

## ภาคผนวก 1

สำเนาหนังสือเห็นชอบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา-อาจณรงค์)



ที่ วพ 0504/ 1๓๖๖๓

สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ  
ซอยพินิวัดนา 7 ถนนพระรามที่ 6  
กรุงเทพฯ 10400

18 ธันวาคม 2533

เรื่อง ผลการพิจารณารายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางด่วนสายเอกมัย-รามอินทรา

เรียน ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

อ้างถึง หนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ มท 5505/4747 ลงวันที่ 15 พฤศจิกายน 2533

สิ่งที่ส่งมาด้วย มาตรการลดผลกระทบและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการทางด่วนสายเอกมัย - รามอินทรา

ตามหนังสือที่อ้างถึง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ส่งรายงานฉบับแก้ไขและข้อชี้แจงสำหรับรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางด่วนสายเอกมัย - รามอินทรา ซึ่งเชื่อมต่อโครงข่ายของถนนระหว่างบริเวณถนนอาจณรงค์กับถนนรามอินทรา เพื่อให้สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาให้ความเห็น ดังความละเอียดแจ้งแล้วนี้

สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณารายงานการศึกษาและข้อชี้แจงดังกล่าวทั้งหมดแล้ว เห็นชอบกับรายงานซึ่งได้เสนอมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบไว้ ทั้งนี้สำนักงานฯ ใ้ขอให้การทางพิเศษฯ ปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวอย่างต่อเนื่องด้วยทั้งในระหว่างการก่อสร้างและภายหลังเปิดดำเนินการ พร้อมนี้สำนักงานฯ ใ้ขอความร่วมมือการทางพิเศษฯ โปรดแจ้งผลการดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบ โดยเฉพาะด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสิ้นสະเทือน สภาพเศรษฐกิจ - สังคม การดำเนินการด้านการจราจรและผลกระทบด้านทัศนียภาพ ให้สำนักงานฯ ทราบตามเวลาที่เหมาะสมและได้กำหนดไว้ ดังรายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

2/ อนึ่ง .....

อนึ่ง หากโครงการทางด่วนสายเอกมัย - รามอินทรา มีการเปลี่ยนแปลงเส้นทางหรือโครงสร้างเปลี่ยนแปลงไปจากรายงานฉบับนี้ สำนักงานฯ ใคร่ขอให้การทางพิเศษฯ แจ้งให้สำนักงานฯ ทราบด้วย จักขอบคุณยิ่ง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

เลขาธิการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

กองวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โทร. 279-9703

โทรสาร. 279-8088

## 7. สรุปมาตรการลดผลกระทบที่สำคัญและข้อเสนอแนะ

### คุณภาพอากาศ

ปัญหามลภาวะทางอากาศจากทางด่วนสายเอกมัย-รามอินทรา เป็นผลโดยตรงจากปริมาณรถยนต์ ดังนั้นมาตรการในการแก้ปัญหาด้านคุณภาพอากาศจึงต้องทำในระดับนโยบาย ซึ่งต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องเช่น สำนักงานสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการกำหนดมาตรฐานไอเสียรถยนต์ให้เหมาะสม และมีมาตรการบังคับใช้มาตรฐานไอเสียอย่างจริงจัง ซึ่งจะมีผลให้พัฒนาเทคโนโลยีต่าง ๆ ในการลดปริมาณไอเสีย เช่น ใช้ Lean Burn หรือติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมไอเสียเป็น Catalyst หรือ Smoke Trap เป็นต้น

### ระดับเสียง

มาตรการที่สำคัญในการลดผลกระทบด้านเสียงมีดังนี้

- การออกแบบผิวถนนด้วยวัสดุปูผิวถนนที่ลดเสียงยานพาหนะได้ดี
- ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ที่ใช้ทางด่วนทราบถึงวิธีการลดเสียงจากการใช้รถ เช่น การขับด้วยอัตราเร็วที่กำหนด
- การจัดทำกำแพงกันเสียงริมทางด่วนบริเวณพื้นที่ที่ไวต่อระดับเสียง ซึ่งได้กำหนดรายละเอียดการติดตั้งกำแพงกันเสียงไว้ดังนี้

สถานี	ตำแหน่ง	หลักกิโลเมตรที่	ระยะความยาว(เมตร)
1. หมู่บ้านพรประดิษฐ์วิลลา	ฝั่งซ้ายระบบทางขึ้นสู่เส้นทาง AS6 ไปทางเหนือ	เริ่มก่อนถึงเขตหมู่บ้าน ประมาณ 10 เมตร ยาวไปเป็นระยะทาง 100 เมตร	100



สถานี	ตำแหน่ง	หลักกิโลเมตรที่	ระยะความยาว(เมตร)
2. โรงเรียนแสงหิรัญ	ฝั่งซ้ายเส้นทาง SR6 ไปทางใต้ ใกล้ระยะทางขึ้นลงสุขุมวิท ทำกำแพงกันเสียงทั้งที่ขอบซ้ายของทางลงจากทางด่วนด้วย	กม. 1 + 340 ถึง 1 + 460	120
3. มูลนิธิเพื่อศูนย์กลางอิสลาม	ฝั่งซ้ายเส้นทาง SR6 ไปทางเหนือ ใกล้ถนนรามคำแหง	กม. 5 + 090 ถึง 5 + 380	290
4. ศิริเพียรอพาร์ทเมนต์			
5. อาคารสมานมิตรอพาร์ทเมนต์	ฝั่งซ้ายเส้นทาง SR6 ไปทางใต้ ใกล้ถนนรามคำแหง	กม. 5 + 280 ถึง 5 + 380	100

รวมระยะทาง

610

วัสดุที่ใช้ทำกำแพงเป็นคอนกรีตประสาณแรง มีลักษณะเป็นแผ่นหนา 1 เซนติเมตร ขนาด 2.00 x 0.50 เมตร อัตราส่วนผสมต่อ 50 กิโลกรัม ประกอบด้วย ซีเมนต์ 30 กิโลกรัม ทราช 10 กิโลกรัม น้ำ 10 กิโลกรัมและใยแก้ว 53% ความสูงของกำแพงกันเสียงสูง 3 เมตร จาก ขอบทางด่วน

#### ความสิ้นสะเทือน

จากการศึกษาครั้งนี้ผลกระทบจากความสิ้นสะเทือนอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างต่ำ อย่างไรก็ตามผลกระทบที่เกิดขึ้นสามารถแก้ไขได้โดยการใช้เกณฑ์การออกแบบที่เหมาะสม ได้แก่ การหลีกเลี่ยงแนวทางที่มีความลาดชันมาก การออกแบบโครงสร้างของสะพานและท่อลอดโดยใช้เกณฑ์การออกแบบที่ให้ผลการสิ้นสะเทือนน้อยที่สุด การออกแบบทางให้มีรอยต่อน้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น ใช้การออกแบบพิเศษโดยมีฐานรับแรงทางเพื่อลดความสิ้นสะเทือนเนื่องจากสภาพการจราจร

อย่างไรก็ตาม สำหรับในกรณีที่ผลกระทบของความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่รุนแรง วิธีที่นำมาใช้เพื่อ ลดความรุนแรงของความสั่นสะเทือนตามผิวของตัวกลางที่คลื่นเคลื่อนที่ผ่าน คือ การทำร่อง (Trench) บริเวณรอบ ๆ แหล่งกำเนิดความสั่นสะเทือนดังกล่าว เพื่อลดพลังงานของคลื่นที่แผ่กระจายออกมาจากแหล่งกำเนิดดังกล่าว จากการศึกษาวิจัยเพื่อหาขนาดและรูปร่างของร่องที่เหมาะสมที่จะใช้ตัดคลื่นแต่ละประเภทได้อย่างมีประสิทธิภาพ พบว่า ความลึกของร่องและระยะห่างของร่องจากแหล่งกำเนิดคลื่น จะแปรตามความยาวคลื่นของคลื่นตามผิว ดังนั้น ร่องดังกล่าวจะใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพเมื่อ  $H/L_R$  มีค่าไม่น้อยกว่า 0.6 และ  $R_o/L_R$  มีค่าระหว่าง 0.25-0.9 และพบว่าสัดส่วน  $H/L_R$  จะต้องเพิ่มมากขึ้นเมื่อ  $R_o/L_R$  มีค่ามากขึ้น

