

2.3 เอกสารรายงานการประชุม ครั้งที่ 1/2565  
และเอกสารการประชุมคณะกรรมการกำกับ ครั้งที่ 1/2566

รายงานการประชุม  
คณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้) (ทางพิเศษสายบางนา-อโศก) และ  
โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก)  
(ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์))  
ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕  
เมื่อวันพุธที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๖๕  
เวลา ๐๙.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุม ๑๔๐๑ ชั้น ๑๔ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. และ  
ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ระบบ Zoom Cloud Meeting (Meeting ID: 980 6960 6297 Passcode: 758744)

---

ผู้มาประชุม

การ

ผู้เข้าร่วมประ

ผู้เข้าร่วมประ

↓

↓

เริ่มประชุมเวลา ๐๙.๐๐ น.

ระเบียบวาระที่ ๑ เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

ผู้ว่าการฝ่ายกลยุทธ์และแผนงาน กล่าวสวัสดิ์และแจ้งให้ที่ประชุมทราบว่าได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยให้เป็นประธานในที่ประชุม เนื่องจากท่านผู้ว่าการฯ ติดภารกิจ และกล่าวขอบคุณคณะกรรมการที่สละเวลามาร่วมประชุมในครั้งนี้ และขอให้ฝ่ายเลขานุการนำเสนอระเบียบวาระต่อไป

น. ผู้อำนวยการกองจัดการสิ่งแวดล้อม แจ้งให้ที่ประชุมทราบว่าได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการฝ่ายนโยบายและแผนให้เป็นกรรมการและเลขานุการในที่ประชุม เนื่องจากท่านผู้อำนวยการฯ ติดภารกิจ และได้นำเสนอรายละเอียดโครงการ ดังนี้ การทางพิเศษฯ ได้เปิดให้บริการทางพิเศษรวมทั้งสิ้น ๘ สายทาง ระยะทางรวม ๒๒๔.๖ กิโลเมตร ทางพิเศษที่บริหารจัดการโดยการทางพิเศษฯ ได้แก่ ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษฉลองรัช ทางพิเศษบูรพาวิถี ทางพิเศษสายบางนา-อโศกมนตรี และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) และทางพิเศษที่บริหารจัดการโดยเอกชนผู้รับสัมปทาน ได้แก่ ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา และทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบันคือทางพิเศษประจิมรัถยา) ซึ่งการทางพิเศษฯ ได้กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ภายหลังเปิดดำเนินโครงการอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ. ๒๕๖๑ และประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๔ สำหรับโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้) หรือทางพิเศษสายบางนา-อโศกมนตรี ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ระบุให้ การทางพิเศษฯ ว่าจ้างบุคคลที่ ๓ (Third Party) หรือผู้ที่จะควบคุมดูแลตรวจสอบให้มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่เสนอไว้ในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด และให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ โดยจะต้องตั้งงบประมาณในการติดตามตรวจสอบให้เป็นงบประมาณส่วนหนึ่งของโครงการฯ ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการ ซึ่งประกอบด้วย การทางพิเศษฯ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร จังหวัดสมุทรปราการ กรมควบคุมมลพิษ สถาบันการศึกษาหรือผู้แทนชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงโครงการฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นกรรมการ และจะต้องผนวกไว้ในสัญญาการรับเหมาก่อสร้างด้วยสำหรับโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก) ของกรมทางหลวง หรือทางพิเศษ-กาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ระบุให้ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะก่อสร้างและดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ ต้องดำเนินการหรือจ้างบุคคลที่ ๓ (Third Party) เพื่อทำหน้าที่ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ ทั้งนี้จะต้องจัดตั้ง



คณะกรรมการเพื่อกำกับดูแลการดำเนินการของบุคคลที่ ๓ ดังนั้น การทางพิเศษฯ ได้มีคำสั่ง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ ยกเลิกคำสั่งการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๓๘๕/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๒๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยมีการประชุมคณะกรรมการฯ ๑ ครั้งต่อปี ซึ่งประกอบด้วย

- |   |                                |
|---|--------------------------------|
| 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 |

โดยคณะกรรมการฯ มีหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานของที่ปรึกษา (บุคคลที่ ๓) ที่การทางพิเศษฯ ว่าจ้างให้ดำเนินงานศึกษาและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษสายบางนา-อโศก และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

#### มติที่ประชุม

#### รับทราบ

#### ระเบียบวาระที่ ๒ เรื่องรับรองรายงานการประชุม

ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานให้ที่ประชุมทราบว่าได้จัดทำรายงานการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๔ เสนอคณะกรรมการฯ เมื่อวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ โดยผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ (กรรมการ) ขอแก้ไขรายงานการประชุมฯ ข้อความหน้าที่ ๑๗ โดยเพิ่มข้อความบรรทัดที่ 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 เสนอคณะกรรมการกำกับดูแล เพื่อพิจารณาตั้งแต่วันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๖๕  
ปรากฏว่าไม่มีกรรมการท่านใดแก้ไข จึงขอรับรองรายงานการประชุมดังกล่าว

### มติที่ประชุม

รับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ  
ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๔

### ระเบียบวาระที่ ๓ เรื่องเพื่อพิจารณา

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตาม  
ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษ  
สายบางนา-อานนท์ และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

เลขานุการฯ รายงานให้ที่ประชุมทราบว่าในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ การทางพิเศษฯ ได้ว่าจ้าง  
สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เป็นที่ปรึกษาเพื่อดำเนินงานศึกษาและติดตาม  
ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และได้จัดส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษสายบางนา-อานนท์ และ  
ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ให้คณะกรรมการฯ พิจารณา ทั้งนี้ ฝ่ายเลขานุการฯ ได้เชิญที่ปรึกษา  
มานำเสนอรายละเอียดของการดำเนินงาน เพื่อให้การพิจารณาผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข  
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษสายบางนา-  
อานนท์ และโครงการทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) เป็นไปด้วยความรอบคอบ ครบถ้วน  
พร้อมทั้งรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ เพื่อไปดำเนินการปรับปรุงแก้ไขต่อไป

ที่ปรึกษาจากสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ได้  
นำเสนอผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบ  
คุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษสายบางนา-อานนท์ และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)  
โดยมีรายละเอียดดังนี้

#### ๑. ทางพิเศษสายบางนา-อานนท์

รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อม ๖ ด้าน คือ คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำ การคมนาคม และเศรษฐกิจ-  
สังคม โดยที่ปรึกษาได้ตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเรียบร้อยแล้ว  
สรุปได้ว่า การทางพิเศษฯ ปฏิบัติตามมาตรการได้อย่างครบถ้วน ดังนี้

๑) คุณภาพอากาศ : การทางพิเศษฯ กำหนดแผนการตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ ดูแลซ่อม  
บำรุงทางพิเศษให้อยู่ในสภาพดี กำหนดแผนดูแลทำความสะอาดทางพิเศษ ๒ ครั้งต่อสัปดาห์ และจัดให้มีพนักงาน  
จัดการจราจรบนทางพิเศษ ช่วยอำนวยความสะดวกและจัดการจราจรให้มีความคล่องตัว เพื่อลดมลพิษอากาศ

ที่เกิดขึ้น รวมทั้งประชาสัมพันธ์ผ่านป้าย VMS ให้ผู้ใช้ทางตรวจสอบสภาพรถยนต์ก่อนเดินทาง เพื่อลดการปล่อยมลพิษอากาศ

๒) ระดับเสียง : การทางพิเศษฯ ได้กำหนดแผนติดตั้งกำแพงกันเสียงบนทางพิเศษเฉลิมมหานคร บริเวณลุมพินีทาว์นเพลส สุขุมวิท ๖๒ ปัจจุบันได้ดำเนินงานก่อสร้างฐานรากและติดตั้งเสาโครงสร้างกำแพงกันเสียงเรียบร้อยแล้ว และอยู่ระหว่างงานผลิตและติดตั้งแผ่นกันเสียง

๓) ความสั่นสะเทือน : การทางพิเศษฯ ได้มีการตรวจสอบและบำรุงรักษาผิวทางจราจรให้อยู่ในสภาพดี และกำหนดน้ำหนักของรถบรรทุกไว้ไม่เกินพิกัดตามที่กฎหมายกำหนด โดยมีด่านซึ่งน้ำหนักตรวจสอบรถบรรทุกทุกก่อนขึ้นใช้ทางพิเศษ

๔) คุณภาพน้ำ : การทางพิเศษฯ ได้จัดให้มีการทำความสะอาด จัดเก็บขยะ และดูดฝุ่นละออง ๒ ครั้งต่อสัปดาห์ เพื่อป้องกันน้ำชะขยะลงปนเปื้อนในแหล่งน้ำ

๕) คมนาคม : การทางพิเศษฯ ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างบนทางพิเศษ แบนถนนที่มีทางพิเศษคร่อมและบริเวณจุดขึ้น-ลง การทางพิเศษฯ ประสานงานกับ กรุงเทพมหานคร กรมทางหลวง และกองตำรวจจราจร เพื่อกำหนดนโยบายในการควบคุมการจราจรบริเวณจุดขึ้น-ลง และถนนที่เชื่อมกับจุดขึ้น-ลง รวมถึงจัดให้มีพนักงานจัดการจราจร และอุปกรณ์เครื่องมือต่าง ๆ ได้แก่ รถยนต์ มอเตอร์ไซด์ และวิทยุสื่อสาร เพื่อทำการลาดตระเวนตรวจสอบบนทางพิเศษ เพื่อความปลอดภัยและลดปัญหาปริมาณจราจรคับคั่งบนทางพิเศษ นอกจากนี้การทางพิเศษฯ ได้จัดให้มีสวนหย่อมบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษเพื่อสร้างสิ่งผ่อนคลายแก่ผู้ใช้รถด้วย

๖) เศรษฐกิจ-สังคม : การทางพิเศษฯ จัดให้มีสะพานลอยคนข้ามเพื่อเชื่อมชุมชนทั้งสองฝั่ง กรณีระดับเสียงมีค่าเกินมาตรฐานจะมีการกำหนดให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงเพื่อบรรเทาผลกระทบด้านระดับเสียงและการทางพิเศษฯ ได้จัดให้มีป้ายแสดงสัญญาณจราจร เพื่อเตือนผู้ใช้ทางให้ขับรถด้วยความระมัดระวัง เช่น ป้ายบอกทางติดตั้งบนทางพิเศษ และป้ายจราจรติดตั้งบนทางพิเศษ เป็นต้น

จากการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยได้กำหนดให้ติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ๑ สถานี คือ โรงเรียนพูนสิน และระดับเสียง ๑ สถานี คือ ลุมพินีทาว์นเพลส สุขุมวิท ๖๒ (แทนโรงเรียนอนุบาลสวนนนท์วัน) โดยมีรายละเอียดดังนี้

- คุณภาพอากาศ : ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน ๑๐ ไมครอน (PM10) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน ๒.๕ ไมครอน (PM2.5) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ก๊าซไฮโดรคาร์บอน (HC) ก๊าซโอโซน (O<sub>3</sub>) และก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO<sub>2</sub>) รวมถึงการตรวจวัดสภาพอุตุนิยมวิทยา ได้แก่ ความเร็วลม ทิศทางลม และอุณหภูมิ สถานีละ ๕ วันต่อเนื่องกัน ครอบคลุมทั้งวันทำการและวันหยุดราชการ

- ระดับเสียง : ตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง (L<sub>eq 24 hr</sub>) ระดับเสียงสูงสุด (L<sub>max</sub>) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L<sub>dn</sub>) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ ๑๐ (L<sub>10</sub>) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ ๙๐ (L<sub>90</sub>) สถานีละ ๓ วันต่อเนื่องกัน ครอบคลุมทั้งวันทำการและวันหยุดราชการ

- ความสั่นสะเทือน ตรวจวัดระดับความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) สถานีละ ๓ วันต่อเนื่องกัน ครอบคลุมทั้งวันทำการและวันหยุดราชการ

โดยผลการตรวจวัดทุกรายการและทุกสถานีสถานีตรวจวัด มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามกฎหมายกำหนด

## ๒. ทางพิเศษกาญจนภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ๑๑ ด้าน คือ คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน ระบบนิเวศในแหล่งน้ำ ระบบนิเวศบนบก การใช้ที่ดิน การป้องกันน้ำท่วมและการระบายน้ำ สภาพเศรษฐกิจและสังคม สภาพภูมิทัศน์ และความปลอดภัย โดยที่ปรึกษาได้ตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเรียบร้อยแล้ว สรุปได้ว่า การทางพิเศษฯ ปฏิบัติตามมาตรการได้อย่างครบถ้วน ดังนี้

๑) คุณภาพอากาศ : การทางพิเศษฯ ได้มีมาตรการในการควบคุมดูแลการจราจรให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนดและได้ติดตั้งป้ายตรวจจับความเร็ว และกล้องตรวจจับความเร็วบนทางพิเศษ นอกจากนี้ การทางพิเศษฯ ได้กำหนดให้รถบรรทุกวัสดุต้องมีการปิดคลุมอย่างมิดชิดและให้รถที่จะขึ้นทางพิเศษต้องปฏิบัติตามพรบ. การขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

๒) ระดับเสียง : กรมทางหลวงได้ติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณหมู่บ้านสินทวีสวนธน ๒ และบริเวณโรงเรียนและวัดทุ่งเรียบร้อยแล้ว รวมทั้งตรวจสอบและบำรุงดูแลรักษาความสมบูรณ์ของกำแพงกันเสียงให้อยู่ในความสมบูรณ์ตลอดเวลา และการทางพิเศษฯ มีการออกแบบจุดเก็บเงินขึ้น-ลง เป็นไปตามแบบมาตรฐานสากล โดยติดตั้ง Parapet ซึ่งมีความสูง ๙๐ เซนติเมตร ริมขอบทางพิเศษ มีการปลูกต้นไม้โดยรอบทางขึ้น-ลง เพื่อเป็นแนวกันชน และการทางพิเศษฯ ได้จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันเสียงให้กับผู้ปฏิบัติงานที่ดูแลเก็บค่าผ่านทางพิเศษ หากต้องทำงานเป็นเวลานาน

๓) ความสั่นสะเทือน : การทางพิเศษฯ จัดให้มีแผนการตรวจสอบผิวทางและโครงสร้างทางพิเศษ หากตรวจสอบพบความเสียหายจะดำเนินการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพที่ดี ทั้งนี้ การทางพิเศษฯ ได้มีด่านชั่งเพื่อตรวจสอบน้ำหนักรถก่อนเข้าใช้ทางพิเศษ และมีป้ายแสดงสัญญาณจราจรเพื่อเตือนผู้ใช้ทางให้ขับรถด้วยความระมัดระวัง เช่น ป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายจราจรบนทางพิเศษ ป้ายปรับเปลี่ยนข้อความอัตโนมัติสำหรับประชาสัมพันธ์ กล้องโทรทัศน์วงจรปิด และกล้องตรวจจับรถวิ่งไหล่ทาง เป็นต้น

๔) คุณภาพน้ำผิวดิน : เนื่องจากโครงการยังไม่มีมีการก่อสร้างพื้นที่บริการอาหารและเครื่องดื่ม ตามแบบที่เสนอไว้ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงไม่มีน้ำเสียเกิดขึ้นจากพื้นที่บริการอาหารและเครื่องดื่มเกิดขึ้น แต่ได้จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยไว้ที่อาคารด่านเรียบร้อยแล้ว

๕) ระบบนิเวศในแหล่งน้ำ : โครงการได้ออกแบบและก่อสร้างตอม่อไม่ให้ลงไปในพื้นที่น้ำเพื่อหลีกเลี่ยงการกัดเซาะ หรือการกั้นทางน้ำ

๖) ระบบนิเวศบนบก : การทางพิเศษฯ ได้มีการปลูกต้นไม้ตามแนวขอบทางด้านล่างทางพิเศษ เพื่อลดมลพิษทางอากาศและเสียง

๗) การใช้ที่ดิน : การทางพิเศษฯ ได้ดำเนินการตาม พรบ. ทางหลวง (ฉบับที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๔๙) กำหนดห้ามมิให้ผู้ใดสร้างอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวงพิเศษหรือรูก้าวทางหลวงพิเศษ และกฎหมายควบคุมอาคารที่มีการควบคุมความหนาแน่นและการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งอยู่ในความดูแลของกรมการผังเมือง กฎกระทรวง ฉบับที่ ๓๓ (พ.ศ. ๒๕๓๕) แก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวงฉบับที่ ๕๐ (พ.ศ. ๒๕๔๐) ข้อ ๒ วรรค ๒

๘) การป้องกันน้ำท่วมและการระบายน้ำ : โครงการเป็นการออกแบบทางยกระดับจึงไม่เกิดขวางการระบายน้ำ

๙) สภาพเศรษฐกิจและสังคม : การทางพิเศษฯ ดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เช่น ติดตั้งกำแพงกันเสียง เป็นต้น และมาตรการติดตามตรวจสอบ เช่น การควบคุมความเร็ว

การควบคุมน้ำหนักรถบรรทุก ทั้งนี้ การทางพิเศษฯ ได้จัดให้มีป้ายแจ้งเหตุฉุกเฉิน ช่องทางสอบถามสภาพจราจร ผ่านบริการ EXAT Call Center 1543 ในการรับเรื่องร้องเรียนจากผู้ใช้งานพิเศษ และผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการเพื่อบรรเทาผลกระทบและปัญหาความขัดแย้งที่เกิดขึ้น และจัดกิจกรรมการฝึกซ้อมการป้องกันและระงับอัคคีภัยได้ทางพิเศษร่วมกับชุมชนโดยรอบเพิ่มเติมตามแผนการบริหารความพร้อมต่อสภาวะวิกฤติ

๑๐) สภาพภูมิทัศน์ : การทางพิเศษฯ ได้มีการปลูกต้นไม้ตามแนวขอบทางด้านล่างทางพิเศษเป็นระยะโดยเฉพาะจุดตัดของถนนและได้มีการออกแบบโครงสร้างให้มีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมโดยรอบพื้นที่

๑๑) ความปลอดภัย : การทางพิเศษฯ ได้จัดทำป้ายปรับเปลี่ยนข้อความอัตโนมัติ สำหรับประชาสัมพันธ์บนทางพิเศษเพื่อเตือนผู้ขับขี่ให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด และมีการติดตั้งเครื่องหมายจราจรตลอดเส้นทางพิเศษ

จากการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยได้กำหนดให้ติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ๑ สถานี คือ วัดไตรสามัคคี ระดับเสียง ๑ สถานี คือ วัดสวนส้ม และความสั่นสะเทือน ๓ สถานี คือ วัดสวนส้ม หมู่บ้านนันทวัน และหมู่บ้านเทพานิเวศ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- คุณภาพอากาศ : ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน ๑๐ ไมครอน (PM<sub>10</sub>) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน ๒.๕ ไมครอน (PM<sub>2.5</sub>) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ก๊าซไฮโดรคาร์บอน (HC) ก๊าซโอโซน (O<sub>3</sub>) และก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO<sub>2</sub>) รวมถึงการตรวจวัดสภาพอุตุนิยมวิทยา ได้แก่ ความเร็วลม ทิศทางลม และอุณหภูมิ สถานีละ ๕ วันต่อเนื่องกัน ครอบคลุมทั้งวันทำการและวันหยุดราชการ

- ระดับเสียง : ตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง (L<sub>eq 24 hr</sub>) ระดับเสียงสูงสุด (L<sub>max</sub>) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L<sub>dn</sub>) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ ๑๐ (L<sub>10</sub>) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ ๙๐ (L<sub>90</sub>) สถานีละ ๓ วันต่อเนื่องกัน ครอบคลุมทั้งวันทำการและวันหยุดราชการ

- ความสั่นสะเทือน ตรวจวัดระดับความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) สถานีละ ๓ วันต่อเนื่องกัน ครอบคลุมทั้งวันทำการและวันหยุดราชการ

โดยผลการตรวจวัดทุกรายการและทุกสถานีสถานีตรวจวัด มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามกฎหมายกำหนด

สถิติข้อมูลเรื่องร้องเรียนด้านสิ่งแวดล้อมในปี ๒๕๖๕ ของทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ พบว่า ไม่มีการร้องเรียนด้านสิ่งแวดล้อม สำหรับทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) พบว่ามีเรื่องร้องเรียนด้านระดับเสียง ๒ ราย โดยมีรายละเอียดดังนี้

๑. บ้านเลขที่ ๕๕๕/๑ หมู่ ๘ โครงการบริหารเนีย เมกะทาวน์ บางนา ตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ร้องเรียนเรื่องระดับเสียง โดยตรวจวัดระดับเสียงเมื่อวันที่ ๑๖-๒๑ มิถุนายน ๒๕๖๕ พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง (L<sub>eq 24 hr</sub>) มีค่าอยู่ระหว่าง ๕๔.๘-๖๑.๔ เดซิเบลเอ ซึ่งยังคงมีค่าอยู่ภายใต้เกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๗๐ เดซิเบลเอ

๒. บ้านเลขที่ ๔๑๑ ซอยประชาอุทิศ ๙๗/๔ แขวงทุ่งครุ เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร ร้องเรียนเรื่องระดับเสียง ซึ่งตั้งอยู่ใกล้ทางพิเศษกาญจนาภิเษก ช่วงสุขสวัสดิ์-บางขุนเทียน ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของ

กรมทางหลวง ทั้งนี้ การทางพิเศษฯ ได้แจ้งผลการตรวจสอบให้ผู้ร้องเรียนทราบทางโทรศัพท์เรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๖๕

๑ นักวิชาการสิ่งแวดล้อมชำนาญการ ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้ขึ้นชมการทางพิเศษฯ ที่ได้ดำเนินการต่าง ๆ เพิ่มเติมจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และสอบถามว่าทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ คือ S1 ใช่หรือไม่

น .....รี ผู้อำนวยการกองจัดการสิ่งแวดล้อม กรรมการและเลขานุการ ได้ชี้แจงว่าใช่  
สอบถามการปฏิบัติตามมาตรการของทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ ว่ามีการดำเนินการอย่างไร ดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเฉพาะในส่วนของ S1 หรือทั้งโครงการ เนื่องจาก S1 เป็นทางพิเศษของโครงการทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้) ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่งประกอบด้วยทางพิเศษหลายสายทาง ได้แก่ N2 N3 S2 และ S1  
ได้ชี้แจงว่า ปัจจุบันโครงการทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้) ที่ได้รับความเห็นชอบมีการก่อสร้างและเปิดให้ดำเนินการเฉพาะในส่วนของ S1 เท่านั้น

ถามการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของ S1 เป็นการดำเนินงานครอบคลุมทั้งโครงการทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้) และการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมดำเนินการเฉพาะสถานที่เกี่ยวข้องกับ S1 ใช่หรือไม่

ฝ่ายเลขานุการฯ ได้ชี้แจงว่าใช่

ถามการติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณลุมพินีทาว์นเพลส ซึ่งเป็นสถานีตรวจวัดของโครงการทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้) ของ S1 เหตุใดจึงติดตั้งบนทางพิเศษเฉลิมมหานคร ไม่ใช่ S1

ฝ่ายเลขานุการฯ ได้ชี้แจงว่า S1 เป็นทางพิเศษที่ก่อสร้างบนทางพิเศษเฉลิมมหานครซึ่งเป็นทางพิเศษระดับพื้นดิน และลุมพินีทาว์นเพลส สุขุมวิท ๖๒ เป็นสถานีตรวจวัดที่ตั้งอยู่ระดับพื้นดินใกล้กับทางพิเศษเฉลิมมหานคร โดยที่ปรึกษาได้ใช้แบบจำลองในการศึกษาตำแหน่งติดตั้งกำแพงกันเสียง โดยแบ่งเป็น ๓ กรณี ได้แก่ ติดตั้งบนทางพิเศษเฉลิมมหานคร ติดตั้งบน S1 และติดตั้งบนทางพิเศษเฉลิมมหานครและ S1 จากผลการศึกษารูปได้ว่าการติดตั้งกำแพงกันเสียงบนทางพิเศษเฉลิมมหานครจะช่วยแก้ปัญหาผลกระทบด้านระดับเสียงได้มีประสิทธิภาพมากกว่ากรณีอื่น ๆ โดยสามารถลดระดับเสียงได้ประมาณ ๑๐ เดซิเบลเอ พร้อมนำเสนอภาพตำแหน่งกำแพงกันเสียง โดยคาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จภายในปี ๒๕๖๕ ซึ่งการทางพิเศษฯ จะดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงและนำเสนอผลการตรวจวัดดังกล่าวต่อคณะกรรมการในการประชุมครั้งถัดไป

การทางพิเศษฯ เคยได้รับเรื่องร้องเรียนจากลุมพินีทาว์นเพลส สุขุมวิท ๖๒ หรือไม่

ฝ่ายเลขานุการฯ ได้ชี้แจงว่าการทางพิเศษฯ ไม่เคยได้รับเรื่องร้องเรียนจากลุมพินีทาว์นเพลส สุขุมวิท ๖๒ ทั้งนี้ ลุมพินีทาว์นเพลส สุขุมวิท ๖๒ เป็นสถานีตรวจวัดที่การทางพิเศษฯ ดำเนินการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมต่อเนื่องประจำทุกปี ซึ่งปัจจุบันผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณดังกล่าวมีค่าเกินมาตรฐานกำหนด การทางพิเศษฯ จึงได้ติดตั้งกำแพงกันเสียงเพื่อลดผลกระทบดังกล่าวต่อไป

เพิ่มเติมเอกสารในรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เรื่อง การมอบหมายให้การทางพิเศษฯ ดำเนินการภายหลังรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก) หรือทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ซึ่งดำเนินการศึกษาโดยกรมทางหลวง ได้รับความเห็นชอบ

