

บทที่ 1  
บทนำ



## บทที่ 1 บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาของการจัดทำรายงาน

สืบเนื่องจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment) โครงการศึกษาและออกแบบงานโครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี ซึ่งรายงานฉบับดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในวาระประชุมครั้งที่ 2/2549 เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน พ.ศ. 2549 ตามหนังสือของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เลขที่ ทส 1008/ว 7703 ลงวันที่ 5 กันยายน พ.ศ. 2549 แสดงถึง **ภาคผนวก ก** ต่อมาได้มีการเปลี่ยนแปลงชื่อโครงการเป็น “ทางพิเศษประจิมรัชยา” เมื่อวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2565 มาจนถึงปัจจุบัน โครงการดังกล่าวมีองค์ประกอบสำคัญ 3 ส่วน คือ

- 1) ระบบทางด่วน เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร มีจุดเริ่มต้นที่ถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก (ถนนกาญจนาภิเษก) จากนั้นแนวเส้นทางใช้พื้นที่เขตทางรถไฟสายตะวันตก (สายใต้เดิม) ร่วมไปกับระบบรถไฟข้างต้น ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 6 จนถึงบริเวณย่านบางซื่อ และเชื่อมต่อกับทางด่วนศรีรัชบริเวณด้านเหนือสถานีขนส่งหมอชิต 2 จากนั้นเป็นถนนสู่ระดับพื้นที่บริเวณถนนกำแพงเพชร เป็นจุดสิ้นสุดโครงการ รวมระยะทางประมาณ 16.7 กิโลเมตร
- 2) ระบบรางเริ่มต้นจากสถานีรถไฟบางซื่อตามเขตทางรถไฟสายตะวันตก (สายใต้เดิม) สิ้นสุดที่สถานีชุมทางตลิ่งชัน โดยเป็นทางรถไฟยกระดับช่วงบางซื่อข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาข้ามสะพานพระราม 6 และลดระดับลงสู่พื้นดิน ก่อนถึงสถานีบางบำหรุ โดยให้บริการได้ทั้งรถไฟทางไกล รถไฟขนส่งสินค้า รถไฟชานเมืองและยังมีพื้นที่เพื่อพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงในอนาคต ระยะทางรวมประมาณ 15.2 กิโลเมตร
- 3) ถนนเลียบทางรถไฟ ทำหน้าที่หลัก คือ รวมและกระจายการจราจรเพื่อเข้าออกระบบทางด่วน นอกจากนี้ยังสามารถใช้เดินทางเชื่อมต่อถนนในท้องถิ่น โดยอยู่ในเขตของรถไฟ แบ่งเป็น 2 ช่วง ช่วงแรกเริ่มต้นที่ถนนประชาชื่นสิ้นสุดที่ถนนประชาราษฎร์สาย 1 เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร มีเกาะกลางแยกทิศทางการจราจร (Divided Highway) ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร มีทางเท้ากว้าง 3.00 เมตร อยู่ใต้โครงสร้างทางด่วนความยาวประมาณ 1.7 กิโลเมตร และช่วงถัดไปเริ่มต้นจากถนนจรัญสนิทวงศ์ ไปจนถึงถนนกาญจนาภิเษก เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร เลียบแนวเขตทางรถไฟทั้งสองด้าน ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.00 เมตร โดยด้านเหนือมีความยาวประมาณ 11.5 กิโลเมตร รองรับการจราจรในทิศทางเข้าเมือง และด้านใต้มีความยาวประมาณ 11.7 กิโลเมตร รองรับการจราจรในทิศทางออกเมือง