การออกแบบการกรองคลื่นตามผิวด้วยการทำร่อง มีลักษณะดังนี้

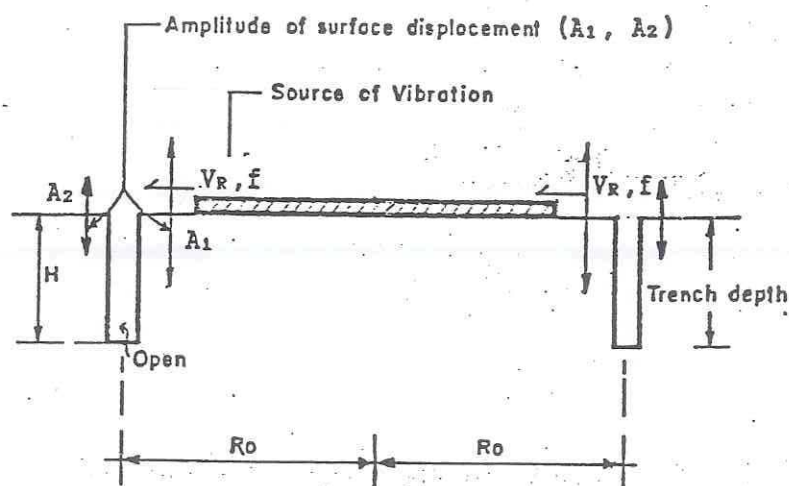
$H$  = ความลึกของร่องตัดคลื่น (Trench depth)

$R_o$  = ระยะจากแหล่งกำเนิดความสั่นสะเทือนถึงร่องตัดคลื่น

$V_R$  = ความเร็วของคลื่นความสั่นสะเทือนตามผิว

$F$  = ความถี่ของคลื่นความสั่นสะเทือนตามผิว (Hertz)

$L_R$  = ความยาวคลื่นของคลื่นความสั่นสะเทือน



## การใช้ที่ดิน

ในช่วงของเส้นทางด่วนสายเอกมัย-รามอินทรา ซึ่งมีการก่อสร้างถนนกรุงเทพมหานครร่วมด้วยนั้นการทางพิเศษสามารถกำหนดรูปแบบการใช้ที่ดินเป็นสถานบริการและเพื่อการพาณิชย์ ดังแสดงในรูปที่ 2 รวมทั้งเป็นที่จอดรถซึ่งเป็นการลดปัญหาการจราจรติดขัดได้อีกด้วย นอกจากนี้ยังเป็นการเพิ่มรายได้ให้กับการทางพิเศษอีกทางหนึ่งด้วย

## ระบบการจราจร

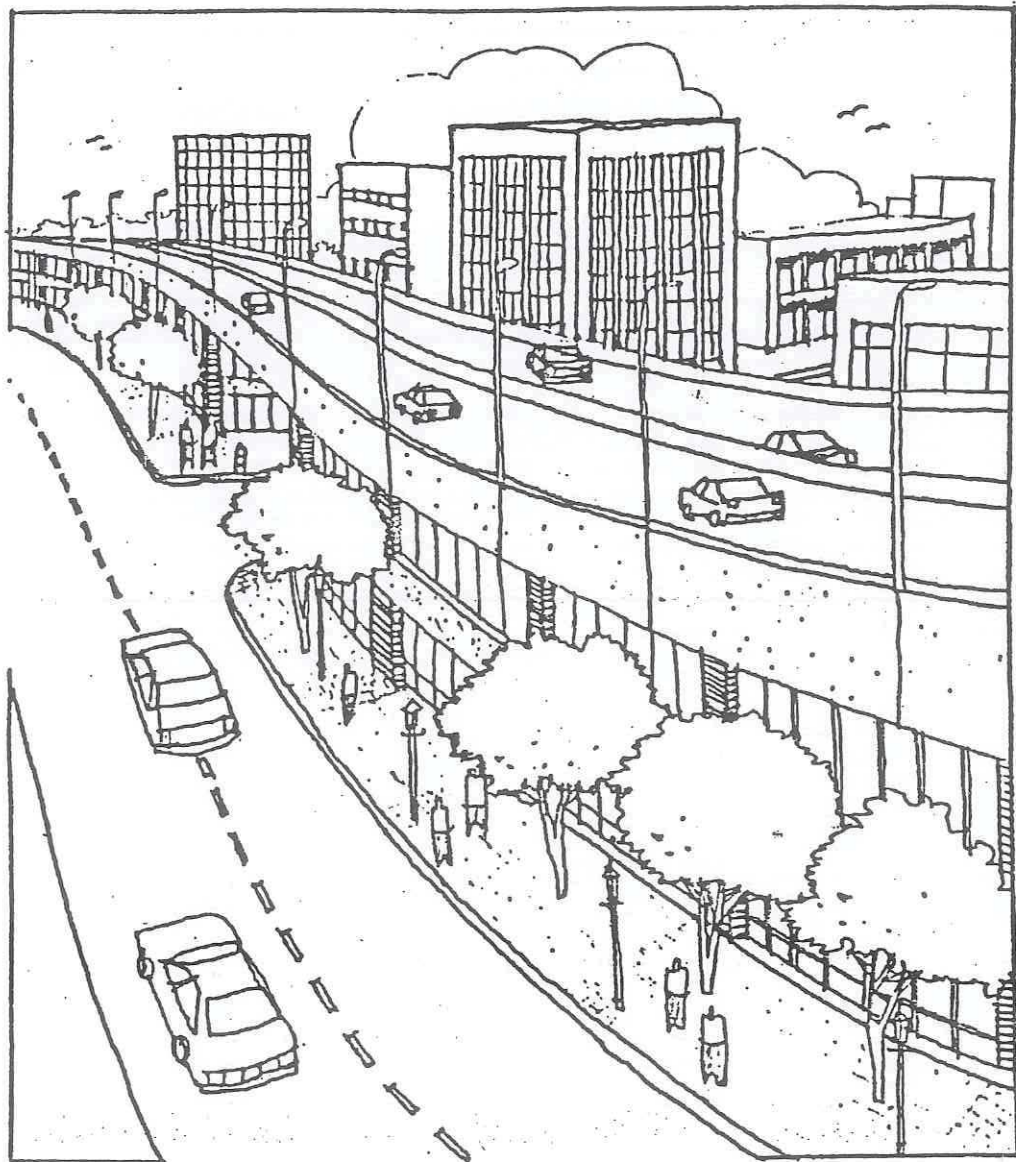
ผลกระทบด้านการจราจรที่จะเกิดขึ้นจากการก่อสร้างทางด่วนสายเอกมัย -รามอินทราเป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงระยะเวลาการก่อสร้างอันเนื่องมาจากการขนส่งวัสดุ และการปิดกั้นถนนบางสายจาก การดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งจะทำให้การจราจรคับคั่งขึ้น ผลกระทบดังกล่าวสามารถลดได้ด้วยวิธีการดังนี้

1) การจัดเตรียมเส้นทางลัดในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง โดยการจัดแบ่งพื้นที่ในแนวเขตทางด่วน ซึ่งกว้างถึง 80 เมตร เพื่อใช้เป็นถนนลัดชั่วคราว ในช่วงทำการก่อสร้าง และจัดสรรที่อีก บางส่วนเป็นที่จัดวางวัสดุก่อสร้างด้วย และสำหรับถนนเส้นหลักที่จะเชื่อมต่อเข้ากับถนนลัดนี้ ควรเป็นถนนสายหลักที่อยู่รอบนอก ซึ่งได้แก่ถนนรามอินทรา ถนนลาดพร้าว และถนนพัฒนาการ

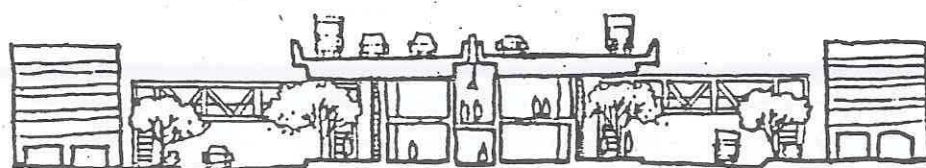
2) การกำหนดช่วงเวลาที่เหมาะสมในการขนส่งและปิดกั้นถนน ช่วงเวลาที่ทำการขนส่งควรมีการกำหนดอย่างแน่นอนให้หลีกเลี่ยงช่วงเวลาเร่งด่วนได้แก่ 06.00-09.00 น. และ 15.00-18.00 น. และควรมีการขนส่งในวันหยุดราชการหรือใช้ช่วงเวลากลางคืนและในกรณีที่ต้องปิดกั้นถนนควรทำการปิดกั้นในช่วงระยะเวลาปิดภาคเรียน

