

บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

---



## บทที่ 2

### ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (แจ้งวัฒนะ-บางพูน-บางไทร) ปัจจุบันได้เปลี่ยนชื่อเป็นทางพิเศษอุดรรัถยา ได้ยึดถือและปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในวาระการประชุมครั้งที่ 7/2539 เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2539 มีมติให้ความเห็นชอบในรายงานฯ แล้วตามหนังสือเลขที่ว 0802/17977 ลงวันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ. 2539 โดยมีเงื่อนไขให้โครงการต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอไว้ในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด โดยโครงการได้มอบหมายให้ บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้รวบรวมข้อมูลและทำการสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566 แสดงดังตารางที่ 2-1 และตัวอย่างการปฏิบัติตามมาตรการฯ แสดงดังรูปที่ 2-1



รูปที่ 2-1 การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566  
โดย บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (Third party)  
ร่วมกับผู้แทนจาก บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

**ตารางที่ 2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการทางพิเศษอุดรรัถยา  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
<b>1) อุทกวิทยาทางน้ำ</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ในกรณีทางด่วนเป็นทั้งทางยกระดับและระดับดิน จะมีการพิจารณาให้มีการก่อสร้างสะพานข้ามคลอง เมื่อแนวสายทางด่วนระดับดินตัดผ่านคลอง โดยก่อสร้างสะพานในลักษณะวางเสาตอม่อบนฝั่งคลองทั้งสองฝั่ง โดยบริเวณที่พิจารณาให้ทางด่วนมีการยกระดับ ได้แก่ <ol style="list-style-type: none"> <li>1. กม.ที่ 17+320 บริเวณคลองเชียงรากใหญ่</li> <li>2. กม.ที่ 20+000 บริเวณคลองหลวง</li> <li>3. กม.ที่ 21+250 บริเวณคลองบ้านพร้าว</li> <li>4. กม.ที่ 25+750 บริเวณคลองเชียงรากน้อย</li> <li>5. กม.ที่ 26+400 บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 347</li> </ol> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- โครงการได้จัดให้ทางด่วนมีการยกระดับตามที่มาตรการกำหนด ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> <li>1. กม.ที่ 17+320 บริเวณคลองเชียงรากใหญ่</li> <li>2. กม.ที่ 20+000 บริเวณคลองหลวง</li> <li>3. กม.ที่ 21+250 บริเวณคลองบ้านพร้าว</li> <li>4. กม.ที่ 25+750 บริเวณคลองเชียงรากน้อย</li> <li>5. กม.ที่ 26+400 บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 347</li> </ol> </li> </ul>	-	รูปที่ 2-2 ถึง รูปที่ 2-6
<b>2) คุณภาพอากาศ</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ถึงแม้ว่าปริมาณ CO ที่เพิ่มจะไม่เกินมาตรฐาน แต่อย่างไรก็ตาม ต้องมีการกำหนดมาตรฐานการปล่อย CO ของรถยนต์ทั้งใหม่และเก่า</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้ประชาสัมพันธ์ผ่านป้าย VMS ให้ผู้ใช้ทางตรวจสอบสภาพรถยนต์ก่อนเดินทาง เพื่อลดการปล่อยมลพิษอากาศ ทั้งนี้ การกำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงกำหนดโดยกรมธุรกิจพลังงาน ส่วนกรมควบคุมมลพิษสังกัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทำหน้าที่ในการกำหนดค่ามาตรฐานควบคุมการปล่อยไอเสียของรถยนต์ โดยมีกรมการขนส่งทางบก และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นผู้ประกาศใช้มาตรฐานในการควบคุมดูแล ตรวจสอบ ตรวจจับ และห้ามใช้รถยนต์ควันดำ</li> </ul>	-	-

