๑-๐.๐๓๙ และ ๐.๐๑๓-๐.๐๑๗ มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๐.๐๕๐ มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

๔) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ยรายชั่วโมง มีค่าความเข้มข้นอยู่ในช่วง ๐.๐๐๘-๐.๐๖๐ และ ๐.๐๑๖-๐.๐๔๙ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๐.๑๗๐ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

๕) ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) เฉลี่ยรายชั่วโมง มีค่าความเข้มข้นอยู่ในช่วง ๓๘๐-๔๒๕ และ ๓๘๔-๕๐๓ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

ทั้งนี้ ประเทศไทยไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐานความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ อย่างไรก็ตาม จากข้อมูลที่มีการรายงานค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เฉลี่ยใน ๑ วัน ที่พบโดยปกติในพื้นที่ชุมชน มีค่าอยู่ในช่วง 448 ± 33.45 ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

๖) ก๊าซไฮโดรคาร์บอน (HC) เฉลี่ยรายชั่วโมง มีค่าความเข้มข้นอยู่ในช่วง ๒.๙๘-๔.๐๙ และ ๒.๖๒-๓.๗๔ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

ทั้งนี้ สำหรับประเทศไทยไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐานความเข้มข้นของก๊าซไฮโดรคาร์บอน ทั้งหมด อย่างไรก็ตาม จากข้อมูลของ UCAR Center for Science Education พบว่า ค่าความเข้มข้นที่พบโดยปกติของก๊าซไฮโดรคาร์บอนทั้งหมดในเขตเมือง มีค่าประมาณ ๓ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

๗) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)

๗.๑) ความเข้มข้นก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในบรรยากาศ เฉลี่ยรายชั่วโมง มีค่าความเข้มข้นอยู่ในช่วง ๐.๔-๑.๒ และ ๐.๓-๑.๐ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๓๐ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

๗.๒) ความเข้มข้นก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในบรรยากาศ เฉลี่ย ๘ ชั่วโมง มีค่าความเข้มข้นอยู่ในช่วง ๐.๔-๑.๐ และ ๐.๓-๐.๙ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๙ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

๘) ก๊าซโอโซน (O₃)

๘.๑) ความเข้มข้นก๊าซโอโซนในบรรยากาศ เฉลี่ยรายชั่วโมง มีค่าความเข้มข้นอยู่ในช่วง ๐.๐๑๔-๐.๐๗๑ และ ๐.๐๐๗-๐.๐๔๙ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๐.๑๐๐๐ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

๘.๒) ความเข้มข้นก๊าซโอโซนในบรรยากาศ เฉลี่ย ๘ ชั่วโมง มีค่าความเข้มข้นอยู่ในช่วง ๐.๐๑๙-๐.๐๕๕ และ ๐.๐๑๑-๐.๐๓๖ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๐.๐๗๐๐ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

๙) ความเร็วและทิศทางลม ทิศทางลมหลักมาจากทิศใต้ มีความเร็วลมอยู่ในช่วง ๐.๕-๑.๐ และ ๑.๐-๒.๐ เมตร/วินาที

๑๐) อุณหภูมิ มีค่าเฉลี่ยรายชั่วโมง ๒๓.๑-๓๕.๒ และ ๒๓.๓-๓๓.๓ องศาเซลเซียส

๑.๒.๒ ระดับเสียง

ตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr}$) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ ๑๐ (L_{10}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ ๙๐ (L_{90}) สถานีละ ๓ วันต่อเนื่องกัน ครอบคลุมทั้งวันทำการและวันหยุดราชการ จำนวน ๑ สถานี ได้แก่ ลุมพินีทาวน์เพลส สุขุมวิท ๖๒ ระหว่างวันที่ วันที่ ๒๙ เมษายน - ๒ พฤษภาคม ๒๕๖๔ พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr}$) อยู่ระหว่าง ๗๑.๒-๗๑.๙ เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าสูงเกินเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าอยู่ในช่วง ๙๐.๓-๙๓.๒ เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ ๑๕ (พ.ศ. ๒๕๔๐) ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหา การทางพิเศษฯ ได้มีการดำเนินการศึกษามาตรการในการลดผลกระทบด้านเสียงในบริเวณดังกล่าวแล้ว โดยจากการศึกษาพบว่า แนวทางที่เหมาะสมในการลดผลกระทบ คือ การติดตั้งกำแพงกันเสียงบนทางพิเศษเฉลิมมหานคร สามารถลดระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr}$) ลงได้ประมาณ ๑๐ เดซิเบลเอ ทำให้ค่าระดับเสียงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ทั้งนี้ ปัจจุบัน การทางพิเศษฯ ได้ออกแบบกำแพงกันเสียงเรียบร้อยแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดสรรงบประมาณเพื่อติดตั้งกำแพงกันเสียงต่อไป

โดยที่จากการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของการทางพิเศษฯ สรุปได้ว่า การทางพิเศษฯ ปฏิบัติตามมาตรการได้อย่างครบถ้วน และผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศ มีค่าอยู่ภายใต้เกณฑ์มาตรฐานกำหนด และผลการตรวจวัดระดับเสียงมีค่าอยู่ภายใต้เกณฑ์มาตรฐานกำหนด ยกเว้น บริเวณหมู่บ้านลุมพินี ทาวน์ เพลส สุขุมวิท ๖๒ มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr}$) เกินกว่าเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

สำหรับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ พบว่า คุณภาพอากาศ ส่วนใหญ่มีแนวโน้มลดลง ได้แก่ TSP, PM10, PM2.5, CO₂ 1-hr avg, CO 1-hr avg บางส่วนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ได้แก่ NO₂ 1-hr avg และ THC 1-hr avg และบางส่วนมีแนวโน้มไม่เปลี่ยนแปลง ได้แก่ CO 8-hr avg, O₃ 1-hr avg, O₃ 8-hr avg และระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr}$) มีแนวโน้มไม่เปลี่ยนแปลง

๒. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

๒.๑ ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ
คุณภาพอากาศ	ควบคุมดูแลการจราจรให้เป็นไปตามกฎหมาย	กทพ. ได้มีมาตรการในการควบคุมดูแลการจราจรให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนดและได้ติดตั้งป้ายตรวจจับความเร็ว และกล้องตรวจจับความเร็วบนทางพิเศษ
	รถบรรทุกวัสดุ ต้องมีผ้าปกคลุมอย่างมิดชิด เพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจายและเศษวัสดุตกหล่น	กทพ. ได้กำหนดให้รถบรรทุกวัสดุต้องมีการปิดคลุมอย่างมิดชิดและให้รถที่จะขึ้นทางพิเศษต้องปฏิบัติตาม พรบ. การขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ
ระดับเสียง	ติดตั้งกำแพงกันเสียงสูง ๒ เมตร บริเวณที่ไวต่อการรบกวน จำนวน ๒ บริเวณ คือ ๑. หมู่บ้านสินทวีสวนธน ๒ ๒. โรงเรียนและวัดทุ่งครุ	กำแพงกันเสียงบริเวณหมู่บ้านสินทวีสวนธน ๒ และบริเวณโรงเรียนและวัดทุ่งครุอยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง ซึ่งปัจจุบันได้ติดตั้งกำแพงกันเสียงเรียบร้อยแล้ว
	กรมทางหลวงจะต้องตรวจสอบความสมบูรณ์ของกำแพงกันเสียงให้อยู่ในความสมบูรณ์ตลอดเวลา ถ้ามีการชำรุดหรือเสียหายจะต้องดำเนินการซ่อมแซมโดยเร่งด่วน	กรมทางหลวงได้ดำเนินการตรวจสอบและบำรุงดูแลรักษาความสมบูรณ์ของกำแพงกันเสียงให้อยู่ในความสมบูรณ์ตลอดเวลา
	กรณีที่เป็นจุดเก็บเงินและทางขึ้น-ลงของโครงการ โดยพิจารณาออกแบบให้ทางขึ้นอยู่ในด้านในสุดของบริเวณทางขึ้น โดยกำหนดให้ทางลงอยู่ด้านนอก	กทพ. มีการออกแบบจุดเก็บเงินขึ้น-ลง เป็นไปตามแบบมาตรฐานสากล
	โครงการจะทำการปลูกต้นไม้โดยรอบทางขึ้น-ลง เป็นแนวกันชน โดยเลือกใช้ต้นไม้ที่มีความสูงมากกว่าขอบทางอย่างน้อย ๒ เมตร และสร้างขอบ Parapet ริมทางด่วนซึ่งมีความสูง ๙๐ เซนติเมตร	กทพ. จัดให้มี Parapet ซึ่งมีความสูง ๙๐ เซนติเมตร ริมขอบทางพิเศษ และมีการปลูกต้นไม้โดยรอบทางขึ้น-ลง เพื่อเป็นแนวกันชน
	ผู้ปฏิบัติงานอยู่ในบริเวณที่เป็นตู้เก็บเงินและบริเวณข้างเคียง ควรที่จะใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียง หากต้องทำงานเป็นเวลานาน	กทพ. ได้จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันเสียงให้กับผู้ปฏิบัติงานที่ตู้เก็บค่าผ่านทางพิเศษ หากต้องทำงานเป็นเวลานาน
ความสั่นสะเทือน	ดูแลถนนให้อยู่ในสภาพดี	กทพ. ได้จัดให้มีแผนการตรวจสอบผิวทางและโครงสร้างทางพิเศษ หากตรวจสอบพบความเสียหายจะดำเนินการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพที่ดี
	ป้องกันไม่ให้รถบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด	กทพ. ได้ให้มีด่านชั่งน้ำหนักรถก่อนเข้าใช้ทางพิเศษ
	กำหนดความเร็วของรถยนต์ที่ใช้ทางโดยไม่ให้เกินกำหนดของกรมทางหลวง	กทพ. ได้จัดให้มีป้ายแสดงสัญญาณจราจร เพื่อเตือนผู้ใช้ทางให้ขับรถด้วยความระมัดระวัง เช่น ป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายจราจรติดตั้งบนทางพิเศษ และป้ายปรับเปลี่ยนข้อความอัตโนมัติสำหรับประชาสัมพันธ์ เป็นต้น

ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ
คุณภาพน้ำผิวดิน	<p>น้ำเสียที่เกิดจากพื้นที่บริการทางหลวงสามารถก่อให้เกิดผลกระทบได้ในระดับหนึ่ง ซึ่งคาดว่าจะป็นน้ำเสียที่มาจากพื้นที่บริการรถยนต์และพื้นที่บริการอาหาร เครื่องดื่ม ผลกระทบที่เกิดขึ้นจะเป็นผลกระทบที่เกิดต่อเนื่องตลอดระยะเวลาที่ดำเนินโครงการ</p> <p>๑. การบำบัดน้ำเสีย โดยใช้โรงบำบัดน้ำเสียรวมของพื้นที่พักผ่อนและบริการควรเป็นระบบ Extended Aeration Activated Sludge</p> <p>๒. นำน้ำทิ้งที่บำบัดแล้วมาใช้ประโยชน์สำหรับการรดสนามหญ้าและต้นไม้</p> <p>๓. มูลฝอยและกากของเสียอื่น ๆ ก็ให้มีการจัดการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ให้มีการแยกถึงรองรับมูลฝอยตามลักษณะ/ประเภทของมูลฝอย - ให้มีห้องเก็บรวบรวมมูลฝอยที่มีมิดชิดและจัดการให้มีการขนถ่ายทุกวัน - เศษอาหารและคราบไขมันจาก Oil Separator ในส่วนของร้านอาหารและเครื่องดื่มให้มีการจัดเก็บแยกต่างหากจากมูลฝอยอื่นๆ และให้รวบรวมไว้ในถุงพลาสติกดำและปิดให้มิดชิด - คราบไขมันที่ได้จาก Oil Separator ของสถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ให้เก็บไว้ในถัง ๒๐๐ ลิตร และรวบรวมเพื่อกำจัดโดยใช้บริการของ GENCO ๔. ในกรณีที่มึบริการอัดฉีดและเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องยนต์ ให้มีถังเก็บน้ำมันเครื่องที่ใช้แล้วขนาด ๔,๐๐๐ ลิตร (ตามข้อกำหนดของกรมโยธาธิการ) และให้กำจัดโดยใช้บริการของ GENCO เช่นเดียวกับ Oil Wastewater 	<p>เนื่องจากโครงการยังไม่มี การก่อสร้างพื้นที่บริการอาหารและเครื่องดื่มตามแบบที่เสนอไว้ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงไม่มีน้ำเสียเกิดขึ้นจากพื้นที่บริการอาหารและเครื่องดื่ม</p> <p>ปัจจุบันโครงการไม่มีการบริการอาหารและเครื่องดื่ม จึงไม่มีน้ำเสียเกิดขึ้น แต่ได้จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยไว้ที่อาคารด่าน</p> <p>ปัจจุบันโครงการยังไม่มีบริการอัดฉีดและเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องยนต์บริเวณทางพิเศษ</p>

ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ
ระบบนิเวศใน แหล่งน้ำ	ผลกระทบโดยตรงต่อระบบนิเวศและ สิ่งแวดล้อมในน้ำไม่มี แต่มีผลกระทบ ทางอ้อม เช่น การกีดขวางทางไหลหรือ การกีดขวางทางน้ำ - ออกแบบเสาหรือตอม่อให้เหมาะสม เพื่อหลีกเลี่ยงการกีดขวาง หรือการกั้น ทางน้ำไหล	- โครงการได้รับการออกแบบและก่อสร้างตอม่อไม่ให้ ลงไปแหล่งน้ำ เพื่อหลีกเลี่ยงการกีดขวาง หรือ การกั้นทางน้ำ
ระบบนิเวศบนบก	ไม่มีผลกระทบต่อระบบนิเวศบนบก - ควรมีการเพิ่มพื้นที่สีเขียวหรือการจัด สวนตามแนวเส้นทางก่อสร้างด้านล่าง เพื่อใช้เป็นการลดมลพิษทางอากาศ เสียง และอื่น ๆ โดยการปลูกต้นไม้เพิ่มเติม เช่น ต้นทรงบาดาล ทองอุไร พลับพลึงบ้าน และการเวก เป็นต้น โดยกำหนดช่วงห่าง ของต้นอ่อนที่ปลูกไม่เกิน ๑๐ เมตร ในช่วง ปีแรกจะต้องมีการดูแลต้นไม้ในช่วงหน้าแล้ง และปลูกทดแทนต้นที่ตาย และจะต้อง ปลูกและดูแลต้นไม้	- กทพ. ได้มีการปลูกต้นไม้ตามแนวขอบทางด้านล่าง ทางพิเศษ เพื่อลดมลพิษทางอากาศและเสียง
การใช้ที่ดิน	- กำหนดเขตการใช้ที่ดินในบริเวณสอง ข้างของโครงการ - ลดความหนาแน่นของการใช้ที่ดิน	ตาม พรบ. ทางหลวง (ฉบับที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๔๙) กำหนด ห้ามมิให้ผู้ใดสร้างอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอาคารหรือ สิ่งอื่นใดในเขตทางหลวงพิเศษหรืออุโมงค์ทางหลวงพิเศษ นอกจากนี้ กฎหมายควบคุมอาคารยังมีการควบคุม ความหนาแน่นและการใช้ประโยชน์ของการใช้ที่ดิน อยู่ในความดูแลของกรมการผังเมือง กฎกระทรวง ฉบับที่ ๓๓ (พ.ศ. ๒๕๓๕) แก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕๐ (พ.ศ. ๒๕๔๐) ข้อ ๒ วรรค ๒
การป้องกันน้ำท่วม และการระบายน้ำ	การออกแบบทางของโครงการ ควรที่จะ พิจารณาโครงการป้องกันน้ำท่วมของ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ควบคู่ ไปกับการออกแบบโครงสร้างถนน เพื่อไม่ให้มีการก่อสร้างถนนขัดขวาง การระบายน้ำในโครงการดังกล่าว	เนื่องจากโครงการเป็นทางยกระดับการออกแบบ ทางยกระดับจึงไม่กีดขวางการระบายน้ำ และเป็นไป ตามรูปแบบการก่อสร้าง
	ให้มีการออกแบบระบบระบายน้ำที่ดี เช่น ท่อลอดหรือสะพาน ในบริเวณที่ ถนนข้ามคูคลอง และไม่ให้มีการก่อสร้าง โครงสร้างของถนนลงในคูคลองระบายน้ำ	โครงการได้ออกแบบระบบระบายน้ำ และไม่มีโครงสร้าง ของโครงการในคูคลองระบายน้ำ

ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ
สภาพเศรษฐกิจ และสังคม	ใช้มาตรการในการลดผลกระทบ มาตรการ ติดตามตรวจสอบและแผนปฏิบัติการ ด้านสิ่งแวดล้อม โดยการอาศัยวิธีการ จัดการเทคโนโลยี และเครื่องมือต่าง ๆ มาช่วยในการบรรเทาผลกระทบดังกล่าว	กทพ. ได้ดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบ ด้านสิ่งแวดล้อม อาทิเช่น ผลกระทบด้านเสียง จะดำเนินการติดตั้งกำแพงกันเสียงเพื่อบรรเทาผลกระทบ เป็นต้น และมาตรการติดตามตรวจสอบ อาทิ เช่น การควบคุมความเร็ว การควบคุมน้ำหนักรถบรรทุก
	มาตรการทางสังคม คณะผู้ศึกษาได้เสนอ ให้มีแผนประชาสัมพันธ์และรับฟัง ความคิดเห็นจากประชาชน โดยเฉพาะ ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ เพื่อเป็นการบรรเทาปัญหาความขัดแย้ง ทางสังคมระหว่างผู้ดำเนินโครงการกับ ประชาชนทั้งที่เป็นผู้ได้รับผลกระทบ ทางตรงและทางอ้อม	กทพ. ได้จัดให้มีป้ายแจ้งเหตุฉุกเฉิน สอบถามสภาพ การจราจรผ่านบริการ EXAT Call Center 1543 ในการรับเรื่องร้องเรียนจากผู้ใช้ทางพิเศษ และผู้ที่ได้รับ ผลกระทบจากโครงการเพื่อบรรเทาผลกระทบและ ปัญหาความขัดแย้งที่เกิดขึ้น และได้จัดให้มีกิจกรรม การฝึกซ้อมการป้องกันและระงับอัคคีภัยได้ทางพิเศษ กาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ร่วมกับชุมชนโดยรอบ เพิ่มเติมตามแผนการบริหารความพร้อมต่อสภาวะวิกฤติ (แผน BCP)
สภาพภูมิทัศน์	มีการปลูกต้นไม้เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียว หรือ การจัดสวนตามแนวเส้นทางโครงการ เพื่อช่วยบดบังโครงสร้างและลดมลพิษได้ เช่น มลพิษทางอากาศ เช่น ต้นทรงบาดาล ทองอุไร เป็นต้น	กทพ. ได้มีการปลูกต้นไม้ตามแนวขอบทางด้านล่าง ทางพิเศษเป็นระยะโดยเฉพาะจุดตัดของถนน
	การออกแบบโครงสร้างเพื่อให้กลมกลืน กับลักษณะสภาพแวดล้อมโดยรอบพื้นที่ โครงการ	โครงการได้มีการออกแบบโครงสร้างให้มีความกลมกลืน กับสภาพแวดล้อมโดยรอบพื้นที่
ความปลอดภัย	จัดทำป้ายสัญญาณจราจร และมีการควบคุม ความเร็วของรถยนต์โดยเคร่งครัด	กทพ. ได้จัดทำป้ายปรับเปลี่ยนข้อความอัตโนมัติ สำหรับ ประชาสัมพันธ์บนทางพิเศษเพื่อเตือนผู้ขับขี่ให้ใช้ ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด และมีการติดตั้งเครื่องหมาย จราจรตลอดเส้นทางพิเศษ

โดยจากการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษ
กาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) สรุปได้ว่าการทางพิเศษฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรการอย่างครบถ้วน

๒.๒ ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผล
กระทบสิ่งแวดล้อม โดยได้กำหนดให้ติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ๑ สถานี คือ วัดไตรสามัคคี ระดับเสียง
๑ สถานี คือ วัดสวนส้ม และความสั่นสะเทือน ๓ สถานี คือ หมู่บ้านนนทวัน วัดสวนส้มและหมู่บ้านเทพานิเวศ
โดยมีผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมดังนี้

๒.๒.๑ คุณภาพอากาศ

ตรวจวัดคุณภาพอากาศ โดยตรวจวัดปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน ๑๐ ไมครอน (PM10) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน ๒.๕ ไมครอน (PM2.5) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ก๊าซไฮโดรคาร์บอน (HC) ก๊าซโอโซน (O₃) และก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) รวมถึงการตรวจวัดสภาพอุตุนิยมวิทยา ได้แก่ ความเร็วลม ทิศทางลม และอุณหภูมิ สถานีละ ๓ วันต่อเนื่องกัน ครอบคลุมทั้งวันทำการและวันหยุดราชการ จำนวน ๑ สถานี คือ วัดไตรสามัคคี

จากการดำเนินการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามแนวสายทางของทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) บริเวณวัดไตรสามัคคี ระหว่างวันที่ ๒๘-๓๑ มกราคม และวันที่ ๑๘-๒๑ มีนาคม ๒๕๖๔ สรุปได้ดังนี้

๑) ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง ๐.๐๙๖-๐.๑๓๒ และ ๐.๐๖๑-๐.๐๗๔ มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๐.๓๓๐ มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

๒) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน ๑๐ ไมครอน (PM10) เฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง ๐.๐๔๔-๐.๐๘๐ และ ๐.๐๓๖-๐.๐๔๔ มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๐.๑๒๐ มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

๓) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน ๒.๕ ไมครอน (PM2.5) เฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง ๐.๐๓๒-๐.๐๔๖ และ ๐.๐๑๙-๐.๐๓๙ มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๐.๐๕๐ มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

๔) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ยรายชั่วโมง มีค่าความเข้มข้นอยู่ในช่วง ๐.๐๑๑-๐.๐๓๓ และ ๐.๐๐๘-๐.๐๓๓ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๐.๑๗๐ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

๕) ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) เฉลี่ยรายชั่วโมง มีค่าความเข้มข้นอยู่ในช่วง ๓๘๒-๔๑๗ และ ๓๘๑-๔๕๘ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

ทั้งนี้ สำหรับประเทศไทยไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐานความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ อย่างไรก็ตาม จากข้อมูลที่มีการรายงานค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เฉลี่ยใน ๑ วัน ที่พบโดยปกติในพื้นที่ชุมชน มีค่าอยู่ในช่วง 448 ± 33.45 ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

๖) ก๊าซไฮโดรคาร์บอน (HC) เฉลี่ยรายชั่วโมง มีค่าความเข้มข้นอยู่ในช่วง ๑.๗๔-๔.๓๗ และ ๒.๘๐-๓.๑๙ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

ทั้งนี้ สำหรับประเทศไทยไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐานความเข้มข้นของก๊าซไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด อย่างไรก็ตาม จากข้อมูลของ UCAR Center for Science Education พบว่า ค่าความเข้มข้นที่พบโดยปกติของก๊าซไฮโดรคาร์บอนทั้งหมดในเขตเมือง มีค่าประมาณ ๓ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

๗) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)

๗.๑) ความเข้มข้นก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในบรรยากาศ เฉลี่ยรายชั่วโมง มีค่าความเข้มข้นอยู่ในช่วง ๐.๔-๑.๑ และ ๐.๔-๐.๘ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๓๐ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

๗.๒) ความเข้มข้นก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในบรรยากาศ เฉลี่ย ๘ ชั่วโมง มีค่าความเข้มข้นอยู่ในช่วง ๐.๔-๐.๘ และ ๐.๔-๐.๖ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๙ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

๘) ก๊าซโอโซน (O_3)

๘.๑) ความเข้มข้นก๊าซโอโซนในบรรยากาศ เฉลี่ยรายชั่วโมง มีค่าความเข้มข้นอยู่ในช่วง ๐.๐๐๖-๐.๐๗๕ และ ๐.๐๐๘-๐.๐๕๙ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๐.๑๐๐๐ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

๘.๒) ความเข้มข้นก๊าซโอโซนในบรรยากาศ เฉลี่ย ๘ ชั่วโมง มีค่าความเข้มข้นอยู่ในช่วง ๐.๐๑๓-๐.๐๖๘ และ ๐.๐๑๔-๐.๐๓๒ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๐.๐๗๐๐ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

