

## ภาคผนวก 1

สำเนาหนังสือเห็นชอบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ทางพิเศษสายบางนา-อโศก



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
วันที่ 566 วันที่ - 9 ส.พ. 2543 เวลา 10.64

ที่ วว 0802/ 9909

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ  
สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม  
ซอยพิบูลวัฒนา 7 ถนนพระรามที่ 6  
กรุงเทพฯ 10400

A สิงหาคม 2543

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

เรียน ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

สิ่งที่ส่งมาด้วย มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 7/2543 วันที่ 21 พฤษภาคม 2543

ด้วยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้มีมติในการประชุมครั้งที่ 7/2543 เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2543 และได้รับรองรายงานการประชุม เรื่อง รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศึกษาความเหมาะสมของระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดเชียงใหม่ และเรื่อง รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 (สายเหนือและสายใต้) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย) ในการประชุมครั้งที่ 8/2543 เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2543

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในเรื่องดังกล่าว และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายเกรียงศักดิ์ ภัทราคม)

รองปลัดกระทรวง ศึกษาราชการแทน  
ปลัดกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม  
กรรมการและเลขานุการ

กองนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม

โทร. 2792793 , 2797180 - 9 ต่อ 269

โทรสาร 2986060 , 2713226

มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 7/2543 วันที่ 21 มิถุนายน 2543

1. เรื่อง รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศึกษาความเหมาะสมของระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดเชียงใหม่ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

มติ

1. เห็นชอบต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการศึกษาความเหมาะสมของระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดเชียงใหม่ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่นๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ โดยมีเงื่อนไข ดังนี้

1.1 ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย นำรายละเอียดโครงการ เช่น รูปแบบและเทคโนโลยีระบบรถไฟฟ้า วิธีการก่อสร้าง รูปแบบอาคารและการใช้พื้นที่บริเวณสถานีจอดและซ่อมบำรุงรักษา สถานีจอดแล้วจร สถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร และสถานีจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร ที่นำเสนอในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในการรับดำเนินการออกแบบอย่างเคร่งครัด

1.2 การออกแบบรายละเอียดวิธีการก่อสร้างบริเวณถนนกม.ที่ 1 - ถนนวิไลย ในแนวเส้นทางสายที่ 2 ซึ่งเป็นโครงการสร้างใต้ดิน กำหนดให้ทำการก่อสร้างแบบเจาะอุโมงค์ (Tunnel) ช่วงแนวเส้นทาง และก่อสร้างสถานีโดยใช้วิธีขุดเปิดหน้าดิน (Cut and Cover)

1.3 ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กำหนดเป็นเงื่อนไขในการออกแบบและควบคุมการใช้พื้นที่ดังต่อไปนี้

- บริเวณเชื่อมต่อบริเวณของแนวเส้นทางสายที่ 1 กับแนวเส้นทางสายที่ 3 จำนวน 22.5 ไร่ ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของแจ้งศรีภูมิ และพื้นที่จำนวน 5 ไร่ ทางทิศเหนือของแจ้งศรีภูมิ

- พื้นที่ 1 ไร่ บริเวณสถานีใต้ดิน (S1-9) ของแนวสายทางที่ 1

เพื่อพัฒนาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟฟ้า และปรับเป็นสวนสาธารณะ หรือพื้นที่สีเขียวเท่านั้น ห้ามไม่ให้ใช้พื้นที่ดังกล่าวเพื่อจอดรถส่วนบุคคล รถรับ-ส่งสาธารณะ รวมทั้งไม่ให้ใช้พื้นที่เพื่อการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เนื่องจากอาจก่อให้เกิดทัศนอุจาด และส่งผลกระทบต่อทัศนียภาพบริเวณแจ้งศรีภูมิ คูเมืองเก่า และบริเวณวัดอุปัชฌาย์ พุทธสถาน

1.4 การออกแบบรายละเอียดบริเวณเจดีย์วัดเชียงทองในแนวเส้นทางสายที่ 2 ให้พิจารณาเลื่อนตำแหน่งการก่อสร้างสถานีใต้ดิน (S2-5) ให้ห่างจากฐานเจดีย์ไม่น้อยกว่า 10 เมตร หรือเพิ่มระดับความลึกของระบบรถไฟฟ้าและสถานีใต้ดินบริเวณดังกล่าว เพื่อลดผลกระทบจากแรงสั่นสะเทือนทั้งในระยะก่อสร้างและดำเนินการ



1.5 ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ประสานงานกับกรมศิลปากร ดำเนินการบูรณะเสริมความมั่นคงของเจดีย์วัดกุเลื้อ และเจดีย์วัดเชียงทองโดยเร่งด่วนก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ

1.6 ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยประสานกับกรมทางหลวง เพื่อออกแบบก่อสร้างถนนโชนาช่วงจุดตัดของระบบรถไฟฟ้าให้เป็นทางลอด (Underpass) เพื่อลดผลกระทบจากการตัดกระแสการจราจรเข้าเมืองเชียงใหม่อย่างถาวร

1.7 หากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย มีความประสงค์จะเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และ/หรือพบว่าการศึกษาลี้่วงแวดล้อมเปลี่ยนแปลงไปจากที่นำเสนอในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงในรายละเอียด พร้อมทั้งประเมินผลกระทบ และกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวในรูปแผนปฏิบัติการ ให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมพิจารณา ก่อนดำเนินการ

2. เห็นชอบมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในรูปแผนปฏิบัติการ จำนวน 14 แผน โดยให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ปฏิบัติตามเงื่อนไขอย่างเคร่งครัด ดังนี้

2.1 ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย นำรายละเอียดในแผนปฏิบัติการฯ ไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาการรับดำเนินการออกแบบ สัญญาการก่อสร้าง สัญญาการดำเนินการ และสัญญาสัมปทานอย่างละเอียดและชัดเจน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการควบคุมและปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม

2.2 ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย แต่งตั้งคณะกรรมการควบคุมฯ ดังรายละเอียดที่กำหนดในแผนปฏิบัติการจัดตั้งองค์กรควบคุม กำกับ ดูแลผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการก่อสร้างและดำเนินการโครงการ (เดินระบบรถไฟฟ้า) ให้เป็นไปตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศึกษาความเหมาะสมของระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดเชียงใหม่ ทั้งนี้ ต้องดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการควบคุมฯ ให้แล้วเสร็จไม่น้อยกว่า 6 เดือน ก่อนเตรียมการก่อสร้าง

ทั้งนี้ คณะกรรมการผู้ชำนาญการ มีข้อสังเกตว่าการให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย จัดสรรงบประมาณสนับสนุนการจัดหาวัสดุ อุปกรณ์ และยานพาหนะ แก่หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ในการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการต่าง ๆ เพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการดำเนินการโครงการในพื้นที่ รัฐมักจะไม่จัดสรรให้ตามแผนงานโครงการที่นำเสนอหรือได้รับความเห็นชอบ อาจเนื่องจากข้อจำกัดด้านงบประมาณ ซึ่งโครงการลงทุนขนาดใหญ่ต่าง ๆ รัฐและหน่วยงานของรัฐควรให้ความสำคัญเพื่อเป็นการป้องกันปัญหา และแก้ไขได้ทันที่ กรณีโครงการระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดเชียงใหม่จะมีรูปแบบเป็นทางระดับพื้นดิน อุโมงค์ใต้ดิน และอยู่ในเขตพื้นที่ชุมชนหนาแน่นของจังหวัดเชียงใหม่ ดังนั้นควรพิจารณาจัดสรรงบประมาณให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และหน่วยงานต่าง ๆ อย่างเพียงพอ โดยเฉพาะแผนป้องกันอุบัติเหตุ อุบัติภัย เป็นต้น



3. ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย จัดรับฟังความคิดเห็นสาธารณะตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะ โดยวิธีประชามติ พ.ศ. 2539 และประกาศคณะกรรมการที่ปรึกษาว่าด้วยการประชามติ เรื่องหลักเกณฑ์ และวิธีการในการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะโดยวิธีประชามติ พ.ศ. 2540 ดังรายละเอียดในแผนปฏิบัติการประชามติ เพื่อนำผลที่ได้จากการจัดประชามติเสนอคณะรัฐมนตรีก่อนการตัดสินใจเกี่ยวกับโครงการฯ

4. คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นและข้อสังเกตเพิ่มเติมให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย พิจารณาดำเนินการดังนี้

1) ทบทวนถึงเหตุผลความจำเป็นของการดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในลักษณะดังกล่าวในจังหวัดเชียงใหม่ เนื่องจากจังหวัดเชียงใหม่เป็นเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ มีแหล่งโบราณสถานที่แสดงถึงอารยธรรม วัฒนธรรม ประเพณีที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ การก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าอาจส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมและความสวยงามของเมืองได้

2) ทบทวนถึงผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนของระบบรถไฟฟ้าต่อโบราณสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ และสถานที่สำคัญอื่น ๆ ในระยะยาวด้วย

3) การออกแบบรายละเอียดแนวเส้นทางให้หลีกเลี่ยงการเวนคืนที่ดินให้มากที่สุด และพิจารณามาตรการแก้ไขผลกระทบด้านการเวนคืนและชดเชยทรัพย์สินของชุมชนในแนวเส้นทางอย่างรอบคอบ รวมทั้งการปลูกต้นไม้เพื่อทดแทนบริเวณที่ถูกตัด ให้คำนึงถึงต้นไม้ที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และเป็นพันธุ์ไม้ที่ขึ้นได้ตามธรรมชาติ

4) ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย จัดสรรงบประมาณสนับสนุนการจัดหาวัสดุ อุปกรณ์และยานพาหนะแก่หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในจังหวัดเชียงใหม่ ในการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการต่าง ๆ เพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจจะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการฯ

5) ให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม พิจารณาการกำหนดหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกบุคคลที่สาม (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

2. เรื่อง รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 (สายเหนือ และสายใต้) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

มติ

1. เห็นชอบต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 (สายเหนือและสายใต้) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม - ด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่น ๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ ยกเว้น เส้นทางของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 ช่วง N1B (จากสามแยกวงศ์สว่าง - สามแยกเกษตร) เนื่องจากคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้มีมติให้ทำการศึกษาค้นคว้าความเหมาะสมใหม่เพื่อหลีกเลี่ยงเส้นทางตัดผ่านชุมชนที่มีความหนาแน่นในบริเวณดังกล่าว

2. ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ปฏิบัติตามเงื่อนไขและมาตรการป้องกันแก้ไขและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่น ๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ อย่างเคร่งครัดดังนี้

2.1 ให้ กทพ. ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ที่เสนอไว้ในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด และจะต้องผนวกมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ ไว้ในสัญญากับผู้รับเหมาก่อสร้าง รวมทั้งผู้รับสัมปทานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการฯ ด้วย

2.2 กทพ. จะต้องว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) หรือผู้ที่จะควบคุมดูแลตรวจสอบให้มีการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบที่เสนอไว้ในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด และให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ โดยจะต้องตั้งงบประมาณในการติดตามตรวจสอบให้เป็นงบประมาณส่วนหนึ่งของโครงการฯ ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการ ซึ่งประกอบด้วย กทพ. สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร จังหวัดสมุทรปราการ กรมควบคุมมลพิษ สถาบันการศึกษาหรือผู้แทนชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงโครงการฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นกรรมการ และจะต้องผนวกไว้ในสัญญาการรับเหมาก่อสร้างด้วย

2.3 หาก กทพ. มีความประสงค์จะขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ และเพิ่มเติมกิจกรรมต่อเนื่องที่เกี่ยวข้องกับโครงการ หรือเปลี่ยนแปลงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมภายใน กทพ. จะต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม ให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง



2.4 การดำเนินการโครงการฯ ในขั้นการออกแบบรายละเอียด ที่จะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของโครงการฯ หรือตรวจสอบพบว่า มีผลให้มลพิษเปลี่ยนแปลงไปจากการศึกษา และแบบจำลองที่คาดการณ์ไว้ กทพ. จะต้องเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยเร็ว พร้อมแจ้งให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อร่วมกันให้ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป

2.5 ให้ กทพ. จัดลำดับความสำคัญของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ และสายใต้ ประกอบกับสภาพการลงทุนในสภาพเศรษฐกิจปัจจุบัน โดยเฉพาะการลงทุน โดย กทพ. และรัฐร่วมสนับสนุน และการแสดงค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบ เพื่อแสดงถึงเหตุผลความจำเป็นของโครงการฯ กับผลกระทบที่เกิดขึ้นกับค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการดังกล่าว เพื่อทราบข้อมูลด้านเศรษฐกิจการลงทุน สำหรับเป็นองค์ประกอบในการตัดสินใจในคณะรัฐมนตรี ต่อไป

2.6 การที่โครงการฯ มีเส้นทางผ่านหมู่บ้านและชุมชนหลายแห่ง ควรที่จะมีมาตรการเฉพาะสำหรับลดผลกระทบในแต่ละประเด็นสำหรับพื้นที่แต่ละแห่งให้ชัดเจน เพื่อใช้ในการนำเสนอ คณะกรรมการกำกับดำเนินการโครงการฯ ทราบ เนื่องจากสถานที่บางแห่งได้กำหนดมาตรการที่ได้รับผลกระทบไว้เฉพาะประเด็นหลักของแต่ละพื้นที่เท่านั้น แต่เมื่อออกแบบในรายละเอียดแล้ว ควรพิจารณาปรับเปลี่ยนมาตรการหรือรายละเอียดเพิ่มเติมสำหรับมาตรการสำหรับลดผลกระทบด้านอื่น ๆ ในลักษณะการเทียบเคียงมาใช้ หลังจากการออกแบบในรายละเอียดดังกล่าวด้วย

2.7 ตามที่ กทพ. จะดำเนินการจ่ายค่าชดเชยให้เป็นธรรมและรวดเร็ว นั้น จะต้องมีการคำนึงถึงการลดผลกระทบสำหรับผู้ที่กำลังอยู่ในสถานภาพการผ่อนชำระอาคารถูกพักอาศัยด้วย รวมทั้งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ได้ตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับดอกเบี้ยที่ประชาชนเสียไประหว่างการผ่อนชำระค่าที่ดินและบ้านไว้ในที่ประชุมด้วย

2.8 ให้เคร่งครัดเกี่ยวกับความเพียงพอของระบบระบายน้ำที่จะมารองรับกับปริมาณน้ำผิวดิน ที่เกิดจากโครงการฯ โดยเฉพาะในประเด็นของการอุดตันของทางระบายน้ำข้างเคียงโครงการฯ อันเนื่องมาจากการก่อสร้างทางและทางด่วนเพื่อเป็นมาตรการเสริมระบบระบายน้ำของพื้นที่ข้างเคียงโครงการฯ เพราะการออกแบบสอบถามประชาชนทราบว่ามีความวิตกกังวลเกี่ยวกับการระบายน้ำที่มีอยู่เดิม และตามที่เสนอในรายงานฯ เป็นเพียงความสามารถในการระบายน้ำออกจากโครงการฯ

2.9 ให้เคร่งครัดในประเด็นเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งควรอยู่ในสัญญาการก่อสร้างของผู้รับเหมาด้วย เช่น การประกันอุบัติเหตุ สิ่งอำนวยความสะดวกที่ต้องจัดหาให้เพื่อการเดินสัญจร ความสว่าง ป้ายเตือนต่าง ๆ เป็นต้น

3. คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้ให้ข้อสังเกตว่าในการนำเสนอโครงการของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พิจารณาให้ความเห็นชอบในเบื้องต้นก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัตินั้น ควรให้มีการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ประกอบการพิจารณาด้วย และหาก



ข้อมูลประกอบการตัดสินใจไม่เพียงพอ จึงให้จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ดังนั้นจึงมอบหมายให้กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ดำเนินการศึกษาและจัดทำแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นสำหรับโครงการของรัฐ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน โดยทั้งนี้ให้ประสานกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและสำนักงบประมาณ แล้วนำเสนอคณะกรรมการฯ พิจารณาต่อไป



ที่ ๗ ๐๘๐๔/ ๑๓๓๐๘

สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม  
ชอปปิกุลวัฒนา ๗ ถนนพระรามที่ ๖  
กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๑๘ กันยายน ๒๕๔๑

เรื่อง ผลการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓

เรียน ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

อ้างถึง ๑) หนังสือ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ มท ๕๕๐๕/๖๖๗๔ ลงวันที่ ๒๙ ตุลาคม ๒๕๔๐  
๒) หนังสือ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ มท ๕๕๐๕/๑๔๖๔ ลงวันที่ ๑๖ เมษายน ๒๕๔๑

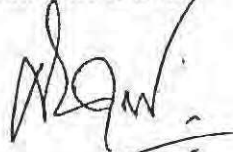
- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้าน  
โครงการโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่นๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ ต่อรายงาน  
การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ ในการประชุม  
ครั้งที่ ๖/๒๕๔๑ เมื่อวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๔๑  
๒. รายงานการประชุมคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ครั้งที่ ๖/๒๕๔๑  
เมื่อวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๔๑  
๓. รายงานการประชุมคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ครั้งที่ ๗/๒๕๔๑  
เมื่อวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๔๑

ตามหนังสือที่อ้างถึง ๑ และ ๒ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ส่งรายงานการวิเคราะห์  
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ ให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมพิจารณา และ  
ขอความร่วมมือสำนักงานฯ นำเสนอผลการพิจารณาตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพ  
สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ต่อไป ความละเอียดแจ้งแล้วนั้น

สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม ได้สรุปความเห็นเบื้องต้นสำหรับรายงานดังกล่าวเสนอ  
คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการโครงสร้าง  
พื้นฐานและโครงการอื่น ๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ ในการประชุมครั้งที่ 6/2541 เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม  
2541 คณะกรรมการฯ มีมติ เห็นชอบในหลักการ และให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยส่งข้อมูลในส่วนที่  
จะต้องชี้แจงเพิ่มเติมให้สำนักงานฯ พิจารณาตรวจสอบและสรุปความเห็นให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ  
ทราบ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไป ซึ่งมีประเด็นข้อมูลเพิ่มเติมดังปรากฏ  
รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1 ทั้งนี้ สำนักงานฯ ได้แนบเอกสารรายงานการประชุม ครั้งที่ 6/2541  
และการรับรองรายงานการประชุมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 ในการประชุมครั้งที่  
7/2541 เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2541 เพื่อทราบและใช้ประกอบการนำเสนอข้อมูลเพิ่มเติม ดังปรากฏตาม  
สิ่งที่ส่งมาด้วย 2 และ 3 ตามลำดับ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายศักดิ์สิทธิ์ ตรีเดช)

เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม

กองวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โทร. 2792792

โทรสาร 2785469



มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่นๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ ต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 ในการประชุม ครั้งที่ 6/2541 เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2541

#### มติคณะกรรมการ

เห็นควรเห็นชอบในหลักการ และให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยส่งข้อมูลในส่วนที่จะต้องชี้แจงเพิ่มเติมให้ สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมพิจารณาตรวจสอบและสรุปความเห็นให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการทราบ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไป ซึ่งมีประเด็นการเสนอข้อมูลเพิ่มเติม มีดังนี้

1. ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยลำดับความสำคัญของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือและสายใต้ ประกอบกับสภาพการลงทุนในสภาพเศรษฐกิจปัจจุบัน โดยเฉพาะการลงทุนโดยการทางพิเศษฯและรัฐร่วมสนับสนุน และการแสดงค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมรวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบ เพื่อแสดงถึงเหตุผลความจำเป็นของโครงการกับผลกระทบที่เกิดขึ้นกับค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการดังกล่าว

ซึ่งที่ประชุมมีความเห็นว่า ข้อมูลด้านเศรษฐกิจการลงทุน จะเป็นองค์ประกอบในการตัดสินใจในคณะรัฐมนตรีต่อไป

2. การที่โครงการมีสายทางผ่านหมู่บ้านและชุมชนหลายแห่ง ควรที่จะมีมาตรการเฉพาะสำหรับผลกระทบในแต่ละประเด็น สำหรับพื้นที่แต่ละแห่งให้ชัดเจน เนื่องจากสถานที่บางแห่งได้กำหนดมาตรการที่ได้รับผลกระทบหลักเท่านั้น แต่ไม่มีมาตรการสำหรับผลกระทบด้านอื่น ซึ่งพื้นที่ที่ไวต่อการได้รับผลกระทบหลักย่อมได้รับผลจากกิจกรรมโครงการด้านอื่นด้วย เช่น โรงเรียนอนุบาลชินวร มีมาตรการด้านติดตั้งกำแพงกันเสียงไว้เพียงประการเดียว ในขณะที่โรงเรียนดังกล่าวอยู่ใกล้กับจุดก่อสร้างและจุดขึ้นลงโครงการ เป็นต้น

จากประเด็นดังกล่าว ให้การทางพิเศษฯระบุรายละเอียดของแผนปฏิบัติการเพิ่มเติมให้ชัดเจนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับมาตรการในการลดผลกระทบด้านต่างๆ ที่เสนอไว้ในรายงานฯ เช่น ระยะเวลา ชนิด ขนาดหรือระยะทางที่จะดำเนินการมาตรการที่กำหนดไว้ จำนวนของอุปกรณ์ที่จะนำมาใช้สำหรับมาตรการลด

ผลกระทบด้านต่างๆ ซึ่งการทางพิเศษฯ ได้ให้ข้อมูลเพิ่มเติมในที่ประชุมและจะเสนอรายละเอียดเพิ่มเติมให้สำนักงานพิจารณาต่อไป

3. ตามที่การทางพิเศษฯ ได้แสดงขั้นตอนและแผนภูมิการจ่ายค่าชดเชย และนำเสนอที่ประชุมได้รับฟังว่าจะต้องเป็นธรรมและรวดเร็ว รวมทั้งเสนอมาตรการลดผลกระทบสำหรับผู้ที่กำลังอยู่ในสถานภาพการผ่อนชำระค่าที่พักอาศัย นั้น อย่างไรก็ตาม ควรที่จะเสนอช่วงเวลาโดยประมาณที่ประชาชนจะได้รับค่าชดเชยดังกล่าวในแต่ละขั้นตอนที่เสนอมาด้วย

อนึ่ง คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ได้ตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับดอกเบี้ยที่ประชาชนเสียไประหว่างการผ่อนชำระค่าที่ดินและบ้านไว้ในที่ประชุมด้วย ซึ่งการทางพิเศษฯ ได้ขอรับข้อสังเกตดังกล่าวไปพิจารณาต่อไป

4. ให้เสนอความเพียงพอของระบบระบายน้ำที่จะมารองรับกับปริมาณน้ำผิวดิน ที่เกิดจากโครงการ โดยเฉพาะในประเด็นของการอุดตันของทางระบายข้างเคียงโครงการ อันเนื่องมาจากการก่อสร้างทางและทางด่วน เพื่อเป็นมาตรการเสริมระบบระบายน้ำของพื้นที่ข้างเคียงโครงการ เพราะการตอบแบบสอบถามประชาชนทราบว่ามีความวิตกเกี่ยวกับการระบายน้ำที่มีอยู่เดิม และตามที่เสนอในรายงานเป็นเพียงความสามารถในการระบายน้ำออกจากโครงการ

5. ให้การทางพิเศษฯ เพิ่มเติมข้อมูลด้านเสียง ดังนี้

5.1 ให้เพิ่มเติมข้อมูลระดับเสียงที่ขาดไปสำหรับการประเมินด้านเสียง อันได้แก่ บริเวณบ้านพักอาศัยสำนักงานปลัดกระทรวงกลาโหม ศูนย์ศึกษาและสาธิตอาชีวอนามัย และ ทางแยกลาซาล ซึ่งบทกล่าวถึงสภาพปัจจุบันกล่าวไว้ และเป็นบริเวณที่มีระดับเสียงสูงมาก

5.2 ให้ชี้แจงถึงความเป็นไปได้ในการก่อสร้างในเวลากลางคืน โดยจะต้องกำหนดมาตรการให้ชัดเจนในการเลือกและระบุกิจกรรมสำหรับสถานที่ที่ไวต่อการได้รับผลกระทบ การเลือกมาตรฐานของเสียงเพื่อใช้คุ้มครองประชาชนที่จะมีในลักษณะของเสียงรบกวน พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการอื่นๆ ที่มีความเป็นไปได้ประกอบ



**ตารางรายการผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ**  
**มาตรการป้องกันและแผนแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม แผนการติดตามและตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม**

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
ทรัพยากรกายภาพ คุณภาพอากาศ	ช่วงเตรียมการ ก่อสร้าง / ระยะก่อสร้าง	ลบ	ปานกลาง	<ul style="list-style-type: none"> <li>การฟุ้งกระจายของฝุ่น ก๊าซจากท่อไอเสีย พากะที่ใช้ในการขนส่ง โดยแยกเป็นแต่ละแนวสายทางดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>N1B, N3B, S1, S2B : TSP, NO<sub>2</sub>, CO และ HC เพิ่มขึ้นเล็กน้อย แต่ก็ยังอยู่ในระดับมาตรฐาน จึงมีผลกระทบในระดับต่ำ</li> <li>N2 : TSP มีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง เนื่องจากสภาพเดิมมีปริมาณ TSP ที่เกินมาตรฐานอยู่แล้ว ในแนวสายทาง N2 เท่ากับ ส่วน NO<sub>2</sub>, HC, CO ยังอยู่ในระดับมาตรฐานทุกแนวสายทาง</li> </ul> </li> </ul>	<p>ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมภาคคณะกรรมการจัดระเบียบจราจรทางบก และตามมาตรการลดผลกระทบระยะเบี่ยงข้อปฏิบัติในการควบคุมฝุ่นละอองจากการก่อสร้างต่าง ๆ ตามมติคณะกรรมการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศในกรุงเทพมหานครและชุมชนในประเทศไทย</p> <p>มีรายละเอียดดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>การก่อสร้างเกี่ยวกับการเปิดผิวหน้าดิน รื้อถอน ทำลายทิ้งไปถูกสร้าง กองวัสดุ อุปกรณ์ ขุดเจาะ ผสมคอนกรีต จะต้องกระทำภายในรั้วสูงอย่างน้อย 1 เมตร ทั้งหมด</li> <li>ฉีดน้ำพื้นผิวที่ถูกเปิดอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง ภายในรั้วทึบ รวมทั้งฉีดน้ำที่กองวัสดุที่ก่อให้เกิดฝุ่นละอองและจัดสิ่งปกคลุมกองวัสดุที่จะก่อให้เกิดฝุ่นละอองตลอดแนว ที่กองในบริเวณพื้นที่โครงการ</li> <li>กำจัดดิน หวาย โสณ ที่ตกหล่นอยู่ที่รอบนอกบริเวณโดยรอบ ถ้าหากสเบทั้งให้ทำการดูดฝุ่นดูดล้างหรือกวาดแบบเปียก</li> <li>ล้างล้อรถยนต์ขนส่งวัสดุและรถยนต์อื่น ๆ ภายในรั้วที่ก่อนออกนอกพื้นที่</li> </ul>	<p>พารามิเตอร์:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ฝุ่นละอองรวม (TSP)</li> <li>ฝุ่นเกินกว่า 10 ไมครอน (PM10)</li> <li>ทิศทางลมและความเร็วลม</li> </ul> <p>สถานี:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>โรงเรียนวัดทองสุทธาราม (N1B)</li> <li>มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ (N1B)</li> <li>โรงเรียนอนุบาลกักขฬาวีทย (N2)</li> <li>โรงเรียนคลองลำเจียก (N2)</li> <li>โรงเรียนชินวร (N3B)</li> <li>โรงเรียนโสมภานุสรณ์ (N3B)</li> <li>โรงเรียนหัวหมาก (N3B)</li> <li>โรงเรียนพูนสิน (S1)</li> <li>โรงเรียนรุ่งเรืองวิทยา (S2B)</li> <li>โรงพยาบาลจุฬาราชรัฐวาทโธอุปถัมภ์ (S2B)</li> </ul> <p>การตรวจวัด : เฉพาะช่วงเวลาที่มีการก่อสร้าง 1 ครั้ง โดยตรวจวัด 3 วันอย่างต่อเนื่อง</p> <p>โดยวิธี</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>High Volume Air Sampler สำหรับ TSP และ PM10</li> </ul> <p>ค่าใช้จ่าย : 130,000 บาท/การตรวจวัด</p>



องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
ทรัพยากรกายภาพ คุณภาพอากาศ (ต่อ)	ช่วงเตรียมการ ก่อสร้าง / ระยะก่อสร้าง (ต่อ)	ถนน	ปานกลาง		<ul style="list-style-type: none"> <li>การเกิดฝุ่นถนนนอกรั้วโครงการ หลังขุดเสร็จ แล้วต้องฉีดความชื้นด้วยวัสดุหอนกิริตขางมะคอย ไม่ควรใช้แผ่นเกลือวางปิดไว้ ซึ่งการกระทำ ดังกล่าวควรจะเรียบร้อยก่อน 5.00 น. เพื่อป้อง กันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง เนื่องจาก รถยนต์ที่วิ่งผ่านไปมา</li> <li>การก่อสร้างงานถนนจะต้องทำการล้างถนน ตลอดช่วงที่ทำการก่อสร้างในเวลากลางคืน อย่างน้อยก็ไปตากี่ละ 4 วัน</li> <li>จัดอุปกรณ์กันฝุ่น (Mask) แก่คนงาน</li> <li>รถบรรทุกที่ขนส่งอุปกรณ์ก่อสร้างและบรรทุก ดินทราย จะต้องมีผ้าคลุมปกปิดอย่างดี</li> <li>เมื่อได้รับการร้องเรียนผลกระทบจากการ ก่อสร้าง จะต้องเร่งดำเนินการแก้ไขทันที</li> <li>ทำการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองตามที่ระบุ ไว้ในรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม</li> <li>จัดให้มีสิ่งรองรับวัสดุ ซึ่งอาจตกหล่นจากการ ดำเนินการก่อสร้างที่ระดับเหนือพื้นดิน</li> <li>หากมีการเปิดหน้าผิวดินเดิมให้ทำเป็นช่วง ๆ เท่าที่จำเป็น</li> <li>พื้นที่ผิวบริเวณที่ 1-ออก ต้องทำด้วย วัสดุถาวร เช่น ยางแอสฟัลต์</li> </ul>	

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
ทรัพยากรกายภาพ คุณภาพอากาศ (ต่อ)	ช่วงเตรียมการ ก่อสร้าง / ระยะก่อสร้าง (ต่อ)	ลบ	ปานกลาง		<ul style="list-style-type: none"> <li>ไม่ให้มีการขนย้ายขยะหรือเศษวัสดุออกจากพื้นที่โครงการ อย่างน้อยทุก 2 วัน ในระหว่างเร่งการขุดย้ายจะต้องจัดสิ่งปกคลุมกองวัสดุหรือขยะดังกล่าวไว้มิดชิด เพื่อป้องกันมิให้มีการฟุ้งกระจายของฝุ่น</li> <li>ปรับผิวถนนด้วยวัสดุเกร็ดกรวดเป็นระยะชั่วคราว เช่น ขางแอสฟัลต์ หรือฉีดทับด้วยสารเคมี เช่น สารประเภทไวนิลหรือลาเทกซ์ เพื่อมิให้มีการฟุ้งกระจายของฝุ่นในพื้นที่ที่ยังรอการติดตั้งหรือโยกย้ายระบบสาธารณูปโภค</li> <li>กรณีที่มีสิ่งของที่บรรทุกมาตกหล่นบนเขตทางจราจรหรือไหล่ทาง จะมีความผิดตามกฎหมายผู้ขับขี่หรือเจ้าของยานพาหนะจะต้องรับผิดชอบในการเคลื่อนย้ายสิ่งของที่ตกหล่นไว้ให้เรียบร้อยในเวลาอันสมควร</li> <li>ในกรณีที่มีข้อขัดแย้งในการพิจารณาว่าปัญหาฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นในบริเวณการก่อสร้างมาจากการก่อสร้างหรือไม่ ให้ดำเนินการตรวจวัดด้วยเครื่องตรวจวัดฝุ่นละอองเปิดขนาดต่ำกว่า 10 ไมครอน บริเวณเหนือและใต้ลมอย่างต่อเนื่องไม่น้อยกว่า 290 นาที (4 ชั่วโมง 50 นาที) และไม่เกินกว่า 310 นาที (5 ชั่วโมง 10 นาที) ในช่วงเวลาที่มีการก่อสร้าง</li> </ul>	

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
ทรัพยากรกายภาพ คุณภาพอากาศ (ต่อ)	ระยะดำเนินการ	ลบ	ปานกลาง	<p><b>ความเข้มข้น CO</b>            สายเหนือ : ระดับค่า CO เฉลี่ยสูงสุด ปี พ.ศ.            2544 อยู่ในสาย N1B = 9 มก./ลบ.ม.            ที่ระยะ 20 ม. จากแนวถึงกลางทางด่วน            ระดับค่า CO เฉลี่ยสูงสุดปีพ.ศ. 2559            อยู่ในสาย N1B = 32 มก./ลบ.ม.            ที่ระยะ 20 ม. จากแนวถึงกลางทางด่วน            สายใต้ : ระดับค่า CO เฉลี่ยสูงสุด ปี พ.ศ.            2544 อยู่ในสาย S1, S2B = 5 มก./ลบ.ม.            ที่ระยะ 20 ม. จากแนวถึงกลางทางด่วน            ระดับค่า CO เฉลี่ยสูงสุดปีพ.ศ. 2559            อยู่ในสาย S1, S2B = 9 มก./ลบ.ม.            ที่ระยะ 20 ม. จากแนวถึงกลางทางด่วน            โดยค่ามาตรฐานเท่ากับ 30 มก./ลบ.ม.</p> <p><b>ความเข้มข้น NO<sub>2</sub></b>            สายเหนือ : ค่าเฉลี่ย 1 ชม. สูงสุดพบที่            N1B ในปีพ.ศ. 2544 = 353 มก./ลบ.ม.            ที่ระยะ 20 ม. จากแนวถึงกลางทางด่วน            ค่าเฉลี่ย 1 ชม. สูงสุดพบที่ N1B ในปี            พ.ศ. 2559 = 1,070 มก./ลบ.ม.            ที่ระยะ 20 ม. จากแนวถึงกลางทางด่วน</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ซ่อมบำรุงและทำความสะอาดทางด่วนอย่างสม่ำเสมอ</li> <li>- ประสานงานกับผู้ที่เกี่ยวข้องลดการจราจรที่ติดขัดซึ่งเป็นสาเหตุของการระบายมลพิษ</li> <li>- ความคุมการปล่อยไอเสียและความคุมคุณภาพของเชื้อเพลิงให้ดีขึ้น เพื่อลดผลกระทบในอนาคต โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมควบคุมมลพิษ กรมขนส่งทางบก เป็นต้น</li> <li>- สมอ. ควรกำหนดมาตรฐานการระบาย NO<sub>x</sub> ให้เข้มงวดขึ้นโดยการลดการระบาย NO<sub>x</sub> ในปี 2553 ลงเหลือครึ่งหนึ่ง (หรือเหลือเพียง 29% ของปี 2536)</li> </ul>	<p><b>พารามิเตอร์ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- TSP</li> <li>- PM10</li> <li>- NO<sub>2</sub></li> <li>- CO</li> <li>- ความเร็ว/ทิศทางลม</li> </ul> <p>สถานี : 10 สถานีเดียวกับระยะก่อสร้าง</p> <p>ความถี่ : ปีละ 1 ครั้ง ในฤดูลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ (พ.ย.-ม.ค.) โดยแต่ละสถานีทำการตรวจวัดอย่างต่อเนื่อง 5 วัน รวมวันทำการ และวันหยุดเป็นระยะเวลา 3 ปี หากไม่พบการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญให้หยุดทำการตรวจวัดและเริ่มตรวจวัดใหม่ตามความเหมาะสม</p> <p>วิธีการ : - High Volume Air Sampler สำหรับ TSP และ PM10            - Gas Sample สำหรับ NO<sub>2</sub>            - Air Bag สำหรับ CO</p> <p>ค่าใช้จ่าย : 200,000 บาท/การตรวจวัด</p>