3) การประชาสัมพันธ์ เพื่อให้ประชาชนได้ทราบล่วงหน้าและมีการเตรียมตัวหรือหลีกเลี่ยงการใช้ เส้นทางซึ่งทำการก่อสร้าง โดยผ่านทางสื่อต่าง ๆ เช่น วิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์และป้ายโปสเตอร์ ตลอดจนประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในการติดตั้งป้ายสัญญาณเตือนต่าง ๆ เพื่อ ป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น





PERSPECTIVE



SECTION

รูปที่ 2 ข้อเสนอแนะในการใช้ที่ดินได้ทางด่วนบริเวณทางแยกและย่านธุรกิจ

4) การจัดเตรียมเส้นทางต่อเชื่อมสำหรับทางที่ถูกตัดผ่าน เมื่อทางคั่นผ่านแนวถนนใหญ่ ได้แก่ ถนนสุขุมวิท ถนนพระรามที่ 9 ถนนลาดกระบัง ถนนพัฒนาการ ถนนรามคำแหง และถนนรามอินทรา ควรมีการออกแบบโครงสร้างเพื่อยกระดับจุดตัดเหล่านี้ไว้ด้วย และควรมีการจัดเตรียม เส้นทางต่อเชื่อมกับซอยอื่นเพื่อเข้าสู่ถนนที่ตัดผ่านแนวทางคั่นได้

#### สภาพเศรษฐกิจและสังคม

มาตรการที่สำคัญในการช่วยเหลือและบรรเทาความเดือดร้อน และผลกระทบทางสังคมแก่ผู้ถูกเวนคืนที่ดิน ที่สำคัญ คือ การจ่ายค่าชดเชยที่ยุติธรรมและเหมาะสม และการจัดเตรียมสร้างชุมชนใหม่ให้กับผู้ถูกเวนคืน โดยในการพิจารณาค่าชดเชยจะต้องมีหลักเกณฑ์ ดังนี้

- 1) ให้ผู้ที่ถูกเวนคืนหรือถอนเป็นผู้เลือกว่าจะให้ชดเชย โดยจ่ายเป็นเงินหรือจัดหาที่ดินและปลูกบ้านให้หรือขอรับเป็นเงินบ้างบางส่วน
- 2) จัดให้มีการกลางเข้าร่วมพิจารณาในการประเมินราคาเพื่อให้เกิดความเป็นธรรม โดย การกำหนดค่าทดแทนจะตั้งอยู่บนพื้นฐานของกฎหมายเวนคืนอสังหาริมทรัพย์
- 3) การจ่ายค่าชดเชยนั้นจะต้องประเมินถึงผลเสียหายต่าง ๆ ที่เกิดจากการรื้อถอนโยกย้ายตามมูลค่าจริงด้วย ซึ่งได้แก่ การจ่ายค่าชดเชยสำหรับค่าที่ดิน ค่าสิ่งปลูกสร้าง ค่าต้นไม้ยืนต้น เป็นต้น
- 4) การตีราคาของการสูญเสีย ควรจะประเมินมูลค่าราคาในด้านของการเสียเวลาและการเสีย โอกาสรวมเข้าไว้ด้วย
- 5) พยายามมิให้ผู้ถูกเวนคืนต้องรับภาระจากการสูญเสียและขาดทุน หรือจำต้องรับภาระหนี้สินเพิ่ม ขึ้น อันเนื่องมาจากการเวนคืนหรือถอน

และสำหรับการจัดเตรียมชุมชนใหม่ให้กับผู้ถูกเวนคืนที่ดินจากโครงการนี้ ควรขอความร่วมมือกับการเคหะแห่งชาติ กรุงเทพมหานครและกรมประชาสัมพันธ์ เนื่องจากจำนวนบ้านของผู้ถูกเวนคืนมี จำนวนน้อย การกำหนดชุมชนใหม่จึงอาจทำได้ยากในทางปฏิบัติ การแก้ปัญหาจึงควรกระทำในลักษณะการให้สิทธิแก่ผู้ถูกเวนคืนในการเลือกที่อยู่อาศัยจากโครงการต่าง ๆ ของการเคหะแห่งชาติ



ในลักษณะการให้สิทธิแก่ผู้ถูกเวนคืนในการเลือกที่อยู่อาศัยจากโครงการต่าง ๆ ของการเคหะแห่งชาติ

### ทัศนียภาพ

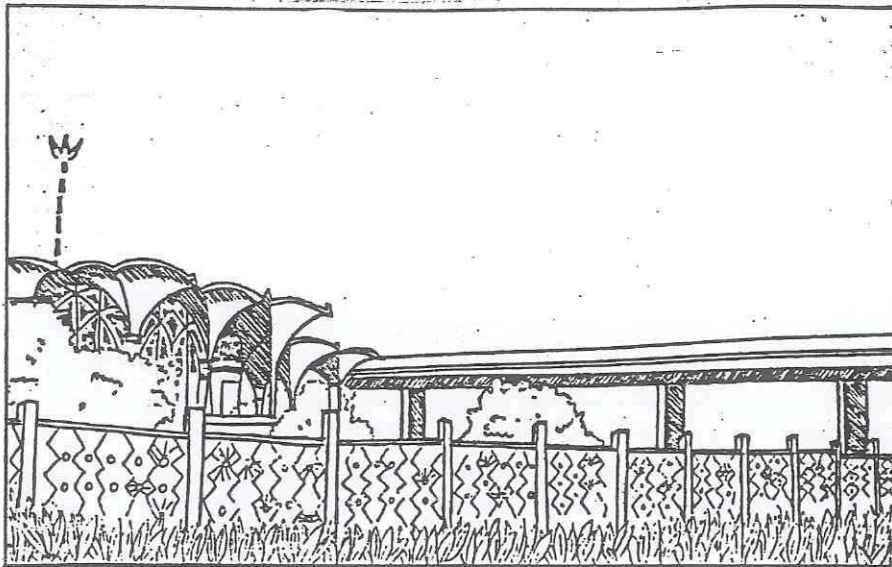
การลดระดับความรุนแรงของผลกระทบด้านทัศนียภาพ สามารถกระทำได้โดยการพิจารณาให้ความสำคัญในด้านความงามของทางด่วนและโครงสร้าง ดังแสดงในรูปที่ 3 หรือการใช้ระบบภูมิสถาปัตยกรรมมาช่วยในการออกแบบ เช่น ต้นไม้ การตกแต่งบ้าน รั้ว เพื่อช่วยบดบังบางส่วนของโครงสร้างของทางด่วน ดังแสดงในรูปที่ 4 และรูปที่ 5

### 8. แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

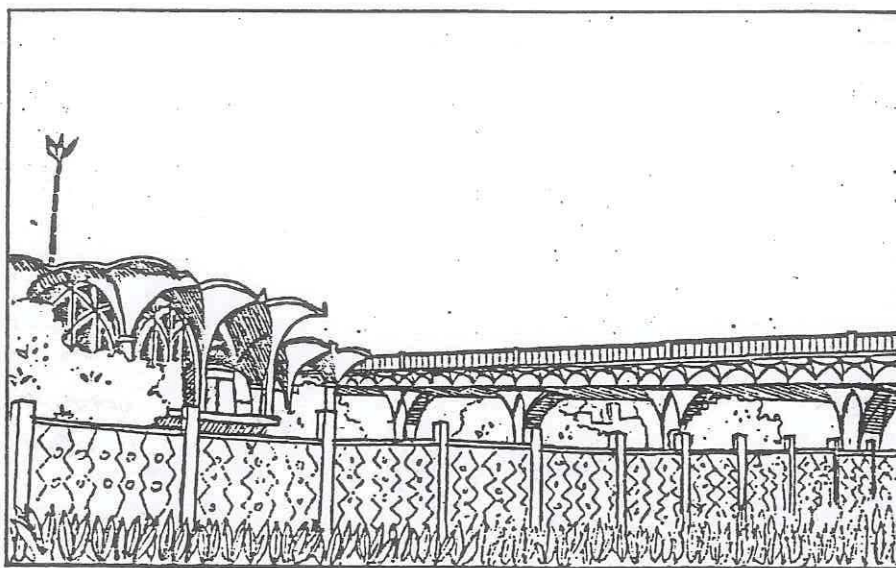
การสร้างทางด่วนสายเอกมัย-รามอินทรา ย่อมส่งผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เพื่อเป็นการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้น ผู้รับเหมาก่อสร้างและการทางพิเศษฯ จะต้องปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบอย่างเคร่งครัดและควรทำการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมด้วย ดังนี้ :-

