

บทที่ 1

บทนำ



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาของการจัดทำรายงาน

ด้วยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) มีโครงการก่อสร้างทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (แจ้งวัฒนะ-บางพูน-บางไทร) โดยเชื่อมต่อระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วน C บริเวณถนนแจ้งวัฒนะ เพื่อรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (แจ้งวัฒนะ-บางพูน-บางไทร) ดังกล่าว เป็นส่วนหนึ่งของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 4 ซึ่งเป็นทางด่วนระหว่างเมืองที่ได้มีการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในวาระการประชุมครั้งที่ 7/2539 เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2539 มีมติให้ความเห็นชอบในรายงานฯ แล้วตามหนังสือเลขที่วว 0802/17977 ลงวันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ. 2539 ภายใต้ชื่อ “โครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (แจ้งวัฒนะ-บางพูน-บางไทร)” ต่อมาในปี พ.ศ. 2543 มีการเปลี่ยนแปลงชื่อโครงการเป็น “ทางพิเศษอุดรรัถยา” มาจนถึงปัจจุบัน โดยมีเงื่อนไขให้โครงการต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอไว้ในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด (ภาคผนวก 1)

ดังนั้น เพื่อให้การปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวเป็นไปอย่างถูกต้องและครบถ้วน โครงการฯ จึงได้มอบหมายให้บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (ยูเออี) ซึ่งเป็นบริษัทที่ปรึกษาทางด้านสิ่งแวดล้อม ดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษอุดรรัถยา และรวบรวมข้อมูลเพื่อจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังกล่าว สำหรับรายงานฯ ฉบับนี้ เป็นการรายงานผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษอุดรรัถยา ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566

1.2 รายละเอียดโครงการ

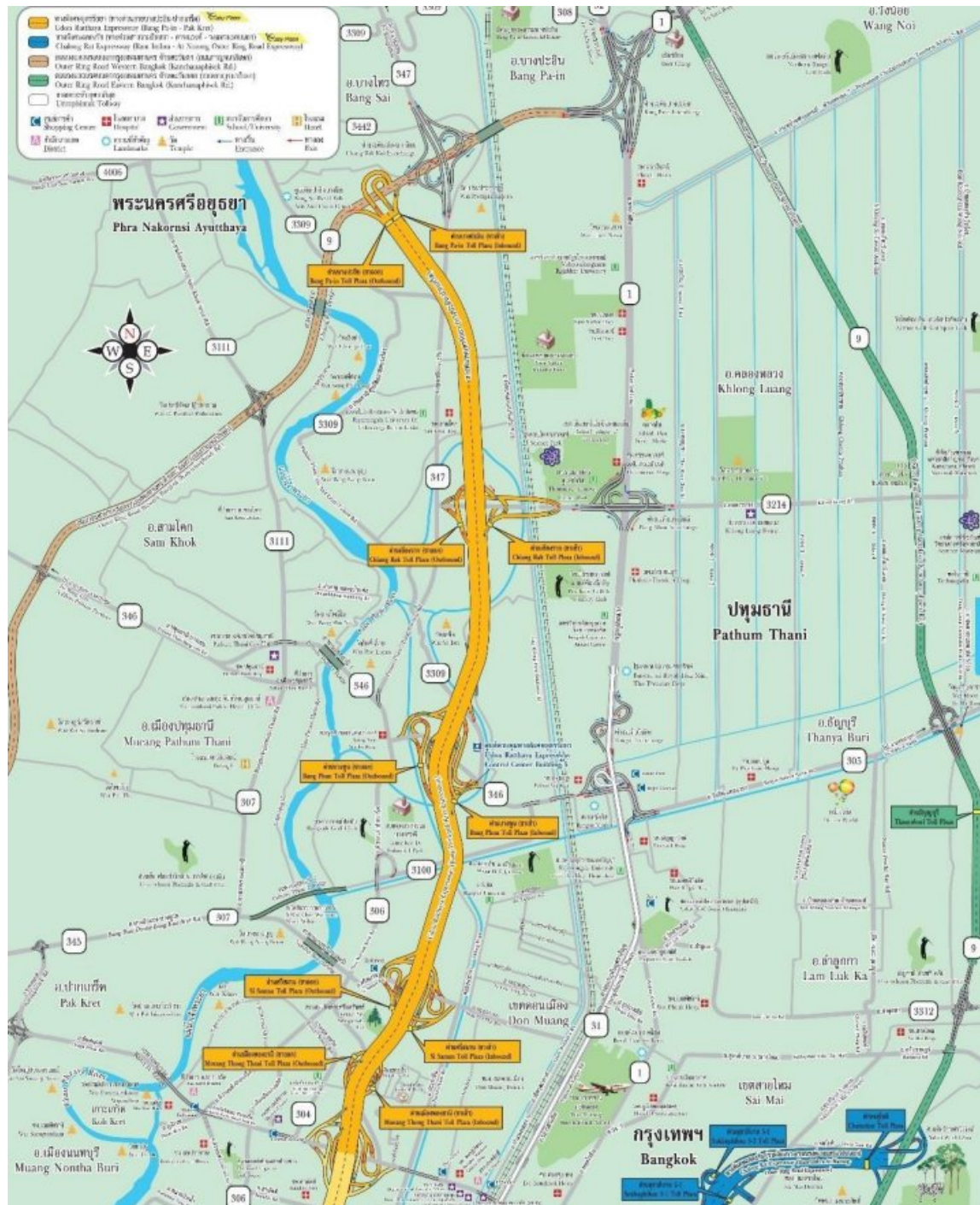
โครงการก่อสร้างทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (แจ้งวัฒนะ-บางพูน-บางไทร) ซึ่งปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็นทางพิเศษอุดรรัถยา เป็นส่วนหนึ่งของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 4 สาย NR ซึ่งมีแนวสายทางต่อไปจากระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ที่ถนนแจ้งวัฒนะขึ้นไปทางทิศเหนือ ผ่านอำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี ผ่านจังหวัดปทุมธานี (ทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา) ติดกับถนนวงแหวนในท้องที่อำเภอบางไทร จากนั้นข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ที่อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา แล้วไปบรรจบแนวทางด่วนวงแหวนที่อำเภอป่าโมก จังหวัดอ่างทอง ระยะทางประมาณ 68 กิโลเมตร