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กระทรวงคมนาคม ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการรับผิดชอบแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้กำหนดแผนงานและโครงการสำคัญในอนาคตตามนโยบายของรัฐบาล (Flagship Projects) ไว้ในแผนบริหารราชการแผ่นดิน 4 ปี ให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล เพื่อให้การแก้ไขปัญหาการจราจรมีประสิทธิภาพอย่างสูงสุด โดยกำหนดให้งานภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบงานโครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนีในส่วนของระบบทางด่วน หรือ โครงการก่อสร้างทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (โครงการทางพิเศษประจิมรัถยา) เป็นโครงการภายใต้แผนฟื้นฟูเศรษฐกิจ ระยะที่ 2 (Stimulus Package 2 : SP2) โดยมีเป้าหมายที่สำคัญ คือ การแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ที่มีการจราจรและการขนส่งเพิ่มขึ้นอันเป็นผลจากความเจริญทางเศรษฐกิจ

ทั้งนี้ระยะก่อสร้างของโครงการทางพิเศษประจิมรัถยา ใช้ระยะเวลารวมทั้งสิ้น 48 เดือน โดยเริ่มก่อสร้างเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ. 2555 ถึงวันที่ 14 ธันวาคม พ.ศ. 2559 สำหรับระยะดำเนินการของโครงการ เริ่มตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2559 ถึง เดือนธันวาคม พ.ศ. 2585 รวมระยะเวลารวมทั้งสิ้น 26 ปี โดยปัจจุบัน (เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566) อยู่ในช่วงปีที่ 7 ของระยะดำเนินการ

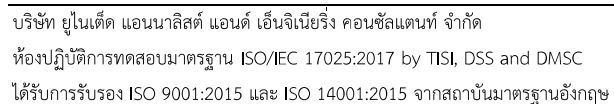
บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (บีอีเอ็ม) สาขาที่ 1 ตั้งอยู่เลขที่ 238/7 ถนนโศภ-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 ในฐานะผู้รับผิดชอบและดำเนินโครงการ ได้มอบหมายให้ บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟ แห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี (เฉพาะส่วนของระบบทางด่วน หรือ โครงการก่อสร้างทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (โครงการทางพิเศษประจิมรัถยา)) ระยะดำเนินการ เสนอต่อด้านงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รับทราบทุก 6 เดือน

สำหรับรายงานฉบับนี้ เป็นการรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

## 1.2 รายละเอียดโครงการ

### 1.2.1 ที่ตั้งโครงการ

โครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี (โครงการทางพิเศษประจิมรัถยา) เป็นโครงการทางพิเศษเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายระบบทางด่วนในเมืองของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กับทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกของกรมทางหลวง (ถนนกาญจนาภิเษก) และมีส่วนต่อขยายในอนาคต เพื่อเชื่อมโยงไปยังพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) มีโครงการที่จะก่อสร้างทางพิเศษด้านบน (อยู่ชั้นที่ 2) เหนือถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันตก (ถนนกาญจนาภิเษก) ในอนาคต ซึ่งจะทำให้สามารถใช้ทางพิเศษนี้เชื่อมโยงกับทางพิเศษในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อไปส่วนต่าง ๆ ของกรุงเทพมหานคร รวมทั้งเป็นทางเลี่ยงเมืองในเขตชั้นในของกรุงเทพมหานครได้ด้วย โดยแนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นจากถนนกาญจนาภิเษก ถึงจุดเชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัช ดังแสดงในรูปที่ 1-1 รูปแบบของโครงการเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ร่วมกับระบบทางรถไฟบนเขตทางที่มีอยู่เดิมเป็นส่วนใหญ่ โดยมีการเชื่อมต่อทางพิเศษของโครงการเข้ากับระบบโครงข่ายถนนสายหลักตามแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ ถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันตก ถนนราชพฤกษ์ ถนนจรัญสนิทวงศ์ ถนนพระราชาราษฎร์ ถนนพระราชาราษฎร์สาย 1 และถนนพิบูลสงคราม จากนั้นแนวเส้นทางโครงการจะข้ามถนนประชาชื่น คลองประปาจนเข้าบรรจบกับทางพิเศษศรีรัชที่บริเวณบางซื่อ เป็นทางแยกต่างระดับ และมีทางขึ้น-ลงเชื่อมต่อกับถนนกำแพงเพชร