องค์ประกอบของ สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
ทรัพยากรคุณภาพ คุณภาพอากาศ (ต่อ)	ระยะดำเนินการ	ลบ	ปานกลาง	<p>สายได้ : ค่าเฉลี่ย 1 ชม. สูงสุดในปี พ.ศ. 2544 = 190 มกค./ลบ.ม. ที่ระยะ 20 ม. จากแนวกิ่งกลางทางด่วน (ทั้ง S1 และ S2B) ค่าเฉลี่ย 1 ชม. สูงสุดในปี พ.ศ. 2559 = 430 มกค./ลบ.ม. ที่ระยะ 20 ม. จากแนวกิ่งกลางทางด่วน (ทั้ง S1 และ S2B) โดยมาตรฐานเท่ากับ 320 มกค./ ลบ.ม.</p>		
เสียง	ระยะก่อสร้าง	ลบ	ปานกลาง	<p>แหล่งกำเนิดเสียงที่สำคัญในระยะก่อสร้าง ได้แก่ อุปกรณ์หรือเครื่องจักร ต่าง ๆ ที่ใช้และแรงจากรถอื่นเนื่องมา จากการก่อสร้าง (รถบรรทุก ฯลฯ) การก่อสร้างอาจมีขึ้นหลาย ๆ พื้นที่ใน เวลาเดียวกันใช้อุปกรณ์หรือเครื่องจักร หลายอย่างพร้อมกัน ซึ่งบางบริเวณอาจ มีผู้รับเสียงที่ไวต่อผลกระทบอยู่ใกล้เคียง อาจมีลักษณะเป็นระดับเสียงสูง และการ กระแทกเสียงดังตามลักษณะงาน โดยจะ มีผลทั้งแบบชั่วคราว และอาจมีผล ระยะยาวต่อผู้ที่มีความรู้สึกไวต่อเสียง ทำให้เกิดความรู้สึกรำคาญ ผลกระทบ ของเสียงในแต่ละแนวมีผลกระทบดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• N1B : มีผลกระทบต่อพื้นที่ชุมชน</li> <li>• N2 : มีผลกระทบต่อพื้นที่อยู่อาศัย</li> </ul>	<p>ปฏิบัติตามแผนมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม จ.คณะกรรมการจัดการจราจรทางบกฯ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• การเจาะ การตอกหลุม เข็ม การขุดผิวดิน การตอก กระแทก หรือเจาะ กบในรั้วพื้นที่ก่อสร้างให้ ทำในช่วงเวลากลางวัน</li> <li>• ตรวจสอบสภาพเครื่องขนของรถยนต์ เครื่องจักร อุปกรณ์ ไม่ให้ก่อให้เกิดเสียงดังเกินมาตรฐาน</li> <li>• ไม่ควรนำแผ่นเหล็กมาวางบนผิวถนน ในกรณี ที่จำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาเป็นพิเศษ และมียางรองเพื่อกันเสียง</li> <li>• ทำการติดตามตรวจสอบระดับเสียงจากการ ก่อสร้าง</li> </ul> <p>กำหนดระยะเวลาสำหรับกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียง ดังอยู่ในช่วง 06.00-22.00 น.</p> <p>กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังเกินกว่าจะยอมรับได้ จะต้องประกาศให้สาธารณชนทราบ ทบโดยทั่วถึง</p>	<p>พารามิเตอร์ :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Leq 24</li> </ul> <p>สถานี :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- โรงเรียนวัดทองสุทธาราม (N1B)</li> <li>- กรมพัฒนาที่ดิน (N1B)</li> <li>- บัณฑิตวิทยาลัยนิพนธ์ (N2)</li> <li>- โรงเรียนอนุบาลศรีนครินทร์ (N3B)</li> <li>- โรงเรียนจันทบุรี (N3B)</li> <li>- หมู่บ้านปฐวีรักษ์ (N3B)</li> <li>- โรงเรียนสวนนันทวัน (S1)</li> <li>- โรงเรียนรุ่งเรืองวิทยา (S2B)</li> <li>- โรงเรียนเทียนพินอนุสรณ์ (S2B)</li> <li>- โรงพยาบาลจุฬารัตนา ๖๓ (S2B)</li> </ul>

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
เสียง (ต่อ)	ระยะก่อสร้าง	ลบ	ปานกลาง	<ul style="list-style-type: none"> <li>• N3B : ผลกระทบเกิดกับชุมชนที่กระจายตามแนวสายทาง และสถานศึกษา เช่น โรงเรียนอนุบาลศรีนครลำดัย ซึ่งจะได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง</li> <li>• S1 : มีผลกระทบต่อผู้รับเสียงในบริเวณชุมชนที่มีอยู่อย่างแน่นหนา</li> <li>• S2B : สถานที่หลักที่ได้รับผลกระทบทางด้านเสียง จากการก่อสร้าง ได้แก่ โรงเรียนรุ่งเรืองวิทยา โรงเรียนเพ็ญพิณอนุสรณ์ และโรงพยาบาลสุวประสาธ-ไวทโยกุลัมภัก์ ซึ่งอยู่ใกล้กับพื้นที่ก่อสร้างทางขึ้น-ลงทางด่วนและจุดสิ้นสุดทางด่วน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ควรมีมาตรการเพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียงต่อผู้ที่อยู่ในบริเวณก่อสร้างและในบริเวณใกล้เคียง เช่น ควรมีกำแพงกันเสียงแบบชั่วคราว สำหรับคนงานที่จำเป็นต้องทำงานอยู่บริเวณดังกล่าวนานเกิน 8 ชม. จะต้องใส่เครื่องป้องกันเสียง</li> <li>- ระวังเสียงภายนอก เคารพบริเวณใกล้เคียงจะต้องมีการป้องกันมิให้ระดับเสียงในระหว่างการก่อสร้างดังเกิน 70 เดซิเบล เอ</li> <li>- ลดผลกระทบด้านเสียงและพรมต้นสะเทือน โดยใช้เข็มเจาะหรือเข็มตอกที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนที่อยู่ในมาตรฐานของสำนักนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมกำหนด</li> <li>- กิจกรรมการเจาะ การตอก การขุด การกระแทก ไม่ควรทำในเวลากลางคืน เพราะจะเกิดการรบกวนต่อประชาชน</li> </ul>	<p>ความถี่ : โดยทำการตรวจวัด 3 วัน อย่างต่อบริเวณที่มีการก่อสร้างผ่านสถานที่กำหนดจำนวน 1 ครั้ง ทุก 12 เดือน</p> <p>วิธีการ : ด้วยวิธีของ ISO 1996</p> <p>ค่าใช้จ่าย : 90,000 บาท/การตรวจวัด</p>



องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
เสียง (ต่อ)	ระยะดำเนินการ	กลับ	ต่ำ	<p>- ผลกระทบด้านเสียง ในช่วงดำเนินการที่สำคัญมาจากยานพาหนะในการเคลื่อนที่ ความเร็วแตกต่างกัน และระยะของการเคลื่อนที่อยู่ที่ลาดของทางด่วน ซึ่งการได้รับผลกระทบจากเสียงในแต่ละแนวสายทางนั้นมีดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• N1B : ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากเสียงรบกวนมากที่สุด คือ บริเวณโรงเรียนชูธรรมานุสรณ์ (64.2-65.5 dB(A))</li> <li>• N2 : ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากเสียงรบกวนมากที่สุด คือ บริเวณมัธยมฟีลิกซ์ยาน (59.2-61.9 dB(A))</li> <li>• N3B : ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากเสียงรบกวนมากที่สุด คือ บริเวณโรงเรียนเขินวร (67.7-71.0 dB(A))</li> <li>• S1 : โรงเรียนเก่าจากได้รับเสียงรบกวนมากที่สุด (58.3-63.0 dB(A))</li> <li>• S2B : โรงเรียนรุ่งเรืองวิทยาได้รับรบกวนมากที่สุด (61.3-65.4 dB(A))</li> </ul>	<p>กั้นพังกั้นเสียงสำหรับทางด่วน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• กั้นพังกั้นเสียง ควรเก็บชนิดสะท้อนกลับขึ้นข้างบน (dispersive) ทำด้วยวัสดุ Glass Reinforced Cement (GRC) หรือวัสดุอื่นที่มีคุณสมบัติเทียบเท่าหรือดีกว่า</li> <li>• บริเวณที่ควรติดตั้งแนวกั้นพังกั้นเสียงมีดังนี้</li> </ul> <p>สาย N3B: - โรงเรียนอนุบาลเกร็ดศรีสุราช ระยะทาง 100 ม. ๑.ถนนสุขุมวิท 2 (ตั้งแต่เริ่มดำเนินการโครงการ)</p> <p>- ในตำแหน่งเดียวกับติดตั้งกั้นพังกั้นเสียงเพิ่มอีก 176 ม. (รวมเป็น 276 ม.) ในปี พ.ศ. 2554 โดยติดตั้งกั้นพังกั้นเสียงเพิ่มออกจากแนวกั้นพังกั้นเดิม โดยเพิ่มในทางด้านเหนือจากแนวเส้นทางด่วนสายหลักจากแนวกั้นพังกั้นเดิมอีกประมาณ 70 ม. และด้านใต้ของแนวเส้นทางด่วนสายหลักจากแนวกั้นพังกั้นเสียงเดิมอีกประมาณ 106 ม.</p>	<p>พารามิเตอร์ :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Leq 24</li> </ul> <p>สถานี :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- โรงเรียนวัดทองสุทธาราม (N1B)</li> <li>- กรมพัฒนาที่ดิน (N1B)</li> <li>- มัสยิดมัสยิดอียาน (N2)</li> <li>- โรงเรียนอนุบาลเกร็ดศรีสุราช (N3B)</li> <li>- โรงเรียนเขินวร (N3B)</li> <li>- หมู่บ้านปิจูวิกรณ์ (N3B)</li> <li>- โรงเรียนสวนนันทวัน (S1)</li> <li>- โรงเรียนรุ่งเรืองวิทยา (S2B)</li> <li>- โรงเรียนเพี้ยนหินอนุสรณ์ (S2B)</li> <li>- โรงพยาบาลจุฬารัตนา 156 อินเตอร์เนชั่นแนล (S2B)</li> </ul> <p>ความถี่ :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ตรวจวัดอย่างต่อเนื่อง 72 ชั่วโมง ทุก ๆ 12 เดือน เป็นระยะเวลา 3 ปีแรก หากพบว่าผลการตรวจวัดไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ ให้หยุดตรวจวัดและพิจารณาตรวจวัดใหม่ตามความเหมาะสม</li> </ul> <p>วิธีการ : ด้วยวิธีของ ISO 1996</p> <p>ค่าใช้จ่าย : 90,000 บาท/การตรวจวัด</p>

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
ความสั่นสะเทือน	ระยะก่อสร้าง	ลบ	ต่ำ	<p>ความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมและอุปกรณ์ก่อสร้าง โดยส่วนใหญ่ตามแต่ลักษณะทางดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• N1B : ได้ผลกระทบบ้าง เนื่องจากเดิมเป็นชุมชนค่อนข้างหนาแน่น และเป็นถนนหลักที่มีรถบรรทุกขนาดใหญ่ผ่าน</li> <li>• N2 : ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง อาจจะมีผลกระทบต่อประชาชนที่มีความรู้สึกไว โดยเฉพาะบริเวณกรมยุทธ-โยธาทหารบก หมู่บ้านสามัคคีวิลล่า และหมู่บ้านเทพนครนิเวศน์</li> <li>• N3B : มีผลกระทบต่อโรงเรียนอนุบาลศรีนครินทร์</li> <li>• S1 : ไม่มีผลกระทบเพิ่มขึ้นจากเดิมมากนัก</li> <li>• S2B : มีผลต่อกิจกรรมบางอย่างที่ไวต่อการสั่นสะเทือน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากตขร. ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>• การก่อสร้างบนผิวถนนไม่ควรนำแผ่นเหล็กมาวางแทนผิวถนน แต่ในกรณีที่ต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาเป็นพิเศษ และมียางรองเพื่อกันเสียงและความสั่นสะเทือน</li> <li>• วางแผนการลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนให้อยู่ในมาตรฐาน</li> <li>• ทำการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง</li> </ul> </li> <li>- กำหนดระยะห่างระหว่างจุดกำเนิดความสั่นสะเทือนกับผู้รับความสั่นสะเทือนที่ไม่ก่อให้เกิดความเสียหาย</li> <li>- เลือกรูปแบบและอุปกรณ์ที่เหมาะสม</li> <li>- กิจกรรมใดที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนให้ดำเนินการในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น</li> <li>- บำรุงผิวการจราจรให้อยู่ในสภาพดีตลอดเวลา</li> <li>- ให้รถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกินความเหมาะสมลดความเร็วลง สำหรับรถบรรทุกที่มีน้ำหนักมากจะต้องควบคุมความเร็ว</li> <li>- วางแผนการลดความสั่นสะเทือน โดยใช้เข็มเจาะหรือเข็มตอกที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนอยู่ในมาตรฐานที่ สผ. กำหนด</li> </ul>	<p>พารามิเตอร์ :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Frequency of Transducer A and B</li> <li>- Peak Mode of Transducer A and B</li> </ul> <p>สถานี :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- โรงเรียนอนุบาลศรีนครินทร์ (N3B)</li> <li>- ศูนย์ฝึกและสถานีวิทยุอาชีวอนามัย (S2B)</li> <li>- โรงพยาบาลยุวประสาทไวทโยปถัมภ์ (S2B)</li> </ul> <p>ความถี่ : ตรวจวัด 3 วันอย่างต่อเนื่อง ในระยะก่อสร้าง ที่มีกิจกรรมตอกเสาเข็ม 1 ครั้ง ด้วยวิธี Frequency and Peak Mode for each transducer (A and B) by SINC(I)</p> <p>ค่าใช้จ่าย : 30,000 บาท/การตรวจวัด</p>



องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
ความสั่นสะเทือน (ค่อ)	ระยะดำเนินการ	กม	ต่ำ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความสั่นสะเทือนจากเครื่องจักรขึ้นอยู่กับน้ำหนักของยานพาหนะ โดยยานพาหนะที่มีน้ำหนักมากจะก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนสูงกว่ายานพาหนะที่เบากว่า นอกจากนี้ยังขึ้นกับสภาพของผิวการจราจร ความสั่นสะเทือนมีระดับต่ำถ้ามีสภาพผิวถนนที่ดี</li> <li>ความสั่นสะเทือนอาจจะมีผลกระทบต่อกิจกรรมบางอย่าง ซึ่งไวต่อความสั่นสะเทือน เช่น การปฏิบัติการในห้องทดลองทางวิทยาศาสตร์ หรือการใช้กล้องจุลทรรศน์ เช่น โรงพยาบาล ยุวประสาทไวทโยปถัมภ์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บำรุงรักษาเครื่องยนต์ให้อยู่ในสภาพดีตลอดเวลา</li> <li>กำหนดน้ำหนักของยานพาหนะ</li> </ul>	<p>พารามิเตอร์ :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Frequency of Transducer A and B</li> <li>- Peak Mode of Transducer A and B</li> </ul> <p>สถานี : สถานีเดียวกับที่ทำการตรวจวัดในระยะก่อสร้าง ซึ่งในการตรวจวัดแต่ละครั้งทำการตรวจวัด 3 วันอย่างต่อเนื่อง ตรวจวัดที่ระยะ 3 เมตร และ 6 เมตร จากจุดกำเนิดเสียงหรือขอบทาง โดยทำการตรวจวัดในครั้งแรกในปีที่เปิดดำเนินการ และทุก ๆ 5 ปีต่อไป อย่างน้อย 2 ครั้ง หากไม่พบการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญจากผลของการตรวจวัดในแต่ละครั้ง ให้หยุดทำการตรวจวัดและเริ่มทำการตรวจวัดใหม่ โดยพิจารณาตามความเหมาะสม</p> <p>ค่าใช้จ่าย : 60,000 บาท/การตรวจวัด</p>
อุทกวิทยา น้ำผิวดิน	ระยะก่อสร้าง	ไม่มี	ไม่มี	<ul style="list-style-type: none"> <li>ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากการก่อสร้างอาคารหรือสิ่งก่อสร้างอื่น ๆ ของโครงการจะกระทำบนพื้นดินและสร้างครอบลำน้ำ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบจากคณะกรรมการจัดการระบบจราจรทางบก ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>• ภายในรั้วที่ดิน ต้องมีร่องน้ำและท่อระบายน้ำขนาดเล็กเพื่อรองรับน้ำจากกิจกรรมต่าง ๆ</li> <li>• การก่อสร้างบนทางเดิมแต่ในฤดูฝนจะต้องป้องกันไม่ให้ดินตะกอนบนทางเข้าไปอุดช่องระบายน้ำ</li> </ul> </li> <li>กำหนดให้ดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างที่ใกล้ลำน้ำในช่วงฤดูแล้ง เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการพังทลายของดินในช่วงฤดูฝน</li> <li>จัดสร้างทางระบายน้ำชั่วคราวในเขตก่อสร้าง และใกล้เสียง เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมขัง</li> <li>ให้มีไม้ท่อนกั้นทิ้งขยะลงในลำน้ำ เพื่อป้องกันปัญหา การฉีกฉีกของลำน้ำ</li> </ul>	



องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
อุทกวิทยาแม่น้ำผืนดิน (ต่อ)	ระยะดำเนินการ	ไม่มี	ไม่มี	- ไม่มีผลกระทบเนื่องจากภายในโครง สร้างของโครงการ เช่น กำแพงกันดิน (Parapet) จะมีการติดตั้งท่อระบายน้ำ (PVC) เพื่อระบายน้ำจากการจราจร สู่ระบบระบายน้ำด้านล่างของฐานทาง ด่วนและเชื่อมต่อไปกับระบบระบายน้ำ ของ กทม. ต่อไป		
คุณภาพน้ำ	ระยะก่อสร้าง	ลบ	ต่ำ	- การเพิ่มขึ้นของตะกอนจากการก่อสร้าง - การลดลงของ DO อันเนื่องมาจากน้ำเสีย	- ในการก่อสร้างโครงการที่ใกล้กับแหล่งน้ำควร ดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง - ไม่ควรให้มีการปลูกสร้างในรัศมี 1 เมตร จาก แหล่งน้ำ - สำหรับคลองประปาควรจัดหาข่ายมาขึงกัน ได้ทางด่วน - ไม่ควรทำความสะอาดเครื่องมือต่าง ๆ ในแหล่งน้ำ - ห้ามเทขยะลงในแหล่งน้ำ - ควรตรวจสอบและอุปกรณ์ทุก ๆ สัปดาห์ - ควรมีแผนป้องกันการปลูกสร้าง/บุกรุกเข้าไปใน แหล่งน้ำ - แหล่งเก็บวัสดุก่อสร้างควรให้อยู่ห่างจากแหล่งน้ำ อย่างน้อย 10 เมตร - จัดสรรห้องน้ำให้เพียงพอและห่างจากแหล่งน้ำ อย่างน้อย 50 เมตร	พารามิเตอร์ : - ความลึก - อุณหภูมิ - ความเป็นกรด-ด่าง - ความนำไฟฟ้า - ออกซิเจนละลายน้ำ (DO) - ของแข็งแขวนลอย (SS) - น้ำมัน / ไขมัน สถานี : 100 ม. เหนือและท้ายน้ำจากจุดที่ทางด่วนข้าม - คลองประปา - คลองลาดพร้าว - คลองแสนแสบ - คลองลำโรง ความถี่ : ตรวจวัด 1 ครั้ง ระหว่างการก่อสร้าง ข้ามคลอง และ 1 ครั้ง หลังการก่อสร้างข้ามคลอง - Thermometer สำหรับ อุณหภูมิ

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

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
การใช้ที่ดิน	ระยะก่อสร้าง	ลบ	ปานกลาง	ผลกระทบโดยตรง พื้นที่ที่ใช้ประโยชน์จากประเภทต่าง ๆ ที่อยู่ใน แนวเขตทาง และจะได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการด้วย ได้แก่ - พื้นที่หมู่บ้านจัดสรร ทางผ่านพาดผ่าน ทั้งสิ้น 25 หมู่บ้าน - พื้นที่ชุมชนหนาแน่น ทางผ่านพาด ผ่านทั้งสิ้น 15 ชุมชน - พื้นที่ตลาด - พื้นที่ของหน่วยงานราชการ/สถ. เกษ. ต่าง ๆ - พื้นที่โรงงานอุตสาหกรรม ส่วนใหญ่ อยู่ในช่วง S2B - พื้นที่อื่น ๆ เช่น พื้นที่สนามกอล์ฟ และลานจอดรถ	ผลกระทบโดยตรง - ราษฎรและทรัพย์สินที่ได้รับผลกระทบโดยตรง ควรจะได้รับการชดเชยที่ยุติธรรม และใช้เวลา ให้สั้นที่สุดเท่าที่จะทำได้ - ประสานงานกับการเคหะแห่งชาติในการจัดหา ที่อยู่ใหม่ให้แก่ผู้ถูกเวนคืนในราคาที่เหมาะสม	
		บวก	ปานกลาง	ผลกระทบโดยอ้อม เปลี่ยนแปลงประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน จากพื้นที่ว่างเปล่าเป็นพื้นที่พัฒนาเพื่อการ อยู่อาศัย โดยเฉพาะบริเวณที่สามารถเข้า- ออกทางด่วนได้โดยสะดวก บริเวณที่คาดว่า จะมีศักยภาพในการพัฒนา ได้แก่ บริเวณ วังหิน ซอยนาถจันทร์ ฯลฯ	ผลกระทบโดยอ้อม - ประสานงานกับสำนักผังเมืองในการกำหนด แผนการใช้ที่ดิน พื้นที่รอบ ๆ โครงการเพื่อให้มี พื้นที่สีเขียวเพียงพอที่จะรักษาภาวะแวดล้อม เพื่อป้องกันความงมงายทางด้านวัตถุที่มากเกินไป จนทำลายสุขภาพแวดล้อม - รัฐบาลจำเป็นต้องกำหนดมาตรการต่าง ๆ ที่จะควบคุม ผลกระทบนี้ ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ การ เพื่อป้องกันผลกระทบจากฝุ่น เสียง และ ความสั่นสะเทือน	



องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
การใช้ที่ดิน (ต่อ)	ระยะดำเนินการ	บวก	ปานกลาง	ผลกระทบด้านการใช้ที่ดินในระยะดำเนินการ การเป็นผลกระทบที่ต่อเนื่องมา ตั้งแต่ใน ระยะก่อสร้าง คือ มีการพัฒนาที่ดิน เพื่อการ อยู่อาศัยมากขึ้น สำหรับการใช้ประโยชน์ ที่ดินที่อยู่ติดกับขอบทางด่วน อาจมีการ เปลี่ยนแปลงไม่มากนัก เว้นแต่จะมีโครงการ พัฒนาระบบ โครงข่ายถนนที่เชื่อมโยงเข้าสู่ พื้นที่ดังกล่าวได้โดยสะดวก		
การคมนาคม	ระยะก่อสร้าง	ลบ	ต่ำ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กิจกรรมการก่อสร้างที่ต้องผ่านเส้นทาง เดิม อาจมีความจำเป็นต้องเปิดเส้นทาง การจราจรขึ้นในบางช่วง</li> <li>- เกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น</li> <li>- การขนย้ายเครื่องมือ เครื่องจักร และ วัสดุก่อสร้าง โดยรถบรรทุกเป็นสาเหตุ ที่ทำให้ถนนชำรุด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ควรทำการขนส่งวัสดุก่อสร้าง และเครื่องจักรใน ช่วงหลังเวลา 23.00 น. และหยุดขนส่งก่อนเวลา 06.00 น.</li> <li>- การก่อสร้างทางขึ้น-ลงของโครงการบริเวณที่ต้อง เชื่อมกับถนนที่มีอยู่เดิมควรดำเนินการในเวลา กลางคืน</li> <li>- ควรนำเทคนิคการก่อสร้างที่เหมาะสมมาปฏิบัติใช้ สำหรับโครงการ</li> <li>- ควรแจ้งให้ประชาชนทราบเกี่ยวกับกำหนดการ ดำเนินการก่อสร้างและควรแนะนำเส้นทางเลือก อื่น ๆ สำหรับผู้ใช้รถยนต์บนทาง</li> <li>- มีการประสานงานกับ กทม. กรมทางหลวง และ กองตำรวจจราจรแม่เหล็กเพื่อทำการกำหนด วางระเบียบการจราจรให้ถนนให้เหมาะสมบริเวณ จุดที่ก่อสร้าง</li> </ul>	

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

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
การขุดเขขทรัพยากร และการอพยพ โยกย้าย	ระยะก่อสร้าง / ระยะดำเนินการ	ลบ	ปานกลาง	<p>จำนวนผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงที่ต้อง อพยพโยกย้ายหรือย้ายทรัพยากรอื่น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- คราวเรือแอ่อยู่อาศัยทั่วไป 2,516 ครัวเรือน</li> <li>- คราวเรือแอ่อยู่อาศัยและประกอบการค้า 688 ครัวเรือน</li> <li>- กลุ่มผู้เช่า 1,982 ราย <ul style="list-style-type: none"> <li>• รือย้ายทั้งหมด 76 แห่ง</li> <li>• รือย้ายบางส่วน 31 แห่ง</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ก่อนเริ่ม โครงการ ควรได้มีการประชาสัมพันธ์ให้ ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบได้ทราบต่อโครงการ ขบวนการขุดเขข จำนวนเงินขุดเขข เพื่อลดความ กังวล</li> <li>- รับทราบปัญหาของประชาชนที่ได้รับผลกระทบ และรัฐจะต้องเข้าไปช่วยเหลือโดยเร็ว</li> <li>- การจ่ายเงินชดเชยควรเป็นจำนวนที่เหมาะสม และ ใช้เวลาให้สั้นที่สุดเท่าที่จะทำได้</li> <li>- ควรมีการประชาสัมพันธ์แจ้งข่าวสารเกี่ยวกับ ข้อมูลบ้านและที่ดิน ตลอดจนโรงเรียน ซึ่งผู้ได้รับ ผลกระทบและบุตรหลานสามารถใช้ประโยชน์ได้</li> <li>- คณะกรรมการขุดเขขที่ดินควรประกอบด้วย นัก กฎหมาย เพื่อให้คำแนะนำแก่ผู้ได้รับผลกระทบ ในกรณีได้รับความไม่เป็นธรรม</li> <li>- การขุดเขขควรมีค่าชดเชย ค่าขนส่งรือบ้านให้แก่ ผู้เช่าบ้าน ซึ่งไม่ได้รับเงินค่าชดเชยอื่น ๆ ด้วย</li> </ul>	



องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่างๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		
เศรษฐกิจ-สังคม	ระยะเตรียมการ ก่อสร้าง	ลบ	ปานกลาง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ราษฎรที่อยู่ในแนวเขตทาง รวมทั้งผู้ที่อยู่ใกล้เคียงเกิดความวิตกกังวลเกี่ยวกับการดำเนินงานของโครงการ โดยเฉพาะประเด็นปัญหาเรื่องถูกเวนคืนที่ดิน</li> <li>- ในช่วงที่ยังไม่กำหนดแนวเขตทางที่แน่นอนส่งผลให้เกิดการชะงักงัน ในการจัดการพัฒนาหรือปรับปรุงที่อยู่อาศัย/ที่ทำกิน/สถานประกอบการ เนื่องจากผู้เป็นเจ้าของไม่มั่นใจว่าจะถูกเวนคืนหรือไม่</li> <li>- เมื่อมีการเวนคืนที่ดินแล้วจะส่งผลกระทบโดยตรงต่อผู้อาศัยทั่วไป</li> <li>- กลุ่มครัวเรือนอยู่อาศัยและประกอบธุรกิจการค้า กลุ่มผู้เช่า กลุ่มผู้ประกอบการในแนวเขตทางที่ได้รับผลกระทบ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ควรมีการคำนวณงานประชาสัมพันธ์เพื่อให้ผู้ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการ ได้รับทราบข้อมูลข่าวสาร โครงการที่ต้องชัดเจนและเชื่อถือได้ และในกรณีที่มีปัญหา ควรได้รับการชี้แจงโดยทันที กลุ่มผู้ที่ควรพิจารณาให้ความสำคัญในการดำเนินการประชาสัมพันธ์ในขั้นตอนนี้ ประกอบด้วย ราษฎรและสถานประกอบการที่มีอาคาร/บ้านเรือน อยู่ในแนวเขตทางของโครงการ รวมทั้งเจ้าหน้าที่หรือผู้รับผิดชอบอาคารสถานที่สำคัญที่อยู่ใกล้เคียงแนวสายทาง ได้แก่ โรงเรียน โรงพยาบาล สถานศึกษา และสถานที่ราชการต่างๆ สำหรับแนวสายทางที่ผ่านชุมชนพื้นที่ที่ควรให้ความสำคัญในการดำเนินงานประชาสัมพันธ์เป็นพิเศษมีดังนี้:-</li> </ul> <p>ช่วงตอน พื้นที่ชุมชน</p> <p>N1B - ชุมชนอ้อมประจวบพัฒนา</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ชุมชนบริเวณเขยอประชาบุญล 1 และ 3</li> <li>- ชุมชนบริเวณถนนวิภาวดีรังสิต และรัชดาภิเษก</li> <li>- บริเวณสามแยกเกษตร</li> </ul> <p>N2 - ชุมชนบริเวณเขยอนวลจันทร์ ถ.สุขาภิบาล 1</p> <p>N3B - ชุมชนบริเวณถนนสุขาภิบาล 2 และ 3</p> <p>S1 - -</p> <p>S2B - ชุมชนบางนาใบ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- หมู่บ้านศรีสุฤต</li> <li>- ชุมชนสำโรงกลาง</li> <li>- หมู่บ้านแผ่นชัย-บางด้วน</li> </ul>	

<p>เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)</p>	<p>ระยะเตรียมการ ก่อสร้าง</p>	<p>กบ</p>	<p>ปานกลาง</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการ ควรมีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ รวมทั้งการให้รับรู้ข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ เกี่ยวกับโครงการ</li> <li>- ดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบด้านการเวนคืน และการอพยพโยกย้ายโดยเคร่งครัด</li> <li>- พยายามป้องกันปัญหาความขัดแย้งระหว่างเจ้าหน้าที่ของโครงการและราษฎรที่ได้รับผลกระทบโดยการ <ul style="list-style-type: none"> <li>• กลับกรองเจ้าหน้าที่ที่ต้องทำหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง/สัมผัสกับประชาชนโดยตรง</li> <li>• อารมณ์เจ้าหน้าที่ของโครงการให้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับโครงการอย่างชัดเจนและมีทักษะในการเข้าพบ/เข้าหา หรือขอความร่วมมือจากราษฎร รวมทั้งมีความสามารถในการแก้ไขปัญหาเฉพาะทางได้เป็นอย่างดี</li> <li>• จัดให้มีหัวหน้าครอบครัวปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในสนาม</li> </ul> </li> </ul>	
	<p>ระยะก่อสร้าง</p>	<p>ฉบ</p>	<p>ปานกลาง</p>	<p>- กิจกรรมการก่อสร้าง เช่น การขุดเจาะ การตอกเข็ม จะรบกวนราษฎรที่อาศัยในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประชาสัมพันธ์ให้ราษฎรและเจ้าหน้าที่ผู้ดูแลสถานที่สำคัญ เช่น วัด โรงเรียน ที่อยู่ใกล้เคียง แนวสายทางได้รับทราบข้อมูลโครงการ รวมทั้งแผนการก่อสร้างของโครงการ</li> <li>- ควบคุมดูแลมิให้มีกิจกรรมที่จะก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญหากเลี่ยงไม่ได้ กิจกรรมนั้นต้องแล้วเสร็จในเวลาอันรวดเร็ว</li> <li>- เอาใจใส่ต่อการร้องเรียนของราษฎรอย่างจริงจัง พร้อมทั้งดำเนินการแก้ไขโดยเร่งด่วน</li> </ul>	

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ	ระยะเวลา	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ			มาตรการป้องกันและแผนแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ทิศทาง	ระดับ	รายละเอียด		

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



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

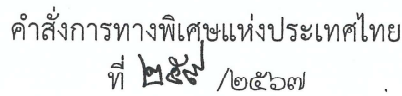
ภาคผนวก 2  
เอกสารแนบประกอบมาตรการ



2.1 เอกสารคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ 259/2567  
เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการ กำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติ  
ตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม  
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

---





ตามที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้มีคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑  
 สั ง ญ วั น ที่ ๙ กร ก ฎ า ค ม พ.ศ. ๒๕๖๑ เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติ  
 ตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม นั้น ต่อมา  
 การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้มีคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๕/๒๕๖๗ สั ง ญ วั น ที่ ๑๔ ก ุ ม ภา พ ัน ธ  
 พ.ศ. ๒๕๖๗ เรื่อง กำหนดวันที่มีผลใช้บังคับการจัดแบ่งส่วนงานและการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของ  
 แต่ละส่วนงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ตามคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๗๗/๒๕๖๖  
 ให้มีผลใช้บังคับการจัดแบ่งส่วนงานและการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละส่วนงานของการทางพิเศษ-  
 แห่งประเทศไทยใหม่ ตั้งแต่วันที่ ๑๖ ก ุ ม ภา พ ัน ธ พ.ศ. ๒๕๖๗ เป็นต้นไป

เพื่อให้สอดคล้องกับการจัดแบ่งส่วนงานและการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละส่วนงาน อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ จึงยกเลิกคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วยบุคคลดังต่อไปนี้

- โดยให้..