**ตารางที่ 2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการทางพิเศษอุดรรัถยา  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566 (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
<b>2) คุณภาพอากาศ (ต่อ)</b>			
- กำหนดระดับผลกระทบ NO <sub>x</sub> โดยใช้พื้นฐานของการตรวจวัดจริง เพื่อกำหนดมาตรฐานควบคุมที่เหมาะสม	- สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.) ออกประกาศมาตรฐานผลิตภัณฑ์มอก. 2540-2554, มอก. 2550-2554 และมอก. 2554-2555 ซึ่งมีการกำหนดปริมาณสารมลพิษจากเครื่องยนต์ของยานยนต์ เพื่อเป็นเกณฑ์กำหนดให้ ผู้ทำ ผู้นำเข้ายานยนต์ใช้เป็นแนวทางในการควบคุมปริมาณสารมลพิษจากยานยนต์ ช่วยให้ปริมาณสารมลพิษที่ระบายออกจากไอเสียของรถยนต์ในปัจจุบันมีปริมาณลดลง	-	-
- ในกรณีที่เส้นทางด่วนระดับดิน กำหนดให้มีแนวขอบทาง อย่างน้อย 2 เมตร จากทางด่วน จัดให้มีพื้นที่สีเขียว	- โครงการได้มีแนวขอบทางระยะ 2 เมตร พร้อมทั้งปลูกต้นไม้ตามแนวขอบทางด่วน เป็นระยะ	-	รูปที่ 2-7 และ รูปที่ 2-8
<b>3) เสียง/ความสั่นสะเทือน</b>			
- ติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบกระจายเสียง (Dispersive) โดยก่อสร้างบนกำแพงกันตกขอบทางด่วน ณ บริเวณสถานที่ ซึ่งคาดว่าจะได้รับผลกระทบรุนแรงดังนี้ 1. ทางขึ้นจากถนนแจ้งวัฒนะไปทางทิศเหนือ บริเวณ ทิศตะวันตกของทางด่วน บริเวณหมู่บ้านโสภณนิเวศ เป็นระยะทาง 364 เมตร 2. ทางลงถนนแจ้งวัฒนะจนถึงถนนแจ้งวัฒนะ บริเวณ ทิศตะวันออกของทางด่วน เป็นระยะทาง 164 เมตร 3. ทิศตะวันตกของทางด่วน บริเวณโรงเรียนวัดผาสุกมณีจักร เป็นระยะทาง 50 เมตร	- โครงการจัดให้มีกำแพงกันเสียงแบบกระจายเสียง (Dispersive) บนกำแพงกันตก ขอบทางด่วน ณ บริเวณสถานที่ ซึ่งคาดว่าจะได้รับผลกระทบรุนแรง ดังนี้ 1. ทางขึ้นจากถนนแจ้งวัฒนะไปทางทิศเหนือ บริเวณทิศตะวันตกของทางด่วน บริเวณหมู่บ้านผลพัฒนา (เดิมชื่อหมู่บ้านโสภณนิเวศ) เป็นระยะทาง 364 เมตร 2. ทางลงถนนแจ้งวัฒนะจนถึงถนนแจ้งวัฒนะ บริเวณทิศตะวันออกของทางด่วน เป็นระยะทาง 164 เมตร 3. ทิศตะวันตกของทางด่วน บริเวณโรงเรียนวัดผาสุกมณีจักร เป็นระยะทาง 50 เมตร 4. ทิศตะวันออกจากทางด่วน บริเวณเอสซีซีสเตเดียม เป็นระยะทาง 250 เมตร 5. ทั้งสองข้างของขอบทางด่วน บริเวณสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ เป็นระยะทาง ด้านละ 100 เมตร รวมระยะทาง 200 เมตร	-	รูปที่ 2-9 ถึง รูปที่ 2-13

**ตารางที่ 2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการทางพิเศษอุดรรัถยา  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566 (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
<b>3) เสียง/ความสั่นสะเทือน (ต่อ)</b>			
4. ทิศตะวันออกจากทางด่วน บริเวณที่จะก่อสร้างสปอร์ตคอมเพล็กซ์ เป็นระยะทาง 250 เมตร 5. ทั้งสองข้างของขอบทางด่วน บริเวณสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ เป็นระยะทางด้านละ 100 เมตร รวมระยะทาง 200 เมตร			
- ปลุกต้นไม้พื้นเมืองที่มีพุ่มใบหนาและเหมาะสมกับสภาพแวดล้อม เช่น โอ๊กอินเดีย เพื่อดูดกลืนเสียง ณ บริเวณสถานที่ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ โดยปลูก 2 แถว ระยะระหว่าง แถว 2 เมตร และระยะระหว่างต้น 4 เมตร บริเวณที่ปลูก ได้แก่ 1. ด้านทิศตะวันออกของทางด่วนชุมชน บริเวณ กม. ที่ 6+400 (ศูนย์ฝึกอาชีพปัญญาคาร) ยาว 160 เมตร ปลูกแถวละ 40 ต้น รวม 80 ต้น 2. ด้านทิศตะวันตกของทางด่วน บริเวณหมู่บ้านโคดา ยาว 100 เมตร ปลูกแถวละ 25 ต้น รวม 50 ต้น	- โครงการปลูกต้นไม้พื้นเมืองที่มีพุ่มใบหนาและเหมาะสมกับสภาพแวดล้อม ดังนี้ 1. ด้านทิศตะวันออกของทางด่วนชุมชน บริเวณ กม. ที่ 6+400 (ศูนย์ฝึกอาชีพปัญญาคาร) ยาว 160 เมตร 2. ด้านทิศตะวันตกของทางด่วนบริเวณ หมู่บ้านโคดา ยาว 100 เมตร	-	รูปที่ 2-14 ถึง รูปที่ 2-15
<b>4) คุณภาพน้ำ</b>			
- จัดเตรียมแผนฉุกเฉินในกรณีที่มีเหตุการณ์รั่วไหลของก๊าซ น้ำมัน หรือ อุบัติเหตุ	- โครงการได้จัดทำมีแผนฉุกเฉินในกรณีที่เกิดการรั่วไหลของน้ำมัน หรือ อุบัติเหตุ และมีการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินตามเอกสารวิธีปฏิบัติงานป้องกันและให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุนานทางพิเศษ	-	ภาคผนวก 2-1