### 1.2.2 องค์ประกอบหลักของโครงการ

องค์ประกอบหลักของโครงการประกอบด้วย (1) ทางสายหลัก (2) ทางขึ้น-ลงทางพิเศษ (3) ทางแยกต่างระดับ และ (4) ระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง พร้อมสะพานลอยกลับรถเพื่อแก้ไขปัญหาจุดตัดถนนที่องถื่นช่วงจากถนนกาญจนาภิเษก ถึงสะพานพระราม 6 จำนวน 5 แห่ง

#### 1) ทางสายหลัก (Main Line)

ทางสายหลัก (Main Line) หรือ ทางสายประธาน เป็นทางพิเศษยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร โดยควบคุม จุดเข้า-ออก เพื่อให้การจราจรบนทางพิเศษเคลื่อนตัวได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพที่ความเร็วสูง มีจุดเริ่มต้นที่ ถนนกาญจนาภิเษกทางแนวในทิศตะวันออกใช้พื้นที่เขตทางรถไฟสายตะวันออก (สายใต้เดิม) ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณ สะพานพระราม 6 จนถึงบริเวณย่านบางซื่อ และเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชบริเวณด้านเหนือของสถานีขนส่งหมอชิต 2 เป็นจุดสิ้นสุดโครงการ รวมระยะทางประมาณ 16.7 กิโลเมตร

#### 2) ทางขึ้น-ลง (On/Off Ramps)

หน้าที่ของทางขึ้น-ลงทางพิเศษ คือ การรับและกระจายการจราจรระหว่างทางพิเศษกับระบบโครงข่าย ถนน ณ ตำแหน่งที่กำหนด เพื่อให้การจราจรที่ต้องการใช้ทางพิเศษขึ้น-ลงในตำแหน่งที่เหมาะสม การเลือกตำแหน่งดังกล่าว ขึ้นอยู่กับระยะห่างระหว่างทางขึ้น-ลงโครงข่ายถนนในปัจจุบันและในอนาคต ตลอดจนความสามารถในการเปลี่ยนแปลงและ ปรับปรุงระบบถนนและทางแยกที่มีอยู่

ตลอดแนวเส้นทางของโครงการกำหนดทางขึ้น-ลงไว้ 6 แห่ง ดังแสดงในรูปที่ 1-2 โดยแต่ละแห่ง มีระยะห่างกันประมาณ 3 กิโลเมตร ดังนี้

- ทางขึ้น-ลง กาญจนาภิเษก
- ทางขึ้น-ลง ราชพฤกษ์
- ทางขึ้น-ลง บางบำหรุ
- ทางขึ้น-ลง จรัญสนิทวงศ์
- ทางขึ้น-ลง พระราม 6
- ทางขึ้น-ลง กำแพงเพชร

ตามรูปแบบการจัดวางโครงสร้างทางพิเศษ ระบบขนส่งทางรถไฟ และถนนเลียบทางรถไฟ (Local Road) ที่ระบุไว้ในแบบรายละเอียด ได้จัดวางถนนเลียบทางรถไฟไว้ทั้งสองฝั่งของแนวเขตทาง เพื่อรองรับการจราจรจากถนน ที่ตัดผ่านรถไฟในปัจจุบัน ให้ใช้สะพานลอยกลับรถในการข้ามทางรถไฟ ในขณะที่เดียวกันถนนเลียบทางรถไฟยังใช้รองรับ ปริมาณจราจรขึ้น-ลงอีกด้วย ดังนั้นรูปแบบของทางขึ้น-ลงของโครงการจะเป็นแบบขึ้น-ลงโดยตรง ขนาบทั้งสองด้าน ของทางยกระดับหลัก (Main Line) ยกเว้นทางขึ้น-ลงกำแพงเพชร ที่อยู่ร่วมกับทางแยกต่างระดับศรีรัช ซึ่งได้ดำเนินการ พิจารณารูปแบบไว้ในการศึกษาทางแยกต่างระดับเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