โดยให้คณะกรรมการฯ มีหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานของที่ปรึกษา (บุคคลที่ ๓) ที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ว่าจ้างให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษสายบางนา-อโศกมนตรี และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) และตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้) (ทางพิเศษสายบางนา-อโศกมนตรี) และโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก) (ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์))

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๒๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

2.2 เอกสารเชิญเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการกำกับดูแล  
และตรวจสอบผลการปฏิบัติตาม มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ครั้งที่ 1/2567

---





## การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

EXPRESSWAY AUTHORITY OF THAILAND

111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 โทร. 0 2558 9800 โทรสาร 0 2558 9788, 0 2558 9789

111 Rimklongbangkapi Road, Bangkapi, Huaykwang, Bangkok 10310 Tel : 66 2558 9800 Fax : 66 2558 9788, 66 2558 9789

Cable Address : EXAT Bangkok www.exat.co.th

ด่วนที่สุด

ที่ กทพ ๑๐/๑๙๕๐

๔ ธันวาคม ๒๕๖๗

เรื่อง ขอเชิญประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗

เรียน เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

อ้างถึง หนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ กทพ ๐๕/๑๙๐๘ ลงวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๑

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๒๕๙/๒๕๖๗ สั่ง ณ วันที่ ๒๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗
๒. ระเบียบวาระการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน ๑ ชุด

ตามหนังสือที่อ้างถึง การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้แจ้งคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ สั่ง ณ วันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานกรรมการ และกรรมการ จำนวน ๙ ท่าน โดยมีผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมร่วมเป็นกรรมการ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

การทางพิเศษฯ ได้มีคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๒๕๙/๒๕๖๗ สั่ง ณ วันที่ ๒๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗ ยกเลิกคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ สั่ง ณ วันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานกรรมการ ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผู้แทนกรุงเทพมหานคร ผู้แทนจังหวัดสมุทรปราการ ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ ผู้แทนสถาบันการศึกษา และเจ้าหน้าที่การทางพิเศษฯ ร่วมเป็นกรรมการ รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ ในกรณีนี้ การทางพิเศษฯ จึงขอความอนุเคราะห์ท่านพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ดังกล่าว และขอเชิญเข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ ในวันพุธที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๗ เวลา ๑๔.๐๐ น. ณ ห้องประชุม ๑๔๐๑ ชั้น ๑๔ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ระบบ Zoom

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

Cloud Meeting...

ได้รับเรื่องแล้ว

.....  
.....

Cloud Meeting (Meeting ID: 918 5024 0120 Passcode: 600652) โดยมีระเบียบวาระการประชุม  
ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ โดยสามารถดาวน์โหลดเอกสารประกอบการประชุมได้ตาม QR Code ท้ายหนังสือ ทั้งนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนและเข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลฯ  
ตามวัน เวลา และสถานที่ดังกล่าวด้วย จะเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



อ้างถึง สิ่งทีส่งมาด้วย ๑ และ ๒  
เอกสารประกอบการประชุม

ฝ่ายพัฒนาโครงการทางพิเศษ

โทร. ๐ ๒๕๕๘ ๙๘๐๐ ต่อ ๒๒๘๓๔

E-mail : emd.exat@gmail.com



## การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

EXPRESSWAY AUTHORITY OF THAILAND

111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 โทร. 0 2558 9800 โทรสาร 0 2558 9788, 0 2558 9789  
111 Rimklongbangkapi Road, Bangkok, Huaykwang, Bangkok 10310 Tel : 66 2558 9800 Fax : 66 2558 9788, 66 2558 9789  
Cable Address : EXAT Bangkok www.exat.co.th

ด่วนที่สุด  
ที่ กทพ ๑๐/๖๕๓๗

๕ ธันวาคม ๒๕๖๗

เรื่อง ขอเชิญประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗

เรียน ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

อ้างถึง หนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ กทพ ๐๕/๑๙๑๐ ลงวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๑

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๒๕๙/๒๕๖๗ ลง วันที่ ๒๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗
๒. ระเบียบวาระการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน ๑ ชุด

ตามหนังสือที่อ้างถึง การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้แจ้งคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ ลง วันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานกรรมการ และกรรมการ จำนวน ๙ ท่าน โดยมีผู้แทนกรุงเทพมหานครร่วมเป็นกรรมการ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

การทางพิเศษฯ ได้มีคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๒๕๙/๒๕๖๗ ลง วันที่ ๒๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗ ยกเลิกคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ ลง วันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานกรรมการ ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผู้แทนกรุงเทพมหานคร ผู้แทนจังหวัดสมุทรปราการ ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ ผู้แทนสถาบันการศึกษา และเจ้าหน้าที่การทางพิเศษฯ ร่วมเป็นกรรมการ รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ ในกรณี การทางพิเศษฯ จึงขอความอนุเคราะห์ท่านพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ดังกล่าว และขอเชิญเข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ ในวันพุธที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๗ เวลา ๑๔.๐๐ น. ห้องประชุม ๑๔๐๑ ชั้น ๑๔ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ระบบ Zoom

Cloud Meeting...



Cloud Meeting (Meeting ID: 918 5024 0120 Passcode: 600652) โดยมีระเบียบวาระการประชุม  
ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ โดยสามารถดาวน์โหลดเอกสารประกอบการประชุมได้ตาม QR Code ท้ายหนังสือ ทั้งนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนและเข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแล  
ตามวัน เวลา และสถานที่ดังกล่าวด้วย จะเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



อ้างอิง สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ และ ๒  
เอกสารประกอบการประชุม

ฝ่ายพัฒนาโครงการทางพิเศษ

โทร. ๐ ๒๕๕๘ ๙๘๐๐ ต่อ ๒๒๘๓๔

E-mail : emd.exat@gmail.com



## การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

### EXPRESSWAY AUTHORITY OF THAILAND

111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 โทร. 0 2558 9800 โทรสาร 0 2558 9788, 0 2558 9789

111 Rimklongbangkapi Road, Bangkapi, Huaykwang, Bangkok 10310 Tel : 66 2558 9800 Fax : 66 2558 9788, 66 2558 9789

Cable Address : EXAT Bangkok www.exat.co.th

**ด่วนที่สุด**  
ที่ กทพ ๑๐/๑๕๕๑

๕ ธันวาคม ๒๕๖๗

เรื่อง ขอเชิญประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗

เรียน อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ

อ้างถึง หนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ กทพ ๐๕/๑๙๑๑ ลงวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๑

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๒๕๙/๒๕๖๗ สั่ง ณ วันที่ ๒๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗
๒. ระเบียบวาระการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน ๑ ชุด

ตามหนังสือที่อ้างถึง การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้แจ้งคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ สั่ง ณ วันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานกรรมการ และกรรมการ จำนวน ๙ ท่าน โดยมีผู้แทนกรมควบคุมมลพิษร่วมเป็นกรรมการ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

การทางพิเศษฯ ได้มีคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๒๕๙/๒๕๖๗ สั่ง ณ วันที่ ๒๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗ ยกเลิกคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ สั่ง ณ วันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานกรรมการ ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผู้แทนกรุงเทพมหานคร ผู้แทนจังหวัดสมุทรปราการ ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ ผู้แทนสถาบันการศึกษา และเจ้าหน้าที่การทางพิเศษฯ ร่วมเป็นกรรมการ รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ ในกรณีนี้ การทางพิเศษฯ จึงขอความอนุเคราะห์ท่านพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ดังกล่าว และขอเชิญเข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ ในวันพุธที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๗ เวลา ๑๔.๐๐ น. ณ ห้องประชุม ๑๔๐๑ ชั้น ๑๔ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ระบบ Zoom

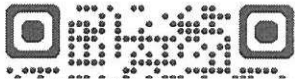
Cloud Meeting...

Cloud Meeting (Meeting ID: 918 5024 0120 Passcode: 600652) โดยมีระเบียบวาระการประชุม  
ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ โดยสามารถดาวน์โหลดเอกสารประกอบการประชุมได้ตาม QR Code ห้ายหนังสือ ทั้งนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนและเข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแล  
ตามวัน เวลา และสถานที่ดังกล่าวด้วย จะเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



อ้างถึง สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ และ ๒  
เอกสารประกอบการประชุม

ฝ่ายพัฒนาโครงการทางพิเศษ  
โทร. ๐ ๒๕๕๘ ๙๘๐๐ ต่อ ๒๒๘๓๔  
E-mail : emd.exat@gmail.com





## การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

### EXPRESSWAY AUTHORITY OF THAILAND

111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 โทร. 0 2558 9800 โทรสาร 0 2558 9788, 0 2558 9789  
111 Rimklongbangkapi Road, Bangkapi, Huaykwang, Bangkok 10310 Tel : 66 2558 9800 Fax : 66 2558 9788, 66 2558 9789  
Cable Address : EXAT Bangkok www.exat.co.th

ด่วนที่สุด

ที่ กทพ ๑๐/ ๑๙๒๘

๕ ธันวาคม ๒๕๖๗

ศาลากลางจังหวัดสมุทรปราการ
เลขรับ..... 18898
วันที่..... - 6 ธ.ค. 2567
เวลา.....

เรื่อง ขอเชิญประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗

เรียน ผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ

อ้างถึง หนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ กทพ ๐๕/๑๙๐๙ ลงวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๑

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๒๕๙/๒๕๖๗ สั่ง ณ วันที่ ๒๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗
๒. ระเบียบวาระการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน ๑ ชุด

ตามหนังสือที่อ้างถึง การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้แจ้งคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ สั่ง ณ วันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานกรรมการ และกรรมการ จำนวน ๙ ท่าน โดยมีผู้แทนจังหวัดสมุทรปราการร่วมเป็นกรรมการ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

การทางพิเศษฯ ได้มีคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๒๕๙/๒๕๖๗ สั่ง ณ วันที่ ๒๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗ ยกเลิกคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ สั่ง ณ วันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานกรรมการ ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผู้แทนกรุงเทพมหานคร ผู้แทนจังหวัดสมุทรปราการ ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ ผู้แทนสถาบันการศึกษา และเจ้าหน้าที่การทางพิเศษฯ ร่วมเป็นกรรมการ รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ ในกรณี การทางพิเศษฯ จึงขอความอนุเคราะห์ท่านพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ดังกล่าว และขอเชิญเข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ ในวันพุธที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๗ เวลา ๑๔.๐๐ น. ณ ห้องประชุม ๑๔๐๑ ชั้น ๑๔ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ระบบ Zoom

Cloud Meeting...

ได้รับเรื่องแล้ว

.....  
...../...../.....

Cloud Meeting (Meeting ID: 918 5024 0120 Passcode: 600652) โดยมีระเบียบวาระการประชุม  
ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ โดยสามารถดาวน์โหลดเอกสารประกอบการประชุมได้ตาม QR Code ท้ายหนังสือ ทั้งนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนและเข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแล  
ตามวัน เวลา และสถานที่ดังกล่าวด้วย จะเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



อ้างถึง สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ และ ๒  
เอกสารประกอบการประชุม

ฝ่ายพัฒนาโครงการทางพิเศษ

โทร. ๐ ๒๕๕๘ ๔๘๐๐ ต่อ ๒๒๘๓๔

E-mail : emd.exat@gmail.com



## การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

EXPRESSWAY AUTHORITY OF THAILAND

111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 โทร. 0 2558 9800 โทรสาร 0 2558 9788, 0 2558 9789  
111 Rimklongbangkapi Road, Bangkapi, Huaykwang, Bangkok 10310 Tel : 66 2558 9800 Fax : 66 2558 9788, 66 2558 9789  
Cable Address : EXAT Bangkok www.exat.co.th

ความที่สุด  
ที่ กทพ ๑๐/๖๕๖๗

๕ ธันวาคม ๒๕๖๗

เรื่อง ขอเชิญประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗

เรียน อธิการบดีมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

อ้างถึง หนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ กทพ ๐๕/๑๔๑๒ ลงวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๑

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๒๕๔/๒๕๖๗ สั่ง ณ วันที่ ๒๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗
๒. ระเบียบวาระการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน ๑ ชุด

ตามหนังสือที่อ้างถึง การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้แจ้งคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ สั่ง ณ วันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานกรรมการ และกรรมการ จำนวน ๙ ท่าน โดยมีผู้แทนสถาบันการศึกษาร่วมเป็นกรรมการ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

การทางพิเศษฯ ได้มีคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๒๕๔/๒๕๖๗ สั่ง ณ วันที่ ๒๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗ ยกเลิกคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ สั่ง ณ วันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานกรรมการ ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผู้แทนกรุงเทพมหานคร ผู้แทนจังหวัดสมุทรปราการ ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ ผู้แทนสถาบันการศึกษา และเจ้าหน้าที่การทางพิเศษฯ ร่วมเป็นกรรมการ รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ ในการนี้ การทางพิเศษฯ จึงขอความอนุเคราะห์ท่านพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ดังกล่าว และขอเชิญเข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ ในวันพุธที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๗ เวลา ๑๔.๐๐ น. ณ ห้องประชุม ๑๔๐๑ ชั้น ๑๔ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ระบบ Zoom

Cloud Meeting...



Cloud Meeting (Meeting ID: 918 5024 0120 Passcode: 600652) โดยมีระเบียบวาระการประชุม  
ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ โดยสามารถดาวน์โหลดเอกสารประกอบการประชุมได้ตาม QR Code ท้ายหนังสือ ทั้งนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนและเข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลฯ  
ตามวัน เวลา และสถานที่ดังกล่าวด้วย จะเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



อ้างอิง สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ และ ๒  
เอกสารประกอบการประชุม

ฝ่ายพัฒนาโครงการทางพิเศษ  
โทร. ๐ ๒๕๕๘ ๙๘๐๐ ต่อ ๒๒๘๓๔  
E-mail : emd.exat@gmail.com

## 2.3 เอกสารการประชุมคณะกรรมการกำกับ ครั้งที่ 1/2566



รายงานการประชุม  
คณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้) (ทางพิเศษสายบางนา-อโศก) และ  
โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก)  
(ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์))  
ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖  
เมื่อวันอังคารที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๖๖  
เวลา ๑๔.๐๐ น.  
ณ ห้องประชุม ๑๔๐๑ ชั้น ๑๔ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. และ  
ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ระบบ Zoom Cloud Meeting (Meeting ID: 991 2857 7281 Passcode: 490826)

ผู้มาประชุม

- |    |   |
|----|---|
| ๑. | ประธานกรรมการ<br>รองผู้ว่าการฝ่ายกลยุทธ์และแผนงาน<br>แทนผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย<br>การทางพิเศษแห่งประเทศไทย                                 |
| ๒. | กรรมการ<br>รองผู้ว่าการฝ่ายกลยุทธ์และแผนงาน<br>การทางพิเศษแห่งประเทศไทย   |
| ๓. | กรรมการ<br>ผู้อำนวยการฝ่ายก่อสร้างทางพิเศษ<br>แทนรองผู้ว่าการฝ่ายก่อสร้างและบำรุงรักษา<br>การทางพิเศษแห่งประเทศไทย                                    |
| ๔. | กรรมการ<br>นักวิชาการสิ่งแวดล้อมชำนาญการ<br>ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม  |
| ๕. | กรรมการ<br>นักวิชาการสิ่งแวดล้อมชำนาญการพิเศษ<br>หัวหน้ากลุ่มงานควบคุมมลพิษ ๒<br>กองจัดการคุณภาพอากาศและเสียง<br>ผู้แทนสำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร |
| ๖. | กรรมการ<br>ผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสมุทรปราการ  |



ผู้แทนสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม  
จังหวัดสมุทรปราการ ผู้แทนจังหวัดสมุทรปราการ

๗. กรรมการ  
ผู้อำนวยการส่วนเสี่ยงและความสัมพันธ์  
ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ
๘. กรรมการ  
ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยและพัฒนาการจราจรและขนส่ง  
ผู้แทนมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
๙. กรรมการและเลขานุการ  
ผู้อำนวยการฝ่ายนโยบายและแผน  
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
๑๐. กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ  
ผู้อำนวยการกองจัดการสิ่งแวดล้อม  
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ผู้เข้าร่วมประชุม

สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ที่ปรึกษาโครงการ

๑. ผู้จัดการโครงการ
๒. ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม
๓. ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม

ผู้เข้าร่วมประชุม

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

๑. หัวหน้าแผนกติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม กองจัดการสิ่งแวดล้อม  
ฝ่ายนโยบายและแผน
๒. ช่าง ๖ แผนกติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม กองจัดการสิ่งแวดล้อม  
ฝ่ายนโยบายและแผน
๓. วิทยากร ๖ แผนกติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม กองจัดการสิ่งแวดล้อม  
ฝ่ายนโยบายและแผน

ผู้เข้าร่วมประชุม

สำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร

๑.

นักวิชาการสิ่งแวดล้อมปฏิบัติการ

กลุ่มงานควบคุมมลพิษ ๒

กองจัดการคุณภาพอากาศและเสียง

ผู้แทนสำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร

เริ่มประชุมเวลา ๐๙.๐๐ น.