**ตารางที่ 2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการทางพิเศษอุดรรัถยา**  
**ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566 (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
<b>5) นิเวศวิทยาทางบก</b>			
- ตัดต้นไม้ หรือ แผ้วถางเท่าที่จำเป็น เหลือต้นไม้ตามขอบทาง ให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้	- โครงการมีแผนการดำเนินงานดูแลสวน และต้นไม้ ได้แก่ งานตัดหญ้า และกำจัดวัชพืช บริเวณไหล่ทางพิเศษ โดยอยู่ในความรับผิดชอบของส่วนระบายน้ำและสิ่งแวดล้อม ฝ่ายสนับสนุนวิศวกรรมทางพิเศษ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	-	ภาคผนวก 2-2
- ในการก่อสร้างควรหามาตรการต่าง ๆ เพื่อลดปริมาณฝุ่น เช่น ฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบต่อการสังเคราะห์แสงของพืช	- โครงการได้จัดให้มีการทำความสะอาดบริเวณทางพิเศษ โดยจัดให้มีรถดูดกวาด เพื่อทำความสะอาด และลดฝุ่นละอองบนผิวทางพิเศษเป็นประจำ	-	รูปที่ 2-16 และภาคผนวก 2-3
- นำเอานโยบายเกี่ยวกับพื้นที่สีเขียวมาให้ได้มากที่สุดเท่าที่เป็นไปได้	- โครงการได้จัดให้มีพื้นที่สีเขียวบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษต่าง ๆ ภายในโครงการ	-	รูปที่ 2-17
<b>6) ชีววิทยาทางน้ำ</b>			
- คงพื้นที่สีเขียวไว้ตามริมแหล่งน้ำเพื่อลดปัญหาการกัดเซาะ	- โครงการคงพื้นที่สีเขียวไว้ตามริมแหล่งน้ำ อีกทั้งยังมีการทำกำแพงกันดิน เพื่อลดปัญหาการกัดเซาะ	-	รูปที่ 2-18
- จัดตั้งแผนฉุกเฉินในกรณีอุบัติเหตุที่เหมาะสม	- โครงการได้จัดให้มีแผนฉุกเฉินในกรณีที่เกิดการรั่วไหลของน้ำมัน หรือ อุบัติเหตุ และมีการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินตามเอกสารวิธีปฏิบัติงานป้องกันและให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ	-	ภาคผนวก 2-1
- ควบคุมความเร็วของยานพาหนะบนทางด่วน เพื่อลดปริมาณอุบัติเหตุ	- โครงการได้จัดให้มีป้ายจำกัดความเร็ว เพื่อลดอุบัติเหตุ และได้ร่วมมือกับตำรวจทางด่วน เพื่อตรวจจับยานพาหนะที่ใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด	-	รูปที่ 2-19

