

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ (รอบปีที่ 10)
ฉบับที่ 1/2569 เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569

โครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล
บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี
บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง
กรุงเทพมหานคร 10310 โทรศัพท์ 02-641-4611



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล

บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี

ชื่อโครงการ	: โครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี
สถานที่ตั้งโครงการ	: กรุงเทพมหานคร
หน่วยงานเจ้าของโครงการ	: บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
สถานที่ติดต่อ	: เลขที่ 238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310
บริษัทที่ปรึกษาผู้จัดทำรายงาน	: บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคติง เซอร์วิส จำกัด
โครงการได้รับความเห็นชอบในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	: มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในวาระประชุมครั้งที่ 2/2549 เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน พ.ศ. 2549 ตามหนังสือเห็นชอบรายงานฯ เลขที่ ทส 1008/ว7703 ลงวันที่ 5 กันยายน พ.ศ. 2549
โครงการได้นำเสนอรายงานผลการปฏิบัติ ตามมาตรการฯ ครั้งสุดท้ายเมื่อ	: กรกฎาคม-ธันวาคม 2568
รายละเอียดโครงการ	
- ลักษณะ/ประเภทโครงการ	: คมนาคม-ระบบขนส่งมวลชน
- ขนาดพื้นที่โครงการ/ระยะทาง	: ระบบทางด่วน เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ช่วงถนนวงแหวน รอบนอกด้านตะวันตก (ถนนกาญจนาภิเษก) – ถนนกำแพงเพชร ระยะทางประมาณ 16.7 กิโลเมตร

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล

บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี

รายละเอียดโครงการ (ต่อ)

- กิจกรรมในโครงการ (โดยสรุป) :
- 1) ตรวจสอบความแข็งแรงของโครงสร้างอย่างต่อเนื่อง
 - 2) ดำเนินการก่อสร้างกำแพงกันดิน (Retaining Wall) และมีการปลูกพืชคลุมดิน เพื่อป้องกันการพังทลายของดิน (ซึ่งบริเวณที่ปลูกต้นไม้ด้านข้างกำแพงกันดินเป็นพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย)
 - 3) มีการจัดเตรียมถังขยะแบบมีฝาปิดมิดชิด แยกตามประเภทขยะมูลฝอย โดยรวบรวมขยะไว้ที่หน้าด่านทั้ง 10 ด่าน ก่อนนำไปกำจัดให้ถูกวิธี
 - 4) จัดทำระบบบำบัดน้ำเสียที่ศูนย์ควบคุมทางพิเศษประจิมรัชยา และระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปไว้ที่บริเวณด่านทั้ง 10 ด่าน ของโครงการ
 - 5) แผนการบำรุงรักษาสภาพถนนเป็นประจำ เช่น ซ่อมบำรุงผิวถนนที่ชำรุด
 - 6) ติดตั้งกำแพงกันเสียง จำนวน 4 จุด ได้แก่ หมู่บ้านสมชายพัฒนา 1 วัดเพลงและชุมชนวัดเพลง หมู่บ้านสินพัฒนา โรงเรียนอนุบาลรัตนกุล โรงเรียนศานติวิทยา ชุมชนริมทางรถไฟ โรงเรียนประมุขวิทยา โรงเรียนวัดวิมุตยารามพิทยากร โรงเรียนวัดวิมุตยาราม และวัดวิมุตยาราม
 - 7) ปฏิบัติตามมาตรการฯ ในการลดผลกระทบทางด้านฝุ่นละออง ระดับเสียง และความสั่นสะเทือนอย่างเคร่งครัด รวมทั้งจัดให้มีช่องทางในการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารแก่ชุมชน และรับฟังความคิดเห็นผ่านเว็บไซต์และ Page Facebook ของบริษัท อย่างต่อเนื่อง



บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด
S.P.S. CONSULTING SERVICE CO., LTD.

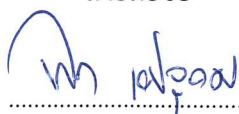
7 ซอยพหลโยธิน 24 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
7 Soi Phaholyothin 24, Phaholyothin Rd. Jompol, Chatuchak, Bangkok 10900
Tel: (662) 939-4370-72, Fax: (662) 513-4221, E-mail: sale@spscon.com, www.spscon.com

หนังสือรับรองการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล
บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี

วันที่ 12 มิถุนายน 2569

หนังสือฉบับนี้ ขอรับรองว่า บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด เป็นผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี ของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ฉบับที่ 1/2569 เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 โดยมีเจ้าหน้าที่ผู้ร่วมจัดทำรายงาน ดังต่อไปนี้

ผู้จัดทำรายงาน	ตำแหน่ง	ลายมือชื่อ
นายพีระ เดชอุดม	นักวิชาการด้านคุณภาพอากาศ	
นายวรวิทย์ เหล่าตระกูล	นักวิชาการด้านเสียงและความสั่นสะเทือน	
นายศุภชัย สุพรรณ	นักวิชาการด้านมลพิษสิ่งแวดล้อม	
นางสาวพิมพ์ชลัย ศรีจอมขวัญ	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม	



(นายสมชาย ธานีวิบูลเศรษฐ์)

กรรมการผู้จัดการ



สารบัญ

	หน้า
สารบัญ	I
สารบัญรูป	II
สารบัญภาพ	III
สารบัญตาราง	IV
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาของการจัดทำรายงาน	1-1
1.2 รายละเอียดโครงการ	1-3
1.3 การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	1-8
บทที่ 2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
2.1 การดำเนินการ	2-1
2.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-1
บทที่ 3 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
3.1 แผนการติดตามตรวจสอบ	3-1
3.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-4
3.2.1 การติดตามตรวจสอบด้านสาธารณสุข/อาชีวอนามัย/ความปลอดภัย (การเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้อาศัยใกล้เคียงพื้นที่โครงการ)	3-5
บทที่ 4 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	
4.1 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-1
4.2 การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-1
ภาคผนวกที่ 1 หนังสือเห็นชอบรายงานฯ	
ภาคผนวกที่ 2 หลักฐานการยื่นรายงานเข้าสู่ระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Smart EIA Plus)	
ภาคผนวกที่ 3 เอกสารประกอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	
ภาคผนวกที่ 4 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	

สารบัญรูป

ชื่อรูป		หน้า
1-1	แนวเส้นทางโครงการทางพิเศษประจิมรัถยา	1-4
1-2	ตำแหน่งทางขึ้น-ลง และทางกลับรถ โครงการทางพิเศษประจิมรัถยา	1-7

สารบัญภาพ

ชื่อภาพ	หน้า
2-1	กำแพงกันดิน
2-2	ภาพขณะรองรับขยะมูลฝอยแบบแยกประเภทบริเวณพื้นที่ด้านเก็บค่าผ่านทาง และบริเวณอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษประจิมรัถยา (CCB7)
2-3	จุดพักขยะภายในพื้นที่อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษประจิมรัถยา (CCB7)
2-4	ระบบบำบัดน้ำเสียบริเวณอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษประจิมรัถยา (CCB7) และระบบบำบัดสำเร็จรูปบริเวณด้านเก็บค่าผ่านทาง
2-5	ถังดักไขมันบริเวณด้านเก็บค่าผ่านทาง
2-6	การทำความสะอาดผิวถนน
2-7	การตรวจจับรถยนต์ควันดำที่เข้าใช้บริการของโครงการ
2-8	ป้ายตรวจจับความเร็วของรถที่สัญจรบนถนนของโครงการ
2-9	การติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วของรถที่สัญจรบนถนนของโครงการ
2-10	กล้องตรวจจับความเร็วของรถที่สัญจรบนถนนของโครงการ
2-11	กำแพงกันเสียง
2-12	ด่านซั้งน้ำหนัทยานพาหนะบริเวณด้านเก็บค่าผ่านทาง
2-13	กำแพงที่มีความแข็งแรงและมีความสูงเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบริเวณศาสนสถาน
2-14	การบำรุงรักษาต้นไม้ภายในด้านเก็บค่าผ่านทางและอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ ประจิมรัถยา (CCB7)
2-15	โทรศัพท์ฉุกเฉิน
2-16	ป้ายแจ้งเหตุฉุกเฉิน

สารบัญตาราง

ชื่อตาราง	หน้า
1-1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษประจิมรัถยา ระยะดำเนินการ ของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ตลอดอายุสัมปทาน	1-9
2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษประจิมรัถยา ระยะดำเนินการ ของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569	2-2
3-1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษประจิมรัถยา ระยะดำเนินการ ของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ประจำปี 2569	3-2
3-2 ผลการตรวจสอบบันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (จำนวนโรคที่พบมากที่สุด) จากสถานพยาบาลใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569	3-5

บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาของการจัดทำรายงาน

สืบเนื่องจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment) โครงการศึกษาและออกแบบงานโครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี ซึ่งรายงานฉบับดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในวาระประชุมครั้งที่ 2/2549 เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน พ.ศ. 2549 ตามหนังสือแจ้งผลการพิจารณารายงานของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สน.) เลขที่ ทส 1008/ว7703 ลงวันที่ 5 กันยายน พ.ศ. 2549 (ภาคผนวกที่ 1) ต่อมาได้มีการเปลี่ยนแปลงชื่อโครงการเป็น “ทางพิเศษประจิมรัถยา” เมื่อวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2565 มาจนถึงปัจจุบัน โครงการดังกล่าวมีองค์ประกอบสำคัญ 3 ส่วน คือ

- 1) ระบบทางด่วน เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร มีจุดเริ่มต้นที่ถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก (ถนนกาญจนาภิเษก) จากนั้นแนวเส้นทางใช้พื้นที่เขตทางรถไฟสายตะวันตก (สายใต้เดิม) ร่วมไปกับระบบรถไฟขบวน ช้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 6 จนถึงบริเวณย่านบางซื่อและเชื่อมต่อกับทางด่วนศรีรัชบริเวณด้านเหนือสถานีขนส่งหมอชิต 2 จากนั้นเป็นถนนสู่ระดับพื้นที่บริเวณถนนกำแพงเพชร เป็นจุดสิ้นสุดโครงการ รวมระยะทางประมาณ 16.7 กิโลเมตร
- 2) ระบบรางเริ่มต้นจากสถานีรถไฟบางซื่อตามเขตทางรถไฟสายตะวันตก (สายใต้เดิม) สิ้นสุดที่สถานีชุมทางตลิ่งชัน โดยเป็นทางรถไฟยกระดับช่วงบางซื่อข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาข้ามสะพานพระราม 6 และลดระดับลงสู่พื้นดินก่อนถึงสถานีบางบำหรุ โดยให้บริการได้ทั้งรถไฟทางไกล รถไฟขนส่งสินค้า รถไฟชานเมือง และยังมีพื้นที่เพื่อพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงในอนาคต ระยะทางรวมประมาณ 15.2 กิโลเมตร
- 3) ถนนเลียบทางรถไฟ ทำหน้าที่หลัก คือ รวมและกระจายการจราจรเพื่อเข้าออกระบบทางด่วน นอกจากนี้ยังสามารถใช้เดินทางเชื่อมต่อถนนในท้องถิ่น โดยอยู่ในเขตของรถไฟ แบ่งเป็น 2 ช่วง ช่วงแรกเริ่มต้นที่ถนนประชาชื่นสิ้นสุดที่ถนนประชาราษฎร์สาย 1 เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร มีเกาะกลางแยกทิศทางการจราจร (Divided Highway) ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร มีทางเท้ากว้าง 3.00 เมตร อยู่ใต้โครงสร้างทางด่วนความยาวประมาณ 1.7 กิโลเมตร และช่วงถัดไปเริ่มต้นจากถนนจรัญสนิทวงศ์ไปจนถึงถนนกาญจนาภิเษก เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร เลียบแนวเขตทางรถไฟทั้งสองด้าน ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.00 เมตร โดยด้านเหนือมีความยาวประมาณ 11.5 กิโลเมตร รองรับการจราจรในทิศทางเข้าเมือง และด้านใต้มีความยาวประมาณ 11.7 กิโลเมตร รองรับการจราจรในทิศทางออกเมือง

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

ทั้งนี้ ระยะก่อสร้างของโครงการทางพิเศษประจิมรัถยา ใช้ระยะเวลารวมทั้งสิ้น 48 เดือน โดยเริ่มก่อสร้างเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ. 2555 ถึงวันที่ 14 ธันวาคม พ.ศ. 2559 สำหรับระยะดำเนินการของโครงการ เริ่มตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2559 ถึงเดือนธันวาคม 2585 รวมระยะเวลารวมทั้งสิ้น 26 ปี โดยปัจจุบัน (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569) อยู่ในช่วงปีที่ 10 ของระยะดำเนินการ

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) สาขาที่ 1 ตั้งอยู่เลขที่ 238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310 ในฐานะผู้รับสัมปทานและดำเนินโครงการ ได้มอบหมายให้บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด ในฐานะบุคคลที่สาม (Third party) และบริษัทที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อม ดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี (เฉพาะส่วนของระบบทางด่วน หรือ โครงการก่อสร้างทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร) (โครงการทางพิเศษประจิมรัถยา) เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ทราบ และนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ ของ สผ. (Smart EIA Plus) อย่างต่อเนื่อง (ภาคผนวกที่ 2)

สำหรับรายงานฉบับนี้เป็นการรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569

1.2 รายละเอียดโครงการ

1.2.1 ที่ตั้งโครงการ

โครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี (โครงการทางพิเศษประจิมรัถยา) เป็นโครงการทางพิเศษ เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายระบบทางด่วนในเมืองของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กับทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกของกรมทางหลวง (ถนนกาญจนาภิเษก) และมีส่วนต่อขยาย ในอนาคต เพื่อเชื่อมโยงไปยังพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) มีโครงการที่จะก่อสร้างทางพิเศษด้านบน (อยู่ชั้นที่ 2) เหนือถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันตก (ถนนกาญจนาภิเษก) ในอนาคต ซึ่งจะทำให้สามารถใช้ทางพิเศษนี้เชื่อมโยงบกับทางพิเศษในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อไปส่วนต่างๆ ของกรุงเทพมหานคร รวมทั้งเป็นทางเลือกเมืองในเขตชั้นในของกรุงเทพมหานครได้ด้วย โดยแนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้น จากถนนกาญจนาภิเษก ถึงจุดเชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัช (รูปที่ 1-1) รูปแบบของโครงการเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ร่วมกับระบบทางรถไฟบนเขตทางที่มีอยู่เดิมเป็นส่วนใหญ่ โดยมีการเชื่อมต่อทางพิเศษของโครงการ เข้ากับระบบโครงข่ายถนนสายหลักตามแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ ถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันตก ถนนราชพฤกษ์ ถนนจรัญสนิทวงศ์ ถนนประชาราษฎร์ ถนนประชาราษฎร์สาย 1 และถนนพิบูลสงคราม จากนั้นแนวเส้นทางโครงการ จะข้ามถนนประชาชื่น คลองประปา จนเข้าบรรจบกับทางพิเศษศรีรัชที่บริเวณบางซื่อ เป็นทางแยกต่างระดับ และมีทางขึ้น-ลงเชื่อมต่อกับถนนกำแพงเพชร



ที่มา : <https://expressway.bemplc.co.th>

รูปที่ 1-1 แนวเส้นทางโครงการทางพิเศษประจิมรัถยา

1.2.2 องค์ประกอบหลักของโครงการ

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

1) ทางสายหลัก (Main Line)

ทางสายหลัก (Main Line) หรือทางสายประธาน เป็นทางพิเศษยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร โดยควบคุมจุดเข้า-ออก เพื่อให้การจราจรบนทางพิเศษเคลื่อนตัวได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพที่ความเร็วสูง มีจุดเริ่มต้นที่ถนนกาญจนาภิเษกทางแนวในทิศตะวันออกใช้พื้นที่เขตทางรถไฟสายตะวันตก (สายใต้เดิม) ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 6 จนถึงบริเวณย่านบางซื่อ และเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชบริเวณด้านเหนือของสถานีขนส่งหมอชิต 2 เป็นจุดสิ้นสุดโครงการ รวมระยะทางประมาณ 16.7 กิโลเมตร

2) ทางขึ้น-ลง (On/Off Ramps)

หน้าที่ของทางขึ้น-ลงทางพิเศษ คือ การรับและกระจายการจราจรระหว่างทางพิเศษกับระบบโครงข่ายถนน ณ ตำแหน่งที่กำหนด เพื่อให้การจราจรที่ต้องการใช้ทางพิเศษขึ้น-ลงในตำแหน่งที่เหมาะสม การเลือกตำแหน่งดังกล่าว ขึ้นอยู่กับระยะห่างระหว่างทางขึ้น-ลงโครงข่ายถนนในปัจจุบันและในอนาคต ตลอดจนความสามารถในการเปลี่ยนแปลงและปรับปรุงระบบถนนและทางแยกที่มีอยู่

ตลอดแนวเส้นทางของโครงการกำหนดทางขึ้น-ลงไว้ 6 แห่ง (รูปที่ 1-2) โดยแต่ละแห่ง มีระยะห่างกันประมาณ 3 กิโลเมตร ดังนี้

