

## 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

(นายเกรียงศักดิ์ ภัทราคม)

รองปลัดกระทรวง ศึกษาราชการแทน  
ปลัดกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม  
กรรมการและเลขานุการ

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 และปรับเป็นสวนสาธารณะ หรือพื้นที่สีเขียวเท่านั้น 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) เพื่อลดผลกระทบจากการตัดกระแสนการจราจรเข้าเมืองเชียงใหม่อย่างถาวร

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 รัฐมักจะไม่จัดสรรให้ตามแผนงานโครงการที่นำเสนอหรือได้รับความเห็นชอบ 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 สิ่งอำนวยความสะดวกที่จะต้องจัดหาให้เพื่อการเดินสัญจร 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

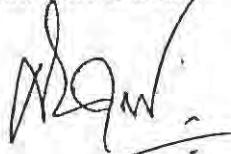
- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้าน  
โครงการโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่นๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ ต่อรายงาน  
การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 ในการประชุม  
ครั้งที่ 6/2541 เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2541  
2. รายงานการประชุมคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ 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 ได้สรุปความเห็นเบื้องต้นสำหรับรายงานดังกล่าวเสนอ  
คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการโครงสร้าง  
พื้นฐานและโครงการอื่น ๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ ในการประชุมครั้งที่ 6/2541 เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม  
2541 คณะกรรมการฯ มีมติ เห็นชอบในหลักการ และให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยส่งข้อมูลในส่วนที่  
จะต้องชี้แจงเพิ่มเติมให้สำนักงานฯ พิจารณาตรวจสอบและสรุปความเห็นให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ  
ทราบ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไป ซึ่งมีประเด็นข้อมูลเพิ่มเติมดังปรากฏ  
รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1 ทั้งนี้ สำนักงานฯ ได้แนบเอกสารรายงานการประชุม ครั้งที่ 6/2541  
และการรับรองรายงานการประชุมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 ในการประชุมครั้งที่  
7/2541 เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2541 เพื่อทราบและใช้ประกอบการนำเสนอข้อมูลเพิ่มเติม ดังปรากฏตาม  
สิ่งที่ส่งมาด้วย 2 และ 3 ตามลำดับ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายทศกิตติพันธ์ ศรีเดช)

เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม

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"> <li>การฟุ้งกระจายของฝุ่น ก๊าซจากท่อไอเสีย พาหนะที่ใช้ในการขนส่ง โดยแยกเป็นแต่ละแนวสายทางดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>• N1B, N3B, S1, S2B : TSP, NO<sub>2</sub>, CO และ HC เพิ่มขึ้นเล็กน้อย แต่ก็ยังอยู่ในระดับมาตรฐาน จึงมีผลกระทบในระดับต่ำ</li> <li>• N2 : TSP มีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง เนื่องจากสภาพเดิมมีปริมาณ TSP ที่เกินมาตรฐานอยู่แล้ว ในแนวสายทาง N2 เท่ากับ ส่วน NO<sub>2</sub>, HC, CO ยังอยู่ในระดับมาตรฐานทุกแนวสายทาง</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากคณะกรรมการจัดระเบียบจราจรทางบก และตามมาตรการลดผลกระทบระยะเบี่ยงข้อปฏิบัติในการควบคุมฝุ่นละอองจากการก่อสร้างต่าง ๆ ตามมติคณะกรรมการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศในกรุงเทพมหานครและชุมชนในประเทศไทย</li> <li>มีรายละเอียดดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>• การก่อสร้างเกี่ยวกับการเปิดผิวหน้าดิน รื้อถอน ทำลายสิ่งปลูกสร้าง กองวัสดุ อุปกรณ์ ขุดเจาะ ผสมคอนกรีต จะต้องกระทำภายในรั้วสูงอย่างน้อย 1 เมตร ทั้งหมด</li> <li>• ฉีดน้ำพื้นผิวที่ถูกเปิดอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง ภายในรั้วทึบ รวมทั้งฉีดน้ำที่กองวัสดุที่ก่อให้เกิดฝุ่นละอองและจัดสิ่งปกคลุมกองวัสดุที่จะก่อให้เกิดฝุ่นละอองตลอดแนว ที่กองในบริเวณพื้นที่โครงการ</li> <li>• กำจัดดิน ทราย โสณ ที่ตกหล่นอยู่ที่รอบนอกบริเวณโดยรอบ ถ้าหากสบนทั้งให้ทำการดูดฝุ่น ตกค้างหรือกวาดเก็บเมื่อใด</li> <li>• ล้างล้อรถยนต์ขนส่งวัสดุและรถยนต์อื่น ๆ ภายในรั้วที่ก่อนออกนอกพื้นที่</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>พารามิเตอร์:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ฝุ่นละอองรวม (TSP)</li> <li>- ฝุ่นเกินกว่า 10 ไมครอน (PM10)</li> <li>- ทิศทางลมและความเร็วลม</li> </ul> <p><b>สถานี:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- โรงเรียนวัดทองสุทธาราม (N1B)</li> <li>- มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ (N1B)</li> <li>- โรงเรียนอนุบาลกัลยาวิทย์ (N2)</li> <li>- โรงเรียนคลองลำเจียก (N2)</li> <li>- โรงเรียนชินวร (N3B)</li> <li>- โรงเรียนโสมภานุสรณ์ (N3B)</li> <li>- โรงเรียนหัวหมาก (N3B)</li> <li>- โรงเรียนพูนสิน (S1)</li> <li>- โรงเรียนรุ่งเรืองวิทยา (S2B)</li> <li>- โรงพยาบาลจุฬาราชโรทไฮอุปลัมภ์ (S2B)</li> </ul> <p><b>การตรวจวัด :</b> เฉพาะช่วงเวลาที่มีการก่อสร้าง 1 ครั้ง โดยตรวจวัด 3 วันอย่างต่อเนื่อง</p> <p><b>โดยวิธี</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- High Volume Air Sampler สำหรับ TSP และ PM10</li> </ul> <p><b>ค่าใช้จ่าย :</b> 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"> <li>การเกิดฝุ่นถนนนอกรั้วโครงการ หลังขุดเสร็จ แล้วต้องฉีดความชื้นด้วยวัสดุหอนกิริตขางมะคอย ไม่ควรใช้แผ่นเหล็กวางปิดไว้ ซึ่งการกระทำ ดังกล่าวควรจะเรียบร้อยก่อน 5.00 น. เพื่อป้อง กันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง เนื่องจาก รถยนต์ที่วิ่งผ่านไปมา</li> <li>การก่อสร้างบนถนนจะต้องทำการล้างถนน ตลอดช่วงที่ทำการก่อสร้างในเวลากลางคืน อย่างน้อยก็ไปตากี่ละ 4 วัน</li> <li>จัดอุปกรณ์กับฝุ่น (Mask) แก่คนงาน</li> <li>รถบรรทุกที่ขนส่งอุปกรณ์ก่อสร้างและบรรทุก ดินทราย จะต้องมียี่ห้อคลุมปกปิดอย่างดี</li> <li>เมื่อได้รับการร้องเรียนผลกระทบจากการ ก่อสร้าง จะต้องเร่งดำเนินการแก้ไขทันที</li> <li>ทำการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองตามที่ระบุ ไว้ในรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม</li> <li>จัดให้มีสิ่งรองรับวัสดุ ซึ่งอาจตกหล่นจากการ ดำเนินการก่อสร้างที่ระดับเหนือพื้นดิน</li> <li>หากมีการเปิดหน้าผิวดินเดิมให้ทำเป็นช่วง ๆ เท่าที่จำเป็น</li> <li>พื้นที่ผิวบริเวณที่ทางเข้า-ออก ต้องทำด้วย วัสดุถาวร เช่น ยางแอสฟัลต์</li> </ul>	

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"> <li>ให้มีการขนย้ายขยะหรือเศษวัสดุออกจากพื้นที่โครงการ อย่างน้อยทุก 2 วัน ในระหว่างเร่งการขุดย้ายจะต้องจัดสิ่งปกคลุมกองวัสดุหรือขยะดังกล่าวไว้มิดชิด เพื่อป้องกันมิให้มีการฟุ้งกระจายของฝุ่น</li> <li>ปรั้บริเวณแนวด้วยวัสดุกั้นถาวรเป็นระยะชั่วคราว เช่น ขางแอสฟัลต์ หรือฉีดทับด้วยสารเคมี เช่น สารประเภทไวนิลหรือลาเทกซ์ เพื่อมิให้มีการฟุ้งกระจายของฝุ่นในพื้นที่ที่ยังรอการติดตั้งหรือโยกย้ายระบบสาธารณูปโภค</li> <li>กรณีที่มีสิ่งของที่บรรจุมากจนเกินไปจนจะวางหรือใส่ทาง จะมีความผิดตามกฎหมายผู้ขับขี่หรือเจ้าของยานพาหนะจะต้องรับผิดชอบในการเคลื่อนย้ายสิ่งของที่ตกหล่นไว้บริเวณรอบในเวลากลางคืน</li> <li>ในกรณีที่มีข้อขัดแย้งในการพิจารณาว่าปัญหาฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นในบริเวณการก่อสร้างมาจากการก่อสร้างหรือไม่ ให้ดำเนินการตรวจวัดด้วยเครื่องตรวจวัดฝุ่นละอองเปิดขนาดต่ำกว่า 10 ไมครอน บริเวณแนวถนนและได้ลมอย่างต่อเนื่องไม่น้อยกว่า 290 นาที (4 ชั่วโมง 50 นาที) และไม่เกินกว่า 310 นาที (5 ชั่วโมง 10 นาที) ในช่วงเวลาที่มีการก่อสร้าง</li> </ul>	

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
ทรัพยากรกายภาพ คุณภาพอากาศ (ต่อ)	ระยะดำเนินการ	ลบ	ปานกลาง	<p><b>ความเข้มข้น CO</b>            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><b>ความเข้มข้น NO<sub>2</sub></b>            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"> <li>- ซ่อมบำรุงและทำความสะอาดทางด่วนอย่างสม่ำเสมอ</li> <li>- ประสานงานกับผู้ที่เกี่ยวข้องลดการจราจรที่ติดขัดซึ่งเป็นสาเหตุของการระบายมลพิษ</li> <li>- ควบคุมการปล่อยไอเสียและควบคุมมลพิษของเชื้อเพลิงให้ดีขึ้น เพื่อลดผลกระทบในอนาคต โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมควบคุมมลพิษ กรมขนส่งทางบก เป็นต้น</li> <li>- สมอ. ควรกำหนดมาตรฐานการระบาย NO<sub>x</sub> ให้เข้มงวดขึ้นโดยการลดการระบาย NO<sub>x</sub> ในปี 2553 ลงเหลือครึ่งหนึ่ง (หรือเหลือเพียง 29% ของปี 2536)</li> </ul>	<p><b>พารามิเตอร์ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- TSP</li> <li>- PM10</li> <li>- NO<sub>2</sub></li> <li>- CO</li> <li>- ความเร็ว/ทิศทางลม</li> </ul> <p>สถานี : 10 สถานีเดียวกับระยะก่อสร้าง</p> <p>ความถี่ : ปีละ 1 ครั้ง ในฤดูลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ (พ.ย.-ม.ค.) โดยแต่ละสถานีทำการตรวจวัดอย่างต่อเนื่อง 5 วัน รวมวันทำการ และวันหยุดเป็นระยะเวลา 3 ปี หากไม่พบการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญให้หยุดทำการตรวจวัดและเริ่มตรวจวัดใหม่ตามความเหมาะสม</p> <p>วิธีการ : - High Volume Air Sampler สำหรับ TSP และ PM10</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gas Sample สำหรับ NO<sub>2</sub></li> <li>- Air Bag สำหรับ CO</li> </ul> <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"> <li>• N1B : มีผลกระทบต่อนพื้นที่ชุมชน</li> <li>• N2 : มีผลกระทบต่อนพื้นที่อยู่อาศัย</li> </ul>	<p>ปฏิบัติตามแผนมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากคณะกรรมการจัดระเบียบจราจรทางด่วนนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• การจราจร การต่อรถ เข้ม การขุดผิวดิน การตอก กระแทก หรือเจาะ กบในรั้วพื้นที่ก่อสร้างให้ ทำในช่วงเวลากลางวัน</li> <li>• ตรวจสอบสภาพเครื่องของรถยนต์ เครื่องจักร อุปกรณ์ ไม่ให้ก่อให้เกิดเสียงดังเกินมาตรฐาน</li> <li>• ไม่ควรนำแผ่นเหล็กมาวางบนผิวถนน ในกรณี ที่จำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาเป็นพิเศษ และมียางรองเพื่อกันเสียง</li> <li>• ทำการติดตามตรวจสอบระดับเสียงจากการ ก่อสร้าง</li> </ul> <p>กำหนดระยะเวลาสำหรับกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียง ดังอยู่ในช่วง 06.00-22.00 น.</p> <p>กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังเกินกว่าจะยอมรับได้ จะต้องประกาศให้สาธารณะชนทราบ โดยทั่วถึง</p>	<p>พารามิเตอร์ :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Leq 24</li> </ul> <p>สถานี :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- โรงเรียนวัดทองสุทธาราม (N1B)</li> <li>- กรมพัฒนาที่ดิน (N1B)</li> <li>- มัสยิดมิมิอัคฮันนาน (N2)</li> <li>- โรงเรียนอนุบาลศรีนครินทร์ (N3B)</li> <li>- โรงเรียนชินวร (N3B)</li> <li>- หมู่บ้านปิ่นวิจิตร (N3B)</li> <li>- โรงเรียนสวนนันทวัน (S1)</li> <li>- โรงเรียนรุ่งเรืองวิทยา (S2B)</li> <li>- โรงเรียนเทียนทิพย์อนุสรณ์ (S2B)</li> <li>- โรงพยาบาลจุฬารัตนา 1911 (S2B)</li> </ul>

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
เสียง (ต่อ)	ระยะก่อสร้าง	ลบ	ปานกลาง	<ul style="list-style-type: none"> <li>• N3B : ผลกระทบเกิดกับชุมชนที่กระจายตามแนวสายทาง และสถานศึกษา เช่น โรงเรียนอนุบาลศรีนครลำปาง ซึ่งจะได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง</li> <li>• S1 : มีผลกระทบต่อผู้รับเสียงในบริเวณชุมชนที่มีอยู่อย่างแน่นหนา</li> <li>• S2B : สถานที่หลักที่ได้รับผลกระทบทางด้านเสียง จากการก่อสร้าง ได้แก่ โรงเรียนรุ่งเรืองวิทยา โรงเรียนเพ็ญพัฒนาสุรศักดิ์ และโรงพยาบาลยุวประสาทไวทโยพลัมภ์ ซึ่งอยู่ใกล้กับพื้นที่ก่อสร้างทางขึ้น-ลงทางด่วนและจุดสิ้นสุดทางด่วน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ควรมีมาตรการเพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียงต่อผู้ที่อยู่ในบริเวณก่อสร้างและในบริเวณใกล้เคียง เช่น ควรมีกำแพงกันเสียงแบบชั่วคราว สำหรับคนงานที่จำเป็นต้องทำงานอยู่บริเวณดังกล่าวนานเกิน 8 ชม. จะต้องใส่เครื่องป้องกันเสียง</li> <li>- ระดับเสียงภายนอก เคารพบริเวณใกล้เคียงจะต้องมีการป้องกันมิให้ระดับเสียงในระหว่างการก่อสร้างดังเกิน 70 เดซิเบล เอ</li> <li>- ลดผลกระทบด้านเสียงและหวนคืนสู่สภาวะเดิม โดยใช้เข็มเจาะหรือเข็มตอกที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนที่อยู่ในมาตรฐานของสำนักนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมกำหนด</li> <li>- กิจกรรมการเจาะ การตอก การขุด การกระแทก ไม่ควรทำในเวลากลางวัน เพราะจะเกิดการรบกวนต่อประชาชน</li> </ul>	<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"> <li>• N1B : ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากเสียงรวมทวนมากที่สุด คือ บริเวณโรงเรียนชูธรรมานุสรณ์ (64.2-65.5 dB(A))</li> <li>• N2 : ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากเสียงรวมทวนมากที่สุด คือ บริเวณมัธยมฟีลิกซ์ยาน (59.2-61.9 dB(A))</li> <li>• N3B : ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากเสียงรวมทวนมากที่สุด คือ บริเวณโรงเรียนเจริญ (67.7-71.0 dB(A))</li> <li>• S1 : โรงเรียนเกาะจากได้รับเสียงรวมทวนมากที่สุด (58.3-63.0 dB(A))</li> <li>• S2B : โรงเรียนรุ่งเรืองวิทยาได้รับรวมทวนมากที่สุด (61.3-65.4 dB(A))</li> </ul>	<p>กำแพงกันเสียงสำหรับทางด่วน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• กำแพงกันเสียง ควรเก็บชนิดสะท้อนกลับขึ้นข้างบน (dispersive) ทำด้วยวัสดุ Glass Reinforced Cement (GRC) หรือวัสดุอื่นที่มีคุณสมบัติเทียบเท่าหรือดีกว่า</li> <li>• บริเวณที่ควรติดตั้งแนวกำแพงกันเสียงมีดังนี้</li> </ul> <p>สาย N3B: - โรงเรียนอนุบาลเกร็ดศรีไสย 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"> <li>- Leq 24</li> </ul> <p>สถานี :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- โรงเรียนวัดทองสุทธาวาส (N1B)</li> <li>- กรมพัฒนาที่ดิน (N1B)</li> <li>- มัสยิดมัสยิดอียาน (N2)</li> <li>- โรงเรียนอนุบาลเกร็ดศรีไสย (N3B)</li> <li>- โรงเรียนเจริญ (N3B)</li> <li>- หมู่บ้านปิจูวิกรณ์ (N3B)</li> <li>- โรงเรียนสวนนันทวัน (S1)</li> <li>- โรงเรียนรุ่งเรืองวิทยา (S2B)</li> <li>- โรงเรียนเพ็ญพินธุอนุสรณ์ (S2B)</li> <li>- โรงพยาบาลจุฬารัตน 1 (S2B)</li> </ul> <p>ความถี่ :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ตรวจวัดอย่างต่อเนื่อง 72 ชั่วโมง ทุก ๆ 12 เดือน เป็นระยะเวลา 3 ปีแรก หากพบว่าผลการตรวจวัดไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ ให้หยุดตรวจวัดและพิจารณาตรวจวัดใหม่ตามความเหมาะสม</li> </ul> <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"> <li>• N1B : ได้ผลกระทบบ้าง เนื่องจากเดิมเป็นชุมชนค่อนข้างหนาแน่น และเป็นถนนหลักที่มีรถบรรทุกขนาดใหญ่ผ่าน</li> <li>• N2 : ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง อาจจะมีผลกระทบต่อประชาชนที่มีความรู้สึกไว โดยเฉพาะบริเวณกรมยุทธโยธาทหารบก หมู่บ้านสามัคคีวิลล่า และหมู่บ้านเทพนครนิเวศน์</li> <li>• N3B : มีผลกระทบต่อโรงเรียนอนุบาลศรีนครินทร์</li> <li>• S1 : ไม่มีผลกระทบเพิ่มขึ้นจากเดิมมากนัก</li> <li>• S2B : มีผลต่อกิจกรรมบางอย่างที่ไวต่อการสั่นสะเทือน</li> </ul>	<p>ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากถาวร ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• การก่อสร้างบนผิวถนนไม่ควรนำแผ่นเหล็กมาวางแทนผิวถนน แต่ในกรณีที่ต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาเป็นพิเศษ และมีขางรองเพื่อกันเสียงและความสั่นสะเทือน</li> <li>• วางแผนการลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนให้อยู่ในมาตรฐาน</li> <li>• ทำการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง</li> </ul> <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"> <li>- Frequency of Transducer A and B</li> <li>- Peak Mode of Transducer A and B</li> </ul> <p>สถานี :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- โรงเรียนอนุบาลศรีนครินทร์ (N3B)</li> <li>- ศูนย์ฝึกและสถานีวิทยุอาชีวอนามัย (S2B)</li> <li>- โรงพยาบาลยุวประสาทไวทโยปถัมภ์ (S2B)</li> </ul> <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"> <li>ความสั่นสะเทือนจากเครื่องจักรขึ้นอยู่กับลักษณะน้ำหนักของยานพาหนะ โดยยานพาหนะที่มีน้ำหนักมากจะก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนสูงกว่ายานพาหนะที่เบากว่า นอกจากนี้ยังขึ้นกับสภาพของผิวการจราจร ความสั่นสะเทือนมีระดับต่ำถ้ามีสภาพผิวถนนที่ดี</li> <li>ความสั่นสะเทือนอาจจะมีผลกระทบต่อกิจกรรมบางอย่าง ซึ่งไวต่อความสั่นสะเทือน เช่น การปฏิบัติการในห้องทดลองทางวิทยาศาสตร์ หรือการใช้กล้องจุลทรรศน์ เช่น โรงพยาบาล ยุวประสาทไวทยุโรปัณท์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บำรุงรักษาเครื่องจักรให้อยู่ในสภาพที่คงความ</li> <li>กำหนดน้ำหนักรถยนต์</li> </ul>	<p>พารามิเตอร์ :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Frequency of Transducer A and B</li> <li>Peak Mode of Transducer A and B</li> </ul> <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"> <li>ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากการก่อสร้างอาคารหรือสิ่งก่อสร้างอื่น ๆ ของโครงการจะกระทำบนพื้นดินและสร้างล้อมลำน้ำ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบจากคณะกรรมการจัดการระบบจราจรทางบก ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>ภายในรั้วพื้นที่ต้องมีร่องน้ำและท่อระบายน้ำขนาดเล็กเพื่อรองรับน้ำจากกิจกรรมต่าง ๆ</li> <li>การก่อสร้างบนถนนดินเท้าในฤดูฝนจะต้องป้องกันไม่ให้ดินตะกอนบนทางเท้าไปอุดช่องระบายน้ำ</li> <li>กำหนดให้ดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างที่ใกล้ลำน้ำในช่วงฤดูแล้ง เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการพังทลายของดินในช่วงฤดูฝน</li> <li>จัดสร้างทางระบายน้ำชั่วคราวในเขตก่อสร้าง และใกล้เสียง เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมขัง</li> <li>ห้ามมิให้คนงานทิ้งขยะลงในลำน้ำ เพื่อป้องกันปัญหา การติดเชื้อของลำน้ำ</li> </ul> </li> </ul>	