๙) ความเร็วและทิศทางลม ทิศทางลมหลักมาจากทิศตะวันออกเฉียงใต้ค่อนข้างไปทางทิศใต้ ความเร็วลมส่วนใหญ่อยู่ในช่วง ๑.๐-๒.๐ และ ๒.๐-๓.๐ เมตร/วินาที

๑๐) อุณหภูมิ มีค่าเฉลี่ยรายชั่วโมง ๒๔.๒-๓๕.๕ และ ๒๗.๗-๓๗.๑ องศาเซลเซียส

๒.๒.๒ ระดับเสียง

ตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr}$) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ ๑๐ (L_{10}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ ๙๐ (L_{90}) สถานีละ ๓ วันต่อเนื่องกัน ครอบคลุมทั้งวันทำการและวันหยุดราชการ จำนวน ๑ สถานี คือ วัดสวนส้ม ระหว่างวันที่ ๑๘-๒๑ มีนาคม ๒๕๖๔ มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr}$) อยู่ระหว่าง ๖๐.๓-๖๑.๒ เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๗๐ เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าอยู่ระหว่าง ๙๐.๒-๙๒.๒ เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๑๑๕ เดซิเบลเอ

๒.๒.๓ ความสั่นสะเทือน

ตรวจวัดระดับความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) สถานีละ ๓ วันต่อเนื่องกัน ครอบคลุมทั้งวันทำการและวันหยุดราชการ ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ๓ สถานี ได้แก่ วัดสวนส้ม หมู่บ้านนนทวน และหมู่บ้านเทพานิเวศ สรุปผลการตรวจวัดดังนี้

- วัดสวนส้ม : ทำการตรวจวัดระหว่างวันที่ ๑๘-๒๑ มีนาคม ๒๕๖๔ มีค่าความสั่นสะเทือนสูงสุดในแต่ละวันอยู่ในช่วง ๐.๕๖๗-๐.๕๙๑ มิลลิเมตรต่อวินาที ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๕ มิลลิเมตรต่อวินาที สำหรับอาคารที่พักอาศัย

- หมู่บ้านนนทวน : ทำการตรวจวัดระหว่างวันที่ ๒๘-๓๑ มีนาคม ๒๕๖๔ มีค่าความสั่นสะเทือนสูงสุดในแต่ละวันอยู่ในช่วง ๐.๕๗๕-๐.๕๙๙ มิลลิเมตรต่อวินาที ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๕ มิลลิเมตรต่อวินาที สำหรับอาคารที่พักอาศัย

- หมู่บ้านเทพานิเวศ : ทำการตรวจวัดระหว่างวันที่ ๒๕-๒๘ มีนาคม ๒๕๖๔ มีค่าความสั่นสะเทือนสูงสุดในแต่ละวันอยู่ในช่วง ๑.๒๘-๑.๔๖ มิลลิเมตรต่อวินาที ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๕ มิลลิเมตรต่อวินาที สำหรับอาคารที่พักอาศัย

สำหรับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) พบว่า คุณภาพอากาศ ส่วนใหญ่มีแนวโน้มลดลง ได้แก่ CO_2 1-hr avg, CO 1-hr avg, THC 1-hr avg บางส่วนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ได้แก่ TSP, PM₁₀, PM_{2.5}, O_3 1-hr avg และบางส่วนมีแนวโน้มไม่เปลี่ยนแปลง ได้แก่ NO_2 1-hr avg, CO 8-hr avg, O_3 8-hr avg ส่วนระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr}$) มีแนวโน้มสูงขึ้น และความสั่นสะเทือนมีแนวโน้มลดลง

จากการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) สรุปได้ว่า การทางพิเศษฯ ปฏิบัติตามมาตรการได้อย่างครบถ้วน และผลการตรวจวัด

คุณภาพอากาศในบรรยากาศ มีค่าอยู่ภายใต้เกณฑ์มาตรฐานกำหนด ผลการตรวจวัดระดับเสียง มีค่าอยู่ภายใต้เกณฑ์มาตรฐานกำหนด และผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนมีค่าอยู่ภายใต้เกณฑ์มาตรฐานกำหนด

สถิติข้อมูลเรื่องร้องเรียนด้านสิ่งแวดล้อมในปี ๒๕๖๔ ของทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ พบว่าไม่มีการร้องเรียนด้านสิ่งแวดล้อม สำหรับทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) พบว่ามีเรื่องร้องเรียนด้านระดับเสียง ๒ ราย โดยมีรายละเอียดดังนี้

๑. บ้านเลขที่ ๖๕/๔ หมู่ ๓ ตำบลบางเมืองใหม่ อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ ร้องเรียนเรื่องระดับเสียง โดยตรวจวัดระดับเสียงเมื่อวันที่ ๑๑-๑๖ มีนาคม ๒๕๖๔ พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr}$) มีค่าอยู่ระหว่าง ๖๐.๔-๖๕.๙ เดซิเบลเอ ซึ่งยังคงมีค่าอยู่ภายใต้มาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๗๐ เดซิเบลเอ
๒. บ้านเลขที่ ๔๑๙/๑๓๓๔ หมู่ที่ ๕ ถนนเทพารักษ์ ตำบลเทพารักษ์ อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ ร้องเรียนเรื่องระดับเสียง โดยตรวจวัดระดับเสียงเมื่อวันที่ ๑๗-๒๒ มิถุนายน ๒๕๖๔ พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr}$) มีค่าอยู่ระหว่าง ๕๐.๔-๕๒.๕ เดซิเบลเอ ซึ่งยังคงมีค่าอยู่ภายใต้มาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๗๐ เดซิเบลเอ

ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ

ได้มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะดังนี้

๑) ขอปรับข้อความ ด้านคุณภาพอากาศ ในตารางผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการประชุมฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ และสรุปตารางผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมจาก “กรมควบคุมมลพิษได้กำหนดมาตรฐานควบคุมไอเสียและมาตรฐานของเชื้อเพลิงยานยนต์ตามสหภาพยุโรป...” เป็น “กรมธุรกิจพลังงานได้กำหนดมาตรฐานคุณภาพเชื้อเพลิง...” เนื่องจากกรมควบคุมมลพิษไม่ได้เป็นหน่วยงานกำหนดมาตรฐานควบคุมไอเสียและมาตรฐานของเชื้อเพลิงยานยนต์โดยตรง ทั้งนี้ กรมควบคุมมลพิษเป็นหน่วยงานกำหนดและควบคุมการระบายไอเสียของยานพาหนะ โดยกรมขนส่งทางบกและสำนักงานตำรวจแห่งชาติประกาศมาตรฐานควบคุมไอเสียและมาตรฐานของเชื้อเพลิงยานยนต์ให้สอดคล้องกับประกาศของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ปัจจุบันกรมควบคุมมลพิษอยู่ระหว่างหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อปรับปรุงมาตรฐานค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และก๊าซไฮโดรคาร์บอน ซึ่งจะมีการกำหนดค่ามาตรฐานใหม่ในอนาคต อย่างไรก็ตาม ขอให้ที่ปรึกษาและการทางพิเศษฯ ติดตามข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ และปรับปรุงรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ให้เป็นปัจจุบัน

๒) การทางพิเศษฯ ได้อ้างถึงระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมมาตรฐาน ISO 14001 : 2015 กำหนดให้ผู้ใช้งานพิเศษตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ ซึ่งข้อกำหนดดังกล่าวไม่ได้อยู่ในความรับผิดชอบของการทางพิเศษฯ อย่างไรก็ตาม ควรมีการรณรงค์ จัดกิจกรรม หรือประชาสัมพันธ์ เรื่องการตรวจสอบสภาพยานยนต์ ความปลอดภัย และมลพิษที่เกิดจากการใช้ทางพิเศษ ให้ผู้ใช้ทางทราบ หรือติดตั้งกล้องตรวจจับควันดำ เป็นต้น

๓) สอบถามเกี่ยวกับสภาพพื้นที่ที่การทางพิเศษฯ ได้รับเรื่องร้องเรียนด้านระดับเสียงบริเวณทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ว่าเปลี่ยนแปลงจากเดิมอย่างไร ปัจจัยใดที่ก่อให้เกิดเสียงรบกวน

แก่ผู้ร้องเรียน การทางพิเศษฯ ได้สอบถามข้อมูลจากผู้ร้องเรียนเพิ่มเติมหรือไม่ เนื่องจากเมื่อตรวจสอบข้อมูลสถิติเรื่องร้องเรียนด้านระดับเสียงบริเวณทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) จำนวน ๒ ราย พบว่า ผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง (L_{eq24hr}) มีค่าไม่เกินมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๗๐ เดซิเบลเอ ซึ่งการตรวจวัดดังกล่าวอยู่ในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19)

ที่ปรึกษาได้ชี้แจงให้ที่ประชุมทราบว่า ที่ปรึกษาไม่ได้มีการสอบถามจากผู้ร้องเรียนโดยตรง อย่างไรก็ตาม ได้มีการตรวจติดตามระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง บริเวณทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) มาโดยตลอด พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง ($L_{eq 24 hr}$) มีค่าไม่เกินมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๗๐ เดซิเบลเอ

ประธานในที่ประชุมได้ชี้แจงให้ที่ประชุมทราบว่า การทางพิเศษฯ ได้มีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้งานพิเศษตรวจสอบสภาพรถยนต์ก่อนใช้งานและรณรงค์การลดปริมาณฝุ่นละออง ผ่านป้ายประชาสัมพันธ์ปรับเปลี่ยนข้อความได้ (VMS) อย่างไรก็ตาม การทางพิเศษฯ จะเพิ่มความถี่ของการประชาสัมพันธ์ข้อความดังกล่าว [redacted] ล้อม กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ ได้ชี้แจงให้ที่ประชุมทราบว่า การทางพิเศษฯ เปรียบเทียบผู้ร้องเรียนด้านระดับเสียงบริเวณทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) พบว่า เสียงรบกวนดังกล่าวส่วนใหญ่เกิดจากการบีบแตรของผู้ใช้ทางพิเศษในยามวิกาล ทั้งนี้ การทางพิเศษฯ ได้เพิ่มการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้งานลดการใช้เสียง ผ่านป้ายประชาสัมพันธ์ปรับเปลี่ยนข้อความได้ (VMS) และเว็บไซต์ ทั้งนี้ การทางพิเศษฯ จะประสานงานกับผู้เกี่ยวข้องเพื่อเพิ่มการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์บริเวณชุมชนต่อไป

[redacted] การ ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้มีข้อเสนอแนะในรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษสายบางนา-อโศกฯ ให้ที่ปรึกษาเพิ่มเติมรายละเอียดปัญหา อุปสรรค การแก้ไขด้านระดับเสียงในตารางผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ เนื่องจากในรายงานระบุว่า “ปัจจุบันทาง การทางพิเศษฯ ยังไม่มีการติดตั้งกำแพงกันเสียง...” ซึ่งปัจจุบัน การทางพิเศษฯ ได้ศึกษาและกำหนดแผนงานติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณทางพิเศษเฉลิมมหานครเรียบร้อยแล้ว ดังนั้น ที่ปรึกษาควรใส่รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ ของการทางพิเศษฯ ให้ครบถ้วน

เพื่อให้เป็นไปตามข้อเสนอแนะในการประชุมครั้งที่แล้ว เลขานุการฯ ขอเชิญที่ปรึกษานำเสนอผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโดยสรุปของโครงการทางพิเศษเฉลิมมหานคร โครงการทางพิเศษฉลองรัช และโครงการทางพิเศษบูรพาวิถี

ทางพิเศษเฉลิมมหานคร

เป็นทางพิเศษที่ไม่มีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เนื่องจากก่อสร้างก่อนมีพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยการทางพิเศษฯ ได้กำหนดมาตรการ ดังนี้

๑) การทางพิเศษฯ ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านระดับเสียง โดยติดตั้งกำแพงกันเสียงรวม ๒๘ พื้นที่ โดยที่ปรึกษาได้ตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวแล้วสรุปได้ว่า การทางพิเศษฯ ปฏิบัติตามมาตรการได้อย่างครบถ้วน

๒) การทางพิเศษฯ ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน ๓ ด้าน คือ คุณภาพอากาศ จำนวน ๓ สถานี ระดับเสียง จำนวน ๓ สถานี และความสั่นสะเทือน จำนวน ๓ สถานี สรุปได้ว่า

การทางพิเศษฯ ปฏิบัติตามมาตรการได้อย่างครบถ้วน และผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกสถานีตรวจวัด

ทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา-อาจณรงค์)

๑) รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ต้องปฏิบัติ จำนวน ๓ ด้าน คือ คุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน โดยที่ปรึกษาได้ตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวแล้ว สรุปได้ว่า การทางพิเศษฯ ปฏิบัติตามมาตรการได้อย่างครบถ้วน

๒) รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวน ๒ ด้าน ได้แก่ คุณภาพอากาศ จำนวน ๔ สถานี และระดับเสียง จำนวน ๔ สถานี สรุปได้ว่า การทางพิเศษฯ ปฏิบัติตามมาตรการได้อย่างครบถ้วน ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ช่วงที่ ๑ (เดือนมกราคม - เดือนกุมภาพันธ์) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน ๒.๕ ไมครอน (PM 2.5) มีค่าสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐาน ๓ สถานี สาเหตุเนื่องมาจากสภาพอุตุนิยมวิทยาของกรุงเทพมหานครในช่วงเวลาดังกล่าว มีลักษณะปิดและนิ่ง ลมสงบ อย่างไรก็ตาม การทางพิเศษฯ จะมีการติดตามตรวจสอบและเฝ้าระวังผลกระทบด้านคุณภาพอากาศอย่างต่อเนื่องต่อไป สำหรับผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ช่วงที่ ๒ (เดือนมีนาคม - เดือนเมษายน) และระดับเสียง มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกสถานี

๓) การทางพิเศษฯ ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา-อาจณรงค์) เพิ่มเติมจากที่รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านความสั่นสะเทือน จำนวน ๑ สถานี และผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร)

๑) รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ต้องปฏิบัติ จำนวน ๔ ด้าน ได้แก่ คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน และคุณภาพน้ำ โดยที่ปรึกษาได้ตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวแล้ว สรุปได้ว่า การทางพิเศษฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรการได้อย่างครบถ้วน

๒) รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน ๓ ด้าน คือ คุณภาพอากาศ จำนวน ๔ จุดตรวจวัด ระดับเสียง จำนวน ๓ จุดตรวจวัด และความสั่นสะเทือน จำนวน ๓ จุดตรวจวัด สรุปได้ว่า การทางพิเศษฯ ปฏิบัติตามมาตรการได้อย่างครบถ้วน ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ช่วงที่ ๑ (เดือนมกราคม - เดือนกุมภาพันธ์) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน ๒.๕ ไมครอน (PM 2.5) มีค่าสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐาน ๒ สถานี และปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน ๑๐ ไมครอน (PM 10) มีค่าสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐาน ๑ สถานี สาเหตุเนื่องมาจากสภาพอุตุนิยมวิทยาของกรุงเทพมหานครในช่วงเวลาดังกล่าว มีลักษณะปิดและนิ่ง ลมสงบ อย่างไรก็ตาม การทางพิเศษฯ จะมีการติดตามตรวจสอบและเฝ้าระวังผลกระทบด้านคุณภาพอากาศอย่างต่อเนื่องต่อไป สำหรับผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ช่วงที่ ๒ (เดือนมีนาคม - เดือนเมษายน) ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกสถานี

๓) การทางพิเศษฯ ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร) เพิ่มเติมจากที่รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ระดับเสียง จำนวน ๑ สถานี และความสั่นสะเทือน จำนวน ๑ สถานี และผลการตรวจวัดระดับเสียงและความสั่นสะเทือนมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ทางพิเศษบูรพาวิถี

๑) รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ต้องปฏิบัติ จำนวน ๗ ด้าน ได้แก่ คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำ นิเวศวิทยาทางน้ำ คมนาคม และสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยที่ปรึกษาได้ตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวแล้ว สรุปได้ว่า การทางพิเศษฯ ปฏิบัติตามมาตรการได้อย่างครบถ้วน

๒) รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน ๒ ด้าน ได้แก่ ระดับเสียง จำนวน ๔ สถานี และความสั่นสะเทือน จำนวน ๒ สถานี สรุปได้ว่า การทางพิเศษฯ ปฏิบัติตามมาตรการได้อย่างครบถ้วน ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศ และความสั่นสะเทือน มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกสถานี

๓) การทางพิเศษฯ ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษบูรพาวิถี เพิ่มเติมจากที่รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ คุณภาพอากาศ จำนวน ๕ สถานี ระดับเสียง จำนวน ๑ สถานี และความสั่นสะเทือน จำนวน ๓ สถานี และผลการตรวจวัด คุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือนมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกสถานี

ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเดิมขอเสนอแนะ ดังนี้

โครงการที่มีการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ขอให้การทางพิเศษฯ ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และเป็นไปตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดังนี้

๑) ขอให้การทางพิเศษฯ จัดทำรูปแบบรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ให้ถูกต้องครบถ้วน ซึ่งในรายงานขาดแบบ ตต.๑ ที่ต้องระบุรายชื่อผู้จัดทำรายงานพร้อมลายเซ็น

๒) ขอให้การทางพิเศษฯ จัดส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ภายในระยะเวลาที่กำหนด

๓) ขอให้การทางพิเศษฯ ยื่นข้อมูลรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Smart EIA) ให้ถูกต้อง ครบถ้วน และเป็นไปตามกฎหมายกำหนด

๔) หากการทางพิเศษฯ มีการเปลี่ยนแปลงมาตรการไปจากที่ระบุรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ขอให้การทางพิเศษฯ แจ้งขอการเปลี่ยนแปลงไปยังสำนักงานนโยบายและแผนฯ ให้ถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามกฎหมายกำหนด

ประธานในที่ประชุมรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ โดยการทางพิเศษฯ จะดำเนินการให้ถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามระยะเวลาที่กำหนด และมีข้อสั่งการให้ฝ่ายเลขานุการฯ ตรวจสอบรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ และดำเนินการให้เป็นไปตามสำนักงานนโยบายและแผนฯ กำหนด

สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสมุทรปราการ ผู้แทนจังหวัดสมุทรปราการ เดิมขอคัดค้านและข้อเสนอแนะดังนี้

การทางพิเศษฯ ได้มีการตรวจวัดคุณภาพอากาศช่วงเดือนเมษายน - เดือนมิถุนายน ซึ่งผลตรวจวัดที่ได้อาจไม่สะท้อนปัญหาฝุ่นละออง และมลพิษอากาศ เนื่องจากในจังหวัดสมุทรปราการจะประสบปัญหาดังกล่าว ในช่วงเดือนพฤศจิกายน - เดือนกุมภาพันธ์ การทางพิเศษฯ ควรทำการตรวจวัดฝุ่นละออง PM2.5 และ PM10 ในช่วงเวลาดังกล่าว รวมทั้งควรปฏิบัติตามมาตรการอย่างเข้มงวด และแก้ไขปัญหาด้านฝุ่นละอองและมลพิษอากาศร่วมกับจังหวัดสมุทรปราการ

ได้ชี้แจงให้ที่ประชุมเพิ่มเติม ดังนี้

๑) เนบงบประมาณ ๒๕๖๔ การทางพิเศษฯ ได้ตรวจวัดคุณภาพอากาศ ๒ ช่วง คือ ช่วงเดือนมกราคม - เดือนกุมภาพันธ์ และช่วงเดือนมีนาคม - เมษายน และในช่วงวิกฤตด้านคุณภาพอากาศ การทางพิเศษฯ และจังหวัดสมุทรปราการ ได้มีการประชุมร่วมกันเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

๒) จากการประชุมคณะกรรมการ

ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยและพัฒนาการจราจรและขนส่ง ผู้แทนมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ได้มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการประชุม การทางพิเศษฯ ควรมีการประชาสัมพันธ์ผลการดำเนินงานเพิ่มเติม ซึ่งปัจจุบันการทางพิเศษฯ ได้ประชาสัมพันธ์ผลการศึกษาในรายงานตรวจติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อมผ่านระบบ อินทราเน็ตและเว็บไซต์ และสรุปผลการศึกษาในรูปแบบอินโฟกราฟิก โดยจัดส่งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง บริเวณสถานีตรวจวัดทกสถานี และอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ เพื่อให้ประชาชนรับทราบโดยทั่วกัน

ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ ได้มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ โดยขอให้การทางพิเศษฯ เพิ่มการประชาสัมพันธ์ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษ ทุกแนวสายทาง ผ่านเว็บไซต์ หรือช่องทางอื่น ๆ เพื่อกรมควบคุมมลพิษสามารถสืบค้นข้อมูล และนำข้อมูลดังกล่าว มาใช้ประโยชน์ในส่วนที่เกี่ยวข้องได้

ประธานในที่ประชุมได้มีข้อซักถามฝ่ายเลขานุการฯ รายละเอียดการประชุมครั้งถัดไป เลขานุการฯ แจ้งให้ที่ประชุมทราบว่า การประชุมคณะกรรมการฯ ดำเนินการปีละ ๑ ครั้ง โดยคณะกรรมการฯ มีหน้าที่เพื่อกำกับดูแลและตรวจสอบการดำเนินงานของทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) โดยปีงบประมาณ ๒๕๖๕ การทางพิเศษฯ จะดำเนินการจ้างที่ปรึกษา (บุคคลที่ ๓) ให้ดำเนินงานศึกษาและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ และเชิญคณะกรรมการฯ ร่วมพิจารณารายงานดังกล่าว และให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เช่นเดียวกับในปีนี้

ประธานในที่ประชุมได้มีข้อสั่งการให้ฝ่ายเลขานุการฯ ดำเนินการตามข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ของคณะกรรมการฯ ให้ถูกต้องครบถ้วน เพื่อรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะประเด็นใหม่ในปีถัดไป และไม่ควร มีประเด็นเดิมเนื่องจากเป็นโครงการที่มีการดำเนินงานต่อเนื่องประจำปี

ประธานกล่าวขอบคุณคณะกรรมการฯ ทุกท่านที่สละเวลาเข้าร่วมประชุมครั้งนี้ การทางพิเศษฯ ดำเนินการให้บริการทางพิเศษซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาเมือง ในขณะเดียวกันได้สร้างผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ต่อผู้เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม การทางพิเศษฯ จะปฏิบัติตามมาตรการให้ครบถ้วน และดำเนินการลดผลกระทบ ด้านสิ่งแวดล้อมให้มากที่สุด และประธานได้กล่าวปิดประชุม

มติที่ประชุม

เห็นชอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการ ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ประจำปี ๒๕๖๔ โดยให้ที่ปรึกษานำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการกำกับดูแล และตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมผนวกไว้ในรายงานฉบับสมบูรณ์ต่อไป

ปิดประชุมเวลา ๑๖.๐๐ น.

รายงานการประชุม
คณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ (ฉบับแก้ไข)
เมื่อวันจันทร์ที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๔
เวลา ๑๓.๓๐ น. ณ ห้องประชุม ๑๔๐๑ ชั้น ๑๔ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.
และผ่านระบบการประชุมทางไกล (Video Conference : Zoom)
Meeting ID: 947 5920 4716 Passcode: 349698

ผู้มาประชุม

	ประธานคณะกรรมการ
รองผู้ว่าการฝ่ายก่อสร้างและบำรุงรักษา แทนผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	
	กรรมการ
ผู้อำนวยการฝ่ายนโยบายและแผน แทนรองผู้ว่าการฝ่ายกลยุทธ์และแผนงาน การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	
	กรรมการ
ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	
	กรรมการ
นักวิชาการสิ่งแวดล้อมชำนาญการพิเศษ กองจัดการคุณภาพอากาศและเสียง ผู้แทนสำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร	
	กรรมการ
ผู้อำนวยการส่วนส่งเสริมและประสาน สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรปราการ ผู้แทนจังหวัดสมุทรปราการ	
	กรรมการ
ผู้อำนวยการส่วนส่งเสริมและประสาน ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ	
	กรรมการ
ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยและพัฒนา การจราจรและขนส่ง ผู้แทนมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี	

[REDACTED]

กรรมการและเลขานุการ

ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารและแผน
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

[REDACTED]

กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารและแผน
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ผู้เข้าร่วมประชุม (หน่วยงานภายนอก)

[REDACTED]

กองจัดการคุณภาพอากาศและเสียง
ผู้แทนสำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร

ผู้เข้าร่วมประชุม (สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ที่ปรึกษาโครงการ)

[REDACTED]

ผู้เข้าร่วมประชุม (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย)

[REDACTED]

หัวหน้าแผนกเทคนิคการจราจรและขนส่ง กองจัดการสิ่งแวดล้อม
ฝ่ายนโยบายและแผน

[REDACTED]

วิศวกร ๕ แผนกติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม กองจัดการสิ่งแวดล้อม
ฝ่ายนโยบายและแผน

[REDACTED]

หัวหน้าแผนกเทคนิคการจราจรและขนส่ง กองจัดการสิ่งแวดล้อม
ฝ่ายนโยบายและแผน

[REDACTED]

วิศวกร ๕ แผนกติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม กองจัดการสิ่งแวดล้อม
ฝ่ายนโยบายและแผน

เริ่มประชุมเวลา ๑๓.๓๐ น.