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

ตามรูปแบบการจัดวางโครงสร้างทางพิเศษ ระบบขนส่งทางรถไฟ และถนนเลียบริมทางรถไฟ (Local Road) ที่ระบุไว้ในแบบรายละเอียด ได้จัดวางถนนเลียบริมทางรถไฟไว้ทั้งสองฝั่งของแนวเขตทาง เพื่อรองรับการจราจรจากถนนที่ตัดผ่านรถไฟในปัจจุบัน ให้ใช้สะพานลอยกลับรถในการข้ามทางรถไฟ ในขณะที่ถนนเลียบริมทางรถไฟยังใช้รองรับปริมาณจราจรขึ้น-ลงอีกด้วย ดังนั้นรูปแบบของทางขึ้น-ลงของโครงการจะเป็นแบบขึ้น-ลงโดยตรง ขนาบทั้งสองด้านของทางยกระดับหลัก (Main Line) ยกเว้นทางขึ้น-ลง กำแพงเพชร ที่อยู่ร่วมกับทางแยกต่างระดับศรีรัช ซึ่งได้ดำเนินการพิจารณารูปแบบไว้ในการศึกษาทางแยกต่างระดับเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

3) ทางแยกต่างระดับ (Interchange)

ทางแยกต่างระดับเป็นส่วนสำคัญที่สุดของทางพิเศษ ซึ่งจะต้องตอบสนองต่อความปลอดภัยและการเปลี่ยนแปลงทิศทางของยานพาหนะเป็นอย่างดี โดยทำให้เกิดการไหลของการจราจรอย่างอิสระและมีผลกระทบต่ออัตราการเร็วของการจราจรน้อยมาก โดยทางแยกต่างระดับในโครงการมี 3 แห่ง ประกอบด้วย

- ทางแยกต่างระดับถนนกาญจนาภิเษก
- ทางแยกต่างระดับบรมราชชนนี
- ทางแยกต่างระดับศรีรัช

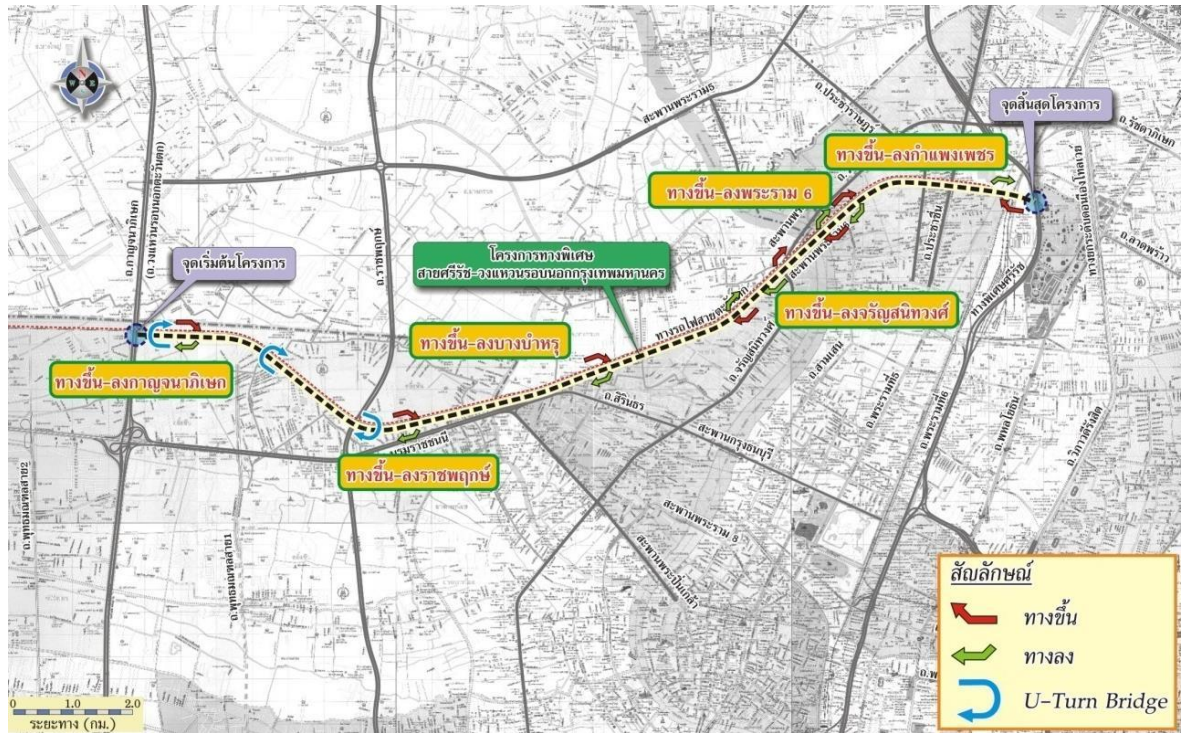
4) ด่านเก็บค่าผ่านทาง (Toll Plaza)

โครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี (โครงการทางพิเศษประจิมรัถยา) มีด่านเก็บค่าผ่านทาง เพื่อเข้าใช้ทางพิเศษจำนวน 10 ด่าน เป็นด่านบนพื้นราบ 6 ด่าน ด่านบนทางยกระดับ 4 ด่าน นอกจากนี้โครงการมีอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และสถานีตำรวจทางพิเศษอย่างละอาคาร โดยอาคารทั้งสองก่อสร้างบนพื้นราบ

5) ระบบควบคุมการจราจร ระบบสื่อสาร และระบบอื่น ๆ

ระบบควบคุมการจราจร ระบบสื่อสาร และระบบอื่น ๆ ของทางพิเศษ อย่างน้อยประกอบด้วย

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



รูปที่ 1-2 ตำแหน่งทางขึ้น-ลง และทางกลับรถ โครงการทางพิเศษประจิมรัถยา

1.3 การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษประจิมรัถยา ได้กำหนดให้โครงการฯ ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด ซึ่งรายละเอียดของผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ แสดงดังบทที่ 2 และผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ แสดงดังบทที่ 3

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบด้าน คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน เศรษฐกิจ-สังคม สาธารณสุข/อาชีวอนามัย/ความปลอดภัย และแผนงาน การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ ทั้งนี้ โครงการได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน ครั้งล่าสุดในปี 2568 ซึ่งเป็นปีที่ 9 หลังเปิดให้ดำเนินการ (ติดตามตรวจสอบ 1 ครั้ง/ปี ใน 5 ปีแรก หลังจากนั้นทุก 3 ปี ละ 1 ครั้ง (ครั้งละ 3 วันต่อเนื่อง) ในช่วงฤดูหนาว ตลอดอายุโครงการ) โดยโครงการมีแผนดำเนินการติดตามตรวจสอบครั้งถัดไปในปี 2570 (ตารางที่ 1-1) และการติดตามตรวจสอบด้าน เศรษฐกิจ-สังคม โครงการได้ดำเนินการสำรวจทัศนคติต่อการเปิดใช้โครงการ 1 ครั้ง ภายหลังดำเนินการแล้ว 1 ปี เสร็จเรียบร้อยแล้วในเดือนสิงหาคม 2560 (มาตรการกำหนดให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบ 1 ครั้ง ภายหลังจากการ ก่อสร้างแล้วเสร็จ)

ตารางที่ 1-1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษประจิมรัถยา ระยะดำเนินการ
ของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ตลอดอายุสัมปทาน

ลำดับ	มาตรการติดตามตรวจสอบ	จำนวนสถานี/ ระยะเวลาที่ตรวจ	ปีที่ทำการตรวจสอบตลอดอายุสัญญาสัมปทาน																			
			2560		2561		2562		2563		2564		2565		2566		2567		2568		2569	
			1 st	2 rd	1 st	2 rd	1 st	2 rd	1 st	2 rd	1 st	2 rd	1 st	2 rd	1 st	2 rd	1 st	2 rd	1 st	2 rd	1 st	2 rd
1.	คุณภาพอากาศ	3 สถานี / 3 วันต่อเนื่อง		x		x		x		x		x					x					
2.	ระดับเสียง	7 สถานี / 3 วันต่อเนื่อง	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					x					
3.	ความสั่นสะเทือน	4 สถานี / 3 วันต่อเนื่อง	x		x		x		x		x						x					
4.	ตรวจสอบสภาพทั่วไปของพนักงาน	1 ครั้ง/ปี		x		x		x		x		x		x		x		x		x		x
5.	บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้อาศัยใกล้เคียง	1 ครั้ง/ปี	x		x		x		x		x		x		x		x		x		x	
6.	การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น	1 ครั้ง/5 ปี		x		x		x		x		x ^{1/}		x								
7.	การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข	11 ข้อ	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
8.	การจัดทำเล่มรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	2 เล่ม/ปี	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

หมายเหตุ : ^{1/} ในปี พ.ศ. 2564 เนื่องด้วยสถานการณ์โควิดทำให้ไม่สามารถจัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นได้ตามข้อกำหนด ออกตามในมาตรา 9 แห่งร่างกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2548 (ฉบับที่ 42) (เอกสารแนบ 4-2 ในภาคผนวกที่ 4)
ทั้งนี้ โครงการได้ดำเนินการจัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นเมื่อเดือนกันยายน พ.ศ. 2565

ตารางที่ 1-1 (ต่อ) แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษประจิมรัถยา ระยะดำเนินการ
ของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ตลอดอายุสัมปทาน