ทางพิเศษอุดรรัถยา ก่อสร้างเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร จากถนนแจ้งวัฒนะถึงแยกต่างระดับเชียงราก และจากนั้นจะลดระดับลงเป็นทางระดับดินขนาด 6 ช่องจราจร เป็นทางพิเศษที่เชื่อมต่อจากทางพิเศษศรีรัช โดยมีระยะทาง 32 กิโลเมตร แสดงดังรูปที่ 1-1 แนวเส้นทางโครงการประกอบด้วยทางพิเศษ 2 ระยะ ประกอบด้วย

- ระยะที่ 1 แฉ่งวัฒนะ-เชียงราก ระยะทางยาวประมาณ 22.0 กิโลเมตร เปิดให้บริการ เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม พ.ศ. 2541
- ระยะที่ 2 เชียงราก-บางไทร ระยะทางยาวประมาณ 10.0 กิโลเมตร เปิดให้บริการ เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2542

โดยมีจุดเริ่มต้นจากจุดสิ้นสุดโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วน C ที่ถนนแฉ่งวัฒนะไปทางทิศเหนือ ผ่านอำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี อำเภอเมือง อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี (ทางฝั่งทิศตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา) แล้วมาสิ้นสุดแนวสายทางโดยตัดกับถนนวงแหวนรอบนอก (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 37) ที่อำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)



รูปที่ 1-1 รายละเอียดของแนวทางพิเศษอุดรรัถยา

1.3 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ทางพิเศษอุดรรัถยา เป็นส่วนหนึ่งของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 4 ซึ่งรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ. 2539 และได้จัดทำรายงานสรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะเปิดดำเนินการโครงการ รายละเอียดดังนี้

1.3.1 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษอุดรรัถยา มีรายละเอียดดังตารางที่ 1-1