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบ	ระยะเวลา
คุณภาพอากาศ	ตรวจวัดคุณภาพอากาศตามแนวทางด่วนสายเอกมัย-รามอินทรา ในบริเวณใกล้เคียงหรือสถานที่คล้ายคลึงกับจุดตรวจวัดที่เลือกใช้ในการศึกษานี้โดยทำการตรวจวัดทั้งในระหว่างการก่อสร้างและหลังจากที่เปิดรับการจราจร พารามิเตอร์ที่ควรตรวจวัดคือ CO, O <sub>3</sub> , NO <sub>x</sub> , TSP และ Pb	ปีละครั้งในช่วงเดือนกุมภาพันธ์-เมษายน เป็นระยะเวลา 3 ปี

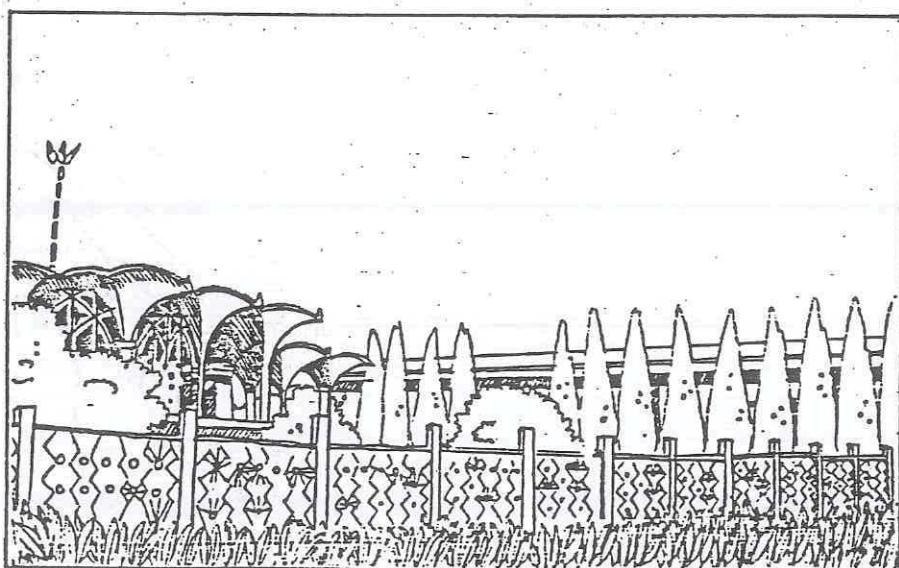
คุณภาพสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบ	ระยะเวลา
ระดับเสียง	<u>ขณะก่อสร้าง</u> ตรวจวัดระดับเสียงจากการก่อสร้าง บริเวณรอบเขตการก่อสร้าง และในเขต <u>หลังเปิดดำเนินการแล้ว</u> ตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย (L <sub>๒๕</sub> ๒4 ชั่วโมง) บริเวณพื้นที่ที่ไวต่อการได้รับผลกระทบใน ระยะ 100-200 เมตร จากแนวเส้นทาง ซึ่งกำหนดไว้ 5 จุด ดังนี้ 1. หมู่บ้านอยู่เย็น 2. หมู่บ้านออกคิ่วลลา 3. โรงเรียนคลองทรงกระเทียม 4. โรงเรียนสวนรัฐวิเทศ 5. หมู่บ้านธารารมย์	เดือนละครั้ง  เดือนละครั้ง ครั้งละ 3-4 วัน (ตลอด 24 ชม.) ควร กระทำทั้งในวันปกติ และวันหยุดราชการ ในช่วงปีแรกของการ <u>ดำเนินงาน</u>
ความสั่นสะเทือน	ตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนในบริเวณที่มี ความไวดังนี้ 1. ทางลาดชันที่มีการเปลี่ยนระดับอย่างรวดเร็ว 2. บริเวณคอสะพาน ท่อลอดต่าง ๆ ที่อาจมีการ ทรุดตัว 3. บริเวณชุมชนหนาแน่น โรงแรม โรงเรียน โรงพยาบาล เป็นต้น 4. บริเวณก่อสร้างที่มีความสั่นสะเทือน เช่น การตอกเสาเข็ม	ขึ้นอยู่กับความสำคัญ และความถี่ที่จะเกิด ความสั่นสะเทือน โดยควรมีการเก็บ ข้อมูลอย่างต่อเนื่อง เป็นระยะเวลา <u>2 ปี</u>



EXISTING



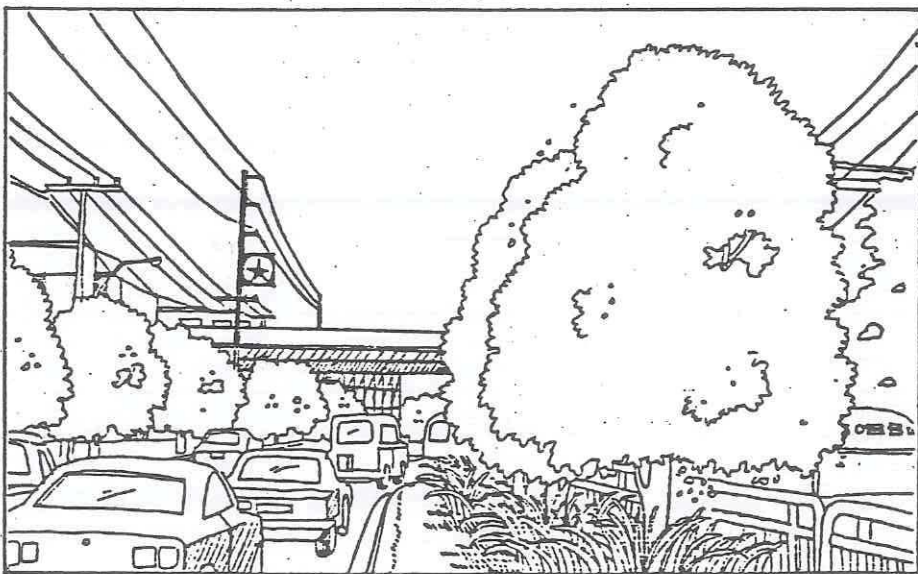
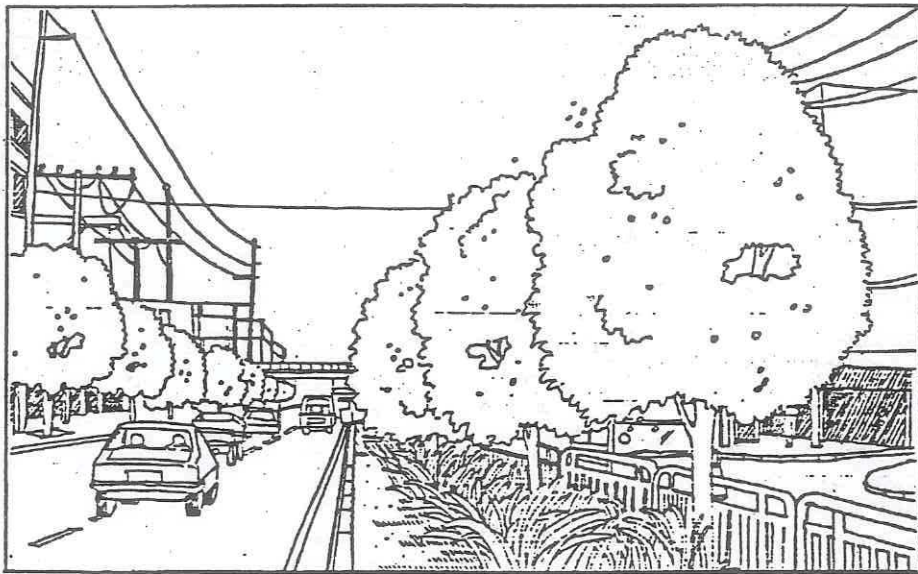
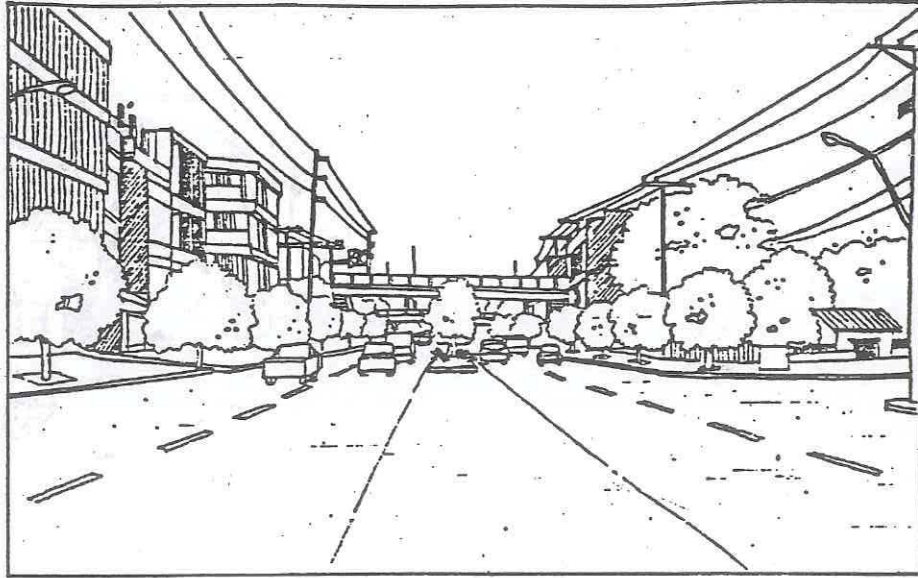
PROPOSE WITH NEW STRUCTURAL DESIGN