ลำดับ	มาตรการติดตามตรวจสอบ	จำนวนสถานี/ ระยะเวลาที่ตรวจ	ปีที่ทำการตรวจสอบตลอดอายุสัญญาสัมปทาน																			
			2570		2571		2572		2573		2574		2575		2576		2577		2578		2579	
			1 st	2 rd	1 st	2 rd	1 st	2 rd	1 st	2 rd	1 st	2 rd	1 st	2 rd	1 st	2 rd	1 st	2 rd	1 st	2 rd	1 st	2 rd
1.	คุณภาพอากาศ	3 สถานี / 3 วันต่อเนื่อง		x					x						x							x
2.	ระดับเสียง	7 สถานี / 3 วันต่อเนื่อง	x						x						x						x	
3.	ความสั่นสะเทือน	4 สถานี / 3 วันต่อเนื่อง	x						x						x						x	
4.	ตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของพนักงาน	1 ครั้ง/ปี		x		x		x		x		x		x		x		x		x		x
5.	บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้อาศัยใกล้เคียง	1 ครั้ง/ปี		x		x		x		x		x		x		x		x		x		x
6.	การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น	1 ครั้ง/5 ปี																				
7.	การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขฯ	11 ข้อ	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
8.	การจัดทำเล่มรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	2 เล่ม/ปี	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

หมายเหตุ : ^{1/} ในปี พ.ศ. 2564 เนื่องด้วยสถานการณ์โควิดทำให้ไม่สามารถจัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นได้ตามข้อกำหนด ออกตามในมาตรา 9 แห่งร่างกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2548 (ฉบับที่ 42) (เอกสารแนบ 4-2 ในภาคผนวกที่ 4)
ทั้งนี้ โครงการได้ดำเนินการจัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นเมื่อเดือนกันยายน พ.ศ. 2565

[illegible]

PRACHIM RATTHAYA EXPRESSWAY

บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.1 การดำเนินการ

บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด (Third Party) ร่วมกับผู้แทนจาก บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี (โครงการทางพิเศษประจิมรัถยา) ระยะดำเนินการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบโดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในวาระประชุมครั้งที่ 2/2549 เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน พ.ศ. 2549 ตามหนังสือของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เลขที่ ทส 1008/ว7703 ลงวันที่ 5 กันยายน พ.ศ. 2549 (ภาคผนวกที่ 1) ประกอบด้วย มาตรการด้านธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว การชะล้างพังทลายของดิน คุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยา คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน ขยะมูลฝอย เศรษฐกิจ-สังคม ประวัติศาสตร์ โบราณคดี ทัศนียภาพและการเพิ่มคุณค่าทางสุนทรียภาพ และสาธารณสุข/อาชีวอนามัย/ความปลอดภัย โดยวิธี Walk-Through Survey และตรวจสอบภาพถ่าย/เอกสารที่เกี่ยวข้อง เมื่อวันที่ 27 มีนาคม พ.ศ. 2569



การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ โครงการทางพิเศษประจิมรัถยา
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 โดยบริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด (Third Party)
ร่วมกับผู้แทนจาก บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

2.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษประจิมรัถยา ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 แสดงดังตารางที่ 2-1

ตารางที่ 2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษประจิมรัถยา ระยะดำเนินการ
ของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1. ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว (1) โครงการจะต้องมีการตรวจสอบความแข็งแรงของโครงสร้างอย่างต่อเนื่องเพื่อซ่อมแซมและแก้ไขได้อย่างทัน่วงที	- โครงการมีการตรวจสอบความแข็งแรงของโครงสร้างอย่างต่อเนื่องและหากพบว่าการชำรุด โครงการจะรีบดำเนินการซ่อมแซมและแก้ไขทันที	-	เอกสารแนบ 3-1 เอกสารแนบ 3-2
2. การชะล้างพังทลายของดิน (1) โครงการได้ออกแบบให้มีกำแพงกันดิน (Retaining Wall) ด้านข้างของคันทาง อีกทั้งมีการปลูกต้นไม้ด้านข้างกำแพงกันดิน เพื่อเป็นการป้องกันการพังทลาย	- โครงการมีการก่อสร้างกำแพงกันดิน (Retaining Wall) เพื่อป้องกันการพังทลายของดิน ในส่วนของการปลูกต้นไม้ด้านข้างกำแพงกันดิน อยู่ในพื้นที่ส่วนความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย	-	ภาพที่ 2-1 เอกสารแนบ 3-3
3. คุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยา (1) เก็บรวบรวมขยะให้มีประสิทธิภาพ เพื่อป้องกันไม่ให้ขยะตกลงไปในแหล่งน้ำ	- โครงการมีการจัดเตรียมภาชนะรองรับขยะแบ่งตามประเภท และมีฝาปิดมิดชิดไว้ที่ศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และพื้นที่ด่านเก็บค่าผ่านทางทั้ง 10 แห่ง เพื่อรอสำนักงานเขตประจำท้องที่มารับไปกำจัดตามวิธีที่เหมาะสม	-	ภาพที่ 2-2 ภาพที่ 2-3 เอกสารแนบ 3-13
(2) น้ำเสีย/น้ำทิ้งจะต้องถูกรวบรวมและบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป	- โครงการมีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียที่ศูนย์ควบคุมทางพิเศษประจิมรัถยา และระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปพร้อมถังดักไขมันไว้ในบริเวณพื้นที่ด่านเก็บค่าผ่านทางทั้ง 10 แห่งของโครงการ	-	ภาพที่ 2-4 ภาพที่ 2-5

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษประจิมรัถยา ระยะดำเนินการ
ของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. คุณภาพอากาศ (1) มีการซ่อมบำรุงและทำความสะอาดผิวการจราจรในเวลาปกติและฉุกเฉินอย่างต่อเนื่อง เช่น มีดินทรายหล่นโดยอุบัติเหตุ	- โครงการมีแผนการบำรุงรักษาและทำความสะอาดสภาพถนนเป็นประจำ เช่น ซ่อมบำรุงผิวถนนที่ชำรุดโดยใช้แอสฟัลท์หรือคอนกรีต รวมทั้งมีแผนการทำความสะอาดผิวการจราจรอย่างสม่ำเสมอ	-	ภาพที่ 2-6 เอกสารแนบ 3-1 เอกสารแนบ 3-6
(2) มีการตรวจไอเสียยานพาหนะตามกฎหมายเป็นประจำ	- โครงการมีการดำเนินการตรวจสอบสภาพยานพาหนะภายในโครงการอย่างสม่ำเสมอ เพื่อควบคุมค่าไอเสียให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ ในส่วนของการตรวจจับรถยนต์ควันดำที่เข้ามาใช้ในโครงการอยู่ในความรับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจจราจร โดยโครงการได้ประสานกองบังคับการตำรวจจราจรให้ดำเนินการตามมาตรการ	-	ภาพที่ 2-7 เอกสารแนบ 3-7

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษประจิมรัถยา ระยะดำเนินการ
ของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
5. เสียง (1) จำกัดความเร็วของยานพาหนะบนถนนของโครงการให้เหมาะสม	- โครงการมีการจำกัดความเร็วของรถที่สัญจรบนถนนของโครงการตามความเหมาะสม พร้อมทั้งติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วของรถที่สัญจรบนถนนของโครงการ	-	ภาพที่ 2-8 ภาพที่ 2-9 ภาพที่ 2-10
(2) พิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงเพิ่มเติมในบริเวณแหล่งรับผลกระทบด้านเสียงที่มีแนวโน้มจะเกิดเสียงดังเกินค่ามาตรฐานฯ จากการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- โครงการมีการติดตั้งกำแพงกันเสียงในระยะก่อสร้าง จำนวน 4 จุด ได้แก่ ■ หมู่บ้านสมชายพัฒนา 1 กม.10+085 ถึง กม.10+360 ระยะทาง 275 ม. ด้านเหนือ ■ วัดเพลงและชุมชนวัดเพลง กม.8+995 ถึง กม.9+430 ระยะทาง 435 ม. ด้านใต้ ■ หมู่บ้านสินพัฒนา กม.10+495 ถึง กม.10+860 ระยะทาง 365 ม. ด้านเหนือ ■ โรงเรียนอนุบาลรัตนกุล โรงเรียนศานติวิทยา ชุมชนริมทางรถไฟ โรงเรียนประมุขวิทยา โรงเรียนวัดวิมุตยารามพิทยากร โรงเรียนวัดวิมุตยาราม และวัดวิมุตยาราม กม.11+165 ถึง กม.12+560 ระยะทาง 1,395 ม. ด้านใต้	-	ภาพที่ 2-11
	- นอกจากนี้ จากการติดตามตรวจสอบมาตรการด้านเสียงในรอบระยะดำเนินการที่ผ่านมา ผลการตรวจวัดมีค่าไม่เกินมาตรฐานที่กำหนด		