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
อุทกวิทยาแม่น้ำผืนดิน (ต่อ)	ระยะดำเนินการ	ไม่มี	ไม่มี	- ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากภายในโครงสร้างของโครงการ เช่น กำแพงกันตก (Parapet) จะมีการติดตั้งท่อระบายน้ำ (PVC) เพื่อระบายน้ำจากการจราจรสู่ระบบระบายน้ำด้านล่างของฐานทางด่วนและเชื่อมต่อไปกับระบบระบายน้ำของ กทม. ต่อไป		
คุณภาพน้ำ	ระยะก่อสร้าง	ลบ	ต่ำ	- การเพิ่มขึ้นของตะกอนจากการก่อสร้าง - การลดลงของ DO อันเนื่องมาจากน้ำเสีย	- ในการก่อสร้างโครงการที่ใกล้กับแหล่งน้ำควรดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง - ไม่ควรให้มีการปลูกสร้างในรัศมี 1 เมตร จากแหล่งน้ำ - สำรขวักโคลงประปาควรจัดหาข่ายมขึงกันใต้ทางด่วน - ไม่ควรทำความสะอาดเครื่องมือต่าง ๆ ในแหล่งน้ำ - ห้ามเทขยะลงในแหล่งน้ำ - ควรตรวจเครื่องมือและอุปกรณ์ทุก ๆ สัปดาห์ - ควรมีแผนป้องกันการปลูกสร้าง/บุกรุกเข้าไปในแหล่งน้ำ - แหล่งเก็บวัสดุก่อสร้างควรให้อยู่ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 10 เมตร - จัดสรรห้องน้ำให้เพียงพอและห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 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 สำรขวัก อุณหภูมิ

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

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
การใช้ที่ดิน	ระยะก่อสร้าง	ลบ	ปานกลาง	ผลกระทบโดยตรง พื้นที่ที่ใช้ประโยชน์จากประเภทต่าง ๆ ที่อยู่ใน แนวเขตโครงการและจะได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการด้วย ได้แก่ - พื้นที่ทำนุบำรุงจิตธรรม ทางด้านพาดผ่าน ทั้งสิ้น 25 ไร่ - พื้นที่ชุมชนหนาแน่น ทางด้านพาด ผ่านทั้งสิ้น 15 ชุมชน - พื้นที่ตลาด - พื้นที่ของหน่วยงานราชการ/สถ. เกษ. 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 - ประสานงานกับสำนักงานเมืองในการกำหนด 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"> <li>- ถึงกรรมการก่อสร้างที่ต้องผ่านเส้นทางเดิม อาจมีความจำเป็นต้องเปิดเส้นทางจราจรจราจรในบางส่วน</li> <li>- เกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น</li> <li>- การขนย้ายเครื่องมือ เครื่องจักร และวัสดุก่อสร้าง โดยรถบรรทุกเป็นสาเหตุที่ทำให้ถนนชำรุด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ควรทำการขนส่งวัสดุก่อสร้าง และเครื่องจักรในช่วงเวลา 23.00 น. และหยุดขนส่งก่อนเวลา 06.00 น.</li> <li>- การก่อสร้างทางขึ้น-ลงของโครงการบริเวณที่ต้องเชื่อมกับถนนที่มีอยู่เดิมควรดำเนินการในเวลา กลางคืน</li> <li>- ควรนำเทคนิคการก่อสร้างที่เหมาะสมมาปฏิบัติใช้สำหรับโครงการ</li> <li>- ควรแจ้งให้ประชาชนทราบเกี่ยวกับกำหนดการดำเนินการก่อสร้างและควรแนะนำเส้นทางเลือกอื่น ๆ สำหรับผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล</li> <li>- มีการประสานงานกับ กทม. กรมทางหลวง และกองตำรวจจราจรอย่างใกล้ชิดเพื่อทำการกำหนดทางระบอบการจราจรที่ใช้รถใช้ถนนให้เหมาะสมบริเวณจุดที่ก่อสร้าง</li> </ul>	

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

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

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

<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"> <li>- ผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการ ควรมีส่วนร่วมใน การให้ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ รวมทั้งการได้รับรู้ ข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ เกี่ยวกับโครงการ</li> <li>- ดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบด้านการ เวนคืน และการอพยพโยกย้ายโดยเคร่งครัด</li> <li>- พยายามป้องกันปัญหาความขัดแย้งระหว่างเจ้าหน้าที่ ของโครงการและราษฎรที่ได้รับผลกระทบ โดยการ <ul style="list-style-type: none"> <li>• กลับกรองเจ้าหน้าที่ที่ต้องทำหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง/ สัมผัสกับประชาชนโดยตรง</li> <li>• อารมณ์เจ้าหน้าที่ของโครงการให้มีความรู้ความ เข้าใจเกี่ยวกับโครงการอย่างชัดเจนและมีทักษะ ในการเข้าพบ/เข้าหา หรือขอความร่วมมือจาก ราษฎร รวมทั้งมีความสามารถในการแก้ไข ปัญหาเฉพาะทางได้เป็นอย่างดี</li> <li>• จัดให้มีหัวหน้าควบคุมปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ในสนาม</li> </ul> </li> <li>- ประชาสัมพันธ์ให้ราษฎรและเจ้าหน้าที่ผู้ดูแล สถานที่สำคัญ เช่น วัด โรงเรียน ที่อยู่ใกล้เคียง แนวสายทางได้รับทราบข้อมูลโครงการ รวมทั้ง แผนการก่อสร้างของโครงการ</li> <li>- ควบคุมดูแลมิให้มีกิจกรรมที่จะก่อให้เกิดความ เดือดร้อนรำคาญหากเลี่ยงไม่ได้ กิจกรรมนั้นต้อง แล้วเสร็จในเวลาอันรวดเร็ว</li> <li>- เอาใจใส่ต่อการร้องเรียนของราษฎรอย่างจริงจัง พร้อมทั้งดำเนินการแก้ไขโดยเร่งด่วน</li> </ul>	
---------------------------------	-----------------------------------	-----------	----------------	---	--	--

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		

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

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

## ภาคผนวก 2

### ➤ เอกสารแนบประกอบมาตรการ

2.1 เอกสารคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ 143/2561  
เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบ  
ผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

---

คำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ที่ ๑๕๓/๒๕๖๑

เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

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<br>การทางพิเศษแห่งประเทศไทย                     | เป็นกรรมการ                    |
| ๓) รองผู้ว่าการฝ่ายก่อสร้างและบำรุงรักษา<br>การทางพิเศษแห่งประเทศไทย                | เป็นกรรมการ                    |
| ๔) ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผน<br>ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม                     | เป็นกรรมการ                    |
| ๕) ผู้แทนกรุงเทพมหานคร  | เป็นกรรมการ                    |
| ๖) ผู้แทนจังหวัดสมุทรปราการ   | เป็นกรรมการ                    |
| ๗) ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ   | เป็นกรรมการ                    |
| ๘) ผู้แทนสถาบันการศึกษา   | เป็นกรรมการ                    |
| ๙) ผู้อำนวยการฝ่ายนโยบายและแผน<br>การทางพิเศษแห่งประเทศไทย                          | เป็นกรรมการและเลขานุการ        |
| ๑๐) ผู้อำนวยการกองจัดการสิ่งแวดล้อม<br>ฝ่ายนโยบายและแผน<br>การทางพิเศษแห่งประเทศไทย | เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |

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

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑

(นายสุทธิศักดิ์ วรรณวินิจ)

รองผู้อำนวยการฝ่ายกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน รักษาการในตำแหน่ง  
ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

2.2 เอกสารเชิญเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบ  
ผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตาม  
ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1/2565



## 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/๑๓

๖๔ กันยายน ๒๕๖๕

เรื่อง ขอเชิญประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕

เรียน นางสาวภา วิทยุธีระนันท์ ผู้อำนวยการกองพัฒนาระบบวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กรรมการ)

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

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. ระเบียบวาระการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวน ๑ ชุด  
๒. รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้) (ทางพิเศษสายบางนา-อโศก) และโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก) (ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๕ จำนวนโครงการ ละ ๒ ชุด รวมทั้งหมด ๔ ชุด

ตามหนังสือที่อ้างอิง ๑ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้แจ้งคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ ยกเลิกคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๓๘๕/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๒๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งขอให้หน่วยงานของท่านพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมเป็นกรรมการ และตามหนังสือที่อ้างอิง ๒ หน่วยงานของท่านได้แต่งตั้งท่านเป็นผู้แทนเข้าร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ดังกล่าว ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

ประธานกรรมการฯ ได้กำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ ในวันพุธที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๖๕ เวลา ๐๙.๐๐ น. ณ ห้องประชุม ๑๔๐๑ ชั้น ๑๔ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. หรือผ่านระบบวิดีโอทางไกล (Video Conference : Zoom) Meeting ID: 980 6960 6297 Passcode: 758744 โดยมีระเบียบวาระการประชุม ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือ-

และสายใต้)...

และสายใต้) (ทางพิเศษสายบางนา-อาจรรงค์) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๕ และโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก) (ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๕ ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ หรือดาวน์โหลด Link เอกสารประกอบการประชุมได้ตาม QR Code ท้ายบันทึก หากมีข้อสงสัย ในการเข้าร่วมประชุมสามารถสอบถามได้ที่นางสาวสุรัชณา ปิยะวรสกุล วท.๖ ตล. กวล. ผนผ. หมายเลขโทรศัพท์ ภายใน ๒๖๔๓๔ หมายเลขโทรศัพท์มือถือ ๐๘ ๖๐๓๕ ๘๙๓๕ หรือ E-mail : suratchana\_piy@exat.co.th

จึงเรียนมาเพื่อโปรดเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ตามวัน เวลา และสถานที่ ดังกล่าวด้วย จะเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

ศิริณี

(นางสาวณัฐรา กาสี)  
ผู้อำนวยการฝ่ายนโยบายและแผน  
กรรมการและเลขานุการ



เอกสารประกอบการประชุม

ได้รับเรื่องแล้ว  
ศิริณี กาสี  
15.11.2565

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติ  
ตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม  
โทร. ๐ ๒๕๕๘ ๘๘๐๐ ต่อ ๒๖๔๓๔  
E-mail : emd.exat@gmail.com



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/๖๕

๖๕ กันยายน ๒๕๖๕

เรื่อง ขอเชิญประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕

เรียน นางเต็มศิริ จงพูนผล ผู้อำนวยการกองจัดการคุณภาพอากาศและเสียง สำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร  
(กรรมการ)

อ้างถึง 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 (สายเหนือและ  
สายใต้) (ทางพิเศษสายบางนา-อโศก) และโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง  
สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก) (ทางพิเศษกาญจนาภิเษก  
(บางพลี-สุขสวัสดิ์)) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๕  
จำนวนโครงการ ละ ๒ ชุด รวมทั้งหมด ๔ 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 หน่วยงานของท่านได้แต่งตั้งท่านเป็น  
ผู้แทนเข้าร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ดังกล่าว ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

ประธานกรรมการฯ ได้กำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผล  
การปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕  
ในวันพุธที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๖๕ เวลา ๐๙.๐๐ น. ณ ห้องประชุม ๑๔๐๑ ชั้น ๑๔ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.  
หรือผ่านระบบวิดีโอทางไกล (Video Conference : Zoom) Meeting ID: 980 6960 6297 Passcode: 758744  
โดยมีระเบียบวาระการประชุม ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือ-

และสายใต้)...

และสายใต้) (ทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๕ และโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก) (ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๕ ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ หรือดาวน์โหลด Link เอกสารประกอบการประชุมได้ตาม QR Code ท้ายบันทึก หากมีข้อสงสัย ในการเข้าร่วมประชุมสามารถสอบถามได้ที่นางสาวสุรัชณา ปิยะวรสกุล วท.๖ ตล. กวล. ฝนผ. หมายเลขโทรศัพท์ ภายใน ๒๖๔๓๔ หมายเลขโทรศัพท์มือถือ ๐๘ ๖๐๓๕ ๘๙๓๕ หรือ E-mail : suratchana\_piy@exat.co.th

จึงเรียนมาเพื่อโปรดเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ตามวัน เวลา และสถานที่ ดังกล่าวด้วย จะเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

ณัฏฐา

(นางสาวณัฏฐา กาสี)

ผู้อำนวยการฝ่ายนโยบายและแผน  
กรรมการและเลขานุการ



เอกสารประกอบการประชุม

ได้รับเรื่องแล้ว

๑๕ ก.ย. ๒๕๖๕

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติ  
ตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม  
โทร. ๐ ๒๕๕๘ ๙๘๐๐ ต่อ ๒๖๔๓๔  
E-mail : emd.exat@gmail.com



## 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/ ๖๕

๖๕ กันยายน ๒๕๖๕

เรื่อง ขอเชิญประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕

เรียน ผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรปราการ (กรรมการ)

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 (สายเหนือและ  
สายใต้) (ทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์) และโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง  
สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก) (ทางพิเศษกาญจนาภิเษก  
(บางพลี-สุขสวัสดิ์)) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๕  
จำนวนโครงการ ละ ๒ ชุด รวมทั้งหมด ๔ 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 หน่วยงานของท่านได้แต่งตั้งท่านเป็น  
ผู้แทนเข้าร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ดังกล่าว ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

ประธานกรรมการฯ ได้กำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผล  
การปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕  
ในวันพุธที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๖๕ เวลา ๐๙.๐๐ น. ณ ห้องประชุม ๑๔๐๑ ชั้น ๑๔ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.  
หรือผ่านระบบวิดีโอทางไกล (Video Conference : Zoom) Meeting ID: 980 6960 6297 Passcode: 758744  
โดยมีระเบียบวาระการประชุม ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือ-

และสายใต้)...

และสายใต้) (ทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๕ และโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก) (ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๕ ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ หรือดาวน์โหลด Link เอกสารประกอบการประชุมได้ตาม QR Code ท้ายบันทึก หากมีข้อสงสัย ในการเข้าร่วมประชุมสามารถสอบถามได้ที่นางสาวสุรัชณา ปิยะวรสกุล วท.๖ ตล. กวล. ฝนผ. หมายเลขโทรศัพท์ ภายใน ๒๖๔๓๔ หมายเลขโทรศัพท์มือถือ ๐๘ ๖๐๓๕ ๘๙๓๕ หรือ E-mail : suratchana\_piy@exat.co.th

จึงเรียนมาเพื่อโปรดเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ตามวัน เวลา และสถานที่ ดังกล่าวด้วย จะเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

๙  
ก.ร.๑

(นางสาวณัฐรา กาสี)

ผู้อำนวยการฝ่ายนโยบายและแผน  
กรรมการและเลขานุการ



เอกสารประกอบการประชุม

ได้รับเรื่องแล้ว

พ.อ.ม.

15/11/65

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติ  
ตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม  
โทร. ๐ ๒๕๕๘ ๙๘๐๐ ต่อ ๒๖๔๓๔  
E-mail : emd.exat@gmail.com



## 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/วว

๙ กันยายน ๒๕๖๕

เรื่อง ขออนุญาตประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕

เรียน นายพันศักดิ์ ถิรมงคล ผู้อำนวยการกองจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ (กรมการ)

อ้างถึง 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 (สายเหนือและ  
สายใต้) (ทางพิเศษสายบางนา-อาโณรงค์) และโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง  
สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก) (ทางพิเศษกาญจนาภิเษก  
(บางพลี-สุขสวัสดิ์)) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๕  
จำนวนโครงการ ละ ๒ ชุด รวมทั้งหมด ๔ 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 หน่วยงานของท่านได้แต่งตั้งท่านเป็น  
ผู้แทนเข้าร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ดังกล่าว ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

ประธานกรรมการฯ ได้กำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผล  
การปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕  
ในวันพุธที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๖๕ เวลา ๐๙.๐๐ น. ณ ห้องประชุม ๑๔๐๑ ชั้น ๑๔ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.  
หรือผ่านระบบวิดีโอทางไกล (Video Conference : Zoom) Meeting ID: 980 6960 6297 Passcode: 758744  
โดยมีระเบียบวาระการประชุม ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือ-

และสายใต้)...

และสายใต้) (ทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๕ และโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก) (ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๕ ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ หรือดาวน์โหลด Link เอกสารประกอบการประชุมได้ตาม QR Code ท้ายบันทึก หากมีข้อสงสัย ในการเข้าร่วมประชุมสามารถสอบถามได้ที่นางสาวสุรัชณา ปิยะวรสกุล วท.๖ ตล. กวล. ฝนผ. หมายเลขโทรศัพท์ ภายใน ๒๖๔๓๔ หมายเลขโทรศัพท์มือถือ ๐๘ ๖๐๓๕ ๘๘๓๕ หรือ E-mail : suratchana\_piy@exat.co.th

จึงเรียนมาเพื่อโปรดเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ตามวัน เวลา และสถานที่ ดังกล่าวด้วย จะเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

น.ร.ร.

(นางสาวณัฐรา กาสี)

ผู้อำนวยการฝ่ายนโยบายและแผน  
กรรมการและเลขานุการ



เอกสารประกอบการประชุม

ได้รับเรื่องแล้ว  
15 ก.ย. 66

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติ  
ตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม  
โทร. ๐ ๒๕๕๘ ๘๘๐๐ ต่อ ๒๖๔๓๔  
E-mail : emd.exat@gmail.com

02.294-2254

สุรัชณา



## 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/๖๗

๖๗ กันยายน ๒๕๖๕

เรื่อง ขอเชิญประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕

เรียน ดร.นครินทร์ สัตถธรรมนุวงศ์ ศูนย์วิจัยและพัฒนาการจราจรและขนส่ง มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอม  
เกล้าธนบุรี (กรรมการ

อ้างอิง ๑. หนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ กทพ ๐๕/๑๙๑๒ ลงวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๑

๒. หนังสือมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ที่ ศธ ๕๘๐๑/๗๔๔๗ ลงวันที่ ๑๗ กันยายน ๒๕๖๑

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. ระเบียบวาระการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ  
ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวน ๑ ชุด  
๒. รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ  
ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและ  
สายใต้) (ทางพิเศษสายบางนา-อโศก) และโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง  
สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก) (ทางพิเศษกาญจนาภิเษก  
(บางพลี-สุขสวัสดิ์)) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๕  
จำนวนโครงการ ละ ๒ ชุด รวมทั้งหมด ๔ 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 หน่วยงานของท่านได้แต่งตั้งท่านเป็น  
ผู้แทนเข้าร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ดังกล่าว ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

ประธานกรรมการฯ ได้กำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผล  
การปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕  
ในวันพุธที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๖๕ เวลา ๐๙.๐๐ น. ณ ห้องประชุม ๑๔๐๑ ชั้น ๑๔ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.  
หรือผ่านระบบวิดีโอทางไกล (Video Conference : Zoom) Meeting ID: 980 6960 6297 Passcode: 758744  
โดยมีระเบียบวาระการประชุม ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือ-

และสายใต้)...

และสายใต้) (ทางพิเศษสายบางนา-อาจณรังค์) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๕ และโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก) (ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๕ ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ หรือดาวน์โหลด Link เอกสารประกอบการประชุมได้ตาม QR Code ทำยบันทึก หากมีข้อสงสัย ในการเข้าร่วมประชุมสามารถสอบถามได้ที่นางสาวสุรัชณา ปิยะวรสกุล วท.๖ ตล. กวล. ฝนผ. หมายเลขโทรศัพท์ ภายใน ๒๖๔๓๔ หมายเลขโทรศัพท์มือถือ ๐๘ ๖๐๓๕ ๘๙๓๕ หรือ E-mail : suratchana\_piy@exat.co.th

จึงเรียนมาเพื่อโปรดเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ตามวัน เวลา และสถานที่ ดังกล่าวด้วย จะเป็นพระคุณยิ่ง

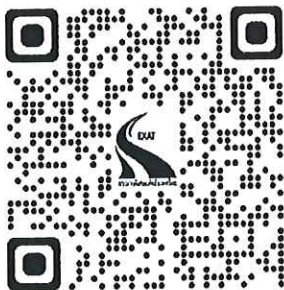
ขอแสดงความนับถือ

กฤษณา

(นางสาวณัฐรา กาสี)

ผู้อำนวยการฝ่ายนโยบายและแผน

กรรมการและเลขานุการ



เอกสารประกอบการประชุม

ได้รับเรื่องแล้ว  
กบข  
๑๕ / ก.พ. / ๖๕

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติ  
ตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม  
โทร. ๐ ๒๕๕๘ ๙๘๐๐ ต่อ ๒๖๔๓๔  
E-mail : emd.exat@gmail.com

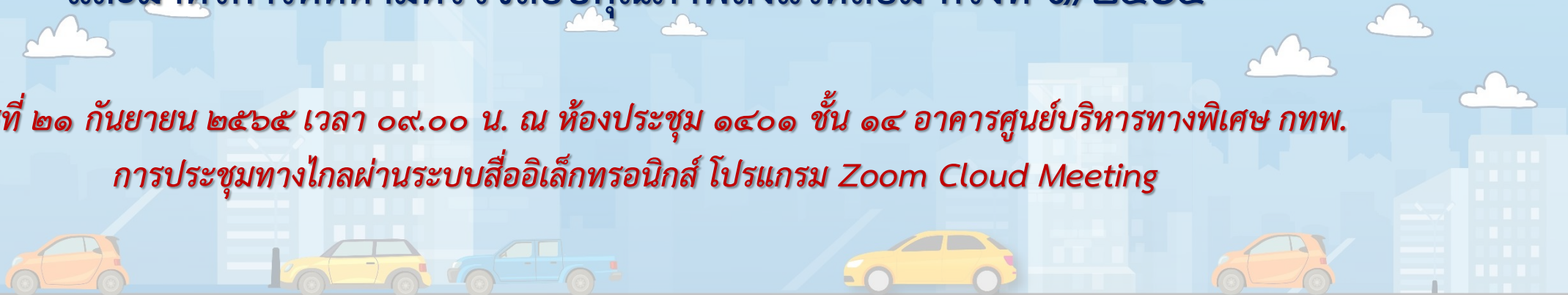
### 2.3 เอกสารการประชุมคณะกรรมการกำกับ

# ผู้เข้าร่วมประชุมทุกท่านกรุณาระบุ ชื่อจริง-นามสกุล ตำแหน่ง หน่วยงาน ภาษาไทย ในชื่อที่ใช้เข้าระบบ Zoom ด้วยนะคะ

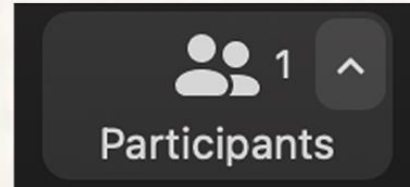
**ตัวอย่าง** นางสาวสุรัชณา ปิยะวรสกุล วท.๖ ตล. กวล. ฝนผ. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

การประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕

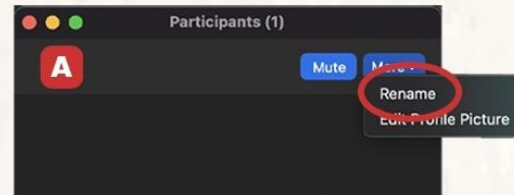
วันพุธที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๖๕ เวลา ๐๙.๐๐ น. ณ ห้องประชุม ๑๔๐๑ ชั้น ๑๔ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.  
การประชุมทางไกลผ่านระบบสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โปรแกรม Zoom Cloud Meeting



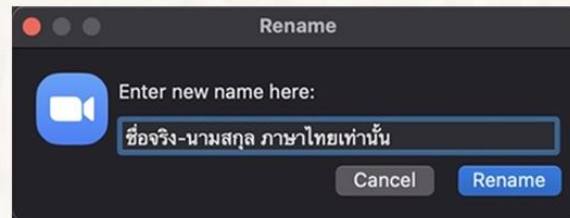
## ขั้นตอนการเปลี่ยนชื่อใน Zoom



1. เข้าแอปพลิเคชัน Zoom แล้วคลิกที่ Participant



2. เลือกที่ชื่อตัวเอง แล้วคลิกที่ Rename



3. ใช้ชื่อ Zoom เป็นชื่อจริง-นามสกุล ภาษาไทยเท่านั้น

## เอกสารประกอบการประชุม

Meeting ID: 980 6960 6297

Passcode: 758744



QR Code



การประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบ  
ผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม  
ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕

วันพุธที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๖๕ เวลา ๐๙.๐๐ น.

