

## บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

---

## บทที่ 2

### ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ทางพิเศษศรีรัช (SES) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 2-15

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

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
1. ด้านคุณภาพอากาศ ในระหว่างเปิดบริการ โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 จะมีผลต่อคุณภาพอากาศในระยะแนวทางแคบ ๆ ประมาณ 100-300 เมตร) สารมลพิษทางอากาศที่เกิดจากยานพาหนะบนโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ที่คาดว่าจะมีขึ้น ได้แก่ ฝุ่นละออง ไนโตรเจน-ไดออกไซด์ ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ คาร์บอนมอนอกไซด์ ไฮโดรคาร์บอน และตะกั่ว ซึ่งจะมีค่าอยู่ในระดับเดียวกันกับความเข้มข้นของสารมลพิษดังกล่าวในบริเวณถนนสายต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานครที่มีโครงการคับคั่ง อย่างไรก็ตามการที่โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ได้รับการออกแบบเป็นทางด่วนจะช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการได้ดียิ่งขึ้น จึงควรมีการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านคุณภาพอากาศที่บริเวณซึ่งมีลักษณะการใช้ที่ดินที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการกระจายและบริเวณที่เร่งต่อการถูกรบกวน เช่น บริเวณที่พักอาศัย สถานศึกษา และบริเวณย่านพาณิชยกรรม รวมทั้งบริเวณทางแยกต่าง ๆ เป็นต้น ซึ่งจะได้เสนอรายละเอียดการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศไว้ในส่วนของวิธีการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศต่อไป	โครงการได้จ้างให้บริษัท ยูนิटेค แอนาไลซิส แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (ยูเออี) ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ประกอบด้วย ฝุ่นละอองรวม (TSP) คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO <sub>2</sub> ) ไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>2</sub> ) และสารตะกั่ว (Pb) ในบริเวณพื้นที่อ่อนไหวตามจุดต่าง ๆ และบริเวณคลองประปา รวมทั้งเส้น 11 จุด โดยระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO <sub>2</sub> ) ไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>2</sub> ) และสารตะกั่ว (Pb) รวมทั้งเส้น 7 จุด ระหว่างวันที่ 16-21 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 ซึ่งผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ พบว่า ฝุ่นละอองรวม (TSP) มีค่าระหว่าง 0.024-0.100 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร, คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าระหว่าง 1.44-4.21 ส่วนในล้านส่วน, ไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC) มีค่าระหว่าง 1.40-4.39 ส่วนในล้านส่วน, ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO <sub>2</sub> ) มีค่าระหว่าง 0.0020-0.0031 ส่วนในล้านส่วน, ไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>2</sub> ) มีค่าระหว่าง 0.0079-0.0190 ส่วนในล้านส่วน และสารตะกั่ว (Pb) มีค่าระหว่าง <0.002-0.078 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งทุกตัวมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป และประกาศสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป และดำเนินการตรวจวัดสารตะกั่ว บริเวณคลองประปา จำนวน 4 จุด ระหว่างวันที่ 25-30 กรกฎาคม และ 16-21 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 ซึ่งผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ พบว่า สารตะกั่ว (Pb) มีค่าระหว่าง <0.002-0.089 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีมาตรฐานบังคับใช้ควบคุมค่าปริมาณสารตะกั่ว เฉลี่ย 24 ชั่วโมง รายละเอียดแสดงดังบทที่ 3 หัวข้อ 3.2	-	ภาคผนวก จ-1 ภาคผนวก ฉ-3 ภาคผนวก ค-4 ภาคผนวก ค-5

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

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

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
2. ด้านเสียงรบกวน เมื่อเปิดบริการโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 จะก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงดังรบกวนบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการอันเกิดจากยานพาหนะที่วิ่งบนทางด่วน ดังนั้น การทางพิเศษฯ ควรกำหนดมาตรการลดผลกระทบด้านเสียงดังรบกวนภายหลังเปิดบริการโครงการ โดยติดตั้งกำแพงกันเสียงเพิ่มเติมจากที่เคยติดตั้งไว้ในช่วงระหว่างการก่อสร้างโครงการ ซึ่งจะต้องมีการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเสียงรบกวนก่อน แล้วนำผลที่ได้จากการติดตามตรวจสอบดังกล่าวมาพิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงต่อไป ทั้งนี้ หลักเกณฑ์ในการติดตั้งกำแพงกันเสียงเพิ่มเติมได้เสนอไว้แล้วในส่วนของการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านคุณภาพอากาศ	การดำเนินงานโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ในระยะดำเนินการ หากก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงหรือเสียงดังรบกวน โดยการพิจารณาจากผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงที่มีค่าเกินกว่ามาตรฐานกำหนด ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการจะต้องติดตั้งกำแพงกันเสียงเพิ่มเติมจากที่เคยติดตั้งไว้ในช่วงระหว่างการก่อสร้างโครงการ ตามตำแหน่งที่เสนอให้มีการติดตามตรวจวัดระดับเสียง โดยระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 โครงการได้รับร้องเรียนจำนวน 3 ราย จึงได้พิจารณาติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงตามข้อร้องเรียน พบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป นอกจากนี้ โครงการได้กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบระดับเสียงปีละ 1 ครั้ง โดยในปี พ.ศ. 2566 โครงการได้มอบหมายให้ยูเออีดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง ประกอบด้วย ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ที่ 5 (L <sub>A5</sub> ) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ที่ 10 (L <sub>A10</sub> ) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ที่ 50 (L <sub>A50</sub> ) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ที่ 95 (L <sub>A95</sub> ) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L <sub>Aeq 24 hours</sub> ) และระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน (L <sub>Adn</sub> ) จำนวนทั้งสิ้น 25 จุด ระหว่างวันที่ 19-22, 23-26 และ 26-29 ตุลาคม พ.ศ. 2566 ซึ่งผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ทั้งหมดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป รายละเอียดแสดงดังข้อที่ 3 หัวข้อ 3.3	-	รูปที่ 2-1 ภาคผนวก ง-1 ภาคผนวก ง-5 ภาคผนวก จ-2 ภาคผนวก ฉ-7