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษประจิมรัถยา ระยะดำเนินการ
ของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
5. เสียง (ต่อ) (3) ทำการตรวจสอบสภาพผิวทางและมีการซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ	- โครงการมีแผนการบำรุงรักษาสภาพถนนเป็นประจำ เช่น ซ่อมบำรุงผิวถนนที่ชำรุด โดยใช้แอสฟัลท์หรือคอนกรีต และหากพบว่าการชำรุดทางโครงการจะรีบซ่อมแซมให้มีสภาพเหมาะสมต่อการใช้งานโดยเร็ว	-	เอกสารแนบ 3-1
(4) พิจารณาใช้รถไฟฟ้าที่มีเทคโนโลยีที่เหมาะสมและก่อให้เกิดเสียงดังต่ำ	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในความรับผิดชอบของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) อย่างไรก็ตาม โครงการจัดให้มีการตรวจสอบสภาพยานพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอ เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง	-	-
6. ความสั่นสะเทือน (1) ทำการตรวจสอบและบำรุงรักษาพื้นผิวถนนให้อยู่ในสภาพดีตลอดเวลา	- โครงการมีแผนการบำรุงรักษาสภาพถนนเป็นประจำ เช่น ซ่อมบำรุงผิวถนนที่ชำรุด โดยใช้แอสฟัลท์หรือคอนกรีต และหากพบว่าการชำรุดทางโครงการจะเร่งดำเนินการซ่อมแซมและแก้ไขทันที	-	เอกสารแนบ 3-1
(2) กำหนดน้ำหนัทยานพาหนะที่เข้ามาใช้เส้นทาง และทำการตรวจสอบอย่างต่อเนื่อง	- โครงการมีการกำหนดและควบคุมน้ำหนักยานพาหนะที่จะเข้ามาใช้เส้นทางให้เป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมาย โดยเฉพาะรถบรรทุกทางโครงการมีด้านซึ่งน้ำหนักรถก่อนที่เข้าใช้เส้นทาง	-	ภาพที่ 2-12 เอกสารแนบ 4-1
(3) พิจารณาเลือกใช้เทคโนโลยีและรถไฟฟ้าที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนในระดับต่ำ	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในความรับผิดชอบของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) อย่างไรก็ตาม โครงการมีการตรวจสอบสภาพยานพาหนะอย่างสม่ำเสมอ ประกอบกับการตรวจสอบสภาพผิวจราจรอย่างต่อเนื่อง เพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษประจิมรัถยา ระยะดำเนินการ
ของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
7. ขยะมูลฝอย			
(1) ในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าจะต้องมีภาชนะใส่ขยะตั้งไว้ในบริเวณที่เหมาะสม	- การจัดเตรียมภาชนะใส่ขยะบริเวณสถานีรถไฟฟ้าอยู่ในส่วนความรับผิดชอบของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.)	-	-
(2) เพื่อลดผลกระทบด้านขยะมูลฝอยในบริเวณสถานีรถไฟฟ้า อาคารควบคุมด่านเก็บเงิน และอาคารควบคุมส่วนกลาง ผู้รับเหมาจะต้องจัดเตรียมภาชนะรองรับขยะมูลฝอย ความจุประมาณ 200 ลิตร ให้เพียงพอสำหรับเก็บรวบรวมขยะในแต่ละพื้นที่ เพื่อรอให้เก็บกักขยะได้ประมาณ 2-3 วัน	- โครงการมีการจัดเตรียมภาชนะรองรับขยะตามประเภทและมีฝาปิดมิดชิดไว้ที่ศูนย์ควบคุมทางพิเศษและพื้นที่ด่านเก็บค่าผ่านทางทั้ง 10 แห่ง เพียงพอสำหรับเก็บรวบรวมขยะในแต่ละพื้นที่ เพื่อรอสำนักงานเขตประจำท้องที่มารับไปกำจัดตามวิธีที่เหมาะสม	-	ภาพที่ 2-2 ภาพที่ 2-3
(3) การทิ้งขยะมูลฝอยและกากของเสียอันตรายจะต้องมีการประสานงานล่วงหน้า เพื่อขออนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการขยะ รวมทั้งผู้กำจัดขยะและผู้ขนส่งต้องได้รับใบอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรม	- โครงการมีการประสานงานให้สำนักงานเขตประจำท้องที่ที่เข้ารับมูลฝอยและกากของเสียอันตราย บริเวณพื้นที่ด่านเก็บค่าผ่านทางทั้ง 10 แห่ง ในส่วนของศูนย์ควบคุมทางพิเศษมีการประสานงานสำนักงานเขตประจำท้องที่ที่เข้ารับมูลฝอยบริเวณจุดพักขยะ และได้มีการว่าจ้างบริษัทเอกชน ซึ่งได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรม ให้เป็นผู้ดำเนินการรับของเสียอันตรายไปกำจัดตามวิธีที่เหมาะสม	-	เอกสารแนบ 3-13

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษประจิมรัถยา ระยะดำเนินการ
ของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
8. เศรษฐกิจ-สังคม (1) ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะทางด้านฝุ่น เสียง และความสั่นสะเทือน รวมถึงแผนการประชาสัมพันธ์ เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน	- โครงการมีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะทางด้าน ฝุ่น เสียง และความสั่นสะเทือน รวมทั้งจัดให้มีช่องทางในการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารแก่ชุมชน และรับฟังความคิดเห็นผ่านเว็บไซต์และ Page Facebook ของบริษัท อย่างต่อเนื่อง	-	เอกสารแนบ 3-12
9. ประวัติศาสตร์ โบราณคดี (1) ใช้มาตรการเดียวกับมาตรการลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ	- โครงการมีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศอย่างต่อเนื่อง เพื่อลดผลกระทบที่มีต่อโบราณสถานที่อยู่ใกล้เคียง	-	ภาพที่ 2-6 ภาพที่ 2-7 เอกสารแนบ 3-1 เอกสารแนบ 3-6 เอกสารแนบ 3-7
(2) สร้างกำแพงที่มีความแข็งแรงและมีความสูงเพื่อป้องกันรถยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุบนระบบทางด่วนตกลงมาในพื้นที่ศาสนสถานที่อยู่ใกล้	- โครงการมีการสร้างกำแพงที่มีความแข็งแรงและมีความสูงเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุรถยนต์ตกลงมาด้านล่างทางด่วน	-	ภาพที่ 2-13
(3) สร้างรั้วที่แข็งแรงป้องกันรถยนต์ในถนนเลียบทางรถไฟเสียหลักออกไปก่อให้เกิดความเสียหายต่อศาสนสถาน-โบราณสถาน	- การก่อสร้างรั้วบริเวณถนนเลียบทางรถไฟอยู่ในส่วนความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) /หน่วยงานท้องถิ่น	-	-
10. ทัศนียภาพและการเพิ่มคุณค่าทางสุนทรียภาพ (1) ดูแลสภาพและบำรุงรักษาต้นไม้ที่ปลูกตามแผนการปรับปรุงภูมิทัศน์อย่างต่อเนื่อง	- โครงการมีการดูแลและบำรุงรักษาต้นไม้ภายในศูนย์ควบคุมทางพิเศษและด่านเก็บค่าผ่านทาง ทั้ง 10 ด่านอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการปลูกเพิ่มเติมเพื่อสร้างภูมิทัศน์ให้สวยงาม	-	ภาพที่ 2-14 เอกสารแนบ 3-10

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษประจิมรัถยา ระยะดำเนินการ
ของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
11. สาธารณสุข/อาชีวอนามัย/ความปลอดภัย 11.1 สาธารณสุข/อาชีวอนามัย (1) ใช้มาตรการตรวจจับรถยนต์ควันดำที่ใช้โครงการ	- การตรวจจับรถยนต์ควันดำที่เข้ามาใช้ในโครงการอยู่ในความรับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจจราจร โดยโครงการได้ประสานกองบังคับการตำรวจจราจรให้ดำเนินการตามมาตรการต่อไป	-	ภาพที่ 2-7 เอกสารแนบ 3-7
(2) ซ่อมบำรุงและดูแลสภาพถนนอย่างสม่ำเสมอและรีบซ่อมแซมในกรณีถนนเกิดชำรุด	- โครงการมีแผนการบำรุงรักษาสภาพถนนและทำความสะอาดเป็นประจำ เช่น ซ่อมบำรุงผิวถนนที่ชำรุดโดยใช้แอสฟัลท์หรือคอนกรีต และหากพบว่าการชำรุดทางโครงการจะเร่งดำเนินการซ่อมแซมให้มีสภาพเหมาะสมต่อการใช้งานโดยเร็ว	-	ภาพที่ 2-6 เอกสารแนบ 3-1 เอกสารแนบ 3-6