**ตารางที่ 2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการทางพิเศษอุดรรัถยา ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566 (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
<b>7) การใช้ที่ดิน</b>			
- ควรวางแผนระบบการใช้ที่ดินอย่างเหมาะสมและควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเคร่งครัด	- กรมการผังเมือง (ปัจจุบัน คือ กรมโยธาธิการและผังเมือง) ได้มีการวางผังเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดินไว้แล้ว ซึ่งได้มีการกำหนดพื้นที่เกษตรกรรมไว้อย่างชัดเจน และมีการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เป็นไปตามกำหนดอย่างเคร่งครัด หากจะมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากเดิมที่กำหนดไว้ จะต้องเป็นไปตามขั้นตอนที่กฎหมายกำหนด	-	-
- กำหนดพื้นที่เกษตรกรรมให้ชัดเจน เพื่อลดผลกระทบด้านการลดพื้นที่เกษตรกรรม	- กรมการผังเมือง (ปัจจุบัน คือ กรมโยธาธิการและผังเมือง) ได้มีการวางผังเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดินไว้แล้ว ซึ่งได้มีการกำหนดพื้นที่เกษตรกรรมไว้อย่างชัดเจน และมีการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เป็นไปตามกำหนดอย่างเคร่งครัด หากจะมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากเดิมที่กำหนดไว้จะต้องเป็นไปตามขั้นตอนที่กฎหมายกำหนด	-	-
<b>8) การคมนาคม</b>			
- ในกรณีเป็นทางด่วนยกระดับ และทางด่วนระดับดิน ตลอดแนวสายทางของทางด่วนระดับดิน มีถนนเลียบบคลองชุดเป็นทางสัญจรเป็นระยะ ๆ ซึ่งเมื่อแนวสายทางด่วนตัดผ่าน จะพิจารณาให้ก่อสร้างสะพานข้ามคลองและถนน โดยการออกแบบขนาดช่องเปิดพื้นที่ใต้สะพานให้มีความกว้างมากกว่าคลอง และ ถนนมีพื้นที่พอใช้สำหรับการ คมนาคม สัญจร บริเวณพิจารณาให้มีการก่อสร้าง Flyover Bridge	- โครงการจัดให้มีถนนเลียบบคลองชุดเป็นทางสัญจรเป็นระยะ ๆ ตลอดแนวสายทางพิเศษ โดยจัดให้มี Flyover Bridge ดังนี้ 1. กม.ที่ 14+922 บริเวณสายวัดดาวเรือง 2. กม.ที่ 23+100 บริเวณถนนเลียบบคลองชุด (ร.พ.ช.) 3. กม.ที่ 23+734 บริเวณถนนเลียบบคลองชุด (ร.พ.ช.) 4. กม.ที่ 24+393 บริเวณถนนเลียบบคลองชุด (ร.พ.ช.) 5. กม.ที่ 25+350 บริเวณถนนเลียบบคลองชุด (ร.พ.ช.)	-	รูปที่ 2-20 ถึงรูปที่ 2-25

**ตารางที่ 2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการทางพิเศษอุดรรัถยา  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566 (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
<b>8) การคมนาคม (ต่อ)</b>			
1. กม.ที่ 14+922 บริเวณสายวัดดาวเรือง 2. กม.ที่ 23+100 บริเวณถนนเลียบบคลองขุด (ร.พ.ช.) 3. กม.ที่ 23+734 บริเวณถนนเลียบบคลองขุด (ร.พ.ช.) 4. กม.ที่ 24+393 บริเวณถนนเลียบบคลองขุด (ร.พ.ช.) 5. กม.ที่ 25+350 บริเวณถนนเลียบบคลองขุด (ร.พ.ช.)			
<b>9) สภาพเศรษฐกิจ และสังคม</b>			
- แนวทางปฏิบัติในการเวนคืน กทพ. จะดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและการจ่ายค่าชดเชยต่อครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบอย่างถูกต้องและเป็นธรรมตามที่กฎหมายกำหนด - การกำหนดค่าเวนคืนจะต้องนำเอาราคาที่ประเมินโดยหัวหน้าครอบครัวมาใช้เป็นหลักและครอบคลุมถึงค่าใช้จ่ายในการโยกย้ายและค่าเสียโอกาสด้วย ควรมีวิธีการให้เลือกอย่างน้อย 2 วิธี ได้แก่ การจ่ายค่าทดแทน และการจัดหาสถานที่อยู่ใหม่	- โครงการได้ดำเนินการมาตรการการเวนคืนแล้วในช่วงระยะการก่อสร้าง และปัจจุบันโครงการได้เปิดดำเนินการตั้งแต่วันที่ 2 ธันวาคม พ.ศ. 2541 - โครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด	-	-
- การทางพิเศษฯ จะให้ความสนใจและปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างจริงจัง - การทางพิเศษฯ ให้ความสำคัญใส่ต่อแผนการประชาสัมพันธ์มากขึ้น	- โครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด - โครงการได้จัดกิจกรรมพิเศษเพื่อสังคมและประโยชน์สาธารณะให้กับประชาชนทั่วไปและชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงแนวสายทาง เพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์การดำเนินงานของโครงการให้ประชาชนและชุมชนใกล้เคียงแนวสายทาง รวมทั้งประชาชนทั่วไป	-	ภาคผนวก 2-4