PROPOSE WITH LANDSCAPE DESIGN

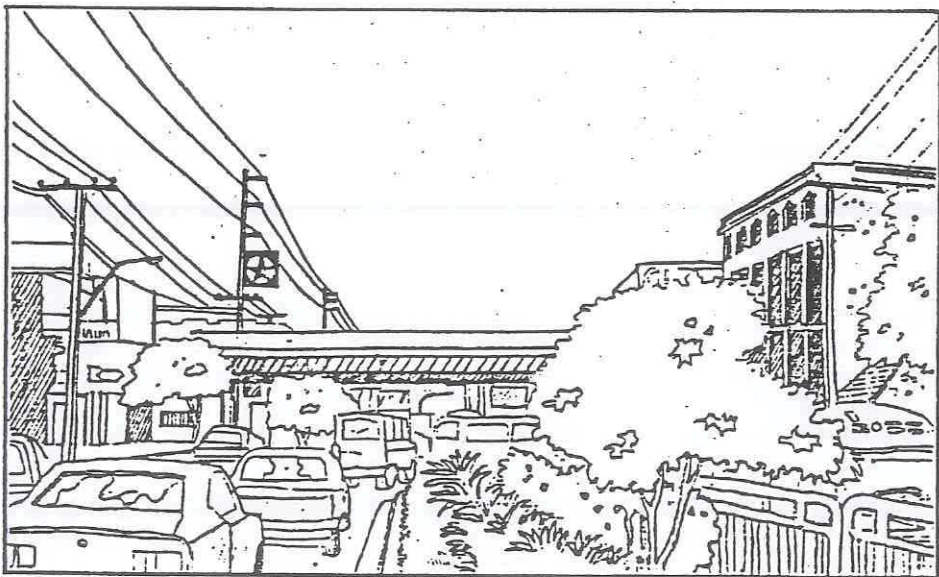
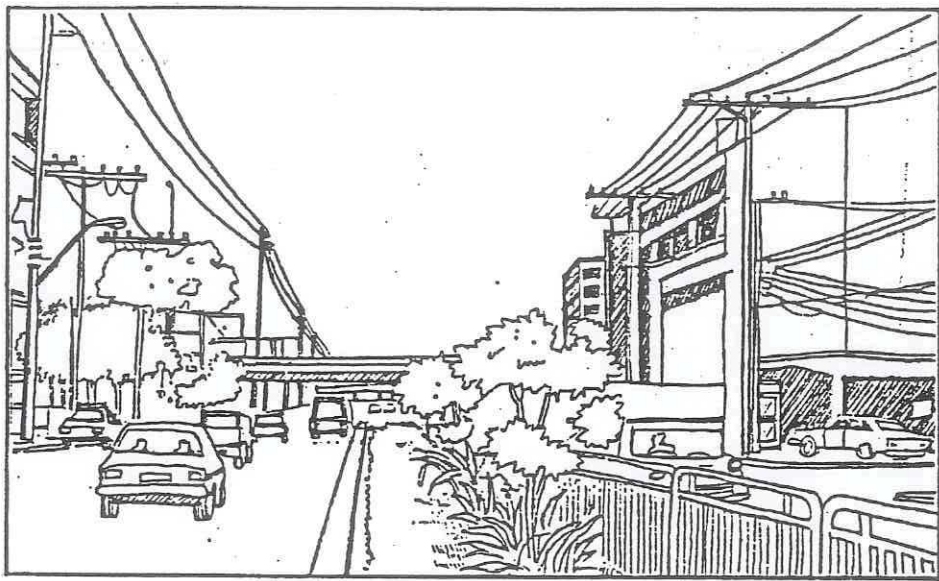
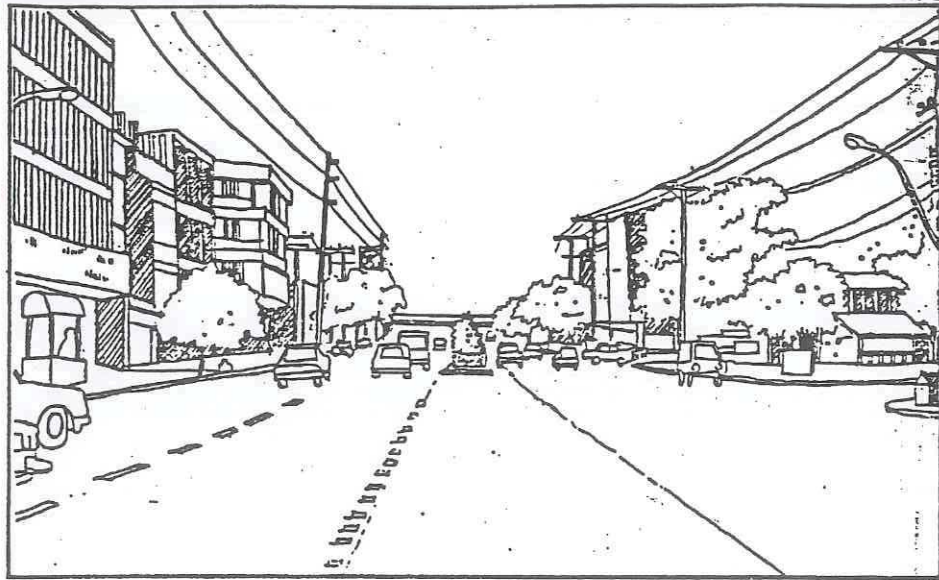
รูปที่ 3 ข้อเสนอแนะรูปแบบวิถีลดผลกระทบด้านทัศนียภาพของสถานที่สำคัญและสวยงาม





PROPOSE

รูปที่ 4 ข้อเสนอแนะรูปแบบวิถีลดผลกระทบด้านทัศนียภาพโดยใช้การออกแบบด้านภูมิสถาปัตย์