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษประจิมรัถยา ระยะดำเนินการ
ของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
11. สาธารณสุข/อาชีวอนามัย/ความปลอดภัย (ต่อ) 11.2 ความปลอดภัย (1) จัดให้มีแผนงานด้านความปลอดภัย และแผนฉุกเฉินสำหรับการดำเนินงานที่เหมาะสม ได้แก่ การติดตั้งโทรศัพท์สำหรับโทรแจ้งเหตุฉุกเฉิน การจัดตั้งฝ่ายบริการฉุกเฉินไว้คอยช่วยเหลือยานพาหนะต่าง ๆ ที่ไม่สามารถขับเคลื่อนต่อไปได้ ตลอดจนช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุจากพื้นที่โครงการ เป็นต้น	- โครงการมีแผนด้านความปลอดภัยและแผนฉุกเฉินสำหรับการดำเนินงานที่เหมาะสม ได้แก่ ■ การจัดตั้งศูนย์บริการข้อมูลผู้ใช้ทางพิเศษ เบอร์ 1543 หรือ 0-2555-0255 เพื่อรับแจ้งเหตุฉุกเฉินจากผู้ใช้งานและผู้พบเห็น จากนั้นทางโครงการจะจัดเจ้าหน้าที่ช่วยเหลือและแก้ไขเหตุฉุกเฉินที่เกิดขึ้น ■ โครงการได้ดำเนินการฝึกซ้อมรับมือต่อสถานการณ์ฉุกเฉินร่วมกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ประจำปี 2569 เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2569 และได้จัดทำแผนซ้อมเหตุฉุกเฉินภายในให้กับพนักงาน เพื่อทบทวนทักษะ ฝึกซ้อม และเตรียมความพร้อมสำหรับควบคุมและแก้ไขสถานการณ์	-	ภาพที่ 2-15 ภาพที่ 2-16 เอกสารแนบ 3-4 เอกสารแนบ 3-5 เอกสารแนบ 3-11



ภาพที่ 2-1 กำแพงกันดิน



บริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางบางบำหรุ



บริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางฉิมพลี



บริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางตลิ่งชัน



บริเวณอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ (CCB7)

ภาพที่ 2-2 ภาพขณะรองรับขยะมูลฝอยแบบแยกประเภทบริเวณพื้นที่ด้านเก็บค่าผ่านทาง
และบริเวณอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษประจิมรัถยา (CCB7)



ภาพที่ 2-3 จุดพักขยะภายในพื้นที่อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษประจิมรัถยา (CCB7)



บริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางบางบำหรุ



บริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางฉิมพลี



บริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางตลิ่งชัน



บริเวณอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ (CCB7)

ภาพที่ 2-4 ระบบบำบัดน้ำเสียบริเวณอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษประจิมรัถยา (CCB7)
และระบบบำบัดสำเร็จรูปบริเวณด้านเก็บค่าผ่านทาง



บริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางบางบำหรุ

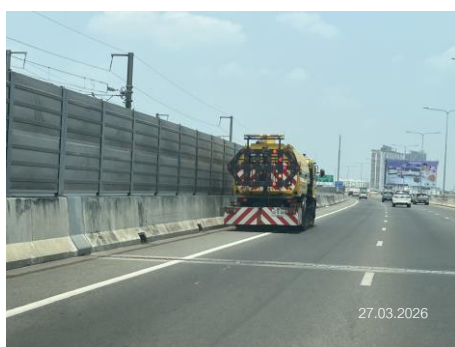


บริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางฉิมพลี



บริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางตลิ่งชัน

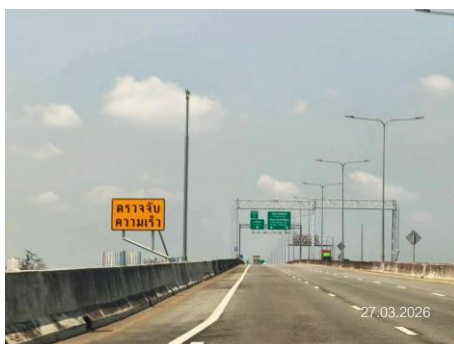
ภาพที่ 2-5 ถึงดักไขมันบริเวณด้านเก็บค่าผ่านทาง



ภาพที่ 2-6 การทำความสะอาดผิวถนน



ภาพที่ 2-7 การตรวจจับรถยนต์ควันดำที่เข้าใช้บริการของโครงการ



ภาพที่ 2-8 ป้ายตรวจจับความเร็วของรถที่สัญจรบนถนนของโครงการ



ภาพที่ 2-9 การติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วของรถที่สัญจรบนถนนของโครงการ



ภาพที่ 2-9 (ต่อ) การติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วของรถที่สัญจรบนถนนของโครงการ



ภาพที่ 2-10 กล้องตรวจจับความเร็วของรถที่สัญจรบนถนนของโครงการ



บริเวณโรงเรียนอนุบาลรัตนกุล โรงเรียนสวนติวิทยา ชุมชนริมทางรถไฟ โรงเรียนประมุขวิทยา
โรงเรียนวัดวิมุตยารามพิทยากร โรงเรียนวัดวิมุตยารามและวัดวิมุตยาราม

ภาพที่ 2-11 กำแพงกันเสียง



บริเวณวัดเพลงและชุมชนวัดเพลง



บริเวณหมู่บ้านสมชายพัฒนา 1

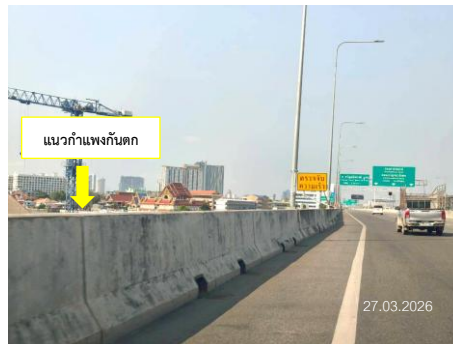


บริเวณหมู่บ้านสินพัฒนา

ภาพที่ 2-11 (ต่อ) กำแพงกันเสียง



ภาพที่ 2-12 ด้านซังน้ำหนัทยานพาหนะบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง



ภาพที่ 2-13 กำแพงที่มีความแข็งแรงและมีความสูงเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบริเวณศาสนสถาน



บริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางบางบำหรุ



บริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางบางฉิมพลี



บริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางตลิ่งชัน



บริเวณอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ (CCB7)

ภาพที่ 2-14 การบำรุงรักษาต้นไม้ภายในด่านเก็บค่าผ่านทาง
และอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษประจิมรัถยา (CCB7)



ภาพที่ 2-15 โทรศัพท์ฉุกเฉิน



ภาพที่ 2-16 ป้ายแจ้งเหตุฉุกเฉิน

บทที่ 3

ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 3 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสาย พญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี (โครงการทางพิเศษประจิมรัชยา) ระยะดำเนินการ ตามข้อกำหนดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับ ความเห็นชอบโดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในวาระประชุมครั้งที่ 2/2549 เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2549 ตามหนังสือแจ้งผลการพิจารณารายงานของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ สำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เลขที่ ทส 1008/ว7703 ลงวันที่ 5 กันยายน 2549 ระหว่างเดือนมกราคม- มิถุนายน 2569 ทางโครงการได้มอบหมายให้บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1 แผนการติดตามตรวจสอบ

แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการทางพิเศษประจิมรัชยา ระยะดำเนินการ ประจำปี 2569 รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3-1

ตารางที่ 3-1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษประจิมรัถยา ระยะดำเนินการ
ของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ประจำปี 2569

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ความถี่	แผนการติดตามตรวจสอบ
1. คุณภาพอากาศ	1. ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM ₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง 2. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง 3. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	1. วัดสร้อยทอง 2. วัดเพลง 3. สถานีรถไฟหมอชิต	1 ครั้ง/ปี 5 ปีแรกของการให้บริการ หลังจากนั้นตรวจวัดทุก ๆ 3 ปี ปีละ 1 ครั้ง (3 วันต่อเนื่อง ในช่วงฤดูหนาว ตลอดอายุโครงการ)	ดำเนินการครั้งล่าสุด เมื่อวันที่ 16-20 พ.ย. 67 (มีแผนการติดตามตรวจสอบ ครั้งถัดไปในปี 2570)
2. ระดับเสียง	1. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L _{Aeq} 24 hours) 2. ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L _{Adn}) 3. ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 (L _{A90})	1. บริเวณ รทส. สาขาประจิมรัถยา (โรงเรียนสมศรีศึกษา) 2. วัดสร้อยทอง 3. วัดเพลง 4. สถานีรถไฟหมอชิต 5. หมู่บ้านมณฑกานต์ 6. หมู่บ้านกรีนเนอรี่ 2 7. หมู่บ้านธาราวิลล่า	2 ครั้ง/ปี 5 ปีแรกของการให้บริการ หลังจากนั้นตรวจวัดทุก ๆ 3 ปี ปีละ 1 ครั้ง (3 วันต่อเนื่อง ตลอดอายุโครงการ)	ดำเนินการครั้งล่าสุด เมื่อวันที่ 28 เม.ย.-1 พ.ค. 67 (มีแผนการติดตามตรวจสอบ ครั้งถัดไปในปี 2570)
3. ความสั่นสะเทือน	1. ความเร็วของอนุภาค (Peak Particle Velocity) 2. ความถี่ (Frequency)	1. บริเวณ รทส. สาขาประจิมรัถยา (โรงเรียนสมศรีศึกษา) 2. วัดสร้อยทอง 3. วัดเพลง 4. สถานีรถไฟหมอชิต	1 ครั้ง/ปี 5 ปีแรกของการให้บริการ หลังจากนั้นตรวจวัดทุก ๆ 3 ปี ปีละ 1 ครั้ง (3 วันต่อเนื่อง ตลอดอายุโครงการ)	ดำเนินการครั้งล่าสุด เมื่อวันที่ 28 เม.ย.-1 พ.ค. 67 (มีแผนการติดตามตรวจสอบ ครั้งถัดไปในปี 2570)
4. เศรษฐกิจ-สังคม	- ทิศนคติต่อการเปิดใช้โครงการ	- หัวหน้าครัวเรือน ศาสนสถาน และสถานศึกษาที่อยู่ ใกล้เคียงทางขึ้น-ลง ของโครงการในระยะ 500 เมตร (350 ตัวอย่าง)	1 ครั้ง ภายหลังดำเนินการแล้ว 1 ปี	ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 22-25 ส.ค. 60
5. สาธารณสุข/อาชีวอนามัย/ ความปลอดภัย	1. ตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของพนักงาน	- พนักงานของโครงการ	1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาดำเนินการ	ดำเนินการครั้งล่าสุด เมื่อวันที่ 5-6 ส.ค. 68 (มีแผนการดำเนินการครั้งถัดไป ในเดือนสิงหาคม 2569)
	2. บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้อาศัยใกล้เคียง	- พื้นที่โครงการและชุมชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการ	1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาดำเนินการ	ดำเนินการระหว่างเดือน ม.ค.-มิ.ย. 69