ระเบียบวาระที่ ๑ เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

[REDACTED] ให้ที่ประชุมทราบว่า ได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยให้เป็นประธานเนตประชุม และขอให้ฝ่ายเลขานุการเสนอรายละเอียดโครงการให้ที่ประชุมเพื่อทราบ

[REDACTED] กรรมการและเลขานุการ ได้แจ้งให้ที่ประชุมทราบว่า คณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวนทั้งหมด ๑๐ ท่าน โดยผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นประธาน และรองผู้ว่าการฝ่ายกลยุทธ์และแผนงาน เป็นกรรมการ ติดภารกิจ ไม่สามารถเข้าร่วมประชุมได้ ทั้งนี้ ขอให้คณะกรรมการทุกท่านแนะนำตัว ดังนี้

[REDACTED]

เลขานุการฯ ได้รายงานความเป็นมาให้ที่ประชุมทราบ ดังนี้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้เปิดให้บริการทางพิเศษ รวมทั้งสิ้น ๘ เส้นทาง ระยะทางรวม ๒๒๔.๖ กิโลเมตร ทางพิเศษที่บริหารจัดการโดยการทางพิเศษฯ ได้แก่ ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษฉลองรัช ทางพิเศษบูรพาวิถี ทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) และทางพิเศษบริหารจัดการโดยเอกชนผู้รับสัมปทาน ได้แก่ ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา และทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ซึ่งการทางพิเศษฯ ได้กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ภายหลังเปิดดำเนินโครงการอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ และประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ. ๒๕๖๑

สำหรับโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้) หรือทางพิเศษสายบางนา-อโศก ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ระบุให้ การทางพิเศษฯ ว่าจ้างบุคคลที่สาม (Third Party) หรือผู้ที่ควบคุมดูแลตรวจสอบให้มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด และให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ โดยจะต้องตั้งงบประมาณในการติดตามตรวจสอบให้เป็นงบประมาณส่วนหนึ่งของโครงการฯ ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการ ซึ่งประกอบด้วย การทางพิเศษฯ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร จังหวัดสมุทรปราการ กรมควบคุมมลพิษ สถาบันการศึกษาหรือผู้แทนชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงโครงการฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นกรรมการ และจะต้องผนวกไว้ในสัญญาการรับเหมาก่อสร้างด้วยสำหรับโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก) ของกรมทางหลวง หรือทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ระบุให้ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะก่อสร้างและดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ ต้องดำเนินการหรือจัดจ้างบุคคลที่สาม (Third Party) เพื่อทำหน้าที่ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ต้องจัดตั้งคณะกรรมการ เพื่อกำกับดูแลการดำเนินการของบุคคลที่สาม ดังนั้น การทางพิเศษฯ ได้มีคำสั่ง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ ยกเลิกคำสั่ง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๓๘๕/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๒๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ แต่งตั้งคณะกรรมการ กำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยมีการประชุมคณะกรรมการฯ ๑ ครั้งต่อปี ซึ่งคณะกรรมการฯ มีหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานของที่ปรึกษา (บุคคลที่สาม) ที่ การทางพิเศษฯ ว่าจ้างให้ดำเนินงานศึกษาและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษสายบางนา-อโศก และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๒ เรื่องรับรองรายงานการประชุม

เลขานุการฯ รายงานให้ที่ประชุมทราบว่าได้จัดทำรายงานการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๖๓ ซึ่งฝ่ายเลขานุการฯ ได้จัดส่งรายงานเสนอคณะกรรมการฯ พิจารณาเมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๓ ซึ่งปรากฏว่าไม่มีกรรมการท่านใดแก้ไข จึงขอรับรองรายงานการประชุมดังกล่าว

มติที่ประชุม

รับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๖๓

ระเบียบวาระที่ ๓ เรื่องเพื่อพิจารณา

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษสายบางนา-อโศก และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

เลขานุการฯ รายงานให้ที่ประชุมทราบว่าในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ การทางพิเศษฯ ได้ว่าจ้างสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เป็นที่ปรึกษาเพื่อดำเนินงานศึกษาและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และได้จัดส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษสายบางนา-อโศก และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ให้คณะกรรมการฯ พิจารณา โดยมีผลการดำเนินงานสรุปได้ดังนี้

โครงการทางพิเศษสายบางนา-อโศก

๑) รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ๖ ด้าน คือ คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำ การคมนาคมและเศรษฐกิจ-สังคม โดยที่ปรึกษาได้ตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเรียบร้อยแล้ว สรุปได้ว่าการทางพิเศษฯ ปฏิบัติตามมาตรการได้อย่างครบถ้วน

๒) รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ๒ ด้าน คือ คุณภาพอากาศ จำนวน ๑ สถานี คือ โรงเรียนพูนสิน และระดับเสียง จำนวน ๑ สถานี คือ ลุมพินีทาวน์เพลส สุขุมวิท ๖๒ โดยที่ปรึกษาได้ตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเรียบร้อยแล้ว สรุปได้ว่าผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศ มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด และผลการตรวจวัดระดับเสียง บริเวณหมู่บ้านลุมพินีทาวน์เพลส สุขุมวิท ๖๒ มีค่าเกินกว่าเกณฑ์มาตรฐานกำหนด อย่างไรก็ตาม การทางพิเศษฯ ได้ออกแบบกำแพงกันเสียงเพื่อลดผลกระทบเสร็จเรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดสรรงบประมาณเพื่อติดตั้งกำแพงกันเสียงต่อไป

โครงการทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

๑) รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ๑๐ ด้าน คือ คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน ระบบนิเวศในแหล่งน้ำ ระบบนิเวศบนบก การใช้ที่ดิน การป้องกันน้ำท่วมและการระบายน้ำ สภาพเศรษฐกิจและสังคม สภาพภูมิทัศน์และความปลอดภัย โดยที่ปรึกษาได้ตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเรียบร้อยแล้ว สรุปได้ว่าการทางพิเศษฯ ปฏิบัติตามมาตรการได้อย่างครบถ้วน

๒) รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ๓ ด้าน คือ คุณภาพอากาศ จำนวน ๑ สถานี คือ วัดไตรสาค์ ระดับเสียง จำนวน ๑ สถานี คือ วัดสวนส้ม และความสั่นสะเทือน จำนวน ๓ สถานี คือ วัดสวนส้ม หมู่บ้านนันทวัน และหมู่บ้านเทพานิเวศ สรุปได้ว่าผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือนมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกสถานี

ทั้งนี้ เลขานุการฯ ได้เชิญที่ปรึกษามานำเสนอรายละเอียดของการดำเนินงาน เพื่อให้การพิจารณาผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษสายบางนา-อโศก และโครงการทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) เป็นไปด้วยความรอบคอบ ครบถ้วน พร้อมทั้งรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ เพื่อไปดำเนินการปรับปรุงแก้ไขต่อไป

ได้นำเสนอผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษสายบางนา-อโศก และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) โดยมีรายละเอียดดังนี้

๑. ทางพิเศษสายบางนา-อโศก

๑.๑ ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ
คุณภาพอากาศ	ซ่อมบำรุงและทำความสะอาดทางด่วนอย่างสม่ำเสมอ	กทพ. ได้จัดให้มีแผนการตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ หากตรวจสอบพบความเสียหาย จะดำเนินการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพที่ดี รวมทั้งได้จัดให้มีการทำความสะอาดทางพิเศษโดยการดูดฝุ่น ๒ ครั้งต่อสัปดาห์ เพื่อลดฝุ่นละอองบนผิวทางพิเศษ
	ประสานงานกับผู้ที่เกี่ยวข้องลดการจราจรที่ติดขัด ซึ่งเป็นสาเหตุของการระบายมลพิษ	กทพ. ได้จัดให้มีพนักงานจัดการจราจรบนทางพิเศษ เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกและจัดการจราจรให้มีความคล่องตัว เพื่อลดมลพิษที่เกิดขึ้น
	ควบคุมการปล่อยไอเสียและควบคุมคุณภาพของเชื้อเพลิงให้ดีขึ้น เพื่อลดผลกระทบในอนาคตโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมควบคุมมลพิษ กรมขนส่งทางบก เป็นต้น	กรมควบคุมมลพิษได้กำหนดมาตรฐานควบคุมไอเสียและมาตรฐานของเชื้อเพลิงยานยนต์ตามสหภาพยุโรป ทำให้เกิดการพัฒนาปรับปรุงเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยียานพาหนะรวมทั้งพัฒนาเทคโนโลยีการผลิต เพื่อควบคุมองค์ประกอบของน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งทำให้มลพิษจากไอเสียของยานยนต์มีปริมาณลดลง ทำให้ผลกระทบต่อคุณภาพอากาศในบรรยากาศลดลง
	สมอ. ควรถูกกำหนดมาตรฐานการระบาย NOx ให้เข้มงวดขึ้นโดยการลดการระบาย NOx ในปี ๒๕๕๓ ลงเหลือครึ่งหนึ่ง (หรือเหลือเพียง ๒๙% ของปี ๒๕๓๖)	สมอ. ออกประกาศมาตรฐานผลิตภัณฑ์ มอก. ๒๕๔๐-๒๕๕๔, มอก. ๒๕๕๐-๒๕๕๔ และ มอก. ๒๕๕๔-๒๕๕๕ ซึ่งมีการกำหนดปริมาณสารมลพิษจากเครื่องยนต์ของยานยนต์เพื่อเป็นเกณฑ์กำหนดให้ผู้ทำ ผู้นำเข้ายานยนต์ใช้เป็นแนวทาง ในการควบคุมปริมาณสารมลพิษจากยานยนต์ ช่วยให้ปริมาณสารมลพิษ ที่ระบายออกจากไอเสียของรถยนต์ในปัจจุบันมีปริมาณลดลง

ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ
ระดับเสียง	กำแพงกันเสียงสำหรับทางด่วนควรเป็นชนิดสะท้อนกลับขึ้นข้างบน (Dispersive) ทำด้วยวัสดุ Glass Reinforced Cement (GRC) หรือวัสดุอื่นที่มีคุณสมบัติเทียบเท่าหรือดีกว่า	ปัจจุบันทาง กทพ. ไม่มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงในสายทางนี้และกรณีที่มีการติดตั้งกำแพงกันเสียง กทพ. ได้กำหนดให้ใช้กำแพงกันเสียงชนิดกระจายเสียงและดูดซับเสียง โดยใช้วัสดุแบบไฟเบอร์กลาส (FRP) และแบบโลหะชุบ (Metal sheet) ที่มีคุณสมบัติเทียบเท่าและดีกว่าวัสดุ GRC
ความสั่นสะเทือน	บำรุงผิวการจราจรให้อยู่ในสภาพดีตลอดเวลา	กทพ. ได้มีการตรวจสอบและบำรุงรักษาผิวทางจราจรให้อยู่ในสภาพดีตลอดเวลา
	กำหนดน้ำหนักของยานพาหนะ	กทพ. ได้กำหนดน้ำหนักของรถบรรทุกไว้ไม่เกิน ๒๑ ตัน โดยมีด่านชั่งน้ำหนักก่อนขึ้นใช้ทางพิเศษฉลองรัช ก่อนวิ่งเชื่อมเข้าสู่สายบางนา-อาจณรงค์
คุณภาพน้ำ	ตรวจเช็คระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้นอย่างสม่ำเสมอ	โครงการไม่มีระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้น เนื่องจากโครงการไม่มีพื้นที่ Rest Area
	ตรวจตราการจัดเก็บขยะอย่างมีประสิทธิภาพ	กทพ. ได้จัดให้มีการทำความสะอาดบนทางพิเศษ โดยทำการจัดเก็บขยะและดูดฝุ่นละออง ๒ ครั้งต่อสัปดาห์
	ตรวจเช็คระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้นอย่างสม่ำเสมอ	โครงการไม่มีระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้น เนื่องจากโครงการไม่มีพื้นที่ Rest Area
	ตรวจตราการจัดเก็บขยะอย่างมีประสิทธิภาพ	กทพ. ได้จัดให้มีการทำความสะอาดบนทางพิเศษ โดยทำการจัดเก็บขยะและดูดฝุ่นละออง ๒ ครั้งต่อสัปดาห์
การคมนาคม	ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างบนแนวทางด่วนรวมทั้งแนวกั้นที่มีแนวทางด่วนคร่อมกันและติดตั้งไฟสปอตไลท์บริเวณจุดขึ้น-ลง	กทพ. ได้ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างบนทางพิเศษ และบนถนนที่มีทางพิเศษคร่อมรวมทั้งบริเวณจุดขึ้น-ลง
	ประสานงานกับ กทม. กรมทางหลวง และกองตำรวจจราจร เพื่อกำหนดนโยบายในการควบคุมการจราจรบริเวณจุดขึ้น-ลงและถนนที่เชื่อมกับจุดขึ้น-ลง	กทพ. ได้ประสานงานกับ กทม. กรมทางหลวง และกองตำรวจจราจร เพื่อกำหนดนโยบายในการควบคุมการจราจรบริเวณจุดขึ้น-ลง และถนนที่เชื่อมกับจุดขึ้น-ลง
	จัดสรรบุคลากร เช่น ตำรวจจราจร และอุปกรณ์และเครื่องมือต่างๆ ได้แก่ มอเตอร์ไซด์ โทรศัพท์มือถือ ทั้งนี้เพื่อทำการลาดตระเวนตรวจสอบบนแนวทางด่วน	กทพ. ได้จัดให้มีพนักงานจัดการจราจร และอุปกรณ์เครื่องมือต่าง ๆ ได้แก่ รถยนต์ มอเตอร์ไซด์ และวิทยุสื่อสาร เพื่อทำการลาดตระเวนตรวจสอบบนทางพิเศษ

ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ
การคมนาคม (ต่อ)	บริเวณที่ว่างระหว่างจุดขึ้น-ลงทางด่วน ควรปรับปรุงสวนหย่อมเพื่อสร้างสิ่ง ผ่อนคลายแก่ผู้ใช้รถ	กทพ. ได้จัดให้มีสวนหย่อมบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่าน- ทางพิเศษบางจาก ซึ่งเป็นจุดขึ้น-ลงทางพิเศษ
เศรษฐกิจ-สังคม	จัดให้มีระบบป้องกันเสียงและความ สั่นสะเทือน	กทพ. กำหนดให้มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ ด้านระดับเสียง กรณีที่มีค่าเกินกว่ากฎหมายกำหนด จะมีการกำหนดมาตรการลดผลกระทบ โดยติดตั้ง กำแพงกันเสียงบนทางพิเศษเพื่อบรรเทาผลกระทบ ด้านระดับเสียง
	ประสานงานกับคณะกรรมการชุมชน ในการพิจารณาหาแนวทางลดผลกระทบ ในกรณีชุมชนถูกคั่นด้วยระบบทางด่วน	เนื่องจากทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ เป็นทางยกระดับ ซ้อนทับอยู่บนทางพิเศษเฉลิมมหานคร อย่างไรก็ดีตาม ได้จัดให้มีสะพานลอยคนข้าม เพื่อเชื่อมชุมชนทั้งสองฝั่ง ทางพิเศษ
	จัดให้มีป้ายสัญญาณจราจรที่ชัดเจน ในตำแหน่งที่เหมาะสมเพื่อลดผลกระทบ ด้านอุบัติเหตุ	กทพ. ได้จัดให้มีป้ายแสดงสัญญาณจราจร เพื่อเตือน ผู้ใช้ทางให้ขับรถด้วยความระมัดระวัง เช่น ป้ายบอกทาง ติดตั้งบนทางพิเศษ และป้ายจราจรติดตั้งบนทางพิเศษ เป็นต้น

โดยจากการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษ
สายบางนา-อาจนรงค์ สรุปได้ว่าการทางพิเศษฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรการอย่างครบถ้วน

๑.๒ ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผล
กระทบสิ่งแวดล้อมโดยได้กำหนดให้ติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ๑ สถานี คือ โรงเรียนพูนสิน ระดับเสียง
๑ สถานี คือ ลุมพินีทาว์นเพลส สุขุมวิท ๖๒ (แทนโรงเรียนอนุบาลสวนนันทวัน) โดยมีผลการตรวจวัดดังนี้

๑.๒.๑ คุณภาพอากาศ

ตรวจวัดคุณภาพอากาศ โดยตรวจวัดปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็ก
ไม่เกิน ๑๐ ไมครอน (PM10) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน ๒.๕ ไมครอน (PM2.5) ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO)
ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ก๊าซไฮโดรคาร์บอน (HC) ก๊าซโอโซน (O₃) และก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂)
รวมถึงการตรวจวัดสภาพอุตุนิยมวิทยา ได้แก่ ความเร็วลม ทิศทางลม และอุณหภูมิ สถานีละ ๓ วันต่อเนื่องกัน
ครอบคลุมทั้งวันทำการและวันหยุดราชการ บริเวณโรงเรียนพูนสิน ระหว่างวันที่ ๒๘-๓๑ มกราคม และวันที่
๒๙ เมษายน - ๒ พฤษภาคม ๒๕๖๔ สรุปได้ดังนี้

๑) ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง ๐.๐๙๖-๐.๑๓๓ และ ๐.๐๓๘-๐.๐๓๙
มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๐.๓๓๐ มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

๒) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน ๑๐ ไมครอน (PM10) เฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง ๐.๐๕๑-๐.๐๖๙
และ ๐.๐๒๔-๐.๐๒๖ มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๐.๑๒๐
มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

๓) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน ๒.๕ ไมครอน (PM_{2.5}) เฉลี่ยรายชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง ๐.๐๓๑-๐.๐๓๙ และ ๐.๐๑๓-๐.๐๑๗ มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๐.๐๕๐ มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

๔) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ยรายชั่วโมง มีค่าความเข้มข้นอยู่ในช่วง ๐.๐๐๘-๐.๐๖๐ และ ๐.๐๑๖-๐.๐๔๙ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๐.๑๗๐ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

๕) ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) เฉลี่ยรายชั่วโมง มีค่าความเข้มข้นอยู่ในช่วง ๓๘๐-๔๒๕ และ ๓๘๔-๕๐๓ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

ทั้งนี้ ประเทศไทยไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐานความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ อย่างไรก็ตาม จากข้อมูลที่มีการรายงานค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เฉลี่ยใน ๑ วัน ที่พบโดยปกติในพื้นที่ชุมชน มีค่าอยู่ในช่วง 448 ± 33.45 ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

๖) ก๊าซไฮโดรคาร์บอน (HC) เฉลี่ยรายชั่วโมง มีค่าความเข้มข้นอยู่ในช่วง ๒.๙๘-๔.๐๙ และ ๒.๖๒-๓.๗๔ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

ทั้งนี้ สำหรับประเทศไทยไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐานความเข้มข้นของก๊าซไฮโดรคาร์บอน ทั้งหมด อย่างไรก็ตาม จากข้อมูลของ UCAR Center for Science Education พบว่า ค่าความเข้มข้นที่พบโดยปกติของก๊าซไฮโดรคาร์บอนทั้งหมดในเขตเมือง มีค่าประมาณ ๓ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

๗) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)

๗.๑) ความเข้มข้นก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในบรรยากาศ เฉลี่ยรายชั่วโมง มีค่าความเข้มข้นอยู่ในช่วง ๐.๔-๑.๒ และ ๐.๓-๑.๐ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๓๐ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

๗.๒) ความเข้มข้นก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในบรรยากาศ เฉลี่ย ๘ ชั่วโมง มีค่าความเข้มข้นอยู่ในช่วง ๐.๔-๑.๐ และ ๐.๓-๐.๙ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๙ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

๘) ก๊าซโอโซน (O₃)

๘.๑) ความเข้มข้นก๊าซโอโซนในบรรยากาศ เฉลี่ยรายชั่วโมง มีค่าความเข้มข้นอยู่ในช่วง ๐.๐๑๔-๐.๐๗๑ และ ๐.๐๐๗-๐.๐๔๙ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๐.๑๐๐๐ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

๘.๒) ความเข้มข้นก๊าซโอโซนในบรรยากาศ เฉลี่ย ๘ ชั่วโมง มีค่าความเข้มข้นอยู่ในช่วง ๐.๐๑๙-๐.๐๕๕ และ ๐.๐๑๑-๐.๐๓๖ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๐.๐๗๐๐ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

๙) ความเร็วและทิศทางลม ทิศทางลมหลักมาจากทิศใต้ มีความเร็วลมอยู่ในช่วง ๐.๕-๑.๐ และ ๑.๐-๒.๐ เมตร/วินาที

๑๐) อุณหภูมิ มีค่าเฉลี่ยรายชั่วโมง ๒๓.๑-๓๕.๒ และ ๒๓.๓-๓๓.๓ องศาเซลเซียส

๑.๒.๒ ระดับเสียง

ตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr}$) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ ๑๐ (L_{10}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ ๙๐ (L_{90}) สถานีละ ๓ วันต่อเนื่องกัน ครอบคลุมทั้งวันทำการและวันหยุดราชการ จำนวน ๑ สถานี ได้แก่ ลุมพินีทาว์นเพลส สุขุมวิท ๖๒ ระหว่างวันที่ วันที่ ๒๙ เมษายน - ๒ พฤษภาคม ๒๕๖๔ พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr}$) อยู่ระหว่าง ๗๑.๒-๗๑.๙ เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าสูงเกินเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าอยู่ในช่วง ๙๐.๓-๙๓.๒ เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ ๑๕ (พ.ศ. ๒๕๔๐) ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหา การทางพิเศษฯ ได้มีการดำเนินการศึกษามาตรการในการลดผลกระทบด้านเสียงในบริเวณดังกล่าวแล้ว โดยจากการศึกษาพบว่า แนวทางที่เหมาะสมในการลดผลกระทบ คือ การติดตั้งกำแพงกันเสียงบนทางพิเศษเฉลิมมหานคร สามารถลดระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr}$) ลงได้ประมาณ ๑๐ เดซิเบลเอ ทำให้ค่าระดับเสียงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ทั้งนี้ ปัจจุบัน การทางพิเศษฯ ได้ออกแบบกำแพงกันเสียงเรียบร้อยแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดสรรงบประมาณเพื่อติดตั้งกำแพงกันเสียงต่อไป

โดยที่จากการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของการทางพิเศษฯ สรุปได้ว่า การทางพิเศษฯ ปฏิบัติตามมาตรการได้อย่างครบถ้วน และผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศ มีค่าอยู่ภายใต้เกณฑ์มาตรฐานกำหนด และผลการตรวจวัดระดับเสียงมีค่าอยู่ภายใต้เกณฑ์มาตรฐานกำหนด ยกเว้น บริเวณหมู่บ้านลุมพินี ทาว์นเพลส สุขุมวิท ๖๒ มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr}$) เกินกว่าเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

สำหรับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณทางพิเศษสายบางนา-อโศก พบว่า คุณภาพอากาศ ส่วนใหญ่มีแนวโน้มลดลง ได้แก่ TSP, PM₁₀, PM_{2.5}, CO₂ 1-hr avg, CO 1-hr avg บางส่วนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ได้แก่ NO₂ 1-hr avg และ THC 1-hr avg และบางส่วนมีแนวโน้มไม่เปลี่ยนแปลง ได้แก่ CO 8-hr avg, O₃ 1-hr avg, O₃ 8-hr avg และระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr}$) มีแนวโน้มไม่เปลี่ยนแปลง