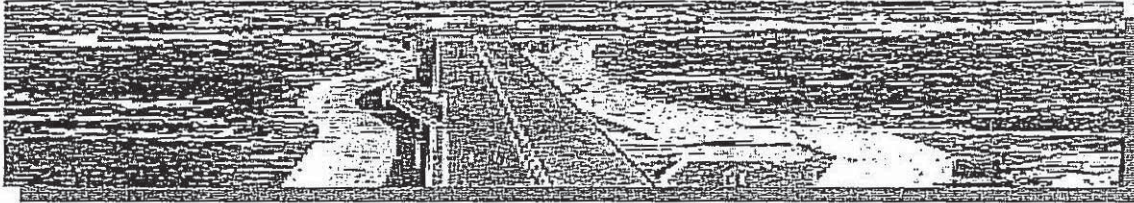


EXISTING

รูปที่ 5 ทิวทัศน์ของบริเวณจุดตัดระหว่างเส้นทางด่วนและถนนสายหลัก



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
กระทรวงมหาดไทย



รายงานสรุปมาตรการลดผลกระทบ  
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางด่วนสายรามอินทรา – วงแหวนรอบนอก

(โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 4 ในเขตเมือง)

โดย

**Mouchel**



**PALCON**



บริษัท มูเชล คอนซัลติง จำกัด

บริษัท โมห์ แอนด์ แอสโซซิเอท จำกัด

บริษัท พอล คอนซัลแตนท์ จำกัด

บริษัท มูเชล (ประเทศไทย) จำกัด

บริษัท เอ็ม เอ อี คอนซัลแตนท์ จำกัด

บริษัท กรุงเทพเอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ภาคผนวก 2  
เอกสารแนบประกอบมาตรการ



## 2.1 เอกสารนโยบายสิ่งแวดล้อม

ประกาศการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
เรื่อง นโยบายสิ่งแวดล้อม

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างหรือจัดให้มีทางพิเศษด้วยวิธีใด ๆ ตลอดจนบำรุงและรักษาทางพิเศษ ดำเนินงานหรือธุรกิจเกี่ยวกับทางพิเศษ และธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับทางพิเศษหรือที่เป็นประโยชน์แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

ด้วยภารกิจ วิสัยทัศน์ วัฒนธรรมองค์กร และความรับผิดชอบต่อที่มีต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมุ่งมั่นให้พนักงานและลูกจ้าง อำนาจการและปฏิบัติงานอย่างจริงจังในการจัดการสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล ISO 14001 : 2015 ตามขอบเขตของทางพิเศษที่ระบุไว้ในคู่มือสิ่งแวดล้อม ด้วยจิตสำนึกและการมีส่วนร่วมในการรักษาสภาพแวดล้อมและความปลอดภัยของพนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และสาธารณชน รวมถึงการปรับปรุงการปฏิบัติงาน การควบคุมผลกระทบเนื่องจากกิจกรรม การบริการต่าง ๆ อย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง โดยคำนึงถึงความเสี่ยงและโอกาส การเพิ่มประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-Efficiency) และความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยมุ่งสู่เป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) และการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero GHG Emissions) เพื่อให้เกิดการพัฒนาด้านการจราจรและระบบขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน โดยมีหลักการและแนวทางปฏิบัติงานดังนี้

๑. ให้ความสำคัญในการควบคุมระดับเสียง ฝุ่นละออง ขยะมูลฝอย คุณภาพน้ำทิ้งจากอาคาร การจัดการจราจร และอุบัติเหตุที่เกิดจากการดำเนินงาน รวมทั้งมุ่งมั่นในการปกป้องสิ่งแวดล้อม และการใช้ทรัพยากรอย่างยั่งยืน เช่น การปลูกต้นไม้ การใช้น้ำ การใช้ไฟฟ้า และการใช้กระดาษ A4 เป็นต้น

๒. เพิ่มความสะดวกและปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทางพิเศษ พนักงาน ลูกจ้าง และผู้เกี่ยวข้องที่ปฏิบัติงานบนทางพิเศษโดยการนำนวัตกรรม/เทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารจัดการ ฝ่าระวัง ป้องกัน และดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการนำพลังงานหมุนเวียนมาใช้ และการจัดการขยะอย่างถูกต้อง เพื่อสุขอนามัยและสภาพแวดล้อมที่ดีของพนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้เกี่ยวข้อง โดยกำหนดเป็นวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และแนวทางปฏิบัติเพื่อบริหารจัดการความเสี่ยงและโอกาสที่อาจเกิดขึ้นอย่างเหมาะสม พร้อมทั้งมีการทบทวนเพื่อปรับปรุงอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

๓. ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ มาตรฐาน ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง เพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีต่อพนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้เกี่ยวข้อง สภาพแวดล้อมและสถานที่ปฏิบัติงาน

๔. สร้างจิตสำนึกแก่พนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้เกี่ยวข้องในการร่วมกันรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมและรับผิดชอบต่อการใช้พลังงานและทรัพยากรธรรมชาติอย่างประหยัด

๕. เผยแพร่นโยบายสิ่งแวดล้อมต่อพนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และสาธารณชน

ประกาศ ณ วันที่ ๒๕ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๖



# นโยบายสิ่งแวดล้อม ISO14001:2015 ประจำปี 2567



## ปกป้อง ป้องกัน

ให้ความสำคัญในการควบคุมระดับเสี่ยง ฝุ่นละออง ขยะมูลฝอย คุณภาพน้ำทิ้งจากอาคาร การจัดการจราจร และอุบัติเหตุที่เกิดจากการดำเนินงาน รวมทั้งมุ่งเน้นในการปกป้องสิ่งแวดล้อม และการใช้ทรัพยากรอย่างยั่งยืน เช่น การปลูกต้นไม้ การใช้น้ำ การใช้ไฟฟ้า และการใช้กระดาษ A4 เป็นต้น



1

2



## สะดวกและความปลอดภัย

เพิ่มความสะดวกและปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทางพิเศษ พนักงาน ลูกจ้าง และผู้เกี่ยวข้องที่ปฏิบัติงานบนทางพิเศษโดยการนำนวัตกรรม/เทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารจัดการ เฝ้าระวัง ป้องกัน และดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการนำพลังงานหมุนเวียนมาใช้ และการจัดการขยะอย่างถูกต้อง เพื่อสุขอนามัยและสภาพแวดล้อมที่ดีของพนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้เกี่ยวข้อง โดยกำหนดเป็นวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และแนวทางปฏิบัติ เพื่อบริหารจัดการความเสี่ยงและโอกาสที่อาจเกิดขึ้นอย่างเหมาะสมพร้อมทั้งมีการทบทวนเพื่อปรับปรุงอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

## ปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ มาตรฐาน ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง เพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีต่อพนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้เกี่ยวข้อง สภาพแวดล้อมและสถานที่ปฏิบัติงาน

3



4



## สร้างจิตสำนึก

สร้างจิตสำนึกแก่พนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้เกี่ยวข้องในการร่วมกันรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม และรับผิดชอบในการใช้พลังงานและทรัพยากรธรรมชาติ อย่างประหยัด

5



## เผยแพร่ประชาสัมพันธ์

เผยแพร่นโยบายสิ่งแวดล้อมต่อพนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และสาธารณชน



นโยบายสิ่งแวดล้อม  
ISO14001:2015 ประจำปี 2567



ประกาศ ณ วันที่ 25 ธันวาคม 2566  
นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข  
ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