หมายเหตุ : โครงการทางพิเศษประจิมรัถยา เริ่มเปิดดำเนินการเมื่อเดือนสิงหาคม 2559

ตารางที่ 3-1 (ต่อ) แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษประจิมรัถยา ระยะดำเนินการ
ของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ประจำปี 2569

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ความถี่	แผนการติดตามตรวจสอบ
6. แผนงานการมีส่วนร่วม ของประชาชน และการ ประชาสัมพันธ์	- จัดประชุมกลุ่มตัวแทนโครงการในชุมชน	กลุ่มเป้าหมาย 1. ผู้นำชุมชนในพื้นที่ที่มีความเกี่ยวข้องกับ ผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง 2. ตัวแทนพื้นที่ที่ไวต่อผลกระทบ/องค์กรเอกชน	1 ครั้ง/ปี (กลุ่มเป้าหมายไม่เกิน 200 คน) ในช่วง 5 ปีแรก	ดำเนินการรับฟังความคิดเห็น ของประชาชน ครั้งที่ 5 เมื่อวันที่ 9 ก.ย. 65 ณ สำนักงานเทศบาลเมืองบางกรวย อ.บางกรวย จ.นนทบุรี ซึ่งเป็นครั้งสุดท้าย ตามที่มาตรการฯ กำหนดไว้ในช่วงระยะดำเนินการ
	- เผยแพร่ข้อมูลผ่านสื่อมวลชน	1. ผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง 2. ผู้นำชุมชนในพื้นที่ที่มีความเกี่ยวข้องกับ ผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง 3. ผู้อยู่อาศัยและสถานประกอบการใกล้เคียง 4. เจ้าหน้าที่ราชการระดับเขต/แขวง และนักการเมืองท้องถิ่น 5. ตัวแทนพื้นที่ที่ไวต่อผลกระทบ/องค์กร 6. ประชาชนผู้ใช้เส้นทางทั่วไป	6 เดือนแรกของระยะดำเนินการ (1 ครั้ง)	

หมายเหตุ : โครงการทางพิเศษประจิมรัถยา เริ่มเปิดดำเนินการเมื่อเดือนสิงหาคม 2559

3.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการทางพิเศษประจิมรัถยา ระยะดำเนินการ กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน เศรษฐกิจ-สังคม สาธารณสุข/อาชีวอนามัย/ความปลอดภัย และแผนงานการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์

- การติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศ กำหนดให้มีการดำเนินการ 1 ครั้ง/ปี ในช่วง 5 ปีแรกของการให้บริการ หลังจากนั้นตรวจวัดทุก ๆ 3 ปี ปีละ 1 ครั้ง (3 วันต่อเนื่อง ในช่วงฤดูหนาว ตลอดอายุโครงการ) มีการดำเนินการครั้งล่าสุด ระหว่างวันที่ 16-20 พฤศจิกายน 2567 พบว่า ผลการติดตามตรวจสอบทั้งหมดมีค่าไม่เกินมาตรฐานที่กำหนด โดยมีแผนการติดตามตรวจสอบฯ ครั้งถัดไปในปี 2570

- การติดตามตรวจสอบด้านเสียง กำหนดให้มีการดำเนินการ 2 ครั้ง/ปี 5 ปีแรกของการให้บริการ หลังจากนั้นตรวจวัดทุก ๆ 3 ปี ปีละ 1 ครั้ง (3 วันต่อเนื่อง ตลอดอายุโครงการ) มีการดำเนินการครั้งล่าสุด ระหว่างวันที่ 28 เมษายน-1 พฤษภาคม 2567 พบว่า ผลการติดตามตรวจสอบทั้งหมดมีค่าไม่เกินมาตรฐานที่กำหนด โดยมีแผนการติดตามตรวจสอบฯ ครั้งถัดไปในปี 2570

- การติดตามตรวจสอบด้านความสั่นสะเทือน กำหนดให้มีการดำเนินการ 1 ครั้ง/ปี 5 ปีแรกของการให้บริการ หลังจากนั้นตรวจวัดทุก ๆ 3 ปี ปีละ 1 ครั้ง (3 วันต่อเนื่อง ตลอดอายุโครงการ) มีการดำเนินการครั้งล่าสุด ระหว่างวันที่ 28 เมษายน-1 พฤษภาคม 2567 พบว่า ผลการติดตามตรวจสอบทั้งหมดมีค่าไม่เกินมาตรฐานที่กำหนด โดยมีแผนการติดตามตรวจสอบฯ ครั้งถัดไปในปี 2570

- การติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจ-สังคม กำหนดให้มีการดำเนินการ 1 ครั้ง ภายหลังจากดำเนินการแล้ว 1 ปี ทั้งนี้ ในช่วงที่ผ่านมาได้มีการดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 22-25 สิงหาคม 2560

- การติดตามตรวจสอบด้านสาธารณสุข/อาชีวอนามัย/ความปลอดภัย (การติดตามตรวจสอบสุขภาพของพนักงาน) กำหนดให้มีการดำเนินการตรวจสุขภาพทั่วไปของพนักงานของโครงการ ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาดำเนินการ ดำเนินการครั้งล่าสุด เมื่อวันที่ 5-6 สิงหาคม 2568 มีแผนการดำเนินการครั้งถัดไปในเดือนสิงหาคม 2569

- การติดตามตรวจสอบแผนงานการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ กำหนดให้มีการจัดประชุมกลุ่มตัวแทนโครงการในชุมชน 1 ครั้ง/ปี ในช่วง 5 ปีแรก และเผยแพร่ข้อมูลผ่านสื่อมวลชน ในช่วง 6 เดือนแรกของระยะดำเนินการ ทั้งนี้ ในช่วงที่ผ่านมาได้มีการดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยมีการดำเนินการรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน เมื่อวันที่ 9 กันยายน 2565 ซึ่งเป็นการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 5 ของโครงการ ณ สำนักงานเทศบาลเมืองบางกรวย อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี ซึ่งเป็นครั้งสุดท้าย ตามที่กำหนดไว้ในช่วงระยะดำเนินการ (เอกสารแนบ 3-9) ทั้งนี้ ในส่วนของการประชาสัมพันธ์ยังคงมีการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน

สำหรับการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 มีการดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านสาธารณสุข/อาชีวอนามัย/ความปลอดภัย (การเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้อาศัยใกล้เคียงพื้นที่โครงการ)

3.2.1 การติดตามตรวจสอบด้านสาธารณสุข/อาชีวอนามัย/ความปลอดภัย (การเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้อาศัยใกล้เคียงพื้นที่โครงการ)

1) การดำเนินการ

ดำเนินการบันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้อาศัยใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ความถี่ 1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาดำเนินการ

สำหรับการติดตามตรวจสอบการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้อาศัยใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 มีการรวบรวมข้อมูลสถิติการเข้ารับบริการด้านสุขภาพจากสถานพยาบาลของอำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี จำนวน 20 แห่ง แบ่งเป็น โรงพยาบาล จำนวน 2 แห่ง โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล จำนวน 12 แห่ง ศูนย์บริการสาธารณสุขชุมชน จำนวน 1 แห่ง และคลินิกเอกชน จำนวน 5 แห่ง ทั้งนี้ ข้อมูลสถิติการเข้ารับบริการด้านสุขภาพฯ ของกรุงเทพมหานครที่อยู่ใกล้เคียงแนวสายทางของโครงการ จำนวน 6 เขต ประกอบด้วย เขตจตุจักร เขตบางซื่อ เขตบางพลัด เขตตลิ่งชัน เขตทวีวัฒนา และเขตบางกอกน้อย จากการสืบค้นข้อมูลผ่านระบบคลังข้อมูลด้านการแพทย์และสุขภาพ (HDC) กระทรวงสาธารณสุข พบว่า ระบบฯ ไม่สามารถแสดงผลข้อมูลแยกเป็นรายเขตได้

