

บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ทางพิเศษศรีรัช (SES) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566 ตามข้อกำหนดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้รับความเห็นชอบโดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในวาระการประชุมครั้งที่ 2/2536 เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม พ.ศ. 2536 ตามหนังสือของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เลขที่ วว 0804/4169 ลงวันที่ 23 มิถุนายน พ.ศ. 2536 (ภาคผนวก ก) มีรายละเอียดดังตารางที่ 2-1 และรูปที่ 2-1 ถึงรูปที่ 2-13

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ทางพิเศษศรีรัช (SES) ระยะดำเนินการ
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566
บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ตารางที่ 2-1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ทางพิเศษศรีรัช ระยะดำเนินการ
ของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
1. ด้านคุณภาพอากาศ ในระหว่างการทำงานบริการ โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 จะมีผลต่อคุณภาพอากาศในระยะแนวทางแคบ ๆ ประมาณ 100-300 เมตร) สารมลพิษทางอากาศที่เกิดจากยานพาหนะบนโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ที่คาดว่าจะมีขึ้น ได้แก่ ฝุ่นละออง ไนโตรเจนไดออกไซด์ ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ คาร์บอนมอนอกไซด์ ไฮโดรคาร์บอน และตะกั่ว ซึ่งจะมีค่าอยู่ในระดับเดียวกันกับความเข้มข้นของสารมลพิษดังกล่าวในบริเวณถนนสายต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานครที่มีโครงการคับคั่ง อย่างไรก็ตามปริมาณการจราจรที่หนาแน่นซึ่งได้รับการออกแบบเป็นทางด่วนจะช่วยเอื้ออำนวยให้มลพิษทางอากาศฟุ้งกระจายได้ดีขึ้น จึงควรมีการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านคุณภาพอากาศที่บริเวณที่มีลักษณะการใช้ที่ดินที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการกระจายและบริเวณที่เร่งต่อการถูกรบกวน เช่น บริเวณที่พักอาศัย สถานศึกษา และบริเวณย่านพาณิชยกรรม รวมทั้งบริเวณทางแยกต่าง ๆ เป็นต้น ซึ่งจะได้เสนอรายละเอียดการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศไว้ในส่วนของมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศต่อไป	โครงการได้จ้างให้บริษัท ยูนิटेค แอแนลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (ยูเออี) ให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ประกอบด้วย ฝุ่นละอองรวม (TSP) คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO ₂) ไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) และสารตะกั่ว (Pb) ในบริเวณพื้นที่อ่อนไหวตามจุดต่าง ๆ และบริเวณคลองประปา รวมทั้งเส้น 11 จุด โดยระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566 ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองรวม (TSP) คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO ₂) ไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) และสารตะกั่ว (Pb) รวมทั้งเส้น 7 จุด ระหว่างวันที่ 26-31 พฤษภาคม พ.ศ. 2566 ซึ่งผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ พบว่า ฝุ่นละอองรวม (TSP) มีค่าระหว่าง 0.024-0.106 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร, คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าระหว่าง 1.61-3.14 ส่วนในล้านส่วน, ไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) มีค่าระหว่าง 1.68-3.98 ส่วนในล้านส่วน, ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO ₂) มีค่าระหว่าง 0.0024-0.0036 ส่วนในล้านส่วน, ไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) มีค่าระหว่าง 0.0077-0.0205 ส่วนในล้านส่วน และสารตะกั่ว (Pb) มีค่าระหว่าง <0.002-0.043 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งทุกตัวที่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป และประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่ากึ่งไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป และดำเนินการติดตามตรวจสอบสารตะกั่วบริเวณคลองประปา จำนวน 4 จุด ระหว่างวันที่ 4-9 มิถุนายน พ.ศ. 2566 ซึ่งผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ พบว่า สารตะกั่ว (Pb) มีค่าระหว่าง <0.002-0.040 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันประเทศไทย ยังไม่มีมาตรฐานบังคับใช้ควบคุมค่าปริมาณสารตะกั่ว เฉลี่ย 24 ชั่วโมง รายละเอียดแสดงดังบทที่ 3 หัวข้อ 3.2	-	ภาคผนวก จ-1 ภาคผนวก ฉ-3 ภาคผนวก ค-4 ภาคผนวก ค-5

บริษัท ยูนิटेค แอแนลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
ห้องปฏิบัติการทดสอบมาตรฐาน ISO/IEC 17025:2017 by TSI และ DSS
ได้รับการรับรอง ISO 9001:2015 และ ISO 14001:2015 จากสถาบันมาตรฐานอังกฤษ