ตารางที่ 1-1 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษอุดรรัถยา

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	หมายเหตุ
1) อุทกวิทยาทางน้ำ	<ul style="list-style-type: none"> - ในกรณีทางด่วนเป็นทั้งทางยกระดับและระดับดิน จะมีการพิจารณาให้มีการก่อสร้างสะพานข้ามคลองเมื่อแนวสายทางด่วนระดับดินตัดผ่านคลอง โดยก่อสร้างสะพานในลักษณะวางเสาตอม่อบนฝั่งคลองทั้งสองฝั่ง - โดยบริเวณที่พิจารณาให้ทางด่วนมีการยกระดับ ได้แก่ <ol style="list-style-type: none"> 1. กม.ที่ 17+320 บริเวณคลองเชียงรากใหญ่ 2. กม.ที่ 20+000 บริเวณคลองหลวง 3. กม.ที่ 21+250 บริเวณคลองบ้านพร้าว 4. กม.ที่ 25+750 บริเวณคลองเชียงรากน้อย 5. กม.ที่ 26+400 บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 347 	-
2) คุณภาพอากาศ	- ถึงแม้ว่าปริมาณ CO ที่เพิ่มจะไม่เกินมาตรฐาน แต่อย่างไรก็ตาม ต้องมีการกำหนดมาตรฐานการปล่อย CO ของรถยนต์ทั้งใหม่และเก่า	อยู่ในความรับผิดชอบของกรมควบคุมมลพิษ
	- กำหนดระดับผลกระทบ NO _x โดยใช้พื้นฐานของการตรวจวัดจริงเพื่อกำหนดมาตรฐานควบคุมที่เหมาะสม	อยู่ในความรับผิดชอบของกรมควบคุมมลพิษ
	- ในกรณีที่เส้นทางด่วนระดับดิน กำหนดให้มีแนวขอบทางอย่างน้อย 2 เมตรจากทางด่วนจัดให้มีพื้นที่สีเขียว	-
3) เสียง/ความสั่นสะเทือน	<ul style="list-style-type: none"> - ติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบกระจายเสียง (Dispersive) โดยก่อสร้างบนกำแพงกันตกขอบทางด่วน ณ บริเวณสถานที่ ซึ่งคาดว่าจะได้รับผลกระทบรุนแรง ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> 1. ทางขึ้นจากถนนแจ้งวัฒนะไปทางทิศเหนือ บริเวณทิศตะวันตกของทางด่วนบริเวณหมู่บ้านโสภณนิเวศ เป็นระยะทาง 364 เมตร 2. ทางลงถนนแจ้งวัฒนะจนถึงถนนแจ้งวัฒนะ บริเวณทิศตะวันออกของทางด่วนเป็นระยะทาง 164 เมตร 3. ทิศตะวันตกของทางด่วน บริเวณโรงเรียนวัดผาสุมณีจักร เป็นระยะทาง 50 เมตร 4. ทิศตะวันออกจากทางด่วน บริเวณที่จะก่อสร้างสปอร์ตคอมเพล็กซ์ เป็นระยะทาง 250 เมตร 5. ทั้งสองข้างของขอบทางด่วน บริเวณสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ เป็นระยะทางด้านละ 100 เมตร รวมระยะทาง 200 เมตร 	-