### 3) ทางแยกต่างระดับ (Interchange)

ทางแยกต่างระดับเป็นส่วนสำคัญที่สุดของทางพิเศษ ซึ่งจะต้องตอบสนองต่อความปลอดภัย และการเปลี่ยนแปลงทิศทางของยานพาหนะเป็นอย่างดี โดยทำให้เกิดการเลื่อนไหลของการจราจรอย่างอิสระและมีผลกระทบต่อ การลดอัตราความเร็วของการจราจรน้อยมาก โดยทางแยกต่างระดับในโครงการมี 3 แห่ง ประกอบด้วย

- ทางแยกต่างระดับถนนกาญจนาภิเษก
- ทางแยกต่างระดับบรมราชชนนี
- ทางแยกต่างระดับศรีรัช

### 4) ด่านเก็บค่าผ่านทาง (Toll Plaza)

โครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี (โครงการทางพิเศษพระราม 6) มีด่านเก็บค่าผ่านทาง เพื่อเข้าใช้ทางพิเศษจำนวน 10 ด่าน เป็นด่านบนพื้นราบ 6 ด่าน ด่านบนทางยกระดับ 4 ด่าน นอกจากนี้ในโครงการยังมี อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และสถานีตำรวจทางพิเศษอีกอย่างละอาคาร โดยอาคารทั้งสองก่อสร้างบนพื้นราบ

### 5) ระบบควบคุมการจราจร ระบบสื่อสาร และระบบอื่น ๆ

ระบบควบคุมการจราจร ระบบสื่อสาร และระบบอื่น ๆ ของทางพิเศษ อย่างน้อยจะประกอบด้วย ระบบโทรศัพท์ฉุกเฉิน (Emergency Telephone System)

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







### 1.3 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี (โครงการทางพิเศษประจิมรัชยา) ระยะดำเนินการ ประกอบด้วยการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน เศรษฐกิจ-สังคม สาธารณสุข/อาชีวอนามัย/ความปลอดภัย และแผนงานการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ ทั้งนี้โครงการได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน ครั้งล่าสุดในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2564 ซึ่งเป็นปีที่ 5 หลังเปิดให้ดำเนินการตามมาตรการฯ กำหนด หลังจากนั้นให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบทุก 3 ปี โดยมีแผนติดตามตรวจสอบครั้งถัดไปในปี พ.ศ. 2567 ตามแผนงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม Sector SOE ตลอดอายุสัมปทาน **ดังตารางที่ 1-1** สำหรับด้านเศรษฐกิจ-สังคมได้ดำเนินการสำรวจทัศนคติต่อการเปิดใช้โครงการ 1 ครั้ง ภายหลังดำเนินการแล้ว 1 ปี เมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2560 โดยแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี (โครงการทางพิเศษประจิมรัชยา) ระยะดำเนินการ ประจำปี พ.ศ. 2566 สรุปได้ดัง**ตารางที่ 1-2**

ตารางที่ 1-1 แผนงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม Sector SOE ตลอดอายุสัมปทาน