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ทางพิเศษศรีรัช (SES) ระยะดำเนินการ
ของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
2. ด้านเสียงรบกวน เมื่อเปิดบริการโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 จะก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงดังรบกวนบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการอันเกิดจากยานพาหนะที่วิ่งบนทางด่วน ดังนั้น การทางพิเศษฯ ควรกำหนดมาตรการลดผลกระทบด้านเสียงดังรบกวนภายหลังเปิดบริการโครงการ โดยติดตั้งกำแพงกันเสียงเพิ่มเติมจากที่เคยติดตั้งไว้ในช่วงระหว่างการก่อสร้างโครงการ ซึ่งจะต้องมีการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเสียงรบกวนก่อน แล้วนำผลที่ได้จากการติดตามตรวจสอบดังกล่าวมาพิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงต่อไป ทั้งนี้ หลักเกณฑ์ในการติดตั้งกำแพงกันเสียงเพิ่มเติมได้เสนอไว้แล้วในส่วนของการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านคุณภาพอากาศ	การดำเนินงานโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ในระยะดำเนินการ หากก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียง หรือเสียงดังรบกวน โดยการพิจารณาจากผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไปที่มีค่าเกินกว่ามาตรฐานกำหนดไว้ ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการจะต้องติดตั้งกำแพงกันเสียงเพิ่มเติมจากที่เคยติดตั้งไว้ในช่วงระหว่างการก่อสร้างโครงการ ตามตำแหน่งที่เสนอให้มีการติดตามตรวจวัดเสียง โดยระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566 โครงการได้รับข้อร้องเรียนผลกระทบด้านระดับเสียง จึงได้พิจารณาตรวจสอบและพบว่าผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกินมาตรฐานกำหนด ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (12 มีนาคม พ.ศ. 2540) นอกจากนี้โครงการได้กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบระดับเสียงปีละ 1 ครั้ง โดยในปี พ.ศ. 2566 โครงการได้มอบหมายให้ยูเออี ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ยเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 5 (L _{A5}) ระดับเสียงเฉลี่ยเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 (L _{A10}) ระดับเสียงเฉลี่ยเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 (L _{A50}) ระดับเสียงเฉลี่ยเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 95 (L _{A95}) และระดับเสียงเฉลี่ย (L _{Aeq}) จำนวนทั้งสิ้น 26 จุด โดยมีแผนติดตามตรวจสอบระดับเสียงในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2566	-	ภาคผนวก ง-1 ภาคผนวก ง-5 รูปที่ 2-1