ผู้อำนวยการกองจัดการคุณภาพอากาศและเสียง ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ ได้มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ดังนี้

๑. S1 มีการรายงานการทำความสะอาดทางพิเศษโดยการดูดฝุ่น ๒ ครั้งต่อสัปดาห์ ส่วนทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ไม่ได้มีการรายงานเรื่องดังกล่าว จึงขอให้การทางพิเศษฯ กำหนดเป็นนโยบาย การทำความสะอาดทางพิเศษให้เหมือนกันทุกสายทาง รวมทั้งกำหนดนโยบายควบคุมการปล่อยไอเสียของรถยนต์ โดยห้ามรถปล่อยควันดำใช้ทางพิเศษ เป็นต้น เพื่อส่งเสริมการลดปริมาณ PM2.5 ในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

๒. ขอให้การทางพิเศษฯ ผนวกเรื่องลดมลพิษทางเสียงเพิ่มเติมในมาตรการบำรุงผิวจราจรให้อยู่ในสภาพดีตลอดเวลา รวมทั้งใช้วัสดุลดเสียงในการซ่อมบำรุงผิวจราจร และซ่อมรอยต่อของทางพิเศษให้เรียบสนิท เพื่อลดมลพิษด้านระดับเสียง

ฝ่ายเลขานุการฯ ได้ชี้แจงว่าการทางพิเศษฯ ได้มีวิธีปฏิบัติงานของทุกสายทาง (WI) กำหนดให้รถดูดกวาดทำความสะอาดทางพิเศษอย่างน้อยสัปดาห์ละ ๒ ครั้ง และหากพบว่าบริเวณใดไม่สะอาดจะดำเนินการให้ทำความสะอาดเพิ่มเติม สำหรับการซ่อมผิวจราจรและรอยต่อทางพิเศษ การทางพิเศษฯ จัดให้รถตรวจสอบสภาพทางพิเศษ เช่น ตรวจสอบความผิด ความขรุขระของผิวจราจร หากพบความผิดปกติจะดำเนินการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดี

นาย ค์ ผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสมุทรปราการ ผู้แทนสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรปราการ ได้มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะว่า ขอให้ปรับมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านความสั่นสะเทือนของ S1 และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ให้เหมือนกันและมีความชัดเจน

ฝ่ายเลขานุการฯ ได้ชี้แจงว่ารายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีการรายงานแตกต่างกันขึ้นกับมาตรการที่ได้รับความเห็นชอบของแต่ละโครงการหรือทางพิเศษ ซึ่งการทางพิเศษฯ ได้มีวิธีปฏิบัติงานเหมือนกันทุกสายทาง และรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกรรมการไปปรับในรายงานต่อไป

นาย ตม์ นักวิชาการสิ่งแวดล้อมชำนาญการพิเศษ ผู้แทนสำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร สอบถามความถี่ในการรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ดร.วราวุธ เสือดี ที่ปรึกษา ได้ชี้แจงว่าตามที่กำหนดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ให้รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ปีละ ๑ ครั้ง ช่วง ๓ ปีแรก ครั้งถัดไปรายงานผลกระทบระดับเสียง ๒ ปีครั้ง และคุณภาพอากาศ ๓ ปีครั้ง

ว่าประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดความถี่ในการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการหากมีการกำหนดรายงานให้ส่งปีละ ๒ ครั้ง หรือไม่ได้มีการกำหนด ให้จัดทำรายงานปีละ ๒ ครั้ง หากมีการกำหนดรายงานให้ส่งปีละ ๑ ครั้งให้จัดทำรายงานปีละ ๑ ครั้ง สำหรับการปฏิบัติตามมาตรการให้เป็นไปตามมาตรการที่กำหนดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ที่ปรึกษา แจ้งว่าปัจจุบันจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ปีละ ๒ ครั้งตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมฯ

หากการทางพิเศษฯ จัดทำรายงานปีละ ๒ ครั้ง ควรรายงานผลการตรวจวัดให้สอดคล้องตามรอบการส่งรายงานซึ่งแบ่งเป็น ๒ ช่วง คือ ครึ่งปีแรก รายงานผลในเดือนมกราคม-มิถุนายน และครึ่งปีหลัง รายงานผลในเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม เนื่องจากรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการ ช่วงครึ่งปีหลัง มีการรายงานผลการตรวจวัดช่วงครึ่งปีแรกด้วย ควรนำเสนอผลตรวจวัดดังกล่าวในหัวข้อเรื่องการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ที่ปรึกษา แจ้งว่าเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแล มีการประชุมปีละ ๑ ครั้ง จึงได้ใส่ผลการตรวจวัดในช่วงครึ่งแรก เดือนมกราคม-มิถุนายน เพื่อแจ้งให้กรรมการทราบเพิ่มเติม

มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ดังนี้

๑. แจ้งที่ปรึกษาปรับแก้วันเดือนปีระบุในแบบ ตต. ๑ ให้ถูกต้องตามการจัดส่งรายงานให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ช่วงเดือนมกราคม พ.ศ. ๒๕๖๖

๒. แจ้งที่ปรึกษาปรับปรุงแบบการจัดทำรายงานให้สอดคล้องกัน การจัดลำดับทุกบทในรายงานให้เหมือนกัน

๓. แจ้งที่ปรึกษาเพิ่มรูปการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้เป็นปัจจุบันและสอดคล้องกับรอบการนำเสนอรายงาน

๔. แจ้งที่ปรึกษาเพิ่มรูปหน้า website และ facebook ในภาคผนวก เพื่อให้ทราบว่ามีการประชาสัมพันธ์ผลการดำเนินงานผ่านช่องทางดังกล่าว

๕. แจ้งที่ปรึกษาให้ปรับภาคผนวกโดยพิมพ์ ๑ ตาราง ๑ หน้า จากเดิม ๒ ตาราง ๑ หน้า และให้เรียงตารางตามลำดับให้ถูกต้องสอดคล้องกัน

๖. แจ้งที่ปรึกษาให้เพิ่มแผนการดำเนินงานในเล่มรายงาน

๗. แจ้งที่ปรึกษาให้ปรับการรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หัวข้อสภาพเศรษฐกิจและสังคมของทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) หน้า ๓-๔ ให้สอดคล้องกับมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น มาตรการระบุเรื่องแผนประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนโดยเฉพาะผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ ซึ่งการทางพิเศษฯ รายงานว่า “ได้จัดให้มีป้ายแจ้งเหตุฉุกเฉิน สอบถามสภาพจราจรผ่านบริการ EXAT Call Center 1543 ในการรับเรื่องร้องเรียนจากผู้ใช้งานทางพิเศษและผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการเพื่อบรรเทาผลกระทบและปัญหาความขัดแย้งที่เกิดขึ้น” ซึ่งขอให้เพิ่มเติมรายละเอียดให้สอดคล้องกับ website ที่แจ้งว่า “เป็นระบบรับเรื่องร้องเรียน สอบถาม และเสนอแนะ” รวมทั้งเพิ่มช่องทาง website และ facebook ตลอดจนรายละเอียดอื่น ๆ เพิ่มเติมในรายงานด้วย

ที่ปรึกษาให้เพิ่มรูปพื้นที่สีเขียว รูปที่ ๓.๑-๑๙ หน้า ๑๕ ในรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหัวข้อสภาพเศรษฐกิจและสังคมของทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ให้สื่อถึงการปลูกต้นไม้เพื่อลดมลพิษและบดบังโครงสร้างชัดเจนมากกว่าเดิม เช่น เพิ่มรูปพื้นที่สีเขียวบริเวณถนนประชาอุทิศ เป็นต้น

ที่ปรึกษา รับทราบและนำไปปรับแก้ตามข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกรรมการ

ประธานฯ สอบถามข้อคิดเห็นจากผู้แทนมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี



ฝ่ายเลขานุการฯ แจ้งว่าผู้แทนมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรีได้แจ้งข้อเสนอแนะ และข้อคิดเห็นให้ฝ่ายเลขานุการฯ เรียบร้อยแล้ว

ประธานฯ แจ้งให้ฝ่ายเลขานุการฯ ประสานกับที่ปรึกษาส่งข้อคิดเห็นของกรรมการเพื่อปรับแก้ ในรายงานต่อไป

ฝ่ายเลขานุการฯ สอบถ รongผู้ว่าการฝ่ายก่อสร้างและบำรุงรักษา การทางพิเศษฯ ว่ามีข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติมหรือไม่

ผู้ว่าการฝ่ายก่อสร้างและบำรุงรักษา การทางพิเศษฯ แจ้งว่าไม่มีข้อคิดเห็น หรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานให้ที่ประชุมทราบเพิ่มเติม สำหรับทางพิเศษสายอื่น ๆ ที่อยู่ใน ความรับผิดชอบของการทางพิเศษฯ และทางพิเศษบริหารจัดการโดยเอกชนผู้รับสัมปทาน ได้ดำเนินการตรวจสอบ การปฏิบัติตามมาตรการและจัดส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามรอบการจัดส่งรายงานที่ สผ. กำหนด ซึ่ง สผ. ได้มี หนังสือแจ้งข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะการดำเนินงานให้การทางพิเศษฯ ซึ่งการทางพิเศษฯ รับไปปฏิบัติต่อไป

#### มติที่ประชุม

เห็นชอบต่อร่างรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๕ โดยให้ที่ปรึกษานำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตาม มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมผนวกไว้ในรายงานฉบับ สมบูรณ์ต่อไป

#### ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องอื่น ๆ

ฝ่ายเลขานุการฯ กล่าวขอบคุณกรรมการทุกท่านที่เข้าร่วมประชุมและให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ต่อร่างรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๕ ปัจจุบันการทางพิเศษฯ จังหวัดสมุทรปราการ และ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ได้ร่วมกันติดตั้งเครื่องวัดค่าฝุ่น PM2.5 (Nong Pim) ในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการเพื่อเฝ้าระวังฝุ่นละออง โดยสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัด สมุทรปราการ ขอความอนุเคราะห์การทางพิเศษฯ เพื่ออำนวยความสะดวกในการติดตั้ง บริเวณด่านเก็บ- ค่าผ่านทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) จำนวน ๖ จุดตรวจวัด และการใช้ไฟฟ้า และขอความ อนุเคราะห์ บริษัท ปตท.ฯ เพื่ออำนวยความสะดวกในการสนับสนุนอุปกรณ์และเครื่องมือ และการทางพิเศษฯ มี เครื่องตรวจวัดฝุ่นละอองแบบออนไลน์ จำนวน ๒ จุดตรวจวัด รวมทั้งหมด ๘ จุดตรวจวัด โดยค่า PM2.5 ทุกจุด ตรวจวัดอยู่ในช่วง ๑๐-๑๙ มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร อยู่ในเกณฑ์ดีมาก ซึ่งการทางพิเศษฯ อยู่ระหว่างพัฒนา ระบบเพื่อนำผลการตรวจวัดแบบ Real time เผยแพร่ผ่านเว็บไซต์อย่างเป็นทางการต่อไป

ประธานฯ กล่าวขอบคุณกรรมการทุกท่านที่กรุณาสละเวลาเข้าร่วมประชุมและให้ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อร่างรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการ

ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๕  
ของทางพิเศษกาญจนภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) และทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1)

ปิดประชุมเวลา ๑๒.๐๐ น.

,วดล้อม



# การประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖

วันอังคารที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๖๖ เวลา ๑๔.๐๐ 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)

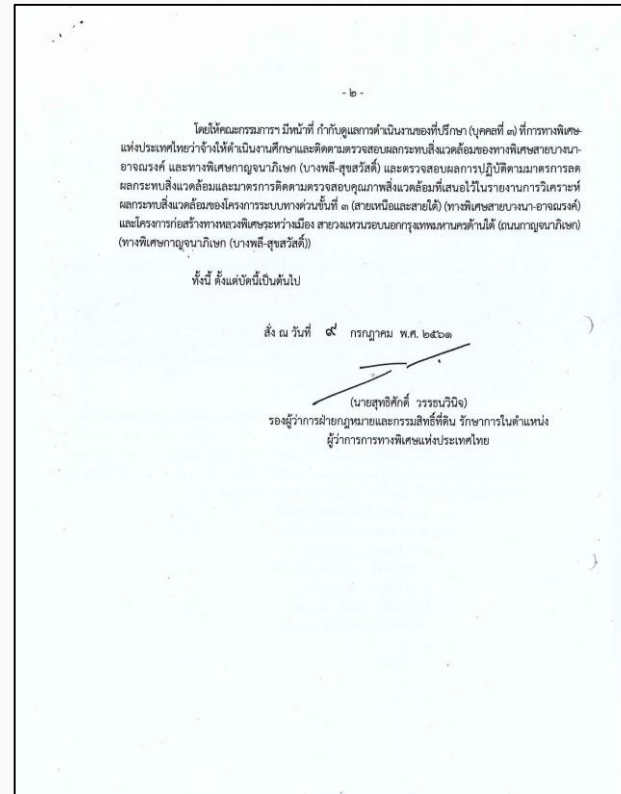
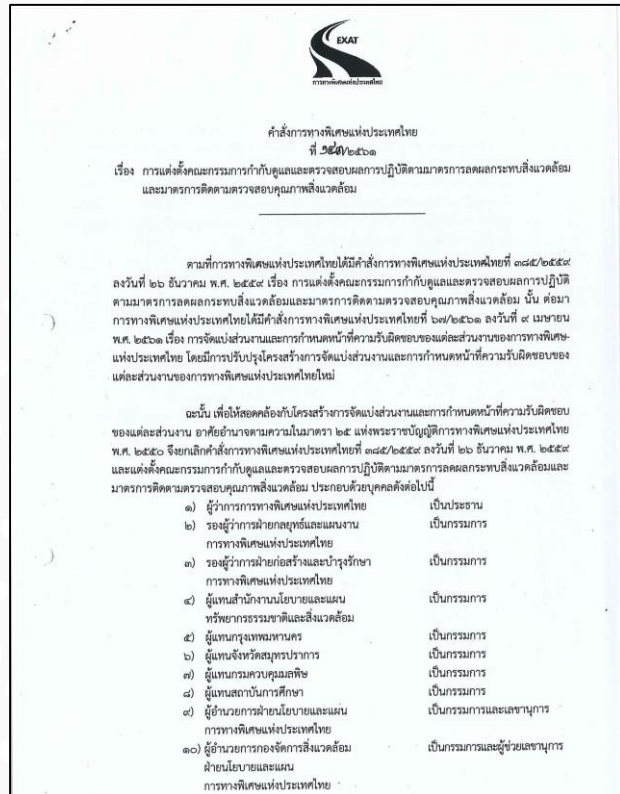
ประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ปี ๒๕๖๖

# ระเบียบวาระที่ ๑ : เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

ประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ปี ๒๕๖๖



# การทางพิเศษฯ ได้มีคำสั่งการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย 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 ว่าจ้างให้ดำเนินงานศึกษา และติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของ ทางพิเศษสายบางนา-อโศก และ ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)





## ระเบียบวาระที่ ๒ : เรื่องรับรองรายงานการประชุม

ฝ่ายเลขานุการฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๖๕ ดังเอกสารแนบ ๑ เสนอคณะกรรมการฯ เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๖

จึงเรียนมาเพื่อโปรดรับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕

## ระเบียบวาระที่ ๓ : เรื่องเพื่อพิจารณา

ผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ  
มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมิน  
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษสายบางนา-อโศกและทางพิเศษ  
กาญจนาภิเษก(บางพลี-สุขสวัสดิ์)

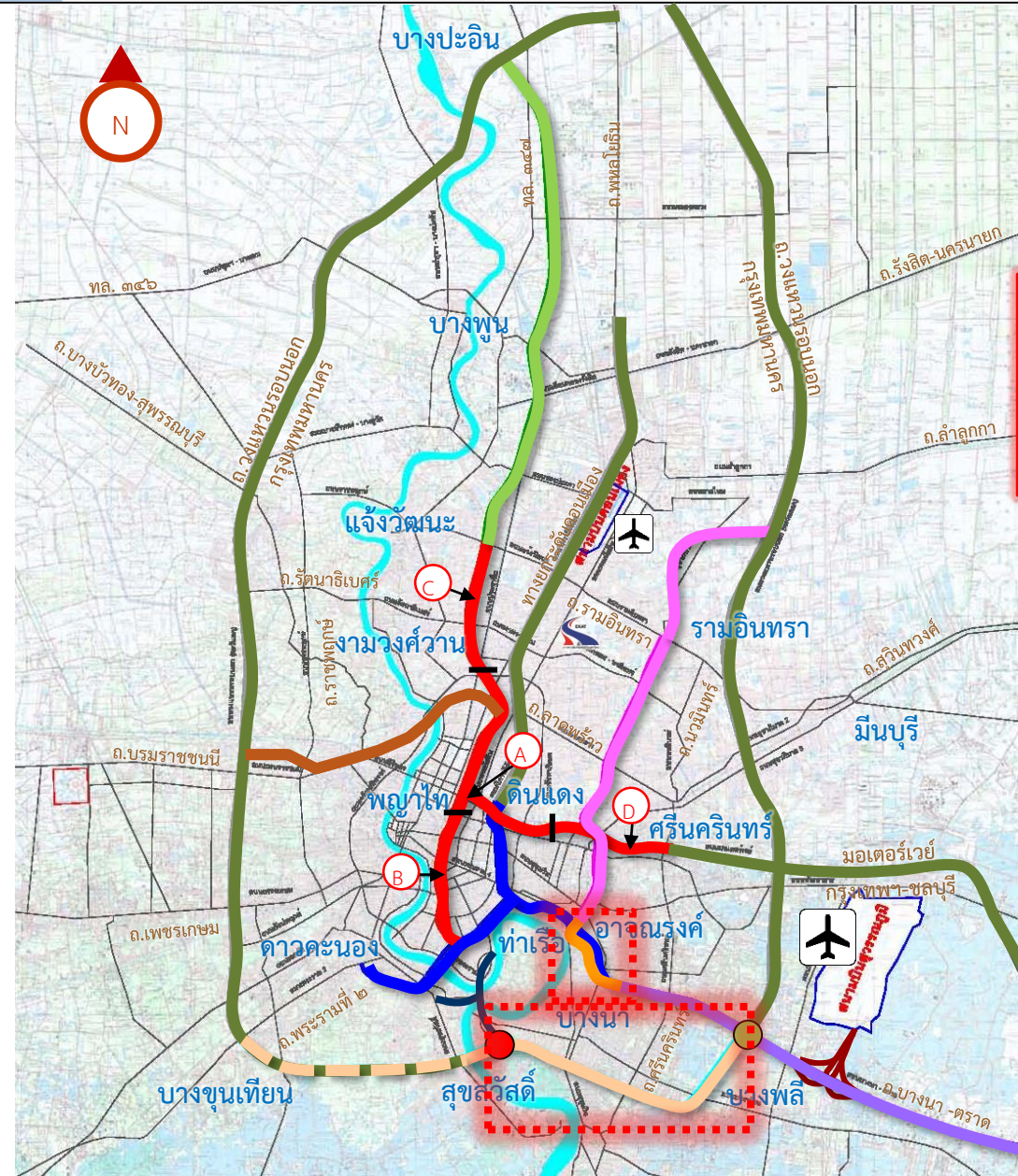
## ความเป็นมา

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้เปิดให้บริการทางพิเศษรวมทั้งสิ้น ๘ สายทาง 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-อาจนรงค์   | (โดย กทพ.)         |
| ๗. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)                           | (โดย กทพ.)         |
| ๘. ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร<br>(ทางพิเศษประจิมรัถยา) | (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) (ทางพิเศษประจิมรัถยา)
- 
- ทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิ  
เชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี (๒๓ มี.ค. ๒๕๕๒)
  - ทางเชื่อมต่อทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-  
สุขสวัสดิ์) กับทางพิเศษบูรพาวิถี (๓๐ ธ.ค. ๒๕๕๒)
  - ทางเชื่อมต่อเฉลิมราชดารี ๘๔ พรรษา  
(๒๓ ธ.ค. ๒๕๕๔)



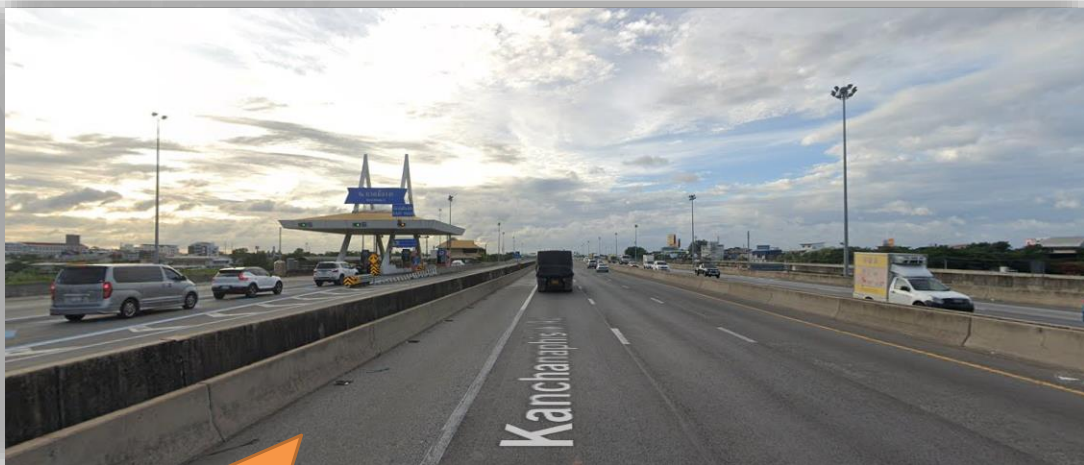
## ทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1)

ทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ มีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีกับทางพิเศษฉลองรัช และทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทำให้เป็นโครงข่ายทางพิเศษที่สมบูรณ์ ระยะทาง ๔.๗ กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นจากปลายทางพิเศษฉลองรัช และซ้อนทับตามแนวทางพิเศษเฉลิมมหานครจากทางแยกต่างระดับอาจนรงค์เชื่อมต่อกับทางพิเศษบูรพาวิถี เปิดให้บริการเมื่อวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๔๘



## ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) เป็นทางยกระดับขนาด ๖ ช่องจราจร มีระยะทางทั้งสิ้น ๒๒.๕ กม. โดยเปิดให้บริการโดยจัดเก็บค่าผ่านทาง (ช่วงบางพลี - สุขสวัสดิ์) ในวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๕๒



ทางพิเศษกาญจนาภิเษก  
(บางพลี-สุขสวัสดิ์)

ศูนย์ควบคุมทางพิเศษกาญจนาภิเษก  
(บางพลี-สุขสวัสดิ์) (CCB6)



ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ





การทางพิเศษฯ ได้กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ภายหลังเปิดดำเนินโครงการ อย่างต่อเนื่อง

รวมทั้งให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ และประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาต จะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ. ๒๕๖๑ และ ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 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

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๖ การทางพิเศษฯ ได้ว่าจ้างสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษา  
แห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เป็นที่ปรึกษาเพื่อดำเนินงานศึกษาและติดตามตรวจสอบ  
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีระยะเวลาปฏิบัติงาน ๓๖๐ วัน

การทางพิเศษฯ ได้จัดส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข  
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของ  
ทางพิเศษสายบางนา-อโศก (เอกสารแนบ ๒) และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-  
สุขสวัสดิ์) (เอกสารแนบ ๓) ให้คณะกรรมการฯ พิจารณา โดยมีผลการดำเนินงานสรุปดังนี้

## สรุปผลการดำเนินงาน : ทางพิเศษสายบางนา-อโศก

๑. การทางพิเศษฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน

๒. การทางพิเศษฯ ได้ตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ได้แก่

- คุณภาพอากาศ จำนวน ๑ สถานี คือ โรงเรียนพูนสิน

ซึ่งมีผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

- ระดับเสียง จำนวน ๑ สถานี คือ ลุมพินีทาว์นเพลส สุขุมวิท ๖๒

ซึ่งมีผลการตรวจวัดระดับเสียง ๒๔ ชั่วโมง ( $L_{eq\ 24\ hr}$ ) มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด



## สรุปผลการดำเนินงาน : ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (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 หมู่บ้านนนทวัน และ หมู่บ้านเทพานิเวศ

ซึ่งผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน

มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

# สถิติข้อมูลเรื่องร้องเรียนด้านสิ่งแวดล้อมในปี พ.ศ. ๒๕๖๖

ทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ : ไม่มีเรื่องร้องเรียนด้านสิ่งแวดล้อม

ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) : มีเรื่องร้องเรียนด้านระดับเสียง ๓ ราย ดังนี้

๑) ที่พักอาศัยบริเวณซอยศรีนครินทร์เซ็นเตอร์ ถนนศรีนครินทร์ ตำบลบางเมืองใหม่ อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ ตรวจวัดระดับเสียงระหว่างวันที่ ๘-๑๓ มิถุนายน ๒๕๖๖ โดยผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง ( $L_{eq\ 24\ hr}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง ๖๕.๔-๖๖.๗ เดซิเบลเอ

๒) โครงการบริหารเนีย เมกะทาวน์ บางนา ตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ตรวจวัดระดับเสียงระหว่างวันที่ ๑๓-๑๘ กรกฎาคม ๒๕๖๖ โดยผลการตรวจวัด  $L_{eq\ 24\ hr}$  มีค่าอยู่ระหว่าง ๕๘.๙-๖๔.๑ เดซิเบลเอ

๓) ที่พักอาศัยบริเวณซอยศรีนครินทร์เซ็นเตอร์ ถนนศรีนครินทร์ ตำบลบางเมืองใหม่ อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ ตรวจวัดระดับเสียงระหว่างวันที่ ๑๗-๒๒ สิงหาคม ๒๕๖๖ โดยผลการตรวจวัด  $L_{eq\ 24\ hr}$  มีค่าอยู่ระหว่าง ๖๖.๐-๖๖.๘ เดซิเบลเอ