ระเบียบวาระที่ ๑ เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

ผู้อำนวยการฝ่ายนโยบายและแผน ฝ่ายเลขานุการฯ แจ้งว่า การประชุมครั้งนี้เป็นการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้) (ทางพิเศษสายบางนา-อโศก) และโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก) (ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)) ประจำปี ๒๕๖๖ โดยประชุม ณ ห้องประชุม ๑๔๐๑ ชั้น ๑๔ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. และมีผู้แทนประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ระบบ Zoom Cloud Meeting จึงขอให้กรรมการแนะนำตัว ดังนี้

รองผู้ว่าการฝ่ายกลยุทธ์และแผนงาน กล่าวสวัสดิ์และแจ้งให้ที่ประชุมทราบว่าได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทยให้เป็นประธานในที่ประชุม

ผู้อำนวยการฝ่ายก่อสร้างทางพิเศษ ประชุมแทนรองผู้ว่าการฝ่ายก่อสร้างและบำรุงรักษา การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

นักวิชาการสิ่งแวดล้อมชำนาญการ ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

นักวิชาการสิ่งแวดล้อมชำนาญการพิเศษ ผู้แทนสำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร

ผู้อำนวยการส่วนเสียงและความสั่นสะเทือน ประชุมแทนนายพันศักดิ์ ธิรมงคล ผู้อำนวยการกองจัดการคุณภาพอากาศและเสียง ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ

ผู้อำนวยการฝ่ายนโยบายและแผน ฝ่ายเลขานุการฯ

ผู้อำนวยการกองจัดการสิ่งแวดล้อม ฝ่ายผู้ช่วยเลขานุการฯ

มติที่ประชุม

รับทราบ

## ระเบียบวาระที่ ๒ เรื่องรับรองรายงานการประชุม

ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานให้ที่ประชุมทราบว่าได้จัดทำรายงานการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแล ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๖๕ เสนอคณะกรรมการฯ พร้อมหนังสือเชิญประชุม เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๖ โดยเป็นการประชุมเพื่อพิจารณาร่างรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษสายบางนา-อโศก และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๕ โดยมีมติเห็นชอบต่อร่างรายงานฯ ดังกล่าว และให้ที่ปรึกษานำข้อคิดเห็นในที่ประชุมไปจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ต่อไป จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณารับรองรายงานการประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕

## มติที่ประชุม

รับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแล ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๖๕

## ระเบียบวาระที่ ๓ เรื่องเพื่อพิจารณา

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษสายบางนา-อโศก และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

เลขานุการฯ ได้รายงานความเป็นมาให้ที่ประชุมทราบ ดังนี้

การทางพิเศษฯ ได้เปิดให้บริการทางพิเศษ รวมทั้งสิ้น ๘ เส้นทาง ระยะทางรวม ๒๒๔.๖ กิโลเมตร ทางพิเศษที่บริหารจัดการโดยการทางพิเศษฯ ได้แก่ ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษฉลองรัช ทางพิเศษบูรพาวิถี ทางพิเศษสายบางนา-อโศก (S1) และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) และทางพิเศษบริหารจัดการโดยเอกชนผู้รับสัมปทาน ได้แก่ ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา และทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ทางพิเศษประจิมรัถยา) โดยทางพิเศษสายบางนา-อโศก มีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีกับทางพิเศษฉลองรัช มีลักษณะเป็นทางพิเศษยกระดับ ระยะทาง ๔.๗ กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นจากปลายทางพิเศษฉลองรัช และซ้อนทับบนแนวทางพิเศษเฉลิมมหานครจากทางแยกต่างระดับอโศกเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถี เปิดให้บริการเมื่อวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๔๘ และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) เป็นทางยกระดับขนาด ๖ ช่องจราจร มีระยะทางทั้งสิ้น ๒๒.๕ กิโลเมตร โดยเปิดให้บริการโดยจัดเก็บค่าผ่านทาง (ช่วงบางพลี-สุขสวัสดิ์) ในวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๕๒ การทางพิเศษฯ ได้มีการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมภายหลังเปิดดำเนินโครงการของทุกโครงการอย่างต่อเนื่อง

มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๗/๒๕๔๓ วันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๔๓ เรื่อง รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้) หรือทางพิเศษสายบางนา-อโศก ได้ระบุให้การทางพิเศษฯ ว่าจ้างบุคคลที่สาม (Third Party) หรือผู้ที่จะควบคุมดูแล



ตรวจสอบให้มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่เสนอไว้ในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด และให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ โดยจะต้องตั้งงบประมาณในการติดตามตรวจสอบให้เป็นงบประมาณส่วนหนึ่งของโครงการฯ ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการ ซึ่งประกอบด้วย การทางพิเศษฯ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร จังหวัดสมุทรปราการ กรมควบคุมมลพิษ สถาบันการศึกษาหรือผู้แทนชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงโครงการฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นกรรมการ และจะต้องผนวกไว้ในสัญญาการรับเหมาก่อสร้างด้วย สำหรับโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก) ของกรมทางหลวง หรือทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ได้ระบุให้ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะก่อสร้างและดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ ต้องดำเนินการหรือจัดจ้างบุคคลที่สาม (Third Party) เพื่อทำหน้าที่ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ ทั้งนี้จะต้องจัดตั้งคณะกรรมการ เพื่อกำกับดูแลการดำเนินการของบุคคลที่สาม ดังนั้น การทางพิเศษฯ ได้มีคำสั่งการ การทางพิเศษ-แห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยมีการประชุมคณะกรรมการฯ ๑ ครั้งต่อปี ซึ่งคณะกรรมการฯ มีหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานของที่ปรึกษา (บุคคลที่ ๓) ที่ การทางพิเศษฯ ว่าจ้างให้ดำเนินงานศึกษาและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษสายบางนา-อโศก และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๖ ได้ว่าจ้างสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์เป็นที่ปรึกษาเพื่อดำเนินงานศึกษาและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการดำเนินงานของทางพิเศษสายบางนา-อโศก และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) สรุปว่าการทางพิเศษฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน และผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือนมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกสถานีตรวจวัด

สถิติข้อมูลเรื่องร้องเรียนด้านสิ่งแวดล้อมในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ทางพิเศษสายบางนา-อโศก ไม่มีเรื่องร้องเรียนด้านสิ่งแวดล้อม สำหรับทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) มีเรื่องร้องเรียนด้านระดับเสียง ๓ ราย โดยผลการตรวจวัดทุกรายมีค่าอยู่ภายใต้เกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการ-สิ่งแวดล้อมแห่งชาติที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๗๐ เดซิเบลเอ

ทั้งนี้ ฝ่ายเลขานุการฯ ได้เชิญที่ปรึกษามานำเสนอรายละเอียดของการดำเนินงาน เพื่อให้การพิจารณาผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษสายบางนา-อโศก และโครงการทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) เป็นไปด้วยความรอบคอบ ครบถ้วน พร้อมทั้งรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ เพื่อไปดำเนินการปรับปรุงแก้ไขต่อไป

สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ซึ่งเป็นที่ปรึกษาได้นำเสนอผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษสายบางนา-อโศก และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) โดยมีรายละเอียดดังนี้

### ๑. ทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์

รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ๖ ด้าน คือ คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำ การคมนาคม และเศรษฐกิจ-สังคม โดยที่ปรึกษาได้ตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเรียบร้อยแล้ว สรุปได้ว่า การทางพิเศษฯ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้อย่างครบถ้วน

จากการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยได้กำหนดให้ติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ๑ สถานี คือ โรงเรียนพูนสิน และระดับเสียง ๑ สถานี คือ ลุมพินีทาว์นเพลส สุขุมวิท ๖๒ (แทนโรงเรียนอนุบาลสวนนันทวัน) ทั้งนี้ การทางพิเศษฯ ได้ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติม ดังนี้ ตรวจสอบคุณภาพอากาศบริเวณ ลุมพินีทาว์นเพลส สุขุมวิท ๖๒ ระดับเสียงบริเวณโรงเรียนพูนสิน และความสั่นสะเทือนบริเวณลุมพินีทาว์นเพลส สุขุมวิท ๖๒ และโรงเรียนพูนสิน โดยผลการตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม สรุปได้ว่า

ผลการตรวจวัดทุกพารามิเตอร์และทุกสถานีตรวจวัด มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามกฎหมายกำหนด โดยคุณภาพอากาศมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ระดับเสียงและความสั่นสะเทือนมีแนวโน้มลดลง

### ๒. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ๑๑ ด้าน คือ คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน ระบบนิเวศในแหล่งน้ำ ระบบนิเวศบนบก การใช้ที่ดิน การป้องกันน้ำท่วมและการระบายน้ำ สภาพเศรษฐกิจและสังคม สภาพภูมิทัศน์ และความปลอดภัย โดยที่ปรึกษาได้ตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเรียบร้อยแล้ว สรุปได้ว่าการทางพิเศษฯ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้อย่างครบถ้วน

จากการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยได้กำหนดให้ติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ๑ สถานี คือ วัดไตรสามัคคี ระดับเสียง ๑ สถานี คือ วัดสวนส้ม และความสั่นสะเทือน ๓ สถานี คือ วัดสวนส้ม หมู่บ้านนันทวัน และหมู่บ้านเทพานิเวศ ทั้งนี้ การทางพิเศษฯ ได้ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติม ดังนี้ ตรวจสอบคุณภาพอากาศบริเวณวัดสวนส้ม หมู่บ้านเทพานิเวศ หมู่บ้านนันทวัน และหมู่บ้านร่มเย็น ระดับเสียงบริเวณวัดไตรสามัคคี หมู่บ้านเทพานิเวศ หมู่บ้านนันทวัน หมู่บ้านเศรษฐสิริ บางนา-วงแหวนรอบนอก THE PLANT ศรีนครินทร์-หนามแดง และหมู่บ้านร่มเย็น ความสั่นสะเทือนบริเวณวัดไตรสามัคคี และหมู่บ้านร่มเย็น โดยผลการตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม สรุปได้ว่า

ผลการตรวจวัดทุกพารามิเตอร์และทุกสถานีตรวจวัด มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามกฎหมายกำหนด โดยคุณภาพอากาศและระดับเสียงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น และความสั่นสะเทือนมีแนวโน้มลดลง

สถิติข้อมูลร้องเรียนด้านสิ่งแวดล้อมในปี ๒๕๖๕ ของทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ พบว่า ไม่มีการร้องเรียนด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) พบว่ามีเรื่องร้องเรียนด้านระดับเสียง ๓ ราย โดยมีรายละเอียดดังนี้

๑. ที่พักอาศัยบริเวณซอยศรีนครินทร์เซ็นเตอร์ ถนนศรีนครินทร์ ตำบลบางเมืองใหม่ อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ ตรวจวัดระดับเสียงระหว่างวันที่ ๘-๑๓ มิถุนายน ๒๕๖๖ โดยผล



การตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง ( $L_{eq\ 24\ hr}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง ๖๕.๔-๖๖.๗ เดซิเบลเอ ซึ่งยังคงมีค่าอยู่ภายใต้เกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๗๐ เดซิเบลเอ

๒. โครงการบริหารเนียบ เมกะทาวน์ บางนา ตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ตรวจวัดระดับเสียงระหว่างวันที่ ๑๓-๑๔ กรกฎาคม ๒๕๖๖ โดยผลการตรวจวัด  $L_{eq\ 24\ hr}$  มีค่าอยู่ระหว่าง ๕๘.๙-๖๔.๑ เดซิเบลเอ ซึ่งยังคงมีค่าอยู่ภายใต้เกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๗๐ เดซิเบลเอ

๓. ที่พักอาศัยบริเวณซอยศรีนครินทร์เซ็นเตอร์ ถนนศรีนครินทร์ ตำบลบางเมืองใหม่ อำเภอมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ ตรวจวัดระดับเสียงระหว่างวันที่ ๑๗-๒๒ สิงหาคม ๒๕๖๖ โดยผลการตรวจวัด  $L_{eq\ 24\ hr}$  มีค่าอยู่ระหว่าง ๖๖.๐-๖๖.๘ เดซิเบลเอ ซึ่งยังคงมีค่าอยู่ภายใต้เกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๗๐ เดซิเบลเอ

ผู้อำนวยการส่วนเสียงและความสั่นสะเทือน ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ  
เสนอข้อคิดเห็นดังนี้

- การนำเสนอ วาระการประชุม และร่างรายงานฯ ควรมีการนำเสนอเนื้อหาให้สอดคล้องกัน โดยในการนำเสนอหน้าที ๑ ในบทที่ ๓ ในเล่มร่างรายงานฯ ควรนำเสนอแบบวาระการประชุมที่มีการสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการในภาพรวม และนำเสนอข้อมูลโดยละเอียดในตาราง ให้นำเสนอการดำเนินงานเพิ่มเติมจากที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และงานที่ดำเนินการเพิ่มเติมจากการรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในช่วงครึ่งปีแรกแยกออกมาจากการปฏิบัติตามมาตรการฯ เดิมที่การทางพิเศษฯ ได้ดำเนินเป็นประจำอย่างต่อเนื่องให้ชัดเจน เพื่อให้ผู้อ่านรายงานฯ รับทราบการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของการทางพิเศษฯ มากยิ่งขึ้น เช่น มีการปรับปรุงทางพิเศษภายหลังการเปิดดำเนินการอย่างไร การติดตั้งกำแพงกันเสียงเพิ่มเติม การติดตั้งเครื่องตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมออนไลน์ ให้การทางพิเศษฯ ระบุว่าติดตั้งเมื่อไหร่ จุดใดที่ดำเนินการติดตั้งเพิ่มเติม ระบบใหม่ไลน์การทำงาน เป็นต้น

- ให้สรุปข้อ ๔.๒ มีการตรวจวัดพารามิเตอร์ใดบ้างก่อนนำเสนอข้อ ๔.๓

- ผลตรวจวัดระดับเสียงของบริเวณหมู่บ้านเทพานิเวศในหน้า ๔-๖๘ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ขอให้ที่ปรึกษาเพิ่มข้อมูลการวิเคราะห์สาเหตุว่าเกิดจากอะไร เช่น สภาพแวดล้อมเปลี่ยนแปลงหรือไม่ ปริมาณจราจรเพิ่มขึ้น หรือสาเหตุอื่น ๆ และคุณภาพอากาศที่มีค่ามากขึ้น ขอให้ที่ปรึกษาวิเคราะห์สาเหตุ เพื่อการทางพิเศษฯ ได้ดำเนินการกำหนดมาตรการเพิ่มเติมเพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น

- ให้ระบุว่า การตรวจวัดระดับเสียงครั้งแรกบริเวณหมู่บ้านร่มเย็นในหน้า ๔-๖๙ ตรวจวัดเมื่อไหร่ โดยให้ปรับในร่างรายงานฯ

- ในร่างรายงานฯ ไม่มีเรื่องร้องเรียน แต่มีการนำเสนอในที่ประชุม เรื่องร้องเรียนของการทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) มีทั้งหมด ๓ ราย ตรวจวัดในช่วงเวลาเดียวกัน บริเวณเดียวกัน ตั้งอยู่ใกล้กันหรือไม่ การทางพิเศษฯ มีการตรวจสอบหรือไม่ว่าเกิดจากสาเหตุใด เช่น ร้องเรียนจากเสียงรบกวนช่วงกลางคืน ปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น หรือระยะทางของบ้านพักอาศัยใกล้กับทางพิเศษ เป็นต้น เพื่อเป็นข้อมูลให้กรมควบคุมมลพิษ ทบทวนข้อกฎหมายด้านระดับเสียงเพื่อเติม เนื่องจากปัจจุบันกรมควบคุมมลพิษได้รับข้อร้องเรียนจากประชาชน ให้ทำการปรับปรุงกฎหมายด้านระดับเสียงให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ ผลการตรวจวัดระดับเสียงจากข้อร้องเรียนมีค่าไม่เกินมาตรฐาน การทางพิเศษฯ ได้มีมาตรการเพิ่มเติมหรือไม่



หัวหน้ากลุ่มงานควบคุมมลพิษ ๒ ผู้แทนสำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร  
แจ้งว่าควรเพิ่มรายงานการประชุม ภาพถ่ายกิจกรรม ภาพถ่ายการประชุมคณะกำกับดูแล การดำเนินงานต่าง ๆ  
ให้ชัดเจน ในรายงานและสไลด์นำเสนอหน้าที่ ๒๕

- เพิ่มการเปรียบเทียบผลตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ชัดเจน มีทิศทางลดลง หรือดีขึ้น  
ในรายงานและสไลด์นำเสนอหน้าที่ ๔๓ และ ๔๕

- เพิ่มวิธีตรวจวัด ข้อมูลและภาพเครื่องตรวจวัด มาตรฐานห้องปฏิบัติการ ใบสอบเทียบ  
(ใบ Certificate) กฎหมาย เป็นต้น ในรายงานและสไลด์นำเสนอ

นักวิชาการสิ่งแวดล้อมชำนาญการ ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผน-  
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สอบถามเรื่องการมอบอำนาจการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข  
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-  
สุขสวัสดิ์) ของกรมทางหลวงยกให้การทางพิเศษฯ ดำเนินการต่อไป เพื่อทราบรายละเอียดขอบเขตการตรวจวัด  
คุณภาพสิ่งแวดล้อมที่อยู่ในความรับผิดชอบของการทางพิเศษฯ เช่น สถานีตรวจวัดวัดสะแกงาม เป็นสถานี  
ตรวจวัดในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง หรือการทางพิเศษฯ เป็นต้น และให้แนบเอกสารการมอบ  
ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ให้การทางพิเศษฯ รับผิดชอบในเรื่องการปฏิบัติตามมาตรการ  
ป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

- สอบถามว่าการขุดซ่อมท่อประปามีผลต่อโครงสร้างทางพิเศษหรือไม่ โดยการทางพิเศษฯ  
ชี้แจงว่าไม่มีผลต่อโครงสร้างทางพิเศษ