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ทางพิเศษศรีรัช (SES) ระยะดำเนินการของ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
3. ด้านคุณภาพน้ำในคลองประปา สำหรับการระบายน้ำแบบโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 เมื่อเปิดบริการโครงการแล้วนั้น ควรจัดให้มีตะแกรงรับน้ำ (Gully) ฝังอยู่เป็นระยะ ๆ ตลอดแนวกำแพงกันตก (Parapet) ซึ่งจะมีท่อรับน้ำเชื่อมต่ออยู่และจะทำให้ระบายลงไปยังบ่อพัก (Manhole) และท่อระบายน้ำของกรุงเทพมหานครต่อไป ดังนั้น การไหลลงท่อระบายน้ำของกรุงเทพมหานครต่อไป ดังนั้น การระบายน้ำแบบโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 จึงไม่มีโอกาสไหลลงสู่คลองประปาอย่างแน่นอน	โครงการได้ออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 โดยการติดตั้งรางระบายน้ำ (Grating) บริเวณทางเข้า-ออกของโครงการ และติดตั้งตะแกรงรับน้ำ (Gully) ฝังอยู่เป็นระยะตลอดแนวกำแพงกันตก (Parapet) ซึ่งเชื่อมต่อกับท่อรับน้ำที่ฝังอยู่ในเสาชองทางด่วน จากนั้นน้ำจะระบายต่อไปยังบ่อพัก (Manhole) และท่อระบายน้ำของกรุงเทพมหานครตามลำดับ โดยไม่มีการไหลลงสู่คลองประปา นอกจากนี้โครงการได้มีการติดตามตรวจสอบปริมาณสารตะกั่วในคลองประปา จำนวน 6 จุด เมื่อวันที่ 8 มีนาคม พ.ศ. 2566 โดยผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำในคลองประปา มีค่า <0.003 มิลลิกรัม/ลิตร พบว่ามีค่าไม่เกินมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำประปาที่ 3 ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ทั้งนี้ ได้ทำการขอความอนุเคราะห์ข้อมูลจากกรมการประปานครหลวง ณ จุดที่ทำการตรวจสอบอยู่แล้วประกอบกัน พบว่าผลการตรวจวัดสารตะกั่วในน้ำมีค่าใกล้เคียงกัน รายละเอียดแสดงดังบทที่ 3 หัวข้อ 3.3	-	ภาคผนวก ง-4 ภาคผนวก จ-2 ภาคผนวก ฉ-6 รูปที่ 2-2 รูปที่ 2-3 รูปที่ 2-4 รูปที่ 2-5
4. ด้านความสิ้นสะท้อน มาตรการลดผลกระทบด้านความสิ้นสะท้อนในระหว่างเปิดบริการมีดังนี้ 1) รักษาและซ่อมแซมผิวทางให้มีความราบเรียบ เพื่อลดแรงสั่นสะเทือนเนื่องจากเมื่อมีการใช้งานพื้นผิวทางด่วนไปช่วงระยะเวลาหนึ่ง คอนกรีตหรือแอสฟัลต์คอนกรีตจะถูกกัดเซาะขัดสีตัวก่อนไปและเกิดการขรุขระขึ้น ซึ่งหมายถึงไปถึงรอยต่อของแผ่นพื้นคอนกรีต (Concrete Slab) และจุดรองรับ (Support) ในกรณีที่เป็นทางด่วนยกระดับ ดังนั้น การดูแลรักษาและซ่อมแซมผิวทางจึงเป็นวิธีที่จะลดความสิ้นสะท้อนได้	โครงการมีการดูแลรักษาและซ่อมแซมผิวทางของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ ตามแผนการซ่อมบำรุงรักษาพื้นผิวจราจร (Preventive Maintenance Plan) เพื่อลดผลกระทบด้านความสิ้นสะท้อน นอกจากนี้ โครงการได้จัดให้มีการทำความสะอาดพื้นผิวจราจรด้วยรถดูดกาวาต (Road Sweeper) เป็นประจำทุกวันตลอด 24 ชั่วโมง	-	ภาคผนวก ง-2 ภาคผนวก ง-3 รูปที่ 2-6 รูปที่ 2-7

บริษัท ชูในดี แอนด เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด
ห้องปฏิบัติการทดสอบมาตรฐาน ISO/IEC 17025:2017 by TSI และ DSS
ได้รับการรับรอง ISO 9001:2015 และ ISO 14001:2015 จากสถาบันมาตรฐานอังกฤษ

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ทางพิเศษศรีรัช (SES) ระยะดำเนินการ
ของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
2) ควบคุมความเร็วของรถ โดยเฉพาะรถบรรทุก ซึ่งก่อให้เกิด ความสั่นสะเทือนสูง	โครงการได้กำหนดความเร็วรถต่าง ๆ ที่ใช้การบนทางด่วน ตามข้อกำหนดในพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเฉพาะรถบรรทุกซึ่งก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนสูงวิ่งในทาง โดย จำกัดความเร็วตามความเหมาะสม นอกจากนี้ โครงการได้ติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วของรถที่สัญจร บนถนนของโครงการ เพื่อควบคุมความเร็วของรถอีกช่องทางหนึ่ง	-	ภาคผนวก ฉ-1 รูปที่ 2-8
3) ควบคุมน้ำหนักของรถที่ใช้บริการบนทางด่วนในอัตราที่ กฎหมายกำหนด เนื่องจากน้ำหนักของรถและระบบสั่นสะเทือน ของตัวรถจะมีผลในการถ่ายโอนความสั่นสะเทือนของเครื่องยนต์และ น้ำหนักบรรทุกที่สูงสู่พื้นผิวถนน	โครงการได้กำหนดพิกัดน้ำหนักบรรทุกของรถที่ใช้บริการบนทางด่วนในอัตราที่กำหนด ตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวง สัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลากว่าที่ได้ กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดิมบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวง แผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2556 เพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน	-	ภาคผนวก ฉ-2 รูปที่ 2-10
5. ด้านเศรษฐกิจและสังคม แนวสายทางของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 จะพาดผ่านที่ บริเวณที่เป็นที่อยู่อาศัยและการพาณิชย์กรมทำให้ประชาชนต้อง โยกย้ายที่อยู่เนื่องจากจากการก่อสร้างโครงการ ดังนั้นมาตรการลด ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับประชาชนผู้อยู่อาศัยอันเนื่องมาจาก โครงการ มีดังนี้ 1) แจ้งให้ผู้ถูกเวนคืนที่ดินและทรัพย์สินทราบอย่างเป็นทางการ โดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้โยกย้ายได้มีเวลาใน การหาที่อยู่ใหม่ ในขณะที่เดียวกันการทางพิเศษฯ ควร ประชาสัมพันธ์ เพื่อทำความเข้าใจกับประชาชนถึงความจำเป็น ของโครงการ ขั้นตอนการเวนคืนที่ดินและเงินค่าชดเชยที่จะได้รับ	ดำเนินการเรียบร้อยแล้วในระหว่างการก่อสร้างโครงการ	-	-

โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ทางพิเศษศรีรัช (SES) ระยะดำเนินการระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ทางพิเศษศรีรัช (SES) ระยะดำเนินการของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
2) การประเมินเงินชดเชยสำหรับที่ดินและทรัพย์สินควรประเมินจาก “ราคายุติธรรม” และเป็นไปตามวิธีและข้อกำหนดของทางราชการ ขั้นตอนการจ่ายเงินชดเชยจากทางรัฐบาลที่ดำเนินการในระยะแรกๆ นั้น จะทำให้ประชาชนที่ถูเวนคืนที่ดินมีโอกาสหาค่าพื้นที่และต่อราคาที่อยู่ใหม่ได้ทันเวลา	ดำเนินการเรียบร้อยแล้วในระหว่างการก่อสร้างโครงการ	-	-
3) สำหรับผู้ที่ถูกเวนคืนที่ดินและไม่สามารถหาที่อยู่ใหม่ได้ ทางบริษัทฯ ควรให้ความช่วยเหลือเจ้าของบ้านเหล่านั้นให้สามารถติดต่อกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง เพื่อขอรับความช่วยเหลือต่อไป	ดำเนินการเรียบร้อยแล้วในระหว่างการก่อสร้างโครงการ	-	-
4) อัตราค่าโยกย้าย/รื้อถอน ควรจะได้รับการพิจารณาด้วยความระมัดระวังตามวิธีและข้อกำหนดของทางราชการ ทั้งนี้เพื่อชดเชยการสูญเสียรายได้ในระหว่างการโยกย้าย ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นจากการหาที่อยู่ใหม่รวมทั้งค่าขนย้ายอีกด้วย	ดำเนินการเรียบร้อยแล้วในระหว่างการก่อสร้างโครงการ	-	-
5) การทางพิเศษฯ ควรสนับสนุนให้ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 มีการส่งเสริมการจ้างแรงงานฝีมือ หรือกรรมกรตามความสามารถของชุมชนจากชุมชนแออัดที่ต้องถูกเวนคืนจากการก่อสร้างทางด่วน เพื่อช่วยให้ครอบครัวเหล่านั้นมีงานทำและเป็นการเพิ่มพูนรายได้ซึ่งจะส่งผลให้มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น	ดำเนินการเรียบร้อยแล้วในระหว่างการก่อสร้างโครงการ	-	-
6) การทางพิเศษฯ ควรแต่งตั้งเจ้าหน้าที่เพื่อประสานงานกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในการติดตามและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นกับผู้ถูกเวนคืนที่อยู่อาศัย	ดำเนินการเรียบร้อยแล้วในระหว่างการก่อสร้างโครงการ	-	-

บริษัท ยูนิเด็ค แอนดส์ เอ็นจิเนียริง คอนสัลแตนท์ จำกัด
ห้องปฏิบัติการทดสอบมาตรฐาน ISO/IEC 17025:2017 by TSI และ DSS
ได้รับการรับรอง ISO 9001:2015 และ ISO 14001:2015 จากสถาบันมาตรฐานอังกฤษ