๒. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

๒.๑ ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ
คุณภาพอากาศ	ควบคุมดูแลการจราจรให้เป็นไปตามกฎหมาย	กทพ. ได้มีมาตรการในการควบคุมดูแลการจราจรให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนดและได้ติดตั้งป้ายตรวจจับความเร็ว และกล้องตรวจจับความเร็วบนทางพิเศษ
	รถบรรทุกวัสดุ ต้องมีผ้าปกคลุมอย่างมิดชิดเพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจายและเศษวัสดุตกหล่น	กทพ. ได้กำหนดให้รถบรรทุกวัสดุต้องมีการปิดคลุมอย่างมิดชิดและให้รถที่จะขึ้นทางพิเศษต้องปฏิบัติตามพรบ. การขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ
ระดับเสียง	ติดตั้งกำแพงกันเสียงสูง ๒ เมตร บริเวณที่ไวต่อการรบกวน จำนวน ๒ บริเวณ คือ ๑. หมู่บ้านสินทวีสวนธน ๒ ๒. โรงเรียนและวัดทุ่งครุ	กำแพงกันเสียงบริเวณหมู่บ้านสินทวีสวนธน ๒ และบริเวณโรงเรียนและวัดทุ่งครุอยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง ซึ่งปัจจุบันได้ติดตั้งกำแพงกันเสียงเรียบร้อยแล้ว
	กรมทางหลวงจะต้องตรวจสอบความสมบูรณ์ของกำแพงกันเสียงให้อยู่ในความสมบูรณ์ตลอดเวลา ถ้ามีการชำรุดหรือเสียหายจะต้องดำเนินการซ่อมแซมโดยเร่งด่วน	กรมทางหลวงได้ดำเนินการตรวจสอบและบำรุงดูแลรักษาความสมบูรณ์ของกำแพงกันเสียงให้อยู่ในความสมบูรณ์ตลอดเวลา
	กรณีที่เป็นจุดเก็บเงินและทางขึ้น-ลงของโครงการ โดยพิจารณาออกแบบให้ทางขึ้นอยู่ในด้านในสุดของบริเวณทางขึ้น โดยกำหนดให้ทางลงอยู่ด้านนอก	กทพ. มีการออกแบบจุดเก็บเงินขึ้น-ลง เป็นไปตามแบบมาตรฐานสากล
	โครงการจะทำการปลูกต้นไม้โดยรอบทางขึ้น-ลง เป็นแนวกันชน โดยเลือกใช้ต้นไม้ที่มีความสูงมากกว่าขอบทางอย่างน้อย ๒ เมตร และสร้างขอบ Parapet ริมทางด่วนซึ่งมีความสูง ๙๐ เซนติเมตร	กทพ. จัดให้มี Parapet ซึ่งมีความสูง ๙๐ เซนติเมตร ริมขอบทางพิเศษ และมีการปลูกต้นไม้โดยรอบทางขึ้น-ลง เพื่อเป็นแนวกันชน
	ผู้ปฏิบัติงานอยู่ในบริเวณที่เป็นตู้เก็บเงินและบริเวณข้างเคียง ควรที่จะใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียง หากต้องทำงานเป็นเวลานาน	กทพ. ได้จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันเสียงให้กับผู้ปฏิบัติงานที่ตู้เก็บค่าผ่านทางพิเศษ หากต้องทำงานเป็นเวลานาน
ความสั่นสะเทือน	ดูแลถนนให้อยู่ในสภาพดี	กทพ. ได้จัดให้มีแผนการตรวจสอบผิวทางและโครงสร้างทางพิเศษ หากตรวจสอบพบความเสียหายจะดำเนินการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพที่ดี
	ป้องกันไม่ให้รถบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด	กทพ. ได้ให้มีด่านชั่งน้ำหนักรถก่อนเข้าใช้ทางพิเศษ
	กำหนดความเร็วของรถยนต์ที่ใช้ทางโดยไม่ให้เกินกำหนดของกรมทางหลวง	กทพ. ได้จัดให้มีป้ายแสดงสัญญาณจราจร เพื่อเตือนผู้ใช้ทางให้ขับรถด้วยความระมัดระวัง เช่น ป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายจราจรติดตั้งบนทางพิเศษ และป้ายปรับเปลี่ยนข้อความอัตโนมัติสำหรับประชาสัมพันธ์ เป็นต้น

ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ
คุณภาพน้ำผิวดิน	<p>น้ำเสียที่เกิดจากพื้นที่บริการทางหลวงสามารถก่อให้เกิดผลกระทบได้ในระดับหนึ่ง ซึ่งคาดว่าจะป็นน้ำเสียที่มาจากพื้นที่บริการรถยนต์และพื้นที่บริการอาหาร เครื่องดื่ม ผลกระทบที่เกิดขึ้นจะเป็นผลกระทบที่เกิดต่อเนื่องตลอดระยะเวลาที่ดำเนินโครงการ</p> <p>๑. การบำบัดน้ำเสีย โดยใช้โรงบำบัดน้ำเสียรวมของพื้นที่พักผ่อนและบริการควรเป็นระบบ Extended Aeration Activated Sludge</p> <p>๒. นำน้ำทิ้งที่บำบัดแล้วมาใช้ประโยชน์สำหรับการรดสนามหญ้าและต้นไม้</p> <p>๓. มูลฝอยและกากของเสียอื่น ๆ ก็ให้มีการจัดการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ให้มีการแยกถึงรองรับมูลฝอยตามลักษณะ/ประเภทของมูลฝอย - ให้มีห้องเก็บรวบรวมมูลฝอยที่มีมิดชิดและจัดการให้มีการขนถ่ายทุกวัน - เศษอาหารและคราบไขมันจาก Oil Separator ในส่วนของร้านอาหารและเครื่องดื่มให้มีการจัดเก็บแยกต่างหากจากมูลฝอยอื่นๆ และให้รวบรวมไว้ในถุงพลาสติกดำและปิดให้มิดชิด - คราบไขมันที่ได้จาก Oil Separator ของสถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ให้เก็บไว้ในถัง ๒๐๐ ลิตร และรวบรวมเพื่อรอกำจัดโดยใช้บริการของ GENCO ๔. ในกรณีที่มึบริการอัดฉีดและเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องยนต์ ให้มีถังเก็บน้ำมันเครื่องที่ใช้แล้วขนาด ๔,๐๐๐ ลิตร (ตามข้อกำหนดของกรมโยธาธิการ) และให้กำจัดโดยใช้บริการของ GENCO เช่นเดียวกับ Oil Wastewater 	<p>เนื่องจากโครงการยังไม่มี การก่อสร้างพื้นที่บริการอาหารและเครื่องดื่มตามแบบที่เสนอไว้ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงไม่มีน้ำเสียเกิดขึ้นจากพื้นที่บริการอาหารและเครื่องดื่ม</p> <p>ปัจจุบันโครงการไม่มีการบริการอาหารและเครื่องดื่ม จึงไม่มีน้ำเสียเกิดขึ้น แต่ได้จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยไว้ที่อาคารด่าน</p> <p>ปัจจุบันโครงการยังไม่มีบริการอัดฉีดและเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องยนต์บริเวณทางพิเศษ</p>

ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ
ระบบนิเวศใน แหล่งน้ำ	ผลกระทบโดยตรงต่อระบบนิเวศและ สิ่งแวดล้อมในน้ำไม่มี แต่มีผลกระทบ ทางอ้อม เช่น การกีดขวางทางไหลหรือ การกีดขวางต่อน้ำ - ออกแบบเสาหรือตอม่อให้เหมาะสม เพื่อหลีกเลี่ยงการกีดขวาง หรือการกั้น ทางน้ำไหล	- โครงการได้รับการออกแบบและก่อสร้างตอม่อไม่ให้ ลงไปแหล่งน้ำ เพื่อหลีกเลี่ยงการกีดขวาง หรือ การกั้นทางน้ำ
ระบบนิเวศบนบก	ไม่มีผลกระทบต่อระบบนิเวศบนบก - ควรมีการเพิ่มพื้นที่สีเขียวหรือการจัด สวนตามแนวเส้นทางก่อสร้างด้านล่าง เพื่อใช้เป็นการลดมลพิษทางอากาศ เสียง และอื่น ๆ โดยการปลูกต้นไม้เพิ่มเติม เช่น ต้นทรงบาดาล ทองอุไร พลับพลึงบ้าน และการเวก เป็นต้น โดยกำหนดช่วงห่าง ของต้นอ่อนที่ปลูกไม่เกิน ๑๐ เมตร ในช่วง ปีแรกจะต้องมีการดูแลรดน้ำในช่วงหน้าแล้ง และปลูกทดแทนต้นที่ตาย และจะต้อง ปลูกและดูแลต้นไม้	- กทพ. ได้มีการปลูกต้นไม้ตามแนวขอบทางด้านล่าง ทางพิเศษ เพื่อลดมลพิษทางอากาศและเสียง
การใช้ที่ดิน	- กำหนดเขตการใช้ที่ดินในบริเวณสอง ข้างของโครงการ - ลดความหนาแน่นของการใช้ที่ดิน	ตาม พรบ. ทางหลวง (ฉบับที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๕๙) กำหนด ห้ามมิให้ผู้ใดสร้างอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอาคารหรือ สิ่งอื่นใดในเขตทางหลวงพิเศษหรืออุโมงค์ทางหลวงพิเศษ นอกจากนี้ กฎหมายควบคุมอาคารยังมีการควบคุม ความหนาแน่นและการใช้ประโยชน์ของการใช้ที่ดิน อยู่ในความดูแลของกรมการผังเมือง กฎกระทรวง ฉบับที่ ๓๓ (พ.ศ. ๒๕๓๕) แก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕๐ (พ.ศ. ๒๕๔๐) ข้อ ๒ วรรค ๒
การป้องกันน้ำท่วม และการระบายน้ำ	การออกแบบทางของโครงการ ควรที่จะ พิจารณาโครงการป้องกันน้ำท่วมของ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ควบคู่ ไปกับการออกแบบโครงสร้างถนน เพื่อไม่ให้มีการก่อสร้างถนนขัดขวาง การระบายน้ำในโครงการดังกล่าว	เนื่องจากโครงการเป็นทางยกระดับการออกแบบ ทางยกระดับจึงไม่กีดขวางการระบายน้ำ และเป็นไป ตามรูปแบบการก่อสร้าง
	ให้มีการออกแบบระบบระบายน้ำที่ดี เช่น ท่อลอดหรือสะพาน ในบริเวณที่ ถนนข้ามคูคลอง และไม่ให้มีการก่อสร้าง โครงสร้างของถนนลงในคูคลองระบายน้ำ	โครงการได้ออกแบบระบบระบายน้ำ และไม่มีโครงสร้าง ของโครงการในคูคลองระบายน้ำ

ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ
สภาพเศรษฐกิจ และสังคม	ใช้มาตรการในการลดผลกระทบ มาตรการ ติดตามตรวจสอบและแผนปฏิบัติการ ด้านสิ่งแวดล้อม โดยการอาศัยวิธีการ จัดการเทคโนโลยี และเครื่องมือต่าง ๆ มาช่วยในการบรรเทาผลกระทบดังกล่าว	กทพ. ได้ดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบ ด้านสิ่งแวดล้อม อาทิเช่น ผลกระทบด้านเสียง จะดำเนินการติดตั้งกำแพงกันเสียงเพื่อบรรเทาผลกระทบ เป็นต้น และมาตรการติดตามตรวจสอบ อาทิ เช่น การควบคุมความเร็ว การควบคุมน้ำหนักรถบรรทุก
	มาตรการทางสังคม คณะผู้ศึกษาได้เสนอ ให้มีแผนประชาสัมพันธ์และรับฟัง ความคิดเห็นจากประชาชน โดยเฉพาะ ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ เพื่อเป็นการบรรเทาปัญหาความขัดแย้ง ทางสังคมระหว่างผู้ดำเนินโครงการกับ ประชาชนทั้งที่เป็นผู้ได้รับผลกระทบ ทางตรงและทางอ้อม	กทพ. ได้จัดให้มีป้ายแจ้งเหตุฉุกเฉิน สอบถามสภาพ การจราจรผ่านบริการ EXAT Call Center 1543 ในการรับเรื่องร้องเรียนจากผู้ใช้งานพิเศษ และผู้ที่ได้รับ ผลกระทบจากโครงการเพื่อบรรเทาผลกระทบและ ปัญหาความขัดแย้งที่เกิดขึ้น และได้จัดให้มีกิจกรรม การฝึกซ้อมการป้องกันและระงับอัคคีภัยได้ทางพิเศษ กาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ร่วมกับชุมชนโดยรอบ เพิ่มเติมตามแผนการบริหารความพร้อมต่อสภาวะวิกฤติ (แผน BCP)
สภาพภูมิทัศน์	มีการปลูกต้นไม้เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียว หรือ การจัดสวนตามแนวเส้นทางโครงการ เพื่อช่วยบดบังโครงสร้างและลดมลพิษได้ เช่น มลพิษทางอากาศ เช่น ต้นทรงบาดาล ทองอุไร เป็นต้น	กทพ. ได้มีการปลูกต้นไม้ตามแนวขอบทางด้านล่าง ทางพิเศษเป็นระยะโดยเฉพาะจุดตัดของถนน
	การออกแบบโครงสร้างเพื่อให้กลมกลืน กับลักษณะสภาพแวดล้อมโดยรอบพื้นที่ โครงการ	โครงการได้มีการออกแบบโครงสร้างให้มีความกลมกลืน กับสภาพแวดล้อมโดยรอบพื้นที่
ความปลอดภัย	จัดทำป้ายสัญญาณจราจร และมีการควบคุม ความเร็วของรถยนต์โดยเคร่งครัด	กทพ. ได้จัดทำป้ายปรับเปลี่ยนข้อความอัตโนมัติ สำหรับ ประชาสัมพันธ์บนทางพิเศษเพื่อเตือนผู้ขับขี่ให้ใช้ ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด และมีการติดตั้งเครื่องหมาย จราจรตลอดเส้นทางพิเศษ

โดยจากการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษ
กาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) สรุปได้ว่าการทางพิเศษฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรการอย่างครบถ้วน

๒.๒ ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผล
กระทบสิ่งแวดล้อม โดยได้กำหนดให้ติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ๑ สถานี คือ วัดไตรสามัคคี ระดับเสียง
๑ สถานี คือ วัดสวนส้ม และความสั่นสะเทือน ๓ สถานี คือ หมู่บ้านนันทวัน วัดสวนส้มและหมู่บ้านเทพานิเวศ
โดยมีผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมดังนี้

๒.๒.๑ คุณภาพอากาศ

ตรวจวัดคุณภาพอากาศ โดยตรวจวัดปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน ๑๐ ไมครอน (PM10) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน ๒.๕ ไมครอน (PM2.5) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ก๊าซไฮโดรคาร์บอน (HC) ก๊าซโอโซน (O₃) และก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) รวมถึงการตรวจวัดสภาพอุตุนิยมวิทยา ได้แก่ ความเร็วลม ทิศทางลม และอุณหภูมิ สถานีละ ๓ วันต่อเนื่องกัน ครอบคลุมทั้งวันทำการและวันหยุดราชการ จำนวน ๑ สถานี คือ วัดไตรสามัคคี

จากการดำเนินการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามแนวสายทางของทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุพรรณบุรี) บริเวณวัดไตรสามัคคี ระหว่างวันที่ ๒๘-๓๑ มกราคม และวันที่ ๑๘-๒๑ มีนาคม ๒๕๖๔ สรุปได้ดังนี้

๑) ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง ๐.๐๙๖-๐.๑๓๒ และ ๐.๐๖๑-๐.๐๗๔ มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๐.๓๓๐ มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

๒) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน ๑๐ ไมครอน (PM10) เฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง ๐.๐๔๙-๐.๐๘๐ และ ๐.๐๓๖-๐.๐๔๙ มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๐.๑๒๐ มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

๓) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน ๒.๕ ไมครอน (PM2.5) เฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง ๐.๐๓๒-๐.๐๔๖ และ ๐.๐๑๙-๐.๐๓๙ มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๐.๐๕๐ มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

๔) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ยรายชั่วโมง มีค่าความเข้มข้นอยู่ในช่วง ๐.๐๑๑-๐.๐๓๓ และ ๐.๐๐๘-๐.๐๓๓ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๐.๑๗๐ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

๕) ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) เฉลี่ยรายชั่วโมง มีค่าความเข้มข้นอยู่ในช่วง ๓๘๒-๔๑๗ และ ๓๘๑-๔๕๘ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

ทั้งนี้ สำหรับประเทศไทยไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐานความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ อย่างไรก็ตาม จากข้อมูลที่มีการรายงานค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เฉลี่ยใน ๑ วัน ที่พบโดยปกติในพื้นที่ชุมชน มีค่าอยู่ในช่วง 448 ± 33.45 ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

๖) ก๊าซไฮโดรคาร์บอน (HC) เฉลี่ยรายชั่วโมง มีค่าความเข้มข้นอยู่ในช่วง ๑.๗๔-๔.๓๗ และ ๒.๘๐-๓.๑๙ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

ทั้งนี้ สำหรับประเทศไทยไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐานความเข้มข้นของก๊าซไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด อย่างไรก็ตาม จากข้อมูลของ UCAR Center for Science Education พบว่า ค่าความเข้มข้นที่พบโดยปกติของก๊าซไฮโดรคาร์บอนทั้งหมดในเขตเมือง มีค่าประมาณ ๓ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

๗) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)

๗.๑) ความเข้มข้นก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในบรรยากาศ เฉลี่ยรายชั่วโมง มีค่าความเข้มข้นอยู่ในช่วง ๐.๔-๑.๑ และ ๐.๔-๐.๘ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๓๐ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

๗.๒) ความเข้มข้นก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในบรรยากาศ เฉลี่ย ๘ ชั่วโมง มีค่าความเข้มข้นอยู่ในช่วง ๐.๔-๐.๘ และ ๐.๔-๐.๖ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๙ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

๘) ก๊าซโอโซน (O_3)

๘.๑) ความเข้มข้นก๊าซโอโซนในบรรยากาศ เฉลี่ยรายชั่วโมง มีค่าความเข้มข้นอยู่ในช่วง ๐.๐๐๖-๐.๐๗๕ และ ๐.๐๐๘-๐.๐๕๙ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๐.๑๐๐๐ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

๘.๒) ความเข้มข้นก๊าซโอโซนในบรรยากาศ เฉลี่ย ๘ ชั่วโมง มีค่าความเข้มข้นอยู่ในช่วง ๐.๐๑๓-๐.๐๖๘ และ ๐.๐๑๔-๐.๐๓๒ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๐.๐๗๐๐ ส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

๙) ความเร็วและทิศทางลม ทิศทางลมหลักมาจากทิศตะวันออกเฉียงใต้ค่อนข้างพัดไปทางทิศใต้ ความเร็วลมส่วนใหญ่อยู่ในช่วง ๑.๐-๒.๐ และ ๒.๐-๓.๐ เมตร/วินาที

๑๐) อุณหภูมิ มีค่าเฉลี่ยรายชั่วโมง ๒๔.๒-๓๕.๕ และ ๒๗.๗-๓๗.๑ องศาเซลเซียส

๒.๒.๒ ระดับเสียง

ตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr}$) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ ๑๐ (L_{10}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ ๙๐ (L_{90}) สถานีละ ๓ วันต่อเนื่องกัน ครอบคลุมทั้งวันทำการและวันหยุดราชการ จำนวน ๑ สถานี คือ วัดสวนส้ม ระหว่างวันที่ ๑๘-๒๑ มีนาคม ๒๕๖๔ มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr}$) อยู่ระหว่าง ๖๐.๓-๖๑.๒ เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๗๐ เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าอยู่ระหว่าง ๙๐.๒-๙๒.๒ เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๑๑๕ เดซิเบลเอ

๒.๒.๓ ความสั่นสะเทือน

ตรวจวัดระดับความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) สถานีละ ๓ วันต่อเนื่องกัน ครอบคลุมทั้งวันทำการและวันหยุดราชการ ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ๓ สถานี ได้แก่ วัดสวนส้ม หมู่บ้านนันทวัน และหมู่บ้านเทพานิเวศ สรุปผลการตรวจวัดดังนี้

- วัดสวนส้ม : ทำการตรวจวัดระหว่างวันที่ ๑๘-๒๑ มีนาคม ๒๕๖๔ มีค่าความสั่นสะเทือนสูงสุดในแต่ละวันอยู่ในช่วง ๐.๕๖๗-๐.๕๙๑ มิลลิเมตรต่อวินาที ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๕ มิลลิเมตรต่อวินาที สำหรับอาคารที่พักอาศัย

- หมู่บ้านนันทวัน : ทำการตรวจวัดระหว่างวันที่ ๒๘-๓๑ มีนาคม ๒๕๖๔ มีค่าความสั่นสะเทือนสูงสุดในแต่ละวันอยู่ในช่วง ๐.๕๗๕-๐.๕๙๙ มิลลิเมตรต่อวินาที ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๕ มิลลิเมตรต่อวินาที สำหรับอาคารที่พักอาศัย

- หมู่บ้านเทพานิเวศ : ทำการตรวจวัดระหว่างวันที่ ๒๕-๒๘ มีนาคม ๒๕๖๔ มีค่าความสั่นสะเทือนสูงสุดในแต่ละวันอยู่ในช่วง ๑.๒๘-๑.๔๖ มิลลิเมตรต่อวินาที ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๕ มิลลิเมตรต่อวินาที สำหรับอาคารที่พักอาศัย

สำหรับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) พบว่า คุณภาพอากาศ ส่วนใหญ่มีแนวโน้มลดลง ได้แก่ CO_2 1-hr avg, CO 1-hr avg, THC 1-hr avg บางส่วนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ได้แก่ TSP , PM_{10} , $PM_{2.5}$, O_3 1-hr avg และบางส่วนมีแนวโน้มไม่เปลี่ยนแปลง ได้แก่ NO_2 1-hr avg, CO 8-hr avg, O_3 8-hr avg ส่วนระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr}$) มีแนวโน้มสูงขึ้น และความสั่นสะเทือนมีแนวโน้มลดลง

จากการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) สรุปได้ว่า การทางพิเศษฯ ปฏิบัติตามมาตรการได้อย่างครบถ้วน และผลการตรวจวัด

คุณภาพอากาศในบรรยากาศ มีค่าอยู่ภายใต้เกณฑ์มาตรฐานกำหนด ผลการตรวจวัดระดับเสียง มีค่าอยู่ภายใต้เกณฑ์มาตรฐานกำหนด และผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนมีค่าอยู่ภายใต้เกณฑ์มาตรฐานกำหนด

สถิติข้อมูลเรื่องร้องเรียนด้านสิ่งแวดล้อมในปี ๒๕๖๔ ของทางพิเศษสายบางนา-อโศก พบว่า ไม่มีการร้องเรียนด้านสิ่งแวดล้อม สำหรับทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) พบว่ามีเรื่องร้องเรียนด้านระดับเสียง ๒ ราย โดยมีรายละเอียดดังนี้

๑. บ้านเลขที่ ๖๕/๔ หมู่ ๓ ตำบลบางเมืองใหม่ อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ ร้องเรียนเรื่องระดับเสียง โดยตรวจวัดระดับเสียงเมื่อวันที่ ๑๑-๑๖ มีนาคม ๒๕๖๔ พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr}$) มีค่าอยู่ระหว่าง ๖๐.๔-๖๕.๙ เดซิเบลเอ ซึ่งยังคงมีค่าอยู่ภายใต้มาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๗๐ เดซิเบลเอ
๒. บ้านเลขที่ ๔๑๙/๑๓๗๔ หมู่ที่ ๕ ถนนเทพารักษ์ ตำบลเทพารักษ์ อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ ร้องเรียนเรื่องระดับเสียง โดยตรวจวัดระดับเสียงเมื่อวันที่ ๑๗-๒๒ มิถุนายน ๒๕๖๔ พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr}$) มีค่าอยู่ระหว่าง ๕๐.๔-๕๒.๕ เดซิเบลเอ ซึ่งยังคงมีค่าอยู่ภายใต้มาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๗๐ เดซิเบลเอ

ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ

ได้มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะดังนี้

๑) ขอปรับข้อความ ด้านคุณภาพอากาศ ในตารางผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการประชุมฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ และสรุปตารางผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมจาก “กรมควบคุมมลพิษได้กำหนดมาตรฐานควบคุมไอเสียและมาตรฐานของเชื้อเพลิงยานยนต์ตามสหภาพยุโรป...” เป็น “กรมธุรกิจพลังงานได้กำหนดมาตรฐานคุณภาพเชื้อเพลิง...” เนื่องจากกรมควบคุมมลพิษไม่ได้เป็นหน่วยงานกำหนดมาตรฐานควบคุมไอเสียของยานพาหนะใหม่ และมาตรฐานของเชื้อเพลิงยานยนต์โดยตรง ทั้งนี้ กรมควบคุมมลพิษเป็นหน่วยงานกำหนดและควบคุมการระบายไอเสียของยานพาหนะที่ใช้งานในทาง โดยกรมขนส่งทางบกและสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ประกาศมาตรฐานควบคุมไอเสียให้สอดคล้องกับประกาศของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ปัจจุบันกรมควบคุมมลพิษอยู่ระหว่างหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อปรับปรุงมาตรฐานการควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และก๊าซไฮโดรคาร์บอนจากยานพาหนะ ซึ่งจะมีการกำหนดค่ามาตรฐานใหม่ในอนาคต อย่างไรก็ตาม ขอให้ที่ปรึกษาและการทางพิเศษฯ ติดตามข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ และปรับปรุงรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ให้เป็นปัจจุบัน

๒) การทางพิเศษฯ ได้อ้างถึงระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมมาตรฐาน ISO 14001 : 2015 กำหนดให้ผู้ใช้ทางพิเศษตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ ซึ่งข้อกำหนดดังกล่าวไม่ได้อยู่ในความรับผิดชอบของการทางพิเศษฯ อย่างไรก็ตาม ควรมีการรณรงค์ จัดกิจกรรม หรือประชาสัมพันธ์ เรื่องการตรวจสอบสภาพยานยนต์ ความปลอดภัย และมลพิษที่เกิดจากการใช้ทางพิเศษ ให้ผู้ใช้ทางทราบ หรือติดตั้งกล้องตรวจจับควันดำ เป็นต้น

๓) สอบถามเกี่ยวกับสภาพพื้นที่ที่การทางพิเศษฯ ได้รับเรื่องร้องเรียนด้านระดับเสียงบริเวณทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ว่าเปลี่ยนแปลงจากเดิมอย่างไร ปัจจุบันใดที่ก่อให้เกิดเสียงรบกวน

แก่ผู้ร้องเรียน การทางพิเศษฯ ได้สอบถามข้อมูลจากผู้ร้องเรียนเพิ่มเติมหรือไม่ เนื่องจากเมื่อตรวจสอบข้อมูลสถิติเรื่องร้องเรียนด้านระดับเสียงบริเวณทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) จำนวน ๒ ราย พบว่า ผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง (L_{eq24hr}) มีค่าไม่เกินมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๗๐ เดซิเบลเอ ซึ่งการตรวจวัดดังกล่าวอยู่ในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19)

ที่ปรึกษาได้ชี้แจงให้ที่ประชุมทราบว่า ที่ปรึกษาไม่ได้มีการสอบถามจากผู้ร้องเรียนโดยตรง อย่างไรก็ตาม ได้มีการตรวจติดตามระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง บริเวณทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) มาโดยตลอด พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง ($L_{eq 24 hr}$) มีค่าไม่เกินมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๗๐ เดซิเบลเอ

ประธานในที่ประชุมได้ชี้แจงให้ที่ประชุมทราบว่า การทางพิเศษฯ ได้มีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้งานทางพิเศษตรวจสอบสภาพรถยนต์ก่อนใช้งานและรณรงค์การลดปริมาณฝุ่นละออง ผ่านป้ายประชาสัมพันธ์ปรับเปลี่ยนข้อความได้ (VMS) อย่างไรก็ตาม การทางพิเศษฯ จะเพิ่มประสิทธิภาพของการประชาสัมพันธ์ข้อความดังกล่าว [redacted] ้อม กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ ได้ชี้แจงให้ที่ประชุมทราบว่า การทางพิเศษฯ ได้ประสานกับผู้ร้องเรียนด้านระดับเสียงบริเวณทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) พบว่า เสียงรบกวนดังกล่าวส่วนใหญ่เกิดจากการบีบแตรของผู้ใช้ทางพิเศษในยามวิกาล ทั้งนี้ การทางพิเศษฯ ได้เพิ่มการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้งานลดการใช้เสียง ผ่านป้ายประชาสัมพันธ์ปรับเปลี่ยนข้อความได้ (VMS) และเว็บไซต์ ทั้งนี้ การทางพิเศษฯ จะประสานงานกับผู้เกี่ยวข้องเพื่อเพิ่มการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์บริเวณชุมชนต่อไป

[redacted] าร ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้มีข้อเสนอแนะในรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ ให้ที่ปรึกษาเพิ่มเติมรายละเอียดปัญหา อุปสรรค การแก้ไขด้านระดับเสียงในตารางผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ เนื่องจากในรายงานระบุว่า “ปัจจุบันทาง การทางพิเศษฯ ยังไม่มีการติดตั้งกำแพงกันเสียง...” ซึ่งปัจจุบัน การทางพิเศษฯ ได้ศึกษาและกำหนดแผนงานติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณทางพิเศษเฉลิมมหานครเรียบร้อยแล้ว ดังนั้น ที่ปรึกษาควรใส่รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ ของการทางพิเศษฯ ให้ครบถ้วน

เพื่อให้เป็นไปตามข้อเสนอแนะในการประชุมครั้งที่แล้ว เลขานุการฯ ขอเชิญที่ปรึกษานำเสนอผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโดยสรุปของโครงการทางพิเศษเฉลิมมหานคร โครงการทางพิเศษฉลองรัช และโครงการทางพิเศษบูรพาวิถี

ทางพิเศษเฉลิมมหานคร

เป็นทางพิเศษที่ไม่มีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เนื่องจากก่อสร้างก่อนมีพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยการทางพิเศษฯ ได้กำหนดมาตรการ ดังนี้

๑) การทางพิเศษฯ ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านระดับเสียง โดยติดตั้งกำแพงกันเสียงรวม ๒๘ พื้นที่ โดยที่ปรึกษาได้ตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวแล้วสรุปได้ว่า การทางพิเศษฯ ปฏิบัติตามมาตรการได้อย่างครบถ้วน

๒) การทางพิเศษฯ ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน ๓ ด้าน คือ คุณภาพอากาศ จำนวน ๓ สถานี ระดับเสียง จำนวน ๓ สถานี และความสั่นสะเทือน จำนวน ๓ สถานี สรุปได้ว่า

การทางพิเศษฯ ปฏิบัติตามมาตรการได้อย่างครบถ้วน และผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกสถานีตรวจวัด

ทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา-อาจณรงค์)

๑) รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ต้องปฏิบัติ จำนวน ๓ ด้าน คือ คุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน โดยที่ปรึกษาได้ตรวจสอบ ผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวแล้ว สรุปได้ว่า การทางพิเศษฯ ปฏิบัติตามมาตรการได้อย่างครบถ้วน

๒) รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม จำนวน ๒ ด้าน ได้แก่ คุณภาพอากาศ จำนวน ๔ สถานี และระดับเสียง จำนวน ๔ สถานี สรุปได้ว่า การทางพิเศษฯ ปฏิบัติตามมาตรการได้อย่างครบถ้วน ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ช่วงที่ ๑ (เดือนมกราคม - เดือนกุมภาพันธ์) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน ๒.๕ ไมครอน (PM 2.5) มีค่าสูงกว่าเกณฑ์ มาตรฐาน ๓ สถานี สาเหตุเนื่องมาจากสภาพอุตุนิยมวิทยาของกรุงเทพมหานครในช่วงเวลาดังกล่าว มีลักษณะปิดและนิ่ง ลมสงบ อย่างไรก็ตาม การทางพิเศษฯ จะมีการติดตามตรวจสอบและเฝ้าระวังผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ อย่างต่อเนื่องต่อไป สำหรับผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ช่วงที่ ๒ (เดือนมีนาคม - เดือนเมษายน) และระดับเสียง มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกสถานี

๓) การทางพิเศษฯ ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา-อาจณรงค์) เพิ่มเติมจากที่รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านความสั่นสะเทือน จำนวน ๑ สถานี และผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร)

๑) รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ต้องปฏิบัติ จำนวน ๔ ด้าน ได้แก่ คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน และคุณภาพน้ำ โดยที่ปรึกษาได้ตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวแล้ว สรุปได้ว่า การทางพิเศษฯ ได้ปฏิบัติตาม มาตรการได้อย่างครบถ้วน

๒) รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม จำนวน ๓ ด้าน คือ คุณภาพอากาศ จำนวน ๔ จุดตรวจวัด ระดับเสียง จำนวน ๓ จุดตรวจวัด และ ความสั่นสะเทือน จำนวน ๓ จุดตรวจวัด สรุปได้ว่า การทางพิเศษฯ ปฏิบัติตามมาตรการได้อย่างครบถ้วน ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ช่วงที่ ๑ (เดือนมกราคม - เดือนกุมภาพันธ์) ปริมาณฝุ่นละออง ขนาดไม่เกิน ๒.๕ ไมครอน (PM 2.5) มีค่าสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐาน ๒ สถานี และปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน ๑๐ ไมครอน (PM 10) มีค่าสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐาน ๑ สถานี สาเหตุเนื่องมาจากสภาพอุตุนิยมวิทยาของกรุงเทพมหานคร ในช่วงเวลาดังกล่าว มีลักษณะปิดและนิ่ง ลมสงบ อย่างไรก็ตาม การทางพิเศษฯ จะมีการติดตามตรวจสอบและ เฝ้าระวังผลกระทบด้านคุณภาพอากาศอย่างต่อเนื่องต่อไป สำหรับผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ช่วงที่ ๒ (เดือนมีนาคม - เดือนเมษายน) ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกสถานี

๓) การทางพิเศษฯ ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร) เพิ่มเติมจากที่รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ระดับเสียง จำนวน ๑ สถานี และความสั่นสะเทือน จำนวน ๑ สถานี และผลการตรวจวัดระดับเสียงและ ความสั่นสะเทือนมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ทางพิเศษบูรพาวิถี

๑) รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ต้องปฏิบัติ จำนวน ๗ ด้าน ได้แก่ คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำ นิเวศวิทยาทางน้ำ คมนาคม และสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยที่ปรึกษาได้ตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวแล้ว สรุปได้ว่า การทางพิเศษฯ ปฏิบัติตามมาตรการได้อย่างครบถ้วน

๒) รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน ๒ ด้าน ได้แก่ ระดับเสียง จำนวน ๔ สถานี และความสั่นสะเทือน จำนวน ๒ สถานี สรุปได้ว่า การทางพิเศษฯ ปฏิบัติตามมาตรการได้อย่างครบถ้วน ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศ และความสั่นสะเทือน มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกสถานี

๓) การทางพิเศษฯ ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษบูรพาวิถี เพิ่มเติมจากที่รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ คุณภาพอากาศ จำนวน ๕ สถานี ระดับเสียง จำนวน ๑ สถานี และความสั่นสะเทือน จำนวน ๓ สถานี และผลการตรวจวัด คุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือนมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกสถานี

..... ร ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเดิมขอเสนอแนะ ดังนี้

โครงการที่มีการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ขอให้การทางพิเศษฯ ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และเป็นไปตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดังนี้

๑) ขอให้การทางพิเศษฯ จัดทำรูปแบบรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ให้ถูกต้องครบถ้วน ซึ่งในรายงานขาดแบบ ตต.๑ ที่ต้องระบุรายชื่อผู้จัดทำรายงานพร้อมลายเซ็น

๒) ขอให้การทางพิเศษฯ จัดส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ภายในระยะเวลาที่กำหนด

๓) ขอให้การทางพิเศษฯ ยื่นข้อมูลรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Smart EIA) ให้ถูกต้อง ครบถ้วน และเป็นไปตามกฎหมายกำหนด

๔) หากการทางพิเศษฯ มีการเปลี่ยนแปลงมาตรการไปจากที่ระบุรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ขอให้การทางพิเศษฯ แจ้งขอการเปลี่ยนแปลงไปยังสำนักงานนโยบายและแผนฯ ให้ถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามกฎหมายกำหนด

ประธานในที่ประชุมรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ โดยการทางพิเศษฯ จะดำเนินการให้ถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามระยะเวลาที่กำหนด และมีข้อสั่งการให้ฝ่ายเลขานุการฯ ตรวจสอบรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ และดำเนินการให้เป็นไปตามสำนักงานนโยบายและแผนฯ กำหนด

นางสาวนันทพร คงสำรวย ผู้อำนวยการส่วนสิ่งแวดล้อม สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสมุทรปราการ ผู้แทนจังหวัดสมุทรปราการ ได้มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะดังนี้

การทางพิเศษฯ ได้มีการตรวจวัดคุณภาพอากาศช่วงเดือนเมษายน - เดือนมิถุนายน ซึ่งผลตรวจวัดที่ได้อาจไม่สะท้อนปัญหาฝุ่นละออง และมลพิษอากาศ เนื่องจากในจังหวัดสมุทรปราการจะประสบปัญหาดังกล่าว ในช่วงเดือนพฤษภาคม - เดือนกุมภาพันธ์ การทางพิเศษฯ ควรทำการตรวจวัดฝุ่นละออง PM2.5 และ PM10 ในช่วงเวลาดังกล่าว รวมทั้งควรปฏิบัติตามมาตรการอย่างเข้มงวด และแก้ไขปัญหาด้านฝุ่นละอองและมลพิษอากาศร่วมกับจังหวัดสมุทรปราการ

..... ได้ชี้แจงให้ที่ประชุมเพิ่มเติม ดังนี้
คุณภาพอากาศ ๒ ช่วง คือ ช่วงเดือนมกราคม - เดือนกุมภาพันธ์ และช่วงเดือนมีนาคม - เมษายน และในช่วงวิกฤตด้านคุณภาพอากาศ การทางพิเศษฯ และจังหวัดสมุทรปราการ ได้มีการประชุมร่วมกันเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

๒) จากการประชุมคณะกรรมการ

ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยและพัฒนาการจราจรและขนส่ง ผู้แทนมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ได้มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการประชุม การทางพิเศษฯ ควรมีการประชาสัมพันธ์ผลการดำเนินงานเพิ่มเติม ซึ่งปัจจุบันการทางพิเศษฯ ได้ประชาสัมพันธ์ผลการศึกษาในรายงานตรวจติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อมผ่านระบบ อินทราเน็ตและเว็บไซต์ และสรุปผลการศึกษาในรูปแบบอินโฟกราฟิก โดยจัดส่งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง บริเวณสถานีตรวจวัดทอสภาปี และอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ เพื่อให้ประชาชนรับทราบโดยทั่วกัน

ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ ได้มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ โดยขอให้การทางพิเศษฯ เพิ่มการประชาสัมพันธ์ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษ ทุกแนวสายทาง ผ่านเว็บไซต์ หรือช่องทางอื่น ๆ เพื่อกรมควบคุมมลพิษสามารถสืบค้นข้อมูล และนำข้อมูลดังกล่าว มาใช้ประโยชน์ในส่วนที่เกี่ยวข้องได้

ประธานในที่ประชุมได้มีข้อซักถามฝ่ายเลขานุการฯ รายละเอียดการประชุมครั้งถัดไป เลขานุการฯ แจ้งให้ที่ประชุมทราบว่า การประชุมคณะกรรมการฯ ดำเนินการปีละ ๑ ครั้ง โดยคณะกรรมการฯ มีหน้าที่เพื่อกำกับดูแลและตรวจสอบการดำเนินงานของทางพิเศษสายบางนา-อโศก และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) โดยปีงบประมาณ ๒๕๖๕ การทางพิเศษฯ จะดำเนินการ จ้างที่ปรึกษา (บุคคลที่ ๓) ให้ดำเนินงานศึกษาและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และตรวจสอบผล การปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ และ เชิญคณะกรรมการฯ ร่วมพิจารณารายงานดังกล่าว และให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เช่นเดียวกับในปีนี้

ประธานในที่ประชุมได้มีข้อสั่งการให้ฝ่ายเลขานุการฯ ดำเนินการตามข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ของคณะกรรมการฯ ให้ถูกต้องครบถ้วน เพื่อรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะประเด็นใหม่ในปีถัดไป และไม่ควรมี ประเด็นเดิมเนื่องจากเป็นโครงการที่มีการดำเนินงานต่อเนื่องประจำปี

ประธานกล่าวขอบคุณคณะกรรมการฯ ทุกท่านที่สละเวลาเข้าร่วมประชุมครั้งนี้ การทางพิเศษฯ ดำเนินการให้บริการทางพิเศษซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาเมือง ในขณะเดียวกันได้สร้างผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ต่อผู้เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม การทางพิเศษฯ จะปฏิบัติตามมาตรการให้ครบถ้วน และดำเนินการลดผลกระทบ ด้านสิ่งแวดล้อมให้มากที่สุด และประธานได้กล่าวปิดประชุม

มติที่ประชุม

เห็นชอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการ ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษสายบางนา-อโศก และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ประจำปี ๒๕๖๔ โดยให้ที่ปรึกษานำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ กำกับดูแล และตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมผนวกไว้ในรายงานฉบับสมบูรณ์ต่อไป

ปิดประชุมเวลา ๑๖.๐๐ น.

2.4 ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม

มาตรฐาน ISO14001 : 2015 วิธีปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างพิเศษ





ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มาตรฐาน ISO 14001 : 2015

วิธีปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ



..... วันที่ - ๕ ส.ค. ๒๕๕๙

..... วันที่ - ๕ ส.ค. ๒๕๕๙

..... วันที่ - ๕ ส.ค. ๒๕๕๙


เอกสารเลขที่ : WI-910
ประกาศใช้ตั้งแต่วันที่ ๑๙ ส.ค. ๕๙
แก้ไขครั้งที่ : ๒

ข้อกำหนด ๙.๑
จำนวน ๒๗ หน้า

เอกสารนี้เป็นสมบัติของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ห้ามนำไปเผยแพร่หรือทำซ้ำโดยไม่ได้รับอนุญาต



เอกสารนี้เป็นสมบัติของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ห้ามนำไปเผยแพร่หรือทำซ้ำโดยไม่ได้รับอนุญาต

	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
	งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๑๙/๙.ค.๕๙	หน้าที่ ๓ ของ ๒๗

สารบัญ

	หน้า
๑. วัตถุประสงค์	๔
๒. ขอบเขต	๔
๓. คำนิยาม	๔
๔. ความรับผิดชอบ	๔
๕. เอกสารอ้างอิง	๕
๖. วิธีปฏิบัติงาน	๕
๗. แบบฟอร์มที่ใช้	๒๗

	วิธีการปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
	งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๑๙/๙.ค.๕๙	หน้าที่ ๔ ของ ๒๗

๑. วัตถุประสงค์

- ๑.๑ เพื่อให้เกิดความเข้าใจ สำหรับการตัดสินใจดำเนินการใดๆ ที่รักษาสภาพทางพิเศษให้ดียิ่งขึ้นโดยการบำรุงรักษาเพื่อป้องกันอุบัติเหตุต่อยานพาหนะ และบุคคลภายนอก
- ๑.๒ เพื่อหาสาเหตุของความเสียหายหรือการเสื่อมสภาพของโครงสร้างและส่วนประกอบทางพิเศษเพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดมาตรการแก้ไขหรือซ่อมแซมได้อย่างถูกต้องและเหมาะสม

๒. ขอบเขต


โครงสร้างและส่วนประกอบ ทางพิเศษฉลองรัช ทางพิเศษสายบางนา-อโศกและทางพิเศษบูรพาวิถี

๓. คำนิยาม

- ๓.๑ โครงสร้างและส่วนประกอบทางพิเศษ หมายถึง โครงสร้างและส่วนประกอบทางพิเศษในส่วนที่ กบท. รับผิดชอบดูแล
- ๓.๒ การตรวจสอบ หมายถึง การดำเนินการเพื่อให้ทราบถึงข้อเท็จจริงของสถานะหรือสภาพจากการสังเกตหรือการใช้เครื่องมือ
- ๓.๓ ฐานข้อมูล หมายถึง โปรแกรมที่เก็บรวบรวมข้อมูลและประวัติการตรวจสอบต่างๆ
- ๓.๔ พนักงาน หมายถึง พนักงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ช่าง ลูกจ้างช่างและลูกจ้างคนงาน
- ๓.๕ ฝบร. หมายถึง ฝ่ายบำรุงรักษา
- ๓.๖ กบท. หมายถึง กองบำรุงรักษาทาง
- ๓.๗ ผอ.กบท. หมายถึง ผู้อำนวยการกองบำรุงรักษาทาง
- ๓.๘ วิศวกร หมายถึง วิศวกรผู้มีความรู้เกี่ยวกับงานตรวจสอบและบำรุงรักษา
- ๓.๙ ช่าง/ลูกจ้างช่าง หมายถึง ช่างผู้มีความรู้เกี่ยวกับงานตรวจสอบและบำรุงรักษา
- ๓.๑๐ พชร. หมายถึง พนักงานขับรถยนต์เพื่อนำทีมตรวจสอบออกตรวจ

๔. ความรับผิดชอบ

- ๔.๑ ผอ.กบท. มีหน้าที่ติดตามผลการดำเนินงานตรวจสอบและเสนอผลการดำเนินการตรวจสอบต่อผู้บังคับบัญชา
- ๔.๒ หัวหน้างานตรวจสอบ มีหน้าที่ดังนี้
 - ๔.๒.๑ จัดทำแผนงานตรวจสอบประจำปี
 - ๔.๒.๒ วางแผนการปฏิบัติงานตรวจสอบ
 - ๔.๒.๓ ติดตามดูแลการตรวจสอบ

	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
	งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๑๙.๙.๕๙	หน้าที่ ๕ ของ ๒๗

๔.๓ วิศวกร มีหน้าที่ดังนี้

๔.๓.๑ วิเคราะห์ค่าระดับความเสียหาย

๔.๓.๒ วิเคราะห์หามาตรการการแก้ไขความเสียหายหรือความเสื่อมสภาพ

๔.๔ช่าง/ลูกจ้างช่าง/ธุรการมีหน้าที่ดังนี้

๔.๔.๑ ปฏิบัติตามวิธี

๔.๔.๒ บันทึกข้อมูลลงในฐานข้อมูล

๔.๕.๓ จัดทำรายงานสรุปผลการตรวจสอบ

๕. เอกสารอ้างอิง

- | | |
|---|------|
| ๕.๑ คู่มือการตรวจสอบและบำรุงรักษาโครงสร้างทางพิเศษฉบับปรับปรุง,๒๕๕๙ | SD16 |
| ๕.๒ ACI Manual of Concrete Practice-2013 | SD17 |
| ๕.๓ คู่มือความปลอดภัยในการทำงาน กองบำรุงรักษาทางฝ่ายบำรุงรักษา, เมษายน ๒๕๕๙ | SD18 |

๖. วิธีปฏิบัติงาน

๖.๑ ประเภทของงานตรวจสอบ

๖.๑.๑ การตรวจสอบรายวัน (Daily Inspection)

การตรวจสอบรายวันมีจุดประสงค์เพื่อตรวจสอบสิ่งกีดขวางการจราจรที่มีขึ้นทุกวันบนทางพิเศษ และทำให้ทราบสภาพความเสียหายและการเสื่อมสภาพของผิวทางพิเศษ และอุปกรณ์ความปลอดภัยบนทางพิเศษ รวมทั้งสำรวจสภาพจราจรรายวันเพื่อประกอบการบำรุงรักษา รวมทั้งติดตามความเสียหายที่ตรวจพบ

๖.๑.๒ การตรวจสอบประจำ (Routine Inspection)