ตารางที่ 1-1 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษอุดรรัถยา (ต่อ)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	หมายเหตุ
3) เสียง/ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> - ปลูกต้นไม้พื้นเมืองที่มีพุ่มใบหนาและเหมาะสมกับสภาพแวดล้อม เช่น โอ๊คอินเดีย เพื่อดูดกลืนเสียง ณ บริเวณสถานที่ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ โดยปลูก 2 แถว ระยะระหว่างแถว 2 เมตร และระยะระหว่างต้น 4 เมตร บริเวณที่ปลูก ได้แก่ <ol style="list-style-type: none"> 1. ด้านทิศตะวันออกของทางด่วน ชุมชนบริเวณ กม. ที่ 6+400 (ศูนย์ฝึกอาชีฟ ปัญญาคาร) ยาว 160 เมตร ปลูกแถวละ 40 ต้น รวม 80 ต้น 2. ด้านทิศตะวันตกของทางด่วน บริเวณหมู่บ้านโคตา ยาว 100 เมตร ปลูกแถวละ 25 ต้น รวม 50 ต้น 	-
4) คุณภาพน้ำ	<ul style="list-style-type: none"> - จัดเตรียมแผนฉุกเฉินในกรณีที่มีเหตุการณ์รั่วไหลของก๊าซ น้ำมัน หรือ อุบัติเหตุ 	-
5) นิเวศวิทยาทางบก	<ul style="list-style-type: none"> - ตัดต้นไม้ หรือ แผ้วถางเท่าที่จำเป็น เหลือต้นไม้ตามขอบทางให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ 	-
	<ul style="list-style-type: none"> - ในการก่อสร้างควรหามาตรการต่าง ๆ เพื่อลดปริมาณฝุ่น เช่น ฉีดพรมน้ำ บริเวณพื้นที่ก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบต่อการสังเคราะห์แสงของพืช 	-
	<ul style="list-style-type: none"> - นำเอานโยบายเกี่ยวกับพื้นที่สีเขียวมาให้ได้มากที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ 	-
6) นิเวศวิทยาทางน้ำ	<ul style="list-style-type: none"> - คงพื้นที่สีเขียวไว้ตามริมแหล่งน้ำเพื่อลดปัญหาการกัดเซาะ 	-
	<ul style="list-style-type: none"> - จัดตั้งแผนฉุกเฉินในกรณีอุบัติเหตุที่เหมาะสม 	-
	<ul style="list-style-type: none"> - ควบคุมความเร็วของยานพาหนะบนทางด่วนเพื่อลดปริมาณอุบัติเหตุ 	อยู่ในความรับผิดชอบของตำรวจทางด่วน
7) การใช้ที่ดิน	<ul style="list-style-type: none"> - ควรวางแผนระบบการใช้ที่ดินอย่างเหมาะสมและควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเคร่งครัด 	อยู่ในความรับผิดชอบของกรมโยธาธิการและผังเมือง
	<ul style="list-style-type: none"> - กำหนดพื้นที่เกษตรกรรมให้ชัดเจนเพื่อลดผลกระทบด้านการลดพื้นที่เกษตรกรรม 	
8) การคมนาคม	<ul style="list-style-type: none"> - ในกรณีเป็นทางด่วนยกระดับและทางด่วนระดับดิน ตลอดแนวสายทางของทางด่วนระดับดิน มีถนนเลียบคลองขุดเป็นทางสัญจรเป็นระยะ ๆ ซึ่งเมื่อแนวสายทางด่วนตัดผ่าน จะพิจารณาให้ก่อสร้างสะพานข้ามคลองและถนน โดยการออกแบบขนาดช่องเปิดพื้นที่ใต้สะพานให้มีความกว้างมากกว่าคลองและถนนมีพื้นที่พอใช้สำหรับการคมนาคมสัญจรบริเวณพิจารณาให้มีการก่อสร้าง Flyover Bridge <ol style="list-style-type: none"> 1. กม.ที่ 14+922 บริเวณสายวัดดาวเรือง 2. กม.ที่ 23+100 บริเวณถนนเลียบคลองขุด (ร.พ.ช.) 3. กม.ที่ 23+734 บริเวณถนนเลียบคลองขุด (ร.พ.ช.) 4. กม.ที่ 24+393 บริเวณถนนเลียบคลองขุด (ร.พ.ช.) 5. กม.ที่ 25+350 บริเวณถนนเลียบคลองขุด (ร.พ.ช.) 	-