ณ ห้องประชุม ๑๔๐๑ ชั้น ๑๔ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.

การประชุมทางไกลผ่านระบบสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โปรแกรม Zoom Cloud Meeting

# ระเบียบวาระการประชุม

ระเบียบวาระที่ ๑      เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

ระเบียบวาระที่ ๒      เรื่องรับรองรายงานการประชุม

ระเบียบวาระที่ ๓      เรื่องเพื่อพิจารณา

ผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษสายบางนา-อโศกและทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

ระเบียบวาระที่ ๔      เรื่องอื่น ๆ (ถ้ามี)

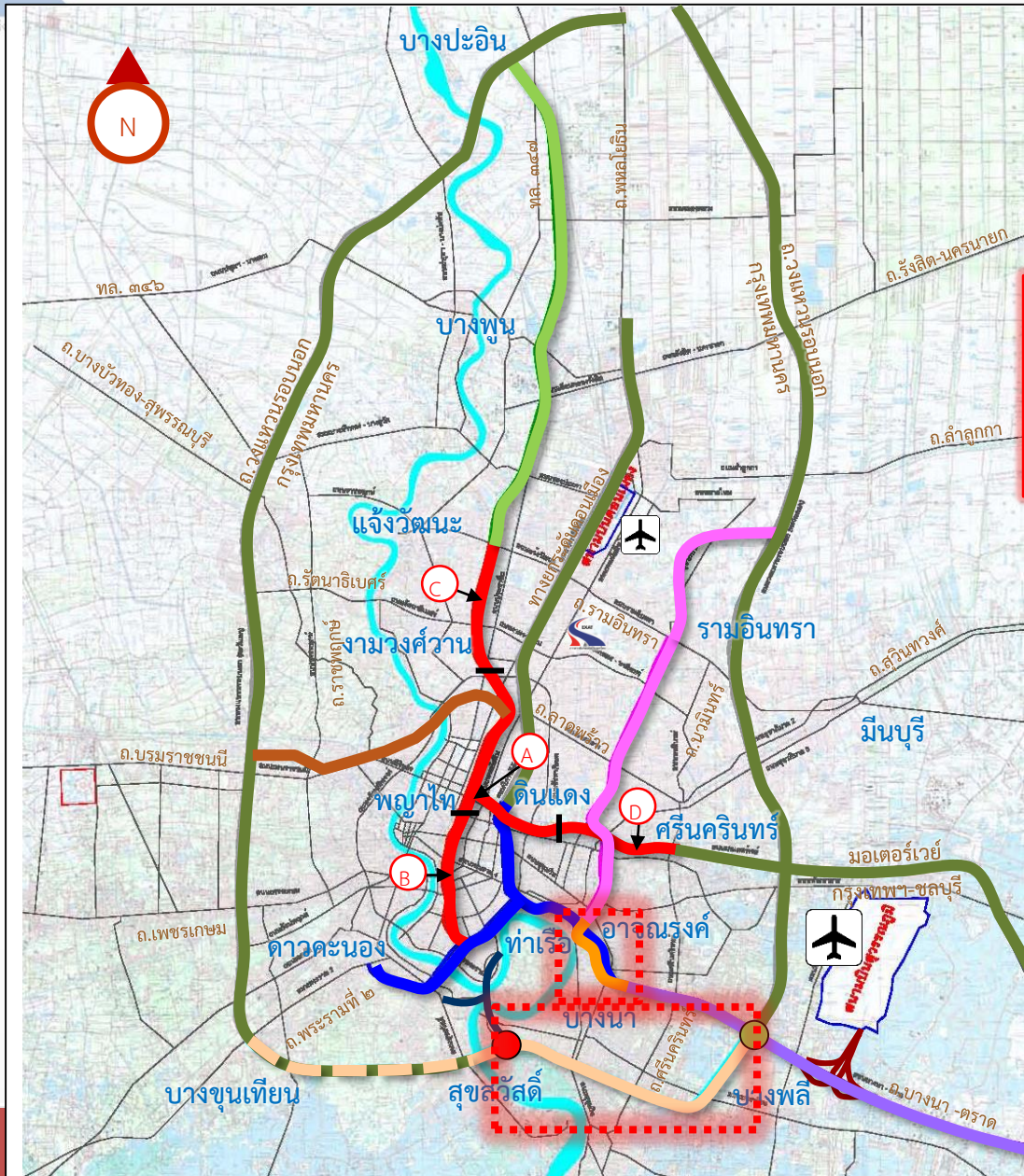
# ระเบียบวาระที่ ๑ : เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

# ความเป็นมา

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้เปิดให้บริการทางพิเศษรวมทั้งสิ้น ๘ โครงการ ระยะทางรวม ๒๒๔.๖ กิโลเมตร ได้แก่

- |   |                    |
|---|--------------------|
| ๑. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร                      | (โดย กทพ.)         |
| ๒. ทางพิเศษศรีรัช                           | (โดยผู้รับสัมปทาน) |
| ๓. ทางพิเศษฉลองรัช                          | (โดย กทพ.)         |
| ๔. ทางพิเศษบูรพาวิถี                        | (โดย กทพ.)         |
| ๕. ทางพิเศษอุดรรัถยา                        | (โดยผู้รับสัมปทาน) |
| ๖. ทางพิเศษสายบางนา-อโศก                    | (โดย กทพ.)         |
| ๗. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)  | (โดย กทพ.)         |
| ๘. ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร | (โดยผู้รับสัมปทาน) |

# ทางพิเศษที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน (๘ สายทาง / ๒๒๔.๖ กม.)



๑. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ๒๗.๑ กม. (๒๕๒๔-๒๕๓๐)
  ๒. ทางพิเศษศรีรัช ๓๘.๔ กม. (๒๕๓๖-๒๕๔๑)
  ๓. ทางพิเศษฉลองรัช ๒๘.๒ กม. (๒๕๓๙-๒๕๕๒)
  ๔. ทางพิเศษอุดรรัถยา ๓๒.๐ กม. (๒๕๔๑-๒๕๔๒)
  ๕. ทางพิเศษบูรพาวิถี ๕๕.๐ กม. (๒๕๔๑-๒๕๔๓)
  ๖. ทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ (S1)  
๔.๗ กม. (๒๕๔๘)
  ๗. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)  
๒๒.๕ กม. (๒๓ มี.ค. ๒๕๕๒)
  ๘. ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร  
๑๖.๗ กม. (๒๒ ส.ค. ๒๕๕๙)
- 
- ทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิ  
เชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี (๒๓ มี.ค. ๒๕๕๒)
  - ทางเชื่อมต่อทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-  
สุขสวัสดิ์) กับทางพิเศษบูรพาวิถี (๓๐ ธ.ค. ๒๕๕๒)
  - ทางเชื่อมต่อเฉลิมราชดารี ๘๔ พรรษา  
(๒๓ ธ.ค. ๒๕๕๔)

การทางพิเศษฯ ได้กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม **ภายหลังเปิดดำเนินโครงการอย่างต่อเนื่อง**

รวมทั้งให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ และประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ. ๒๕๖๑ และประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๔

## มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๗/๒๕๔๓ วันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๔๓

### ๒. เรื่อง รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

๒.๒ กทพ. จะต้องว่าจ้างบุคคลที่สาม (Third Party) หรือผู้ที่จะควบคุมดูแลตรวจสอบให้มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่เสนอไว้ในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด และให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ โดยจะต้องตั้งงบประมาณในการติดตามตรวจสอบให้เป็นงบประมาณส่วนหนึ่งของโครงการฯ ภายใต้การกำกับดูแลของ คณะกรรมการ ซึ่งประกอบด้วย กทพ. สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร จังหวัดสมุทรปราการ กรมควบคุมมลพิษ สถาบันการศึกษาหรือผู้แทนชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงโครงการฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นกรรมการ และจะต้องผนวกไว้ในสัญญาการรับเหมาก่อสร้างด้วย

## มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๓/๒๕๔๕

เมื่อวันพฤหัสบดี ที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๔๕ เวลา ๐๙.๐๐ น. ณ ห้องประชุม ๕๐๑ ตึกบัญชาการ ทำเนียบรัฐบาล

๕.๒ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวน

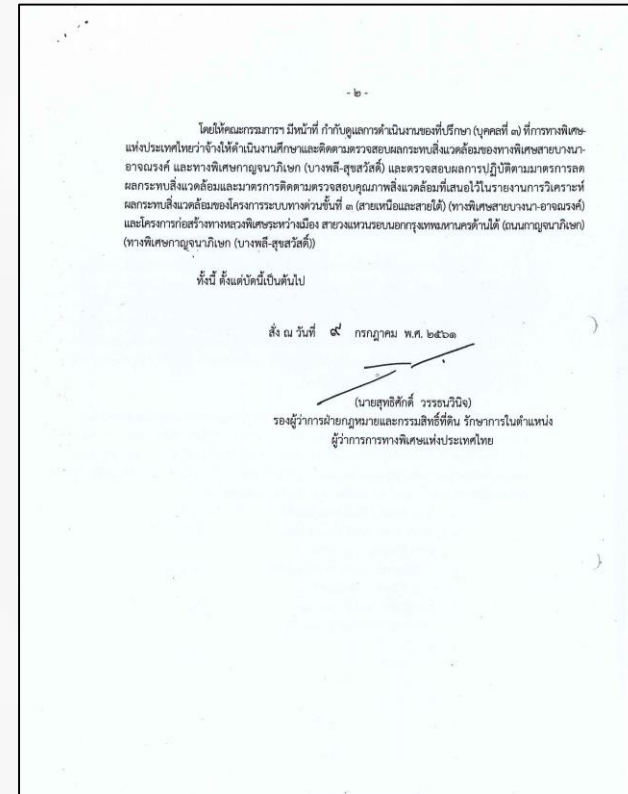
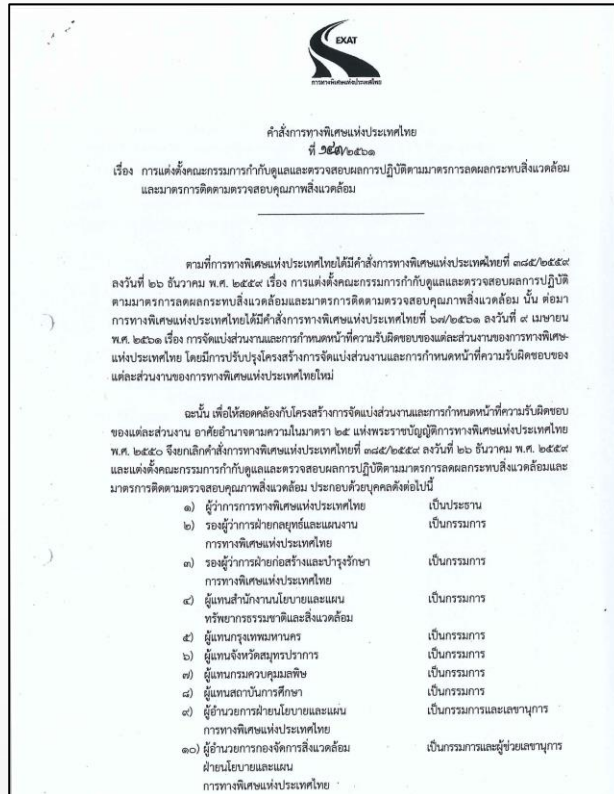
รอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก) ของกรมทางหลวง

มติ ๑. เห็นชอบในหลักการต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก) ของกรมทางหลวง

๒. ให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามเงื่อนไขที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม กำหนดไว้ดังนี้

๒.๕ ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะก่อสร้างและดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ กรมทางหลวงต้องดำเนินการหรือจัดจ้างบุคคลที่สาม (Third Party) เพื่อทำหน้าที่ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ **ทั้งนี้จะต้องจัดตั้งคณะกรรมการ เพื่อกำกับดูแลการดำเนินการของบุคคลที่สาม** โดยกรมทางหลวงจะต้องแจ้งองค์ประกอบและบทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับฯ ให้สำนักงานฯ ทราบด้วย

# การทางพิเศษฯ ได้มีคำสั่งการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบ ผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม



## ประกอบด้วย

- |   |                                |
|---|--------------------------------|
| ๑. ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย                        | เป็นประธาน                     |
| ๒. รองผู้ว่าการฝ่ายกลยุทธ์และแผนงาน                         | เป็นกรรมการ                    |
| ๓. รองผู้ว่าการฝ่ายก่อสร้างและบำรุงรักษา                    | เป็นกรรมการ                    |
| ๔. ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | เป็นกรรมการ                    |
| ๕. ผู้แทนกรุงเทพมหานคร                                      | เป็นกรรมการ                    |
| ๖. ผู้แทนจังหวัดสมุทรปราการ                                 | เป็นกรรมการ                    |
| ๗. ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ                                     | เป็นกรรมการ                    |
| ๘. ผู้แทนมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี              | เป็นกรรมการ                    |
| ๙. ผู้อำนวยการฝ่ายนโยบายและแผน                              | เป็นกรรมการและเลขานุการ        |
| ๑๐. ผู้อำนวยการกองจัดการสิ่งแวดล้อม                         | เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |

## โดยให้คณะกรรมการฯ มีหน้าที่

กำกับดูแลการดำเนินงานของที่ปรึกษา (บุคคลที่ ๓) ที่การทางพิเศษฯ ว่าจ้างให้ดำเนินงานศึกษาและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)



## ระเบียบวาระที่ ๒ : เรื่องรับรองรายงานการประชุม

ฝ่ายเลขานุการฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๔ ดังเอกสารแนบ ๑ เสนอคณะกรรมการฯ เมื่อวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

โดยผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ (กรมการ) ขอแก้ไขรายงานการประชุมฯ **ข้อความหน้าที่ ๑๗** โดย**เพิ่มข้อความบรรทัดที่ ๒๓** จาก “มาตรฐานควบคุมไอเสีย” เป็น “มาตรฐานควบคุมไอเสียของยานพาหนะใหม่” **เพิ่มข้อความบรรทัดที่ ๒๔** จาก “ไอเสียของยานพาหนะ” เป็น “ไอเสียของยานพาหนะที่ใช้งานในทาง” **บรรทัดที่ ๒๕** **ตัดคำว่า** “และมาตรฐานของเชื้อเพลิงยานยนต์” **เพิ่มข้อความบรรทัดที่ ๒๗** จาก “ปรับปรุงมาตรฐานค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์” เป็น “ปรับปรุงมาตรฐานการควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์” **และบรรทัดที่ ๒๗** จาก “ก๊าซไฮโดรคาร์บอน” เป็น “ก๊าซไฮโดรคาร์บอนจากยานพาหนะ”

ทั้งนี้ ฝ่ายเลขานุการฯ ได้ดำเนินการแก้ไขและจัดทำรายงานการประชุมฯ (ฉบับแก้ไข) เสร็จเรียบร้อยแล้ว ดังเอกสารแนบ ๒ เสนอคณะกรรมการกำกับดูแลฯ เพื่อพิจารณาตั้งแต่วันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๖๕

จึงเรียนมาเพื่อโปรดรับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ (ฉบับแก้ไข)



รายงานการประชุม (ฉบับแก้ไข)

## ระเบียบวาระที่ ๓ : เรื่องเพื่อพิจารณา

ผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ  
มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมิน  
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษสายบางนา-อโศกและทางพิเศษ  
กาญจนาภิเษก(บางพลี-สุขสวัสดิ์)

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ การทางพิเศษฯ ได้ว่าจ้างสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษา  
แห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เป็นที่ปรึกษาเพื่อดำเนินงานศึกษาและติดตามตรวจสอบ  
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีระยะเวลาปฏิบัติงาน ๓๐๐ วัน

การทางพิเศษฯ ได้จัดส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข  
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของ  
ทางพิเศษสายบางนา-อโศก (เอกสารแนบ ๓) และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)  
(เอกสารแนบ ๔) ให้คณะกรรมการฯ พิจารณา โดยมีผลการดำเนินงานสรุปดังนี้

## ผลการดำเนินงาน : ทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์

๑. การทางพิเศษฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน

๒. การทางพิเศษฯ ได้ตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ได้แก่

- คุณภาพอากาศ จำนวน ๑ สถานี คือ โรงเรียนพูนสิน

ซึ่งมีผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

- ระดับเสียง จำนวน ๑ สถานี คือ ลุมพินีทาวน์เพลส สุขุมวิท ๖๒

ซึ่งมีผลการตรวจวัดระดับเสียง ๒๔ ชั่วโมง ( $L_{eq\ 24\ hr}$ ) มีค่าสูงเกินค่ามาตรฐาน การทางพิเศษฯ ได้ออกแบบกำแพงกั้นเสียงบนทางพิเศษเฉลิมมหานครเรียบร้อยแล้ว ซึ่งจากการศึกษาสามารถลดระดับเสียง ๒๔ ชั่วโมง ได้ประมาณ ๑๐ เดซิเบลเอ ทั้งนี้ งานก่อสร้างฐานรากและติดตั้งเสาโครงสร้างกำแพงกั้นเสียงดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างงานผลิตและติดตั้งแผ่นกั้นเสียง

## ผลการดำเนินงาน : ทางพิเศษกาญจนภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

๑. การทางพิเศษฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน

๒. การทางพิเศษฯ ได้ตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ได้แก่

- คุณภาพอากาศ จำนวน ๑ สถานี คือ วัดไตรสามัคคี
- ระดับเสียง จำนวน ๑ สถานี คือ วัดสวนส้ม
- ความสั่นสะเทือน จำนวน ๓ สถานี คือ วัดสวนส้ม หมู่บ้านนั้นนันทวัน และ หมู่บ้านเทพานิเวศ

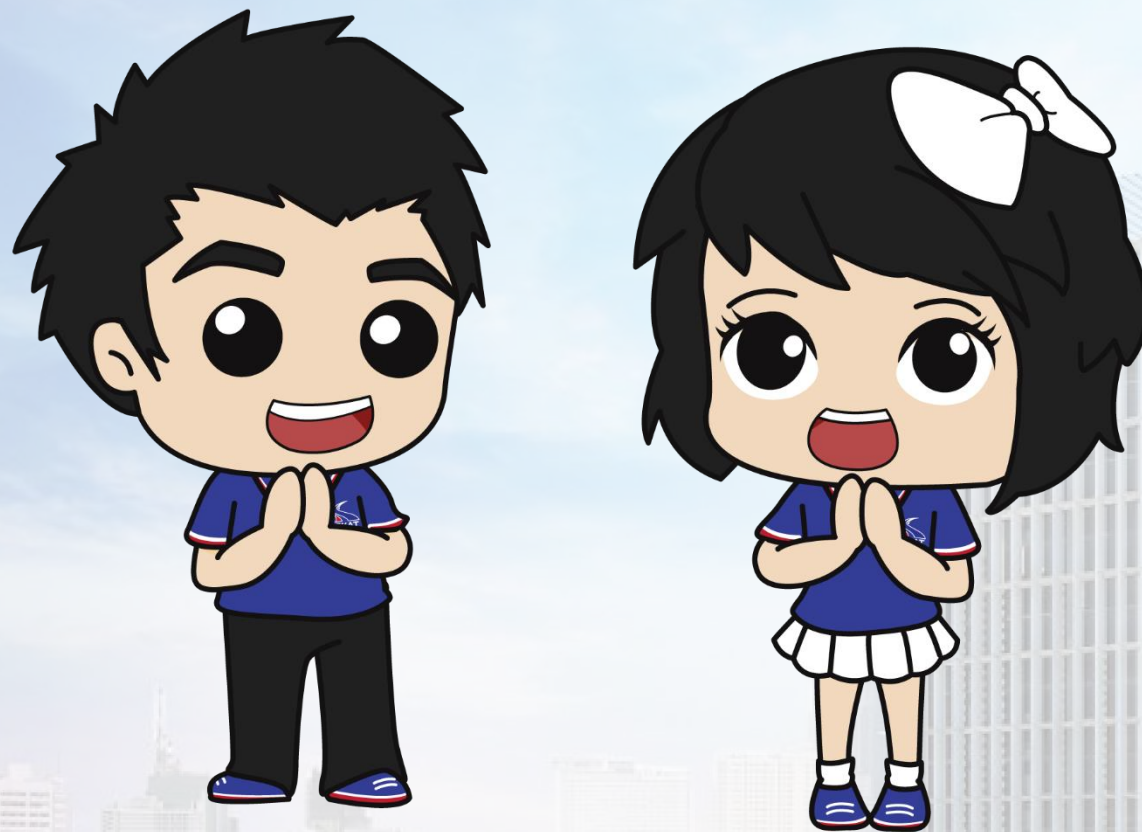
ซึ่งผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน

มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

เพื่อให้การปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษสายบางนา-อโศกและทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) เป็นไปด้วยความรอบคอบ ครบถ้วน

ฝ่ายเลขานุการฯ จึงได้เชิญที่ปรึกษามานำเสนอรายละเอียดของรายงานฯ พร้อมทั้งรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ เพื่อไปดำเนินการปรับปรุงแก้ไขในรายงานฉบับสมบูรณ์ ก่อนเสนอ สผ. ต่อไป

## ระเบียบวาระที่ ๔ : เรื่องอื่น ๆ (ถ้ามี)





# ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2565 ทางพิเศษสายบางนา-อโศก และ ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

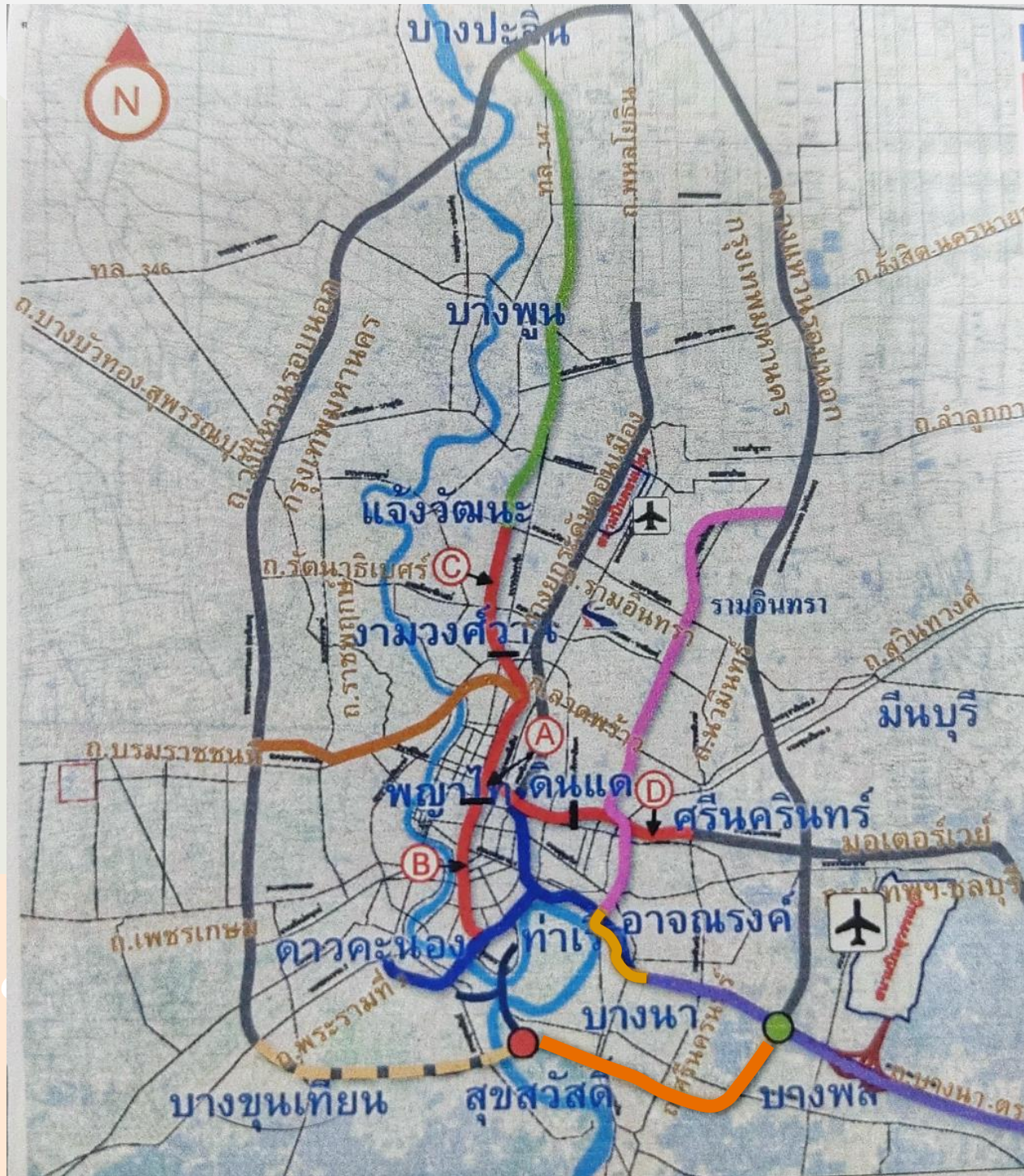
## เสนอต่อคณะกรรมการกำกับฯ



สำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

Thammasat University Research and Consultancy Institute (TU-RAC)

ทางพิเศษที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน (8 สายทาง/224.6 กม.)



1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร 27.1 กม. (2524-2530)
  2. ทางพิเศษศรีรัช 38.4 กม. (2536-2541)
  3. ทางพิเศษฉลองรัช 28.2 กม. (2539-2552)
  4. ทางพิเศษอุดรรัถยา 32.0 กม. (2541-2542)
  5. ทางพิเศษบูรพาวิถี 55.0 กม. (2541-2543)
  6. ทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) 4.7 กม. (2548)
  7. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) 22.5 กม. (23 มี.ค. 52)
  8. ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร 16 กม. (22 ส.ค. 59)

---

  - ทางพิเศษยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิทางเชื่อมพิเศษบูรพาวิถี (23 มี.ค. 52)
  - ทางเชื่อมต่อทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) กับทางพิเศษบูรพาวิถี (30 ธ.ค. 52)
  - ทางเชื่อมต่อเฉลิมราชดำริ 84 พรรษา (23 ธ.ค. 54)

# ความเป็นมา

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 กำหนดให้ทางพิเศษต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งโครงการทางพิเศษดังกล่าวได้รับความเห็นชอบ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเรียบร้อยแล้ว

ยกเว้นทางพิเศษเฉลิมมหานครที่ได้ทำการก่อสร้างและเปิดดำเนินการ  
ก่อนกฎหมายกำหนด

# ความเป็นมา

## มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างดำเนินการ

โครงการ	ดำเนินงานโดย	เปิดดำเนินการ	ปีที่ตรวจวัด
1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ไม่มี EIA)	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	- สายดินแดง - ท่าเรือ (2524) - สายบางนา - ท่าเรือ (2526) - สายดาวคะนอง - ท่าเรือ (2530)	ปี 2550 2552 2554 2556 2558 2560 2562 2563 2564 2565
2. ทางพิเศษศรีรัช	เอกชนผู้รับสัมปทาน	- ส่วน A (2536) - ส่วน B (2539) - ส่วน C (2536) - ส่วน D (ส่วนที่ 1 (2541)), (ส่วนที่ 2 (2543))	3 ปีแรกที่เปิดดำเนินการ และปี 2563 2564 2565
3. ทางพิเศษฉลองรัช			
- รามอินทรา-อโศก	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	- ช่วงรามอินทรา - ลาดพร้าว (2539) - ช่วงถนนลาดพร้าว - ถนนพระราม 9 (2539) - ช่วงพระราม 9 - อโศก (2539) - ทางแยกต่างระดับพระราม 9 (เชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช ส่วน D) (2543)	ปี 2540 2542 2543 2544 2546 2548 2550 2552 2554 2556 2558 2560 2562 2563 2564 2565
- รามอินทรา-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	2552	ปี 2552 2554 2555 2556 2558 2560 2562 2563 2564 2565

# ความเป็นมา

## มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างการดำเนินการ

โครงการ	ดำเนินงานโดย	เปิดดำเนินการ	ปีที่ตรวจวัด
4. ทางพิเศษบูรพาวิถี	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	- ช่วงที่ 1 บางนา - บางแก้ว (2541) - ช่วงที่ 2 บางแก้ว - กิ่งแก้ว (2541) - ช่วงที่ 3 กิ่งแก้ว - เมืองใหม่บางพลี (2542) - ช่วงที่ 4 เมืองใหม่บางพลี - บางเสาธง (2542) - ช่วงที่ 5 บางเสาธง - บางสมัคร (2542) - ช่วงที่ 6 บางสมัคร - บางปะกง (2542) - ช่วงที่ 7 บางปะกง - ชลบุรี (2543)	ปี 2544 2546 2548 2550 2552 2554 2556 2558 2560 2562 2563 2564 2565
5. ทางพิเศษอุดรรัถยา	เอกชนผู้รับสัมปทาน	- ระยะที่ 1 แจ้งวัฒนะ - เชียงราก (2541) - ระยะที่ 2 เชียงราก - บางไทร (2542)	3 ปีแรกที่เปิดดำเนินการ และปี 2563 2564 2565
6. ทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	2548	ปี 2548 2550 2552 2554 2555 2556 2558 2560 2562 2563 2564 2565
7. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	2552	ปี 2552 2554 2555 2556 2558 2560 2562 2563 2564 2565
8. ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร	เอกชนผู้รับสัมปทาน	2559	5 ปีแรกที่เปิดดำเนินการ และปี 2565

# ความเป็นมา

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างการดำเนินการที่กำหนด  
ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่อยู่ในความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

โครงการ	ระยะเวลาดำเนินการ			ปีเปิด ดำเนินการ
	คุณภาพอากาศ	ระดับเสียง	ความสั่นสะเทือน	
1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ไม่มี EIA)	-	-	-	2524
2. ทางพิเศษฉลองรัช				
- รามอินทรา-อาจนรงค์	ปีละ 1 ครั้ง 3 ปีแรก	ปีแรก	ปีละ 1 ครั้ง 2 ปีแรก	2539
- รามอินทรา-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร	ปีละ 1 ครั้ง 3 ปีแรก หรือ พิจารณาตามความเหมาะสม	ปีละ 1 ครั้ง 3 ปีแรก หรือ พิจารณาตามความเหมาะสม	ปีละ 1 ครั้ง 3 ปีแรก หรือ พิจารณาตามความเหมาะสม	2552
3. ทางพิเศษบูรพาวิถี	-	ปีละ 1 ครั้ง 3 ปีแรก หรือ พิจารณาตามความเหมาะสม	ปีละ 1 ครั้ง 3 ปีแรก หรือ พิจารณาตามความเหมาะสม	2543
4. ทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์	ปีละ 1 ครั้ง 3 ปีแรก หรือ พิจารณาตามความเหมาะสม	ปีละ 1 ครั้ง 3 ปีแรก หรือ พิจารณาตามความเหมาะสม	-	2548
5. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)	ปีละ 1 ครั้ง 3 ปีแรก ถ้าค่า ที่ตรวจวัดได้ไม่เกินมาตรฐาน จึงเว้นช่วงการตรวจวัดเป็น ทุก 3 ปี	ปีละ 1 ครั้ง 3 ปีแรก ถ้าไม่มี ผลกระทบให้ขยายเวลา การตรวจวัดออกไปเป็น 2 ปีต่อครั้ง	ปีละ 1 ครั้ง 3 ปีแรก ถ้าค่า ที่ตรวจวัดได้ไม่เกินมาตรฐาน จึงเว้นช่วงการตรวจวัด เป็นทุก 3 ปี	2552

# ความเป็นมา

มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 7/2543 วันที่ 21 พฤษภาคม 2543

## 2. เรื่อง รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 (สายเหนือและสายใต้) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

2.2 กทพ. จะต้องว่าจ้างบุคคลที่สาม (Third Party) หรือผู้ที่จะควบคุมดูแลตรวจสอบให้มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่เสนอไว้ในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด และให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ โดยจะต้องตั้งงบประมาณในการติดตามตรวจสอบให้เป็นงบประมาณส่วนหนึ่งของโครงการฯ ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการ ซึ่งประกอบด้วย กทพ. สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร จังหวัดสมุทรปราการ กรมควบคุมมลพิษ สถาบันการศึกษาหรือผู้แทนชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงโครงการฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นกรรมการ และจะต้องผนวกไว้ในสัญญาการรับเหมาก่อสร้างด้วย

# ความเป็นมา

มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 3/2545

วันพฤหัสบดี ที่ 14 มีนาคม 2545 เวลา 09.00 น.

ณ ห้องประชุม 501 ตึกบัญชาการ ทำเนียบรัฐบาล

5.2 รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก) ของกรมทางหลวง

มติ 1. เห็นชอบในหลักการต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก) ของกรมทางหลวง

2. ให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามเงื่อนไขที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม กำหนดไว้ดังนี้

2.5 ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะก่อสร้างและดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ กรมทางหลวงต้องดำเนินการหรือจัดจ้างบุคคลที่สาม (Third Party) เพื่อทำหน้าที่ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ ทั้งนี้จะต้องจัดตั้งคณะกรรมการ เพื่อกำกับดูแลการดำเนินการของบุคคลที่สาม โดยกรมทางหลวงจะต้องแจ้ง องค์ประกอบและบทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับฯ ให้สำนักงานฯ ทราบด้วย

## หัวข้อนำเสนอ โครงการศึกษาและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของทางพิเศษ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประจำปี 2565

### 1. รายละเอียดโครงการ

- ทางพิเศษสายบางนา-อโศก
- ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

### 2. ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ กทพ. ดำเนินการ ประกอบด้วย

- ทางพิเศษสายบางนา-อโศก
- ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

### 3. สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลง ประจำปี 2565

- ทางพิเศษสายบางนา-อโศก
- ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

# 1. รายละเอียดโครงการ

## 1.1 ทางพิเศษสายบางนา-อานนตรังค์



- ทางพิเศษที่เชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถี บริเวณบางนา เข้ากับทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษฉลองรัช บริเวณอานนตรังค์
- ระยะทาง 4.7 กิโลเมตร
- เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2548



หมู่บ้านลุมพินีทาว์นเพลส สุขุมวิท 62



โรงเรียนพูนสินฯ

# 1. รายละเอียดโครงการ

## 1.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)



- เริ่มต้นจากถนนสุขสวัสดิ์บริเวณ พระประแดง ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ถนนสุขุมวิท ถนนศรีนครินทร์ และถนนเทพารักษ์ ไปบรรจบกับ ทางหลวงหมายเลข 34 (ถนนบางนา-ตราด) บริเวณอำเภอบางพลี
- ระยะทาง 22.5 กิโลเมตร
- เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2552



# สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## 1. ทางพิเศษสายบางนา-อโศก

มาตรการทั้งหมดที่ระบุไว้ใน EIA		จำนวนข้อทั้งหมด	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ
1.	คุณภาพอากาศ	4	ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน
2.	ระดับเสียง	1	ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน
3.	ความสั่นสะเทือน	2	ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน
4.	คุณภาพน้ำ	2	ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน
5.	การคมนาคม	4	ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน
6.	เศรษฐกิจ-สังคม	3	ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน

## 2. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

มาตรการทั้งหมดที่ระบุไว้ใน EIA		จำนวนข้อทั้งหมด	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ
1.	คุณภาพอากาศ	2	ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน
2.	ระดับเสียง	5	ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน
3.	ความสั่นสะเทือน	3	ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน
4.	คุณภาพน้ำผิวดิน	1	ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน
5.	ระบบนิเวศในแหล่งน้ำ	1	ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน
6.	ระบบนิเวศบนบก	1	ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน
7.	การใช้ที่ดิน	2	ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน
8.	การป้องกันน้ำท่วมและการระบายน้ำ	2	ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน
9.	สภาพเศรษฐกิจและสังคม	2	ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน
10.	สภาพภูมิทัศน์	2	ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน
11.	ความปลอดภัย	1	ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน

## 2. ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

### 2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมิน

#### ผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางพิเศษสายบางนา-อานนท์

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไข ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<p>- การจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อกำกับดูแลการดำเนินการของบุคคลที่ 3 ซึ่งประกอบด้วย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร จังหวัดสมุทรปราการ กรมควบคุมมลพิษ สถาบันการศึกษาหรือผู้แทนชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง โครงการฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</p>	<p>- กทพ. ได้มีคำสั่งที่ 143/2561 ลงวันที่ 9 กรกฎาคม 2561 แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อกำกับดูแลการดำเนินงานของที่ปรึกษา (บุคคลที่ 3) ที่กทพ. ว่าจ้างให้ดำเนินงานศึกษาและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษสายบางนา-อานนท์ และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) เรียบร้อยแล้ว และได้มีการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมครั้งล่าสุดวันที่ 18 ตุลาคม 2564 และในปี 2565 กำหนดจัดประชุมวันที่ 21 กันยายน 2565</p>	-
<p><b>คุณภาพอากาศ</b></p> <p>- ซ่อมบำรุงและทำความสะอาดทางด่วนอย่างสม่ำเสมอ</p> <p>- ประสานงานกับผู้ที่เกี่ยวข้องลดการจราจรที่ติดขัด ซึ่งเป็นสาเหตุของการระบายมลพิษ</p>	<p>- กทพ. ได้จัดให้มีแผนการตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ หากตรวจสอบพบความเสียหายจะดำเนินการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพที่ดี รวมทั้งได้จัดให้มีการทำความสะอาดทางพิเศษโดยการดูดฝุ่น 2 ครั้งต่อสัปดาห์ เพื่อลดฝุ่นละอองบนผิวทางพิเศษ (รูปที่ 1)</p> <p>- กทพ. ได้จัดให้มีพนักงานจัดการจราจรบนทางพิเศษ เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกและจัดการจราจรให้มีความคล่องตัว เพื่อลดมลพิษที่เกิดขึ้น (รูปที่ 2)</p>	-  -



## 2. ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



### 2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมิน

#### ผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางพิเศษสายบางนา-อานนท์ (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไข ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<p><b>คุณภาพอากาศ</b></p> <p>- ควบคุมการปล่อยไอเสียและควบคุมคุณภาพของเชื้อเพลิงให้ดีขึ้น เพื่อลดผลกระทบในอนาคตโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมควบคุมมลพิษ กรมขนส่งทางบก เป็นต้น</p> <p>- สมอ. ควรกำหนดมาตรฐานการระบาย <math>\text{NO}_x</math> ให้เข้มงวดขึ้นโดยการลดการระบาย <math>\text{NO}_x</math> ในปี 2553 ลงเหลือครึ่งหนึ่ง (หรือเหลือเพียง 29% ของปี 2536)</p>	<p>- กทพ. ได้ประชาสัมพันธ์ผ่านป้าย VMS ให้ผู้ใช้ทางตรวจสอบสภาพรถยนต์ก่อนเดินทาง เพื่อลดการปล่อยมลพิษอากาศ โดยกรมธุรกิจพลังงานได้กำหนดมาตรฐานคุณภาพเชื้อเพลิงยานยนต์ตามสหภาพยุโรป กรมควบคุมมลพิษได้กำหนดและควบคุมการระบายไอเสียของยานพาหนะที่ใช้งานในทางกรมขนส่งทางบกและสำนักงานตำรวจแห่งชาติประกาศมาตรฐานควบคุมไอเสียให้สอดคล้องกับประกาศของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ทำให้เกิดการพัฒนารับปรุงเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยียานพาหนะ รวมทั้งพัฒนาเทคโนโลยีการผลิต เพื่อควบคุมองค์ประกอบของน้ำมันเชื้อเพลิงทำให้มลพิษจากไอเสียของยานยนต์มีปริมาณลดลง จึงส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศในบรรยากาศลดลง</p> <p>- สมอ. ออกประกาศมาตรฐานผลิตภัณฑ์ มอก. 2540-2554, มอก. 2550-2554 และ มอก. 2554-2555 ซึ่งมีการกำหนดปริมาณสารมลพิษจากเครื่องยนต์ของยานยนต์ เพื่อเป็นเกณฑ์กำหนดให้ผู้ทำ ผู้นำเข้ายานยนต์ใช้เป็นแนวทาง ในการควบคุมปริมาณสารมลพิษจากยานยนต์ ช่วยให้ปริมาณสารมลพิษ ที่ระบายออกจากไอเสียของรถยนต์ในปัจจุบันมีปริมาณลดลง</p>	<p>-</p> <p>-</p>

## 2. ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

### 2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมิน

#### ผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไข ที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<b>ระดับเสียง</b> กำแพงกันเสียงสำหรับทางด่วน - กำแพงกันเสียง ควรเป็นชนิดสะท้อนกลับขึ้น ข้างบน (Dispersive) ทำด้วยวัสดุ Glass Reinforced Cement (GRC) หรือวัสดุอื่นที่มี คุณสมบัติเทียบเท่าหรือดีกว่า	- กทพ. ได้ลงนามในสัญญาจ้างก่อสร้างกำแพงกันเสียงบนทางพิเศษ เฉลิมมหานคร บริเวณลุมพินีทาว์นเพลส สุขุมวิท 62 กับ บริษัท เวิร์ล บริดจ์ เทคโนโลยี จำกัด เรียบร้อยแล้ว มีระยะเวลาดำเนินการ 210 วัน โดยผู้รับจ้าง เริ่มงาน ตั้งแต่วันที่ 23 เมษายน 2565 ซึ่งได้ดำเนินงานก่อสร้างฐานรากและ ติดตั้งเสาโครงสร้างกำแพงเรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างงานผลิต และติดตั้ง แผ่นกันเสียง	-
<b>ความสั่นสะเทือน</b> - บำรุงผิวการจราจรให้อยู่ในสภาพดีตลอดเวลา - กำหนดน้ำหนักของยานพาหนะ	- กทพ. ได้มีการตรวจสอบและบำรุงรักษาผิวการจราจรให้อยู่ในสภาพดีตลอดเวลา  - กทพ. ได้กำหนดน้ำหนักของรถบรรทุกไว้ไม่เกินพิกัดตามที่กฎหมายกำหนด โดยมีด่านชั่งน้ำหนักก่อนขึ้นใช้ทางพิเศษคลองรัชก่อนวังเชื่อมเข้าสายบางนา- อาจนรงค์ ( <b>รูปที่ 3</b> )	-  -
<b>คุณภาพน้ำ</b> - ตรวจสอบเช็คระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้นอย่าง สม่ำเสมอ - ตรวจสอบการกำจัดขยะอย่างมีประสิทธิภาพ	- โครงการไม่มีระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้น เนื่องจากโครงการไม่มีพื้นที่ Rest Area  - กทพ. ได้จัดให้มีการทำความสะอาดบนทางพิเศษโดยทำการจัดเก็บขยะ และดูดฝุ่นละออง 2 ครั้งต่อสัปดาห์	-  -



