



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบทางด่วนสายบางนา-บางพลี-บางปะกง
(ทางพิเศษบูรพาวิถี) ระยะดำเนินการ

ระหว่างเดือนมกราคม – มิถุนายน พ.ศ. 2567



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. เลขที่ 111 ถนนริมคลองบางกะปิ
แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310
โทรศัพท์ 0 2558 9800



ศูนย์วิจัยและบริการวิชาการ คณะสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
เลขที่ 50 ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร
กรุงเทพมหานคร 10900
โทรศัพท์ 02-579-3877, 02-579-3878

หนังสือรับรองการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบทางด่วนสายบางนา-บางพลี-บางปะกง
(ทางพิเศษบูรพาวิถี)

วันที่ 18 เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2567

หนังสือรับรองฉบับนี้ ขอรับรองว่า ศูนย์วิจัยและบริการวิชาการ คณะสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เป็นผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนสายบางนา-บางพลี-บางปะกง (ทางพิเศษบูรพาวิถี) ตั้งอยู่ เขตบางนา จังหวัดกรุงเทพมหานคร อำเภอเมืองสมุทรปราการ อำเภอบางพลี อำเภอบางเสาธง อำเภอบางบ่อ จังหวัดสมุทรปราการ อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ฉบับประจำเดือน

(/) มกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2567

() กรกฎาคม - ธันวาคม พ.ศ. 2567

() อื่น ๆ (ระบุ) พ.ศ.

โดยมีคณะผู้จัดทำรายงาน ดังต่อไปนี้

ผู้จัดทำรายงาน

ลายมือชื่อ

ตำแหน่ง

ผู้ช่วยศาสตราจารย์

รองศาสตราจารย์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์



ขอแสดงความนับถือ

ผู้รับมอบอำนาจจากอธิการบดีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบทางด่วนสายบางนา-บางพลี-บางปะกง
(ทางพิเศษบูรพาวิถี)

๑. ชื่อโครงการ ทางพิเศษบูรพาวิถี

ชื่อเดิมโครงการก่อนมีการเปลี่ยนแปลง (ถ้ามี) โครงการระบบทางด่วนสายบางนา-บางพลี-บางปะกง

๒. สถานที่ตั้ง เขตบางนา จังหวัดกรุงเทพมหานคร อำเภอเมืองสมุทรปราการ อำเภอบางพลี อำเภอบางเสาธง
อำเภอบางบ่อ จังหวัดสมุทรปราการ อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา อำเภอเมืองชลบุรี
จังหวัดชลบุรี

๓. ชื่อเจ้าของโครงการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

๔. สถานที่ติดต่อ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.

เลขที่ 111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310

โทรศัพท์ 0-2558-9800 โทรสาร 0-2940-1223

E-mail Kritsada9jan@gmail.com/Suratchana09@gmail.com

๕. จัดทำโดย ศูนย์วิจัยและบริการวิชาการ คณะสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

๖. โครงการได้รับความเห็นชอบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เมื่อ 25 สิงหาคม 2537

๗. โครงการได้นำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครั้งสุดท้ายเมื่อ เมื่อ 26 มกราคม 2567

๘. รายละเอียดโครงการ

- ลักษณะ/ประเภทโครงการ ทางพิเศษ
- ขนาดพื้นที่โครงการ/ระยะทาง 55.0 กิโลเมตร
- กิจกรรมในโครงการ (โดยสรุป)
- ให้บริการทางพิเศษ (เก็บค่าผ่านทาง)

สารบัญ

	หน้า
สารบัญ	I
สารบัญตาราง	III
สารบัญรูป	IV
บทที่ 1 บทนำ	1-1
1.1 หลักการและเหตุผล	1-1
1.2 วัตถุประสงค์	1-2
1.3 ขอบเขตของงาน	1-2
1.4 วิธีการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม	1-4
บทที่ 2 รายละเอียดโครงการและแผนการดำเนินงานของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-1
2.1 ความเป็นมาและรายละเอียดของโครงการ	2-1
2.2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-3
บทที่ 3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-1
3.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-1
3.2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ กทพ. ดำเนินการเพิ่มเติม	3-1
บทที่ 4 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษบูรพาวิถี	4-1
บทที่ 5 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะ	5-1
5.1 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	5-1

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

ภาคผนวก

ภาคผนวก 1

สำเนาหนังสือเห็นชอบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ทางพิเศษบูรพาวิถี

ภาคผนวก 2

เอกสารแนบประกอบมาตรการ

2.1 เอกสารประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม ฉบับที่ 4485 (พ.ศ. 2555)

และมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม มอก. 2540-2555

2.2 เอกสารระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มาตรฐาน ISO 14001 : 2015

ขั้นตอนการปฏิบัติงาน การป้องกันและให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ

2.3 เอกสารระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มาตรฐาน ISO 14001 : 2015

วิธีการปฏิบัติงาน การให้ความช่วยเหลือรถขัดข้องบนทางพิเศษ

2.4 เอกสารแผนการสื่อสารและประชาสัมพันธ์ภายนอก/เอกสารระบบการจัดการ
สิ่งแวดล้อม มาตรฐาน ISO 14001 : 2015 ขั้นตอนการปฏิบัติงานการสื่อสาร
และการประชาสัมพันธ์

2.5 เอกสารแผนการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจปีงบประมาณ 2567
(BUSINESS CONTINUITY PLAN (BCP))

2.6 เอกสารสรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมในรูปแบบอินโฟกราฟิกส์
(Infographics)

2.7 เอกสารการเผยแพร่ข้อมูลและประชาสัมพันธ์ข้อมูลผลการตรวจวัดคุณภาพ
สิ่งแวดล้อม

2.8 เอกสารการยื่นรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Monitor)
ผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ ระหว่างเดือนกรกฎาคม – ธันวาคม พ.ศ. 2566

2.9 เอกสารนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม

ภาคผนวก 3

สำเนาเอกสารขึ้นทะเบียนห้องปฏิบัติการวิเคราะห์เอกชน
บริษัท เอ็นไวรอนเมนต์ รีเสิร์ช แอนด์ เทคโนโลยี จำกัด

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1.1	สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน 1-3
ตารางที่ 1.2	วิธีการเก็บตัวอย่างและวิธีการวิเคราะห์คุณภาพสิ่งแวดล้อม 1-8
ตารางที่ 2.1	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามแนวสายทางของ ทางพิเศษบูรพาวิถี 2-3
ตารางที่ 2.2	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามแนวสายทางของ ทางพิเศษบูรพาวิถี 2-4
ตารางที่ 3.1	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษบูรพาวิถี 3-2
ตารางที่ 3.2	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ กทพ. ดำเนินการของ ทางพิเศษบูรพาวิถี 3-10
ตารางที่ 4.1	แผนการดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม 4-1