2) ผลการติดตามตรวจสอบ

การติดตามตรวจสอบการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้อาศัยใกล้เคียงพื้นที่โครงการจากข้อมูลสถิติการเข้ารับบริการด้านสุขภาพจากสถานพยาบาลใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3-2

ตารางที่ 3-2 ผลการตรวจสอบบันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ
(จำนวนโรคที่พบมากที่สุด) จากสถานพยาบาลใกล้เคียงพื้นที่โครงการ
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569

ลำดับ	ชนิดของโรค	จำนวนผู้เข้ารับบริการด้านสุขภาพ (คน) ^{1/}
1	207 เนื้อเยื่อผิดปกติ	37,382
2	206 พยาธิสภาพของหลังส่วนอื่น ๆ	18,788
3	145 ความดันโลหิตสูงที่ไม่มีสาเหตุ	18,278
4	104 เบาหวาน	13,827
5	181 ความผิดปกติอื่น ๆ ของฟันและโครงสร้าง	10,222
6	167 การติดเชื้อของทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่น ๆ	9,441
7	201 โรคข้อเสื่อม	9,048
8	180 ฟันผุ	7,194
9	111 ความผิดปกติของต่อมไร้ท่อ โภชนาการและเมตาบอลิกอื่น ๆ	5,386
10	281 การบาดเจ็บกระดูกเฉพาะอื่น ๆ , ไม่ระบุเฉพาะและหลายบริเวณในร่างกาย	4,735
รวม		134,301

ที่มา : ระบบคลังข้อมูลด้านการแพทย์และสุขภาพ (HDC), กระทรวงสาธารณสุข (สาเหตุการป่วยของผู้ป่วยนอกตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก)
(ข้อมูลสถิติการเข้ารับบริการด้านสุขภาพจากสถานพยาบาลของอำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี)

หมายเหตุ : ^{1/} ข้อมูล ณ วันที่ 1 มิถุนายน 2569

(ข้อมูลสถิติการเข้ารับบริการด้านสุขภาพฯ ของกรุงเทพมหานคร จำนวน 6 เขต ประกอบด้วย เขตจตุจักร เขตบางซื่อ เขตบางพลัด เขตตลิ่งชัน เขตทวีวัฒนา และเขตบางกอกน้อย ระบบฯ ไม่สามารถแสดงผลข้อมูลแยกเป็นรายเขตได้)

บทที่ 4

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

บทที่ 4

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

4.1 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี (โครงการทางพิเศษประจิมรัถยา) ระยะดำเนินการ ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 พบว่า มีการดำเนินงานตามมาตรการตามข้อกำหนดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบโดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในวาระประชุมครั้งที่ 2/2549 เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน พ.ศ. 2549 ตามหนังสือของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เลขที่ ทส 1008/ว7703 ลงวันที่ 5 กันยายน พ.ศ. 2549 ได้แก่ มาตรการด้านธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว การชะล้างพังทลายของดิน คุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยา คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน ชยะมูลฝอย เศรษฐกิจ-สังคม ประวัติศาสตร์ โบราณคดี ทัศนียภาพและการเพิ่มคุณค่าทางสุนทรียภาพ และสาธารณสุข/อาชีวอนามัย/ความปลอดภัย อย่างเคร่งครัด

4.2 การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษประจิมรัถยา ระยะดำเนินการ กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน เศรษฐกิจ-สังคม สาธารณสุข/อาชีวอนามัย/ความปลอดภัย และแผนงานการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์ โดยการติดตามตรวจสอบฯ ประจำปี 2569 โครงการได้มอบหมายให้บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด เป็นผู้ดำเนินการ

- การติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศ กำหนดให้มีการดำเนินการ 1 ครั้ง/ปี ในช่วง 5 ปีแรกของการให้บริการ หลังจากนั้นตรวจวัดทุก ๆ 3 ปี ปีละ 1 ครั้ง (3 วันต่อเนื่อง ในช่วงฤดูหนาว ตลอดอายุโครงการ) มีการดำเนินการครั้งล่าสุด ระหว่างวันที่ 16-20 พฤศจิกายน 2567 พบว่า ผลการติดตามตรวจสอบทั้งหมดมีค่าไม่เกินมาตรฐานที่กำหนด โดยมีแผนการติดตามตรวจสอบฯ ครั้งถัดไปในปี 2570

- การติดตามตรวจสอบด้านเสียง กำหนดให้มีการดำเนินการ 2 ครั้ง/ปี 5 ปีแรกของการให้บริการ หลังจากนั้นตรวจวัดทุก ๆ 3 ปี ปีละ 1 ครั้ง (3 วันต่อเนื่อง ตลอดอายุโครงการ) มีการดำเนินการครั้งล่าสุด ระหว่างวันที่ 28 เมษายน-1 พฤษภาคม 2567 พบว่า ผลการติดตามตรวจสอบทั้งหมดมีค่าไม่เกินมาตรฐานที่กำหนด โดยมีแผนการติดตามตรวจสอบฯ ครั้งถัดไปในปี 2570

- การติดตามตรวจสอบด้านความสั่นสะเทือน กำหนดให้มีการดำเนินการ 1 ครั้ง/ปี 5 ปีแรกของการให้บริการ หลังจากนั้นตรวจวัดทุก ๆ 3 ปี ปีละ 1 ครั้ง (3 วันต่อเนื่อง ตลอดอายุโครงการ) มีการดำเนินการครั้งล่าสุด ระหว่างวันที่ 28 เมษายน-1 พฤษภาคม 2567 พบว่า ผลการติดตามตรวจสอบทั้งหมดมีค่าไม่เกินมาตรฐานที่กำหนด โดยมีแผนการติดตามตรวจสอบฯ ครั้งถัดไปในปี 2570

- การติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจ-สังคม และแผนงานการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ มีการดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้วในช่วงที่ผ่านมา

- การติดตามตรวจสอบด้านสาธารณสุข/อาชีวอนามัย/ความปลอดภัย (การติดตามตรวจสอบสุขภาพของพนักงาน) กำหนดให้มีการดำเนินการตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของพนักงานของโครงการ ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาดำเนินการ ดำเนินการครั้งสุดท้าย เมื่อวันที่ 5-6 สิงหาคม 2568 มีแผนการดำเนินการครั้งถัดไปในเดือนสิงหาคม 2569

สำหรับการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 มีการดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านสาธารณสุข/อาชีวอนามัย/ความปลอดภัย (การเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้อาศัยใกล้เคียงพื้นที่โครงการ)

4.2.1 สรุปผลการติดตามตรวจสอบสาธารณสุข/อาชีวอนามัย/ความปลอดภัย

การเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้อาศัยใกล้เคียงพื้นที่โครงการ

จากการตรวจสอบบันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 โดยการรวบรวมข้อมูลสถิติการเข้ารับบริการด้านสุขภาพจากสถานพยาบาลของอำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี จำนวน 20 แห่ง (ข้อมูลสถิติการเข้ารับบริการด้านสุขภาพฯ ของกรุงเทพมหานครที่อยู่ใกล้เคียงแนวสายทางของโครงการ จำนวน 6 เขต ประกอบด้วย เขตจตุจักร เขตบางซื่อ เขตบางพลัด เขตตลิ่งชัน เขตทวีวัฒนา และเขตบางกอกน้อย จากการสืบค้นข้อมูลผ่านระบบคลังข้อมูลด้านการแพทย์และสุขภาพ (HDC) กระทรวงสาธารณสุข พบว่า ระบบฯ ไม่สามารถแสดงผลข้อมูลแยกเป็นรายเขตได้) มีผู้ป่วยเข้ารับการรักษาพยาบาลจำนวนทั้งสิ้น 134,301 คน โดยแยกเป็นกลุ่มโรค 10 อันดับแรก ได้แก่ 1) เนื้อเยื่อผิดปกติ 2) พยาธิสภาพของหลังส่วนอื่น ๆ 3) ความดันโลหิตสูงที่ไม่มีสาเหตุ 4) เบาหวาน 5) ความผิดปกติอื่น ๆ ของฟันและโครงสร้าง 6) การติดเชื้อของทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่น ๆ 7) โรคข้อเสื่อม 8) ฟันผุ 9) ความผิดปกติของต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึมอื่น ๆ 10) การบาดเจ็บเฉพาะอื่น ๆ , ไม่ระบุเฉพาะและหลายบริเวณในร่างกาย (ข้อมูล ณ วันที่ 1 มิถุนายน 2569)