การตรวจสอบประจำมีวัตถุประสงค์ตรวจหาความเสียหายที่เกิดขึ้นกับส่วนประกอบของโครงสร้างทางพิเศษ ซึ่งส่วนประกอบต่างๆ เหล่านี้จำเป็นต้องมีการบำรุงรักษาให้มีสภาพดีอยู่ตลอดเวลา การตรวจสอบประจำจะใช้สำหรับการตรวจสอบชิ้นส่วนโครงสร้างทางพิเศษที่มีผลต่อความมั่นคงของทางพิเศษ โดยที่ความถี่หรือจำนวนครั้งในที่จะต้องเข้าทำการตรวจสอบในแต่ละปีจะขึ้นอยู่กับความยากง่ายในการเข้าถึงเพื่อทำการตรวจสอบ ความเสี่ยงและโอกาสในการเกิดความเสียหายของโครงสร้าง ซึ่งความเสี่ยงในการเกิดความเสียหายของโครงสร้างขึ้นอยู่กับตำแหน่งของโครงสร้าง ชนิดของวัสดุในโครงสร้าง

๖.๑.๓ การตรวจสอบพิเศษ (Special Inspection)

การตรวจสอบพิเศษเป็นการตรวจสอบเพิ่มจากการตรวจสอบแบบรายวันและตรวจสอบแบบประจำ ในกรณีที่ต้องการรายละเอียดจากการตรวจสอบเพิ่มมากขึ้น เพื่อนำมาประเมินและกำหนดวิธีการซ่อมแซมความเสียหายโครงสร้าง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ทราบถึงพฤติกรรมอย่างละเอียดของโครงสร้างทางพิเศษ รวมถึงการตรวจสอบความเสียหายที่เกิดขึ้นเพื่อตรวจสอบตำแหน่ง

	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙/๙.๖.๕๙	หน้าที่ ๖ ของ ๒๗

และขอบเขตของความเสียหายที่มองไม่เห็น (Hidden Defect) รวมทั้งตรวจสอบตำแหน่งส่วนประกอบและวัสดุในโครงสร้างเพื่อตรวจสอบการขยายตัวหรือขอบเขตความเสียหายที่เกิดขึ้นในโครงสร้างทางพิเศษเพื่อป้องกันและควบคุมความเสียหายไม่ให้เกินค่าที่กำหนดเพื่อประเมินสาเหตุของความเสียหายที่เกิดขึ้นในโครงสร้างเพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในโครงสร้างอื่นเพื่อทดสอบความแข็งแรงวัสดุในโครงสร้างทางพิเศษเพื่อประเมินความแข็งแรงและเสถียรภาพทางพิเศษ

๖.๑.๔ การตรวจสอบฉุกเฉิน (Emergency Inspection)

การตรวจสอบฉุกเฉินเป็นการตรวจสอบเพื่อประเมินสภาพทางพิเศษ ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุทางธรรมชาติอย่างร้ายแรง หรืออุบัติเหตุร้ายแรงบนทางพิเศษโดยการตรวจสอบจะทำการตรวจสอบด้วยสายตาในเบื้องต้นก่อน แล้วจึงพิจารณาการตรวจสอบพิเศษเพิ่มเติมเพื่อพิจารณาการซ่อมแซมฉุกเฉิน เพื่อให้ทางพิเศษสามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัย หรือทำการติดตั้งเครื่องมือวัดเพื่อตรวจสอบสภาพโครงสร้างหลังจากประสบเหตุฉุกเฉิน ผลของการตรวจสอบโครงสร้างจะชี้ว่าจะต้องปฏิบัติอย่างไร ไม่ว่าจะเป็นทำการติดตามตรวจสอบความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อไป หรือทำการซ่อมบำรุงโดยด่วน ซึ่งสามารถจำแนกเป็น ๑) โครงสร้างไม่มีความเสียหาย ๒) ทำการซ่อมแซมความเสียหายที่เกิดขึ้นในการซ่อมบำรุงประจำ (Routine Maintenance) ๓) ทำการซ่อมแซมความเสียหายโดยเร็วที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ ๔) ทำการซ่อมแซมความเสียหายทันที

๖.๒ ระยะเวลาหรือความถี่ที่ต้องทำการตรวจสอบ

๖.๒.๑ การตรวจสอบรายวัน กระทำวันละ ๑ ครั้ง

๖.๒.๒ การตรวจสอบประจำ


เป็นการตรวจสอบตามรอบเวลาอย่างสม่ำเสมอในแต่ละปีโดยมีการวางแผนการตรวจสอบตามระดับความสำคัญของชิ้นส่วนโครงสร้างและประวัติความเสียหายและการซ่อมแซม

๖.๒.๓ การตรวจสอบพิเศษ

กระทำเมื่อมีความจำเป็นตามผลการตรวจสอบรายวันและการตรวจสอบประจำ

๖.๒.๔ การตรวจสอบฉุกเฉิน

ดำเนินการเป็นครั้งคราวเมื่อมีความจำเป็นหรือเมื่อเกิดความเสียหายหรือเสื่อมสภาพจากอุบัติเหตุหรือภัยธรรมชาติ

	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙ ส.ค. ๕๙	หน้าที่ ๗ ของ ๒๗


๖.๓ รายการโครงสร้างและส่วนประกอบที่ต้องทำการตรวจสอบ

ชิ้นส่วนโครงสร้าง	ประเภทของการตรวจสอบ		หมายเหตุ
๑. ผิวจราจรแอสฟัลต์คอนกรีต	D		
๒. ผิวจราจรคอนกรีต	D		
๓. กำแพงกันตก	D		
๔. ป้ายแนะนำจราจร	D		
๕. เส้นจราจร, หมุดสะท้อนแสง, เป้าสะท้อนแสง	D		
๖. เหล็กกันชน รวากันชน	D		
๗. กำแพงกันเสียง	D		
๘. ตะแกรงระบายน้ำ	D		
๙. รอยต่อทางพิเศษ	D		
๑๐. พื้นโครงสร้างทางพิเศษ คานโครงสร้างตามยาว คานตามขวาง กลางช่วง คานตามขวางหัว-ท้าย คานคอนกรีตรูปกล่องและระบบค้ำยันภายในคานรูปกล่อง Shear Key, Deviator Block ,Seismic Buffer ผนังกันดินเสาตอม่อ คอนกรีต, ฐานรากทางพิเศษ		R	คานคอนกรีตรูปกล่องและระบบค้ำยันภายในคานรูปกล่อง Shear Key, Deviator Block ,Seismic Buffer เฉพาะบูรพาวิถี
๑๑. ระบบระบายน้ำ		R	
๑๒. แบรินรับลวดอัดแรง, ท่อร้อยลวดอัดแรง		R	(เฉพาะบูรพาวิถี)
๑๓. แผ่นรองคาน		R	

หมายเหตุ D : ส่วนสำหรับการตรวจสอบรายวัน

R : ส่วนสำหรับการตรวจสอบประจำ


ในการตรวจสอบรายวันและตรวจสอบประจำ วิศวกรหรือหัวหน้างานตรวจสอบอาจใช้ดุลพินิจตามสมควรเพื่อให้ดำเนินการตรวจสอบเพิ่มเติม (ตรวจสอบพิเศษหรือการตรวจสอบฉุกเฉิน)

	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙/๙.ค.๕๙	หน้าที่ ๘ ของ ๒๗

๖.๔ การจำแนกระดับความเสียหายของโครงสร้างและส่วนประกอบ

๑.ผิวจราจรแอสฟัลต์คอนกรีตไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งต่อสัปดาห์

โครงสร้าง	ความเสียหาย	ระดับความเสียหาย			
		D	C	B	A
ผิวจราจรแอสฟัลต์คอนกรีต	รอยแตกแบบหนังจระเข้	ไม่พบความเสียหาย	รอยแตกขนาดเล็ก	รอยแตกแบบเป็นตาข่าย	รุนแรง
	ความลึกของหลุม บ่อ	ไม่พบความเสียหาย	< ๒๕ มม.	๒๕ – ๕๐ มม.	> ๕๐ มม.
	การเสื่อมสภาพแบบมีรอยปะ	ไม่พบความเสียหาย	สภาพดี	เสื่อมสภาพ	เสื่อมสภาพ
	ความลึกของร่องล้อ	ไม่พบความเสียหาย	< ๑๓ มม.	๑๓ – ๒๕ มม.	> ๒๕ มม.
	ความลึกของการยุบตัว	ไม่พบความเสียหาย	< ๒๕ มม.	๒๕ – ๕๐ มม.	> ๕๐ มม.
	การเยิ้ม	ไม่พบความเสียหาย	เล็กน้อย	ปานกลาง	รุนแรง
	ความเสียหายแบบพื้นผิวขีดมัน	ไม่พบความเสียหาย	เล็กน้อย	ปานกลาง	รุนแรง
	การผุกร่อนเนื่องจากสภาพอากาศ	ไม่พบความเสียหาย	เล็กน้อย	ปานกลาง	รุนแรง
	ความเสียหายแบบเป็นลูกคลื่น	ไม่พบความเสียหาย	เล็กน้อย	ปานกลาง	รุนแรง

	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙/๙ ค. ๕๙	หน้าที่ ๙ ของ ๒๗

๒. ผิวจราจรคอนกรีตไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งต่อสัปดาห์

โครงสร้าง	ความเสียหาย	ระดับความเสียหาย			
		D	C	B	A
ผิวจราจรคอนกรีต	% ความยาวของรอยแตกที่มุม	ไม่พบความเสียหาย	< ๑๐%	๑๐%	> ๑๐%
	จำนวนแผ่นคอนกรีตที่แตก	ไม่พบความเสียหาย	< ๕ แผ่น	๖-๘ แผ่น	> ๘ แผ่น
	ขนาดของรอยแตกตามแนวยาว	ไม่พบความเสียหาย	< ๓ มม.	๓-๑๓ มม.	> ๑๓ มม.
	ขนาดของรอยแตกตามแนวขวาง	ไม่พบความเสียหาย	< ๓ มม.	๓-๖ มม.	> ๖ มม.
	% พื้นที่ของการแตกแบบเป็นสะเก็ด	ไม่พบความเสียหาย	เล็กน้อย	< ๑๕%	> ๑๕%
	พื้นที่และความลึกของการแตกกะเทาะ	ไม่พบความเสียหาย	< ๓๐๐ มม ^๒ และลึก < ๒๕ มม.	> ๓๐๐ มม ^๒ และลึก ๒๕-๕๐ มม.	> ๓๐๐ มม ^๒ และลึก > ๕๐ มม.
	ความเสียหายแบบพื้นผิวขัดมัน	ไม่พบความเสียหาย	เล็กน้อย	ปานกลาง	รุนแรง
	การเสื่อมสภาพแบบมีรอยปะ	ไม่พบความเสียหาย	ไม่พบความเสียหาย	เสื่อมสภาพ	เสื่อมสภาพ
	% ความเสียหายของยางอุดรอยต่อ	ไม่พบความเสียหาย	< ๑๐%	๑๐-๕๐%	> ๕๐%


	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙/๙.ค.๕๙	หน้าที่ ๑๐ ของ ๒๗

๓. กำแพงกันตกไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งต่อสัปดาห์

โครงสร้าง	ความเสียหาย	ระดับความเสียหาย			
		D	C	B	A
กำแพงกันตก	% พื้นที่ของการแตกกะเทาะ	ไม่พบความเสียหาย	< ๒%	๒ - ๕%	> ๕%
	การผุกร่อนเนื่องจากสภาพอากาศ	ไม่พบความเสียหาย	เล็กน้อย	ปานกลาง	รุนแรง


๔. ป้ายแนะนำจราจรไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งต่อสัปดาห์

โครงสร้าง	ความเสียหาย	ระดับความเสียหาย			
		D	C	B	A
ป้ายแนะนำจราจร	การเสื่อมสภาพของเสาและโครงป้าย	ไม่พบสนิมและการผุกร่อน	เกิดสนิม	เกิดสนิมและการผุกร่อน	เกิดสนิมและการผุกร่อน
	การเสียรูปทรงของเสาและโครงป้าย	อยู่ในสภาพสมบูรณ์	อยู่ในสภาพสมบูรณ์	อยู่ในสภาพสมบูรณ์	เสียรูป
	ความเสียหายของน็อตและสลักเกลียว	ไม่พบความเสียหาย	ไม่สูญหายแต่เกิดสนิม	สูญหายเป็นบางส่วนและเกิดสนิม	สูญหายเป็นส่วนใหญ่และเกิดสนิม
	การเสียรูปทรง	อยู่ในสภาพสมบูรณ์	อยู่ในสภาพสมบูรณ์	อยู่ในสภาพสมบูรณ์	เสียรูป
	การเสื่อมสภาพในการมองเห็น	เด่นชัด	เด่นชัด	เสื่อมสภาพ	เสื่อมสภาพ

	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙ ส.ค.๕๙	หน้าที่ ๑๑ ของ ๒๗


๕.เส้นจราจร, หมุดสะท้อนแสง, เป้าสะท้อนแสงไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งต่อสัปดาห์

โครงสร้าง	ความเสียหาย	ระดับความเสียหาย			
		D	C	B	A
เส้นจราจร	การเสื่อมสภาพในการมองเห็น	เด่นชัด	ส่วนใหญ่เด่นชัด	บางส่วนเด่นชัด	เสื่อมสภาพ
	% การหลุดร่อนของสีสะท้อนแสง	ไม่มีการหลุดร่อน	< ๑๐%	๑๐ – ๒๐%	> ๒๐%
หมุดสะท้อนแสง	การมองเห็น	เด่นชัด	เด่นชัด	เด่นชัด	เสื่อมสภาพ
	การสูญหาย	ครบถ้วน ไม่สูญหาย	สูญหายเป็นบางส่วน	สูญหายเป็นส่วนใหญ่	สูญหายเป็นส่วนใหญ่
เป้าสะท้อนแสง	การมองเห็น	เด่นชัด	เด่นชัด	เด่นชัด	เสื่อมสภาพ
	ความครบถ้วน	ครบถ้วน ไม่สูญหาย	สูญหายเป็นบางส่วน	สูญหายเป็นส่วนใหญ่	สูญหายเป็นส่วนใหญ่
	การเสียรูปทรง	อยู่ในสภาพสมบูรณ์	อยู่ในสภาพสมบูรณ์	เสียรูป	เสียรูป

	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙/๕.ค.๕๙	หน้าที่ ๑๒ ของ ๒๗

๖. เหล็กกันชน รวากันชนไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งต่อสัปดาห์

โครงสร้าง	ความเสียหาย	ระดับความเสียหาย			
		D	C	B	A
เหล็กลอนกันชน	ความสมบูรณ์	อยู่ในสภาพสมบูรณ์	อยู่ในสภาพสมบูรณ์	เสียรูป	เสียรูป
	การเกิดสนิม ผุกร่อน	ไม่พบสนิมและการผุกร่อน	เกิดสนิม	เกิดสนิมและการผุกร่อน	เกิดสนิมและการผุกร่อน
	การแตกร้าว ฉีกขาด	ไม่พบการแตกร้าว ฉีกขาด	ไม่พบการแตกร้าว ฉีกขาด	แตกร้าว ฉีกขาด	แตกร้าว ฉีกขาด
	%การหลุดร่อน	ไม่มีการหลุด	< ๑๐%	๑๐ – ๒๐%	> ๒๐%
	ความเสียหายของน็อตและสลักเกลียว	ไม่พบความเสียหาย	ไม่พบความเสียหาย	สูญหายเป็นบางส่วนและเกิดสนิม	สูญหายเป็นส่วนใหญ่และเกิดสนิม
ราวเหล็ก	ความสมบูรณ์	อยู่ในสภาพสมบูรณ์	อยู่ในสภาพสมบูรณ์	เสียรูป	เสียรูป
	การเกิดสนิม ผุกร่อน	ไม่พบสนิมและการผุกร่อน	เกิดสนิม	เกิดสนิมและการผุกร่อน	เกิดสนิมและการผุกร่อน
	ความเสียหายของรอยเชื่อมระหว่างราวเหล็ก	ไม่เกิดความเสียหาย	ไม่เกิดความเสียหาย	ไม่เกิดความเสียหาย	เกิดสนิม
	%ความเสียหายต่อสี	ไม่เกิดความเสียหาย	< ๑๐%	๑๐ – ๒๐%	> ๒๐%


	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙/๓.ค.๕๙	หน้าที่ ๑๓ ของ ๒๗

๗. กำแพงกันเสียงไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งต่อสัปดาห์

โครงสร้าง	ความเสียหาย	ระดับความเสียหาย			
		D	C	B	A
กำแพงกันเสียง	ความเสียหายของน๊อตและสลักเกลียว	ไม่พบความเสียหาย	ไม่พบความเสียหาย	สูญหายเป็นบางส่วนและเกิดสนิม	สูญหายเป็นส่วนใหญ่และเกิดสนิม
	ความเสียหายของยางยึดกำแพงกันเสียง	ไม่มีการเสื่อมสภาพ	ไม่มีการเสื่อมสภาพ	ไม่มีการเสื่อมสภาพ	เสื่อมสภาพ
	% พื้นที่ของรอยแตกร้าว และ % พื้นที่การแตกกะเทาะ	ไม่เกิดความเสียหาย	< ๐.๕ มม. ไม่พบการแตกกะเทาะ	๐.๕ – ๒.๕ มม. เกิดการกะเทาะ < ๕%	๐.๕ – ๒.๕ มม. เกิดการกะเทาะ > ๕%


๘. ตะแกรงระบายน้ำไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งต่อสัปดาห์

โครงสร้าง	ความเสียหาย	ระดับความเสียหาย			
		D	C	B	A
ตะแกรงระบายน้ำ	ความครบถ้วน	ครบถ้วน ไม่สูญหาย	ครบถ้วน ไม่สูญหาย	สูญหายเป็นบางส่วน	สูญหายเป็นส่วนใหญ่
	การเกิดสนิม ผุกร่อน	ไม่พบสนิมและการผุกร่อน	เกิดสนิม	เกิดสนิมและการผุกร่อน	เกิดสนิมและการผุกร่อน
	การสะสมและอุดตันของสิ่งสกปรกฝุ่นละออง	ไม่มีการสะสม	มีการสะสม	มีการสะสม	มีการสะสม

	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙ ก.ค. ๕๙	หน้าที่ ๑๔ ของ ๒๗

๙. รอยต่อทางพิเศษไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งต่อสัปดาห์

โครงสร้าง	ความเสียหาย	ระดับความเสียหาย			
		D	C	B	A
รอยต่อทางพิเศษทุกประเภท	ความเสียหายของน๊อตและสลักเกลียว	ไม่พบความเสียหาย	ไม่พบความเสียหาย	สูญหาย	สูญหาย
	การสะสมและอุดตันของสิ่งสกปรกฝุ่นละออง	ไม่มีการสะสม	มีการสะสม	มีการสะสม	มีการสะสม
	การเกิดเสียงดัง	ไม่มีเสียงดัง	มีเสียงดัง	มีเสียงดัง	มีเสียงดัง
	ระดับและแนวรอยต่อ	ได้ระดับและแนว	ได้ระดับและแนว	ไม่ได้ระดับและไม่ได้แนว	ไม่ได้ระดับและไม่ได้แนว
	% การแตกร้าวของความยาวรอยต่อ	ไม่พบการแตกร้าว	ไม่พบการแตกร้าว	< ๕%	> ๕%
	% ความเสียหายของยางอุดรอยต่อ	ไม่พบการเสียหายรูป	เสียหายเล็กน้อย	< ๕%	> ๕%
รอยต่อแบบ Plug Joint	การเสียรูปของยางรอยต่อ	ไม่มีการเสียรูป	เสียรูปเล็กน้อย	ปูดนูน < ๕% ของความยาว	ปูดนูน > ๕% ของความยาว
	การเสื่อมสภาพของยางรอยต่อ	ไม่มีการเสื่อมสภาพ	เสื่อมสภาพเล็กน้อย	เสื่อมสภาพปานกลาง	เสื่อมสภาพรุนแรง
	% ความเสียหายของยางรอยต่อ	ไม่พบการแตกร้าว	ไม่พบการแตกร้าว	< ๕%	> ๕%
	ความลึกของหลุม บ่อ	ไม่มีหลุม บ่อ	< ๒๕ มม.	๒๕ – ๕๐ มม.	> ๕๐ มม.


	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙/๙.ค.๕๙	หน้าที่ ๑๕ ของ ๒๗

๑๐. พื้นโครงสร้างทางพิเศษ คานโครงสร้างตามยาว คานตามขวางกลางช่วง คานตามขวางหัว-ท้ายผนังกันดิน
เสาตอม่อคอนกรีต

โครงสร้าง	ความเสียหาย	ระดับความเสียหาย			
		D	C	B	A
พื้นโครงสร้างทางพิเศษ คานโครงสร้างตามยาว คานตามขวางกลางช่วง คานตามขวางหัว-ท้ายผนังกันดิน เสาตอม่อคอนกรีต	ความกว้างของรอยแตกร้าว	< ๐.๕ มม.	๐.๕-๑.๐ มม.	๑.๐-๒.๐ มม.	> ๒.๐ มม.
	ความลึกของการแตกเป็นสะเก็ด	ไม่พบความเสียหาย	< ๕ มม.	๕ - ๑๕ มม.	๑๕ - ๒๕ มม.
	% พื้นที่ของการแตกกะเทาะ	ไม่พบความเสียหาย	< ๒ %	๒ - ๕ %	> ๕ %
	% พื้นที่ของคราบน้ำ	ไม่พบความเสียหาย	< ๑๐%	๑๐ - ๓๐%	> ๓๐%
	% พื้นที่ของการเกิดโพรง	ไม่พบความเสียหาย	< ๒%	๒ - ๕%	> ๕%

๑๑.ระบบระบายน้ำ

โครงสร้าง	ความเสียหาย	ระดับความเสียหาย			
		D	C	B	A
ระบบระบายน้ำ	การเสื่อมสภาพของท่อระบายน้ำ	ไม่มีการเสื่อมสภาพ	ไม่มีการเสื่อมสภาพ	ไม่มีการเสื่อมสภาพ	พบการแตกร้าว
	การเสื่อมสภาพของนอตและสายยึด	ไม่พบสนิมและการหลุดหาย	เกิดสนิม	เกิดสนิมหลุดหาย	เกิดสนิมหลุดหาย
	การรั่วซึมของน้ำ	ไม่มีการรั่วซึมของน้ำ	ไม่มีการรั่วซึมของน้ำ	ไม่มีการรั่วซึมของน้ำ	รั่วซึม


	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙/๙.๑.๕๙	หน้าที่ ๑๖ ของ ๒๗

๑๒. แป้นรับลวดอัดแรง, ท่อร้อยลวดอัดแรง

โครงสร้าง	ความเสียหาย	ระดับความเสียหาย			
		D	C	B	A
แป้นรับลวดอัดแรง	การเสื่อมสภาพของแป้นรับลวดอัดแรง	ไม่มีการเสื่อมสภาพ	ไม่มีการเสื่อมสภาพ	เสื่อมสภาพ	เสื่อมสภาพ
	ขนาดของรอยแตกกว้างของคอนกรีต	< ๐.๕ มม.	๐.๕ – ๑.๐ มม.	๑.๐ – ๒.๐ มม.	> ๒.๐ มม.
	% พื้นที่ของการแตกกะเทาะของคอนกรีต	-	< ๒%	๒ – ๕%	> ๕%
ท่อร้อยลวดอัดแรง	ความเสียหายของท่อร้อยลวดอัดแรง	ไม่พบการแตกร้าว	แตกร้าวเล็กน้อย	แตกร้าว	แตกร้าว
	ความเสียหายของ Grouting Concrete	ไม่พบความเสียหาย	ไม่พบความเสียหาย	ไม่พบความเสียหาย	Grouting Concrete หลุด

๑๓. แผ่นรองคาน

โครงสร้าง	ความเสียหาย	ระดับความเสียหาย			
		D	C	B	A
แผ่นรองคาน	การเสื่อมสภาพของแผ่นรองคาน	ไม่มีการเสื่อมสภาพ	ไม่มีการเสื่อมสภาพ	เสื่อมสภาพ	เสื่อมสภาพ
	% การโยตัวของแผ่นรองคานตามแนวคาน	< ๒๕%	< ๒๕%	๒๕%	> ๒๕%
	ระดับของแผ่นรองคาน	ได้ระดับ	ได้ระดับ	ได้ระดับ	ไม่ได้ระดับ
	รอยแตกระหว่างแผ่นยางและแผ่นเหล็ก	ไม่พบรอยแตก	ไม่พบรอยแตก	ไม่พบรอยแตก	พบรอยแตก
	การสะสมของฝุ่นผงและคราบน้ำ	ไม่มีการสะสมของฝุ่นผง	พบฝุ่นผงและคราบน้ำ	พบฝุ่นผงและคราบน้ำ	พบฝุ่นผงและคราบน้ำ