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 2.1	รายละเอียดตามแนวสายทางของทางพิเศษบูรพาวิถี 2-2
รูปที่ 3.1-1	กำแพงกันเสียงบริเวณโรงพยาบาลบางปะกงปิยะเวช (จุฬารัตน์ 11) (กม. 42+1000) 3-6
รูปที่ 3.1-2	กำแพงกันเสียงบริเวณโรงพยาบาลบางปะกง (กม. 48+6000) 3-6
รูปที่ 3.1-3	กำแพงกันเสียงบริเวณแฟลตเคหะชุมชนบางนา (กม. 3+500) 3-6
รูปที่ 3.1-4	การปฏิบัติงานกู้ภัยบนทางพิเศษบูรพาวิถี 3-6
รูปที่ 3.1-5	ป้ายแสดงความเร็วของรถ (Your speed sign) 3-7
รูปที่ 3.1-6	ป้ายเขตตรวจจับความเร็ว 3-7
รูปที่ 3.1-7	สะพานข้ามสำหรับคนเดินเท้า 3-7
รูปที่ 3.1-8	พนักงานจัดการจราจร 3-7
รูปที่ 3.1-9	เครื่องหมายการจราจรบริเวณทางขึ้น-ลง 3-7
รูปที่ 3.1-10	ป้ายจราจรติดตั้งบนทางพิเศษ 3-8
รูปที่ 3.1-11	ป้ายจำกัดความเร็ว 3-8
รูปที่ 3.1-12	ป้ายปรับเปลี่ยนข้อความอัตโนมัติ สำหรับประชาสัมพันธ์ 3-8
รูปที่ 3.1-13	สวนหย่อมบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบูรพาวิถี 3-9
รูปที่ 3.2-1	กำแพงกันเสียงบริเวณโรงพยาบาลไทยนครินทร์ ตั้งแต่ กม. 3+4000 ถึง กม. 3+5000 ระยะทาง 100 เมตร 3-12
รูปที่ 3.2-2	กล้องโทรทัศน์วงจรปิด ตรวจจับรถวิ่งไหล่ทางพิเศษบูรพาวิถี 3-12
รูปที่ 3.2-3	กล้องโทรทัศน์วงจรปิดดูสภาพจราจร 3-12
รูปที่ 3.2-4	รถดูฝุ่นบนทางพิเศษ 3-12
รูปที่ 3.2-5	ถังรองรับมูลฝอยบริเวณอาคารด่าน 3-12
รูปที่ 3.2-6	ระบบเฝ้าระวังคุณภาพสิ่งแวดล้อมแบบ Online Real time (บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางนา กม.6) 3-13

บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1 บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม ก่อตั้งโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างหรือจัดให้มีทางพิเศษด้วยวิธีการใดๆ ตลอดจนบำรุงรักษาทางพิเศษ ดำเนินงานหรือธุรกิจเกี่ยวกับทางพิเศษและธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับทางพิเศษหรือที่เป็นประโยชน์แก่ กทพ. เพื่อบริการเป็นองค์การนวัตกรรมเพื่อการเดินทางและคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น โดยในปัจจุบัน กทพ. มีทางพิเศษที่เปิดให้บริการแล้ว จำนวน 8 สายทาง ระยะทางรวมทั้งสิ้น 224.6 กิโลเมตร ได้แก่ ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษฉลองรัช ทางพิเศษบูรพาวิถี ทางพิเศษอุดรรัถยา ทางพิเศษสายบางนา-อโศกมนตรี ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) และทางพิเศษประจิมรัถยา

ซึ่งแม้ว่าทางพิเศษจะสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรและการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพในระดับหนึ่ง แต่ปัญหาที่อาจจะตามมาอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ คือ ปัญหาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินการให้บริการทางพิเศษ โดยเฉพาะคุณภาพสิ่งแวดล้อมทางด้านทรัพยากรกายภาพ ได้แก่ คุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน ที่อาจเกิดการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ซึ่งมีสาเหตุสำคัญมาจากยานพาหนะที่สัญจรบนทางพิเศษ ทั้งนี้เพื่อให้การดำเนินงานด้านการจราจรและการขนส่งในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลของทางพิเศษเกิดประสิทธิภาพสูงสุด และก่อให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด เพื่อเป็นการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณชุมชนรอบทางพิเศษ ตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมภายหลังเปิดให้บริการทางพิเศษตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเป็นการปฏิบัติตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ. 2561 และประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2564 ทั้งนี้ หากพบว่าผลการตรวจวัดมีค่าเกินกว่ามาตรฐานกำหนดหรือมีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงไปในทางที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จะมีการนำเสนอแนวทางในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่จะเกิดขึ้นให้มีความเหมาะสมและเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ เพื่อผู้ที่เกี่ยวข้องจะได้ดำเนินการแก้ไขต่อไป ดังนั้น จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องทำการศึกษาและติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษอย่างต่อเนื่อง ทั้งในบริเวณที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและบริเวณที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของทางพิเศษ โดยรายงานฉบับนี้เป็นการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษบูรพาวิถี เพื่อเป็นแนวทางในการพิจารณา และกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์

1.2.1 เพื่อตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมด้านทรัพยากรกายภาพ ได้แก่ คุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน ตามแนวสายทางของทางพิเศษบูรพาวิถี ภายหลังเปิดดำเนินโครงการตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเพื่อทราบแนวโน้มของคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ประชาชนได้รับผลกระทบ อันเนื่องมาจากการดำเนินโครงการทางพิเศษ รวมทั้ง ตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษบูรพาวิถี ภายหลังเปิดดำเนินโครงการว่าเป็นไปตามที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือไม่

1.2.2 หากผลการตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามข้อ 1.2.1 มีค่าเกินกว่ามาตรฐานกำหนด หรือมีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงไปในทางที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ให้วิเคราะห์หาสาเหตุของแหล่งกำเนิด และเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม อันเกิดจากทางพิเศษ เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนที่พักอาศัยใกล้ทางพิเศษ รวมทั้งลดปัญหาการร้องเรียนที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการทางพิเศษ

1.2.3 เพื่อปรับปรุงข้อมูลคุณภาพสิ่งแวดล้อมบนระบบเว็บไซต์ฐานข้อมูลคุณภาพสิ่งแวดล้อมของ กทพ. ให้เป็นปัจจุบัน

1.3 ขอบเขตของงาน

การตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามแนวสายทางของทางพิเศษบูรพาวิถี (ตารางที่ 1.1) โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.3.1 การตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม

1.3.1.1 คุณภาพอากาศ

ตรวจวัดคุณภาพอากาศเพิ่มเติมจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยตรวจวัดปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน ($PM_{2.5}$) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) และก๊าซโอโซน (O_3) รวมถึงการตรวจวัดสภาพอุตุนิยมวิทยา ได้แก่ ความเร็วลม ทิศทางลม และอุณหภูมิ 3 วันต่อเนื่องกัน ครอบคลุมทั้งวันทำการและวันหยุดราชการ ตามแนวสายทางของทางพิเศษบูรพาวิถี ณ โรงพยาบาลพริ้นซ์ สุวรรณภูมิ (ชื่อเดิมโรงพยาบาลปิยะมินทร์)

1.3.1.2 ระดับเสียง

ตรวจวัดระดับเสียงตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr}$) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 (L_{10}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) สถานีละ 3 วันต่อเนื่องกัน ครอบคลุมทั้งวันทำการและวันหยุดราชการ ตามแนวสายทางของทางพิเศษบูรพาวิถี จำนวน 5 สถานี ประกอบด้วย โรงพยาบาลบางนา 1 โรงพยาบาลบางนา 2 โรงพยาบาลไทยนครินทร์ โรงพยาบาลพริ้นซ์ สุวรรณภูมิ (ชื่อเดิมโรงพยาบาลปิยะมินทร์) และมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ

1.3.1.3 ความสั่นสะเทือน

ตรวจวัดระดับความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) และความถี่ (Frequency) สถานีละ 3 วันต่อเนื่องกัน ครอบคลุมทั้งวันทำการและวันหยุดราชการ ตามแนวสายทางของทางพิเศษบูรพาวิถี จำนวน 3 สถานี ประกอบด้วย โรงพยาบาลบางนา 1 โรงพยาบาลบางนา 2 และโรงพยาบาลพริ้นซ์ สุวรรณภูมิ (ชื่อเดิมโรงพยาบาลปิยะมินทร์)