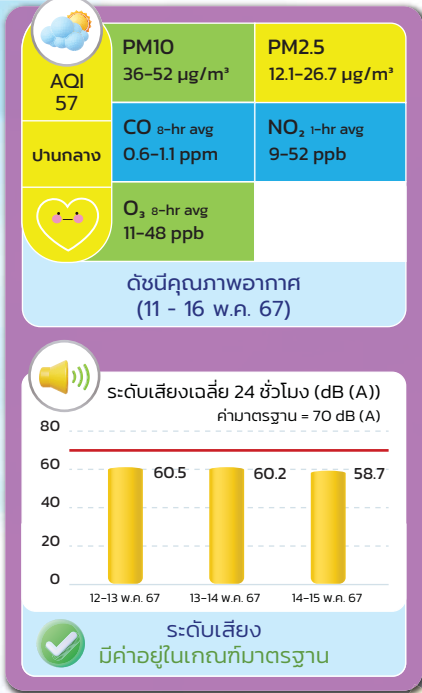


## 2.2 สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมในรูปแบบ อินโฟกราฟิกส์ (Infographics)

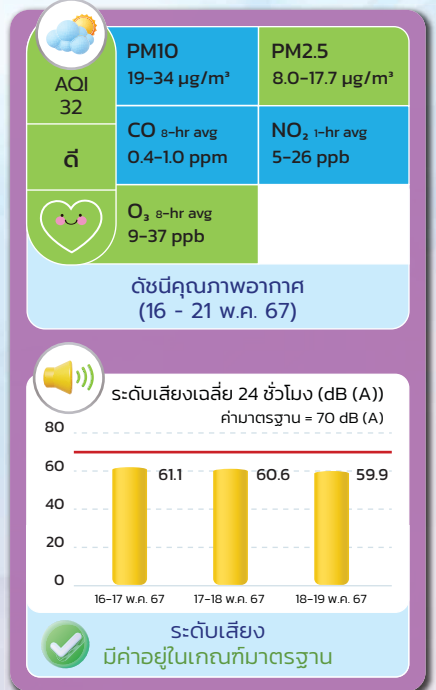




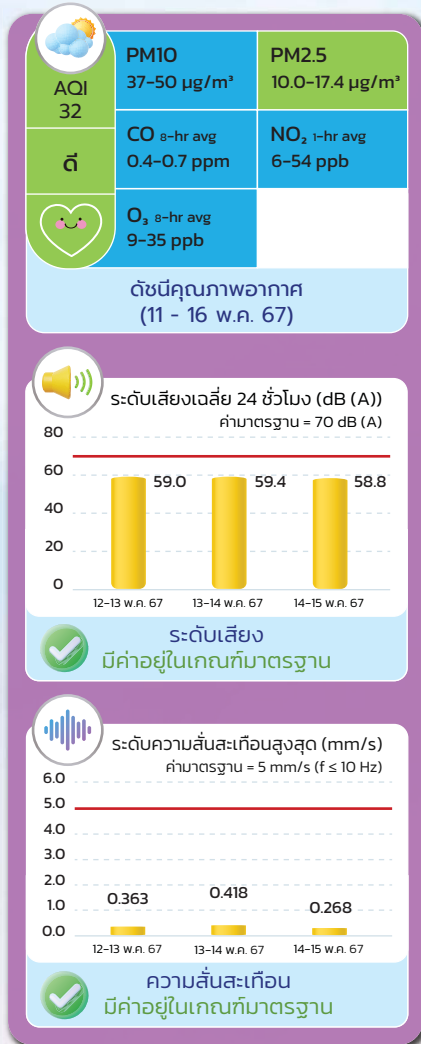
### 1 ชอยอยู่เย็น



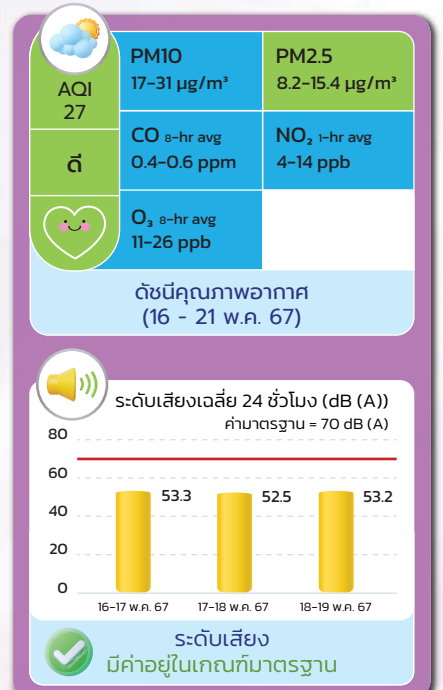
### 3 หมู่บ้านอรัญญิกวิลล์






### 2 โรงเรียนคลองทรงกระเทียม



### 4 หมู่บ้านธารามณ์



### เกณฑ์มาตรฐาน

	ดัชนีคุณภาพอากาศ	เกณฑ์ดัชนีคุณภาพอากาศ (Air Quality Index : AQI) กรมควบคุมมลพิษ
		0 - 25      26 - 50      51 - 100      101 - 200      > 201 ขึ้นไป
		ดีมาก      ดี      ปานกลาง      เริ่มมีผลกระทบต่อสุขภาพ      มีผลต่อสุขภาพ
	ระดับเสียง	มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ
	ความสั่นสะเทือน	มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร



## 2.3 เอกสารการเผยแพร่ข้อมูลและประชาสัมพันธ์

### ข้อมูลผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม

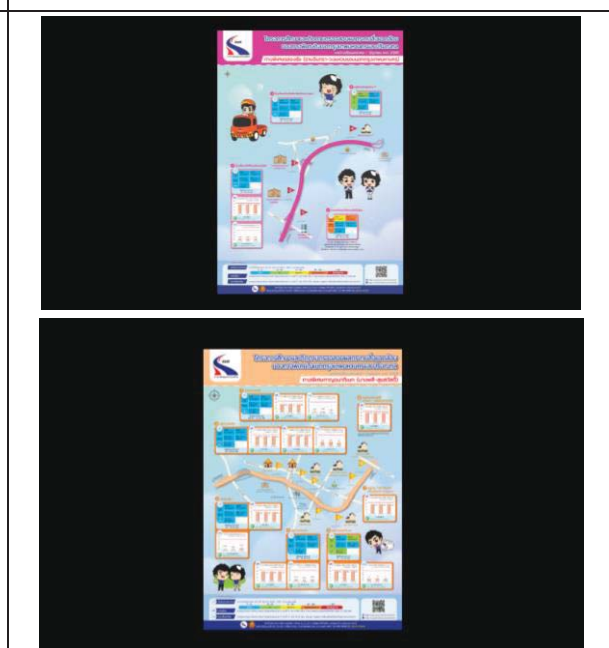
การเผยแพร่ข้อมูลและประชาสัมพันธ์ข้อมูลผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ผ่านเว็บไซต์ ของกทพ.  
(<https://www.exat.co.th/environment/>)



ชื่อ	ขนาดไฟล์	จำนวนดาวน์โหลด
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	100.2 MB	21
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	170.7 MB	6
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	133.0 MB	20
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	110.7 MB	33
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	133.5 MB	21
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	140.1 MB	8
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	68.4 MB	36
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	8.3 MB	155
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	26.5 MB	157
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	166.5 MB	23