ผลการตรวจวัดทุกรายมีค่าอยู่ภายใต้เกณฑ์มาตรฐานตาม  
ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๗๐ เดซิเบลเอ

เพื่อให้การปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษสายบางนา-อโศกและทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) เป็นไปด้วยความรอบคอบครบถ้วน

ฝ่ายเลขานุการฯ จึงได้เชิญที่ปรึกษามานำเสนอรายละเอียดของรายงานฯ พร้อมทั้งรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ เพื่อไปดำเนินการปรับปรุงแก้ไขในรายงานฉบับสมบูรณ์ ก่อนเสนอ สผ. ต่อไป

## ระเบียบวาระที่ ๔ : เรื่องอื่น ๆ (ถ้ามี)





**Thank You**



ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566  
ทางพิเศษสายบางนา-อโศก และ ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)  
เสนอต่อคณะกรรมการกำกับฯ

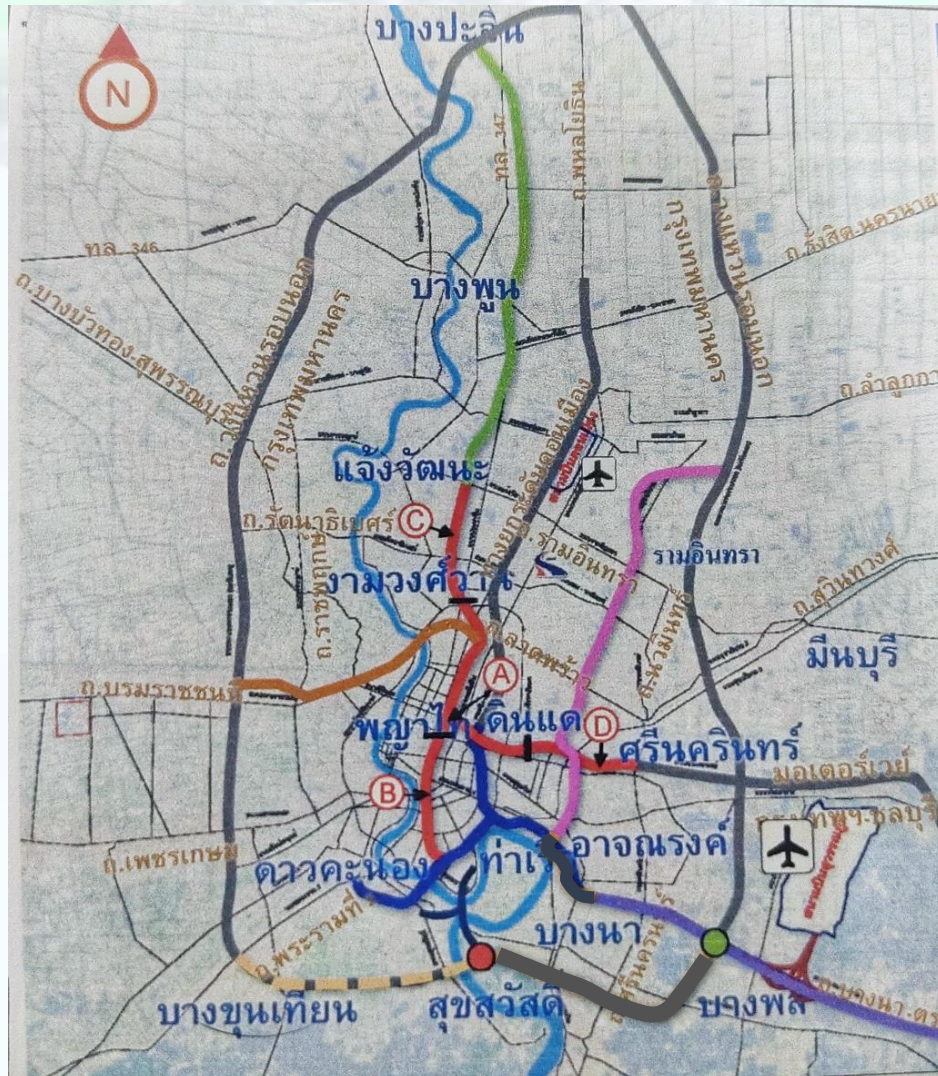


สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

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-อโศก (S1) 4.7 กม. (2548)
  7. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) 22.5 กม. (23 มี.ค. 52)
  8. ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ทางพิเศษประจิมรัถยา) 16 กม. (22 ส.ค. 59)
- 
- ทางพิเศษยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิ  
ทางเชื่อมพิเศษบูรพาวิถี (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

ยกเว้นทางพิเศษเฉลิมมหานครที่ได้ทำการก่อสร้างและเปิดดำเนินการก่อนกฎหมายกำหนด

# ความเป็นมา



แนวสายทางพิเศษที่เปิดดำเนินการ

และผู้รับผิดชอบดำเนินงานตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างการดำเนินการ

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 2566
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 2566
3. ทางพิเศษฉลองรัช			
- รามอินทรา-อาจณรงค์	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	- ช่วงรามอินทรา - ลาดพร้าว (2539) - ช่วงถนนลาดพร้าว - ถนนพระราม 9 (2539) - ช่วงพระราม 9 - อาจณรงค์ (2539) - ทางแยกต่างระดับพระราม 9 (เชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช ส่วน D) (2543)	ปี 2540 2542 2543 2544 2546 2548 2550 2552 2554 2556 2558 2560 2562 2563 2564 2565 2566
- รามอินทรา-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	2552	ปี 2552 2554 2555 2556 2558 2560 2562 2563 2564 2565 2566

# ความเป็นมา



แนวสายทางพิเศษที่เปิดดำเนินการ

และผู้รับผิดชอบดำเนินงานตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างดำเนินการ

โครงการ	ดำเนินงานโดย	เปิดดำเนินการ	ปีที่ตรวจวัด
4. ทางพิเศษบูรพาวิถี	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ช่วงที่ 1 บางนา - บางแก้ว (2541)</li> <li>- ช่วงที่ 2 บางแก้ว - กิ่งแก้ว (2541)</li> <li>- ช่วงที่ 3 กิ่งแก้ว - เมืองใหม่บางพลี (2542)</li> <li>- ช่วงที่ 4 เมืองใหม่บางพลี - บางเสาธง (2542)</li> <li>- ช่วงที่ 5 บางเสาธง - บางสมัคร (2542)</li> <li>- ช่วงที่ 6 บางสมัคร - บางปะกง (2542)</li> <li>- ช่วงที่ 7 บางปะกง - ชลบุรี (2543)</li> </ul>	ปี 2544 2546 2548 2550 2552 2554 2556 2558 2560 2562 2563 2564 2565 2566
5. ทางพิเศษอุดรรัถยา	เอกชนผู้รับสัมปทาน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ระยะที่ 1 แจ้งวัฒนะ - เชียงราก (2541)</li> <li>- ระยะที่ 2 เชียงราก - บางไทร (2542)</li> </ul>	3 ปีแรกที่เปิดดำเนินการ และปี 2563 2564 2565 2566
6. ทางพิเศษสายบางนา-อโศก	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	2548	ปี 2548 2550 2552 2554 2555 2556 2558 2560 2562 2563 2564 2565 2566
7. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	2552	ปี 2552 2554 2555 2556 2558 2560 2562 2563 2564 2565 2566
8. ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร (ทางพิเศษประจิมรัถยา)	เอกชนผู้รับสัมปทาน	2559	5 ปีแรกที่เปิดดำเนินการ และปี 2565 2566



# ความเป็นมา

แนวสายทางพิเศษที่เปิดดำเนินการ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างดำเนินการ  
ที่อยู่ในความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

โครงการ	ความถี่ในการดำเนินการ			ปีเปิดดำเนินการ
	คุณภาพอากาศ	ระดับเสียง	ความสั่นสะเทือน	
1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ไม่มี EIA)	-	-	-	2524
2. ทางพิเศษฉลองรัช				
- รามอินทรา-อาจณรงค์	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-อาจณรงค์	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) หรือผู้ที่ควบคุมดูแลตรวจสอบให้มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่เสนอไว้ในรายงานฯ 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 2566

## 1. รายละเอียดโครงการ

1.1 ทางพิเศษสายบางนา-อโศก

1.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

## 2. ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ กทพ. ดำเนินการ เพิ่มเติม

2.1 ทางพิเศษสายบางนา-อโศก

2.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

## 3. สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลง ประจำปี 2565

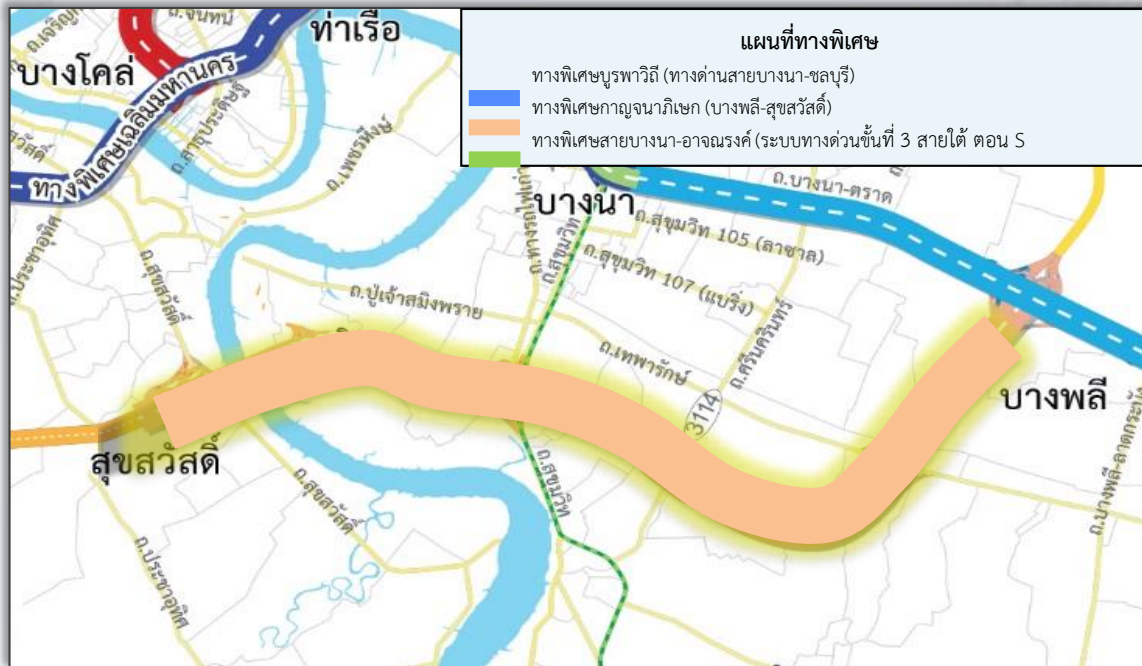
3.1 ทางพิเศษสายบางนา-อโศก

3.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)



# 1. รายละเอียดโครงการ (ต่อ)

## 1.2 ทางพิเศษกาญจนภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

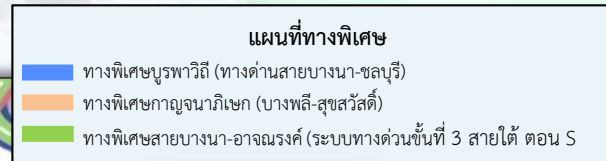


- เริ่มต้นจากถนนสุขสวัสดิ์บริเวณพระประแดงข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ถนนสุขุมวิท ถนนศรีนครินทร์ และถนนเทพารักษ์ ไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 34 (ถนนบางนา-ตราด) บริเวณอำเภอบางพลี
- ระยะทาง 22.5 กิโลเมตร
- เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2552



# 1. รายละเอียดโครงการ (ต่อ)

## 1.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)



มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ดำเนินการตรวจวัดดังนี้

1. ตรวจวัดคุณภาพอากาศ 3 สถานี (TSP, PM10, NO<sub>2</sub>, CO)  
ตรวจสอบปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูร้อนและฤดูหนาวทุกปี  
ในระยะ 3 ปีแรกเพื่อดูแนวโน้มคุณภาพอากาศ ถ้าค่าที่ตรวจวัด  
ได้ไม่เกินมาตรฐานจึงเว้นช่วงการตรวจวัดเป็นทุก 3 ปี

1.1 วัดสะพานงาม 1.2 โรงเรียนบูรณะศึกษา  
(กทพ. ไม่ได้ดำเนินการ เนื่องจากอยู่ในพื้นที่  
ความรับผิดชอบของกรมทางหลวง)

1.3 วัดไตรสามัคคี

1.4 วัดสวนส้ม<sup>1/</sup> 1.5 หมู่บ้านนันทวัน<sup>1/</sup>  
1.6 หมู่บ้านร่มเย็น<sup>1/</sup> 1.7 หมู่บ้านเทพานิเวศ<sup>1/</sup>

2. ตรวจวัดระดับเสียง (L<sub>eq</sub> 24 hr) 5 สถานี  
เมื่อโครงการเปิดใช้แล้วเป็นเวลา 1 ปี ทำการตรวจวัดทุก 1 ปี  
ในระยะ 3 ปีแรก ถ้าไม่มีผลกระทบให้ขยายเวลาการตรวจวัด  
ออกไปเป็น 2 ปีต่อครั้ง

2.1 โรงเรียนวัดสะพานงาม 2.2 หมู่บ้านสินทวีสวนธน 2

2.3 โรงเรียนวัดทุ่งครุ 2.4 หมู่บ้านนิศา

(กทพ. ไม่ได้ดำเนินการ เนื่องจากอยู่ในพื้นที่  
ความรับผิดชอบของกรมทางหลวง)

2.5 วัดสวนส้ม

2.6 วัดไตรสามัคคี<sup>1/</sup> 2.7 หมู่บ้านนันทวัน<sup>1/</sup>

2.8 หมู่บ้านร่มเย็น<sup>1/</sup> 2.9 หมู่บ้านเทพานิเวศ<sup>1/</sup>

2.10 หมู่บ้านเศรษฐสิริ<sup>1/</sup> 2.11 หมู่บ้าน THE PLANT<sup>1/</sup>

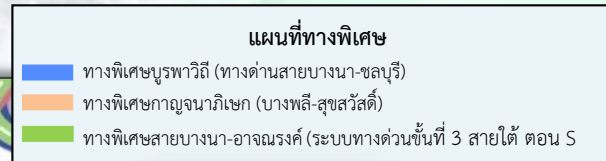
ตำแหน่งสถานีตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม

หมายเหตุ ; <sup>1/</sup> = กทพ. ดำเนินการตรวจวัดเพิ่มเติมจากมาตรการฯ

หมู่บ้านเทพานิเวศ

# 1. รายละเอียดโครงการ (ต่อ)

## 1.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)



หมู่บ้านร่มเย็น

หมู่บ้านนนทวัน

หมู่บ้านเทพานิเวศ

ตำแหน่งสถานีตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม

3. ความถี่ในการตรวจวัด 5 สถานี ตรวจสอบปีละ 1 ครั้ง ในระยะ 3 ปีแรก  
ถ้าค่าที่ตรวจวัดได้ไม่เกินมาตรฐานจึงเว้นช่วงการตรวจวัดเป็นทุก 3 ปี

3.1 หมู่บ้านสะแกงาม 3.2 โรงเรียนวัดทุ่งครุ

(กทพ. ไม่ได้ดำเนินการ เนื่องจากอยู่ในพื้นที่  
ความรับผิดชอบของกรมทางหลวง)

3.3 วัดสวนส้ม 3.4 หมู่บ้านนนทวัน

3.5 หมู่บ้านเทพานิเวศ

3.6 วัดไตรสามัคคี<sup>1/</sup> 3.7 หมู่บ้านเทพานิเวศ<sup>1/</sup>

4. อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน (pH, SS, BOD<sub>5</sub>,  
Coliform Bacteria, Oil & Grease) ตรวจสอบทุก 3 เดือน  
ในระยะเวลา 3 ปีแรก ถ้าค่าที่ตรวจวัดได้ไม่เกินค่ามาตรฐาน  
จึงเว้นช่วงการตรวจวัดเป็นทุก 3 ปี

- น้ำเสียจากบริเวณพื้นที่พักผ่อนและบริการ  
(เนื่องจากโครงการยังไม่มีกรก่อสร้างพื้นที่บริการอาหารและ  
เครื่องดื่มตามแบบที่เสนอไว้ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม)



# สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## 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

## สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)








### 2. ทางพิเศษกาญจนภิเษก (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  
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ประจำปี 2566

## 2.1 ทางพิเศษสายบางนา-อโศก

### 2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทางแก้ไข
<p>- การจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อกำกับดูแลการดำเนินการของบุคคลที่ 3 ซึ่งประกอบด้วยทางพิเศษแห่งประเทศไทย สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร จังหวัดสมุทรปราการ กรมควบคุมมลพิษ สถาบันการศึกษาหรือผู้แทนชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงโครงการฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</p> <div data-bbox="59 708 674 988">  <p>คำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๕๓/๒๕๖๑</p> <p>เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</p> </div> <p>ภาคผนวกที่ 2.1 (คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลฯ)</p> <div data-bbox="59 1053 674 1322">  <p>การทางพิเศษแห่งประเทศไทย EXPRESSWAY AUTHORITY OF THAILAND 111 ถนนมิตรภาพสายพิเศษ แขวงบางนา เขตบางนา กรุงเทพมหานคร 10310 โทร. 0 2568 9800 โทรสาร 0 2568 9788, 0 2568 9789 111 Rinkongkongkapi Road, Bangkok, Huaykwang, Bangkok 10310 Tel : 66 2568 9800 Fax : 66 2568 9788, 66 2568 9789 Cable Address : EXAT Bangkok www.exat.co.th</p> <p>ที่ ส่วน ๒/๑๓</p> <p>๒๕/ กันยายน ๒๕๖๕</p> <p>เรื่อง ขอเชิญประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕</p> </div>	<p>- กทพ. ได้มีคำสั่งที่ 143/2561 ลงวันที่ 9 กรกฎาคม 2561 แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อกำกับดูแลการดำเนินงานของที่ปรึกษา (บุคคลที่ 3) ที่ กทพ.ว่าจ้างให้ดำเนินงานศึกษาและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษสายบางนา-อโศก และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) เรียบร้อยแล้ว (ภาคผนวกที่ 2.1) และได้มีการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ล่าสุดวันที่ 21 กันยายน 2565 และในปี 2566 ดำเนินการจัดประชุมในวันที่ 26 ธันวาคม (ภาคผนวกที่ 2.2 และภาคผนวกที่ 2.3)</p>	<p>-</p> <div data-bbox="1445 733 1889 968">  <p>ผู้เข้าร่วมประชุมทุกท่านการระบุ ชื่อจริง-นามสกุล ตำแหน่ง หน่วยงาน ภาษาไทย ในชื่อที่ใช้เข้าระบบ Zoom ด้วยนะ</p> <p>ตัวอย่าง นางสาวสุวิภา บัณฑิตกุล วท.บ. ๒๓. กวอ. ๕๖๗. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย</p> <p>การประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕</p> <p>วันพุธที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๖๕ เวลา ๑๓.๐๐ น. ถึง ๑๔.๐๐ น. ๒๕๖๕ ณ ห้องประชุม ๒๒๐๑ ชั้น ๒๕ อาคารศูนย์บริหารพิเศษ กทพ. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (๒๕๖๕) ๑๓ กันยายน ๒๕๖๕ Zoom Cloud Meeting</p> </div> <div data-bbox="1445 973 1889 1273">   <p>ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2565</p> <p>ทางพิเศษสายบางนา-อโศก และ ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)</p> <p>เสนอต่อคณะกรรมการกำกับ</p>   <p>คำชี้แจง: ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นได้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (EXAT) ๑๓ กันยายน ๒๕๖๕</p> </div>

ภาคผนวกที่ 2.2 (หนังสือเชิญเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลฯ)

ภาคผนวกที่ 2.3  
เอกสารการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลฯ

## 2.1 ทางพิเศษสายบางนา-อโศก (ต่อ)

### 2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)

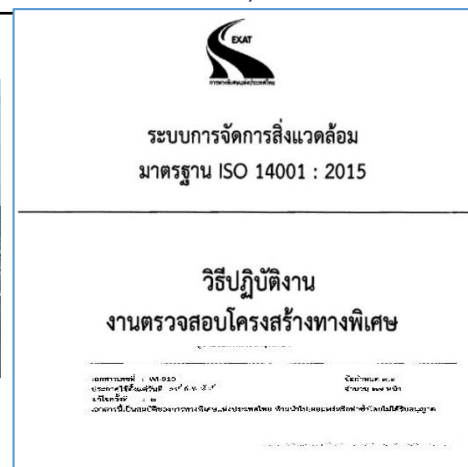
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<b>คุณภาพอากาศ</b> - ซ่อมบำรุงและทำความสะอาดทางด่วนอย่างสม่ำเสมอ	- กทพ. ได้จัดให้มีแผนการตรวจสอบผิวทางและโครงสร้างทางพิเศษ หากตรวจสอบพบความเสียหาย จะดำเนินการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพที่ดี (ภาคผนวกที่ 2.4) รวมทั้งได้จัดให้มีการทำความสะอาดผิวทางพิเศษ โดยการดูดฝุ่นเป็นประจำทุกวัน เพื่อลดฝุ่นละอองบนผิวทางพิเศษ (รูปที่ 3.1-1)	-
- ประสานงานกับผู้ที่เกี่ยวข้องลดการจราจรที่ติดขัด ซึ่งเป็นสาเหตุของการระบายนมลพิษ	- กทพ. ได้จัดให้มีพนักงานจัดการจราจรบนทางพิเศษ เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกและจัดการจราจรให้มีความคล่องตัว เพื่อลดมลพิษที่เกิดขึ้น (รูปที่ 3.1-2 และภาคผนวกที่ 2.5)	-



รูปที่ 3.1-1



รูปที่ 3.1-2



ภาคผนวกที่ 2.4  
(ISO 14001:2015 งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ)



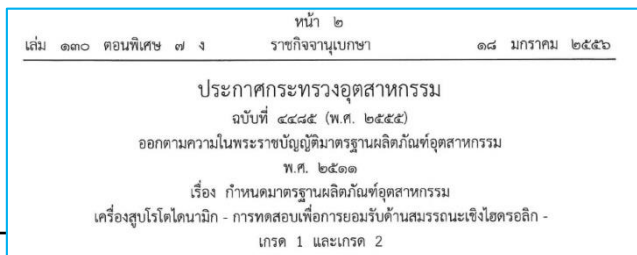
ภาคผนวกที่ 2.5  
(ISO 14001:2015 การจัดการจราจรและ  
ตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ)



## 2.1 ทางพิเศษสายบางนา-อานนท์ (ต่อ)

### 2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)




มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
- ควบคุมการปล่อยไอเสียและควบคุมคุณภาพของเชื้อเพลิงให้ดีขึ้น เพื่อลดผลกระทบในอนาคต โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมควบคุมมลพิษ กรมขนส่งทางบก เป็นต้น	- กทพ. ได้ประชาสัมพันธ์ผ่านป้ายปรับเปลี่ยนข้อความ (VMS) ให้ผู้ใช้ทางตรวจสอบสภาพรถยนต์ก่อนเดินทาง เพื่อลดการปล่อยมลพิษอากาศ โดยกรมธุรกิจพลังงานได้กำหนดมาตรฐานคุณภาพเชื้อเพลิงยานยนต์ตามสหภาพยุโรป กรมควบคุมมลพิษได้กำหนดและควบคุมการระบายไอเสียของยานพาหนะที่ใช้ในงานในทาง กรมขนส่งทางบก และสำนักงานตำรวจแห่งชาติประกาศมาตรฐานควบคุมไอเสียให้สอดคล้องกับประกาศของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ทำให้เกิดการพัฒนาปรับปรุงเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยียานพาหนะ รวมทั้งพัฒนาเทคโนโลยีการผลิต เพื่อควบคุมองค์ประกอบของน้ำมันเชื้อเพลิงทำให้มลพิษจากไอเสียของยานยนต์มีปริมาณลดลง จึงส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศในบรรยากาศลดลง	-
- สมอ. ควรกำหนดมาตรฐานการระบาย NO <sub>x</sub> ให้เข้มงวดขึ้น โดยการลดการระบาย NO <sub>x</sub> ในปี 2553 ลงเหลือครึ่งหนึ่ง	- สมอ. ออกประกาศมาตรฐานผลิตภัณฑ์ มอก. 2540-2554, มอก. 2550-2554 และมอก. 2554-2555 ซึ่งมีการกำหนดปริมาณสารมลพิษจากเครื่องยนต์ของยานยนต์ เพื่อเป็นเกณฑ์กำหนดให้ผู้ทำผู้นำเข้ายานยนต์ใช้เป็นแนวทาง ในการควบคุมปริมาณสารมลพิษจากยานยนต์ ช่วยให้ปริมาณสารมลพิษ ที่ระบายออกจากไอเสียของรถยนต์ในปัจจุบันมีปริมาณลดลง (ภาคผนวกที่ 2.6)	-