	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙ ก.ค. ๕๙	หน้าที่ ๑๗ ของ ๒๗


๖.๕ ระดับความเสียหายของทางพิเศษ

ในการตรวจสอบประจำวัน ประจำและพิเศษ ได้แบ่งระดับความเสียหายและการดำเนินการออกเป็น ๔ ระดับ มีรายละเอียดดังนี้

ระดับความเสียหาย	ความเสียหาย	การดำเนินการ
A	เป็นระดับความเสียหายที่ต้องดำเนินการซ่อมแซม โดยเร่งด่วนก่อนที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทางพิเศษ หรือมีผลกระทบต่อความแข็งแรงของโครงสร้าง	ตรวจวัดฉุกเฉินและซ่อมแซมเร่งด่วน
B	เป็นระดับความเสียหายที่ต้องมีการพิจารณาตรวจติดตาม และอาจมีการตรวจสอบพิเศษเพื่อหาสาเหตุการเกิดและแนวทางการซ่อมแซมอย่างถูกต้อง	ซ่อมแซมตามแผนงานของ กทพ. หรือซ่อมแซมหลังจากการตรวจซ้ำ
C	เป็นระดับความเสียหายหรือการเสื่อมสภาพเล็กน้อย แต่จำเป็นต้องทำการเฝ้าระวังความเสียหาย	ไม่มีคำสั่งซ่อมแซม ดำเนินการทำความสะอาด การเตือน ตรวจติดตาม
D	ไม่มีความเสียหายหรือมีสิ่งใดผิดปกติ	ไม่มีคำสั่งซ่อมแซม

ในการตรวจสอบฉุกเฉิน ได้แบ่งระดับความเสียหายและการดำเนินการออกเป็น ๔ ระดับ มีรายละเอียดดังนี้

ระดับความเสียหาย	ความเสียหาย	การดำเนินการ
A	เกิดการวิบัติกับโครงสร้างจนทำให้ไม่สามารถให้บริการจราจรได้	ปิดการจราจรเพื่อซ่อมแซมฉุกเฉิน เมื่อเปิดการจราจรแล้วจึงทำการซ่อมแซมแบบแก้ไขภายหลัง
B	โครงสร้างมีรอยร้าวขนาดใหญ่แต่สามารถให้บริการจราจรได้ ความเสียหายมีการขยายตัว	ซ่อมแซมฉุกเฉินโดยเร่งด่วน ก่อนวางแผนซ่อมแบบแก้ไขต่อไป
C	ความเสียหายเล็กน้อย ความเสียหายมีการขยายตัวเล็กน้อย และไม่มีปัญหาด้านความปลอดภัย	ทำการซ่อมแซมพร้อมกับความเสียหายอื่น
D	เป็นระดับความเสียหายเล็กน้อย ความเสียหายไม่มีการขยายตัว	ไม่มีคำสั่งซ่อมแซม ให้ความสนใจในการตรวจสอบประจำ


	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙/๙.ค.๕๙	หน้าที่ ๑๘ ของ ๒๗

๖.๖ ข้อควรระวังและความปลอดภัยในระหว่างการตรวจสอบ

ในการตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ ผู้ตรวจสอบทั้งพนักงานและลูกจ้างของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ผู้รับเหมาและที่ปรึกษา จะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทางทั้งบนโครงสร้างทางพิเศษ และได้โครงสร้างทางพิเศษ รวมทั้งจะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของบุคคลากรที่ทำการตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ

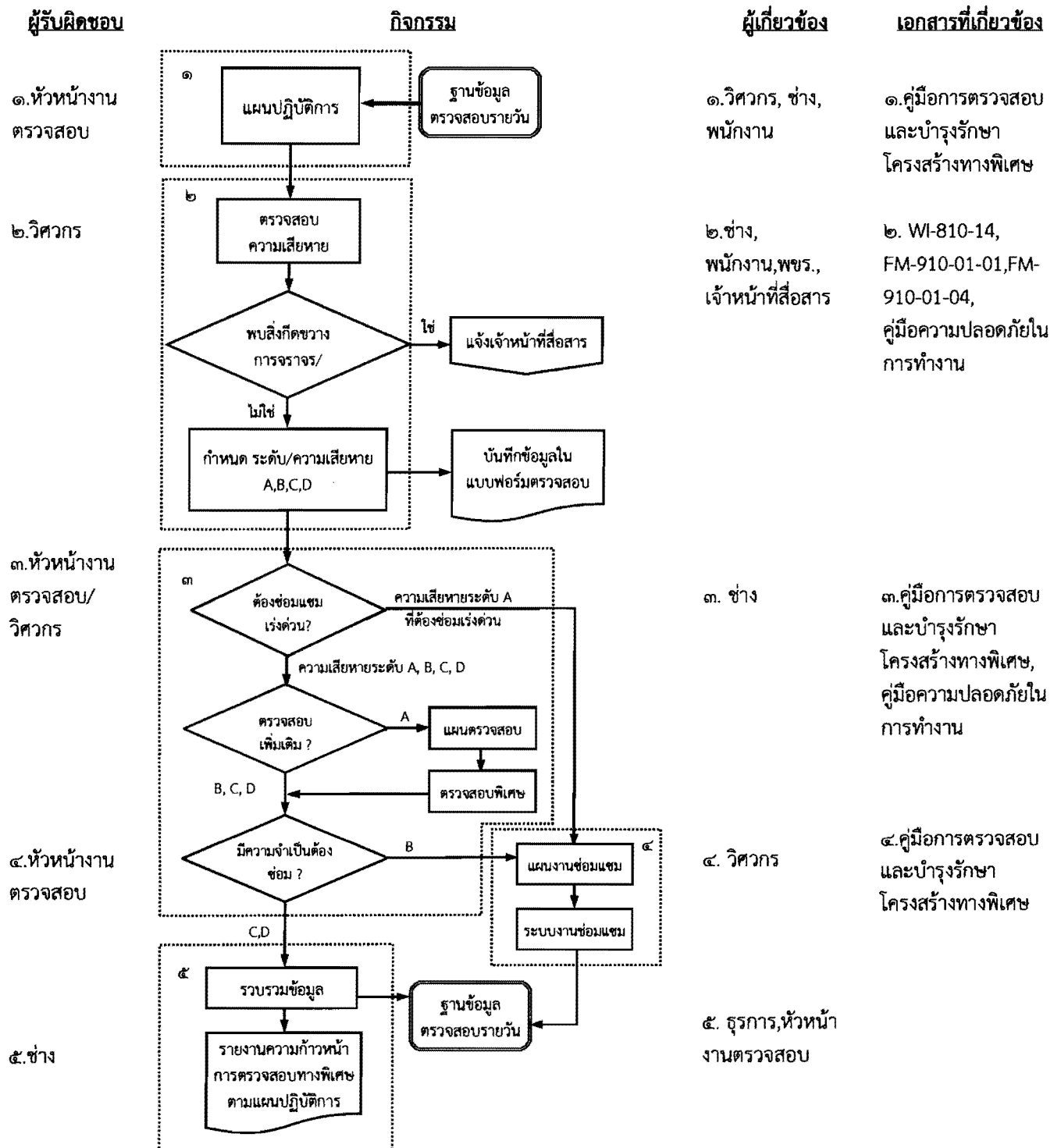
ผู้ตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ ผู้รับเหมาและที่ปรึกษา จะต้องปฏิบัติตามคู่มือความปลอดภัยในการทำงานกองบำรุงรักษาทาง ฝ่ายบำรุงรักษา อย่างเคร่งครัด และต้องจัดให้มีการอบรมเนื้อหาตามคู่มือฯ เพื่อทบทวนความรู้ทุก ๖ เดือนให้กับพนักงานและลูกจ้างที่เกี่ยวข้องกับงานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ


ในกรณีของผู้รับเหมาหรือที่ปรึกษาที่จะทำงานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษจะต้องได้รับสำเนาคู่มือความปลอดภัยในการทำงาน จากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยก่อนเริ่มปฏิบัติงานตามสัญญา

	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙/ก.ค.๕๙	หน้าที่ ๑๙ ของ ๒๗

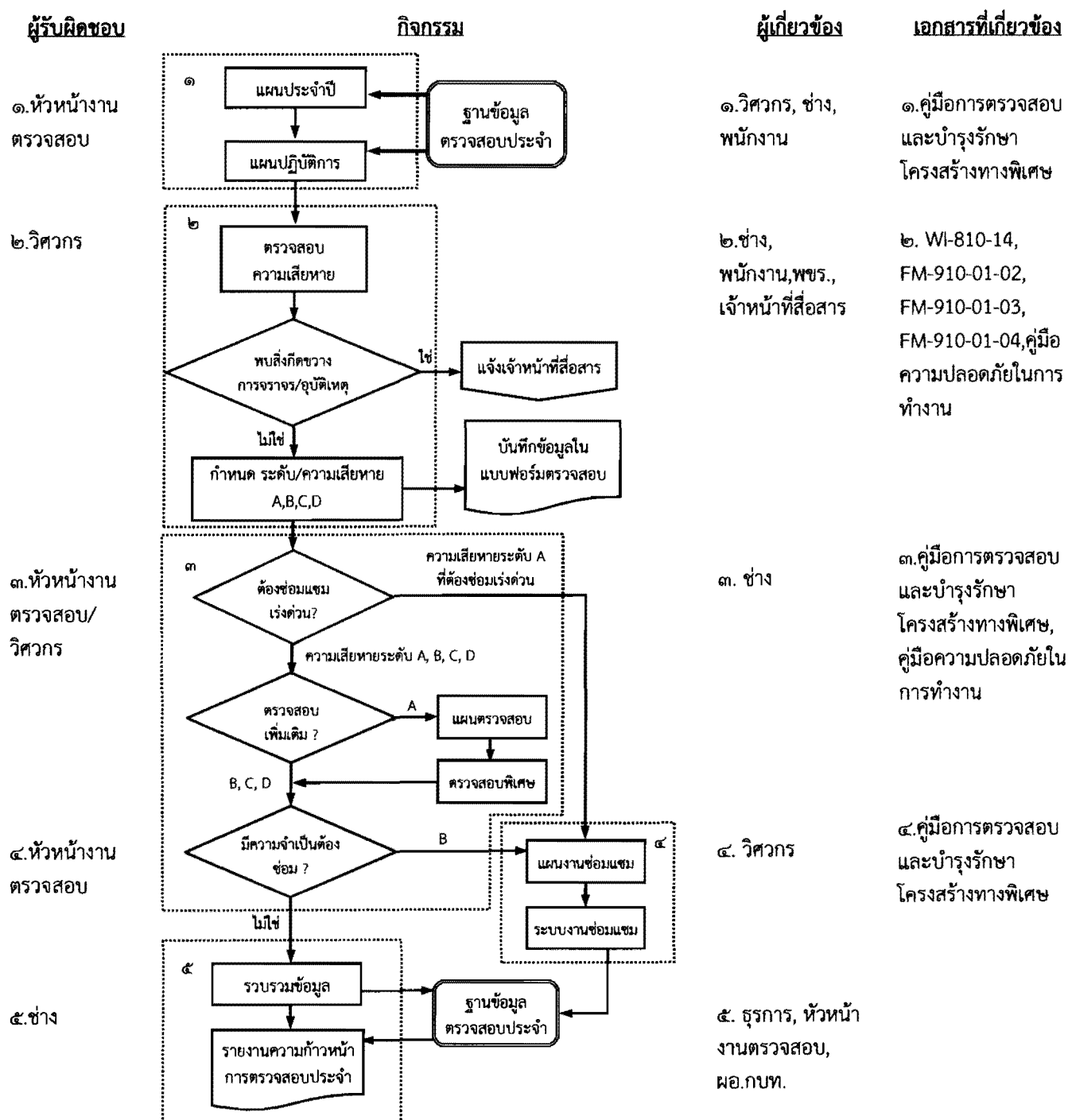
๖.๗ แผนผังวิธีปฏิบัติงาน

๖.๗.๑ วิธีปฏิบัติงานตรวจสอบรายวัน



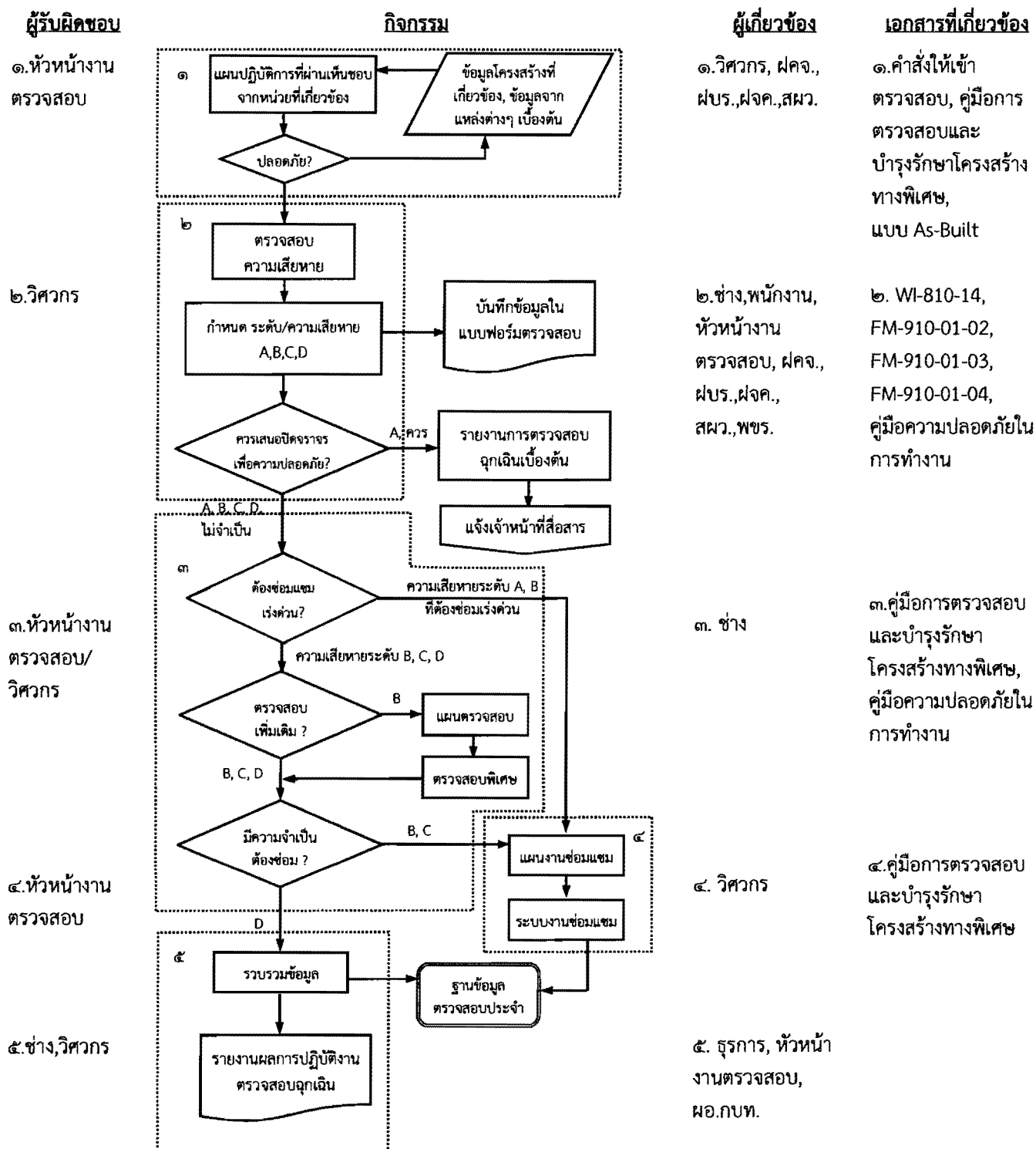
	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙๙๘-๑๑-๑๙	หน้าที่ ๒๐ ของ ๒๗


๖.๗.๒ วิธีปฏิบัติงานตรวจสอบประจำ



	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙ ต.ค. ๕๙	หน้าที่ ๒๑ ของ ๒๗

๖.๗.๓ วิธีปฏิบัติงานตรวจสอบฉุกเฉิน



	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙/ก.ค.๕๙	หน้าที่ ๒๒ ของ ๒๗

๖.๘ รายละเอียดของแผนผังวิธีปฏิบัติงาน

๖.๘.๑ รายละเอียดของแผนผังวิธีปฏิบัติงานตรวจสอบรายวัน

วางแผนการดำเนินงาน (๑)

เพื่อให้การปฏิบัติงานตรวจสอบรายวันเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ หัวหน้างานตรวจสอบจะวางแผนปฏิบัติการตรวจสอบรายวันเพื่อการจัดกำลังคน เครื่องมือและยานพาหนะล่วงหน้าโดยรายละเอียดของแผนประกอบด้วยเส้นทาง บริเวณที่จะทำการตรวจรายการชิ้นส่วนที่จะตรวจ และวันที่ปฏิบัติงาน ชื่อผู้ตรวจสอบ หัวหน้างานตรวจสอบอาจกำหนดแผนปฏิบัติการตามรอบเดือนหรือรอบสัปดาห์ โดยใช้ข้อมูลจากฐานข้อมูลการตรวจสอบและภาระงานอื่นๆ ประกอบการวางแผน

ดำเนินการตรวจสอบ (๒)

ก่อนเริ่มงานวิศวกรหรือช่างจะต้องจัดเตรียมแบบฟอร์มตรวจสอบรายวัน (FM-910-01-01) สำหรับการจดบันทึกระหว่างตรวจสอบรายวัน และแบบฟอร์มตรวจความพร้อมก่อนปฏิบัติงานตรวจสอบโครงสร้าง (FM-910-01-04) เพื่อตรวจความพร้อมของทีมตรวจสอบ ทั้งช่าง/ลูกจ้างช่าง คนงาน พxr. อุปกรณ์ เครื่องจักรที่จำเป็นในการตรวจสอบ กรณีตรวจพบว่าทีมตรวจสอบไม่มีความพร้อมให้วิศวกรหรือช่างแก้ไขหรือรายงานต่อหัวหน้างานตรวจสอบเพื่อปรับแผนงานโดยทันที

ในระหว่างการตรวจสอบรายวัน หากพบสิ่งกีดขวางการจราจรหรืออุบัติเหตุบนทางพิเศษให้หัวหน้าทีมตรวจสอบแจ้งเจ้าหน้าที่สื่อสาร ทีมตรวจสอบจะต้องบันทึกการตรวจสอบในแบบฟอร์มตรวจสอบรายวัน (FM-910-01-01) เมื่อทีมตรวจสอบพบความเสียหายจะต้องระบุตำแหน่ง ประเภทความเสียหายและระดับความเสียหายสภาพความเสียหายตามที่ระบุแนวทางการกำหนดระดับความเสียหายในหัวข้อ ๖.๔ และคู่มือการตรวจสอบและบำรุงรักษาโครงสร้างทางพิเศษรวมทั้งถ่ายรูปความเสียหายเพื่อประกอบการวิเคราะห์และประเมินผลการตรวจสอบและใช้ประกอบการอธิบายในการทำรายงานการตรวจทางพิเศษรายวันต่อไป

วิเคราะห์และประเมินผลการตรวจสอบ (๓)

หัวหน้างานตรวจสอบและ/หรือวิศวกรจะประเมินการซ่อมแซมเร่งด่วนจากระดับความเสียหาย หากความเสียหายของชิ้นส่วนโครงสร้างระดับ A มีผลกระทบอย่างรุนแรงต่อความปลอดภัยในการให้บริการทางพิเศษจะต้องดำเนินการซ่อมแซมเร่งด่วน

หากเป็นความเสียหายที่ไม่มีผลกระทบอย่างรุนแรงต่อความปลอดภัยในการให้บริการทางพิเศษ หัวหน้างานตรวจสอบและ/หรือวิศวกร ต้องพิจารณาว่ามีความจำเป็นต้องทำการตรวจสอบเพิ่มเติม เช่น การตรวจสอบพิเศษ การตรวจสอบซ้ำ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาความจำเป็นในการซ่อมและการกำหนดแผนการซ่อมแซมต่อไป

	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙ ต.ค. ๕๙	หน้าที่ ๒๓ ของ ๒๗

ทั้งนี้เนื่องจากการตรวจสอบรายวันเป็นการกำหนดระดับความเสียหาย และ/หรือสาเหตุของความเสียหายจากข้อมูลการตรวจสอบด้วยสายตา (Visual Inspection) เพียงอย่างเดียว วิศวกรอาจจำเป็นต้องดำเนินการตรวจสอบเพิ่มเติมเพื่อให้มีข้อมูลเพียงพอต่อการตัดสินใจว่าจะต้องทำการซ่อมแซมหรือไม่ รวมทั้งเลือกวิธีการซ่อมแซมที่เหมาะสมต่อไป


ในขั้นสุดท้ายของการวิเคราะห์และประเมินผลการตรวจสอบ หัวหน้างานตรวจสอบและวิศวกรจะต้องตัดสินใจเลือกกว่าจำเป็นต้องดำเนินการตามระบบซ่อมแซมหรือไม่

การซ่อมแซม (๔)

ในกรณีที่ต้องการซ่อมแซมเร่งด่วนหรือต้องดำเนินการซ่อมเชิงแก้ไข วิศวกรจะต้องจัดทำแผนการซ่อมแซม โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีการและการออกแบบการซ่อมแซม วันสิ้นสุดการซ่อมแซม หลักการ เหตุผล และงบประมาณ และประสานงานกับแผนที่เกี่ยวข้อง

เก็บบันทึกประวัติการปฏิบัติงานตรวจสอบ (๕)

ช่าง/ลูกจ้างช่าง/ธุรการ จะทำการรวบรวมข้อมูลจากการตรวจสอบรายวันจากแบบฟอร์มตรวจสอบรายวัน (FM-910-01-01) และบันทึกเข้าฐานข้อมูลตรวจสอบรายวัน รวมทั้งทำรายงานความก้าวหน้าการตรวจสอบทางพิเศษ ทุกๆ ๑ เดือน (ไม่เกินสัปดาห์แรกของเดือนถัดไป) เสนอต่อหัวหน้างานตรวจสอบโดยรายงานความก้าวหน้าจะต้องแสดงให้เห็นถึงรายการชิ้นส่วนที่ตรวจหรือช่วงหลักกิโลเมตรที่ตรวจ ระยะทาง ร้อยละความก้าวหน้าในการปฏิบัติงานเมื่อเปรียบเทียบกับแผนปฏิบัติการ เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อใช้ในการประเมินความครบถ้วนของงานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษตามแผนที่ได้กำหนดไว้

	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙ ก.ค. ๕๙	หน้าที่ ๒๔ ของ ๒๗

๖.๘.๒ รายละเอียดของแผนผังวิธีปฏิบัติงานตรวจสอบประจำ


วางแผนการดำเนินงาน (๑)

โดยส่วนใหญ่โครงสร้างและส่วนประกอบที่ต้องดำเนินการตรวจสอบประจำจะเป็นโครงสร้างได้ผิวจราจรทางพิเศษเพื่อให้การปฏิบัติงานตรวจสอบประจำเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และรักษาสมดุลของภาระงานตรวจสอบให้ครอบคลุมตลอดทั้งปี หัวหน้างานตรวจสอบจะต้องจัดทำแผนประจำปี (แผนงานการตรวจสอบโครงสร้างประจำปี) และแผนปฏิบัติการ (แผนการตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษประจำเดือน) ที่ระบุพื้นที่ที่ตรวจสอบ ช่วงเวลาที่จะดำเนินการ แผนการปฏิบัติงานสะสม โดยพิจารณาฤดูที่เหมาะสมสำหรับโครงสร้างและส่วนประกอบโครงสร้างแต่ละส่วน ฐานข้อมูลการตรวจสอบ และใช้ข้อมูลจากฐานข้อมูลการตรวจสอบเพื่อให้การตรวจสอบดำเนินการได้ครอบคลุมทั้งสายทางในช่วงเวลา ๑ ปี และหัวหน้างานตรวจสอบจะต้องเสนอแผนประจำปีและแผนปฏิบัติการให้กับ ผอ.กบพ.ทราบไม่เกินสัปดาห์แรกของแต่ละเดือน