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ทางพิเศษศรีรัช (SES) ระยะดำเนินการ
ของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
7) การทางพิเศษฯ โดยความร่วมมือกับการเคหะแห่งชาติได้เตรียมการด้านที่อยู่อาศัยในโครงการจัดที่อยู่ใหม่สำหรับแก้ไขปัญหาคูหาผู้เดือดร้อนจากการเวนคืนที่ดินโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 โดยแยกเป็นโครงการหลัก ได้แก่ โครงการเคหะชุมชนสุขาภิบาล 3 ซึ่งเป็นโครงการสำหรับผู้มีรายได้น้อย รายได้ปานกลาง และอาคารพาณิชย์ และโครงการเสริม ได้แก่การสำรองที่อยู่อาศัยในโครงการเคหะชุมชนของการเคหะแห่งชาติ	โครงการได้จัดหาที่อยู่อาศัยสำหรับผู้เดือดร้อนจากเวนคืนที่ดินโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 คือ โครงการเคหะชุมชนสุขาภิบาล 3 ซึ่งปัจจุบันคือ เคหะชุมชนรามคำแหงระยะที่ 1	-	รูปที่ 2-9
6. มาตรการเพิ่มเติม 1) ต้องติดตั้งกำแพงกันเสียงชนิดดูดกลืนเสียง (Absorptive type: ซึ่งเป็นชนิดที่เสนอแนะไว้ในรายงานฯ) ในช่วงที่ผ่านหมู่บ้านประชาชน หมู่บ้านประชาชนเวศน์ 3 ส่วนที่ 3 และบริเวณที่ไวต่อการรับเสียงดังรบกวน (Sensitive receptor) อันที่อยู่ห่างจากขอบทางด่วนในระยะไม่เกิน 30 เมตร ได้แก่ โรงพยาบาลสถาบันศาสนา สถาบันการศึกษา ชุมชนที่ประชาชนอาศัยอยู่หนาแน่น เป็นต้น โดยไม่ต้องรอเปิดใช้โครงการก่อน	ดำเนินการเรียบร้อยแล้วในระยะก่อสร้างโครงการ	-	-
2) ต้องดำเนินการจัดทำสวนสาธารณะหรือสถานพักผ่อนหย่อนใจสำหรับประชาชนบริเวณพื้นที่ได้ทางด่วนช่วงที่ผ่านกลางหมู่บ้าน แทนที่จะจัดทำเป็นย่านพาณิชยกรรม	โครงการร่วมกับกรุงเทพมหานครได้จัดสร้างสวนพญาไทภิรมย์ บริเวณพื้นที่ได้ทางด่วนช่วงที่ผ่านปากซอยสวนเงิน ถึง ชุมชนสุขสวัสดิ์ ถนนพระราม 6 เขตพญาไท รวมถึงสวนราชเทวีภิรมย์และสวนรมย์ราชเทวี บริเวณใต้ทางด่วน ซอยรัชฎาภิเศก (หมอเหล็ก) แขวงมักกะสัน เขตราชเทวี ให้เป็นสวนสาธารณะและสถานพักผ่อนหย่อนใจสำหรับประชาชน	-	รูปที่ 2-11 รูปที่ 2-12 รูปที่ 2-13
3) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างต้องเร่งดำเนินการขุดใช้ค่าเสียหายในราคาที่เป็นธรรมต่อประชาชนที่บ้านเรือนได้รับความเสียหาย อันเนื่องมาจากการสร้างทางด่วนขั้นที่ 2	ดำเนินการเรียบร้อยแล้วในระยะก่อนการก่อสร้างโครงการ	-	-



บริเวณกระทรวงการต่างประเทศ



บริเวณแนวคลองประปา



บริเวณโรงกรองน้ำสามเสน



บริเวณมุ่งหน้าไปด้านศรีนครินทร์ ขาเข้า



บริเวณมุ่งหน้าศรีนครินทร์ ขาออก



มุ่งหน้าต่างระดับพญาไท บริเวณคลองประปา ขาเข้า

รูปที่ 2-1 ตัวอย่างตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียงเพิ่มเติมในระยะดำเนินการ



รูปที่ 2-2 ตะแกรงรับน้ำตลอดแนวเส้นโครงการ



รูปที่ 2-3 รางระบายน้ำ บริเวณทางเข้า-ออกโครงการ



รูปที่ 2-4 ป่อพักน้ำบริเวณคลองประปา



รูปที่ 2-5 ท่อระบายน้ำตลอดแนวเส้นโครงการ



รูปที่ 2-6 สภาพโดยทั่วไปของผิวทาง



รูปที่ 2-7 การทำความสะอาดพื้นผิวจราจรด้วยรถดูดกวาด



รูปที่ 2-8 ป้ายจำกัดความเร็ว



รูปที่ 2-9 เคหะชุมชนรามคำแหง ระยะที่ 1



รูปที่ 2-10 ด้านขั้หน้าหน้ากรลบรรทุก



รูปที่ 2-11 สวนพญาไทภิรมย์



รูปที่ 2-11 (ต่อ) สวนพญาไทภิรมย์



รูปที่ 2-12 สวนราชเทวีภิรมย์



รูปที่ 2-13 สวนรมย์ราชเทวี