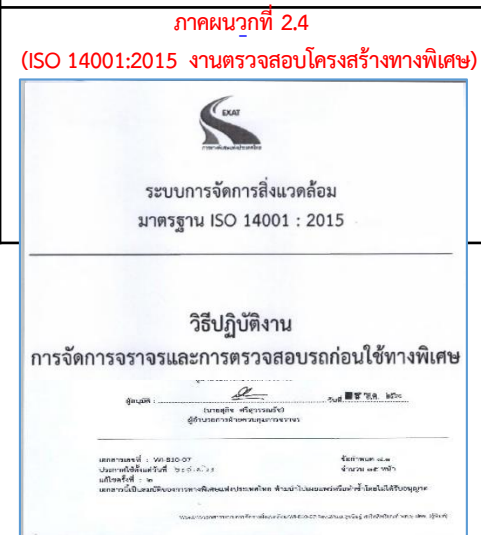


## 2.1 ทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (ต่อ)

### 2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)


มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทางแก้ไข
<b>ระดับเสียง</b> กำแพงกันเสียงสำหรับทางด่วน - กำแพงกันเสียง ควรเป็นชนิดสะท้อนกลับขึ้นข้างบน (Dispersive) ทำด้วยวัสดุ Glass Reinforced Cement (GRC) หรือวัสดุอื่นที่มีคุณสมบัติเทียบเท่าหรือดีกว่า	- กทพ. มีการกำหนดให้ใช้กำแพงกันเสียงชนิดสะท้อนที่ ทำด้วยวัสดุ Glass Reinforced Cement (GRC) หรือวัสดุอื่นที่มีคุณสมบัติเทียบเท่าหรือดีกว่า โดยปัจจุบัน กทพ. ได้ดำเนินการติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณลุมพินีทาวเวอร์เพลส สุขุมวิท 62 เรียบร้อยแล้ว (รูปที่ 3.1-3)	<div style="text-align: center;">   <b>ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม</b>  <b>มาตรฐาน ISO 14001 : 2015</b> </div> <hr/> <div style="text-align: center;"> <b>วิธีปฏิบัติงาน</b>  <b>งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ</b> </div> <div style="text-align: center;">  </div>
<b>ความสั่นสะเทือน</b> - บำรุงผิวการจราจรให้อยู่ในสภาพดีตลอดเวลา - กำหนดน้ำหนักของยานพาหนะ	- กทพ. ได้มีการตรวจสอบและบำรุงรักษาผิวการจราจรให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ (ภาคผนวกที่ 2.4) - กทพ. ได้กำหนดน้ำหนักของรถบรรทุกไว้ไม่เกินพิกัดตามที่กฎหมายกำหนด โดยมีด่านชั่งน้ำหนักก่อนขึ้นใช้ทางพิเศษ ผลรองรับก่อนวิ่งเชื่อมเข้าสายบางนา-อาจณรงค์ (รูปที่ 3.1-4 และภาคผนวกที่ 2.5)	<div style="text-align: center;"> <b>ภาคผนวกที่ 2.4</b>  <b>(ISO 14001:2015 งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ)</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม</b>  <b>มาตรฐาน ISO 14001 : 2015</b> </div>

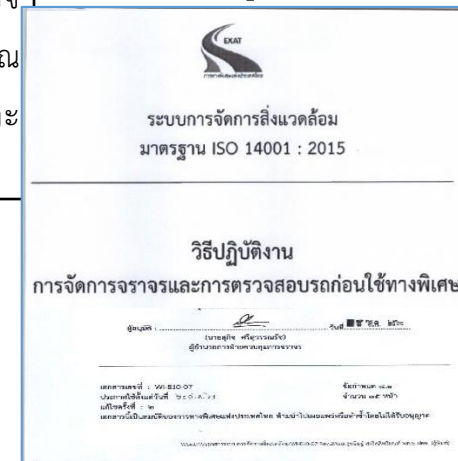


ภาคผนวกที่ 2.5  
(ISO 14001:2015 การจัดการจรรยาและ  
ตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ)

## 2.1 ทางพิเศษสายบางนา-อโศก (ต่อ)

### 2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<b>คุณภาพน้ำ</b> - ตรวจเช็คระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้นอย่างสม่ำเสมอ - ตรวจตราการจัดเก็บขยะอย่างมีประสิทธิภาพ	- โครงการไม่มีระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้น เนื่องจากโครงการไม่มีพื้นที่ Rest Area - กทพ. ได้จัดให้มีการทำความสะอาดบนทางพิเศษโดยทำการจัดเก็บขยะ และทำการดูดฝุ่นละอองเป็นประจำทุกวัน (รูปที่ 3.1-1)	-
<b>การคมนาคม</b> - ติดตั้งไฟแสงจันทร์บนแนวทางด่วนรวมทั้งแนวถนนที่มีแนวทางด่วนคร่อมกัน และติดตั้งไฟสปอตไลท์บริเวณจุดขึ้น-ลง	- กทพ. ได้ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างบนทางพิเศษ และบนถนนที่มีทางพิเศษคร่อมรวมทั้งบริเวณจุดขึ้น-ลง (รูปที่ 3.1-5)	
- ประสานงานกับ กทม. กรมทางหลวง และกองตำรวจจราจร เพื่อกำหนดนโยบายในการควบคุมการจราจรบริเวณจุดขึ้น-ลง และถนนที่เชื่อมกับจุดขึ้น-ลง	- กทพ. ได้ประสานงานกับ กทม. กรมทางหลวง และกองตำรวจจราจร เพื่อกำหนดนโยบาย ในการควบคุมการจราจรบริเวณจุดขึ้น-ลง และถนนที่เชื่อมกับจุดขึ้น-ลง (รูปที่ 3.1-6 และภาคผนวกที่ 2.5)	-

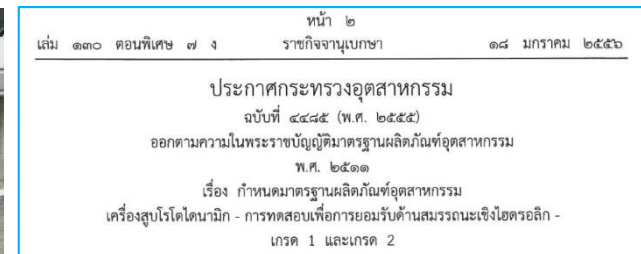


ภาคผนวกที่ 2.5  
(ISO 14001:2015 การจัดการจราจรและ  
ตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ)

## 2.1 ทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (ต่อ)

### 2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<b>การคมนาคม</b> - จัดสรรบุคลากร เช่น ตำรวจจราจรและอุปกรณ์และเครื่องมือต่างๆ ได้แก่ มอเตอร์ไซด์ โทรศัพท์มือถือ ทั้งนี้ เพื่อทำการลาดตระเวนตรวจสอบบนแนวทางด่วน	- กทพ. ได้จัดให้มีพนักงานจัดการจราจร และอุปกรณ์เครื่องมือต่าง ๆ ได้แก่ รถยนต์ มอเตอร์ไซด์ และวิทยุสื่อสาร เพื่อทำการลาดตระเวนตรวจสอบบนทางพิเศษ (รูปที่ 3.1-2 รูปที่ 3.1-6 และภาคผนวกที่ 2.6)	
- บริเวณที่ว่างระหว่างจุดขึ้น-ลงทางด่วน ควรปรับปรุงสวนหย่อมเพื่อสร้างสิ่งผ่อนคลายแก่ผู้ใช้รถ	- กทพ. ได้จัดให้มีสวนหย่อมบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ - บางจาก ซึ่งเป็นด่านบนทางพิเศษเฉลิมมหานครก่อนเข้าระบบทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (รูปที่ 3.1-7)	-
<b>เศรษฐกิจ-สังคม</b> - จัดให้มีระบบป้องกันเสียงและความสั่นสะเทือน	- กทพ. กำหนดให้มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านระดับเสียง กรณีที่มีค่าเกินกว่ากฎหมายกำหนดจะมีการกำหนดมาตรการลดผลกระทบ โดยติดตั้งกำแพงกันเสียงบนทางพิเศษ เพื่อบรรเทาผลกระทบด้านระดับเสียง	-



ภาคผนวกที่ 2.6 (ประกาศมาตรฐานผลิตภัณฑ์ มอก. )

## 2.1 ทางพิเศษสายบางนา-อโศก (ต่อ)

### 2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<b>เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- ประสานงานกับคณะกรรมการชุมชน ในการพิจารณาหาแนวทางลดผลกระทบในกรณีชุมชนถูกคั่นด้วยระบบทางด่วน</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- เนื่องจากทางพิเศษสายบางนา-อโศก เป็นทางยกระดับ ซ้อนทับอยู่บนทางพิเศษเฉลิมมหานคร อย่างไรก็ตามได้จัดให้มีสะพานลอยคนข้าม เพื่อเชื่อมชุมชนทั้งสองฝั่งทางพิเศษ (รูปที่ 3.1-8)</li></ul>	
<ul style="list-style-type: none"><li>- จัดให้มีป้ายสัญญาณจราจรที่ชัดเจนในตำแหน่งที่เหมาะสม เพื่อลดผลกระทบด้านอุบัติเหตุ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- กทพ. ได้จัดให้มีป้ายแสดงสัญญาณจราจร เพื่อเตือนผู้ใช้ทางให้ขับรถด้วยความระมัดระวัง เช่น ป้ายบอกทางติดตั้งบนทางพิเศษ และป้ายจราจรติดตั้งบนทางพิเศษ เป็นต้น (รูปที่ 3.1-9 และรูปที่ 3.1-10)</li></ul>	-

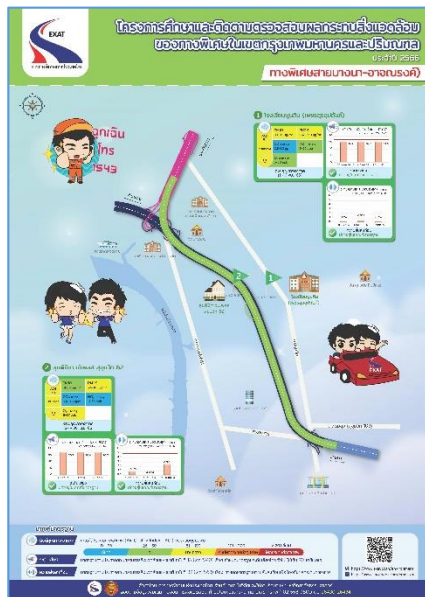




## 2.1 ทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (ต่อ)

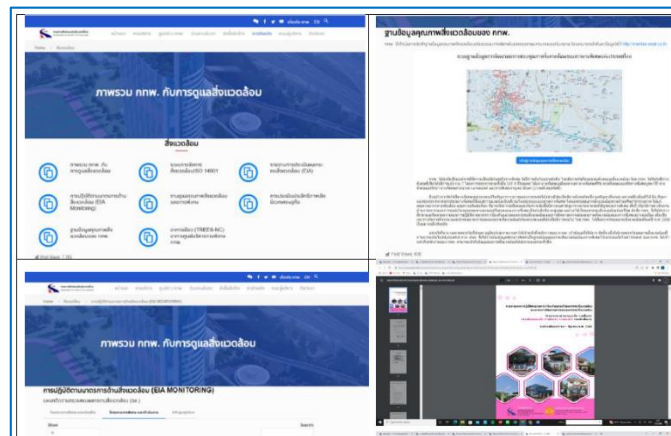
### 2.2.2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ กทพ. ดำเนินการ เพิ่มเติม

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<u>การประชาสัมพันธ์</u>	- กทพ. ได้จัดทำสรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมในรูปแบบอินโฟกราฟิกส์ (Infographics) พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์ข้อมูลผ่านเว็บไซต์ <a href="https://www.exat.co.th/environment">https://www.exat.co.th/environment</a> ; <a href="https://www.facebook.com/emd.exat">https://www.facebook.com/emd.exat</a> (ภาคผนวกที่ 2.7) <a href="https://www.facebook.com/ExpresswayThailand">https://www.facebook.com/ExpresswayThailand</a> (ภาคผนวกที่ 2.8) และได้แจ้งผลการตรวจวัดให้เจ้าของสถานที่รับทราบ และได้ดำเนินการยื่นรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Monitor) ผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ (ภาคผนวกที่ 2.9)	-



ภาคผนวกที่ 2.7

(อินโฟกราฟิกส์ (สรุปผลการตรวจวัด))



ภาคผนวกที่ 2.8

(ประชาสัมพันธ์ข้อมูลผ่านเว็บไซต์)

ยืนยันการรับข้อมูลเข้าสู่ระบบอิเล็กทรอนิกส์

เลขที่ Monitor : 256608-981

ชื่อโครงการ : โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3

รอบรายงาน : ม.ค 66 - มิ.ย. 66

วันที่ยื่นรายงาน : 28/08/2566

เลขที่ IEE/EIA/EHIA : 1237

ผู้ยื่นรายงาน : สุรัชณา ปิยะวรสุกุล

อีเมล : Suratchana09@gmail.com

โทรศัพท์ : 0860358935






ภาคผนวกที่ 2.9

(ยื่นรายงาน ผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์)

## 2.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

### 2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

#### และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทางแก้ไข
<p>- การจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อกำกับดูแลการดำเนินการ ของบุคคลที่ 3 ซึ่งประกอบด้วยทางพิเศษแห่ง ประเทศไทย สำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร จังหวัดสมุทรปราการ กรมควบคุมมลพิษ สถาบันการศึกษาหรือผู้แทนชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง โครงการฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</p>  <p>คำสั่งกระทรวงมหาดไทย ที่ ๑๕๓/๒๕๖๑ เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</p>	<p>- กทพ. ได้มีคำสั่งที่ 143/2561 ลงวันที่ 9 กรกฎาคม 2561 แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการ ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม เพื่อกำกับดูแลการดำเนินงานของที่ปรึกษา (บุคคลที่ 3) ที่ กทพ. ว่าจ้างให้ดำเนินงานศึกษาและติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษสายบางนา- อาจนรงค์ และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) เรียบร้อยแล้ว (ภาคผนวกที่ 2.1) และได้มีการประชุม คณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการดำเนินการ ตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมล่าสุด ประชุมในวันที่ 21 กันยายน 2565 และในปี 2566 ดำเนินการจัดประชุมในวันที่ 26 ธันวาคม (ภาคผนวกที่ 2.2 และภาคผนวกที่ 2.3)</p>	<p>-</p>  
 <p>การทางพิเศษแห่งประเทศไทย EXPRESSWAY AUTHORITY OF THAILAND 111 ถนนกาญจนาภิเษก แขวงบางพลี เขตตลิ่งชัน กรุงเทพมหานคร 10310 โทร : 0 2568 9800 โทรสาร 0 2568 9788, 0 2568 9789 111 Rinklongbangkapi Road, Bangkok, Huaykwang, Bangkok 10310 Tel : 66 2568 9800 Fax : 66 2568 9788, 66 2568 9789 Cable Address : EXAT Bangkok www.exat.co.th</p> <p>ที่ ๒๓๖/๒๕๖๕</p> <p>๒๕ กันยายน ๒๕๖๕</p> <p>เรื่อง ขอเชิญประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๒๓/๒๕๖๕</p>		<p>ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2565</p> <p>ทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ และ ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)</p> <p>เสนอต่อคณะกรรมการกำกับฯ</p>  <p>สำนักงานวิจัยและพัฒนาการทางพิเศษ Research and Development Institute for Expressway</p>

ภาคผนวกที่ 2.1 (คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลฯ)

ภาคผนวกที่ 2.2 (หนังสือเชิญเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลฯ)


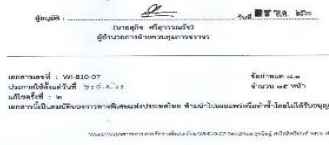
ภาคผนวกที่ 2.3

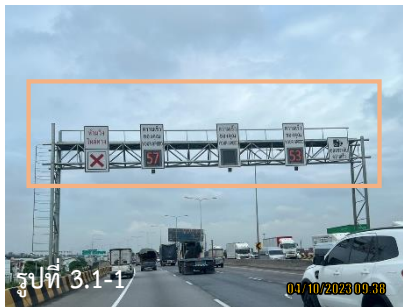
เอกสารการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลฯ

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

### 2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

#### และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<b>คุณภาพอากาศ</b> - ควบคุมดูแลการจราจรให้เป็นไปตามกฎหมาย	- กทพ. ได้มีมาตรการในการควบคุมดูแลการจราจรให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนดและได้ติดตั้งป้ายเขตตรวจจับความเร็วบนทางพิเศษ (รูปที่ 3.1-1 และภาคผนวกที่ 2.4)	-
- รถบรรทุกวัสดุ ต้องมีผ้าปกคลุมอย่างมิดชิด เพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจายและเศษวัสดุตกหล่น	- กทพ. ได้กำหนดให้รถบรรทุกวัสดุต้องมีการปิดคลุมอย่างมิดชิดและให้รถที่จะขึ้นทางพิเศษต้องปฏิบัติตาม พรบ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (รูปที่ 3.1-2 และภาคผนวกที่ 2.4)	 ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มาตรฐาน ISO 14001 : 2015
<b>ระดับเสียง</b> - ติดตั้งกำแพงกันเสียงสูง 2 เมตร บริเวณที่ไวต่อการรบกวน จำนวน 2 บริเวณ คือ 1. หมู่บ้านสินทวีสวนธน 2 2. โรงเรียนและวัดทุ่งครุ	- กรมทางหลวงได้ดำเนินการติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณหมู่บ้านสินทวีสวนธน 2 และบริเวณโรงเรียนและวัดทุ่งครุ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงเรียบร้อยแล้ว (รูปที่ 3.1-3 และรูปที่ 3.1-4)	<b>วิธีปฏิบัติงาน</b> การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ 
- กรมทางหลวงจะต้องตรวจสอบความสมบูรณ์ของกำแพงกันเสียงให้อยู่ในความสมบูรณ์ตลอดเวลา ถ้ามีการชำรุดหรือเสียหายจะต้องดำเนินการซ่อมแซมโดยเร่งด่วน	- กรมทางหลวงได้ดำเนินการตรวจสอบและบำรุงดูแลรักษาความสมบูรณ์ของกำแพงกันเสียงให้อยู่ในความสมบูรณ์อยู่เสมอ	<b>ภาคผนวกที่ 2.4</b> <b>(ISO 14001:2015 การจัดการจราจรและตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ)</b>







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

### 2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

#### และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<b>ระดับเสียง (ต่อ)</b> - กรณีที่เป็นจุดเก็บเงินและทางขึ้น-ลง ของโครงการ โดยพิจารณาออกแบบให้ทางขึ้นอยู่ในด้านในสุดของบริเวณทางขึ้น โดยกำหนดให้ทางลงอยู่ด้านนอก - โครงการจะทำการปลูกต้นไม้โดยรอบทางขึ้น-ลง เป็นแนวกันชน โดยเลือกใช้ต้นไม้ที่มีความสูงมากกว่าขอบทางอย่างน้อย 2 เมตร และสร้างขอบ Parapet ริมทางด่วนซึ่งมีความสูง 90 เซนติเมตร - ผู้ปฏิบัติงานอยู่ในบริเวณที่เป็นตู้เก็บเงินและบริเวณข้างเคียง ควรที่จะใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียง หากต้องทำงานเป็นเวลานาน	- กทพ. มีการออกแบบจุดเก็บเงินและทางขึ้น-ลง ให้เป็นไปตามแบบมาตรฐานสากล (รูปที่ 3.1-5 และรูปที่ 3.1-6) - กทพ. จัดให้มี Parapet ซึ่งมีความสูง 90 เซนติเมตร ริมขอบทางพิเศษ (รูปที่ 3.1-7) และมีการปลูกต้นไม้โดยรอบทางขึ้น-ลง เพื่อเป็นแนวกันชน (รูปที่ 3.1-8) - กทพ. ได้จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันเสียงให้กับผู้ปฏิบัติงานที่ตู้เก็บค่าผ่านทางพิเศษ หากต้องทำงานเป็นเวลานาน (รูปที่ 3.1-9)	 


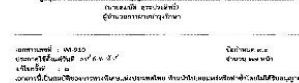


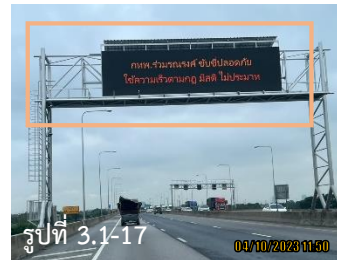


## 2.2 ทางพิเศษกาญจนภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

### 2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

**และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<p><b>ความสิ้นสะท้อน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ดูแลถนนให้อยู่ในสภาพดี</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กทพ. ได้มีการตรวจสอบและบำรุงรักษาผิวการจราจรให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ (ภาคผนวกที่ 2.5)</li> </ul>	 <p>ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มาตรฐาน ISO 14001 : 2015</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ป้องกันไม่ให้รถบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กทพ. ได้จัดให้มีด่านชั่งน้ำหนักรถก่อนเข้าใช้ทางพิเศษ (รูปที่ 3.1-10)</li> </ul>	<p><b>วิธีปฏิบัติงาน</b></p> <p><b>งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ</b></p> 
<ul style="list-style-type: none"> <li>- กำหนดความเร็วของรถยนต์ที่ใช้ทางโดยไม่ให้เกินกำหนดของกรมทางหลวง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กทพ. ได้จัดให้มีป้ายแสดงสัญญาณจราจร เพื่อเตือนผู้ใช้ทางให้ขับรถด้วยความระมัดระวัง เช่น ป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายเขตพื้นที่กวดขันวินัยจราจร ป้ายแสดงความเร็วของรถ ป้ายจราจรติดตั้งบนทางพิเศษ ป้ายปรับเปลี่ยนข้อความอัตโนมัติสำหรับประชาสัมพันธ์ กล้องโทรทัศน์วงจรปิดดูสภาพจราจร และกล้องโทรทัศน์วงจรปิดตรวจจับรถวิ่งไหล่ทาง เป็นต้น (รูปที่ 3.1-11 รูปที่ 3.1-12 รูปที่ 3.1-13 รูปที่ 3.1-14 รูปที่ 3.1-15 รูปที่ 3.1-16 และรูปที่ 3.1-17)</li> </ul>	<p><b>ภาคผนวกที่ 2.5 (ISO 14001:2015</b> <b>งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ)</b></p>



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

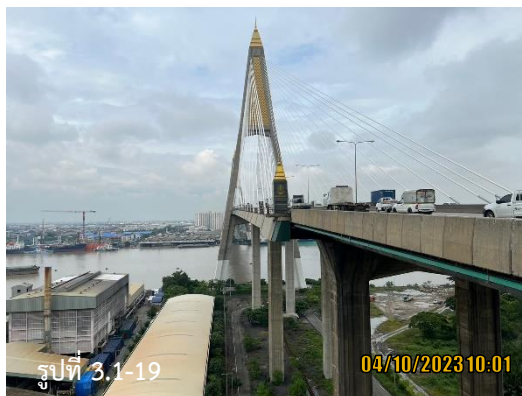
### 2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)

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

### 2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)




มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<b>คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)</b> 4. ในกรณีที่มีบริการอัดฉีดและเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องยนต์ ให้มีถังเก็บน้ำมันเครื่องที่ใช้แล้วขนาด 4,000 ลิตร (ตามข้อกำหนดของกรมโยธาธิการ) และให้กำจัดโดยใช้บริการของ GENCO เช่นเดียวกับ Oil Wastewater	- ปัจจุบันโครงการยังไม่มีบริการอัดฉีดและเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องยนต์บริเวณทางพิเศษ	-
<b>ระบบนิเวศในแหล่งน้ำ</b> ผลกระทบโดยตรงต่อระบบนิเวศและสิ่งแวดล้อมในน้ำไม่มี แต่มีผลกระทบทางอ้อม เช่น การกีดขวางทางไหลหรือการกีดขวางน้ำ - ออกแบบเสาหรือตอม่อให้เหมาะสมเพื่อหลีกเลี่ยงการกีดขวาง หรือการกั้นทางน้ำไหล	- โครงการได้รับการออกแบบและก่อสร้างตอม่อไม่ให้ลงไปแหล่งน้ำ เพื่อหลีกเลี่ยงการกีดขวาง หรือการกั้นทางน้ำ (รูปที่ 3.1-19)	-