ดำเนินการตรวจสอบ (๒)

ก่อนเริ่มงานวิศวกรจะต้องจัดเตรียมแบบฟอร์มตรวจสอบประจำ (FM-910-01-02 หรือ FM-910-01-03) สำหรับการจดบันทึกระหว่างตรวจสอบและแบบฟอร์มตรวจความพร้อมก่อนปฏิบัติงานตรวจสอบโครงสร้าง (FM-910-01-04) เพื่อตรวจความพร้อมของทีมตรวจสอบ ทั้งช่าง/ลูกจ้างช่าง คนงาน พxr. อุปกรณ์ เครื่องจักรที่จำเป็นในการตรวจสอบ กรณีตรวจพบว่าทีมตรวจสอบไม่มีความพร้อมให้วิศวกรหรือช่างแก้ไขหรือรายงานต่อหัวหน้างานตรวจสอบเพื่อปรับแผนงานโดยทันที

ในระหว่างการตรวจสอบ หากพบสิ่งกีดขวางการจราจรหรืออุบัติเหตุบนทางพิเศษให้หัวหน้าทีมตรวจสอบแจ้งเจ้าหน้าที่สื่อสาร ทีมตรวจสอบจะต้องบันทึกการตรวจสอบในแบบฟอร์มตรวจสอบประจำ (FM-910-01-02 หรือ FM-910-01-03) เมื่อทีมตรวจสอบพบความเสียหายจะต้องระบุตำแหน่ง ประเภทความเสียหายและระดับความเสียหายสภาพความเสียหายตามที่ระบุแนวทางการกำหนดระดับความเสียหายในหัวข้อ ๖.๔ และคู่มือการตรวจสอบและบำรุงรักษาโครงสร้างทางพิเศษรวมทั้งถ่ายรูปความเสียหายเพื่อประกอบการวิเคราะห์และประเมินผลการตรวจสอบและใช้ประกอบการอธิบายในการทำรายงานความก้าวหน้าการตรวจทางพิเศษต่อไป

	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙ ก.ค. ๕๙	หน้าที่ ๒๕ ของ ๒๗

วิเคราะห์และประเมินผลการตรวจสอบ (๓)

หัวหน้างานตรวจสอบและ/หรือวิศวกรจะประเมินการซ่อมแซมเร่งด่วนจากระดับความเสียหาย หากความเสียหายของชิ้นส่วนโครงสร้างระดับ A มีผลกระทบอย่างรุนแรงต่อความปลอดภัยในการให้บริการทางพิเศษจะต้องดำเนินการซ่อมแซมเร่งด่วน

หากเป็นความเสียหายที่ไม่มีผลกระทบอย่างรุนแรงต่อความปลอดภัยในการให้บริการทางพิเศษ หัวหน้างานตรวจสอบและ/หรือวิศวกร ต้องพิจารณาว่ามีความจำเป็นต้องทำการตรวจสอบเพิ่มเติม เช่น การตรวจสอบพิเศษ การตรวจสอบซ้ำ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาความจำเป็นในการซ่อมและการกำหนดแผนการซ่อมแซมต่อไป ทั้งนี้ เนื่องจากการตรวจสอบประจำเป็นการกำหนดระดับความเสียหาย และ/หรือสาเหตุของความเสียหายจากข้อมูลการตรวจสอบด้วยสายตา (Visual Inspection) เพียงอย่างเดียว วิศวกรอาจจำเป็นต้องดำเนินการตรวจสอบเพิ่มเติมเพื่อให้มีข้อมูลเพียงพอต่อการตัดสินใจว่าจะต้องทำการซ่อมแซมหรือไม่ รวมทั้งเลือกวิธีการซ่อมแซมที่เหมาะสมต่อไป


ในขั้นสุดท้ายของการวิเคราะห์และประเมินผลการตรวจสอบ หัวหน้างานตรวจสอบและวิศวกรจะต้องตัดสินใจเลือกกว่าจำเป็นต้องดำเนินการตามระบบซ่อมแซมหรือไม่

การซ่อมแซม (๔)

ในกรณีที่ต้องการซ่อมแซมเร่งด่วนหรือต้องดำเนินการซ่อมเชิงแก้ไข วิศวกรจะต้องจัดทำแผนการซ่อมแซม โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีการและการออกแบบการซ่อมแซม วันสิ้นสุดการซ่อมแซม หลักการ เหตุผล และงบประมาณ และประสานงานกับแผนกที่เกี่ยวข้อง

เก็บบันทึกประวัติการปฏิบัติงานตรวจสอบ (๕)

ช่าง/ลูกจ้างช่าง/ธุรการ จะทำการบันทึกข้อมูลจากแบบฟอร์มการตรวจสอบทางพิเศษประจำ (FM-910-01-02 หรือ FM-910-01-03) และบันทึกเข้าฐานข้อมูลระบบงานศูนย์ข้อมูลกองบำรุงรักษาทาง ภายใน ๒ วันทำการ และจัดพิมพ์รายงานสรุปการตรวจสอบประจำจากฐานข้อมูลภายใน ๑ เดือนนับจากวันที่บันทึกข้อมูล กรณีที่จำเป็นต้องมีรูปถ่ายเพื่อชี้แจงสภาพความเสียหายเพิ่มเติมให้ติดรูปถ่ายในรายงานและเก็บรวบรวมรายงานการตรวจสอบประจำที่ได้จากฐานข้อมูลและแบบฟอร์มบันทึกการตรวจสอบทางพิเศษประจำไว้ในแฟ้ม และเมื่อต้องการใช้งานให้ถ่ายสำเนาออกมา รวมทั้งจัดทำรายงานประจำเดือนสรุปผลการปฏิบัติงานตรวจสอบประจำทุกๆ ๑ เดือน (ไม่เกินสัปดาห์แรกของเดือนถัดไป) เสนอต่อ ผอ.กบท. โดยรายงานความก้าวหน้าจะต้องแสดงให้เห็นถึงรายการชิ้นส่วนที่ตรวจหรือช่วงหลักกิโลเมตรที่ตรวจ ระยะทาง ร้อยละความก้าวหน้าในการปฏิบัติงานเมื่อเปรียบเทียบกับแผนปฏิบัติการเป็นต้น ทั้งนี้เพื่อใช้ในการประเมินความครบถ้วนของงานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษตามแผนที่ได้กำหนดไว้

	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙ ส.ค. ๕๙	หน้าที่ ๒๖ ของ ๒๗

๖.๘.๓ รายละเอียดของแผนผังวิธีปฏิบัติงานตรวจสอบฉุกเฉิน

ตามแผนการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยหลังจากเกิดอุบัติเหตุหรือภัยพิบัติซึ่งกระทบต่อโครงสร้างทางและส่วนประกอบของทางพิเศษ และฝ่ายบำรุงรักษาได้รับแจ้งการระงับเหตุกลับสู่สภาวะปลอดภัยแล้ว ทีมตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษจึงจะเข้าตรวจสอบความเสียหายเบื้องต้นภายใน ๓ ชั่วโมง

วางแผนการดำเนินงาน (๑)

การตรวจสอบฉุกเฉินเป็นการตรวจสอบเพื่อประเมินสภาพทางพิเศษในเบื้องต้นด้วยสายตาแล้วจึงพิจารณาตรวจสอบพิเศษเพิ่มเติมเพื่อพิจารณาการซ่อมแซมฉุกเฉินต่อไป หัวหน้างานตรวจสอบจะต้องประเมินความปลอดภัยในการเข้าตรวจสอบ จัดทำแผนการตรวจสอบฉุกเฉิน และเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการบริหารสถานการณ์ วิศวกรจะตรวจสอบข้อมูลเกี่ยวกับโครงสร้างหรือชิ้นส่วนที่คาดว่าจะได้รับความเสียหายและจัดเตรียมอุปกรณ์ เครื่องมือและเครื่องจักรที่จำเป็นในการตรวจประเมินเบื้องต้น

ดำเนินการตรวจสอบ (๒)

ก่อนเริ่มงานวิศวกรจะต้องจัดเตรียมแบบฟอร์มตรวจสอบประจำ (FM-910-01-02 หรือ FM-910-01-03) สำหรับการจดบันทึกระหว่างตรวจสอบและแบบฟอร์มตรวจความพร้อมก่อนปฏิบัติงานตรวจสอบโครงสร้าง (FM-910-01-04) เพื่อตรวจความพร้อมของทีมตรวจสอบ ทั้งช่าง/ลูกจ้างช่าง คนงาน พxr. อุปกรณ์ เครื่องจักรที่จำเป็นในการตรวจสอบ กรณีตรวจพบว่าทีมตรวจสอบไม่มีความพร้อมให้วิศวกรหรือช่างแก้ไขหรือรายงานต่อหัวหน้างานตรวจสอบเพื่อปรับแผนงานโดยทันที

ในระหว่างการตรวจสอบ ทีมตรวจสอบบันทึกข้อมูลสำรวจในแบบฟอร์มตรวจสอบประจำ (FM-910-01-02 หรือ FM-910-01-03) หัวหน้างานตรวจสอบและ/หรือวิศวกรจะต้องพิจารณาว่าความเสียหายที่ปรากฏเป็นอันตรายต่อการให้บริการทางพิเศษหรือไม่ หากหัวหน้างานตรวจสอบและ/หรือวิศวกรพบความเสียหายของชิ้นส่วนโครงสร้างระดับ A เกิดการวิบัติกับโครงสร้างจนทำให้ไม่สามารถให้บริการจราจรได้และต้องดำเนินการซ่อมแซมฉุกเฉิน จะต้องเร่งรายงานการตรวจสอบฉุกเฉินเบื้องต้นต่อหัวหน้างานตรวจสอบและแจ้งเจ้าหน้าที่สื่อสารให้ทราบ กรณีที่โครงสร้างมีรอยร้าวขนาดใหญ่แต่สามารถให้บริการจราจรได้ ความเสียหายมีการขยายตัวหรือความเสียหายเล็กน้อย ให้ทีมตรวจสอบบันทึกความเสียหาย ระบุตำแหน่งประเภทความเสียหายและระดับความเสียหายสภาพความเสียหายตามที่ระบุแนวทางการกำหนดระดับความเสียหายในหัวข้อ ๖.๔ และคู่มือการตรวจสอบและบำรุงรักษาโครงสร้างทางพิเศษรวมทั้งถ่ายรูปความเสียหายเพื่อประกอบการวิเคราะห์และประเมินผลการตรวจสอบและใช้ประกอบการอธิบายในการทำรายงานการตรวจสอบฉุกเฉินเบื้องต้นต่อไป

	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙.๙.๕๙	หน้าที่ ๒๗ ของ ๒๗

วิเคราะห์และประเมินผลการตรวจสอบ (๓)

หัวหน้างานตรวจสอบและ/หรือวิศวกรจะประเมินความต้องการการซ่อมแซมฉุกเฉินจากระดับความเสียหาย หากความเสียหายของชิ้นส่วนโครงสร้างระดับ A หรือ B กล่าวคือ เกิดการวิบัติกับโครงสร้างจนทำให้ไม่สามารถให้บริการจราจรได้โครงสร้างมีรอยร้าวขนาดใหญ่ แต่สามารถให้บริการจราจรได้ ความเสียหายมีการขยายตัว ซึ่งมีผลกระทบอย่างรุนแรงต่อความปลอดภัยในการให้บริการทางพิเศษต้องพิจารณาให้ดำเนินการซ่อมเร่งด่วน

หากเป็นความเสียหายที่โครงสร้างมีรอยร้าวขนาดใหญ่แต่สามารถให้บริการจราจรได้ ความเสียหายมีการขยายตัวหรือความเสียหายเล็กน้อย ความเสียหายมีการขยายตัวเล็กน้อย และไม่มีปัญหาด้านความปลอดภัย หัวหน้างานตรวจสอบและ/หรือวิศวกร ต้องพิจารณาว่ามีความจำเป็นต้องทำการตรวจสอบเพิ่มเติม เช่น การตรวจสอบพิเศษ การตรวจสอบซ้ำ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาความจำเป็นในการซ่อม วิธีการซ่อมแซมที่เหมาะสมและการกำหนดแผนการซ่อมแซมต่อไป

ในขั้นสุดท้ายของการวิเคราะห์และประเมินผลการตรวจสอบ หัวหน้างานตรวจสอบและวิศวกรจะต้องตัดสินใจเลือกว่าจำเป็นต้องดำเนินการตามระบบซ่อมแซมหรือไม่

การซ่อมแซม (๔)

ในกรณีที่ต้องการซ่อมแซมเร่งด่วนหรือต้องดำเนินการซ่อมเชิงแก้ไข วิศวกรจะต้องจัดทำแผนการซ่อมแซม โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีการและการออกแบบการซ่อมแซม วันสิ้นสุดการซ่อมแซม หลักการ เหตุผล และงบประมาณ และประสานงานกับแผนกที่เกี่ยวข้อง

เก็บบันทึกประวัติการปฏิบัติงานตรวจสอบ (๕)

วิศวกร/ช่าง/ลูกจ้างช่าง จะรวบรวมข้อมูลจากแบบฟอร์มการตรวจสอบประจำ และข้อมูลจากแหล่งต่างๆ เพื่อจัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานตรวจสอบฉุกเฉิน เสนอ ผอ.กบท.

ช่าง/ลูกจ้างช่าง/ธุรการ จะทำการรวบรวมข้อมูลจากการตรวจสอบ (FM-910-01-02 หรือ FM-910-01-03) และบันทึกเข้าฐานข้อมูลระบบงานศูนย์ข้อมูลกองบำรุงรักษาทาง

๗. แบบฟอร์มที่ใช้

- ๗.๑ แบบฟอร์มตรวจสอบรายวัน รายงานการตรวจทางพิเศษรายวัน (FM-910-01-01)
- ๗.๒ แบบฟอร์มตรวจสอบประจำ ทางพิเศษคลองรัชทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ (FM-910-01-02)
- ๗.๔ แบบฟอร์มตรวจสอบประจำ ทางพิเศษบูรพาวิถี (FM-910-01-03)
- ๗.๕ แบบฟอร์มตรวจความพร้อมก่อนปฏิบัติงานตรวจสอบโครงสร้าง (FM-910-01-04)



แบบฟอร์มตรวจสอบรายวัน

รายงานการตรวจทางพิเศษรายวัน

เลขที่เอกสาร FM-910-01-01

หมายเลขใบงาน

☐ ทางพิเศษฉลองรัช
 ☐ ทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์
 ☐ ทางพิเศษบูรพาวิถี

 กิโลเมตรที่ ถึง ทิศทาง สภาพภูมิอากาศ ☐ แจ่มใส ☐ ฝนตก

กิโลเมตรที่ ถึง ทิศทาง

ผู้ตรวจสอบ วันที่ตรวจสอบ / /

รายการที่	รายการตรวจสอบ	ไม่พบความเสียหาย	พบความเสียหาย
1	ผิวจราจรแอสฟัลต์คอนกรีต ผิวจราจรคอนกรีต(หน้าด่าน หลังด่าน ช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษ)		
2	ผิวจราจรแอสฟัลต์คอนกรีต ผิวจราจรคอนกรีต (บนทางหลัก)		
3	รอยต่อทางพิเศษ		
4	เส้นจราจร, หมดสะท้อนแสง		
5	ป้ายแนะนำจราจร		
6	หัวเกาะ, ไฟกระพริบ, เป้าสะท้อนแสง		
7	กำแพงกันตกกำแพงกันเสียง		
8	เหล็กกันชน ราวกันชน		
9	ตะแกรงท่อระบายน้ำ		
10	อื่นๆ		

สำหรับกรอกรายละเอียดของรายการตรวจสอบ (ถ้ามี)

รายการที่ 1-10	กิโลเมตรที่	ประเภทความเสียหาย	ระดับความเสียหาย				รายละเอียด
			A	B	C	D	

ระดับความเสียหาย A สภาพแย่มากความเสียหายที่ต้องดำเนินการซ่อมแซมโดยเร่งด่วนก่อนที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทางพิเศษ หรือมีผลกระทบต่อความแข็งแรงของโครงสร้าง

ระดับความเสียหาย B สภาพพอใช้เป็นระดับความเสียหายที่ต้องมีการพิจารณาตรวจติดตาม และอาจมีการตรวจสอบพิเศษหาสาเหตุการเกิดและแนวทางการซ่อมแซม

ระดับความเสียหาย C สภาพดีระดับความเสียหายหรือการเสื่อมสภาพเล็กน้อย แต่จำเป็นต้องทำการเฝ้าระวังความเสียหาย

ระดับความเสียหาย D สภาพดีมากไม่มีความเสียหายหรือมีสิ่งใดผิดปกติ

ประเภทความเสียหายและระดับความเสียหายเป็นไปตามคู่มือการตรวจสอบและบำรุงรักษาโครงสร้างทางพิเศษ

ลงชื่อผู้ตรวจสอบ

(.....)



แบบฟอร์มตรวจสอบประจำ

เลขที่เอกสาร FM-910-01-02

☐ ทางพิเศษคลองรัช

☐ ทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์

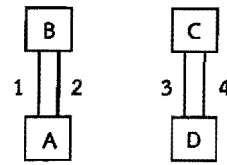
ตำแหน่ง	ทิศทาง	ผู้ตรวจสอบ.....วิศวกร.....			
		วันที่ตรวจสอบ/...../.....			
โครงสร้าง	จำนวน	ความเสียหาย	จำนวนเสียหาย	A/B/C/D	รายละเอียด
SLAB / พื้น					
PIER / เสา					
GIRDER / คานตามยาว					
DIAPHRAM คานตามขวาง					
CROSS HEAD / คานขวางหัว-ท้าย					
PARAPET / กำแพงกันตก					
DRAINAGE / ท่อน้ำ					
BEARING / แผ่นรองคาน					
BUFFER / คอนกรีตกันเคลื่อนตัว					
RETAINING WALL / ผนังกันดิน					
OTHER... / อื่น ๆ					

ตำแหน่ง	ทิศทาง				
โครงสร้าง	จำนวน	ความเสียหาย	จำนวนเสียหาย	A/B/C/D	รายละเอียด
SLAB / พื้น					
PIER / เสา					
GIRDER / คานตามยาว					
DIAPHRAM คานตามขวาง					
CROSS HEAD / คานขวางหัว-ท้าย					
PARAPET / กำแพงกันตก					
DRAINAGE / ท่อน้ำ					
BEARING / แผ่นรองคาน					
BUFFER / คอนกรีตกันเคลื่อนตัว					
RETAINING WALL / ผนังกันดิน					
OTHER... / อื่น ๆ					

ตำแหน่ง	ทิศทาง				
โครงสร้าง	จำนวน	ความเสียหาย	จำนวนเสียหาย	A/B/C/D	รายละเอียด
SLAB / พื้น					
PIER / เสา					
GIRDER / คานตามยาว					
DIAPHRAM คานตามขวาง					
CROSS HEAD / คานขวางหัว-ท้าย					
PARAPET / กำแพงกันตก					
DRAINAGE / ท่อน้ำ					
BEARING / แผ่นรองคาน					
BUFFER / คอนกรีตกันเคลื่อนตัว					
RETAINING WALL / ผนังกันดิน					
OTHER... / อื่น ๆ					



แบบฟอร์มตรวจสอบประจำ ทางพิเศษบูรพาวิถี



เลขที่เอกสาร FM-910-01-03

ตำแหน่ง	ทิศทาง	ผู้ตรวจสอบ.....วิศวกร.....			
		วันที่ตรวจสอบ/...../.....			
โครงสร้าง	จำนวน	ความเสียหาย	จำนวนเสียหาย	A/B/C/D	รายละเอียด
PIER / เสา					
FOOTING /ฐานราก					
BOX GIRDER / คานรูปกล่อง					
SHEAR KEY, DEVIATOR BLOCK, SEISMIC BUFFER /ชิ้นส่วนในคานกล่อง					
STRUT/ ค้ำยันภายในคานกล่อง					
PARAPET / กำแพงกันตก					
WEB / ปีกคานรูปกล่อง					
RETAINING WALL / ผนังกันดิน					
ANCHORAGE/แป้นรับลวดอัดแรง					
STRAND PIPE/ ท่อร้อยลวดอัดแรง					
BEARING / แผ่นรองคาน					
DRAINAGE / ระบบระบายน้ำ					
OTHER... / อื่น ๆ					
ตำแหน่ง	ทิศทาง				
โครงสร้าง	จำนวน	ความเสียหาย	จำนวนเสียหาย	A/B/C/D	รายละเอียด
PIER / เสา					
FOOTING /ฐานราก					
BOX GIRDER / คานรูปกล่อง					
SHEAR KEY, DEVIATOR BLOCK, SEISMIC BUFFER /ชิ้นส่วนในคานกล่อง					
STRUT/ ค้ำยันภายในคานกล่อง					
PARAPET / กำแพงกันตก					
WEB / ปีกคานรูปกล่อง					
RETAINING WALL / ผนังกันดิน					
ANCHORAGE/แป้นรับลวดอัดแรง					
STRAND PIPE/ ท่อร้อยลวดอัดแรง					
BEARING / แผ่นรองคาน					
DRAINAGE / ระบบระบายน้ำ					
OTHER... / อื่น ๆ					



แบบฟอร์มตรวจสอบความพร้อมก่อนปฏิบัติงานตรวจสอบทางพิเศษ

เลขที่เอกสาร FM-910-01-04

☐ ทางพิเศษฉลองรัช

☐ ทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์

☐ ทางพิเศษบูรพาวิถี

ผู้ตรวจสอบความพร้อม..... (ช่าง/วิศวกร)

วันที่ตรวจสอบ/...../.....

จำนวนผู้ปฏิบัติงาน.....

หัวหน้างานตรวจสอบ.....(หัวหน้าแผนก/วิศวกร)

รายการตรวจสอบความปลอดภัยก่อนปฏิบัติงานตรวจสอบทางพิเศษ	ผลการตรวจสอบความพร้อม	
	พร้อม	ไม่พร้อม
บุคลากรต้องสวมใส่อุปกรณ์ความปลอดภัยส่วนบุคคลให้เหมาะสมกับลักษณะของงาน		
* สวมใส่เสื้อสะท้อนแสง		
* หมวกปลอดภัย (เฉพาะการปฏิบัติงานใต้ทางพิเศษและภายในโครงสร้างหรือบนทางพิเศษที่วิศวกรเห็นสมควร)		
* แว่นตานิรภัย		
* รองเท้านิรภัย		
* และอุปกรณ์ความปลอดภัยอื่นๆ ที่จำเป็นในการป้องกันภัยจากการทำงาน		
ไม่เสพของมีคมหรือมีอาวุธมีคมหรือสภาพไม่พร้อมในการปฏิบัติงาน		
แต่งตัวมิดชิดเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ		
ผู้ตรวจสอบความพร้อมแจ้ง พxr. ให้รถตรวจการณ์ต้องใช้ช่องซ้ายสุดหรือไหล่ทางขณะทำการตรวจ		
ผู้ตรวจสอบความพร้อมแจ้ง พxr. ให้ทราบขั้นตอนการขออนุญาตเปิดไฟฉุกเฉินของยานพาหนะขณะทำการตรวจสอบ โดยจะต้องแจ้งเจ้าหน้าที่สื่อสารในพื้นที่ให้รับทราบทุกครั้ง		
* เบอร์โทรศัพท์ติดต่อเจ้าหน้าที่สื่อสาร หรือรหัสตามเรียกขานวิทยุสื่อสาร		
พxr. ได้ตรวจสอบของยานพาหนะ ไฟฉุกเฉิน ที่จะใช้ปฏิบัติงานและได้แจ้งให้ผู้ตรวจสอบความพร้อมทราบ		
ตรวจสอบความพร้อมของอุปกรณ์และเครื่องจักรอื่นที่จะใช้งานก่อนออกปฏิบัติงานตรวจสอบ		

กรณีที่ตรวจพบว่าไม่มีความพร้อมด้านความปลอดภัยให้ผู้ตรวจสอบแจ้งหัวหน้างานตรวจสอบทันทีเพื่อดำเนินการแก้ไขให้เกิดความพร้อมด้านความปลอดภัยก่อนขึ้นปฏิบัติงานตรวจสอบโครงสร้าง