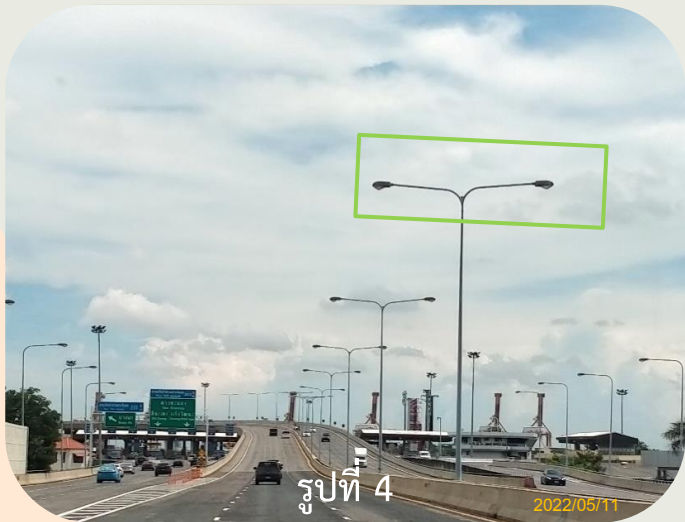
## 2. ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



### 2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมิน

#### ผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไข ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<p><b>การคมนาคม</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างบนแนวทางด่วนรวมทั้งแนวถนนที่มีแนวทางด่วนคร่อมกัน และติดตั้งไฟสปอตไลท์บริเวณจุดขึ้น-ลง</li><li>- ประสานงานกับ กทม. กรมทางหลวง และกองตำรวจจราจร เพื่อกำหนดนโยบายในการควบคุมการจราจรบริเวณจุดขึ้น-ลง และถนนที่เชื่อมกับจุดขึ้น-ลง</li><li>- จัดสรรบุคลากร เช่น ตำรวจจราจรและอุปกรณ์และเครื่องมือต่างๆ ได้แก่ มอเตอร์ไซด์ โทรศัพท์มือถือ ทั้งนี้เพื่อทำการลาดตระเวนตรวจสอบบนแนวทางด่วน</li><li>- บริเวณที่ว่างระหว่างจุดขึ้น-ลงทางด่วน ควรปรับปรุงสวนหย่อมเพื่อสร้างสิ่งผ่อนคลายแก่ผู้ใช้รถ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- กทพ. ได้ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างบนทางพิเศษ และบนถนนที่มีทางพิเศษคร่อม รวมทั้งบริเวณจุดขึ้น-ลง (รูปที่ 4)</li><li>- กทพ. ได้ประสานงานกับ กทม. กรมทางหลวง และกองตำรวจจราจร เพื่อกำหนดนโยบายในการควบคุมการจราจรบริเวณจุดขึ้น-ลง และถนนที่เชื่อมกับจุดขึ้น-ลง (รูปที่ 5)</li><li>- กทพ. ได้จัดให้มีพนักงานจัดการจราจร และอุปกรณ์เครื่องมือต่าง ๆ ได้แก่ รถยนต์ มอเตอร์ไซด์ และวิทยุสื่อสาร เพื่อทำการลาดตระเวนตรวจสอบบนทางพิเศษ (รูปที่ 5)</li><li>- กทพ. ได้จัดให้มีสวนหย่อมบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางจาก ซึ่งเป็นจุดขึ้น-ลงทางพิเศษ (รูปที่ 6)</li></ul>	<p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p>



## 2. ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

### 2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมิน

#### ผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางพิเศษสายบางนา-อานนท์ (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไข ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<p><b>เศรษฐกิจ-สังคม</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- จัดให้มีระบบป้องกันเสียงและความสั่นสะเทือน</li><li>- ประสานงานกับคณะกรรมการชุมชน ในการพิจารณาหาแนวทางลดผลกระทบในกรณีชุมชนถูกคั่นด้วยระบบทางด่วน</li><li>- จัดให้มีป้ายสัญญาณจราจรที่ชัดเจนในตำแหน่งที่เหมาะสม เพื่อลดผลกระทบด้านอุบัติเหตุ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- กทพ. กำหนดให้มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านระดับเสียง กรณีที่มีค่าเกินกว่ากฎหมายกำหนดจะมีการกำหนดมาตรการลดผลกระทบ โดยติดตั้งกำแพงกันเสียงบนทางพิเศษ เพื่อบรรเทาผลกระทบด้านระดับเสียง</li><li>- เนื่องจากทางพิเศษสายบางนา-อานนท์ เป็นทางยกระดับซ้อนทับอยู่บนทางพิเศษเฉลิมมหานคร อย่างไรก็ตามได้จัดให้มีสะพานลอยคนข้ามเพื่อเชื่อมชุมชนทั้งสองฝั่งทางพิเศษ (รูปที่ 7)</li><li>- กทพ. ได้จัดให้มีป้ายแสดงสัญญาณจราจร เพื่อเตือนผู้ใช้ทางให้ขับรถด้วยความระมัดระวัง เช่น ป้ายบอกทางติดตั้งบนทางพิเศษ และป้ายจราจรติดตั้งบนทางพิเศษ เป็นต้น (รูปที่ 8 และรูปที่ 9)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>-</li><li>-</li><li>-</li></ul>





## 2. ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

### 2.3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมิน

#### ผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไข ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<ul style="list-style-type: none"> <li>- การจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อกำกับดูแลการดำเนินการของบุคคลที่ 3 ซึ่งประกอบด้วยทางพิเศษแห่งประเทศไทย สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร จังหวัดสมุทรปราการ กรมควบคุมมลพิษสถาบันการศึกษาหรือผู้แทนชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงโครงการฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กทพ. ได้มีคำสั่งที่ 143/2561 ลงวันที่ 9 กรกฎาคม 2561 แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อกำกับดูแลการดำเนินงานของที่ปรึกษา (บุคคลที่ 3) ที่กทพ.ว่าจ้างให้ดำเนินการศึกษาและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษสายบางนา-อโศกและทางพิเศษสายกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) เรียบร้อยแล้ว และได้มีการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 18 ตุลาคม 2564 และในปี 2565 กำหนดจัดประชุมวันที่ 21 กันยายน 2565</li> </ul>	-
<p><b>คุณภาพอากาศ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ควบคุมดูแลการจราจรให้เป็นไปตามกฎหมาย</li> <li>- รถบรรทุกวัสดุ ต้องมีผ้าปกคลุมอย่างมิดชิด เพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจายและเศษวัสดุตกหล่น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กทพ. ได้มีมาตรการในการควบคุมดูแลการจราจรให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนดและได้ติดตั้งป้ายตรวจจับความเร็ว และกล้องตรวจจับความเร็วบนทางพิเศษ (รูปที่ 1 และรูปที่ 2)</li> <li>- กทพ. ได้กำหนดให้รถบรรทุกวัสดุต้องมีการปิดคลุมอย่างมิดชิดและให้รถที่จะขึ้นทางพิเศษต้องปฏิบัติตาม พรบ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (รูปที่ 3)</li> </ul>	-  -



รูปที่ 1



รูปที่ 2



รูปที่ 3

## 2. ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

### 2.3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมิน

### ผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไข ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<b>ระดับเสียง</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- ติดตั้งกำแพงกันเสียงสูง 2 เมตร บริเวณที่ไวต่อการรบกวน จำนวน 2 บริเวณ คือ<ol style="list-style-type: none"><li>1. หมู่บ้านสินทวีสวนธน 2</li><li>2. โรงเรียนและวัดทุ่งครุ</li></ol></li><li>- กรมทางหลวงจะต้องตรวจสอบความสมบูรณ์ของกำแพงกันเสียงให้อยู่ในความสมบูรณ์ตลอดเวลา ถ้ามีการชำรุดหรือเสียหายจะต้องดำเนินการซ่อมแซมโดยเร่งด่วน</li><li>- กรณีที่เป็นจุดเก็บเงินและทางขึ้น-ลง ของโครงการ โดยพิจารณาออกแบบให้ทางขึ้นอยู่ในด้านในสุดของบริเวณทางขึ้น โดยกำหนดให้ทางลงอยู่ด้านนอก</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- กำแพงกันเสียงบริเวณหมู่บ้านสินทวีสวนธน 2 และบริเวณโรงเรียนและวัดทุ่งครุอยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง ซึ่งปัจจุบันได้ติดตั้งกำแพงกันเสียงเรียบร้อยแล้ว (<b>รูปที่ 4 และรูปที่ 5</b>)</li><li>- กรมทางหลวงได้ดำเนินการตรวจสอบและบำรุงดูแลรักษาความสมบูรณ์ของกำแพงกันเสียงให้อยู่ในความสมบูรณ์ตลอดเวลา</li><li>- กทพ. มีการออกแบบจุดเก็บเงินขึ้น-ลง เป็นไปตามแบบมาตรฐานสากล (<b>รูปที่ 6 และรูปที่ 7</b>)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>-</li><li>-</li><li>-</li></ul>

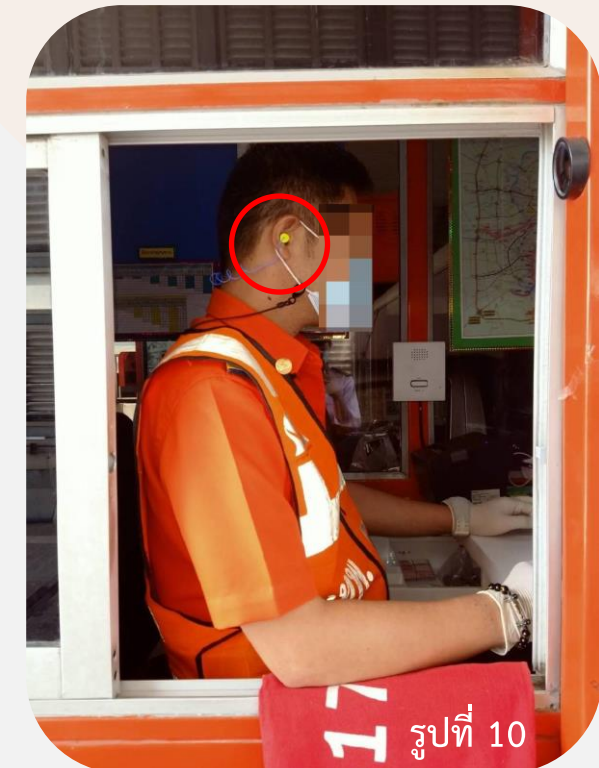
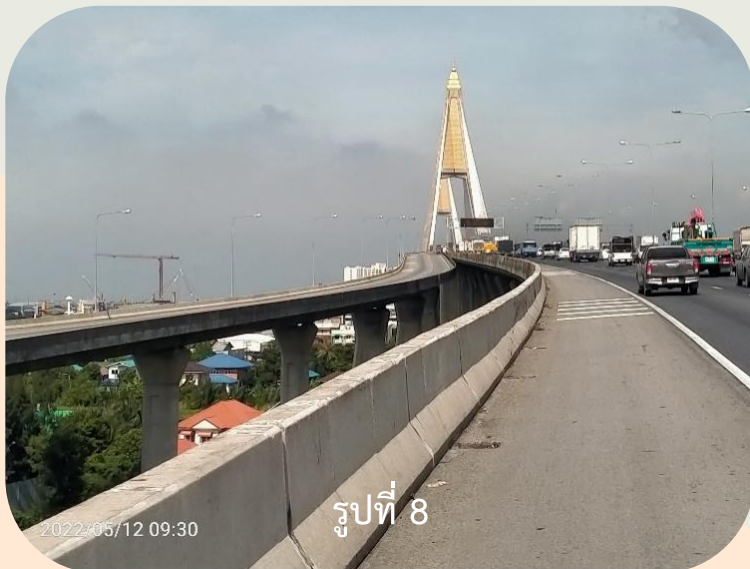


## 2. ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

### 2.3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมิน

#### ผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางพิเศษกาญจนภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไข ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<p><b>ระดับเสียง</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- โครงการจะทำการปลูกต้นไม้โดยรอบทางขึ้น-ลง เป็นแนวกันชน โดยเลือกใช้ต้นไม้ที่มีความสูงมากกว่าขอบทางอย่างน้อย 2 เมตร และสร้างขอบ Parapetริมทางด่วนซึ่งมีความสูง 90 เซนติเมตร</li><li>- ผู้ปฏิบัติงานอยู่ในบริเวณที่เป็นตู้เก็บเงินและบริเวณข้างเคียง ควรที่จะใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียงหากต้องทำงานเป็นเวลานาน</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- กทพ. จัดให้มี Parapet ซึ่งมีความสูง 90 เซนติเมตร ริมขอบทางพิเศษ และมีการปลูกต้นไม้โดยรอบทางขึ้น-ลง เพื่อเป็นแนวกันชน (<b>รูปที่ 8 และรูปที่ 9</b>)</li><li>- กทพ. ได้จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันเสียงให้กับผู้ปฏิบัติงานที่ตู้เก็บค่าผ่านทางพิเศษ หากต้องทำงานเป็นเวลานาน (<b>รูปที่ 10</b>)</li></ul>	<p>-</p> <p>-</p>

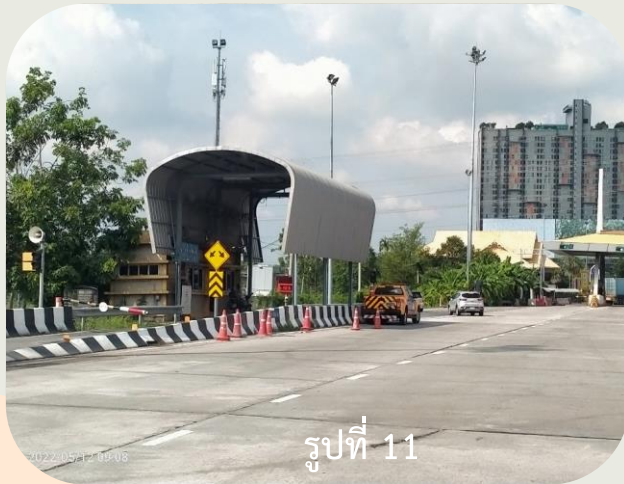


## 2. ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

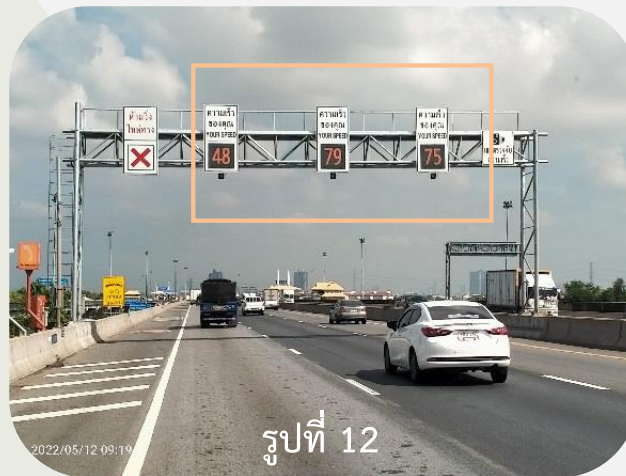
### 2.3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมิน

#### ผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไข ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<b>ความสิ้นสะท้อน</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- ดูแลถนนให้อยู่ในสภาพดี</li><li>- ป้องกันไม่ให้รถบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด</li><li>- กำหนดความเร็วของรถยนต์ที่ใช้ทางโดยไม่ให้เกินกำหนดของกรมทางหลวง</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- กทพ. ได้จัดให้มีแผนการตรวจสอบผิวทางและโครงสร้างทางพิเศษ หากตรวจสอบพบความเสียหายจะดำเนินการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพที่ดี</li><li>- กทพ. ได้ให้มีด่านชั่งน้ำหนักรถก่อนเข้าใช้ทางพิเศษ (รูปที่ 11)</li><li>- กทพ. ได้จัดให้มีป้ายแสดงสัญญาณจราจร เพื่อเตือนผู้ใช้ทางให้ขับรถด้วยความระมัดระวัง เช่น ป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายจราจรติดตั้งบนทางพิเศษ ป้ายปรับเปลี่ยนข้อความอัตโนมัติสำหรับประชาสัมพันธ์และกล้องโทรทัศน์วงจรปิด เป็นต้น (รูปที่ 12, รูปที่ 13, รูปที่ 14, รูปที่ 15 และรูปที่ 16)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>-</li><li>-</li><li>-</li></ul>



รูปที่ 11



รูปที่ 12



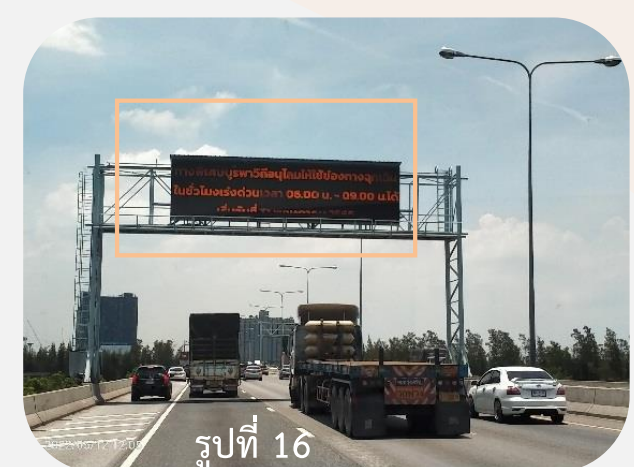
รูปที่ 13



รูปที่ 14



รูปที่ 15



รูปที่ 16

## 2. ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

### 2.3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมิน

#### ผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไข ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<p><b>คุณภาพน้ำผิวดิน</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- น้ำเสียที่เกิดจากพื้นที่บริการทางหลวงสามารถก่อให้เกิดผลกระทบได้ในระดับหนึ่ง ซึ่งคาดว่าจะเป็น้ำเสียที่มาจากพื้นที่บริการรถยนต์และพื้นที่บริการอาหาร เครื่องดื่ม ผลกระทบที่เกิดขึ้นจะเป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อเนื่องตลอดระยะเวลาที่ดำเนินโครงการ</li><li>1.การบำบัดน้ำเสีย โดยใช้โรงบำบัดน้ำเสียรวมของพื้นที่พักผ่อนและบริการควรเป็นระบบ Extended Aeration Activated Sludge</li><li>2. นำน้ำทิ้งที่บำบัดแล้วมาใช้ประโยชน์สำหรับการรดสนามหญ้าและต้นไม้</li><li>3. มูลฝอยและกากของเสียอื่น ๆ ก็ให้มีการจัดการดังนี้<ul style="list-style-type: none"><li>- ให้มีการแยกถังรองรับมูลฝอยตามลักษณะ/ประเภทของมูลฝอย</li><li>- ให้มีห้องเก็บรวบรวมมูลฝอยที่มิดชิดและจัดการให้มีการขนถ่ายทุกวัน</li><li>- เศษอาหารและคราบไขมันจาก Oil Separator ในส่วนของร้านอาหารและเครื่องดื่มให้มีการจัดเก็บแยก ต่างหากจากมูลฝอยอื่นๆ และให้รวบรวมไว้ในถุงพลาสติกดำและปิดให้มิดชิด</li><li>- คราบไขมันที่ได้จาก Oil Separator ของสถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ให้เก็บไว้ในถัง 200 ลิตร และรวบรวมเพื่อรอกำจัดโดยใช้บริการของ GENCO</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- เนื่องจากโครงการยังไม่มีอาคารก่อสร้างพื้นที่บริการอาหารและเครื่องดื่มตามแบบที่เสนอไว้ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงไม่มีน้ำเสียเกิดขึ้นจากพื้นที่บริการอาหารและเครื่องดื่ม</li><li>- ปัจจุบันโครงการไม่มีการบริการอาหารและเครื่องดื่ม จึงไม่มีน้ำเสียเกิดขึ้น แต่ได้จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยไว้ที่อาคารด่าน (รูปที่ 17)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>-</li><li>-</li><li>-</li><li>-</li><li>-</li></ul>