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

### 2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<p><b>ระบบนิเวศบนบก</b></p> <p>ไม่มีผลกระทบต่อระบบนิเวศบนบก</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- ควรมีการเพิ่มพื้นที่สีเขียวหรือการจัดสวนตามแนวเส้นทางการก่อสร้างด้านล่างเพื่อใช้เป็นการลดมลพิษทางอากาศ เสียง และอื่น ๆ โดยการปลูกต้นไม้เพิ่มเติม เช่น ต้นทรงบาดาล ทองอุไร พลับพลึงบ้าน และการเวก เป็นต้น โดยกำหนดช่วงห่างของต้นอ่อนที่ปลูกไม่เกิน 10 เมตร ในช่วงปีแรกจะต้องมีการดูแลรดน้ำในช่วงหน้าแล้ง และปลูกทดแทนต้นที่ตาย และจะต้องปลูกและดูแลต้นไม้</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- กทพ. ได้มีการปลูกต้นไม้ตามแนวขอบทางด้านล่างทางพิเศษ เพื่อเป็นการเพิ่มพื้นที่สีเขียวและช่วยลดมลพิษทางอากาศและเสียง (รูปที่ 3.1-20)</li></ul>	<div><div><p>รูปที่ 3.1-20</p><p>04/10/2023 09:20</p></div><div><p>(แก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ 42 (พ.ศ. 2537) ๑ และกฎกระทรวง ฉบับที่ 50 (พ.ศ. 2540) ๑)</p><div><div><p>กฎกระทรวง ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522</p></div><div><p>วันที่ ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๓๕ มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยปริยายแห่งราชกิจจานุเบกษา และให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาไปเป็นต้นมา</p><p>“ให้ยกเลิก” มาตรา ๓๓.๑๖ (๓) แห่งกฎหมายว่าด้วยกฎกระทรวงว่าด้วยการควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๓๕</p><p>“ให้แก้ไขเพิ่มเติม” มาตรา ๓๓.๑๖ (๓) แห่งกฎหมายว่าด้วยกฎกระทรวงว่าด้วยการควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๓๕ ให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๓๕</p><p>“ให้แก้ไขเพิ่มเติม” มาตรา ๓๓.๑๖ (๓) แห่งกฎหมายว่าด้วยกฎกระทรวงว่าด้วยการควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๓๕ ให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๓๕</p><p>“ให้ยกเลิก” มาตรา ๓๓.๑๖ (๓) แห่งกฎหมายว่าด้วยกฎกระทรวงว่าด้วยการควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๓๕</p></div></div></div></div>
<div><div><p>หน้า ๑ ราชกิจจานุเบกษา</p><div><p>พระราชบัญญัติ ทางหลวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๕</p></div></div><div><p>กฎกระทรวง ฉบับที่ ๓๓ (พ.ศ. ๒๕๓๕) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒</p><p>ข้อ ๓๓.๑๖ (๓) อาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวงพิเศษหรืออุโมงค์ทางหลวงพิเศษ (ภาคผนวกที่ ๒.๖) นอกจากนี้ กฎหมายควบคุมอาคารยังมีการควบคุมความหนาแน่นและการใช้ประโยชน์ของการใช้ที่ดิน อยู่ในความดูแลของกรมการผังเมือง กฎกระทรวง ฉบับที่ ๓๓ (พ.ศ. ๒๕๓๕) (ภาคผนวกที่ ๒.๗) แก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวงฉบับที่ ๕๐ (พ.ศ. ๒๕๔๐) ข้อ ๒ วรรค ๒ (ภาคผนวกที่ ๒.๘)</p></div></div>	<ul style="list-style-type: none"><li>- ตาม พรบ. ทางหลวง (ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2549) กำหนดห้ามมิให้ผู้ใดสร้างอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวงพิเศษหรืออุโมงค์ทางหลวงพิเศษ (ภาคผนวกที่ 2.6) นอกจากนี้ กฎหมายควบคุมอาคารยังมีการควบคุมความหนาแน่นและการใช้ประโยชน์ของการใช้ที่ดิน อยู่ในความดูแลของกรมการผังเมือง กฎกระทรวง ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2535) (ภาคผนวกที่ 2.7) แก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวงฉบับที่ 50 (พ.ศ. 2540) ข้อ 2 วรรค 2 (ภาคผนวกที่ 2.8)</li></ul>	

ภาคผนวกที่ 2.8

ภาคผนวกที่ 2.6 (พรบ. ทางหลวง)

ภาคผนวกที่ 2.7 (พรบ. ความคุ้มครอง)

ภาคผนวกที่ 2.8  
(พรบ. ความคมอาคาร ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)



## 2.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

### 2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)

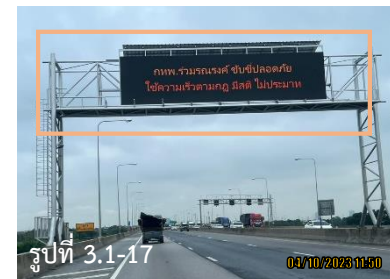
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<u>การป้องกันน้ำท่วมและการระบายน้ำ</u> - การออกแบบทางของโครงการ ควรที่จะพิจารณาโครงการป้องกันน้ำท่วมของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ควบคู่ไปกับการออกแบบโครงสร้างถนน เพื่อไม่ให้เกิดการก่อสร้างถนนขัดขวางการระบายน้ำในโครงการดังกล่าว	- เนื่องจากโครงการเป็นทางยกระดับการออกแบบทางยกระดับจึงไม่กีดขวางการระบายน้ำ และเป็นไปตามรูปแบบการก่อสร้าง	-
- ให้มีการออกแบบระบบระบายน้ำที่ดี เช่น ท่อลอดหรือสะพาน ในบริเวณที่ถนนข้ามคูคลอง และไม่ให้เกิดการก่อสร้างโครงสร้างของถนนลงในคูคลองระบายน้ำ	- โครงการได้ออกแบบระบบระบายน้ำ และไม่มีโครงสร้างของโครงการในคูคลองระบายน้ำ	-

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

### 2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

#### และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)



มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทางแก้ไข
<b>สภาพเศรษฐกิจและสังคม</b> - ใช้มาตรการในการลดผลกระทบ มาตรการ ติดตามตรวจสอบและแผนปฏิบัติการด้าน สิ่งแวดล้อม โดยการอาศัยวิธีการจัดการ เทคโนโลยี และเครื่องมือต่าง ๆ มาช่วยในการ บรรเทาผลกระทบดังกล่าว	- กทพ. ได้ดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม อาทิ เช่น ดำเนินการติดตั้งกำแพงกันเสียง เพื่อบรรเทาผลกระทบด้านเสียง เป็นต้น (รูปที่ 3.1-3 และรูปที่ 3.1-4) และมาตรการติดตามตรวจสอบ อาทิ เช่น การควบคุมน้ำหนักรถบรรทุก การควบคุมความเร็ว ได้แก่ ด้านขั้วน้ำหนักรถก่อนเข้าใช้ทางพิเศษ ป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายเขต พื้นที่กวดขันวินัยจราจร ป้ายแสดงความเร็วของรถ ป้ายจราจรติดตั้ง บนทางพิเศษ กล้องโทรทัศน์วงจรปิดดูสภาพการจราจร และกล้องโทรทัศน์วงจรปิดตรวจจับรถวิ่งไหล่ทางพิเศษ (รูปที่ 3.1-10 รูปที่ 3.1-11 รูปที่ 3.1-12 รูปที่ 3.1-13 รูปที่ 3.1-14 รูปที่ 3.1-16 และรูปที่ 3.1-17)	 รูปที่ 3.1-3 04/10/2023 10:06  รูปที่ 3.1-4 04/10/2023 10:07



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

### 2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

#### และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<ul style="list-style-type: none"> <li>มาตรการทางสังคม คณะผู้ศึกษาได้เสนอให้มีแผนประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน โดยเฉพาะผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ เพื่อเป็นการบรรเทาปัญหาความขัดแย้งทางสังคมระหว่างผู้ดำเนินโครงการกับประชาชนทั้งที่เป็นผู้ได้รับผลกระทบทางตรงและทางอ้อม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>กทพ. ได้จัดให้มีป้ายแจ้งเหตุฉุกเฉิน และระบบรับเรื่องร้องเรียน รวมถึงข้อเสนอแนะผ่านบริการ EXAT Call Center 1543 จากผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการเพื่อบรรเทาผลกระทบและปัญหาความขัดแย้งที่เกิดขึ้น (รูปที่ 3.1-21) และได้จัดเตรียมแผนการจัดกิจกรรมการฝึกซ้อมการป้องกันและระงับอัคคีภัยได้ทางพิเศษกาญจนภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ร่วมกับชุมชน ซึ่งได้ดำเนินการฝึกซ้อมในวันที่ 24 สิงหาคม 2566 (ภาคผนวกที่ 2.9)</li> </ul>	 <p>(กิจกรรมฝึกซ้อมขั้นตอนอพยพกรณีเกิดเหตุเพลิงไหม้)</p>
<p><b>สภาพภูมิทัศน์</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มีการปลูกต้นไม้เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียว หรือการจัดสวนตามแนวเส้นทางโครงการเพื่อช่วยบดบังโครงสร้างและลดมลพิษได้ เช่น มลพิษทางอากาศ เช่น ต้นทรงบาดาล ทองอุไร เป็นต้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>กทพ. ได้มีการปลูกต้นไม้ตามแนวขอบทางด้านล่างทางพิเศษเป็นระยะโดยเฉพาะจุดตัดของถนน (รูปที่ 3.1-20)</li> </ul>	 <p>ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มาตรฐาน ISO 14001 : 2015</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>การออกแบบโครงสร้างเพื่อให้กลมกลืนกับลักษณะสภาพแวดล้อมโดยรอบพื้นที่โครงการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการได้มีการออกแบบโครงสร้างให้มีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมโดยรอบพื้นที่ (รูปที่ 3.1-22)</li> </ul>	<p>ขั้นตอนการปฏิบัติงาน การป้องกันอัคคีภัยได้ทางพิเศษ ภาคผนวกที่ 2.9 (ISO 14001:2015 ขั้นตอนการปฏิบัติงาน การป้องกันอัคคีภัยได้ทางพิเศษ)</p>



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

### 2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<b>ความปลอดภัย</b> - จัดทำป้ายสัญญาณจราจร และมีการควบคุมความเร็วของรถยนต์โดยเคร่งครัด	- กทพ. ได้จัดทำป้ายปรับเปลี่ยนข้อความอัตโนมัติ สำหรับประชาสัมพันธ์บนทางพิเศษเพื่อเตือนผู้ขับขี่ให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด และมีการติดตั้งเครื่องหมายจราจรตลอดเส้นทางพิเศษ (รูปที่ 3.1-11 รูปที่ 3.1-13 รูปที่ 3.1-16 รูปที่ 3.1-17 และรูปที่ 3.1-23)	-





## 2.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

### 2.2.2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ กทพ. ดำเนินการ เพิ่มเติม

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข
<b>ระดับเสียง</b> - ติดตั้งกำแพงกันเสียงเพื่อลดผลกระทบด้านระดับเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อม (Sensitive Area)	- กทพ. ได้ติดตั้งกำแพงกันเสียง จำนวน 13 บริเวณ 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 3.2-1) 2. บริเวณตั้งแต่ กม. 12+000A ถึง กม. 12+600A ระยะทาง 600 เมตร (รูปที่ 3.2-2) 3. บริเวณตั้งแต่ กม. 13+100A ถึง กม. 14+300A ระยะทาง 1,200 เมตร (รูปที่ 3.2-3) 4. บริเวณตั้งแต่ กม. 18+250A ถึง กม. 18+500A ระยะทาง 250 เมตร (รูปที่ 3.2-4) 5. บริเวณตั้งแต่ กม. 16+800B ถึง กม. 16+850B ระยะทาง 50 เมตร (รูปที่ 3.2-5)	-



## 2.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

### 2.2.2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ กทพ. ดำเนินการ เพิ่มเติม (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<b>ระดับเสียง (ต่อ)</b> - ติดตั้งกำแพงกันเสียงเพื่อลดผลกระทบด้านระดับเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อม (Sensitive Area)	6. บริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษปู่เจ้าสมิงพราย (รูปที่ 3.2-6) 7. บริเวณตั้งแต่ กม. 16+500B ถึง กม. 16+620B ระยะทาง 120 เมตร (รูปที่ 3.2-7) 8. บริเวณ กม. 2+100A ถึง กม. 2+220A ระยะทาง 120 เมตร (รูปที่ 3.2-8) 9. บริเวณตั้งแต่ กม. 7+800B ถึง กม. 7+900B ระยะทาง 100 เมตร (รูปที่ 3.2-9) 10. บริเวณทางลดด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษเทพารักษ์ 2 (รูปที่ 3.2-10) 11. บริเวณตั้งแต่ กม. 2+100B ถึง กม. 2+220B ระยะทาง 120 เมตร (รูปที่ 3.2-11) 12. บริเวณ กม. 4+300A (รูปที่ 3.2-12) 13. บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษปากน้ำ 2 (รูปที่ 3.2-13)	-



## 2.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

### 2.2.2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ กทพ. ดำเนินการ เพิ่มเติม (ต่อ)

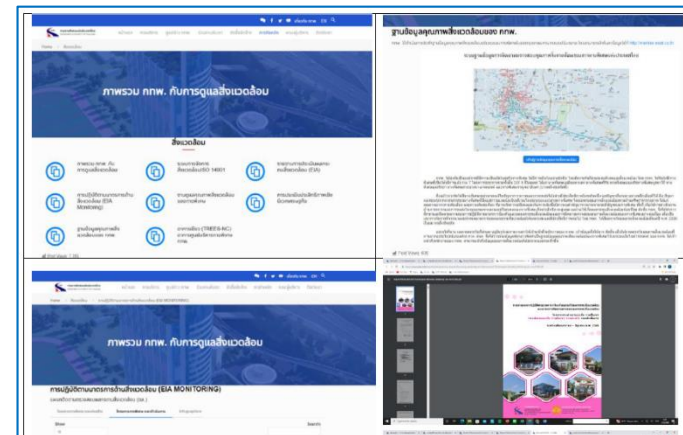
มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<u>การทำความสะอาด</u>	- กทพ. จัดให้มีการทำความสะอาดผิวทางพิเศษ โดยการดูดฝุ่นเป็นประจำทุกวัน เพื่อลดฝุ่นละอองบนผิวทางพิเศษ (รูปที่ 3.2-14) และได้มีการจัดทำนโยบายสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 14001 (ภาคผนวกที่ 2.10)	-
<u>การประชาสัมพันธ์</u>	- กทพ. ได้จัดทำสรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมในรูปแบบอินโฟกราฟิกส์ (Infographics) (ภาคผนวกที่ 2.11) พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์ข้อมูลผ่านเว็บไซต์ <a href="https://www.exat.co.th/environment">https://www.exat.co.th/environment</a> <a href="https://www.facebook.com/emd.exat">https://www.facebook.com/emd.exat</a> <a href="https://www.facebook.com/ExpresswayThailand">https://www.facebook.com/ExpresswayThailand</a> (ภาคผนวกที่ 2.12) และได้แจ้งผลการตรวจวัดให้เจ้าของสถานที่รับทราบ	-



ภาคผนวกที่ 2.10  
(นโยบายสิ่งแวดล้อม)



ภาคผนวกที่ 2.11 (อินโฟกราฟิกส์ (สรุปผลการตรวจวัด))



ภาคผนวกที่ 2.12  
(ประชาสัมพันธ์ข้อมูลผ่านเว็บไซต์)



## 2.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

### 2.2.2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ กทพ. ดำเนินการ (ต่อ)

มาตรการป้องกันและ แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<u>ด้านอาชีวอนามัย</u>	- กทพ. ได้จัดให้มีระบบเฝ้าระวังคุณภาพสิ่งแวดล้อมแบบ Online Real time บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ โดยแสดงผลผ่านระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ของ กทพ. ( <a href="http://envi2.exat.co.th/exat/">http://envi2.exat.co.th/exat/</a> ) Application EXAT Portal และจอแสดงผลบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ เพื่อแจ้งเตือนให้ทันต่อสถานการณ์ฝุ่นละออง เพื่อให้พนักงานที่ปฏิบัติงานบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษและผู้ใช้ทางทราบ และสามารถปฏิบัติตัวตามคำแนะนำเพื่อให้พนักงานและผู้ใช้ทางได้รับผลกระทบน้อยที่สุด เช่น ในวันที่ความเข้มข้น PM2.5 กรุงเทพฯ สูงขึ้นถึงระดับเตือนภัย ให้หลีกเลี่ยงการออกนอกอาคาร การออกจากยานพาหนะ หรือการเปิดหน้าต่างยานพาหนะโดยไม่จำเป็น หรือหากมีความจำเป็นต้องมีการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันที่เหมาะสม เป็นต้น (รูปที่ 3.2-15 และรูปที่ 3.2-16)	-



ระบบเฝ้าระวังคุณภาพสิ่งแวดล้อมแบบ Online Real time  
(บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางแก้ว 2)



ระบบเฝ้าระวังคุณภาพสิ่งแวดล้อมแบบ Online Real time  
(บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางขุนเทียน 2)



### 3. สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 และสรุปแนวโน้มนการเปลี่ยนแปลงย้อนหลัง

### 3.1.1 สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)

1) บริเวณโรงเรียนพูนสิน (เพชรสุขอุปถัมภ์)

➤ **ตรวจวัดคุณภาพอากาศ ได้แก่**  
(TSP, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>, CO, CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, THC, O<sub>3</sub>,  
ความเร็วลม ทิศทางลม และอุณหภูมิ)

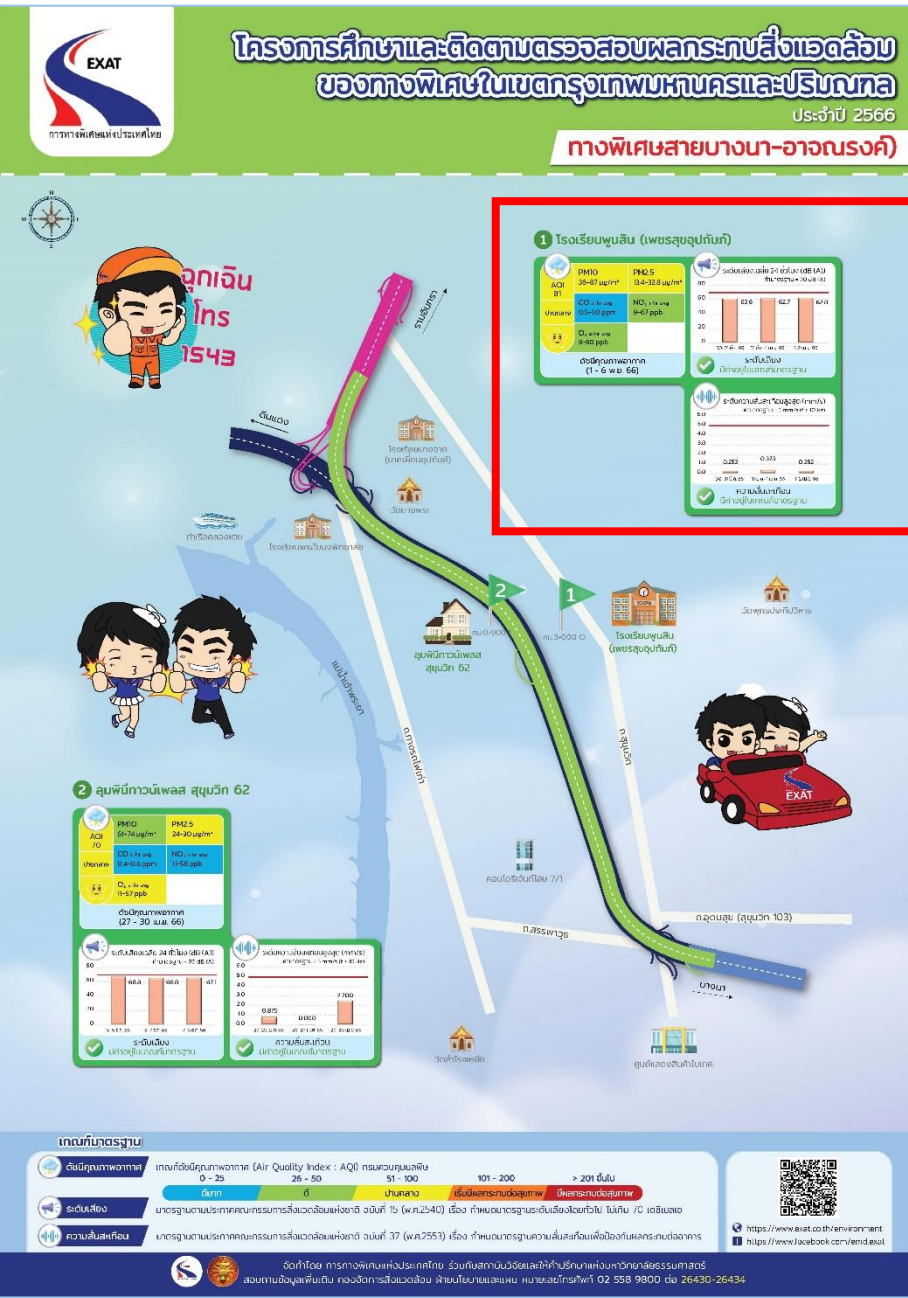
ดำเนินการตรวจวัด 2 ช่วง

➤ ช่วงที่ 1 (ตรวจวัดระหว่างวันที่ 30 มี.ค. - 4 เม.ย. 66)  
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

➤ ช่วงที่ 2 (ตรวจวัดระหว่างวันที่ 1-6 พ.ย. 66)\*  
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

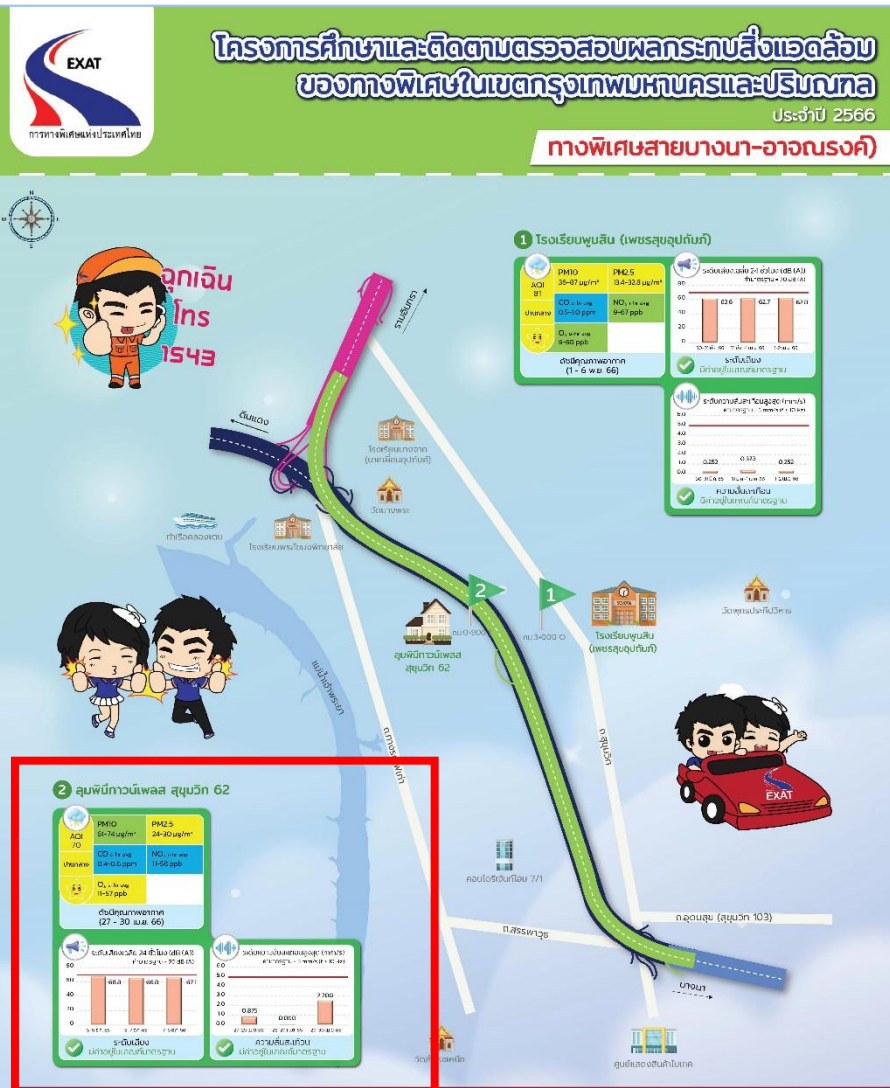
➤ **ตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป ( $L_{eq\ 24\ hr}$ )**  
(ตรวจวัดระหว่างวันที่ 30 มี.ค. - 2 เม.ย. 66)  
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

➤ **ตรวจวัดความสั่นสะเทือน (Peak Particle Velocity)**  
(ตรวจวัดระหว่างวันที่ 30 มี.ค. - 2 เม.ย. 66)  
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด



### 3.1 ทางพิเศษสายบางนา-อโศก (ต่อ)

#### 3.1.1 สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)



#### 2) บริเวณลุ่มพินิทาว์เพลส สุขุมวิท 62

- **ตรวจวัดคุณภาพอากาศ ได้แก่**  
(PM10, PM2.5, CO, CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>, ความเร็วลม ทิศทางลม และอุณหภูมิ)  
(ตรวจวัดระหว่างวันที่ 27-30 เม.ย. 66)  
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด
- **ตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป ( $L_{eq}$  24 hr)**  
(ตรวจวัดระหว่างวันที่ 5-8 ธ.ค. 66)  
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด
- **ตรวจวัดความสั่นสะเทือน (Peak Particle Velocity)**  
(ตรวจวัดระหว่างวันที่ 27-30 เม.ย. 66)  
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

### 3.1 ทางพิเศษสายบางนา-อโศก (ต่อ)

#### 3.1.1 สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)

ดัชนี ที่ตรวจวัด	บริเวณที่ทำการตรวจวัด				มาตรฐาน
	1. โรงเรียนพูนสิน (เพชรสุขอุบลมภ์)		2. ลุมพินีทาวน์เพลส สุขุมวิท 62		
	30 มี.ค. – 4 เม.ย. 66	1-6 พ.ย. 66	27-30 เม.ย. 66	5-8 ธ.ค. 66	
TSP	0.049-0.075	0.063-0.159	×	*	0.330 mg/m <sup>3</sup>
PM10	0.025-0.044	0.036-0.087	0.061-0.074	*	0.120 mg/m <sup>3</sup>
PM2.5	15-26	13.4-32.8	24-30	*	37.5 µg/m <sup>3</sup>
NO <sub>2</sub>	0.010-0.038	0.009-0.067	0.011-0.058	*	0.17 ppm
CO <sub>2</sub>	353-387	367-481	352-402	*	-
HC	2.52-3.72	2.50-4.13	×	*	-
CO 1-hr avg	0.4-0.8	0.5-1.0	0.4-0.7	*	30.0 ppm
CO 8-hr avg	0.4-0.7	0.5-1.0	0.4-0.6	*	9.0 ppm
O <sub>3</sub> 1-hr avg	0.007-0.058	0.003-0.079	0.007-0.088	*	0.10 ppm
O <sub>3</sub> 8-hr avg	0.011-0.039	0.005-0.050	0.015-0.057	*	0.07 ppm
Noise	62.6-62.8	*	68.3-69.5	66.8-68.8	70.0 dB (A)
Vibration	0.252-0.323	*	0.875-2.70	*	อาคารประเภทที่ 1 = 20 mm/s
					อาคารประเภทที่ 2 = 5 mm/s
					อาคารประเภทที่ 3 = 3 mm/s