- สอบถามว่ากำแพงกันเสียงรูปแบบต่าง ๆ บนทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) มี  
ประสิทธิภาพในการป้องกันเสียงอย่างไร การทางพิเศษฯ มีหลักการเลือกชนิดกำแพงกันเสียงในการติดตั้งแต่ละ  
แห่งอย่างไร การทางพิเศษฯ ได้ชี้แจงว่าพิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงโดยติดตั้งตามที่กำหนดในรายงานการ  
ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และติดตั้งเพิ่มเติมกรณีที่มีข้อร้องเรียน เมื่อทำการตรวจวัดระดับเสียงทั่วไปและ  
ผลตรวจวัดมีค่าเกินมาตรฐาน (๗๐ เดซิเบลเอ) สำหรับการเลือกประเภทกำแพงกันเสียงจะพิจารณาจากบริเวณ  
ใกล้เคียงและสภาพแวดล้อมโดยรอบที่พิกัดภัยที่ได้รับผลกระทบ หากเป็นอาคารสูงจะติดตั้งกำแพงกันเสียง  
แบบดูดซับ เพื่อไม่ให้เกิดการสะท้อนของเสียง และออกแบบกำแพงกันเสียงตามแนวทางของ The Federal  
Highway Administration (FHWA)

- ทางพิเศษบางบริเวณมีน้ำท่วมขัง มีหลุมบ่อ อาจเกิดอุบัติเหตุได้ แก้ไขให้เป็นไปตามมาตรการ  
ป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เรื่อง การป้องกันน้ำท่วมและการระบายน้ำ

- ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) บริเวณด่านเทพารักษ์ ด่านบางแก้ว IKEA มีการ  
ก่อสร้าง อาจเกิดผลกระทบด้านระดับเสียงและฝุ่นละออง การทางพิเศษฯ ควรมีมาตรการป้องกันผลกระทบที่  
อาจเกิดขึ้น

อ้างถึงคำสั่งการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๙  
กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยปัจจุบันผู้แทนของกรุงเทพมหานคร และ  
ผู้แทนสำรอง ลำดับที่ ๒ มีการเปลี่ยนแปลง ซึ่งสำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานครจะดำเนินการแต่งตั้งผู้แทนและ  
แจ้งการทางพิเศษฯ ในภายหลังโดยกรณีที่ยังไม่มีหนังสือแต่งตั้งคณะกรรมการแจ้งให้การทางพิเศษฯ ทราบ  
ให้การทางพิเศษฯ จัดทำหนังสือเชิญประชุมโดยอ้างถึงคำสั่งแต่งตั้งเดิม โดยระบุตำแหน่งของผู้แทนแทนชื่อ-สกุล

การทางพิเศษฯ และที่ปรึกษา รับทราบ และนำข้อคิดเห็นจากที่ประชุมไปปรับแก้ในร่างรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ และจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ฉบับสมบูรณ์ เพื่อจัดส่ง สผ. ภายในเดือนมกราคม ๒๕๖๗ ต่อไป และรับข้อสังเกตของที่ประชุมไปปรับปรุงการดำเนินงานให้สอดคล้องและเป็นไปตามมาตรการต่าง ๆ ที่ระบุในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อป้องกันและลดผลกระทบต่อประชาชนและผู้ใช้บริการทางพิเศษ

ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานให้ที่ประชุมทราบเพิ่มเติม สำหรับทางพิเศษสายอื่น ๆ ที่อยู่ในความรับผิดชอบของการทางพิเศษฯ และทางพิเศษบริหารจัดการโดยเอกชนผู้รับสัมปทาน ได้ดำเนินการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ และจัดส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามรอบการจัดส่งรายงานที่ สผ. กำหนด ซึ่ง สผ. ได้มีหนังสือแจ้งข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะการดำเนินงานให้การทางพิเศษฯ ซึ่งการทางพิเศษฯ รับไปปฏิบัติต่อไป

#### มติที่ประชุม

เห็นชอบต่อร่างรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ โดยให้ที่ปรึกษานำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ผนวกไว้ในรายงานฉบับสมบูรณ์ต่อไป

#### ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องอื่น ๆ

-

ปิดประชุมเวลา ๑๖.๐๐ น.

วิทยากร ๒  
ผู้จัดรายงานการประชุม

หัวหน้าแผนกติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ผู้ตรวจรายงานการประชุม

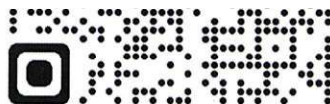


สิ่งที่ส่งมาด้วย

QR Code

รายงานการประชุม

คณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖  
โครงการทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้) (ทางพิเศษสายบางนา-อโศก)  
และโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้  
(ถนนกาญจนาภิเษก) (ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์))





## 2.4 รูปกิจกรรมการจัดประชุมคณะกรรมการกำกับ ครั้งที่ 1/2567

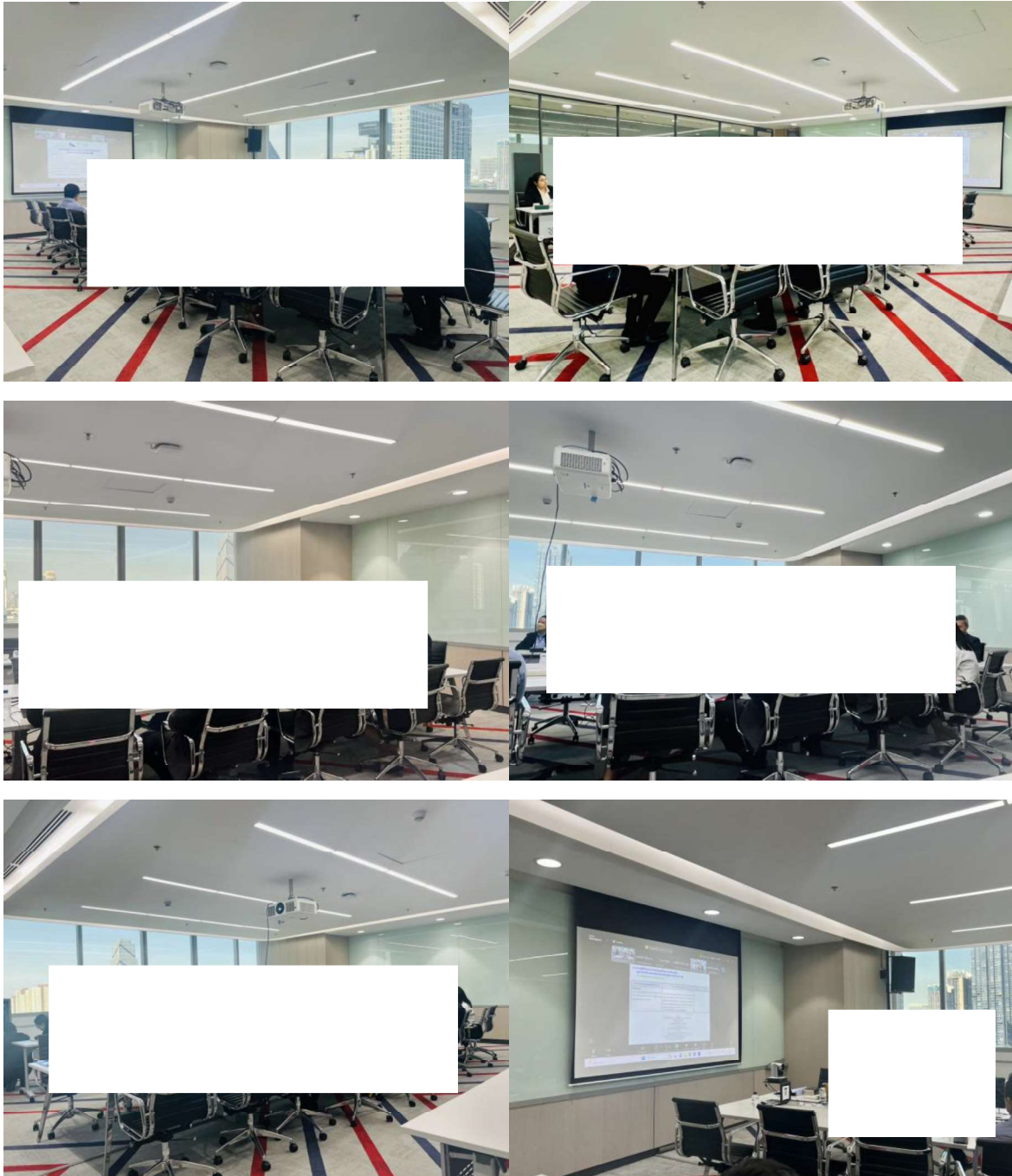


กิจกรรมการจัดการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ  
ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1/2567

วันอังคารที่ 18 ธันวาคม 2567 เวลา 14.00 น.

ณ ห้องประชุม 1401 ชั้น 14 อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.

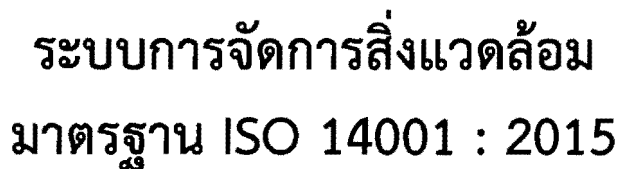
การประชุมทางไกลผ่านระบบสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โปรแกรม Zoom Cloud Meeting



2.5 เอกสารระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม  
มาตรฐาน ISO14001 : 2015  
วิธีปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ

---



[illegible]




	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
	งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๑๙ ส.ค. 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 ที่รักษาสภาพทางพิเศษให้ได้อยู่เสมอโดยการบำรุงรักษาเพื่อป้องกันอุบัติเหตุต่อยานพาหนะ 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 พนักงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทย 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 ๑๙/๙.๖.๕๙	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

๔.๔.๓ 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

	วิธีการปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
	งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๑๙/๙.๐๕๙๙	หน้าที่ ๖ ของ ๒๗

และขอบเขตของความเสียหายที่มองไม่เห็น (Hidden Defect) รวมทั้งตรวจสอบตำแหน่งส่วนประกอบและวัสดุในโครงสร้างเพื่อตรวจสอบการขยายตัวหรือขอบเขตความเสียหายที่เกิดขึ้นในโครงสร้างทางพิเศษเพื่อป้องกันและควบคุมความเสียหายไม่ให้เกินค่าที่กำหนดเพื่อประเมินสาเหตุของความเสียหายที่เกิดขึ้นในโครงสร้างเพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในโครงสร้างอื่นเพื่อทดสอบความแข็งแรงวัสดุในโครงสร้างทางพิเศษเพื่อประเมินความแข็งแรงและเสถียรภาพทางพิเศษ

๖.๑.๔ การตรวจสอบฉุกเฉิน (Emergency Inspection)

การตรวจสอบฉุกเฉินเป็นการตรวจสอบเพื่อประเมินสภาพทางพิเศษ ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุทางธรรมชาติอย่างร้ายแรง หรืออุบัติเหตุร้ายแรงบนทางพิเศษโดยการตรวจสอบจะทำการตรวจสอบด้วยสายตาในเบื้องต้นก่อน แล้วจึงพิจารณาการตรวจสอบพิเศษเพิ่มเติมเพื่อพิจารณาการซ่อมแซมฉุกเฉิน เพื่อให้ทางพิเศษสามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัย หรือทำการติดตั้งเครื่องมือวัดเพื่อตรวจสอบสภาพโครงสร้างหลังจากประสบเหตุฉุกเฉิน ผลของการตรวจสอบโครงสร้างจะชี้ว่าจำเป็นต้องปฏิบัติอย่างไร 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 รววกกันชน	D		
๗. กำแพงกันเสียง	D		
๘. ตะแกรงระบายน้ำ	D		
๙. รอยต่อทางพิเศษ	D		
๑๐. พื้นโครงสร้างทางพิเศษ คานโครงสร้างตามยาว คานตามขวาง กลางช่วง คานตามขวางหัว-ท้าย คานคอนกรีตรูปกล่องและระบบค้ำยันภายในคานรูปกล่อง Shear Key, Deviator Block, Seismic Buffer ผนังกันดินเสาตอม่อ คอนกรีต, ฐานรากทางพิเศษ		R	คานคอนกรีตรูปกล่องและระบบค้ำยันภายในคานรูปกล่อง Shear Key, Deviator Block, Seismic Buffer เฉพาะบูรพาวิถี
๑๑. ระบบระบายน้ำ		R	
๑๒. แป้นรับลวดอัดแรง, 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 ๑๙/๕.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 ส.ค. ๕๙	หน้าที่ ๙ ของ ๒๗

๒. ผัวจรจรคอรกรรตไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งต่อสัปดาห์

โครงสร้าง	ความเสียหาย	ระดับความเสียหาย			
		D	C	B	A
ผัวจรจรคอรกรรต	% 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
	ความเสียหายของน็อตและสลักเกลียว	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/ก.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 ๑๙/๙.๕๕	หน้าที่ ๑๔ ของ ๒๗

๙. รอยต่อทางพิเศษไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งต่อสัปดาห์

โครงสร้าง	ความเสียหาย	ระดับความเสียหาย			
		D	C	B	A
รอยต่อทางพิเศษทุกประเภท	ความเสียหายของน็อตและสลักเกลียว	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	ไม่พบการเสียรูป	เสียรูปเล็กน้อย	< 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 ๑๙/๕.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	ความกว้างของรอยแตกกว้าง	< 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	พบการแตกกว้าง
	การเสื่อมสภาพของนอตและสายยึด	ไม่พบสนิมและการหลุดหาย	เกิดสนิม	เกิดสนิมหลุดหาย	เกิดสนิมหลุดหาย
	การรั่วซึมของน้ำ	ไม่มีการรั่วซึมของน้ำ	ไม่มีการรั่วซึมของน้ำ	ไม่มีการรั่วซึมของน้ำ	รั่วซึม


	<b>วิธีการปฏิบัติงาน</b> <b>งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ</b>	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙/๙.ค.๕๙	หน้าที่ ๑๖ ของ ๒๗

๑๒. แบนรับลวดอัดแรง, ท่อร้อยลวดอัดแรง

โครงสร้าง	ความเสียหาย	ระดับความเสียหาย			
		D	C	B	A
แบนรับลวดอัดแรง	การเสื่อมสภาพของแบนรับลวดอัดแรง	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

	วิธีการปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
	งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๑๙/๙.ค.๕๙	หน้าที่ ๑๗ ของ ๒๗


#### ๖.๕ ระดับความเสียหายของทางพิเศษ

ในการตรวจสอบประจำวัน ประจำและพิเศษ ได้แบ่งระดับความเสียหายและการดำเนินการออกเป็น ๔ ระดับ มีรายละเอียดดังนี้

ระดับความเสียหาย	ความเสียหาย	การดำเนินการ
A	เป็นระดับความเสียหายที่ต้องดำเนินการซ่อมแซม โดยเร่งด่วนก่อนที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทางพิเศษ หรือมีผลกระทบต่อความแข็งแรงของโครงสร้าง	ตรวจวัดฉุกเฉินและซ่อมแซม เร่งด่วน
B	เป็นระดับความเสียหายที่ต้องมีการพิจารณาตรวจติดตาม และอาจมีการตรวจสอบพิเศษเพื่อหาสาเหตุ การเกิดและแนวทางการซ่อมแซมอย่างถูกต้อง	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

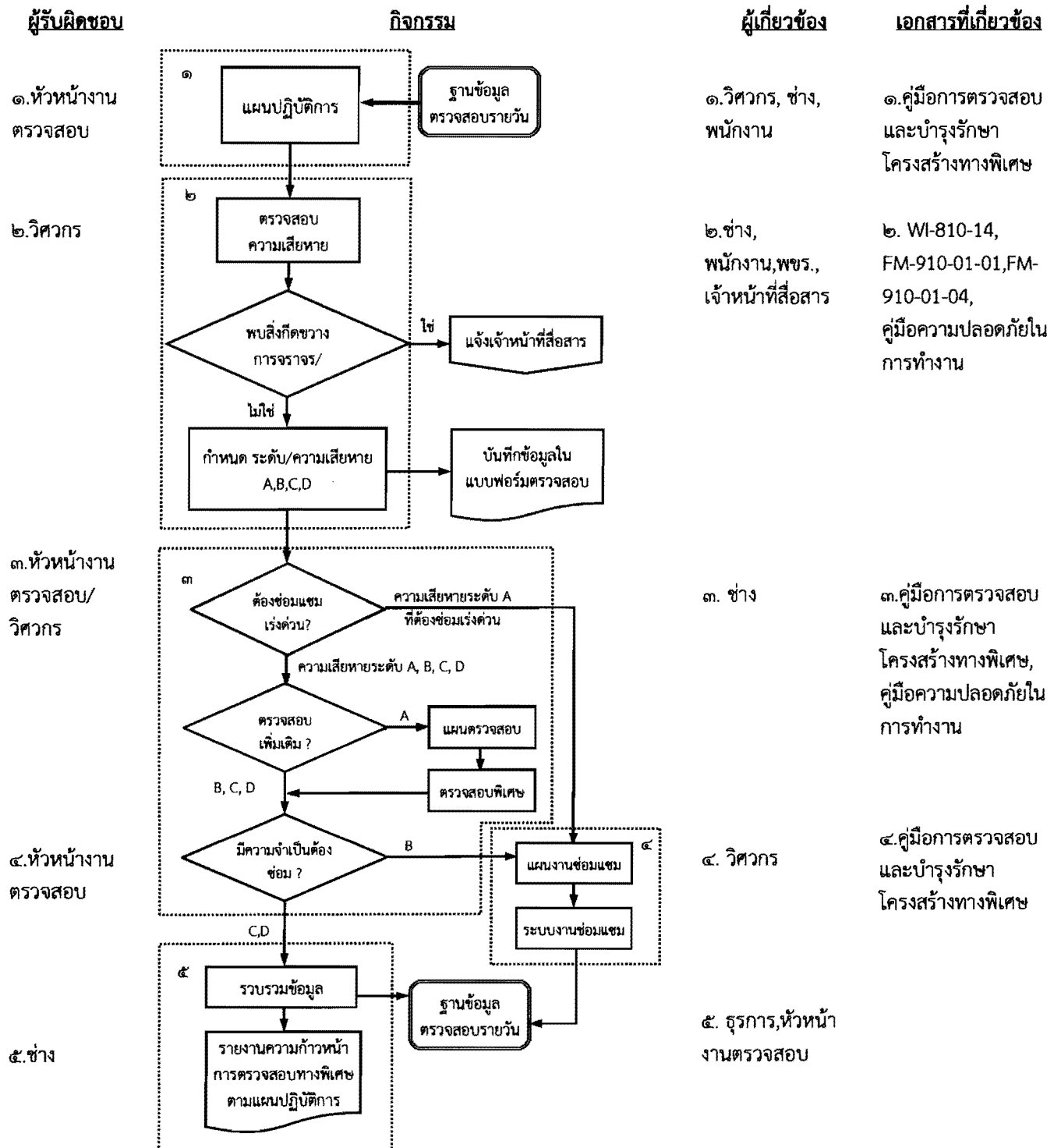
ในกรณีของผู้รับเหมาหรือที่ปรึกษาที่จะทำงานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษจะต้องได้รับสำเนาคู่มือความปลอดภัยในการทำงาน จากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยก่อนเริ่มปฏิบัติงานตามสัญญา