ตารางที่ 1.1 สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน

สถานีตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม		
คุณภาพอากาศ	ระดับเสียง	ความสั่นสะเทือน
ทางพิเศษบูรพาวิถี 1) โรงพยาบาลพริ้นซ์ สุวรรณภูมิ (ชื่อเดิมโรงพยาบาลปิยะมินทร์) ⁽²⁾	ทางพิเศษบูรพาวิถี 1) โรงพยาบาลบางนา 1 ⁽¹⁾ 2) โรงพยาบาลบางนา 2 ⁽¹⁾ 3) โรงพยาบาลไทยนครินทร์ ⁽¹⁾ 4) โรงพยาบาลพริ้นซ์ สุวรรณภูมิ (ชื่อเดิมโรงพยาบาลปิยะมินทร์) ⁽¹⁾ 5) มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ ⁽¹⁾ 6) โรงเรียนอนุบาลฉนวนทอง ⁽²⁾	ทางพิเศษบูรพาวิถี 1) โรงพยาบาลบางนา 1 ⁽¹⁾ 2) โรงพยาบาลบางนา 2 ⁽¹⁾ 3) โรงพยาบาลพริ้นซ์ สุวรรณภูมิ (ชื่อเดิมโรงพยาบาลปิยะมินทร์) ⁽²⁾

หมายเหตุ ⁽¹⁾ สถานีตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
⁽²⁾ สถานีตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติมจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1.3.2 การวิเคราะห์คุณภาพสิ่งแวดล้อม

1.3.2.1 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมในด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน ตามข้อ 1.3.1.1-1.3.1.3 กับกฎหมายและมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง และเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดที่ผ่านมา โดยหากพบว่าผลการตรวจวัดมีค่าเกินกว่ามาตรฐานหรือมีแนวโน้มที่จะเกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ปรึกษาจะต้องวิเคราะห์หาสาเหตุของแหล่งกำเนิด เสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมในเรื่องดังกล่าว และข้อเสนอแนะอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้ กทพ. พิจารณาด้วย

1.3.2.2 วิเคราะห์และเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงและคุณภาพอากาศก่อนก่อสร้าง ซึ่งเป็นสถานีตรวจวัดที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการตรวจวัดภายหลังเปิดดำเนินการที่ที่ปรึกษาได้ดำเนินการตรวจวัดตามแนวสายทางของทางพิเศษบูรพาวิถี จำนวน 1 สถานี ณ โรงเรียนอนุบาลฉนวนทอง

1.3.3 การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมภายหลังเปิดดำเนินการโครงการตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษบูรพาวิถี

1.4 วิธีการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม

วิธีการเก็บตัวอย่างและวิเคราะห์คุณภาพสิ่งแวดล้อม (ตารางที่ 1.2) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1.4.1 วิธีการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

วิธีการเก็บและวิเคราะห์ตัวอย่างอากาศ มีรายละเอียดของวิธีการตรวจวัด ดังนี้

1.4.1.1 การตรวจวัดปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10})

ดำเนินการตรวจวัดปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ใช้วิธี High Volume Sampling Method และวิเคราะห์โดยวิธี Gravimetric Method ซึ่งเป็นวิธีที่รับรองโดยกรมควบคุมมลพิษและ Environmental Protection Agency ของสหรัฐอเมริกา (US.EPA.) โดยใช้เครื่องมือเก็บตัวอย่างอากาศที่เรียกว่า PM_{10} High Volume Sampler (PM_{10} Hivol) ซึ่งเป็น Vacuum Pump และมีแผ่นกรองใยแก้ว (Glass Microfiber Filter) ขนาด 8X10 นิ้ว ติดอยู่ ซึ่งตัวอย่างอากาศจะถูกดูดผ่านหัวคัดขนาดฝุ่นไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10} Size selective) จากนั้นอากาศที่ประกอบด้วยเฉพาะฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) จึงจะไหลผ่านแผ่นกรองชนิด Quartz Filter ด้วยอัตราการไหลประมาณ 40 ลูกบาศก์ฟุตต่อนาทีเป็นเวลา 24 ชั่วโมง ฝุ่นละออง (PM_{10}) จะติดบนแผ่นกรอง และนำไปวิเคราะห์ด้วยวิธี Gravimetric Method ในห้องปฏิบัติการต่อไป การรายงานผลจะคำนวณเป็นค่าเฉลี่ย 24 ชั่วโมง

1.4.1.2 ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน ($PM_{2.5}$)

ดำเนินการตรวจวัดปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน ($PM_{2.5}$) โดยการเตรียมกระดาศกรอง Quartz Filter ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 47 มิลลิเมตร เฝ้าที่อุณหภูมิ 550 องศาเซลเซียส เป็นเวลา 1 ชั่วโมง เพื่อกำจัดสารอินทรีย์ หลังจากนั้นนำกระดาศกรอง Quartz Filter ใส่ตู้ดูดความชื้น (Desiccator) เป็นเวลา 24 ชั่วโมง และทำการชั่งน้ำหนักกระดาศกรอง Quartz Filter ก่อนเก็บตัวอย่างด้วยเครื่องชั่งทศนิยม 5 ตำแหน่ง 3 ซ้ำ นำฟอยล์ห่อกระดาศกรอง Quartz Filter และนำไปใส่ถุงซิปล็อคก่อนเริ่มการเก็บตัวอย่างฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน ($PM_{2.5}$) หลังจากนั้นทำการตรวจวัดปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน ($PM_{2.5}$) ในบรรยากาศด้วยวิธี Gravimetric Method เป็นวิธีการมาตรฐานของ US.EPA. ที่เรียกว่า Federal Reference Method (FRM) ซึ่งมีข้อกำหนดตามที่ระบุใน 40 CFR Part 50, Appendix L; 40 CFR Part 53, Subpart E; และ 40 CFR Part 58, Appendix A โดยมีหลักการ คือ เครื่องเก็บตัวอย่างอากาศจะดูดอากาศในบรรยากาศด้วยอัตราการไหลคงที่ เข้าสู่ช่องทางเข้าอากาศ (Inlet) ที่ออกแบบพิเศษเฉพาะสำหรับเก็บตัวอย่างฝุ่นละอองขนาด 10 ไมครอน จากนั้นอากาศจะถูกส่งผ่านไปเข้าหัวคัดแยกขนาดของฝุ่นละอองที่ลักษณะเป็นแผ่นตกกระทบ (WINS Impactor) เพื่อคัดแยกฝุ่นละอองที่มีขนาดใหญ่กว่า 2.5 ไมครอน ($PM_{2.5}$) ออกไป อากาศที่ผ่าน WINS Impactor ออกมาซึ่งมีเฉพาะฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน จะไหลผ่านไปยังกระดาศกรอง Quartz Filter ตลอดช่วงเวลารับตัวอย่าง ดำเนินการเก็บตัวอย่างต่อเนื่องเป็นระยะเวลา 24 ชั่วโมง เมื่อเก็บตัวอย่างแล้วเสร็จนำกระดาศกรอง Quartz Filter ที่ผ่านการเก็บตัวอย่างฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน ($PM_{2.5}$) ใส่ตู้ดูดความชื้น (Desiccator) เป็นเวลา 24 ชั่วโมงทำการชั่งน้ำหนักกระดาศกรอง Quartz Filter หลังเก็บตัวอย่างด้วยเครื่องชั่งทศนิยม 5 ตำแหน่ง และรายงานจะคำนวณเป็นค่าเฉลี่ย 24 ชั่วโมง