หมายเหตุ ; X = ไม่มีการตรวจวัดในปี 2566, \* = ทำการตรวจวัดเพียงช่วงเวลา 1

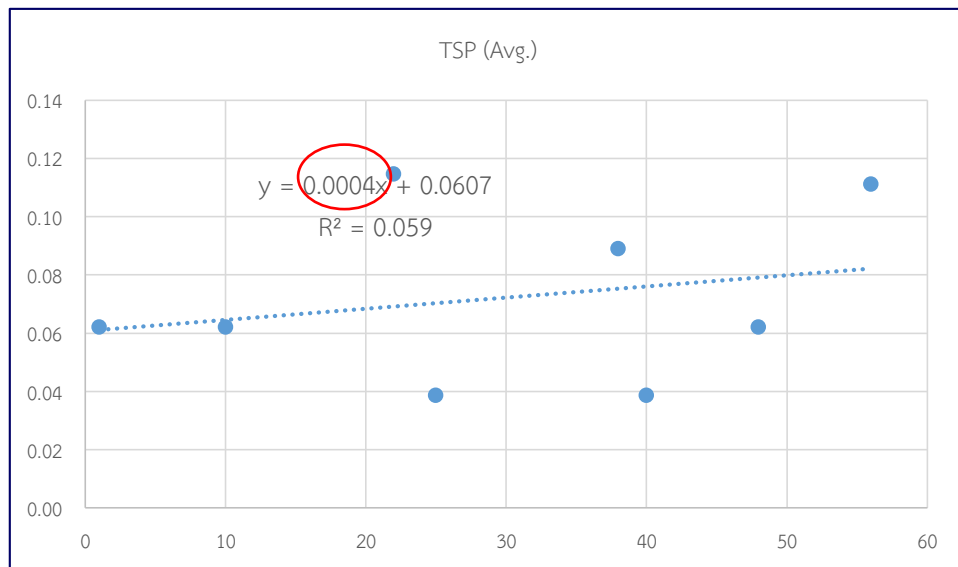
อักษรสีดำ = ข้อมูลผลการตรวจวัดครั้งแรก (ช่วงเดือน ม.ค. – มิ.ย. 66)


อักษรสีม่วง = ข้อมูลผลการตรวจวัดครั้งปีหลัง (ช่วงเดือน ก.ค. – ธ.ค. 66)





# หลักการพิจารณาการเปลี่ยนแปลงเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมกับผลการตรวจวัดที่ผ่านมา


## 1. พิจารณาผลการเปรียบเทียบย้อนหลัง 5 ปี ระหว่าง ปี พ.ศ. 2562-2566




หมายเหตุ :  (เพิ่มขึ้นเล็กน้อย) = ค่าความชัน เพิ่มขึ้นไม่เกิน 10%


 (เพิ่มขึ้น) = ค่าความชัน เพิ่มขึ้นมากกว่า 10%


 (ลดลงเล็กน้อย) = ค่าความชัน ลดลงไม่เกิน 10%

 (ลดลง) = ค่าความชัน ลดลงมากกว่า 10%


 = ค่าความชัน  $\pm < 1\%$  แนวโน้มไม่เปลี่ยนแปลง


## 2. พิจารณาผลการเปรียบเทียบย้อนหลังกับผลการตรวจวัดในปีที่ผ่านมา

หมายเหตุ :  (เพิ่มขึ้นเล็กน้อย) = เพิ่มขึ้นไม่เกิน 10% ของผลการตรวจวัดปี 2565

 (เพิ่มขึ้น) = เพิ่มขึ้นมากกว่า 10% ของผลการตรวจวัดปี 2565

 (ลดลงเล็กน้อย) = ลดลงไม่เกิน 10% ของผลการตรวจวัดปี 2565

 (ลดลง) = ลดลงมากกว่า 10% ของผลการตรวจวัดปี 2565

 = ผลการตรวจวัด  $\pm < 1\%$  แนวโน้มไม่เปลี่ยนแปลง

### 3.1.2 สรุปแนวโน้มการเปลี่ยนแปลง ทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์

ดัชนี ที่ตรวจวัด	บริเวณที่ทำการตรวจวัด				มาตรฐาน
	1. โรงเรียนพูนสิน (เพชรสุขอุบลัมภ์)		2. ลุมพินีทาวน์เพลส สุขุมวิท 62		
	ผลปี 66	แนวโน้ม <sup>(1)</sup>	ผลปี 66	แนวโน้ม <sup>(2)</sup>	
TSP	0.063-0.159	↑	×	×	0.330 mg/m <sup>3</sup>
PM10	0.036-0.087	↑	0.061-0.074	😊	0.120 mg/m <sup>3</sup>
PM2.5	13.4-32.8	↓	0.024-0.030	😊	37.5 µg/m <sup>3</sup>
NO <sub>2</sub>	0.009-0.067	↑	0.011-0.058	😊	0.17 ppm
CO <sub>2</sub>	367-481	↓	352-402	😊	-
HC	2.50-4.13	↑	×	×	-
CO 1-hr avg	0.5-1.0	↓	0.4-0.7	😊	30.0 ppm
CO 8-hr avg	0.5-1.0	↑	0.4-0.6	😊	9.0 ppm
O <sub>3</sub> 1-hr avg	0.003-0.079	↓	0.007-0.088	😊	0.10 ppm
O <sub>3</sub> 8-hr avg	0.005-0.050	↓	0.015-0.057	😊	0.07 ppm
Noise	62.6-62.8	😊	66.8-68.8	↓	70.0 dB (A)
Vibration	0.252-0.323	😊	0.875-2.70	😊	อาคารประเภทที่ 1 = 20 mm/s
					อาคารประเภทที่ 2 = 5 mm/s
					อาคารประเภทที่ 3 = 3 mm/s

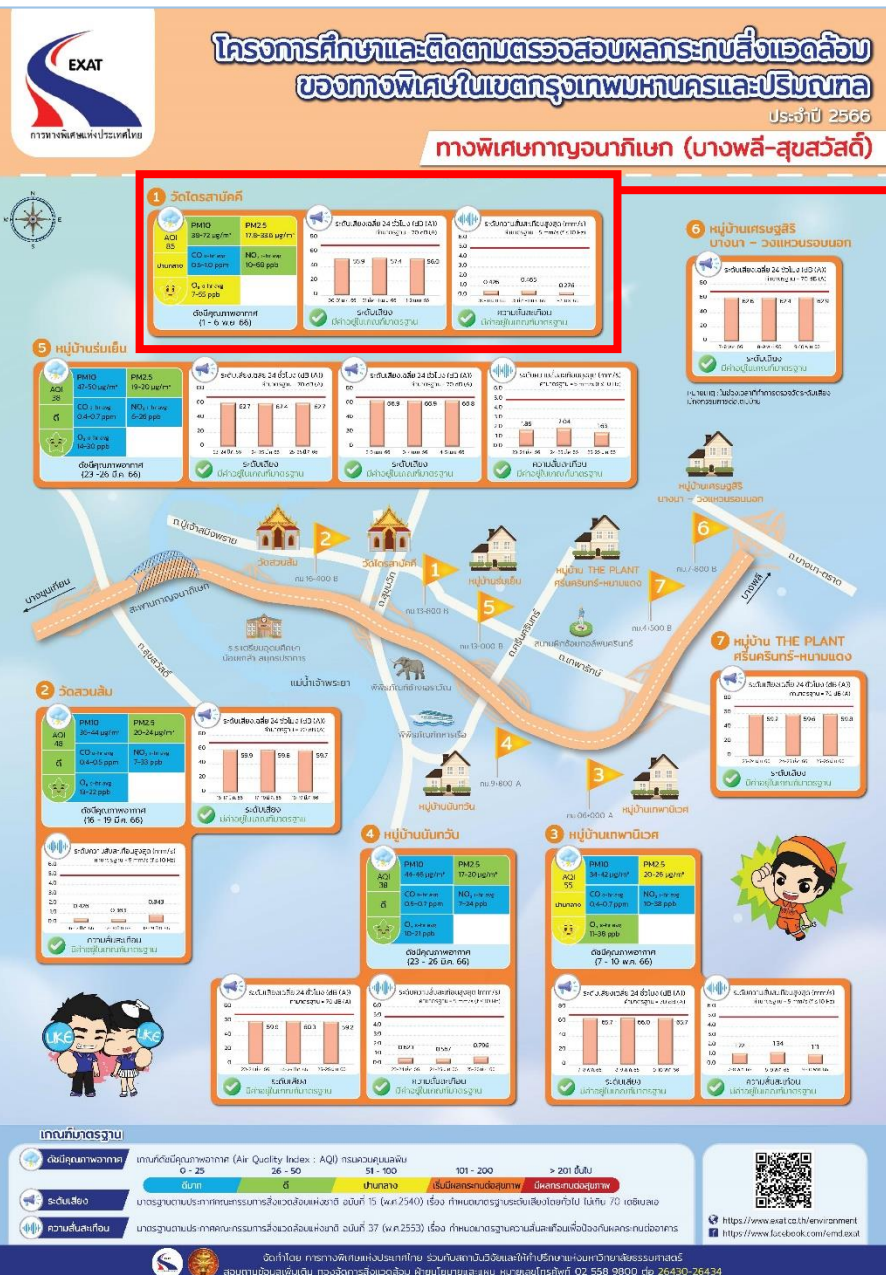
หมายเหตุ : X = ไม่มีการตรวจวัดในปี 2566

อักษรสีดำ = ข้อมูลผลการตรวจวัดครั้งแรก (ช่วงเดือน ม.ค. - มิ.ย. 66)

อักษรสีม่วง = ข้อมูลผลการตรวจวัดครั้งปีหลัง (ช่วงเดือน ก.ค. - ธ.ค. 66)

## 3.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

### 3.2.1 สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)



ตรวจวัด จำนวน 7 บริเวณ

1) บริเวณวัดไทรสอัมคี่

➤ 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 ฤดูร้อน (ตรวจวัดระหว่างวันที่ 30 มี.ค. - 4 เม.ย. 66)

พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

➤ ช่วงที่ 2 ฤดูหนาว (ตรวจวัดระหว่างวันที่ 1-6 พ.ย. 66)

พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

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

(ตรวจวัดระหว่างวันที่ 30 มี.ค. - 2 เม.ย. 66)

พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

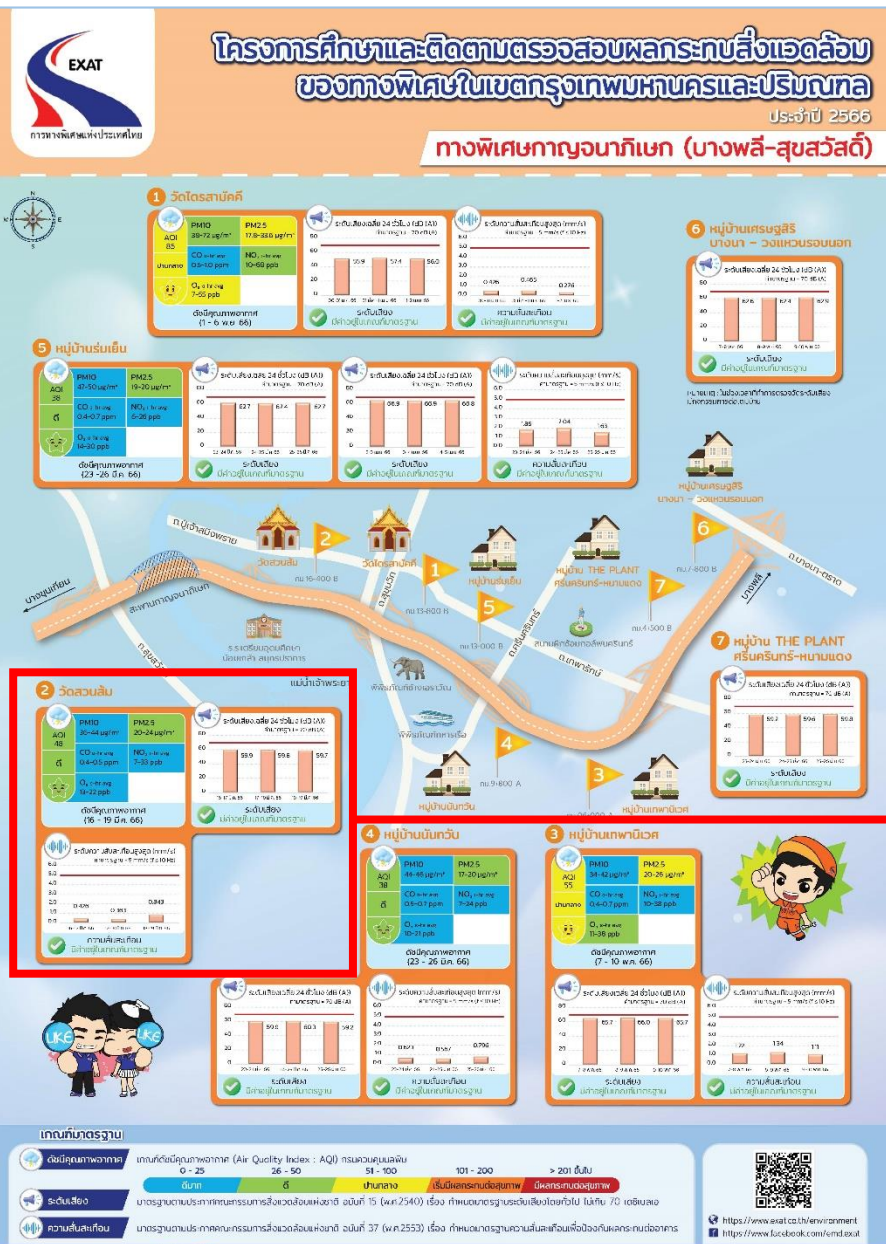
➤ ตรวจวัดความสั่นสะเทือน (Peak Particle Velocity)

(ตรวจวัดระหว่างวันที่ 30 มี.ค. - 2 เม.ย. 66)

พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

## 3.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

### 3.2.1 สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)



#### 2) บริเวณวัดสวนส้ม

➤ **ตรวจวัดคุณภาพอากาศ** ได้แก่ (PM10, PM2.5, CO, CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>, ความเร็วลม ทิศทางลม และอุณหภูมิ) (ตรวจวัดระหว่างวันที่ 16-19 มี.ค. 66) พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

➤ **ตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป** (L<sub>eq</sub> 24 hr) (ตรวจวัดระหว่างวันที่ 16-19 มี.ค. 66) พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

➤ **ตรวจวัดความสั่นสะเทือน** (Peak Particle Velocity) (ตรวจวัดระหว่างวันที่ 16-19 มี.ค. 66) พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด



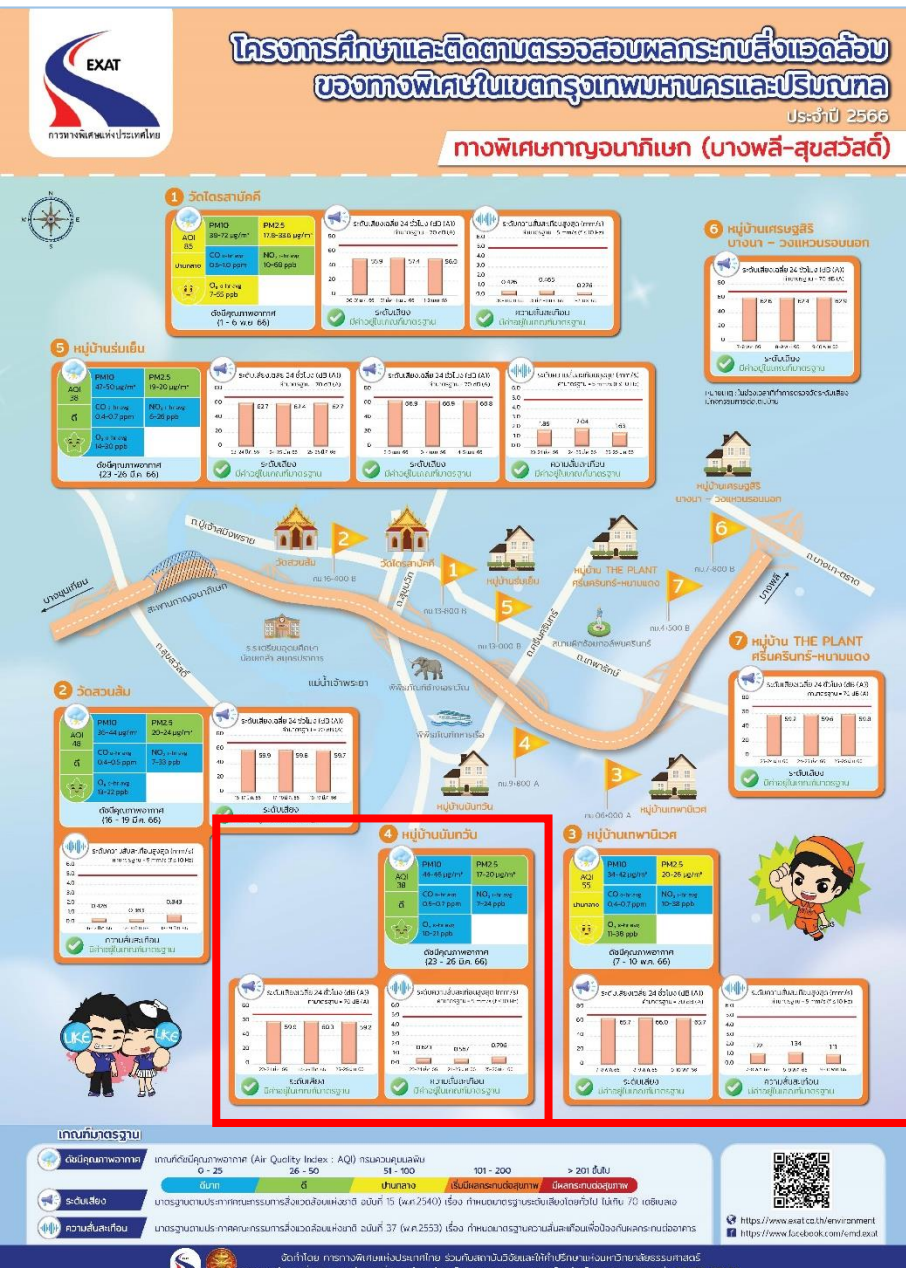
### 3.2.1 สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)

### 3) บริเวณหมู่บ้านเทพานิเวศ

- **ตรวจวัดคุณภาพอากาศ** ได้แก่  
(PM10, PM2.5, CO, CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>,  
ความเร็วลม ทิศทางลม และอุณหภูมิ)  
(ตรวจวัดระหว่างวันที่ 7-10 พ.ค. 66)  
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด
- **ตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป** (L<sub>eq 24 hr</sub>)  
(ตรวจวัดระหว่างวันที่ 7-10 พ.ค. 66)  
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด
- **ตรวจวัดความสั่นสะเทือน** (Peak Particle Velocity)  
(ตรวจวัดระหว่างวันที่ 7-10 พ.ค. 66)  
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

## 3.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

### 3.2.1 สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)



#### 4) บริเวณหมู่บ้านนนทรี

➤ **ตรวจวัดคุณภาพอากาศ** ได้แก่ (PM10, PM2.5, CO, CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>, ความเร็วลม ทิศทางลม และอุณหภูมิ) (ตรวจวัดระหว่างวันที่ 23-26 มี.ค. 66) พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

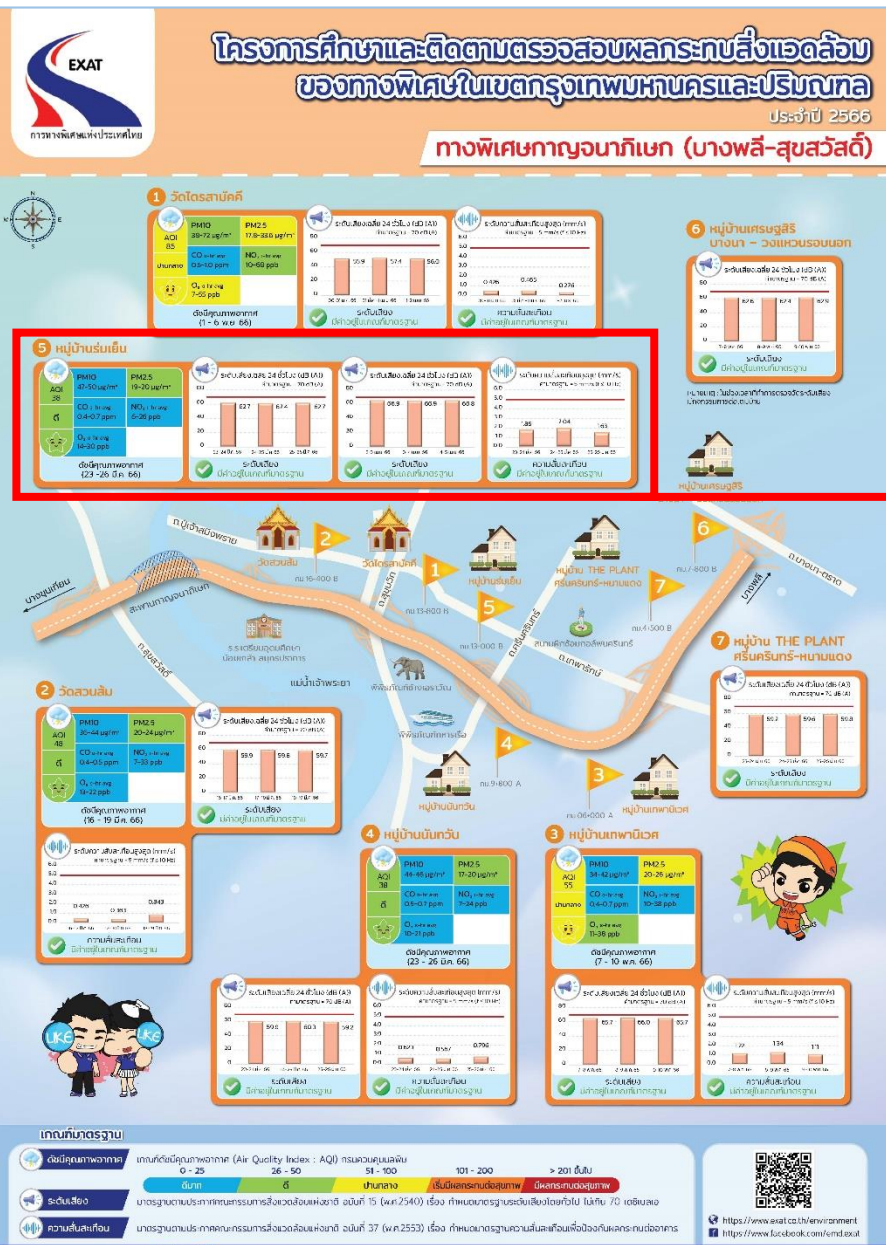
➤ **ตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป** (L<sub>eq</sub> 24 hr) (ตรวจวัดระหว่างวันที่ 23-26 มี.ค. 66) พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

➤ **ตรวจวัดความสั่นสะเทือน** (Peak Particle Velocity) (ตรวจวัดระหว่างวันที่ 23-26 มี.ค. 66) พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด



## 3.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

### 3.2.1 สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)



#### 5) บริเวณหมู่บ้านร่มเย็น

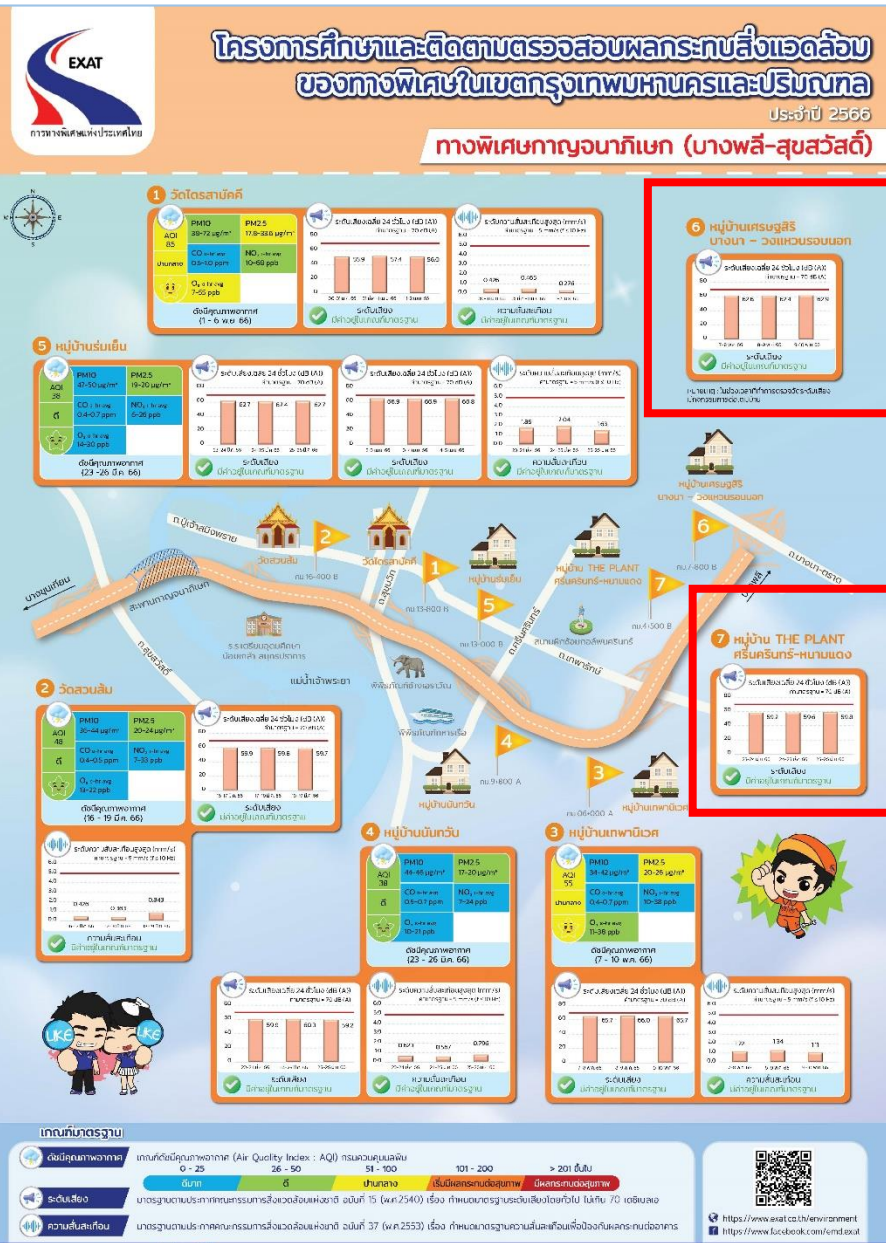
➤ **ตรวจวัดคุณภาพอากาศ** ได้แก่ (PM10, PM2.5, CO, CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>, ความเร็วลม ทิศทางลม และอุณหภูมิ) (ตรวจวัดระหว่างวันที่ 23-26 มี.ค. 66) พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