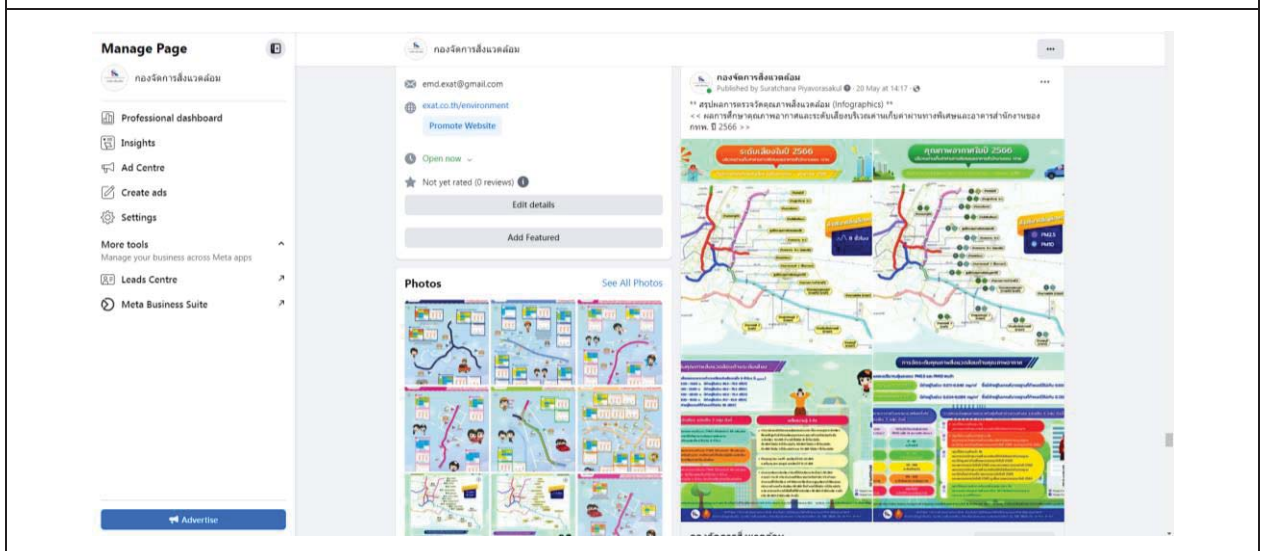
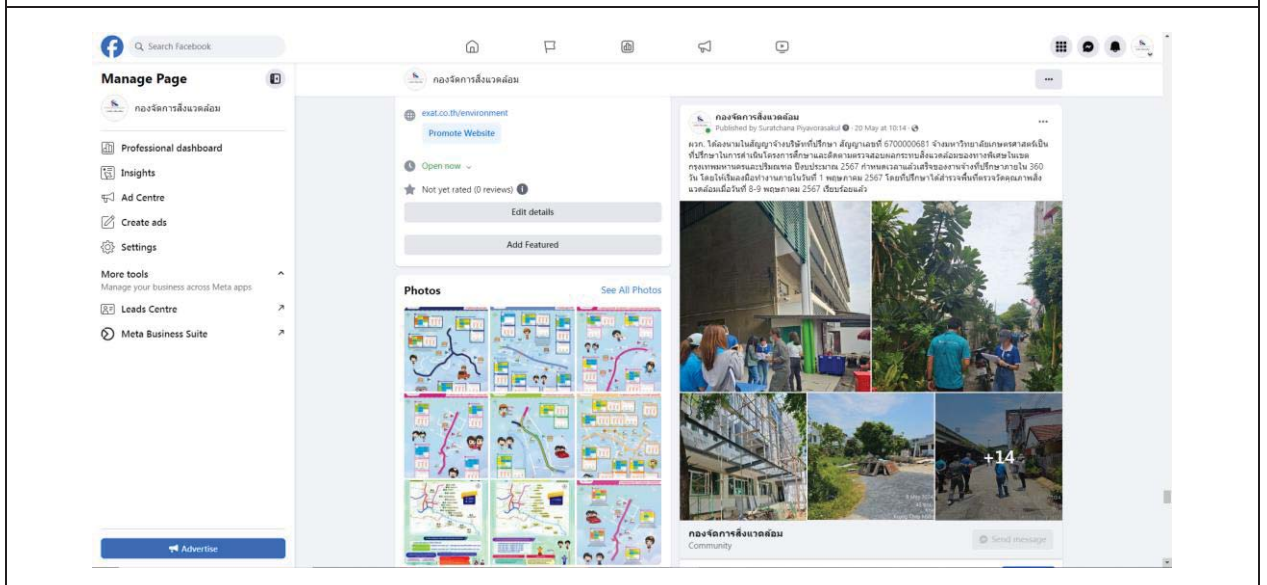
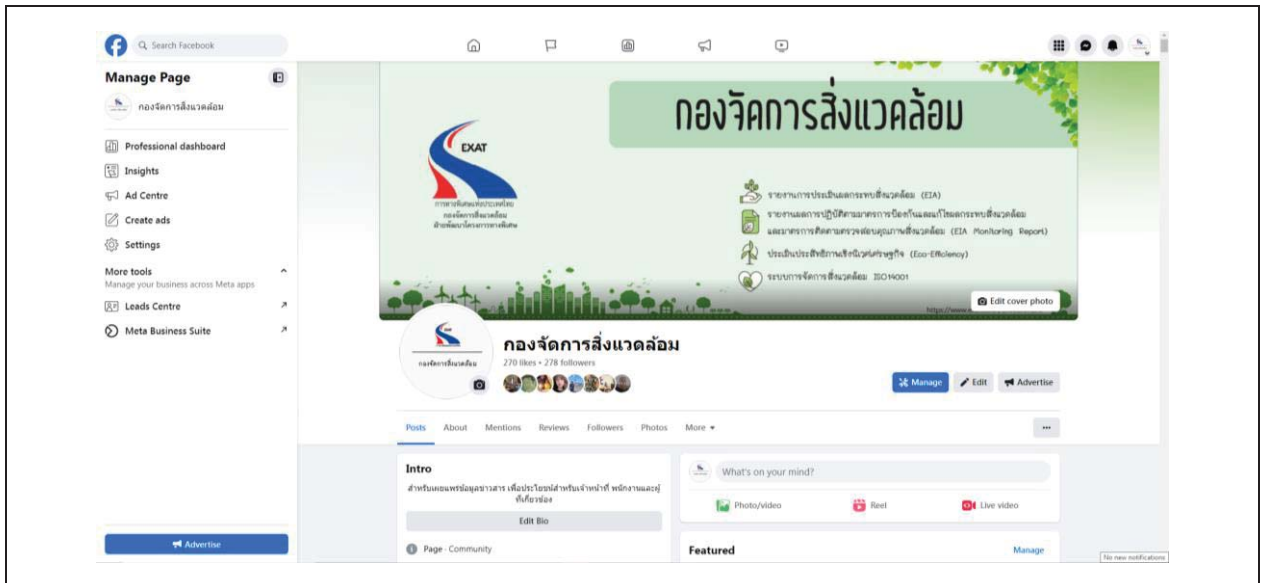


ชื่อ	ขนาดไฟล์	จำนวนดาวน์โหลด
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	1.6 MB	7
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	1.6 MB	5
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	4.4 MB	3
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	1.6 MB	3
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	2.1 MB	4
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	15.9 MB	33
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	7.2 MB	110
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	50.0 MB	54





การเผยแพร่ข้อมูลและประชาสัมพันธ์ข้อมูลผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมผ่านเว็บไซต์  
(<https://www.facebook.com/emd.exat/>)





2.4 เอกสารการยื่นรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข  
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อม (Monitor) ผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม – ธันวาคม พ.ศ. 2566

---

## ยืนยันการรับข้อมูลเข้าสู่ระบบอิเล็กทรอนิกส์

เลขที่ Monitor : 256702-105  
ชื่อโครงการ : โครงการทางด่วนสายเอกมัย - รามอินทรา  
รอบรายงาน : ก.ค. 66 - ธ.ค. 66  
วันที่ยื่นรายงาน : 02/02/2567  
เลขที่ IEE/EIA/EHIA : 15224  
ผู้ยื่นรายงาน :  
อีเมล :  
โทรศัพท์ :



QR Code สำหรับเรียกดูข้อมูลรายงานรายงาน Monitor นี้  
โดยท่านสามารถเรียกดูข้อมูลรายงานต่างๆ  
ที่เกี่ยวข้องกับโครงการได้ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน Smart EIA  
อีกหนึ่งช่องทาง

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม



กองพัฒนาระบบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
Division of Environmental Impact Assessment Development

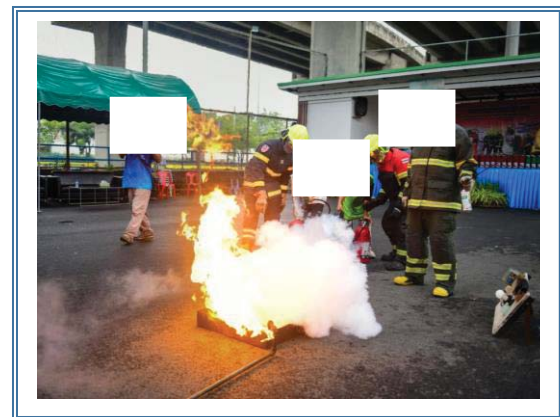
## 2.5 รูปกิจกรรมฝึกซ้อมการป้องกันและระงับอัคคีภัย ในเขตทางพิเศษฉลองรัช ประจำปี 2567





กิจกรรมการฝึกซ้อมการป้องกันและระงับอัคคีภัยทางพิเศษคลองรัช ประจำปี 2567  
วันที่ 20 มีนาคม 2567 ณ บริเวณลานกีฬาชุมชนบึงพระราม 9 พัฒนา ทางพิเศษคลองรัช





## 2.6 รูปกิจกรรมปลูกต้นไม้ล้านต้น สร้างพื้นที่สีเขียว และกำแพงกรอง ฝุ่นทั่วกรุง บริเวณใต้เขตทางพิเศษ ถนนประดิษฐ์มนูธรรม



กิจกรรมปลูกต้นไม้ล้านต้น สร้างพื้นที่สีเขียว และกำแพงกรองฝุ่นทั่วกรุง  
วันที่ 25 พฤษภาคม 2567 ณ บริเวณใต้เขตทางพิเศษ ถนนประดิษฐ์มนูธรรม