1.4.1.3 การตรวจวัดก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂)

ดำเนินการตรวจวัดก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) โดยใช้เครื่องวัดระบบ Chemiluminescence ซึ่งเป็นระบบเครื่องมือแบบอัตโนมัติ อาศัยหลักการที่ NO ทำปฏิกิริยากับ O₃ แล้วให้ NO₂ + O₂ โดย NO₂ ที่เกิดขึ้นส่วนหนึ่งจะอยู่ในรูป Electronically - excite State (NO₂) และกลับสู่ Ground State ทันทีพร้อมกับคายพลังงานแสง (Photon) ออกมา ซึ่งสามารถตรวจวัดปริมาณได้โดย Photomultiplier Tube (PMT) ผลการตรวจวัดเป็นค่า NO, NO₂ และ NO_x

1.4.1.4 การตรวจวัดก๊าซโอโซน (O₃)

ดำเนินการตรวจวัดก๊าซโอโซน (O₃) ใช้เครื่องมือตรวจวัดเป็นระบบอัตโนมัติ โดยวิธี Ultraviolet Absorption Photometry อาศัยหลักการให้แสงอุลตราไวโอเลต ทำปฏิกิริยากับก๊าซโอโซนและวัดการดูดซับแสง ซึ่งเกิดขึ้นจากปฏิกิริยาที่ช่วงความยาวคลื่น 254 นาโนเมตร จากนั้นแปลผลเป็นค่าความเข้มข้นของ O₃ ในรูปของส่วนในล้านส่วน (ppm)

1.4.2 วิธีการตรวจวัดทางด้านอุตุนิยมวิทยา

1.4.2.1 การตรวจวัดความเร็วลม (Wind Speed) และทิศทางลม (Wind Direction)

ดำเนินการตรวจวัดความเร็วลมและทิศทางลมโดยใช้เครื่องวัดความเร็วแบบ 3-Cup Anemometer และหัววัดทิศทางลมแบบ Potentiometer ซึ่งจะมีความสามารถวัดความเร็วลมในช่วง 0-30 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมระหว่าง 0-360 องศา โดยดำเนินการติดตั้งหัววัดความเร็วและทิศทางลมที่ระดับ 10 เมตรเหนือพื้นดิน ทำการตรวจวัดตลอดเวลาที่ทำการตรวจวัดคุณภาพอากาศ การรายงานผลแสดงเป็นค่าเฉลี่ยในช่วงเวลาแต่ละชั่วโมงและร้อยละของความเร็วและทิศทางลมตลอดช่วงเวลาการตรวจวัดของแต่ละสถานีตรวจวัด

1.4.2.2 การตรวจวัดอุณหภูมิ

ดำเนินการตรวจวัดอุณหภูมิ โดยใช้เครื่องวัดอุณหภูมิแบบ Thermometer Detector ทำการตรวจวัดตลอดช่วงเวลาการตรวจวัดคุณภาพอากาศ การรายงานผลเป็นค่าเฉลี่ยของอุณหภูมिरายชั่วโมงในหน่วยองศาเซลเซียส

1.4.3 วิธีการตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป

1.4.3.1 อุปกรณ์

- เก็บข้อมูลระดับเสียงโดยใช้เครื่องวัดเสียงชนิด Integrated Sound Level Meter ของ Scarlet Tech รุ่น ST-11D ซึ่งสามารถตอบสนองต่อระดับเสียงในช่วงความถี่ 10-20,000 Hz, 20-1,250 Hz, 20-8,000 Hz ตามลำดับ และมีพิสัยของการตรวจวัดได้ระหว่าง 20-140 dB (A), 28-33 dB (A), 25-138 dB (A) ตามลำดับ

- ไมโครโฟนพร้อม All Weather Windscreen เพื่อป้องกันความคลาดเคลื่อนของการตรวจวัดเนื่องจากลม

1.4.3.2 วิธีการตรวจวัด

การตรวจวัดระดับเสียง ณ สถานีตรวจวัดแต่ละแห่งมีวิธีการตรวจวัดดังนี้ คือ

- ตรวจวัดอย่างต่อเนื่องตลอด 24 ชั่วโมง
- ติดตั้ง Microphone สูงจากพื้นไม่น้อยกว่า 1.20 เมตร
- จุดตรวจวัดอยู่ห่างกำแพงหรือสิ่งอื่นใดที่มีคุณสมบัติในการสะท้อนเสียงกีดขวางอยู่ไม่น้อยกว่า 3.50 เมตร

1.4.3.3 การอ่านและการรายงานข้อมูล

การตรวจวัดระดับเสียง ในการศึกษานี้ สามารถ คำนวณ และรายงานผลได้ในลักษณะของ

- L_{eq} และ L_{max} ในช่วงเวลาแต่ละชั่วโมงของวัน
- L_{eq} และ L_{dn} ในช่วงเวลาแต่ละวัน
- L_{10} และ L_{90} ในช่วงเวลาแต่ละวัน

1.4.3.4 การคำนวณค่าเฉลี่ยเสียงการคำนวณค่าเฉลี่ยเสียง

ระดับเสียงที่ได้จากการตรวจวัดในรูปของค่าเฉลี่ย 1 ชั่วโมง จะถูกนำมาคำนวณเป็นค่าเฉลี่ยเสียง 24 ชั่วโมง เพื่อเทียบกับประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 โดยอาศัยสมการ ดังนี้

$$L_{Aeq,T} = 10 \log_{10} \left[\frac{1}{n} \left(\sum_{i=1}^n 10^{L_i/10} \right) \right] dB(A)$$

โดยที่ T คือ เวลาทั้งหมดที่ทำการคำนวณค่าเฉลี่ย

n คือ จำนวนครั้งของการวัด

L_i คือ ระดับเสียงที่ i

1.4.4 วิธีการตรวจวัดความสั่นสะเทือน

1.4.4.1 เครื่องมือที่ใช้ตรวจวัด

ใช้เครื่องวัดความสั่นสะเทือนชนิด 3 แกน ของ Instantel รุ่น MICROMATE เป็นอุปกรณ์ที่ใช้กันอย่างแพร่หลายในการตรวจวัดความสั่นสะเทือน รวมทั้งระดับความเข้มของเสียงในการทำงานของเครื่องจักร การระเบิดหิน การก่อสร้าง และอื่น ๆ การทำงานของเครื่องจะต่อเชื่อมกับกล่องทรานดิวเซอร์ชนิด Triaxial และตัววัดระดับเสียงมีไมโครโปรเซสเซอร์ (Microprocessor) ที่สามารถควบคุมการเก็บข้อมูลได้หลายแบบ

Mode การจัดเก็บข้อมูล มีการบันทึก Peak Particle Velocity (PPV) ในหน่วย mm/s ความถี่ (Frequency) ในหน่วย Hertz ระยะการขจัด (Peak Displacement) ในหน่วย mm ของเวกเตอร์ทั้ง 3 แกน ของทรานดิวเซอร์ ได้แก่ แนวนอน (Longitudinal) แนวตั้ง (Vertical) แนวขวาง (Transverse) และวัน เวลา ที่เกิดเหตุการณ์โดยสามารถเก็บข้อมูลในแต่ละเหตุการณ์ได้สูงสุดถึง 1,300 เหตุการณ์ในหน่วยความจำหลัก