➤ **ตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป** ( $L_{eq\ 24\ hr}$ ) (ตรวจวัดระหว่างวันที่ 23-26 มี.ค. 66 และวันที่ 2-5 เม.ย. 66) พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

➤ **ตรวจวัดความสั่นสะเทือน** (Peak Particle Velocity) (ตรวจวัดระหว่างวันที่ 23-26 มี.ค. 66) พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

## 3.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

### 3.2.1 สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)



6) บริเวณหมู่บ้านเศรษฐสิริ บางนา-วงแหวนรอบนอก

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

(ตรวจวัดระหว่างวันที่ 7-10 พ.ค. 66)

พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

7) บริเวณหมู่บ้าน THE PLANT ศรีนครินทร์-หามแดง

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

(ตรวจวัดระหว่างวันที่ 23-26 มี.ค. 66)

พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด



## 3.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

### 3.2.1 สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)

ดัชนี ที่ตรวจวัด	บริเวณที่ทำการตรวจวัด								มาตรฐาน
	1. วัดไตรสามัคคี		2. วัด สวนส้ม	3. หมู่บ้าน เทพานิเวศ	4. หมู่บ้าน นันทวัน	5. หมู่บ้าน ร่มเย็น	6. หมู่บ้าน เศรษฐสิริฯ	7. THE PLANT	
	30 มี.ค. - 4 เม.ย. 66	1-6 พ.ย. 66	16-19 มี.ค. 66	7-10 พ.ค. 66	23-26 มี.ค. 66	23-26 มี.ค. 66/ 2-5 เม.ย. 66	7-10 พ.ค. 66	23-26 มี.ค. 66	
TSP	0.055-0.070	0.074-0.147	×	×	×	×	×	×	0.330 mg/m <sup>3</sup>
PM10	0.030-0.039	0.038-0.072	0.036-0.044	0.034-0.042	0.044-0.046	0.047-0.050	×	×	0.120 mg/m <sup>3</sup>
PM2.5	14-23	17.8-33.6	20-24	20-26	17-20	19-20	×	×	37.5 µg/m <sup>3</sup>
NO <sub>2</sub>	0.005-0.038	0.010-0.068	0.007-0.033	0.010-0.038	0.007-0.024	0.006-0.026	×	×	0.17 ppm
CO <sub>2</sub>	302-383	351-450	330-350	338-411	354-386	321-385	×	×	-
HC	1.86-3.94	2.52-4.74	×	×	×	×	×	×	-
CO 1-hr avg	0.2-0.6	0.4-1.5	0.4-0.6	0.4-0.7	0.4-0.8	0.4-0.7	×	×	30.0 ppm
CO 8-hr avg	0.3-0.6	0.5-1.0	0.4-0.5	0.4-0.7	0.5-0.7	0.4-0.7	×	×	9.0 ppm
O <sub>3</sub> 1-hr avg	0.003-0.020	0.005-0.072	0.006-0.031	0.009-0.053	0.009-0.037	0.013-0.042	×	×	0.10 ppm
O <sub>3</sub> 8-hr avg	0.006-0.018	0.007-0.055	0.013-0.022	0.011-0.038	0.010-0.027	0.014-0.030	×	×	0.07 ppm
Noise	55.9-57.4	*	59.7-59.9	65.7-66.0	59.2-60.3	62.4-62.7 <sup>(๑)</sup> 66.8-66.9 <sup>(๒)</sup>	62.4-62.9	59.2-59.8	70.0 dB (A)
Vibration	0.276-0.465	*	0.363-0.843	1.11-1.34	0.567-0.796	1.63-2.04	×	×	อาคารประเภทที่ 1 = 20 mm/s
									อาคารประเภทที่ 2 = 5 mm/s
									อาคารประเภทที่ 3 = 3 mm/s

หมายเหตุ ; ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณหมู่บ้านร่มเย็น เป็นจุดร้องเรียน ตรวจวัด 2 ตำแหน่ง ภายในบริเวณบ้านเลขที่ 65/4

X = ไม่มีการตรวจวัดในปี 2566, \* = ทำการตรวจวัดเพียงช่วงเวลา 1

อักษรสีดำ = ข้อมูลผลการตรวจวัดครั้งแรก (ช่วงเดือน ม.ค. - มิ.ย. 66)

อักษรสีม่วง = ข้อมูลผลการตรวจวัดครั้งปีหลัง (ช่วงเดือน ก.ค. - ธ.ค. 66)

### 3.2.2 สรุปแนวโน้มการเปลี่ยนแปลง ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

ดัชนี ที่ตรวจวัด	บริเวณที่ทำการตรวจวัด														มาตรฐาน
	1. วัดไตรสามัคคี		2. วัดสวนส้ม		3. หมู่บ้าน เทพานิเวศ		4. หมู่บ้านนันทวัน		5. หมู่บ้านร่มเย็น		6. หมู่บ้าน เศรษฐสิริฯ		7. THE PLANT		
	ผลปี 66	แนวโน้ม <sup>(1/2)</sup>	ผลปี 66	แนวโน้ม <sup>(1/2)</sup>	ผลปี 66	แนวโน้ม <sup>(1/2)</sup>	ผลปี 66	แนวโน้ม <sup>(1)</sup>	ผลปี 66	แนวโน้ม <sup>(1/2)</sup>	ผลปี 66	แนวโน้ม <sup>(1)</sup>	ผลปี 66	แนวโน้ม <sup>(2)</sup>	
TSP	0.074-0.147	↑	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	0.330 mg/m <sup>3</sup>
PM10	0.038-0.072	↑	0.036-0.044	😊	0.034-0.042	😊	0.044-0.046	↑	0.047-0.050	😊	×	×	×	×	0.120 mg/m <sup>3</sup>
PM2.5	17.8-33.6	↑	20-24	😊	20-26	😊	17-20	↑	19-20	😊	×	×	×	×	37.5 µg/m <sup>3</sup>
NO <sub>2</sub>	0.010-0.068	↑	0.007-0.033	😊	0.010-0.038	😊	0.007-0.024	↑	0.006-0.026	😊	×	×	×	×	0.17 ppm
CO <sub>2</sub>	351-450	↓	330-350	😊	338-411	😊	354-386	↓	321-385	😊	×	×	×	×	-
HC	2.52-4.74	↑	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	-
CO 1-hr avg	0.4-1.5	↑	0.4-0.6	😊	0.4-0.7	😊	0.4-0.8	↑	0.4-0.7	😊	×	×	×	×	30.0 ppm
CO 8-hr avg	0.5-1.0	↑	0.4-0.5	😊	0.4-0.7	😊	0.5-0.7	↑	0.4-0.7	😊	×	×	×	×	9.0 ppm
O <sub>3</sub> 1-hr avg	0.005-0.072	↓	0.006-0.031	😊	0.009-0.053	😊	0.009-0.037	↓	0.013-0.042	😊	×	×	×	×	0.10 ppm
O <sub>3</sub> 8-hr avg	0.007-0.055	↓	0.013-0.022	😊	0.011-0.038	😊	0.010-0.027	↓	0.014-0.030	😊	×	×	×	×	0.07 ppm
Noise	55.9-57.4	😊	59.7-59.9	↓	65.7-66.0	😊	59.2-60.3	↑	62.4-62.7 <sup>(๑)</sup> 66.8-66.9 <sup>(๒)</sup>	ตรวจวัด ครั้งแรก	62.4-62.9	↑	59.2-59.8	😊	70.0 dB (A)
Vibration	0.276-0.465	😊	0.363-0.843	↓	1.11-1.34	↓	0.567-0.796	↓	1.63-2.04	↓	×	×	×	×	อาคารประเภทที่ 1 = 20 mm/s
															อาคารประเภทที่ 2 = 5 mm/s
															อาคารประเภทที่ 3 = 3 mm/s

หมายเหตุ ; <sup>(1)</sup> สรุปแนวโน้มการเปลี่ยนแปลง 5 ปี ย้อนหลัง ระหว่าง ปี พ.ศ. 2562-2566

X = ไม่มีการตรวจวัดในปี 2566

อักษรสีดำ = ข้อมูลผลการตรวจวัดครั้งแรก (ช่วงเดือน ม.ค. – มิ.ย. 66)

อักษรสีม่วง = ข้อมูลผลการตรวจวัดครั้งปีหลัง (ช่วงเดือน ก.ค. – ธ.ค. 66)



# จบการนำเสนอ

## 2.4 รูปกิจกรรมการจัดประชุมคณะกรรมการกำกับ ครั้งที่ 1/2566



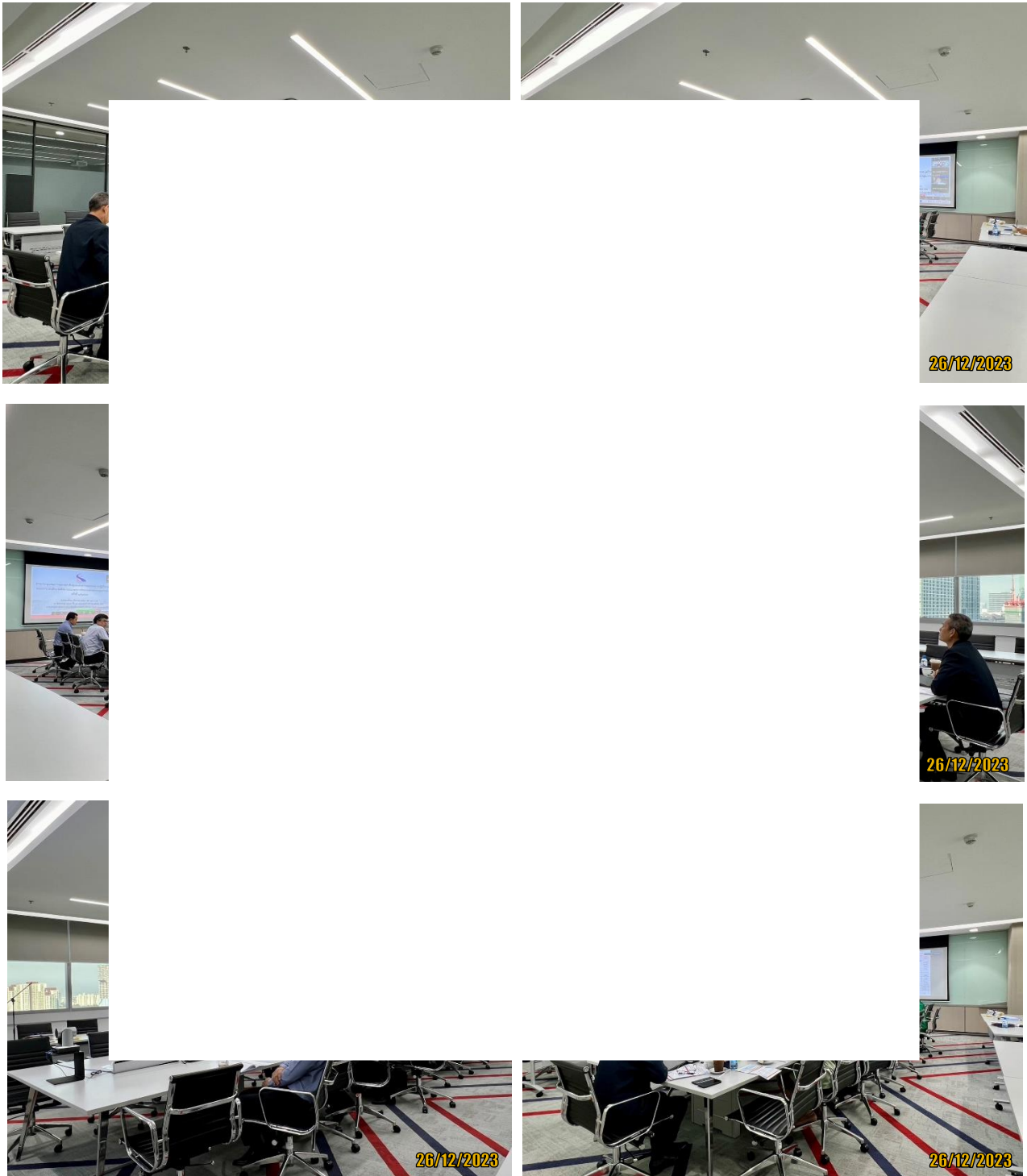


กิจกรรมการจัดการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ  
ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1/2566

วันอังคารที่ 26 ธันวาคม 2566 เวลา 14.00 น.

ณ ห้องประชุม 1401 ชั้น 14 อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.

การประชุมทางไกลผ่านระบบสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โปรแกรม Zoom Cloud Meeting

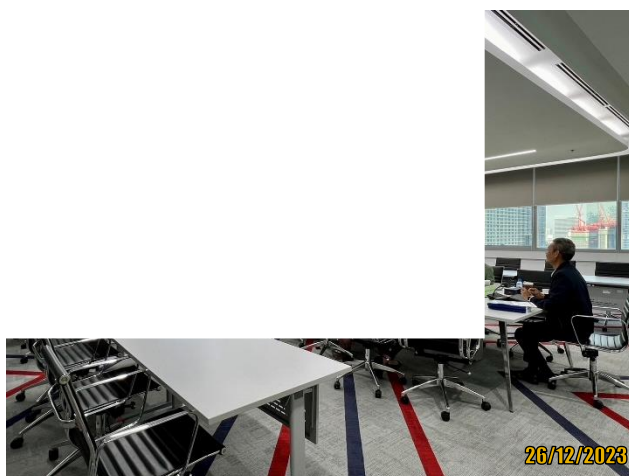
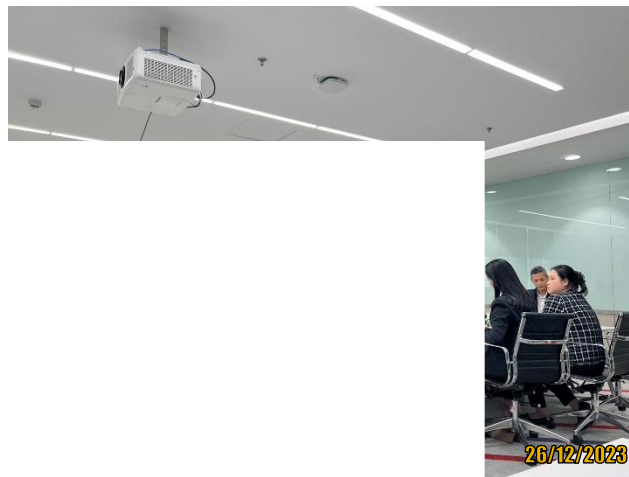
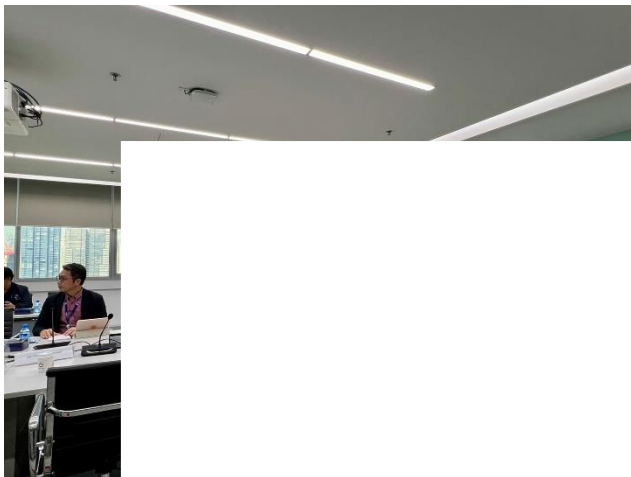


กิจกรรมการจัดการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ  
ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1/2566

วันอังคารที่ 26 ธันวาคม 2566 เวลา 14.00 น.

ณ ห้องประชุม 1401 ชั้น 14 อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.

การประชุมทางไกลผ่านระบบสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โปรแกรม Zoom Cloud Meeting



2.5 เอกสารระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มาตรฐาน ISO14001 : 2015  
วิธีปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างพิเศษ





# ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มาตรฐาน ISO 14001 : 2015

---

ฉบับที่ ๑

...

...

...

---


เอกสาร  
ประกาศ  
แก้ไขครั้ง  
เอกสารนี้

---

อนุญาต





	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
	งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๑๙/๙.๕๙	หน้าที่ ๓ ของ ๒๗

สารบัญ

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

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

## ๑. วัตถุประสงค์

- ๑.๑ เพื่อให้เกิดความเข้าใจ สำหรับการตัดสินใจดำเนินการใดๆ ที่รักษาสภาพทางพิเศษให้ดียิ่งขึ้นโดยการบำรุงรักษาเพื่อป้องกันอุบัติเหตุต่อยานพาหนะ และบุคคลภายนอก
- ๑.๒ เพื่อหาสาเหตุของความเสียหายหรือการเสื่อมสภาพของโครงสร้างและส่วนประกอบทางพิเศษเพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดมาตรการแก้ไขหรือซ่อมแซมได้อย่างถูกต้องและเหมาะสม

## ๒. ขอบเขต


โครงสร้างและส่วนประกอบ ทางพิเศษฉลองรัช ทางพิเศษสายบางนา-อโศกและทางพิเศษบูรพาวิถี

## ๓. คำนิยาม

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

## ๔. ความรับผิดชอบ

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

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

#### ๔.๓ วิศวกร มีหน้าที่ดังนี้

๔.๓.๑ วิเคราะห์ค่าระดับความเสียหาย

๔.๓.๒ วิเคราะห์หามาตรการการแก้ไขความเสียหายหรือความเสื่อมสภาพ

#### ๔.๔ ข่าง/ลูกจ้างช่าง/ธุรการมีหน้าที่ดังนี้

๔.๔.๑ ปฏิบัติตามวิธี

๔.๔.๒ บันทึกข้อมูลลงในฐานข้อมูล

๔.๕.๓ จัดทำรายงานสรุปผลการตรวจสอบ

#### ๕. เอกสารอ้างอิง

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

#### ๖. วิธีปฏิบัติงาน

##### ๖.๑ ประเภทของงานตรวจสอบ

##### ๖.๑.๑ การตรวจสอบรายวัน (Daily Inspection)

การตรวจสอบรายวันมีจุดประสงค์เพื่อตรวจสอบสิ่งกีดขวางการจราจรที่มีขึ้นทุกวันบนทางพิเศษ และทำให้ทราบสภาพความเสียหายและการเสื่อมสภาพของผิวทางพิเศษ และอุปกรณ์ความปลอดภัยบนทางพิเศษ รวมทั้งสำรวจสภาพจราจรรายวันเพื่อประกอบการบำรุงรักษา รวมทั้งติดตามความเสียหายที่ตรวจพบ

##### ๖.๑.๒ การตรวจสอบประจำ (Routine Inspection)

การตรวจสอบประจำมีวัตถุประสงค์ตรวจหาความเสียหายที่เกิดขึ้นกับส่วนประกอบของโครงสร้างทางพิเศษ ซึ่งส่วนประกอบต่างๆ เหล่านี้จำเป็นต้องมีการบำรุงรักษาให้มีสภาพดีอยู่ตลอดเวลา การตรวจสอบประจำจะใช้สำหรับการตรวจสอบชิ้นส่วนโครงสร้างทางพิเศษที่มีผลต่อความมั่นคงของทางพิเศษ โดยที่ความถี่หรือจำนวนครั้งในที่จะต้องเข้าทำการตรวจสอบในแต่ละปีจะขึ้นอยู่กับความยากง่ายในการเข้าถึงเพื่อทำการตรวจสอบ ความเสี่ยงและโอกาสในการเกิดความเสียหายของโครงสร้าง ซึ่งความเสี่ยงในการเกิดความเสียหายของโครงสร้างขึ้นอยู่กับตำแหน่งของโครงสร้าง ชนิดของวัสดุในโครงสร้าง

##### ๖.๑.๓ การตรวจสอบพิเศษ (Special Inspection)

การตรวจสอบพิเศษเป็นการตรวจสอบเพิ่มจากการตรวจสอบแบบรายวันและตรวจสอบแบบประจำ ในกรณีที่ต้องการรายละเอียดจากการตรวจสอบเพิ่มมากขึ้น เพื่อนำมาประเมินและกำหนดวิธีการซ่อมแซมความเสียหายโครงสร้าง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ทราบถึงพฤติกรรมอย่างละเอียดของโครงสร้างทางพิเศษ รวมถึงการตรวจสอบความเสียหายที่เกิดขึ้นเพื่อตรวจสอบตำแหน่ง



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

และขอบเขตของความเสียหายที่มองไม่เห็น (Hidden Defect) รวมทั้งตรวจสอบตำแหน่งส่วนประกอบและวัสดุในโครงสร้างเพื่อตรวจสอบการขยายตัวหรือขอบเขตความเสียหายที่เกิดขึ้นในโครงสร้างทางพิเศษเพื่อป้องกันและควบคุมความเสียหายไม่ให้เกินค่าที่กำหนดเพื่อประเมินสาเหตุของความเสียหายที่เกิดขึ้นในโครงสร้างเพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในโครงสร้างอื่นเพื่อทดสอบความแข็งแรงวัสดุในโครงสร้างทางพิเศษเพื่อประเมินความแข็งแรงและเสถียรภาพทางพิเศษ

๖.๑.๔ การตรวจสอบฉุกเฉิน (Emergency Inspection)

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

## ๖.๒ ระยะเวลาหรือความถี่ที่ต้องทำการตรวจสอบ

๖.๒.๑ การตรวจสอบรายวัน กระทำวันละ ๑ ครั้ง

๖.๒.๒ การตรวจสอบประจำ


เป็นการตรวจสอบตามรอบเวลาอย่างสม่ำเสมอในแต่ละปีโดยมีการวางแผนการตรวจสอบตามระดับความสำคัญของชิ้นส่วนโครงสร้างและประวัติความเสียหายและการซ่อมแซม

๖.๒.๓ การตรวจสอบพิเศษ

กระทำเมื่อมีความจำเป็นตามผลการตรวจสอบรายวันและการตรวจสอบประจำ

๖.๒.๔ การตรวจสอบฉุกเฉิน

ดำเนินการเป็นครั้งคราวเมื่อมีความจำเป็นหรือเมื่อเกิดความเสียหายหรือเสื่อมสภาพจากอุบัติเหตุหรือภัยธรรมชาติ

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


๖.๓ รายการโครงสร้างและส่วนประกอบที่ต้องทำการตรวจสอบ

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

หมายเหตุ D : ส่วนสำหรับการตรวจสอบรายวัน

R : ส่วนสำหรับการตรวจสอบประจำ


ในการตรวจสอบรายวันและตรวจสอบประจำ วิศวกรหรือหัวหน้างานตรวจสอบอาจใช้ดุลพินิจตามสมควรเพื่อให้ดำเนินการตรวจสอบเพิ่มเติม (ตรวจสอบพิเศษหรือการตรวจสอบฉุกเฉิน)

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

๖.๔ การจำแนกระดับความเสียหายของโครงสร้างและส่วนประกอบ

๑.ผิวจราจรแอสฟัลต์คอนกรีตไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งต่อสัปดาห์

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

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

๒. ผิวจราจรคอนกรีตไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งต่อสัปดาห์

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

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


๓. กำแพงกันตกไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งต่อสัปดาห์

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

๔. ป้ายแนะนำจราจรไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งต่อสัปดาห์


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



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


๕.เส้นจราจร, หมุดสะท้อนแสง, เป้าสะท้อนแสงไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งต่อสัปดาห์

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

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

๖. เหล็กกันชน รวากันชนไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งต่อสัปดาห์

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


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

๗. กำแพงกันเสียงไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งต่อสัปดาห์

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


๘. ตะแกรงระบายน้ำไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งต่อสัปดาห์

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

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

๙. รอยต่อทางพิเศษไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งต่อสัปดาห์

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

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


๑๐. พื้นโครงสร้างทางพิเศษ คานโครงสร้างตามยาว คานตามขวางกลางช่วง คานตามขวางหัว-ท้ายผนังกันดิน  
เสาตอม่อคอนกรีต

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

๑๑.ระบบระบายน้ำ

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




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

๑๒. แป้นรับลวดอัดแรง, ท่อร้อยลวดอัดแรง

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

๑๓. แผ่นรองคาน

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

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


#### ๖.๕ ระดับความเสียหายของทางพิเศษ

ในการตรวจสอบประจำวัน ประจำและพิเศษ ได้แบ่งระดับความเสียหายและการดำเนินการออกเป็น ๔ ระดับ มีรายละเอียดดังนี้