**ตารางที่ 2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการทางพิเศษอุดรรัถยา  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566 (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
<b>10) ทศนิยภาพ</b>			
- นำเอาเทคนิคด้านภูมิสถาปัตยกรรมมาช่วยตกแต่ง เช่น นำพันธุ์ไม้เลื้อย เช่น ต้นกระดุมทอง และ/หรือ ไม้เลื้อย ประติษฐานที่ทำด้วยพลาสติกมาปลูกบริเวณขอบกำแพงกันเสียง ทั้งสองข้างทางด่วนช่วงแนวสายทางผ่านสวนสมเด็จพระเจ้า	- โครงการไม่มีการนำเอาเทคนิคด้านภูมิสถาปัตยกรรมมาช่วยตกแต่งบริเวณกำแพงกันเสียง เนื่องจากอาจจะส่งผลกระทบต่อโครงสร้างและการบำรุงรักษาแผ่นกันเสียง	-	รูปที่ 2-26



รูปที่ 2-2 ทางยกระดับ กม.ที่ 17+320  
บริเวณคลองเชียงรากใหญ่



รูปที่ 2-3 ทางยกระดับ กม.ที่ 20+000  
บริเวณคลองหลวง



รูปที่ 2-4 ทางยกระดับ กม.ที่ 21+250  
บริเวณคลองบ้านพร้าว



รูปที่ 2-5 ทางยกระดับ กม.ที่ 25+750  
บริเวณคลองเชียงรากน้อย



รูปที่ 2-6 ทางยกระดับ กม.ที่ 26+400  
บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 347



รูปที่ 2-7 แนวขอบทางด่วนระดับดิน



รูปที่ 2-8 ต้นไม้แนวขอบทางด่วนระดับดิน



รูปที่ 2-9 กำแพงกันเสียงทางขึ้นจากถนนแจ้งวัฒนะไปทางทิศเหนือ  
บริเวณทิศตะวันตกของทางด่วน บริเวณหมู่บ้านผลพัฒนา (เดิมชื่อหมู่บ้านโสภณนิเวศ) เป็นระยะทาง 364 เมตร



รูปที่ 2-10 กำแพงกันเสียงทางลงถนนแจ้งวัฒนะจนถึงถนนแจ้งวัฒนะ  
บริเวณทิศตะวันออกของทางด่วน เป็นระยะทาง 164 เมตร



รูปที่ 2-11 กำแพงกันเสียงทิศตะวันตกของทางด่วน  
บริเวณโรงเรียนวัดผาสุภณฉัตร เป็นระยะทาง 50 เมตร



รูปที่ 2-12 กำแพงกันเสียงทิศตะวันออกจากทางด่วน  
บริเวณเอสซีจีสเตเดียม เป็นระยะทาง 250 เมตร



รูปที่ 2-13 กำแพงกันเสียงทั้งสองข้างของขอบทางด่วน  
บริเวณสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ เป็นระยะทางด้านละ 100 เมตร



รูปที่ 2-14 ปลุกต้นไม้พื้นเมืองด้านทิศตะวันออก  
ของทางด่วนชุมชน บริเวณ กม.ที่ 6+400  
(ศูนย์ฝึกอาชีพปัญญาคาร) ยาว 160 เมตร



รูปที่ 2-15 ปลุกต้นไม้พื้นเมืองด้านทิศตะวันตก  
ของทางด่วน บริเวณหมู่บ้านโคตา ยาว 100 เมตร





รูปที่ 2-16 รถดูดกวาดบริเวณทางพิเศษ



รูปที่ 2-17 พื้นที่สีเขียว



รูปที่ 2-18 กำแพงกันดินบริเวณริมแหล่งน้ำ



รูปที่ 2-19 ป้ายจำกัดความเร็ว



รูปที่ 2-20 ถนนเลียบบคลองชุด



รูปที่ 2-21 Flyover Bridge กม.ที่ 14+922  
บริเวณสายวัดดาวเรือง



รูปที่ 2-22 Flyover Bridge กม.ที่ 23+100  
บริเวณถนนเลียบบคลองชุด (ร.พ.ช.)



รูปที่ 2-23 Flyover Bridge กม.ที่ 23+734  
บริเวณถนนเลียบคลองขุด (ร.พ.ช.)



รูปที่ 2-24 Flyover Bridge กม.ที่ 24+393  
บริเวณถนนเลียบคลองขุด (ร.พ.ช.)



รูปที่ 2-25 Flyover Bridge กม.ที่ 25+350  
บริเวณถนนเลียบคลองขุด (ร.พ.ช.)



รูปที่ 2-26 กำแพงกันเสียงทั้งสองข้างของขอบทางด่วน  
บริเวณสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ เป็นระยะทางด้านละ 100 เมตร