รูปที่ 17

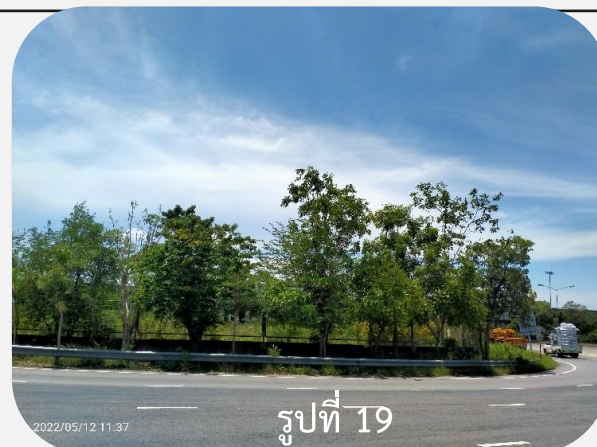
2022/01/18 09:34

## 2. ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

### 2.3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมิน

#### ผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางพิเศษกาญจนภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไข ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<b>คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)</b> 4. ในกรณีที่มีบริการอัดฉีดและเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องยนต์ให้มีถังเก็บน้ำมันเครื่องที่ใช้แล้วขนาด 4,000 ลิตร (ตามข้อกำหนดของกรมโยธาธิการ) และให้กำจัดโดยใช้บริการของ GENCO เช่นเดียวกับ Oil Wastewater	- ปัจจุบันโครงการยังไม่มีบริการอัดฉีดและเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องยนต์บริเวณทางพิเศษ	-
<b>ระบบนิเวศในแหล่งน้ำ</b> ผลกระทบโดยตรงต่อระบบนิเวศและสิ่งแวดล้อมในน้ำไม่มี แต่มีผลกระทบทางอ้อม เช่น การกีดขวางทางไหลหรือการกีดขวางทางน้ำ - ออกแบบเสาหรือตอม่อให้เหมาะสมเพื่อหลีกเลี่ยงการกีดขวาง หรือการกั้นทางน้ำไหล	- โครงการได้รับการออกแบบและก่อสร้างตอม่อไม่ให้ลงไปแหล่งน้ำ เพื่อหลีกเลี่ยงการกีดขวาง หรือการกั้นทางน้ำ (รูปที่ 18)	-
<b>ระบบนิเวศบนบก</b> ไม่มีผลกระทบต่อระบบนิเวศบนบก - ควรมีการเพิ่มพื้นที่สีเขียวหรือการจัดสวนตามแนวเส้นทางโครงการก่อสร้างด้านล่างเพื่อใช้ในการลดมลพิษทางอากาศ เสียง และอื่น ๆ โดยการปลูกต้นไม้เพิ่มเติม เช่น ต้นทรงบาดาล ทองอุไร พลับพลึงบ้าน และการเวก เป็นต้น โดยกำหนดช่วงห่างของต้นอ่อนที่ปลูกไม่เกิน 10 เมตร ในช่วงปีแรกจะต้องมีการดูแลรดน้ำในช่วงหน้าแล้ง และปลูกทดแทนต้นที่ตาย และจะต้องปลูกและดูแลต้นไม้	- กทพ. ได้มีการปลูกต้นไม้ตามแนวขอบทางด้านล่างทางพิเศษเพื่อลดมลพิษทางอากาศและเสียง (รูปที่ 19)	-



## 2. ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

### 2.3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมิน

#### ผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไข ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<u>การใช้ที่ดิน</u> <ul style="list-style-type: none"><li>- กำหนดเขตการใช้ที่ดินในบริเวณสองข้างของโครงการ</li><li>- ลดความหนาแน่นของการใช้ที่ดิน</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- ตาม พรบ. ทางหลวง (ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2549) กำหนดห้ามมิให้ผู้ใดสร้างอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวงพิเศษหรือรูกล้ำทางหลวงพิเศษ นอกจากนี้ กฎหมายควบคุมอาคารยังมีการควบคุมความหนาแน่นและการใช้ประโยชน์ของการใช้ที่ดิน อยู่ในความดูแลของกรมการผังเมือง กฎกระทรวงฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2535) แก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวงฉบับที่ 50 (พ.ศ. 2540) ข้อ 2 วรรค 2</li></ul>	-
<u>การป้องกันน้ำท่วมและการระบายน้ำ</u> <ul style="list-style-type: none"><li>- การออกแบบทางของโครงการ ควรที่จะพิจารณาโครงการป้องกันน้ำท่วมของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ควบคู่ไปกับการออกแบบโครงสร้างถนน เพื่อไม่ให้มีการก่อสร้างถนนขัดขวางการระบายน้ำในโครงการดังกล่าว</li><li>- ให้มีการออกแบบระบบระบายน้ำที่ดี เช่น ท่อลอดหรือสะพานในบริเวณที่ถนนข้ามคูคลอง และไม่ให้มีการก่อสร้างโครงสร้างของถนนลงในคูคลองระบายน้ำ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- เนื่องจากโครงการเป็นทางยกระดับการออกแบบทางยกระดับจึงไม่กีดขวางการระบายน้ำ และเป็นไปตามรูปแบบการก่อสร้าง</li><li>- โครงการได้ออกแบบระบบระบายน้ำ และไม่มีโครงสร้างของโครงการในคูคลองระบายน้ำ</li></ul>	-  -

## 2. ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

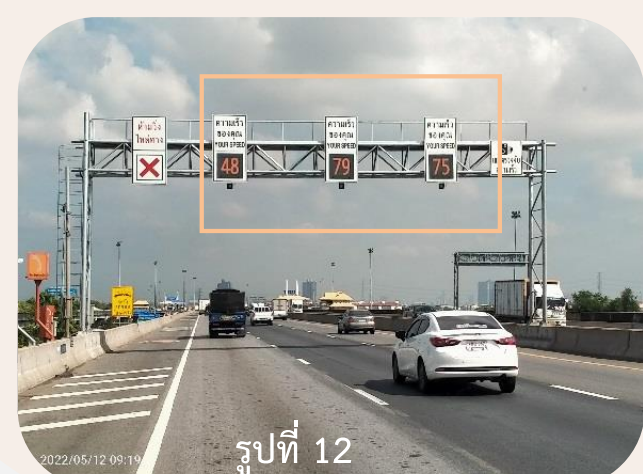
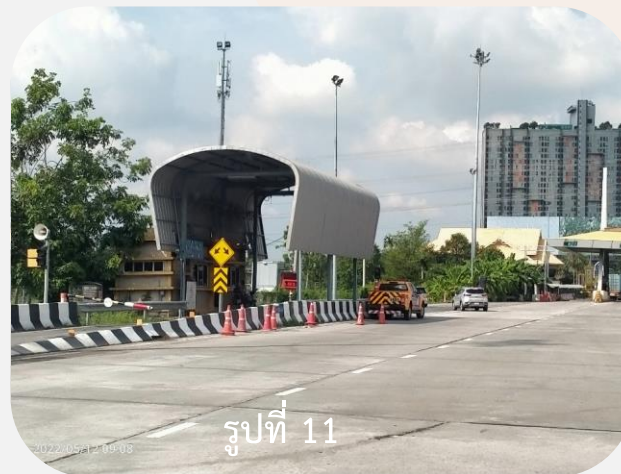


ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

### 2.3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมิน

#### ผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไข ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<b>สภาพเศรษฐกิจและสังคม</b> - ใช้มาตรการในการลดผลกระทบ มาตรการติดตามตรวจสอบและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม โดยการอาศัยวิธีการจัดการเทคโนโลยี และเครื่องมือต่าง ๆ มาช่วยในการบรรเทาผลกระทบดังกล่าว	- กทพ. ได้ดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม อาทิ เช่น ผลกระทบด้านเสียง จะดำเนินการติดตั้งกำแพงกันเสียงเพื่อบรรเทาผลกระทบ เป็นต้น (รูปที่ 4 และรูปที่ 5) และมาตรการติดตามตรวจสอบ อาทิ เช่น การควบคุมความเร็ว การควบคุมน้ำหนักรถบรรทุก (รูปที่ 11, รูปที่ 12, รูปที่ 13, รูปที่ 14 และรูปที่ 15)	-



## 2. ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

### 2.3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมิน

### ผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไข ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<p><b>สภาพเศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- มาตรการทางสังคม คณะผู้ศึกษาได้เสนอให้มีแผนประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน โดยเฉพาะผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ เพื่อเป็นการบรรเทาปัญหาความขัดแย้งทางสังคมระหว่างผู้ดำเนินโครงการกับประชาชนทั้งที่เป็นผู้ได้รับผลกระทบทางตรงและทางอ้อม</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- กทพ. ได้จัดให้มีป้ายแจ้งเหตุฉุกเฉิน สอบถามสภาพจราจรผ่านบริการ EXAT Call Center 1543 ในการรับเรื่องร้องเรียนจากผู้ใช้ทางพิเศษ และผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการเพื่อบรรเทาผลกระทบและปัญหาความขัดแย้งที่เกิดขึ้น และได้จัดให้มีกิจกรรมการฝึกซ้อมการป้องกันและระงับอัคคีภัยใต้ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ร่วมกับชุมชนโดยรอบเพิ่มเติมตามแผนการบริหารความพร้อมต่อสภาวะวิกฤติ (แผน BCP) (รูปที่ 20)</li></ul>	-



รูปที่ 20



## 2. ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

### 2.3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมิน

### ผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไข ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<p><b>สภาพภูมิทัศน์</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- มีการปลูกต้นไม้เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียว หรือการจัดสวนตามแนวเส้นทางโครงการเพื่อช่วยบดบังโครงสร้างและลดมลพิษได้ เช่น มลพิษทางอากาศ เช่น ต้นทรงบาดาล ทองอุไร เป็นต้น</li><li>- การออกแบบโครงสร้างเพื่อให้กลมกลืนกับลักษณะสภาพแวดล้อมโดยรอบพื้นที่โครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- กทพ. ได้มีการปลูกต้นไม้ตามแนวขอบทางด้านล่างทางพิเศษเป็นระยะโดยเฉพาะจุดตัดของถนน (รูปที่ 19)</li><li>- โครงการได้มีการออกแบบโครงสร้างให้มีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมโดยรอบพื้นที่ (รูปที่ 21)</li></ul>	<p>-</p> <p>-</p>

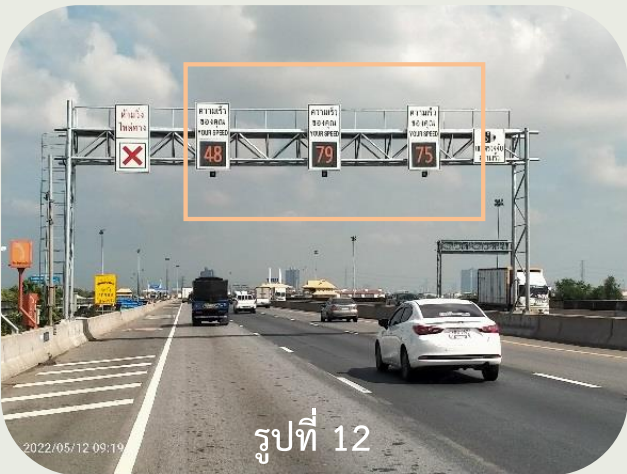


## 2. ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

### 2.3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมิน

#### ผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางพิเศษกาญจนภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไข ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<p><b>ความปลอดภัย</b></p> <p>- จัดทำป้ายสัญญาณจราจร และมีการควบคุมความเร็วของรถยนต์โดยเคร่งครัด</p>	<p>- กทพ. ได้จัดทำป้ายปรับเปลี่ยนข้อความอัตโนมัติ สำหรับประชาสัมพันธ์บนทางพิเศษเพื่อเตือนผู้ขับขี่ให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด และมีการติดตั้งเครื่องหมายจราจรตลอดเส้นทางพิเศษ (รูปที่ 12, รูปที่ 13, รูปที่ 14 และรูปที่ 22)</p>	-



## 2. ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

### 2.4 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ กทพ. ดำเนินการ

#### ทางพิเศษกาญจนภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไข ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<b>ระดับเสียง</b> - ติดตั้งกำแพงกันเสียงเพื่อลดผลกระทบด้านระดับเสียง บริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อม (Sensitive Area)	- กทพ. ได้ติดตั้งกำแพงกันเสียง รวม 10 พื้นที่ ได้แก่ 1. บริเวณตั้งแต่ กม. 6+000A ถึง กม. 6+600A ระยะทาง 600 เมตร และบริเวณตั้งแต่ กม. 6+000B ถึง กม. 6+600B ระยะทาง 600 เมตร (รูปที่ 1) 2. บริเวณตั้งแต่ กม. 12+000A ถึง กม. 12+600A ระยะทาง 600 เมตร (รูปที่ 2) 3. บริเวณตั้งแต่ กม. 13+100A ถึง กม. 14+300A ระยะทาง 1,200 เมตร (รูปที่ 3) 4. บริเวณตั้งแต่ กม. 18+250A ถึง กม. 18+500A ระยะทาง 250 เมตร (รูปที่ 4) 5. บริเวณตั้งแต่ กม. 16+800B ถึง กม. 16+850B ระยะทาง 50 เมตร (รูปที่ 5)	-



## 2. ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

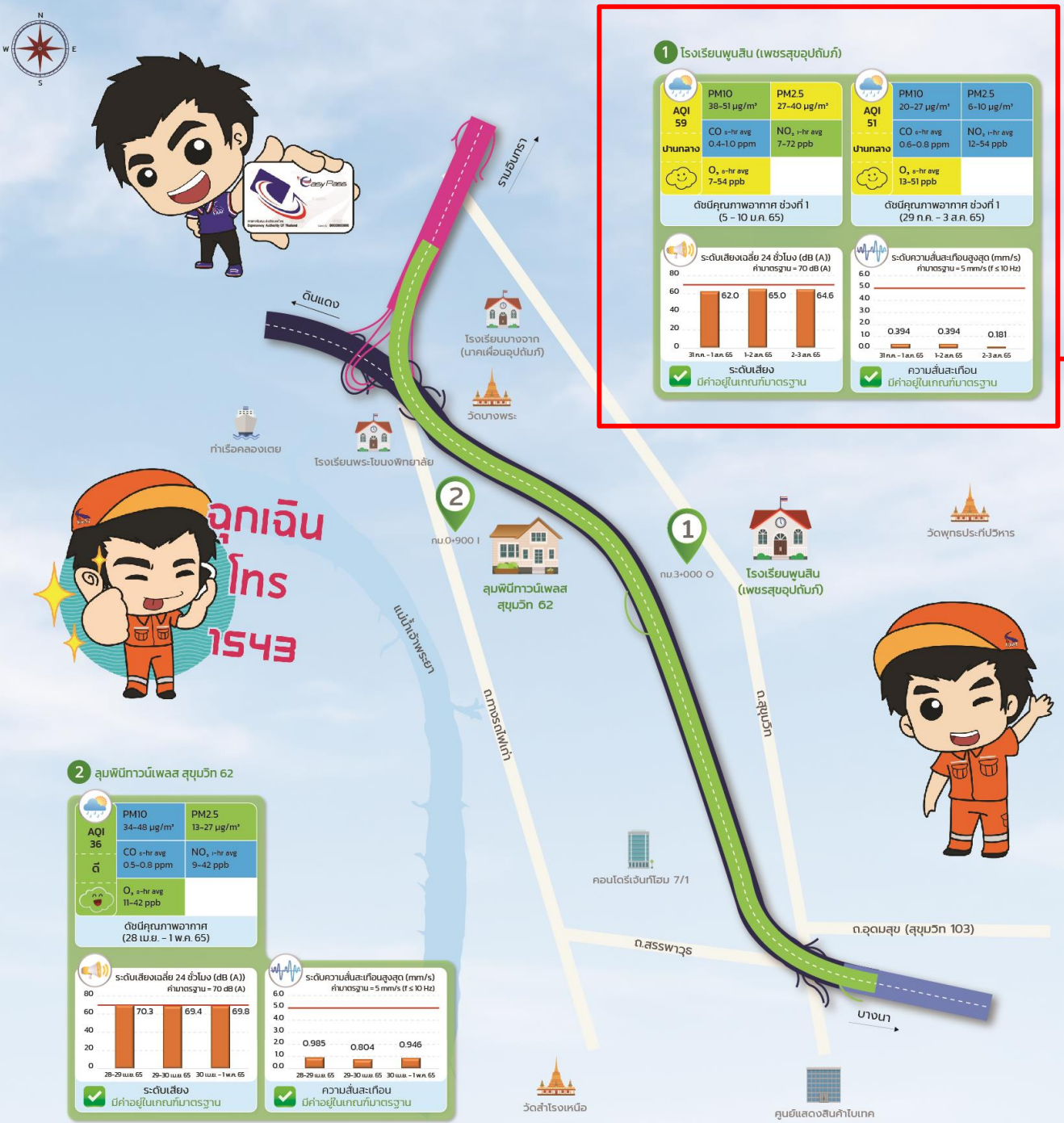
### 2.4 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ กทพ. ดำเนินการ

#### ทางพิเศษกาญจนภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไข ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<b>ระดับเสียง</b> - ติดตั้งกำแพงกันเสียงเพื่อลดผลกระทบด้านระดับเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อม (Sensitive Area)	6. บริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษปุ๊เจ้าสมิงพราย (รูปที่ 6) 7. บริเวณตั้งแต่ กม. 16+500B ถึง กม. 16+620B ระยะทาง 120 เมตร (รูปที่ 7) 8. บริเวณ กม. 2+100A ระยะทาง 120 เมตร (รูปที่ 8) 9. บริเวณตั้งแต่ กม. 7+800B ถึง กม. 7+900B ระยะทาง 100 เมตร (รูปที่ 9) 10. บริเวณทางลงด่านเทพารักษ์ 2 (รูปที่ 10)	-







### 3.1 สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมทางพิเศษสายบางนา-อโศกประจำปี 2565

ตรวจวัด จำนวน 2 บริเวณ

#### 1) บริเวณโรงเรียนพูนสิน (เพชรสุขอุบลรัตน์)

- ตรวจวัดคุณภาพอากาศ** ได้แก่ (TSP, PM10, PM2.5, CO, CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, THC, O<sub>3</sub>, ความเร็วลม ทิศทางลม และอุณหภูมิ)
 

ดำเนินการตรวจวัด 2 ช่วง

ช่วงที่ 1 (ระหว่างวันที่ 5-10 ม.ค. 65)  
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

ช่วงที่ 2 (ระหว่างวันที่ 29 ก.ค. - 3 ส.ค. 65)  
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด
- ตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป** ( $L_{eq\ 24\ hr}$ ) (ระหว่างวันที่ 31 ก.ค. - 3 ส.ค. 65)  
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด
- ตรวจวัดความสั่นสะเทือน** (Peak Particle Velocity) (ระหว่างวันที่ 31 ก.ค. - 3 ส.ค. 65)  
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

### 3.1 สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมทางพิเศษสายบางนา-อโศกประจำปี 2565 (ต่อ)

#### 2) บริเวณลุมพินีทาว์นเพลส สุขุมวิท 62 (ตรวจวัดระหว่างวันที่ 28 เม.ย. - 1 พ.ค. 65)

- ตรวจวัดคุณภาพอากาศ ได้แก่

(TSP, PM10, PM2.5, CO, CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, THC, O<sub>3</sub>, ความเร็วลม ทิศทางลม และอุณหภูมิ)

พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด
- ตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป (L<sub>eq</sub> 24 hr)

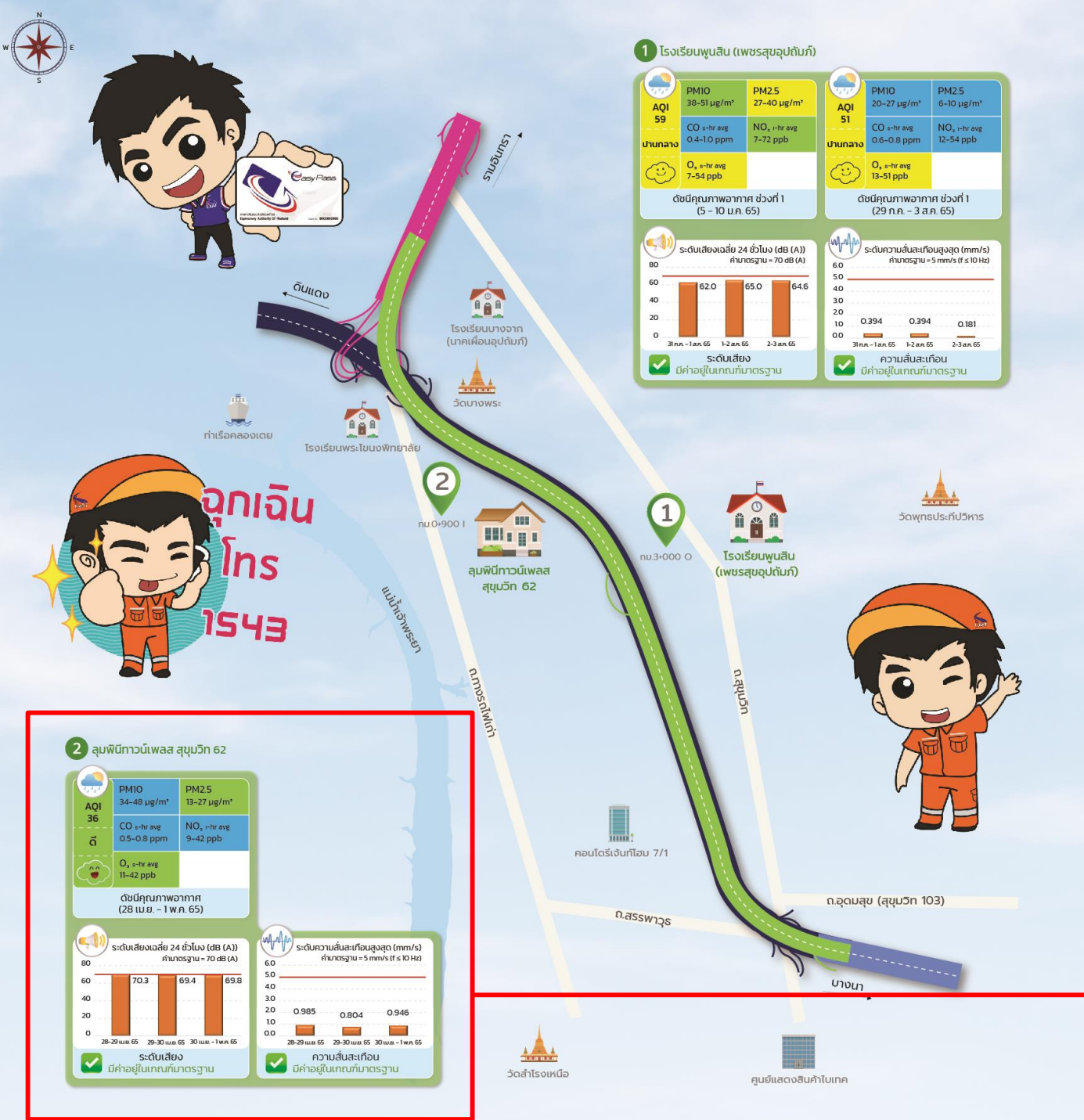
พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

ยกเว้น ระหว่างวันที่ 28-29 เม.ย. 65

มีค่า 70.3 เดซิเบลเอ

ซึ่งสูงเกินเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด
- ตรวจวัดความสั่นสะเทือน (Peak Particle Velocity)

พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

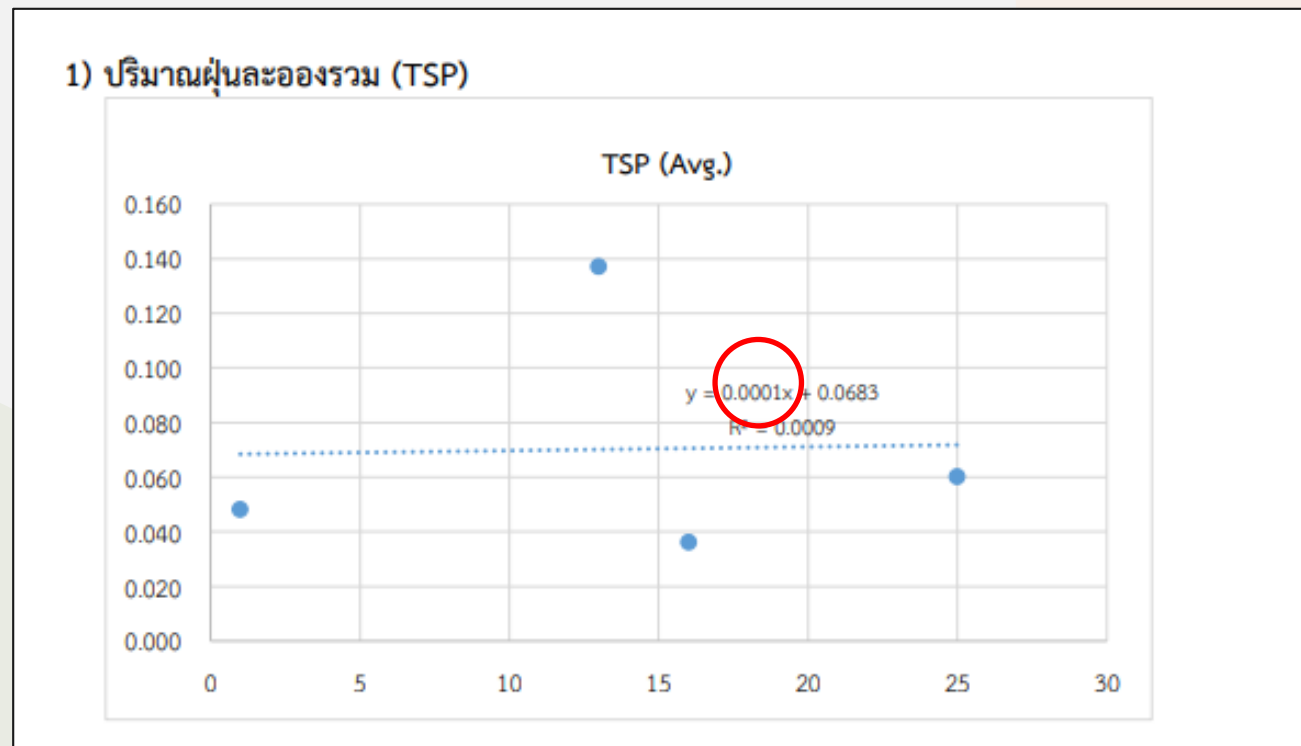



ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ ประจำปี 2565


ดัชนี ที่ตรวจวัด	บริเวณที่ทำการตรวจวัด			มาตรฐาน
	1. โรงเรียนพูนสิน (เพชรสุขอุปถัมภ์)		2. ลุมพินีทาวน์เพลส สุขุมวิท 62	
	ช่วงที่ 1 (5-10 ม.ค. 65)	ช่วงที่ 2 (29 ก.ค. – 3 ส.ค. 65)	(28 เม.ย. - 1 พ.ค. 65)	
TSP	0.081-0.097	0.036-0.041	0.060-0.082	0.330 mg/m <sup>3</sup>
PM10	0.038-0.051	0.020-0.027	0.034-0.048	0.120 mg/m <sup>3</sup>
PM2.5	0.027-0.040	0.006-0.010	0.013-0.027	0.05 mg/m <sup>3</sup>
NO <sub>2</sub>	0.007-0.072	0.012-0.054	0.009-0.042	0.17 ppm
CO <sub>2</sub>	349-433	342-412	363-412	-
HC	2.07-5.47	1.80-3.85	2.47-3.38	-
CO 1-hr avg	0.3-1.1	0.5-1.3	0.5-0.9	30.0 ppm
CO 8-hr avg	0.4-1.0	0.6-0.8	0.5-0.8	9.0 ppm
O <sub>3</sub> 1-hr avg	0.004-0.066	0.010-0.068	0.006-0.058	0.10 ppm
O <sub>3</sub> 8-hr avg	0.007-0.054	0.013-0.051	0.011-0.042	0.07 ppm
Noise	-	62.0-65.0	69.4-70.3	70.0 dB (A)
Vibration	-	0.181-0.394	0.804-0.985	อาคารประเภทที่ 1 = 20 mm/s
				อาคารประเภทที่ 2 = 5 mm/s
				อาคารประเภทที่ 3 = 3 mm/s


# หลักการพิจารณาการเปลี่ยนแปลงเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมกับผลการตรวจวัดที่ผ่านมา


## 1. พิจารณาผลการเปรียบเทียบย้อนหลัง 3 ปี ระหว่าง ปี พ.ศ. 2563-2565




หมายเหตุ :  (เพิ่มขึ้นเล็กน้อย) = ค่าความชัน เพิ่มขึ้นไม่เกิน 10%



 (ลดลงเล็กน้อย) = ค่าความชัน ลดลงไม่เกิน 10%


 = ค่าความชัน  $\pm < 1\%$  แนวโน้มไม่เปลี่ยนแปลง


 (เพิ่มขึ้น) = ค่าความชัน เพิ่มขึ้นมากกว่า 10%

 (ลดลง) = ค่าความชัน ลดลงมากกว่า 10%

## 2. พิจารณาผลการเปรียบเทียบย้อนหลังกับผลการตรวจวัดในปีที่ผ่านมา ซึ่งไม่มีการดำเนินการตรวจวัดในปี 2563

หมายเหตุ :  (เพิ่มขึ้นเล็กน้อย) = เพิ่มขึ้นไม่เกิน 10% ของผลการตรวจวัดปี 2564  (เพิ่มขึ้น) = เพิ่มขึ้นมากกว่า 10% ของผลการตรวจวัดปี 2564

 (ลดลงเล็กน้อย) = ลดลงไม่เกิน 10% ของผลการตรวจวัดปี 2564  (ลดลง) = ลดลงมากกว่า 10% ของผลการตรวจวัดปี 2564

 = ผลการตรวจวัด  $\pm < 1\%$  แนวโน้มไม่เปลี่ยนแปลง

# สรุปแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์



ทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์

ดัชนี ที่ตรวจวัด	บริเวณที่ทำการตรวจวัด				มาตรฐาน
	1. โรงเรียนพูนสิน (เพชรสุขอุบลมภ์)		2. ลุมพินีทาวน์เพลส สุขุมวิท 62		
	ผลปี 65	แนวโน้ม	ผลปี 65	แนวโน้ม	
TSP	0.036-0.097	↓	0.060-0.082	☹️	0.330 mg/m³
PM10	0.020-0.051	↓	0.034-0.048	☹️	0.120 mg/m³
PM2.5	0.006-0.040	↓	0.013-0.027	☹️	0.05 mg/m³
NO <sub>2</sub>	0.007-0.072	↑	0.009-0.042	☹️	0.17 ppm
CO <sub>2</sub>	342-433	↓	363-412	😊	-
HC	1.80-5.47	↑	2.47-3.38	☹️	-
CO 1-hr avg	0.3-1.3	⚖️	0.5-0.9	☹️	30.0 ppm
CO 8-hr avg	0.4-1.0	↑	0.5-0.8	☹️	9.0 ppm
O <sub>3</sub> 1-hr avg	0.004-0.068	↑	0.006-0.058	☹️	0.10 ppm
O <sub>3</sub> 8-hr avg	0.007-0.054	↑	0.011-0.042	☹️	0.07 ppm
Noise	62.0-65.0	☹️	69.4-70.3	↓	70.0 dB (A)
Vibration	0.181-0.394	😊	0.804-0.985	☹️	อาคารประเภทที่ 1 = 20 mm/s
					อาคารประเภทที่ 2 = 5 mm/s
					อาคารประเภทที่ 3 = 3 mm/s

## 3.2 สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม

### ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

ประจำปี 2565

ตรวจวัด จำนวน 7 บริเวณ

#### 1) บริเวณวัดไตรสาคี

- **ตรวจวัดคุณภาพอากาศ** ได้แก่ (TSP, PM10, PM2.5, CO, CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, THC, O<sub>3</sub>, ความเร็วลม ทิศทางลม และอุณหภูมิ)

ดำเนินการตรวจวัด 2 ช่วง

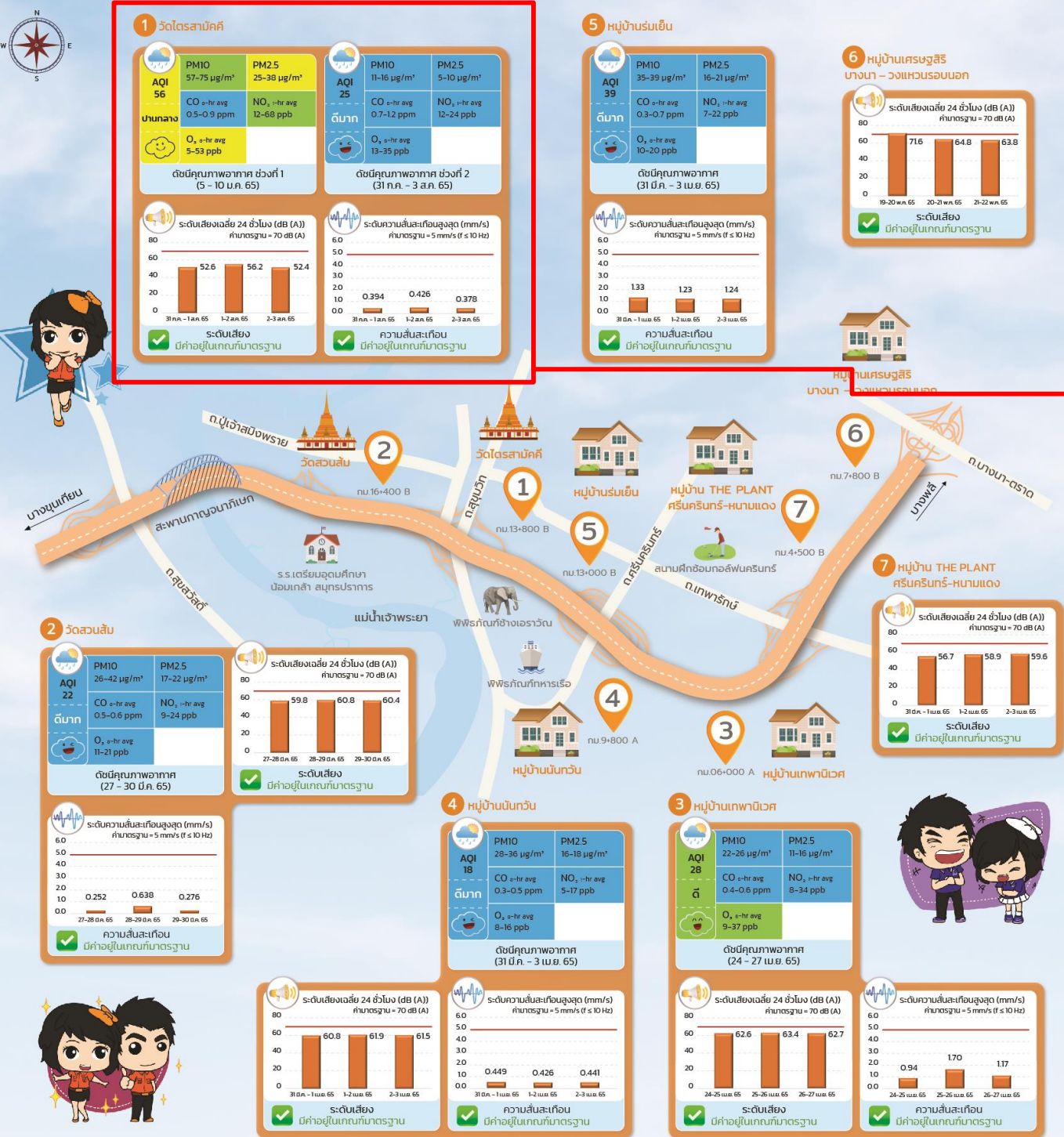
ช่วงที่ 1 (ระหว่างวันที่ 5-10 ม.ค. 65)

พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

ช่วงที่ 2 (ระหว่างวันที่ 29 ก.ค. – 3 ส.ค. 65)

พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

- **ตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป** ( $L_{eq\ 24\ hr}$ ) (ระหว่างวันที่ 31 ก.ค. – 3 ส.ค. 65)  
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด
- **ตรวจวัดความสั่นสะเทือน** (Peak Particle Velocity) (ระหว่างวันที่ 31 ก.ค. – 3 ส.ค. 65)  
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด



#### เกณฑ์มาตรฐาน

ดัชนีคุณภาพอากาศ	เกณฑ์ดัชนีคุณภาพอากาศ (Air Quality Index : AQI) กรมควบคุมมลพิษ
	0 - 25      26 - 50      51 - 100      101 - 200      > 200
	ดี      ปานกลาง      เริ่มมีผลต่อสุขภาพ      มีผลต่อสุขภาพ
ระดับเสียง	มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ไม่เกิน 70 เดซิเบล
ความสั่นสะเทือน	มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร



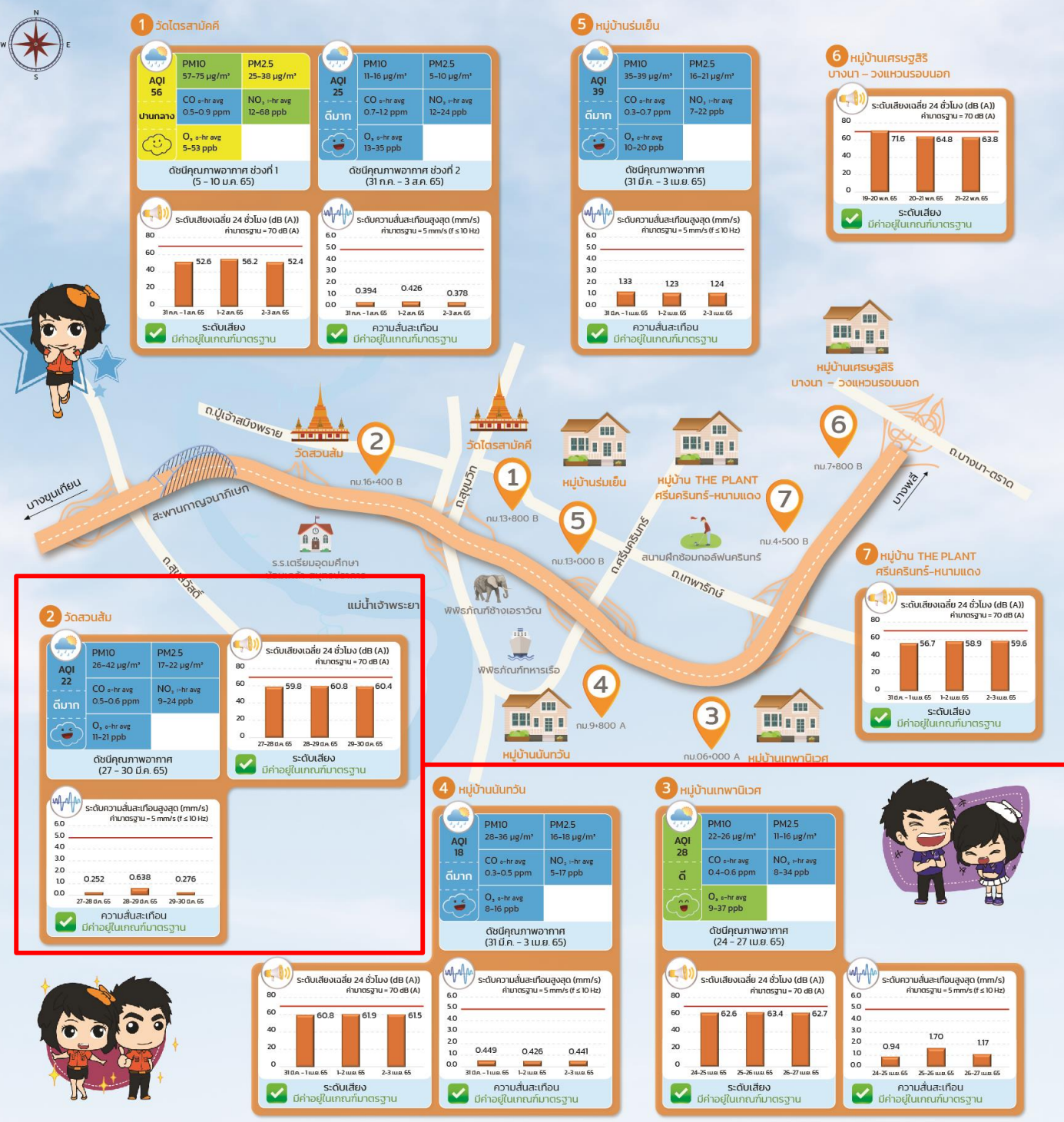
## 3.2 สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม

### ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

#### ประจำปี 2565 (ต่อ)

#### 2) บริเวณวัดสวนส้ม (ตรวจวัดระหว่างวันที่ 27-30 มี.ค. 65)

- ตรวจวัดคุณภาพอากาศ ได้แก่ (TSP, PM10, PM2.5, CO, CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, THC, O<sub>3</sub>, ความเร็วลม ทิศทางลม และอุณหภูมิ) พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด
- ตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป (L<sub>eq</sub> 24 hr) พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด
- ตรวจวัดความสั่นสะเทือน (Peak Particle Velocity) พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด



**เกณฑ์มาตรฐาน**

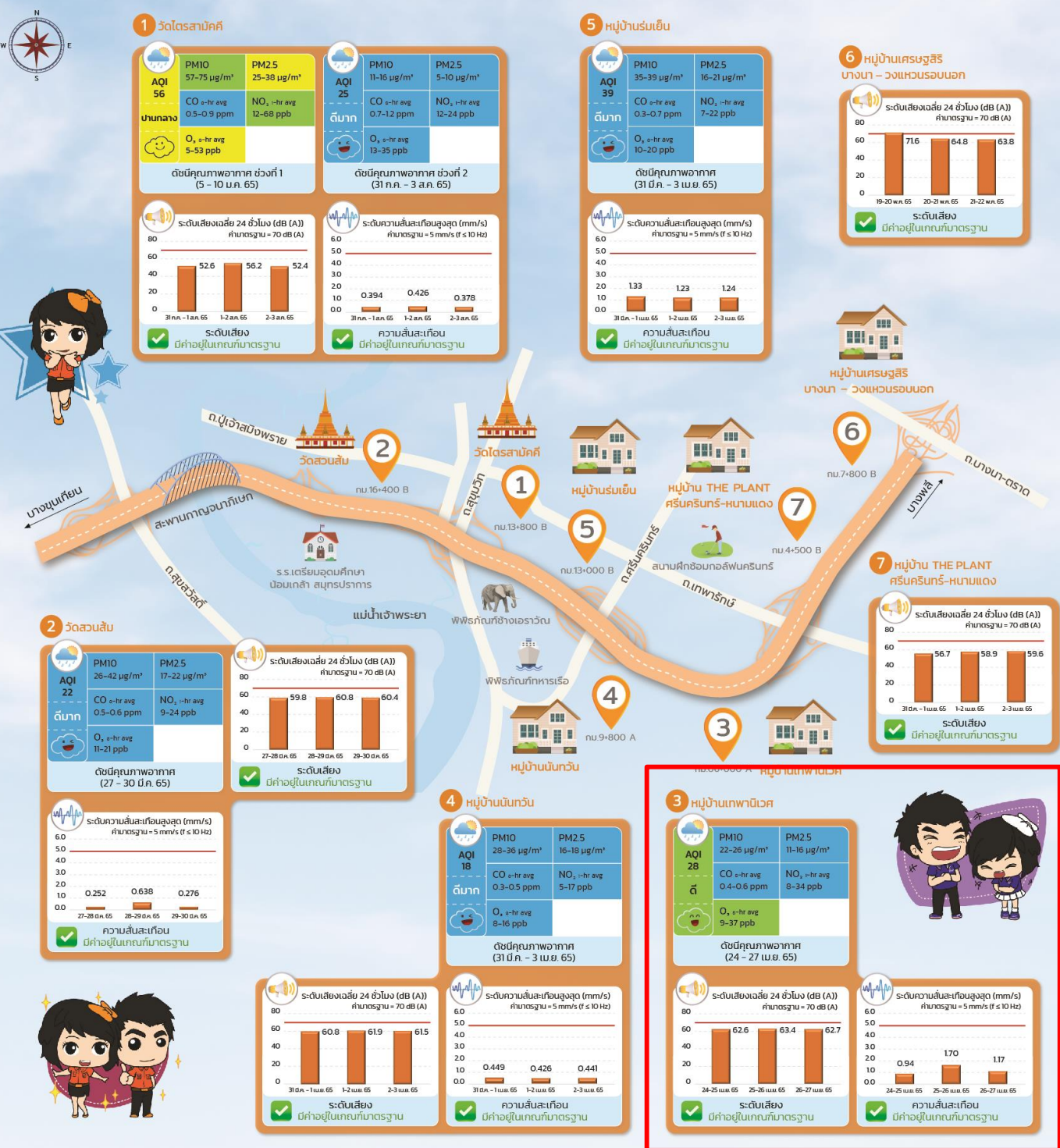
ดัชนีคุณภาพอากาศ	เกณฑ์ดัชนีคุณภาพอากาศ (Air Quality Index : AQI) กรมควบคุมมลพิษ
ดัชนีคุณภาพอากาศ	0 - 25    26 - 50    51 - 100    101 - 200    > 200
ระดับเสียง	มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ
ความสั่นสะเทือน	มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร



## 3.2 สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ประจำปี 2565 (ต่อ)

3) บริเวณหมู่บ้านเทพาวิเวศ  
(ตรวจวัดระหว่างวันที่ 24-27 เม.ย. 65)