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

ในการตรวจสอบฉุกเฉิน ได้แบ่งระดับความเสียหายและการดำเนินการออกเป็น ๔ ระดับ มีรายละเอียดดังนี้

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


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

#### ๖.๖ ข้อควรระวังและความปลอดภัยในระหว่างการตรวจสอบ

ในการตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ ผู้ตรวจสอบทั้งพนักงานและลูกจ้างของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ผู้รับเหมาและที่ปรึกษา จะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทางทั้งบนโครงสร้างทางพิเศษ และได้โครงสร้างทางพิเศษ รวมทั้งจะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของบุคคลากรที่ทำการตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ

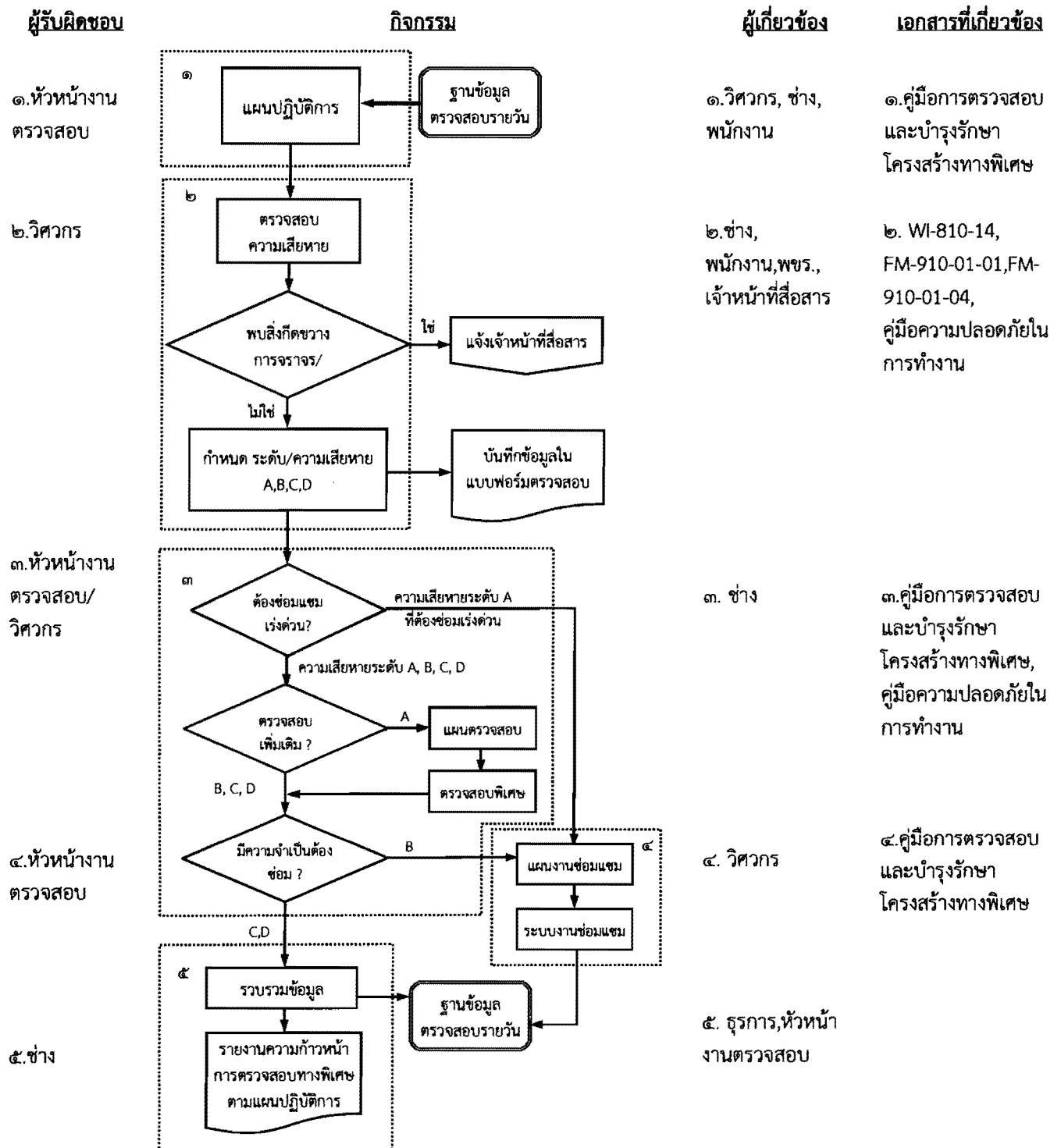
ผู้ตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ ผู้รับเหมาและที่ปรึกษา จะต้องปฏิบัติตามคู่มือความปลอดภัยในการทำงานกองบำรุงรักษาทาง ฝ่ายบำรุงรักษา อย่างเคร่งครัด และต้องจัดให้มีการอบรมเนื้อหาตามคู่มือฯ เพื่อทบทวนความรู้ทุก ๖ เดือนให้กับพนักงานและลูกจ้างที่เกี่ยวข้องกับงานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ

ในกรณีของผู้รับเหมาหรือที่ปรึกษาที่จะทำงานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษจะต้องได้รับสำเนาคู่มือความปลอดภัยในการทำงาน จากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยก่อนเริ่มปฏิบัติงานตามสัญญา

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

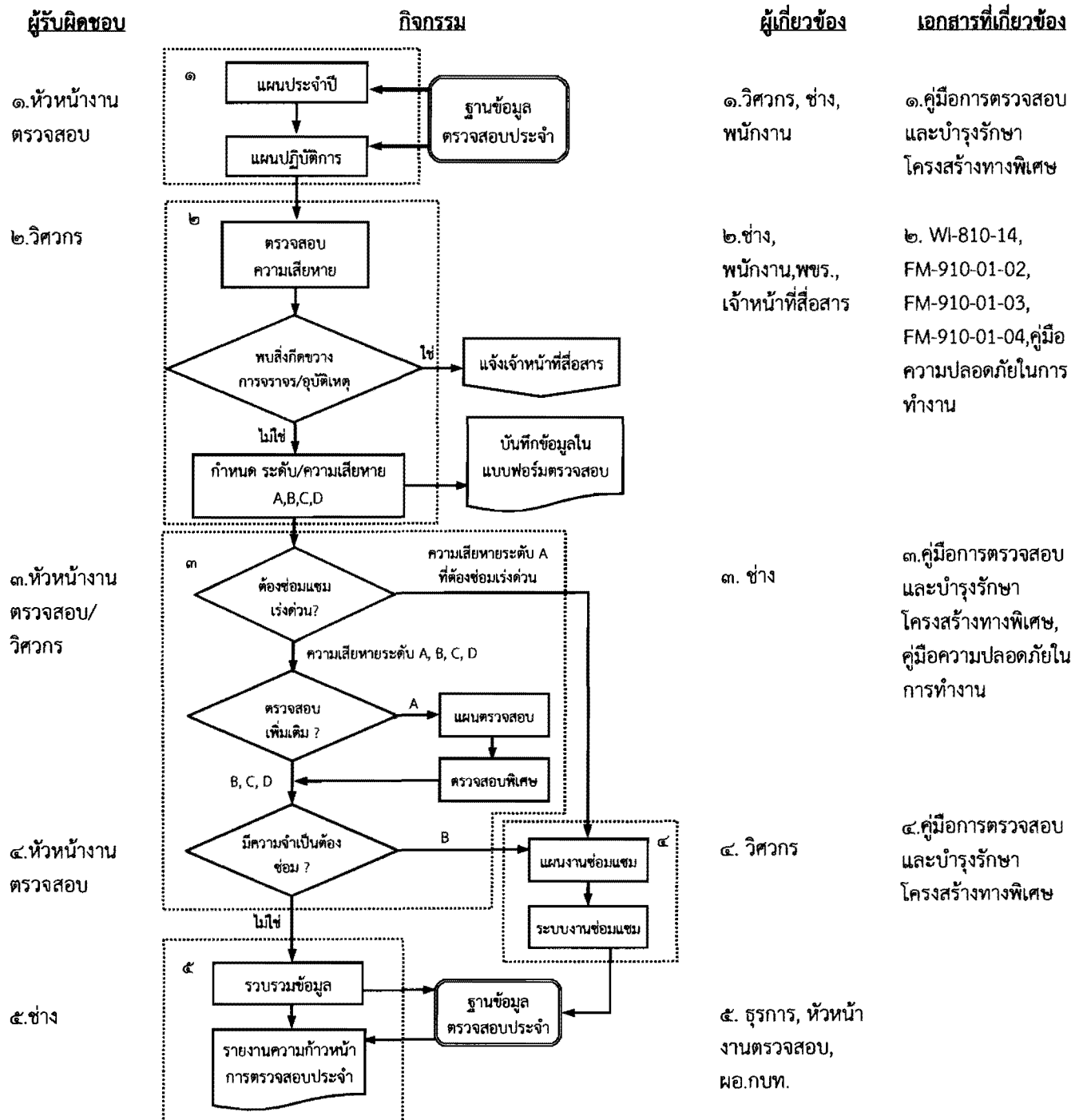
## ๖.๗ แผนผังวิธีปฏิบัติงาน

### ๖.๗.๑ วิธีปฏิบัติงานตรวจสอบรายวัน



	<b>วิธีการปฏิบัติงาน</b> <b>งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ</b>	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙ ส.ค. ๕๙	หน้าที่ ๒๐ ของ ๒๗

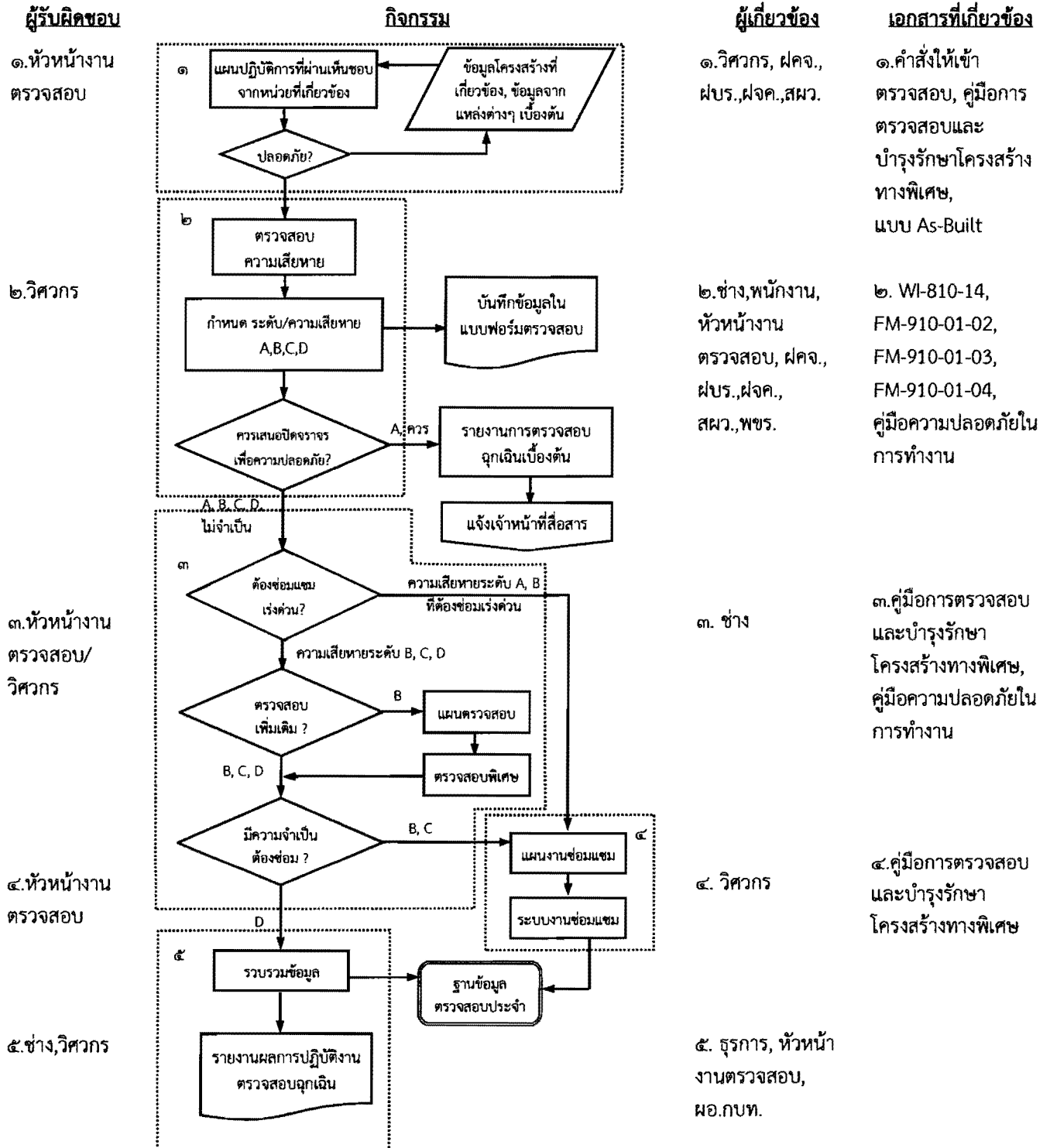
### ๖.๗.๒ วิธีปฏิบัติงานตรวจสอบประจำ






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

### ๖.๗.๓ วิธีปฏิบัติงานตรวจสอบฉุกเฉิน



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

## ๖.๘ รายละเอียดของแผนผังวิธีปฏิบัติงาน

### ๖.๘.๑ รายละเอียดของแผนผังวิธีปฏิบัติงานตรวจสอบรายวัน

#### วางแผนการดำเนินงาน (๑)

เพื่อให้การปฏิบัติงานตรวจสอบรายวันเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ หัวหน้างานตรวจสอบจะวางแผนปฏิบัติการตรวจสอบรายวันเพื่อการจัดกำลังคน เครื่องมือและยานพาหนะล่วงหน้าโดยรายละเอียดของแผนประกอบด้วยเส้นทาง บริเวณที่จะทำการตรวจรายการชิ้นส่วนที่จะตรวจ และวันที่ปฏิบัติงาน ชื่อผู้ตรวจสอบ หัวหน้างานตรวจสอบอาจกำหนดแผนปฏิบัติการตามรอบเดือนหรือรอบสัปดาห์ โดยใช้ข้อมูลจากฐานข้อมูลการตรวจสอบและภาระงานอื่นๆ ประกอบการวางแผน

#### ดำเนินการตรวจสอบ (๒)

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

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

#### วิเคราะห์และประเมินผลการตรวจสอบ (๓)

หัวหน้างานตรวจสอบและ/หรือวิศวกรจะประเมินการซ่อมแซมเร่งด่วนจากระดับความเสียหาย หากความเสียหายของชิ้นส่วนโครงสร้างระดับ A มีผลกระทบอย่างรุนแรงต่อความปลอดภัยในการให้บริการทางพิเศษจะต้องดำเนินการซ่อมแซมเร่งด่วน

หากเป็นความเสียหายที่ไม่มีผลกระทบอย่างรุนแรงต่อความปลอดภัยในการให้บริการทางพิเศษ หัวหน้างานตรวจสอบและ/หรือวิศวกร ต้องพิจารณาว่ามีความจำเป็นต้องทำการตรวจสอบเพิ่มเติม เช่น การตรวจสอบพิเศษ การตรวจสอบซ้ำ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาความจำเป็นในการซ่อมและการกำหนดแผนการซ่อมแซมต่อไป

	<b>วิธีการปฏิบัติงาน</b>  <b>งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ</b>	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙๙๙.๑๑.๕๙	หน้าที่ ๒๓ ของ ๒๗

ทั้งนี้เนื่องจากการตรวจสอบรายวันเป็นการกำหนดระดับความเสียหาย และ/หรือสาเหตุของความเสียหายจากข้อมูลการตรวจสอบด้วยสายตา (Visual Inspection) เพียงอย่างเดียว วิศวกรอาจจำเป็นต้องดำเนินการตรวจสอบเพิ่มเติมเพื่อให้มีข้อมูลเพียงพอต่อการตัดสินใจว่าจะต้องทำการซ่อมแซมหรือไม่ รวมทั้งเลือกวิธีการซ่อมแซมที่เหมาะสมต่อไป


ในขั้นสุดท้ายของการวิเคราะห์และประเมินผลการตรวจสอบ หัวหน้างานตรวจสอบและวิศวกรจะต้องตัดสินใจเลือกกว่าจำเป็นต้องดำเนินการตามระบบซ่อมแซมหรือไม่

#### การซ่อมแซม (๔)

ในกรณีที่ต้องการซ่อมแซมเร่งด่วนหรือต้องดำเนินการซ่อมเชิงแก้ไข วิศวกรจะต้องจัดทำแผนการซ่อมแซม โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีการและการออกแบบการซ่อมแซม วันสิ้นสุดการซ่อมแซม หลักการ เหตุผล และงบประมาณ และประสานงานกับแผนที่เกี่ยวข้อง

#### เก็บบันทึกประวัติการปฏิบัติงานตรวจสอบ (๕)

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

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

#### ๖.๘.๒ รายละเอียดของแผนผังวิธีปฏิบัติงานตรวจสอบประจำ


##### วางแผนการดำเนินงาน (๑)

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

##### ดำเนินการตรวจสอบ (๒)

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

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

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

#### วิเคราะห์และประเมินผลการตรวจสอบ (๓)

หัวหน้างานตรวจสอบและ/หรือวิศวกรจะประเมินการซ่อมแซมเร่งด่วนจากระดับความเสียหาย หากความเสียหายของชิ้นส่วนโครงสร้างระดับ A มีผลกระทบอย่างรุนแรงต่อความปลอดภัยในการให้บริการทางพิเศษจะต้องดำเนินการซ่อมแซมเร่งด่วน

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

ในขั้นสุดท้ายของการวิเคราะห์และประเมินผลการตรวจสอบ หัวหน้างานตรวจสอบและวิศวกรจะต้องตัดสินใจเลือกกว่าจำเป็นต้องดำเนินการตามระบบซ่อมแซมหรือไม่


#### การซ่อมแซม (๔)

ในกรณีที่ต้องการซ่อมแซมเร่งด่วนหรือต้องดำเนินการซ่อมเชิงแก้ไข วิศวกรจะต้องจัดทำแผนการซ่อมแซม โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีการและการออกแบบการซ่อมแซม วันสิ้นสุดการซ่อมแซม หลักการ เหตุผล และงบประมาณ และประสานงานกับแผนกที่เกี่ยวข้อง

#### เก็บบันทึกประวัติการปฏิบัติงานตรวจสอบ (๕)

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



	<b>วิธีการปฏิบัติงาน</b>  <b>งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ</b>	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙/๙/๕๙	หน้าที่ ๒๖ ของ ๒๗

#### ๖.๘.๓ รายละเอียดของแผนผังวิธีปฏิบัติงานตรวจสอบฉุกเฉิน

ตามแผนการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยหลังจากเกิดอุบัติเหตุหรือภัยพิบัติซึ่งกระทบต่อโครงสร้างทางและส่วนประกอบของทางพิเศษ และฝ่ายบำรุงรักษาได้รับแจ้งการระงับเหตุกลับสู่สภาวะปลอดภัยแล้ว ทีมตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษจึงจะเข้าตรวจสอบความเสียหายเบื้องต้นภายใน ๓ ชั่วโมง

##### วางแผนการดำเนินงาน (๑)

การตรวจสอบฉุกเฉินเป็นการตรวจสอบเพื่อประเมินสภาพทางพิเศษในเบื้องต้นด้วยสายตาแล้วจึงพิจารณาตรวจสอบพิเศษเพิ่มเติมเพื่อพิจารณาการซ่อมแซมฉุกเฉินต่อไป หัวหน้างานตรวจสอบจะต้องประเมินความปลอดภัยในการเข้าตรวจสอบ จัดทำแผนการตรวจสอบฉุกเฉิน และเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการบริหารสถานการณ์ วิศวกรจะตรวจสอบข้อมูลเกี่ยวกับโครงสร้างหรือชิ้นส่วนที่คาดว่าจะได้รับความเสียหายและจัดเตรียมอุปกรณ์ เครื่องมือและเครื่องจักรที่จำเป็นในการตรวจประเมินเบื้องต้น

##### ดำเนินการตรวจสอบ (๒)

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

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

	<b>วิธีการปฏิบัติงาน</b> <b>งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ</b>	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙.๙.๕๙	หน้าที่ ๒๗ ของ ๒๗

### วิเคราะห์และประเมินผลการตรวจสอบ (๓)

หัวหน้างานตรวจสอบและ/หรือวิศวกรจะประเมินความต้องการการซ่อมแซมฉุกเฉินจากระดับความเสียหาย หากความเสียหายของชิ้นส่วนโครงสร้างระดับ A หรือ B กล่าวคือเกิดการวิบัติกับโครงสร้างจนทำให้ไม่สามารถให้บริการจราจรได้โครงสร้างมีรอยร้าวขนาดใหญ่ แต่สามารถให้บริการจราจรได้ ความเสียหายมีการขยายตัว ซึ่งมีผลกระทบอย่างรุนแรงต่อความปลอดภัยในการให้บริการทางพิเศษต้องพิจารณาให้ดำเนินการซ่อมเร่งด่วน

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

ในขั้นสุดท้ายของการวิเคราะห์และประเมินผลการตรวจสอบ หัวหน้างานตรวจสอบและวิศวกรจะต้องตัดสินใจเลือกว่าจำเป็นต้องดำเนินการตามระบบซ่อมแซมหรือไม่

### การซ่อมแซม (๔)

ในกรณีที่ต้องการซ่อมแซมเร่งด่วนหรือต้องดำเนินการซ่อมเชิงแก้ไข วิศวกรจะต้องจัดทำแผนการซ่อมแซม โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีการและการออกแบบการซ่อมแซม วันสิ้นสุดการซ่อมแซม หลักการ เหตุผล และงบประมาณ และประสานงานกับแผนกที่เกี่ยวข้อง

### เก็บบันทึกประวัติการปฏิบัติงานตรวจสอบ (๕)

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

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

## **๗. แบบฟอร์มที่ใช้**

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



# แบบฟอร์มตรวจสอบรายวัน

## รายงานการตรวจทางพิเศษรายวัน

เลขที่เอกสาร FM-910-01-01

หมายเลขใบงาน .....

☐ ทางพิเศษฉลองรัช
 ☐ ทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์
 ☐ ทางพิเศษบูรพาวิถี
กิโลเมตรที่..... ถึง..... ทิศทาง..... สภาพภูมิอากาศ ☐ แจ่มใส ☐ ฝนตก

กิโลเมตรที่..... ถึง..... ทิศทาง.....

ผู้ตรวจสอบ..... วันที่ตรวจสอบ...../...../.....

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

สำหรับกรอกรายละเอียดของรายการตรวจสอบ (ถ้ามี)

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

ระดับความเสียหาย A สภาพแย่มากความเสียหายที่ต้องดำเนินการซ่อมแซมโดยเร่งด่วนก่อนที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทางพิเศษ หรือมีผลกระทบต่อความแข็งแรงของโครงสร้าง

ระดับความเสียหาย B สภาพพอใช้เป็นระดับความเสียหายที่ต้องมีการพิจารณาตรวจติดตาม และอาจมีการตรวจสอบพิเศษหาสาเหตุการเกิดและแนวทางการซ่อมแซม

ระดับความเสียหาย C สภาพดีระดับความเสียหายหรือการเสื่อมสภาพเล็กน้อย แต่จำเป็นต้องทำการเฝ้าระวังความเสียหาย

ระดับความเสียหาย D สภาพดีมากไม่มีความเสียหายหรือมีสิ่งใดผิดปกติ

ประเภทความเสียหายและระดับความเสียหายเป็นไปตามคู่มือการตรวจสอบและบำรุงรักษาโครงสร้างทางพิเศษ

ลงชื่อผู้ตรวจสอบ .....

(.....)



## แบบฟอร์มตรวจสอบประจำ

เลขที่เอกสาร FM-910-01-02

☐ ทางพิเศษคลองรัช

☐ ทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์

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

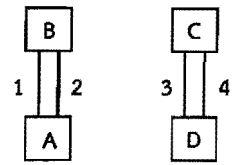
ตำแหน่ง	ทิศทาง				
โครงสร้าง	จำนวน	ความเสียหาย	จำนวนเสียหาย	A/B/C/D	รายละเอียด
SLAB / พื้น					
PIER / เสา					
GIRDER / คานตามยาว					
DIAPHRAM คานตามขวาง					
CROSS HEAD / คานขวางหัว-ท้าย					
PARAPET / กำแพงกันตก					
DRAINAGE / ท่อน้ำ					
BEARING / แผ่นรองคาน					
BUFFER / คอนกรีตกันเคลื่อนตัว	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

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



# แบบฟอร์มตรวจสอบประจำ ทางพิเศษบูรพาวิถี



เลขที่เอกสาร FM-910-01-03

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





## แบบฟอร์มตรวจสอบความพร้อมก่อนปฏิบัติงานตรวจสอบทางพิเศษ

เลขที่เอกสาร FM-910-01-04

☐ ทางพิเศษฉลองรัช

☐ ทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์

☐ ทางพิเศษบูรพาวิถี

ผู้ตรวจสอบความพร้อม..... (ช่าง/วิศวกร)

วันที่ตรวจสอบ ...../...../.....

จำนวนผู้ปฏิบัติงาน.....

หัวหน้างานตรวจสอบ.....(หัวหน้าแผนก/วิศวกร)

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

กรณีที่ตรวจพบว่าไม่มีความพร้อมด้านความปลอดภัยให้ผู้ตรวจสอบแจ้งหัวหน้างานตรวจสอบทันทีเพื่อดำเนินการแก้ไขให้เกิดความพร้อมด้านความปลอดภัยก่อนขึ้นปฏิบัติงานตรวจสอบโครงสร้าง