	<b>วิธีการปฏิบัติงาน</b> <b>งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ</b>	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙/๓.๕๙	หน้าที่ ๑๙ ของ ๒๗

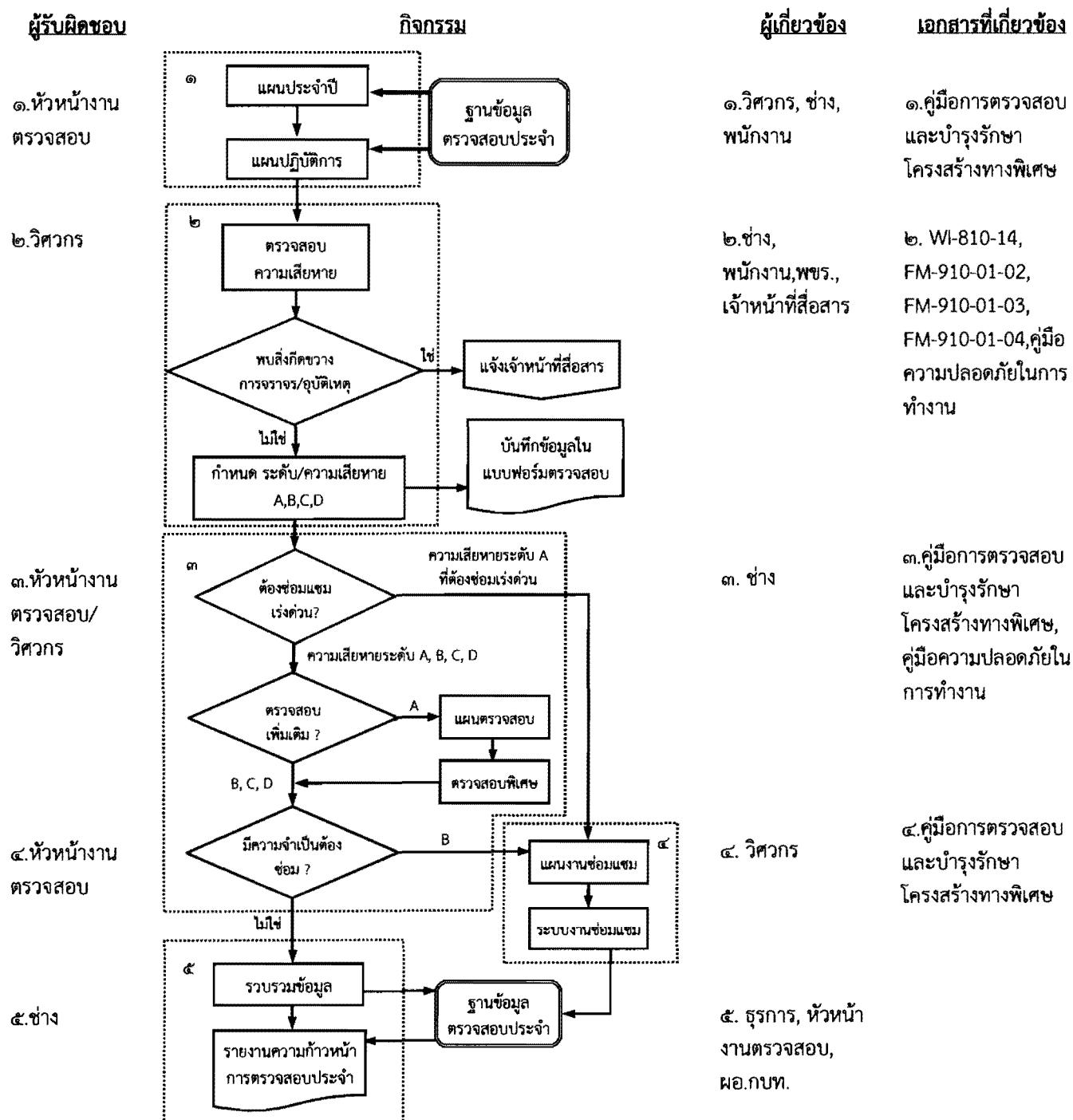
## ๖.๗ แผนผังวิธีปฏิบัติงาน


### ๖.๗.๑ วิธีปฏิบัติงานตรวจสอบรายวัน



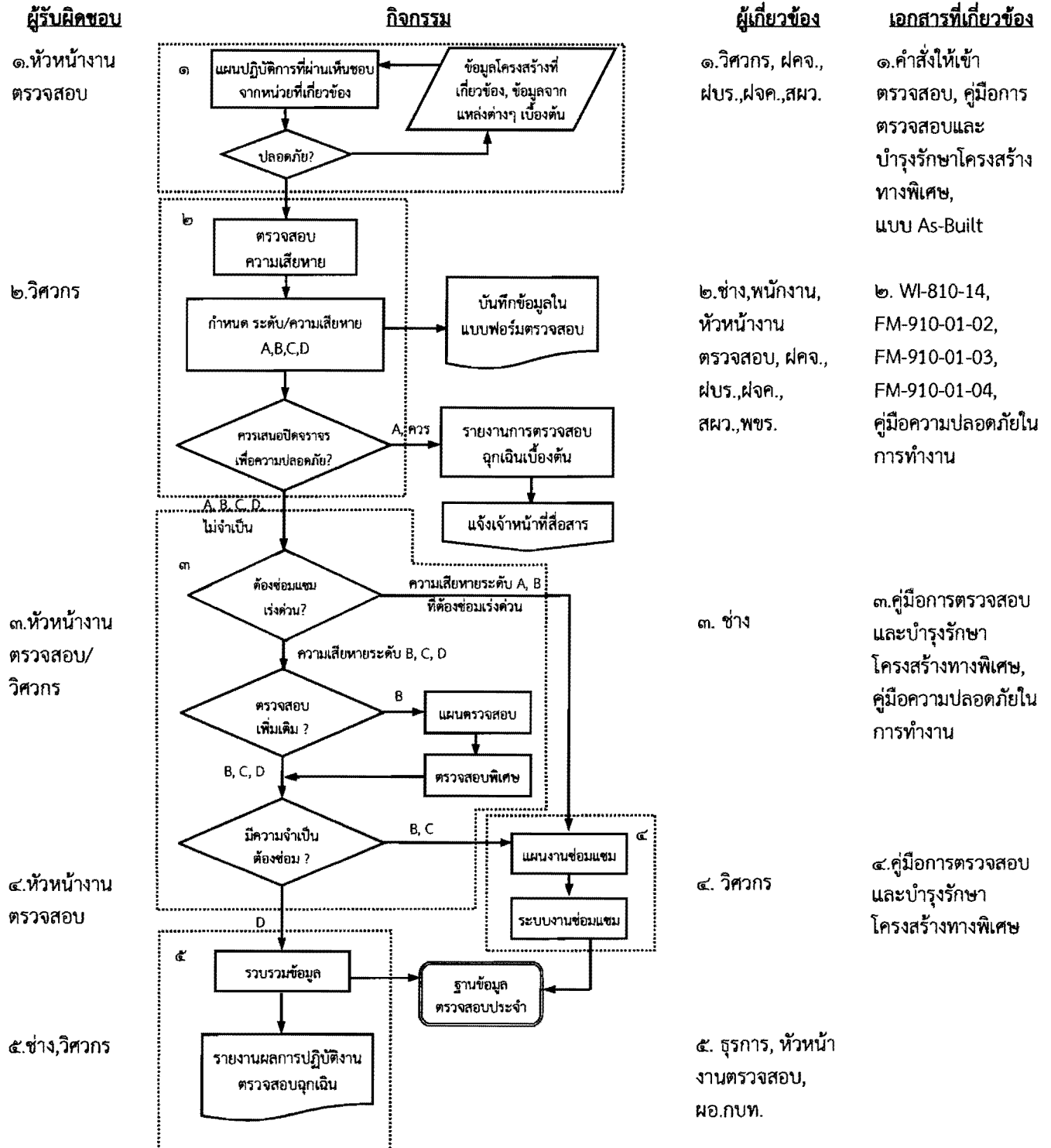
	<b>วิธีการปฏิบัติงาน</b> <b>งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ</b>	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙/๙-๑๕/๙	หน้าที่ ๒๐ ของ ๒๗


### ๖.๗.๒ วิธีปฏิบัติงานตรวจสอบประจำ



	<b>วิธีการปฏิบัติงาน</b>  <b>งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ</b>	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙/๙/๕๙	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 ๑๙.๙.๕๙	หน้าที่ ๒๓ ของ ๒๗

ทั้งนี้เนื่องจากการตรวจสอบรายวันเป็นการกำหนดระดับความเสียหาย และ/หรือ สาเหตุของความเสียหายจากข้อมูลการตรวจสอบด้วยสายตา (Visual Inspection) เพียงอย่างเดียว วิศวกรอาจจำเป็นต้องดำเนินการตรวจสอบเพิ่มเติมเพื่อให้มีข้อมูลเพียงพอต่อการตัดสินใจว่าต้องทำการซ่อมแซมหรือไม่ รวมทั้งเลือกวิธีการซ่อมแซมที่เหมาะสมต่อไป


ในขั้นสุดท้ายของการวิเคราะห์และประเมินผลการตรวจสอบ หัวหน้างานตรวจสอบ และวิศวกรจะต้องตัดสินใจเลือกกว่าจำเป็นต้องดำเนินการตามระบบซ่อมแซมหรือไม่

#### การซ่อมแซม (๔)

ในกรณีที่ต้องการซ่อมแซมเร่งด่วนหรือต้องดำเนินการซ่อมเชิงแก้ไข วิศวกรจะต้องจัดทำแผนการซ่อมแซม โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีการและการออกแบบการซ่อมแซม วันสิ้นสุดการซ่อมแซม หลักการ เหตุผล และงบประมาณ และประสานงานกับแผนกที่เกี่ยวข้อง

#### 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 ส.ค. ๕๕	หน้าที่ ๒๔ ของ ๒๗

#### ๖.๘.๒ รายละเอียดของแผนผังวิธีปฏิบัติงานตรวจสอบประจำ


##### วางแผนการดำเนินงาน (๑)

โดยส่วนใหญ่โครงสร้างและส่วนประกอบที่ต้องดำเนินการตรวจสอบประจำจะเป็นโครงสร้างใต้ผิวจราจรทางพิเศษเพื่อให้การปฏิบัติงานตรวจสอบประจำเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และรักษาสมดุลของภาระงานตรวจสอบให้ครอบคลุมตลอดทั้งปี หัวหน้างานตรวจสอบจะต้องจัดทำแผนประจำปี (แผนงานการตรวจสอบโครงสร้างประจำปี) และแผนปฏิบัติการ (แผนการตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษประจำปี) ที่ระบุพื้นที่ที่ตรวจสอบ ช่วงเวลาที่จะดำเนินการ แผนการปฏิบัติงานสะสม โดยพิจารณาฤดูที่เหมาะสมสำหรับโครงสร้างและส่วนประกอบโครงสร้างแต่ละส่วน ฐานข้อมูลการตรวจสอบ และใช้ข้อมูลจากฐานข้อมูลการตรวจสอบเพื่อให้การตรวจสอบดำเนินการได้ครอบคลุมทั้งสายทางในช่วงเวลา ๑ ปี และหัวหน้างานตรวจสอบจะต้องเสนอแผนประจำปีและแผนปฏิบัติการให้กับ ผอ.กบท. 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 กรณีตรวจพบว่า ทีมตรวจสอบไม่มีความพร้อมให้วิศวกรหรือช่างแก้ไขหรือรายงานต่อหัวหน้างานตรวจสอบเพื่อปรับแผนงานโดยทันที

ในระหว่างตรวจสอบ 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 วิศวกรอาจจำเป็นต้องดำเนินการตรวจสอบเพิ่มเติมเพื่อให้มีข้อมูลเพียงพอต่อการตัดสินใจว่า จะต้องทำการซ่อมแซมหรือไม่ 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 ร้อยละความก้าวหน้าในการปฏิบัติงานเมื่อเปรียบเทียบกับแผนปฏิบัติการ เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อใช้ในการประเมินความครบถ้วนของงานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษตามแผนที่ได้กำหนดไว้

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

### วิเคราะห์และประเมินผลการตรวจสอบ (๓)

หัวหน้างานตรวจสอบและ/หรือวิศวกรจะประเมินความต้องการการซ่อมแซมฉุกเฉินจากระดับความเสียหาย หากความเสียหายของชิ้นส่วนโครงสร้างระดับ A หรือ B กล่าวคือ เกิดการวิบัติกับโครงสร้างจนทำให้ไม่สามารถให้บริการจราจรได้โครงสร้างมีรอยร้าวขนาดใหญ่ 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 และประสานงานกับแผนที่เกี่ยวข้อง

### 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-อาจนรงค์ (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 ☐ ทางพิเศษบูรพาวิถีกิโลเมตรที่..... 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, หมุดสะท้อนแสง		
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 สภาพพอใช้เป็นระดับความเสียหายที่ต้องมีการพิจารณาตรวจสอบติดตาม และอาจมีการตรวจสอบพิเศษหาสาเหตุการเกิดและแนวทางการซ่อมแซม

ระดับความเสียหาย C สภาพดีระดับความเสียหายหรือการเสื่อมสภาพเล็กน้อย แต่จำเป็นต้องทำการเฝ้าระวังความเสียหาย

ระดับความเสียหาย D สภาพดีมากไม่มีความเสียหายหรือมีสิ่งใดผิดปกติ

ประเภทความเสียหายและระดับความเสียหายเป็นไปตามคู่มือการตรวจสอบและบำรุงรักษาโครงสร้างทางพิเศษ

ลงชื่อผู้ตรวจสอบ .....

(.....)



## แบบฟอร์มตรวจสอบประจำ

เลขที่เอกสาร FM-910-01-02

☐ ทางพิเศษคลองรัช☐ ทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์

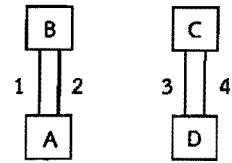
ตำแหน่ง	ทิศทาง	ผู้ตรวจสอบ.....วิศวกร.....			
		วันที่ตรวจสอบ ...../...../.....			
โครงสร้าง	จำนวน	ความเสียหาย	จำนวนเสียหาย	A/B/C/D	รายละเอียด
SLAB / พื้น					
PIER / เสา					
GIRDER / คานตามยาว					
DIAPHRAM คานตามขวาง					
CROSS HEAD / คานขวางหัว-ท้าย					
PARAPET / กำแพงกันตก					
DRAINAGE / ท่อน้ำ					
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		
ไม่เสพของมีคมหรือมีอาการมีมีคมหรือสภาพไม่พร้อมในการปฏิบัติงาน		
แต่งตัวมิดชิดเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ		
ผู้ตรวจสอบความพร้อมแจ้ง พชร. ให้รถตรวจการณ์ต้องใช้ช่องซ้ายสุดหรือไหล่ทางขณะทำการตรวจ		
ผู้ตรวจสอบความพร้อมแจ้ง พชร. ให้ทราบขั้นตอนการขออนุญาตเปิดไฟฉุกเฉินของยานพาหนะขณะทำการตรวจสอบ โดยจะต้องแจ้งเจ้าหน้าที่สื่อสารในพื้นที่ที่ได้รับทราบทุกครั้ง		
* เบอร์โทรศัพท์ติดต่อเจ้าหน้าที่สื่อสาร หรือรหัสตามเรียกขานวิทยุสื่อสาร		
พชร. ได้ตรวจสอบของยานพาหนะ ไฟฉุกเฉิน ที่จะใช้ปฏิบัติงานและได้แจ้งให้ผู้ตรวจสอบความพร้อมทราบ		
ตรวจสอบความพร้อมของอุปกรณ์และเครื่องจักรอื่นที่จะใช้งานก่อนออกปฏิบัติงานตรวจสอบ		

กรณีที่ตรวจพบว่าไม่มีความพร้อมด้านความปลอดภัยให้ผู้ตรวจสอบแจ้งหัวหน้างานตรวจสอบทันทีเพื่อดำเนินการแก้ไขให้เกิดความพร้อมด้านความปลอดภัยก่อนขึ้นปฏิบัติงานตรวจสอบโครงสร้าง