1.4.4.2 วิธีการตรวจวัด

ในการตรวจวัดความสั่นสะเทือน และความถี่ จะดำเนินการติดตั้งหัววัดความสั่นสะเทือนในบริเวณที่เป็นพื้นดินอัดแน่นหรือบริเวณที่จะเป็นฐานรากของอาคาร โดยหันแกนหลักของเครื่องวัดชี้ไปทางโครงสร้างของทางพิเศษ ทำการบันทึกค่าความสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่องตลอดช่วงเวลาการตรวจวัด โดยตั้งระดับต่ำสุดของการวัด (Trigger Level) ไม่น้อยกว่า 0.130 mm/s ทั้งนี้ การตรวจวัดเป็นไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553)

ตารางที่ 1.2 วิธีการเก็บตัวอย่างและวิธีการวิเคราะห์คุณภาพสิ่งแวดล้อม

ดัชนีที่ตรวจวิเคราะห์	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีการวิเคราะห์
คุณภาพอากาศ⁽¹⁾ - ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM ₁₀) - ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM _{2.5}) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) - ก๊าซโอโซน (O ₃) - ความเร็วและทิศทางลม - อุณหภูมิ	PM ₁₀ Size Selective, High-Volume PM _{2.5} Size Selective, Low-Volume Automatic Sampling Automatic Sampling	Gravimetric Method Gravimetric Method Chemiluminescences O ₃ UV Photometric Analyzer Cup-Vane Anemometer Temperature Sensor
ระดับเสียง - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L _{eq 24 hr}) - ระดับเสียงสูงสุด (L _{max}) ⁽¹⁾ - ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L _{dn}) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 (L ₁₀) ⁽¹⁾ - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L ₉₀) ⁽¹⁾	-	Integrated Sound Level Meter Type I, ISO 651 หรือ IEC 804
ความสั่นสะเทือน - ระดับความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) - ความถี่ (Frequency)	-	Triaxial Vibration Velocity Meter

หมายเหตุ ⁽¹⁾ ตรวจวัดเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 2

รายละเอียดโครงการ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตามรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 2

รายละเอียดโครงการและมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.1 ความเป็นมาและรายละเอียดโครงการ

ทางพิเศษบูรพาวิถี เดิมชื่อทางด่วนสายบางนา-ชลบุรี ต่อมาพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช พระมหากษัตริย์ไทย รัชกาลที่ 9 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานชื่อใหม่ว่า “ทางพิเศษบูรพาวิถี” เมื่อปี พ.ศ. 2543 ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการก่อสร้างเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 ตอนบางนา-บางปะกง รวมทั้งเป็นการช่วยส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศ และบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ทางพิเศษบูรพาวิถี เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร มีแนวสายทางเริ่มที่ปลายทางพิเศษเฉลิมมหานคร บริเวณบางนา โดยใช้พื้นที่เกาะกลางทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 ตอนบางนา-บางปะกง ไปทางทิศตะวันออก ข้ามแม่น้ำบางปะกงสิ้นสุดที่จังหวัดชลบุรี ระยะทาง 55 กิโลเมตร (รูปที่ 2.1)

ช่วงที่ 1 บางนา – บางแก้ว เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 9 เมษายน 2541

ช่วงที่ 2 บางแก้ว – กิ่งแก้ว เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2541

ช่วงที่ 3 กิ่งแก้ว – เมืองใหม่บางพลี เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2542

ช่วงที่ 4 เมืองใหม่บางพลี – บางเสาธง เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2542

ช่วงที่ 5 บางเสาธง – บางสมัคร เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2542

ช่วงที่ 6 บางสมัคร – บางปะกง เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2542

ช่วงที่ 7 บางปะกง – ชลบุรี เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2543

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบทางด่วนสายบางนา-บางพลี-บางปะกง (ทางพิเศษบูรพาวิถี) ระยะดำเนินการ
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2567



รูปที่ 2.1 รายละเอียดตามแนวสายทางของทางพิเศษบูรพาวิถี

2.2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ทางพิเศษบูรพาวิถีหรือโครงการระบบทางด่วนสายบางนา-บางพลี-บางปะกง ซึ่งรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม 2537 (ดังภาคผนวกที่ 1) และได้จัดทำรายงานสรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะเปิดดำเนินการ รายละเอียดดังนี้

- 1) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามแนวสายทางของทางพิเศษบูรพาวิถี (ตารางที่ 2.1)

ตารางที่ 2.1 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามแนวสายทางของทางพิเศษบูรพาวิถี

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	หมายเหตุ/การปฏิบัติ
คุณภาพอากาศ	- กำหนดมาตรฐานการปล่อย CO ของรถยนต์ใหม่ และเก่า - กำหนดระดับผลกระทบ NO ₂ โดยใช้พื้นฐานของการตรวจวัดจริงเพื่อกำหนดมาตรการควบคุมที่เหมาะสม	อยู่ในความรับผิดชอบของกรมควบคุมมลพิษ
ระดับเสียง/ความสั่นสะเทือน	- ติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบสะท้อนบนขอบทางด่วน ดังนี้ 1. โรงพยาบาลบางปะกงปิยะเวช ระยะทางประมาณ 80 เมตร 2. โรงพยาบาลบางปะกง ระยะทางประมาณ 100 เมตร 3. บริเวณแพลตฟอร์มชุมชนบางนา (กม. 3+500) ระยะทางประมาณ 150 เมตร	อยู่ในความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
คุณภาพน้ำ	- จัดเตรียมแผนฉุกเฉินในกรณีที่เกิดการรั่วไหลของน้ำมันหรืออุบัติเหตุ	อยู่ในความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
นิเวศวิทยาทางน้ำ	- จัดทำแผนฉุกเฉินในกรณีอุบัติเหตุการรั่วไหลของน้ำมัน/ก๊าซ - จำกัดความเร็วของพาหนะบนทางด่วนเพื่อลดอุบัติเหตุ	อยู่ในความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
การคมนาคม	- กทพ. ประสานงานกับกรมทางหลวง สร้างสะพานข้ามสำหรับคนเดินเท้า - กวดขันการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด - ติดตั้งเครื่องหมายที่เหมาะสมตลอดเส้นทางด่วนและทางขึ้น-ลง	อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง
สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	- กทพ. จะให้ความสนใจและปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน/แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างจริงจัง - นำเอาแนวคิดเรื่องพื้นที่สีเขียวมาใช้ทุกบริเวณเท่าที่เป็นไปได้ - กทพ. จะให้ความเอาใจใส่ต่อแผนการประชาสัมพันธ์มากขึ้น	อยู่ในความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

2) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามแนวสายทางของทางพิเศษบูรพาวิถี (ตารางที่ 2.2)

ตารางที่ 2.2 มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามแนวสายทางของทางพิเศษบูรพาวิถี

ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	พารามิเตอร์ ตรวจวัด	ความถี่	หมายเหตุ
ระดับเสียง/ ความสั่นสะเทือน	ตรวจวัดเสียง $L_{eq, 24 \text{ hr}}$, L_{dn} 3 วันต่อเนื่อง ดังนี้ 1. โรงพยาบาลบางนา 1 2. โรงพยาบาลบางนา 2 3. โรงพยาบาลไทยนครินทร์ 4. โรงพยาบาลพริ้นซ์ สุวรรณภูมิ (ชื่อเดิมโรงพยาบาลปิยะมินทร์) 5. มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ เปรียบเทียบผลการตรวจวัดเสียงก่อน การก่อสร้างและภายหลังเปิดดำเนินการ โดยระดับเสียงภายหลังเปิดดำเนินการ จะต้องไม่สูงกว่าระดับเสียงก่อนการ ก่อสร้างเกิน 3 dB (A) บริเวณโรงเรียนอนุบาล นวลทองตรวจวัดความสั่นสะเทือน ณ บริเวณโรงพยาบาลบางนา 1 และโรงพยาบาล บางนา 2 เป็นระยะเวลา 3 วันต่อเนื่อง เปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับมาตรฐาน REIHER & MEISTER	- $L_{eq, 24 \text{ hr}}$ - Pack Particle Velocity, Frequency, Pack Displacement	- ระยะเวลาการตรวจวัดเสียงและ ความสั่นสะเทือน ในระยะแรก ตรวจวัด 3 ปีต่อเนื่อง หากผลการ ตรวจวัดไม่เปลี่ยนแปลงให้หยุด ตรวจวัด และเริ่มตรวจวัดใหม่ ตามความเหมาะสม	-

บทที่ 3

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 3

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีการดำเนินงานดังนี้

3.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

กทพ. ได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษบูรพาวิถี ในด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสียงและความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำ นิเวศวิทยาทางน้ำ การใช้ที่ดิน การคมนาคม และสภาพเศรษฐกิจ-สังคม พบว่า กทพ. สามารถปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ครบถ้วน (ตารางที่ 3.1)

3.2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ กทพ. ดำเนินการเพิ่มเติม

กทพ. ได้ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติมนอกเหนือจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ตารางที่ 3.2) ได้แก่

1. ก่อสร้างกำแพงกันเสียงเพิ่มเติม เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง จำนวน 1 บริเวณ
2. การติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิดบนทางพิเศษ
3. การทำความสะอาดผิวทางพิเศษเป็นประจำทุกวัน
4. การจัดให้มีถังรองรับมูลฝอยบริเวณอาคารด่าน
5. การติดตั้งระบบเฝ้าระวังคุณภาพสิ่งแวดล้อมแบบ Online Real time บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ จำนวน 1 บริเวณ

ตารางที่ 3.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษบูรพาวิถี

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไข ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทางแก้ไข
คุณภาพอากาศ - กำหนดมาตรฐานการปล่อย CO ของรถยนต์ใหม่ และเก่า - กำหนดระดับผลกระทบ NO ₂ โดยใช้พื้นฐานของการตรวจวัดจริง เพื่อกำหนดมาตรการควบคุมที่เหมาะสม	- กรมควบคุมมลพิษได้กำหนดมาตรฐานการระบายมลพิษจากยานพาหนะ โดยอ้างอิงมาตรฐานไอเสียตามสหภาพยุโรป และตรงกับมาตรฐาน มอก. 2540-2554 และ มอก. 2554-2555 ซึ่งมาตรฐานที่กำหนดให้ยานพาหนะที่ผลิตจำหน่ายออกมาปลดปล่อยไอเสียได้ไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานกำหนด เป็นการวัดระดับของสารพิษอย่าง CO, HC และ NOx เป็นต้น โดยแบ่งตาม ขนาด ประเภท และลักษณะของเครื่องยนต์ ประเทศไทยได้ปรับใช้มาตรฐาน EURO 5 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552 มาจนถึงปัจจุบัน ส่งผลก่อให้เกิดการพัฒนา ด้านเทคโนโลยียานพาหนะและคุณภาพเชื้อเพลิง (น้ำมันเบนซินและดีเซล) ให้สามารถลดองค์ประกอบที่ก่อให้เกิดมลพิษน้อยลง (ภาคผนวกที่ 2.1)	-
ระดับเสียง/ความสั่นสะเทือน - ติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบสะท้อนบนขอบทางด่วน ดังนี้ 1. โรงพยาบาลบางปะกงปิยะเวช ระยะทางประมาณ 80 เมตร 2. โรงพยาบาลบางปะกง ระยะทางประมาณ 100 เมตร 3. บริเวณแพลตฟอร์มชุมชนบางนา (กม. 3+500) ระยะทางประมาณ 150 เมตร	- กทพ. ได้ติดตั้งกำแพงกันเสียงทั้ง 3 บริเวณเรียบร้อยแล้ว (รูปที่ 3.1-1 รูปที่ 3.1-2 และรูปที่ 3.1-3)	-

ตารางที่ 3.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษบูรพาวิถี (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไข ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทางแก้ไข
คุณภาพน้ำ - จัดเตรียมแผนฉุกเฉินในกรณีที่เกิดการรั่วไหลของน้ำมันหรืออุบัติเหตุ	- กทพ. ได้จัดให้มีแผนฉุกเฉินในกรณีที่เกิดการรั่วไหลของน้ำมันหรืออุบัติเหตุและมีการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉิน ตามเอกสารขั้นตอนการปฏิบัติงานการป้องกันและให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2015 ของทางพิเศษบูรพาวิถี (รูปที่ 3.1-4 และภาคผนวกที่ 2.2)	-
นิเวศวิทยาทางน้ำ - จัดทำแผนฉุกเฉินในกรณีอุบัติเหตุการรั่วไหลของน้ำมัน/ก๊าซ - จำกัดความเร็วของพาหนะบนทางด่วนเพื่อลดอุบัติเหตุ	- กทพ. ได้จัดให้มีแผนฉุกเฉินในกรณีที่เกิดการรั่วไหลของน้ำมันหรือก๊าซ ตามเอกสารขั้นตอนปฏิบัติงานการป้องกันและให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2015 ของทางพิเศษบูรพาวิถี (ภาคผนวกที่ 2.2) - กทพ. ได้จัดให้มีป้ายแสดงความเร็วของรถ และป้ายเขตตรวจจับความเร็วเพื่อลดอุบัติเหตุ และได้ร่วมมือกับตำรวจทางด่วนเพื่อตรวจจับยานพาหนะที่ใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด (รูปที่ 3.1-5 และ รูปที่ 3.1-8)	- -

ตารางที่ 3.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษบูรพาวิถี (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไข ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทางแก้ไข
การคมนาคม - การทางพิเศษฯ ประสานงานกับกรมทางหลวง สร้างสะพานข้าม สำหรับคนเดินเท้า - กวดขันการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด - ติดตั้งเครื่องหมายที่เหมาะสมตลอดเส้นทางด่วนและทางขึ้น-ลง	- กทพ. ได้จัดให้มีสะพานข้ามสำหรับคนเดินเท้า (รูปที่ 3.1-7) - กทพ. ได้ประสานงานกับ กทม. กรมทางหลวงและกองตำรวจจราจร เพื่อควบคุมการจราจรบริเวณจุดขึ้น-ลง และถนนที่เชื่อมกับจุดขึ้น-ลง (รูปที่ 3.1-8 และภาคผนวกที่ 2.3) - กทพ. ได้ติดตั้งเครื่องหมายการจราจรบริเวณทางขึ้น-ลง และป้ายแสดง สัญญาณจราจร เพื่อเตือนผู้ใช้ทางให้ขับรถด้วยความระมัดระวัง เช่น ป้ายจราจรติดตั้งบนทางพิเศษ ป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายปรับเปลี่ยน ข้อความอัตโนมัติ สำหรับประชาสัมพันธ์ (รูปที่ 3.1-9 รูปที่ 3.1-10 รูปที่ 3.1-11 และรูปที่ 3.1-12)	- - -
สภาพเศรษฐกิจ-สังคม - การทางพิเศษฯ จะให้ความสนใจและปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน/ แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างจริงจัง	- กทพ. ได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่าง เคร่งครัด รวมทั้งได้จัดให้มีการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบสิ่งแวดล้อมอันเกิดจากทางพิเศษ โดยหากพบว่า ผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีค่าเกินกว่าค่ามาตรฐานจะกำหนดมาตรการลด ผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อไป	-