ตารางที่ 1-1 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษอุดรรัถยา (ต่อ)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	หมายเหตุ
9) สภาพเศรษฐกิจและสังคม	- แนวทางปฏิบัติในการเวนคืน กทพ. จะดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และการจ่ายค่าชดเชยต่อครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบอย่างถูกต้องและเป็นธรรมตามที่กฎหมายกำหนด	-
	- การกำหนดค่าเวนคืนจะต้องนำเอาราคาที่ประเมินโดยหัวหน้าครอบครัวมาใช้เป็นหลักและครอบคลุมถึงค่าใช้จ่ายในการโยกย้าย และค่าเสียโอกาสด้วยควรมีวิธีการให้เลือกอย่างน้อย 2 วิธี ได้แก่ การจ่ายค่าทดแทน และการจัดหาสถานที่อยู่ใหม่	-
	- การทางพิเศษฯ จะให้ความสนใจและปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างจริงจัง	-
	- การทางพิเศษฯ ให้ความเอาใจใส่ต่อแผนการประชาสัมพันธ์มากขึ้น	-
10) ทัศนียภาพ	- นำเอาเทคนิคด้านภูมิสถาปัตยกรรมมาช่วยตกแต่ง เช่น นำพันธุ์ไม้เลื้อย เช่น ต้นกระดุมทอง และ/หรือ ไม้เลื้อยประดับที่ทำด้วยพลาสติกมาปลูกบริเวณขอบกำแพงกันเสียงทั้งสองข้างทางด่วนช่วงแนวสายทางผ่านสวนสมเด็จพระเจ้า	-

1.3.2 มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษอุดรรัถยา มีรายละเอียดดังตารางที่ 1-2

ตารางที่ 1-2 มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษอุดรรัถยา

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	พารามิเตอร์ตรวจวัด	ความถี่	หมายเหตุ
1) คุณภาพอากาศ	ตรวจวัดคุณภาพอากาศ ดังนี้ 1. บริเวณหมู่บ้านผลพัฒนา (เดิมชื่อหมู่บ้านโสภณนิเวศ) 2. บริเวณสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ 3. บริเวณศูนย์ฝึกอาชีพปัญญาคาร 4. บริเวณสำนักงานปฎิรูปที่ดินจังหวัดปทุมธานี 5. บริเวณชุมชนหมู่บ้านโคตา	- CO - NO ₂	- ตรวจวัด ทุกปี ปีละ 1 ครั้ง ครั้งละ 5 วันต่อเนื่องกัน ในฤดูหนาวเป็นเวลา 3 ปีติดต่อกัน ณ สถานีเดียวกับระยะก่อสร้าง หากไม่พบว่ามีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญให้หยุดทำการตรวจวัด เริ่มทำการตรวจวัดใหม่เมื่อปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นหรือพิจารณาตามความเหมาะสม	-
2) เสียง/ความสั่นสะเทือน	ตรวจวัดเสียงและความสั่นสะเทือน ดังนี้ 1. บริเวณหมู่บ้านผลพัฒนา (เดิมชื่อหมู่บ้านโสภณนิเวศ) 2. บริเวณโรงเรียนวัดผาสุกมณีจักร 3. บริเวณสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ 4. บริเวณหมู่บ้านโคตา	- L _{Aeq} 24 hours - Peak Particle Velocity, Frequency, Peak Displacement	- ตรวจวัดระดับเสียง L _{Aeq} 24 hours L _{Aeq} (7-22), L _{Aeq} (22-7) และ ความสั่นสะเทือนเป็นประจำทุกปี ครั้งละ 3 วันต่อเนื่องกัน ณ สถานีเดียวกับที่ตรวจวัด ก่อนมีโครงการ ระยะเวลาในการตรวจวัดระดับเสียงและความสั่นสะเทือน ในระยะแรกให้ตรวจวัด 3 ปี ต่อเนื่องกัน หากผลการตรวจวัด พบว่าไม่มีการเปลี่ยนแปลงให้หยุดตรวจวัดและเริ่มทำการตรวจวัดใหม่เมื่อมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ หรือพิจารณาตามความเหมาะสม	-
3) คุณภาพน้ำ	ตรวจวัดคุณภาพน้ำที่บริเวณเหนือน้ำและท้ายน้ำ ตรงจุดที่มีการรั่วไหล	- Temperature - pH - Dissolved Oxygen - Biochemical Oxygen Demand - Total Suspended Solids - Oil & Grease	- ช่วงที่มีการรั่วไหลของก๊าซและน้ำมัน	-

หมายเหตุ : โครงการทางพิเศษอุดรรัถยา เปิดดำเนินการตั้งแต่วันที่ 2 ธันวาคม พ.ศ. 2541