ลำดับ	มาตรการติดตามตรวจสอบ	จำนวนสถานี/ระยะเวลาที่ตรวจ	ปีที่การตรวจสอบตลอดอายุสัมปทาน โครงการทางพิเศษพระราม 6																																																			
			2560		2561		2562		2563		2564		2565		2566		2567		2568		2569		2570		2571		2572		2573		2574		2575		2576		2577		2578		2579		2580		2581		2582		2583		2584		2585	
			1 <sup>st</sup>	2 <sup>nd</sup>	1 <sup>st</sup>	2 <sup>nd</sup>	1 <sup>st</sup>	2 <sup>nd</sup>	1 <sup>st</sup>	2 <sup>nd</sup>	1 <sup>st</sup>	2 <sup>nd</sup>	1 <sup>st</sup>	2 <sup>nd</sup>	1 <sup>st</sup>	2 <sup>nd</sup>	1 <sup>st</sup>	2 <sup>nd</sup>	1 <sup>st</sup>	2 <sup>nd</sup>	1 <sup>st</sup>	2 <sup>nd</sup>	1 <sup>st</sup>	2 <sup>nd</sup>	1 <sup>st</sup>	2 <sup>nd</sup>	1 <sup>st</sup>	2 <sup>nd</sup>	1 <sup>st</sup>	2 <sup>nd</sup>	1 <sup>st</sup>	2 <sup>nd</sup>	1 <sup>st</sup>	2 <sup>nd</sup>	1 <sup>st</sup>	2 <sup>nd</sup>	1 <sup>st</sup>	2 <sup>nd</sup>	1 <sup>st</sup>	2 <sup>nd</sup>	1 <sup>st</sup>	2 <sup>nd</sup>	1 <sup>st</sup>	2 <sup>nd</sup>	1 <sup>st</sup>	2 <sup>nd</sup>	1 <sup>st</sup>	2 <sup>nd</sup>	1 <sup>st</sup>	2 <sup>nd</sup>	1 <sup>st</sup>	2 <sup>nd</sup>		
1	คุณภาพอากาศ	3 สถานี / 3 วันต่อเดือน		X		X		X		X		X					X							X						X							X														X			
2	ระดับเสียง	7 สถานี / 3 วันต่อเดือน	X	X	X	X	X	X	X	X	X					X								X										X																X				
3	ความสั่นสะเทือน	4 สถานี / 3 วันต่อเดือน	X		X		X		X		X					X								X									X																		X			
4	ตรวจสอบพื้นที่บริเวณปฏิบัติงาน	1 ครั้ง/ปี		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X						
5	บันทึกการแจ้งเข้าและออกของผู้อาศัยใกล้เคียง	1 ครั้ง/ปี	X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X					
6	จัดประชุมรับฟังความคิดเห็น	1 ครั้ง/ปี		X		X		X		X		X <sup>U</sup>		X																																								
7	Audit ตามมาตรฐานป้องกันและแก้ไข	11 ข้อ	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			
8	จัดตั้งหน่วยงาน	2 แห่ง/ปี	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		

หมายเหตุ : X<sup>U</sup> ในปี 2564 เนื่องด้วยสถานการณ์โควิดทำให้ไม่สามารถจัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นได้ตามข้อกำหนด ออกตามในมาตรา 9 แห่งร่างกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2548 (ฉบับที่ 42) ดังภาคผนวก ค ทั้งนี้ โครงการได้ดำเนินการจัดการประชุมรับฟังความคิดเห็น เมื่อเดือนกันยายน พ.ศ. 2565

**ตารางที่ 1-2 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย  
 สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี ระยะดำเนินการ ประจำปี พ.ศ. 2566**

แผนการติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ความถี่ในการติดตามตรวจสอบ	แผนการดำเนินงาน
1. คุณภาพอากาศ	1. ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM <sub>10</sub> ) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง 2. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>2</sub> ) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง 3. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	1. วัดสร้อยทอง 2. วัดเพลง 3. สถานีรถไฟฉิมพลี	1 ครั้ง/ปี 5 ปีแรกของการให้บริการ หลังจากนั้นตรวจวัดทุก ๆ 3 ปี ปีละ 1 ครั้ง (3 วันต่อเนื่อง ในช่วงฤดูหนาว ตลอดอายุโครงการ)	ดำเนินการตรวจวัดครั้งล่าสุด ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2564 ซึ่งเป็นปีที่ 5 หลังเปิดให้ ดำเนินการ ตามมาตรการ กำหนด หลังจากนั้นให้ตรวจวัด ทุก 3 ปี โดยมีแผนตรวจวัด ครั้งถัดไปในปี พ.ศ. 2567
2. ระดับเสียง	1. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L <sub>Aeq</sub> 24 hours) 2. ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน (L <sub>Adn</sub> ) 3. ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 (L <sub>A90</sub> )	1. โรงเรียนสมศรีรัศมิ์ศึกษา (บริเวณ รกส. สาขาประชาชื่น) 2. วัดสร้อยทอง 3. วัดเพลง 4. สถานีรถไฟฉิมพลี 5. หมู่บ้านมณฑาทันต์ 6. หมู่บ้านกรีนเนอรี่วิว 2 7. หมู่บ้านธนากรวิลล่า	2 ครั้ง/ปี 5 ปีแรกของการให้บริการ หลังจากนั้นตรวจวัดทุก ๆ 3 ปี ปีละ 1 ครั้ง (3 วันต่อเนื่อง ตลอดอายุโครงการ)	
3. ความสั่นสะเทือน	1. ความเร็วของอนุภาค (Peak Particle Velocity) 2. ความถี่ (Frequency)	1. โรงเรียนสมศรีรัศมิ์ศึกษา (บริเวณ รกส. สาขาประชาชื่น) 2. วัดสร้อยทอง 3. วัดเพลง 4. สถานีรถไฟฉิมพลี	1 ครั้ง/ปี 5 ปีแรกของการให้บริการ หลังจากนั้นตรวจวัดทุก ๆ 3 ปี ปีละ 1 ครั้ง (3 วันต่อเนื่อง ตลอดอายุโครงการ)	
4. เศรษฐกิจ-สังคม	- ทัศนคติต่อการเปิดใช้โครงการ	- หัวหน้าครัวเรือน ศาสนสถานและ สถานศึกษา ที่อยู่ใกล้เคียงทางขึ้น-ลง ของโครงการในระยะ 500 เมตร 350 ตัวอย่าง	1 ครั้ง ภายหลังก่อสร้างแล้ว 1 ปี	ดำเนินการแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 22-25 สิงหาคม พ.ศ. 2560