ตารางที่ 3.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษบูรพาวิถี (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไข ที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทางแก้ไข
<p>สภาพเศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)</p> <ul style="list-style-type: none"> - นำเอาแนวคิดเรื่องพื้นที่สีเขียวมาใช้ทุกบริเวณเท่าที่เป็นไปได้ - การทางพิเศษฯ จะให้ความเอาใจใส่ต่อแผนการประชาสัมพันธ์มากขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> - กทพ. ได้จัดทำสวนหย่อมบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบูรพาวิถี เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียว (รูปที่ 3.1-13) - กทพ. ได้จัดกิจกรรมพิเศษ เพื่อสังคมและประโยชน์สาธารณะให้กับประชาชนทั่วไป และชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงแนวสายทาง รวมทั้งได้จัดให้มีการประชาสัมพันธ์ (ภาคผนวกที่ 2.4 และภาคผนวกที่ 2.5) และได้จัดทำสรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมในรูปแบบอินโฟกราฟิกส์ (Infographics) (ภาคผนวกที่ 2.6) พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์ข้อมูลผ่านเว็บไซต์ https://www.exat.co.th/environment ; https://www.facebook.com/emd.exat https://www.facebook.com/ExpresswayThailand (ภาคผนวกที่ 2.7) สำหรับผลการตรวจวัดในปี 2567 จะดำเนินการจัดทำข้อมูลในรอบถัดไป และได้แจ้งผลการตรวจวัดให้เจ้าของสถานที่รับทราบ และได้ดำเนินการยื่นรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Monitor) ผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ (ภาคผนวกที่ 2.8) 	<p>-</p> <p>-</p>

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบทางด่วนสายบางนา-บางพลี-บางปะกง (ทางพิเศษบูรพาวิถี) ระยะดำเนินการ
ระหว่างเดือนมกราคม – มิถุนายน พ.ศ. 2567



รูปที่ 3.1-1 กำแพงกันเสียง บริเวณโรงพยาบาล
บางปะกงปิยะเวท (จุฬารัตน์ 11) (กม. 42+1000)



รูปที่ 3.1-2 กำแพงกันเสียง
บริเวณโรงพยาบาลบางปะกง (กม. 48+6000)



รูปที่ 3.1-3 กำแพงกันเสียง
บริเวณแพลตฟอร์มชุมชนบางนา (กม. 3+500)



รูปที่ 3.1-4 การปฏิบัติงานกู้ภัยบนทางพิเศษบูรพาวิถี



รูปที่ 3.1-5 ป้ายแสดงความเร็วของรถ
(Your speed sign)



รูปที่ 3.1-6 ป้ายเขตตรวจจับความเร็ว



รูปที่ 3.1-7 สะพานข้ามสำหรับคนเดินเท้า



รูปที่ 3.1-8 พนักงานจัดการจราจร



รูปที่ 3.1-9 เครื่องหมายการจราจรบริเวณทางขึ้น-ลง

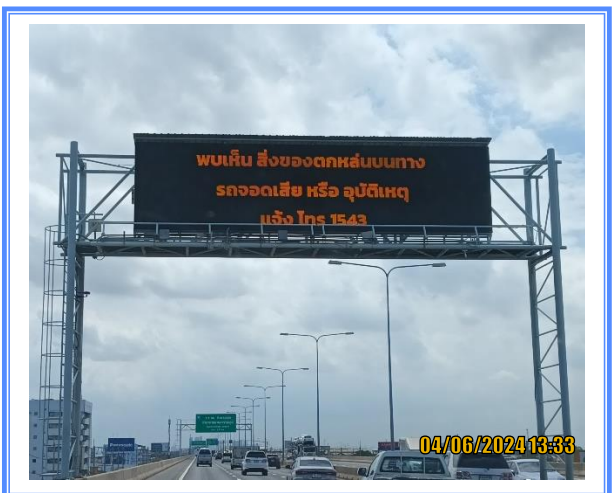
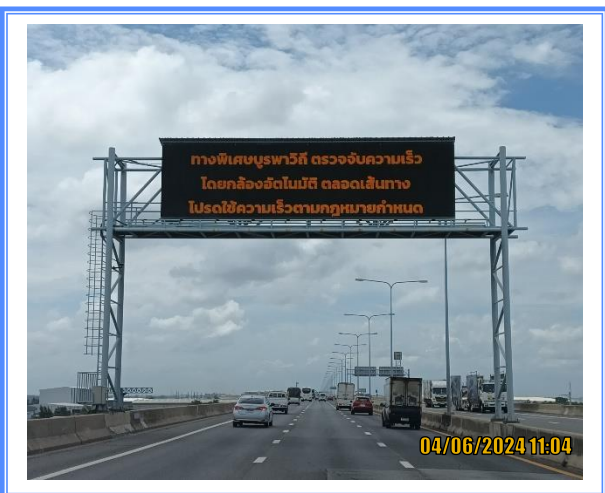
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบทางด่วนสายบางนา-บางพลี-บางปะกง (ทางพิเศษบูรพาวิถี) ระยะดำเนินการ
ระหว่างเดือนมกราคม – มิถุนายน พ.ศ. 2567



รูปที่ 3.1-10 ป้ายจราจรติดตั้งบนทางพิเศษ



รูปที่ 3.1-11 ป้ายจำกัดความเร็ว



รูปที่ 3.1-12 ป้ายปรับเปลี่ยนข้อความอัตโนมัติ สำหรับประชาสัมพันธ์

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบทางด่วนสายบางนา-บางพลี-บางปะกง (ทางพิเศษบูรพาวิถี) ระยะดำเนินการ
ระหว่างเดือนมกราคม – มิถุนายน พ.ศ. 2567



รูปที่ 3.1-13 สวนหย่อมบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบูรพาวิถี

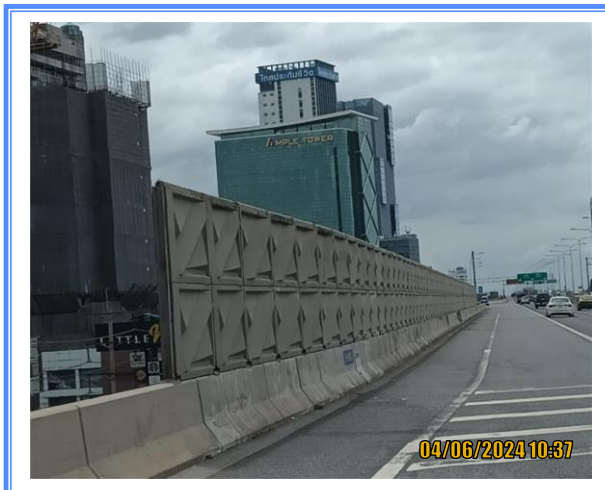
ตารางที่ 3.2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ กทพ. ดำเนินการเพิ่มเติมของทางพิเศษบูรพาวิถี