- **ตรวจวัดคุณภาพอากาศ** ได้แก่  
(TSP, PM10, PM2.5, CO, CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, THC, O<sub>3</sub>,  
ความเร็วลม ทิศทางลม และอุณหภูมิ)  
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด
- **ตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป** (L<sub>eq</sub> 24 hr)  
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด
- **ตรวจวัดความสั่นสะเทือน** (Peak Particle Velocity)  
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด



**เกณฑ์มาตรฐาน**

ดัชนีคุณภาพอากาศ	เกณฑ์ดัชนีคุณภาพอากาศ (Air Quality Index : AQI) กรมควบคุมมลพิษ
0 - 25	ดี
26 - 50	ปานกลาง
51 - 100	เริ่มมีผลต่อสุขภาพ
101 - 200	มีผลต่อสุขภาพ
> 200	มีผลต่อสุขภาพ

**ระดับเสียง**  
มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ไม่เกิน 70 เดซิเบล

**ความสั่นสะเทือน**  
มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร



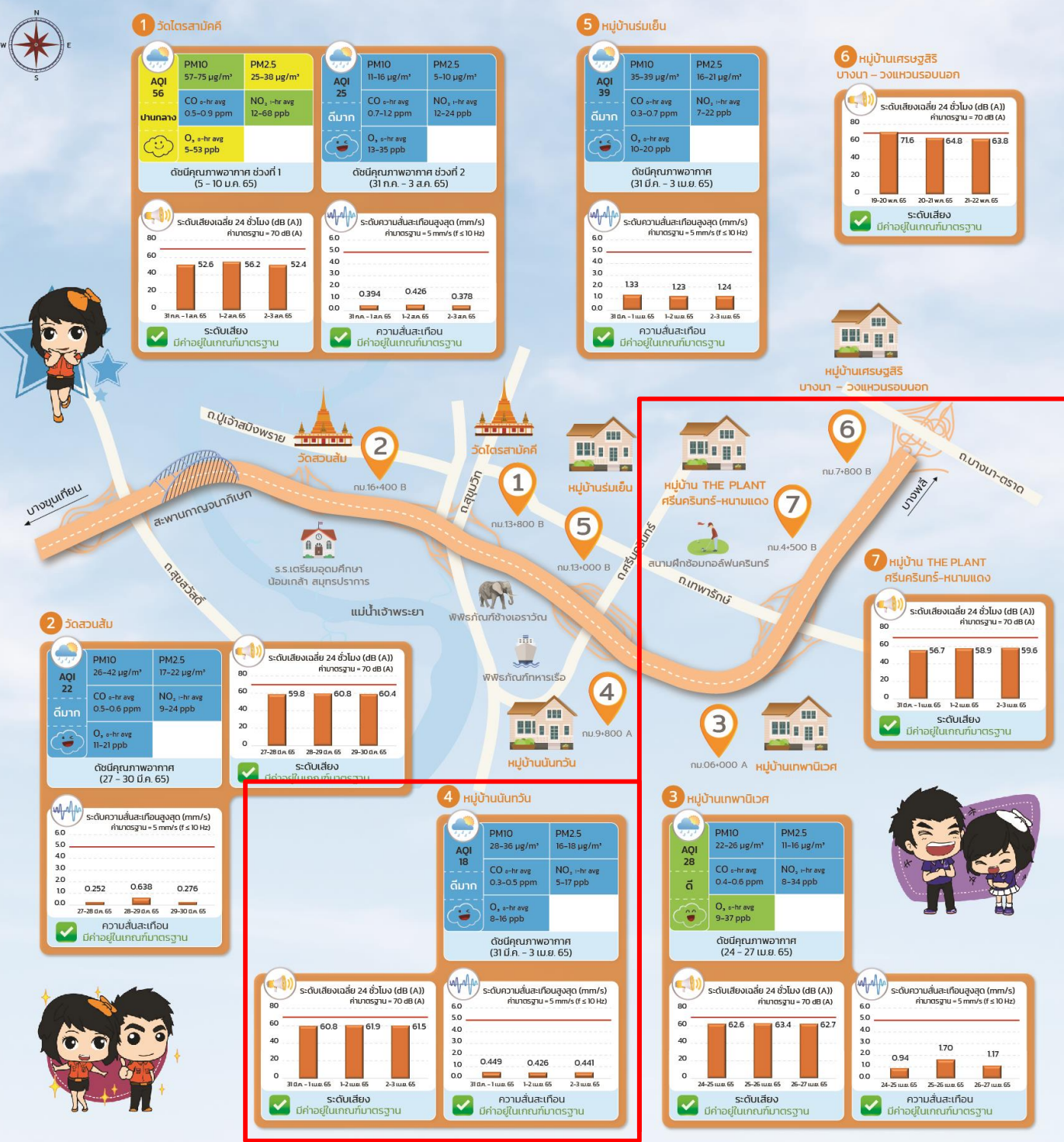
## 3.2 สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม

### ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

#### ประจำปี 2565 (ต่อ)

4) บริเวณหมู่บ้านนนทวน  
(ตรวจวัดระหว่างวันที่ 31 มี.ค. – 3 เม.ย. 65)

- **ตรวจวัดคุณภาพอากาศ** ได้แก่  
(TSP, PM10, PM2.5, CO, CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, THC, O<sub>3</sub>,  
ความเร็วลม ทิศทางลม และอุณหภูมิ)  
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด
- **ตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป** (L<sub>eq</sub> 24 hr)  
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด
- **ตรวจวัดความสั่นสะเทือน** (Peak Particle Velocity)  
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด



**เกณฑ์มาตรฐาน**

ดัชนีคุณภาพอากาศ	เกณฑ์ดัชนีคุณภาพอากาศ (Air Quality Index : AQI) กรมควบคุมมลพิษ
	0 - 25    26 - 50    51 - 100    101 - 200    > 200
	ดีมาก    ดี    ปานกลาง    เริ่มมีผลต่อสุขภาพ    มีผลต่อสุขภาพ
ระดับเสียง	มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ
ความสั่นสะเทือน	มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร



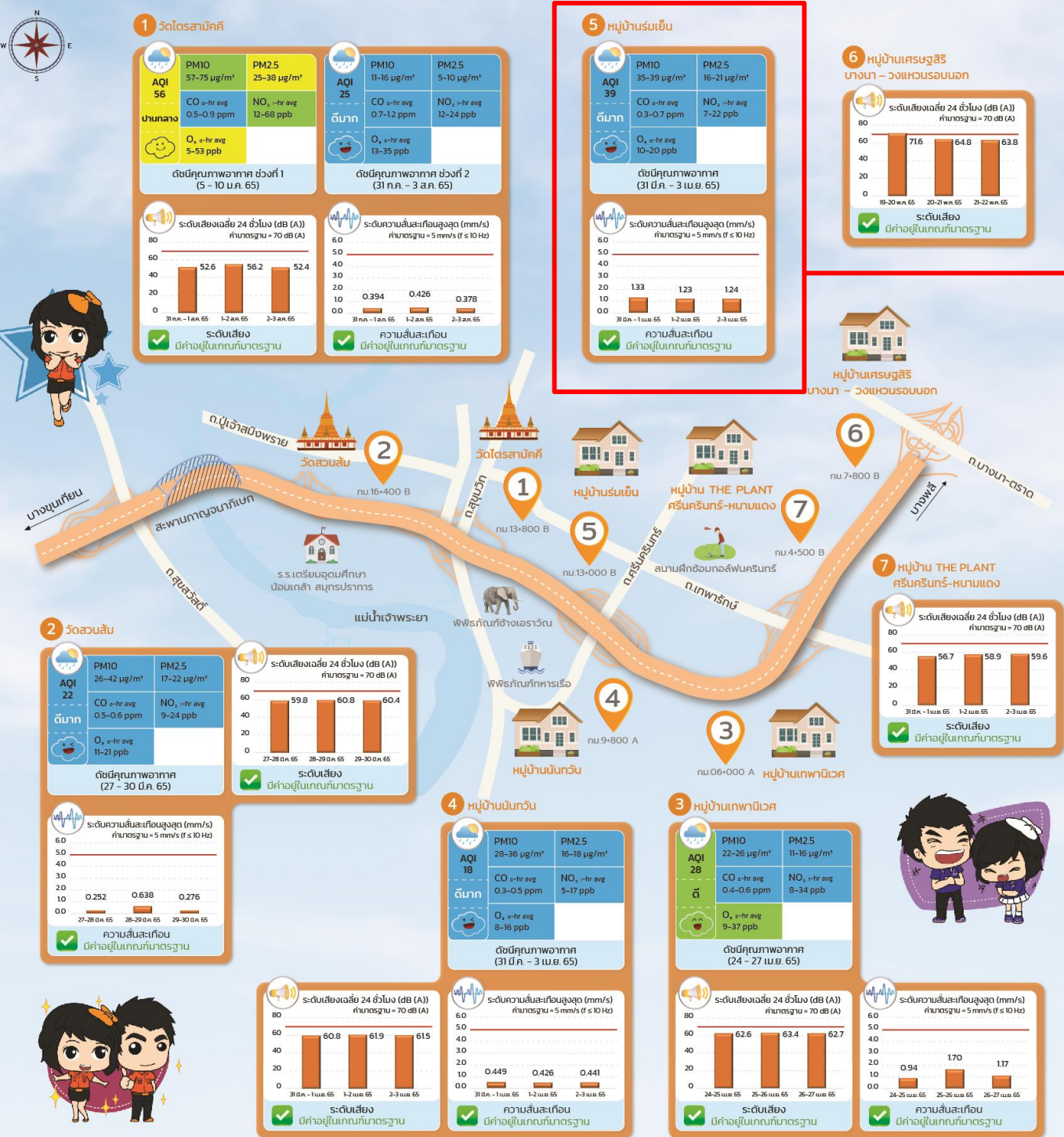
## 3.2 สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม

### ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

ประจำปี 2565 (ต่อ)

5) บริเวณหมู่บ้านร่มเย็น  
(ตรวจวัดระหว่างวันที่ 31 มี.ค. - 3 เม.ย. 65)

- ตรวจวัดคุณภาพอากาศ ได้แก่ (TSP, PM10, PM2.5, CO, CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, THC, O<sub>3</sub>, ความเร็วลม ทิศทางลม และอุณหภูมิ) พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด
- ตรวจวัดความสั่นสะเทือน (Peak Particle Velocity) พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด



#### เกณฑ์มาตรฐาน

ดัชนีคุณภาพอากาศ	เกณฑ์ดัชนีคุณภาพอากาศ (Air Quality Index : AQI) กรมควบคุมมลพิษ
	0 - 25      26 - 50      51 - 100      101 - 200      > 200
	ดีมาก      ดี      ปานกลาง      เริ่มมีผลต่อสุขภาพ      มีผลต่อสุขภาพ
ระดับเสียง	มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ
ความสั่นสะเทือน	มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร



## 3.2 สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม

### ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

#### ประจำปี 2565 (ต่อ)

6) บริเวณหมู่บ้านเศรษฐสิริฯ  
(ตรวจวัดระหว่างวันที่ 19-22 พ.ค. 65)

■ ตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป ( $L_{eq\ 24\ hr}$ )  
พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

ยกเว้น ระหว่างวันที่ 19-20 พ.ค. 65

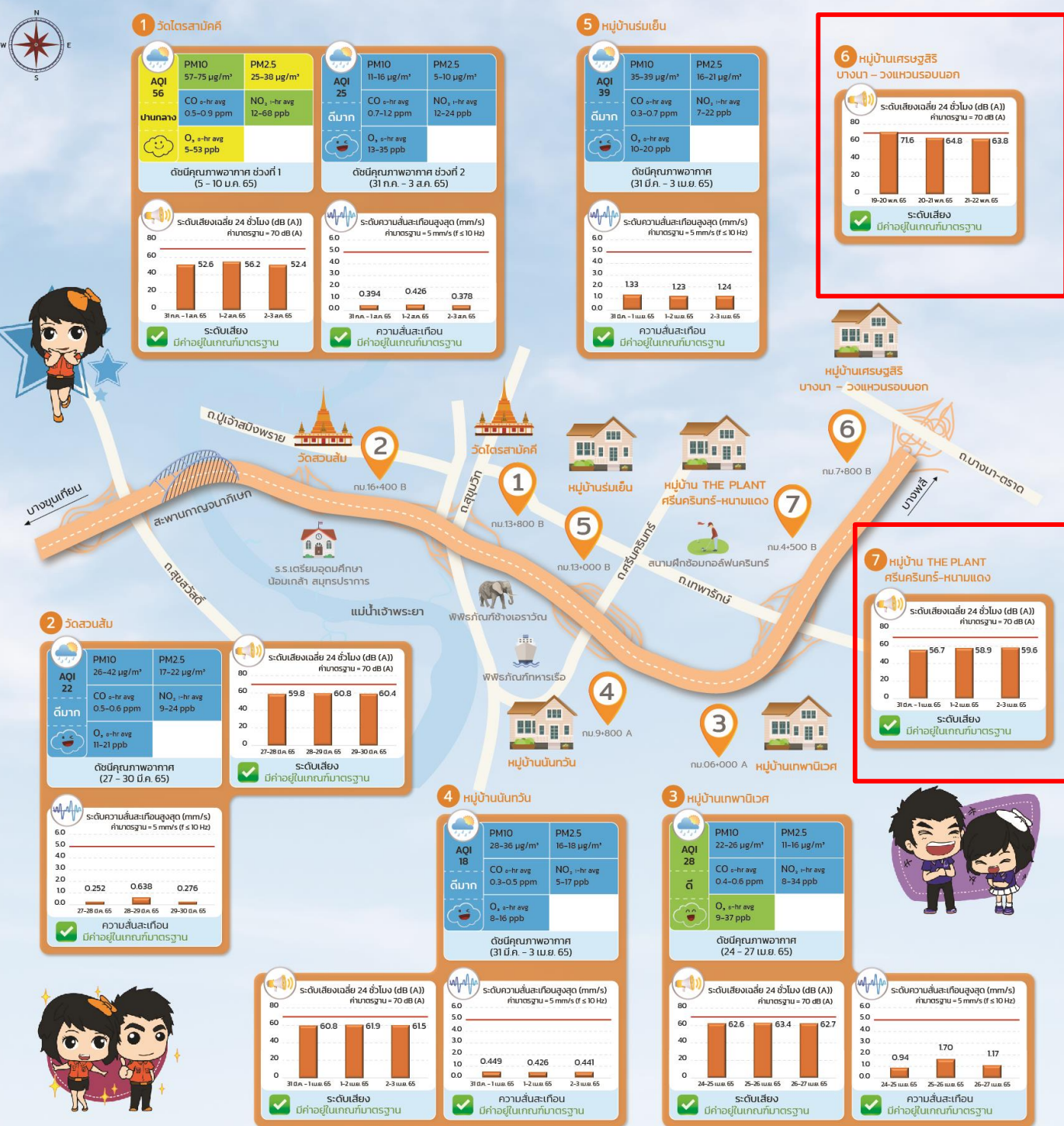
มีค่า 71.6 เดซิเบลเอ ซึ่งสูงเกินเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

สาเหตุ : มีกิจกรรมการต่อเติมบ้าน เช่น การตัดเหล็ก ในช่วงเวลา 14:00-16:00 น.

7) บริเวณหมู่บ้าน THE PLANT  
(ตรวจวัดระหว่างวันที่ 31 มี.ค. - 3 เม.ย. 65)

■ ตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป ( $L_{eq\ 24\ hr}$ )

พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด



เกณฑ์มาตรฐาน			
ดัชนีคุณภาพอากาศ	เกณฑ์ดัชนีคุณภาพอากาศ (Air Quality Index : AQI) กรมควบคุมมลพิษ		
	0 - 25	26 - 50	51 - 100
ระดับเสียง	มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ		
ความสั่นสะเทือน	มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร		



ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ประจำปี 2565

ดัชนี ที่ตรวจวัด	บริเวณที่ทำการตรวจวัด								มาตรฐาน
	1. วัดไตรสามัคคี		2. วัดสวนส้ม	3. หมู่บ้าน เทพานิเวศ	4. หมู่บ้าน นันทวัน	5. หมู่บ้าน ร่มเย็น	6. หมู่บ้าน เศรษฐสิริฯ	7. THE PLANT	
	ช่วงที่ 1 (5-10 ม.ค. 65)	ช่วงที่ 2 (29 ก.ค. - 3 ส.ค. 65)	(27-30 มี.ค. 65)	(24-27 เม.ย. 65)	(31 มี.ค. - 3 เม.ย. 65)	(31 มี.ค. - 3 เม.ย. 65)	(19-22 พ.ค. 65)	(31 มี.ค. - 3 เม.ย. 65)	
TSP	0.083-0.104	0.032-0.038	0.054-0.081	0.044-0.056	0.045-0.058	0.064-0.074	-	-	0.330 mg/m <sup>3</sup>
PM10	0.057-0.075	0.011-0.016	0.026-0.042	0.022-0.026	0.028-0.036	0.035-0.039	-	-	0.120 mg/m <sup>3</sup>
PM2.5	0.025-0.038	0.005-0.010	0.017-0.022	0.011-0.016	0.016-0.018	0.016-0.021	-	-	0.05 mg/m <sup>3</sup>
NO <sub>2</sub>	0.012-0.068	0.012-0.024	0.009-0.024	0.008-0.034	0.005-0.017	0.007-0.022	-	-	0.17 ppm
CO <sub>2</sub>	335-442	346-422	363-396	360-407	356-416	340-405	-	-	-
HC	2.17-5.00	2.34-3.77	2.70-3.89	2.09-3.73	2.16-3.46	2.42-3.89	-	-	-
CO 1-hr avg	0.4-1.4	0.6-1.2	0.4-0.9	0.4-0.7	0.2-0.6	0.3-1.0	-	-	30.0 ppm
CO 8-hr avg	0.5-0.9	0.7-1.2	0.5-0.6	0.4-0.6	0.3-0.5	0.3-0.7	-	-	9.0 ppm
O <sub>3</sub> 1-hr avg	0.002-0.064	0.005-0.054	0.009-0.032	0.008-0.046	0.008-0.018	0.009-0.024	-	-	0.10 ppm
O <sub>3</sub> 8-hr avg	0.005-0.053	0.013-0.035	0.011-0.021	0.009-0.037	0.008-0.016	0.010-0.020	-	-	0.07 ppm
Noise	-	52.4-56.2	59.8-60.8	62.6-63.4	60.8-61.9	-	63.8-71.6	56.7-59.6	70.0 dB (A)
Vibration	-	0.378-0.426	0.252-0.638	0.938-1.70	0.426-0.449	1.23-1.33	-	-	อาคารประเภทที่ 1 = 20 mm/s
									อาคารประเภทที่ 2 = 5 mm/s
									อาคารประเภทที่ 3 = 3 mm/s

# สรุปแนวโน้มการเปลี่ยนแปลง

## ทางพิเศษกาญจนภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)



ทางพิเศษกาญจนภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

ดัชนี ที่ตรวจวัด	บริเวณที่ทำการตรวจวัด														มาตรฐาน
	1. วัดไตรสามัคคี		2. วัดสวนส้ม		3. หมู่บ้าน เทพานิเวศ		4. หมู่บ้านนันทวัน		5. หมู่บ้านร่มเย็น		6. หมู่บ้าน เศรษฐสิริฯ		7. THE PLANT		
	ผลปี 65	แนวโน้ม	ผลปี 65	แนวโน้ม	ผลปี 65	แนวโน้ม	ผลปี 65	แนวโน้ม	ผลปี 65	แนวโน้ม	ผลปี 65	แนวโน้ม	ผลปี 65	แนวโน้ม	
TSP	0.032-0.104	↓	0.054-0.081	😊	0.044-0.056	😊	0.045-0.058	↑	0.064-0.074	😞	-	-	-	-	0.330 mg/m³
PM10	0.011-0.075	↓	0.026-0.042	😊	0.022-0.026	😊	0.028-0.036	↑	0.035-0.039	😞	-	-	-	-	0.120 mg/m³
PM2.5	0.005-0.038	↓	0.017-0.022	😊	0.011-0.016	😊	0.016-0.018	↑	0.016-0.021	😊	-	-	-	-	0.05 mg/m³
NO <sub>2</sub>	0.012-0.068	↑	0.009-0.024	😊	0.008-0.034	😊	0.005-0.017	↗	0.007-0.022	😊	-	-	-	-	0.17 ppm
CO <sub>2</sub>	335-442	↓	363-396	😊	360-407	😊	356-416	↓	340-405	😊	-	-	-	-	-
HC	2.17-5.00	↗	2.70-3.89	😊	2.09-3.73	😊	2.16-3.46	↓	2.42-3.89	😞	-	-	-	-	-
CO 1-hr avg	0.4-1.4	↑	0.4-0.9	😞	0.4-0.7	😊	0.2-0.6	↓	0.3-1.0	😊	-	-	-	-	30.0 ppm
CO 8-hr avg	0.5-1.2	↑	0.5-0.6	😞	0.4-0.6	😊	0.3-0.5	↓	0.3-0.7	😊	-	-	-	-	9.0 ppm
O <sub>3</sub> 1-hr avg	0.002-0.064	↑	0.009-0.032	😞	0.008-0.046	😞	0.008-0.018	↓	0.009-0.024	😞	-	-	-	-	0.10 ppm
O <sub>3</sub> 8-hr avg	0.005-0.053	↗	0.011-0.021	😊	0.009-0.037	😞	0.008-0.016	↓	0.010-0.020	😞	-	-	-	-	0.07 ppm
Noise	52.4-56.2	😊	59.8-60.8	↗	62.6-63.4	😞	60.8-61.9	↗	-	-	63.8-71.6	↗	56.7-59.6	↓	70.0 dB (A)
Vibration	0.378-0.426	😊	0.252-0.638	↓	0.938-1.70	↓	0.426-0.449	↓	1.23-1.33	↓	-	-	-	-	อาคารประเภทที่ 1 = 20 mm/s
															อาคารประเภทที่ 2 = 5 mm/s
															อาคารประเภทที่ 3 = 3 mm/s



# จบการนำเสนอ

สำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

Thammasat University Research and Consultancy Institute (TU-RAC)