**ตารางที่ 1-2 (ต่อ) แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย  
 สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี ระยะดำเนินการ ประจำปี พ.ศ. 2566**

แผนการติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ระยะเวลาในการติดตามตรวจสอบ	แผนการดำเนินงาน
5. สาธารณสุข/อาชีวอนามัย/ ความปลอดภัย	1. ตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของพนักงาน	- พนักงานของโครงการ	1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาดำเนินการ	ดำเนินการตรวจสอบสุขภาพของ พนักงานประจำปี พ.ศ. 2566 ระหว่างวันที่ 5 กันยายน พ.ศ. 2566 ถึงวันที่ 5 ตุลาคม พ.ศ. 2566
	2. บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้อาศัยใกล้เคียง	- พื้นที่โครงการและชุมชนใกล้เคียงพื้นที่ โครงการ		ดำเนินการระหว่างเดือน มกราคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566
6. แผนงานการมีส่วนร่วม ของประชาชน และ การประชาสัมพันธ์	- จัดประชุมกลุ่มตัวแทนโครงการในชุมชน	กลุ่มเป้าหมาย 1. ผู้นำชุมชนในพื้นที่ที่มีความเกี่ยวข้อง กับผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง 2. ตัวแทนพื้นที่ที่ไวต่อผลกระทบ/ องค์กรเอกชน	1 ครั้ง/ปี (กลุ่มเป้าหมายไม่เกิน 200 คน) ในช่วง 5 ปีแรก	ดำเนินการรับฟังความคิดเห็น ของประชาชน ครั้งที่ 5 เมื่อ วันที่ 9 กันยายน พ.ศ. 2565 ณ สำนักงานเทศบาลเมือง บางกรวย อ. บางกรวย จ. นนทบุรี ซึ่งเป็นครั้งสุดท้ายตามที่ มาตรการฯ กำหนดไว้ในช่วง ระยะดำเนินการ
	- เผยแพร่ข้อมูลผ่านสื่อมวลชน	1. ผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง 2. ผู้นำชุมชนในพื้นที่ที่มีความเกี่ยวข้อง กับผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง 3. ผู้อาศัยและสถานประกอบการใกล้เคียง 4. เจ้าหน้าที่ราชการระดับเขต/แขวง และนักการเมืองท้องถิ่น 5. ตัวแทนพื้นที่ที่ไวต่อผลกระทบ/องค์กร 6. ประชาชนผู้ใช้เส้นทางทั่วไป	6 เดือนแรกของระยะดำเนินการ (1 ครั้ง)	

หมายเหตุ : โครงการเริ่มเปิดดำเนินการเมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. 2559