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไข ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
ระดับเสียง - ติดตั้งกำแพงกันเสียงเพื่อลดผลกระทบด้านระดับเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อ สิ่งแวดล้อม (Sensitive Area)	- กทพ. ได้ดำเนินการติดตั้งกำแพงกันเสียงเพิ่มเติม โดยพิจารณาการติดตั้ง ในบริเวณพื้นที่มีการร้องเรียน พื้นที่อ่อนไหว หรือหากในช่วงก่อสร้างมีการ ร้องเรียนทาง กทพ. ก็จะพิจารณาดำเนินการติดตั้งเพิ่มเติม ซึ่งในปัจจุบัน พบว่า ได้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงเรียบร้อยแล้ว ณ บริเวณโรงพยาบาล ไทรนครินทร์ ตั้งแต่ กม. 3+4000 ถึง กม. 3+5000 ระยะทาง 100 เมตร (รูปที่ 3.2-1)	-
ความปลอดภัย	- กทพ. ได้ดำเนินการติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิดตรวจจบบริเวณไหล่ทางพิเศษ และกล้องโทรทัศน์วงจรปิดดูสภาพจราจร(รูปที่ 3.2-2 และรูปที่ 3.2-3)	-
การทำความสะอาด	- กทพ. จัดให้มีการทำความสะอาดผิวทางพิเศษ โดยการดูดฝุ่นเป็นประจำ ทุกวันเพื่อลดฝุ่นละอองบนผิวทางพิเศษ (รูปที่ 3.2-4) และได้มีการจัดทำ นโยบายสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 14001 (ภาคผนวกที่ 2.9)	-
มูลฝอยและกากของเสีย	- กทพ. ได้จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยไว้ที่บริเวณอาคารด่าน (รูปที่ 3.2-5)	-

ตารางที่ 3.2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ กทพ. ดำเนินการเพิ่มเติมของทางพิเศษบูรพาวิถี

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไข ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<u>ด้านอาชีวอนามัย</u>	- กทพ. ได้จัดให้มีระบบเฝ้าระวังคุณภาพสิ่งแวดล้อมแบบ Online Real time บริเวณ ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ โดยแสดงผลผ่านระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ของ กทพ. (http://envi2.exat.co.th) Application EXAT Portal และ จอ แสดง ผล บ ริ เว ณ ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ เพื่อแจ้งเตือนให้ทันต่อสถานการณ์ฝุ่นละออง เพื่อให้พนักงาน ที่ปฏิบัติงานบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษและผู้ใช้ทางทราบ และสามารถปฏิบัติตัว ตามคำแนะนำเพื่อป้องกันให้พนักงานและผู้ใช้ทางได้รับผลกระทบน้อยที่สุด เช่น ในวันที่ ความเข้มข้น PM _{2.5} กรุงเทพฯ สูงขึ้นถึงระดับเตือนภัย ให้หลีกเลี่ยงการออกนอกอาคาร การออกจากยานพาหนะ หรือการเปิดหน้าต่างยานพาหนะโดยไม่จำเป็น หรือหากมี ความจำเป็นต้องมีการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันที่เหมาะสม เป็นต้น เช่น บริเวณด่านเก็บค่าผ่าน ทางพิเศษบางนา กม.6 ดำเนินการติดตั้งปี 2565 (รูปที่ 3.2-6)	-

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบทางด่วนสายบางนา-บางพลี-บางปะกง (ทางพิเศษบูรพาวิถี) ระยะดำเนินการ
ระหว่างเดือนมกราคม – มิถุนายน พ.ศ. 2567



รูปที่ 3.2-1 กำแพงกันเสียง บริเวณโรงพยาบาล
ไทยนครินทร์ ตั้งแต่ กม. 3+4000 ถึง กม. 3+5000
ระยะทาง 100 เมตร



รูปที่ 3.2-2 กล้องโทรทัศน์วงจรปิด
ตรวจจับรถวิ่งไหล่ทางพิเศษบูรพาวิถี



รูปที่ 3.2-3 กล้องโทรทัศน์วงจรปิดดูสภาพจราจร



รูปที่ 3.2-4 รถดูดฝุ่นบนทางพิเศษ



รูปที่ 3.2-5 ถังรองรับมูลฝอยบริเวณอาคารด่าน



รูปที่ 3.2-6 ระบบเฝ้าระวังคุณภาพสิ่งแวดล้อม
แบบ Online Real time
(บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางนา กม.6)

บทที่ 4

ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 4

ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปีงบประมาณ 2567 ตามแนวสายทางของทางพิเศษบูรพาวิถี สำหรับผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีแผนการดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 6 สถานี (ตารางที่ 4.1) โดยจะรายงานผลตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ทราบในเล่มร่างรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างเดือนกรกฎาคม – ธันวาคม พ.ศ. 2567

ตารางที่ 4.1 แผนการดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม

ตำแหน่งตรวจวัด	ระยะเวลาในการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม		
	คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป	ระดับเสียงโดยทั่วไป	ความสั่นสะเทือน
1. ทางพิเศษบูรพาวิถี			
1) บริษัท โตโยต้า ทิปปีเอ็น จำกัด (สาขาบางนา) (แทนโรงพยาบาลบางนา 1)	-	11-14 ก.ค. 67 ⁽¹⁾	11-14 ก.ค. 67
2) วัดเสาธงนอก (แทนโรงพยาบาลบางนา 2)	-	25-28 ก.ค. 67 ⁽¹⁾	25-28 ก.ค. 67
3) โรงพยาบาลไทยนครินทร์	-	11-14 ก.ค. 67 ⁽¹⁾	-
4) โรงพยาบาลพรินซ์ สุวรรณภูมิ (ชื่อเดิมโรงพยาบาลปิยะมิตร)	11-14 ก.ค. 67 ⁽²⁾	11-14 ก.ค. 67 ⁽¹⁾	11-14 ก.ค. 67 ⁽²⁾
5) มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ ⁽⁴⁾	-	25-28 ก.ค. 67 ⁽¹⁾	-
6) โรงเรียนอนุบาลฉนวนทอง	11-14 ก.ค. 67*	11-14 ก.ค. 67 ⁽¹⁾	-

หมายเหตุ : แผนการตรวจวัดอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม

⁽¹⁾ สถานีตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

⁽²⁾ สถานีตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติมจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

* พารามิเตอร์การตรวจวัดตามทีระบุในข้อมูลก่อนการก่อสร้าง

บทที่ 5

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และข้อเสนอแนะ

บทที่ 5

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะ

จากการดำเนินการโครงการศึกษาและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประจำปี 2567 พบว่า ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางพิเศษบูรพาวิถี (ระยะดำเนินการ) สามารถสรุปผลการดำเนินการได้ดังต่อไปนี้

5.1 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการศึกษาและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ระยะดำเนินการ) ทางพิเศษบูรพาวิถี พบว่า กทพ. สามารถปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ครบถ้วน นอกจากนั้น กทพ. ได้ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติมนอกเหนือจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียง เพื่อลดผลกระทบด้านระดับเสียง บริเวณโรงพยาบาลไทยนครินทร์ ตั้งแต่ กม. 3+4000 ถึง กม. 3+5000 ระยะทาง 100 เมตร นอกจากนั้น กทพ. ได้ดำเนินการติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิดดูสภาพจราจร และกล้องโทรทัศน์วงจรปิดตรวจจับรถวิ่งไหล่ทางพิเศษ ป้ายประชาสัมพันธ์ต่างๆ และได้จัดให้มีการทำความสะอาดผิวทางพิเศษอีกด้วย

5.2 การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

กทพ. ได้กำหนดแผนการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยจะดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 11-14 กรกฎาคม และวันที่ 25-28 กรกฎาคม 2567 สำหรับผลการตรวจวัดจะนำเสนอในรายงานฉบับถัดไป