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

โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ทางพิเศษศรีรัช (SES) ระยะดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
3. ด้านคุณภาพน้ำในคลองประปา สำหรับการระบายน้ำบนโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 เมื่อเปิดบริการโครงการแล้วนั้น ควรจัดให้มีตะแกรงรับน้ำ (Gully) ฝังอยู่เป็นระยะ ๆ ตลอดแนวกำแพงกันตก (Parapet) ซึ่งจะมีท่อรับน้ำเชื่อมต่ออยู่และจะทำให้น้ำไหลระบายลงไปรวมกันยังท่อที่ฝังอยู่ในเสาชของทางด่วน จากนั้นน้ำจะระบายต่อไปยังบ่อพัก (Manhole) และไหลลงสู่คลองประปา จำนวน 6 จุด เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม และ 16 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 โดยผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำในคลองประปา มีค่า <0.003 มิลลิกรัม/ลิตร พบว่า มีค่าไม่เกินมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำประเภทที่ 3 ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ทั้งนี้ ได้ทำการขอความอนุเคราะห์ข้อมูลจากการประปานครหลวง ณ จุดที่ทำการตรวจสอบอยู่แล้วประกอบกัน พบว่าผลการตรวจวัดสารตะกั่วในน้ำมีค่าใกล้เคียงกัน รายละเอียดแสดงดังบทที่ 3 หัวข้อ 3.4	-	รูปที่ 2-2 รูปที่ 2-3 รูปที่ 2-4 รูปที่ 2-5 ภาคผนวก จ-3 ภาคผนวก ฉ-6	
4. ด้านความสิ้นเปลือง มาตรการลดผลกระทบด้านความสิ้นเปลืองในระหว่างเปิดบริการมีดังนี้ 1) รักษาและซ่อมแซมผิวทางให้มีความราบเรียบ เพื่อลดแรงสั่นสะเทือนเนื่องจากเมื่อมีการใช้งานพื้นผิวทางด่วนไปช่วงระยะเวลาหนึ่ง คอนกรีตหรือแอสฟัลต์คอนกรีตจะถูกขูดสี กัดกร่อนไปและเกิดการขรุขระขึ้น ซึ่งหมายถึงการเพิ่มแรงยึดของแผ่นพื้นคอนกรีต (Concrete Slab) และจุดรองรับ (Support) ในกรณีที่เป็นทางด่วนยกระดับ ดังนั้น การดูแลรักษาและซ่อมแซมผิวทางจึงเป็นวิธีที่จะลดความสิ้นเปลืองได้	โครงการมีการดูแลรักษาและซ่อมแซมผิวทางของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ ตามแผนการซ่อมบำรุงรักษาพื้นผิวจราจร (Preventive Maintenance Plan) เพื่อลดผลกระทบด้านความสิ้นเปลือง นอกจากนี้ โครงการได้จัดให้มีการทำความสะอาดพื้นผิวจราจรด้วยรถดูดกวาด (Road Sweeper) เป็นประจำทุกวันตลอด 24 ชั่วโมง	-	รูปที่ 2-6 รูปที่ 2-7 ภาคผนวก ง-2 ภาคผนวก ง-3

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
2) ควบคุมความเร็วของรถ โดยเฉพาะรถบรรทุก ซึ่งก่อให้เกิด ความสั่นสะเทือนสูง	โครงการได้กำหนดความเร็วรถต่าง ๆ ที่ใช้การบนทางด่วน ตามข้อกำหนดในพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเฉพาะรถบรรทุกซึ่งก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนสูงที่วิ่งในทาง โดย จำกัดความเร็วตามความเหมาะสม นอกจากนี้ โครงการได้ติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว, ป้ายตรวจจับ ความเร็ว และกล้องตรวจจับความเร็ว เพื่อควบคุมความเร็วของรถอีกช่องทางหนึ่ง	-	รูปที่ 2-8 รูปที่ 2-9 รูปที่ 2-10 ภาคผนวก ฉ-1
3) ควบคุมน้ำหนักของรถที่ใช้การบนทางด่วนในอัตราที่ กฎหมายกำหนด เนื่องจากน้ำหนักของรถและระบบสั่นสะเทือน ของตัวรถจะมีผลในการถ่ายโอนความสั่นสะเทือนของเครื่องยนต์และ น้ำหนักบรรทุกลงสู่พื้นผิวถนน	โครงการได้กำหนดพิกัดน้ำหนักบรรทุกของรถที่ใช้การบนทางด่วนในอัตราที่กฎหมายกำหนด ตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวง สัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลากว่าที่ได้ กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นนอกจากนี้ทางหลวงเสียหาย เดินบนบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวง แผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2556 เพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน	-	รูปที่ 2-11 ภาคผนวก ฉ-2
5. ด้านเศรษฐกิจและสังคม	แนวสายทางของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 จะพาดผ่านที่ บริเวณที่เป็นที่อยู่อาศัยและการพาณิชย์กรรมทำให้ประชาชนต้อง โยกย้ายที่อยู่เนื่องจากมีการก่อสร้างโครงการ ดังนั้นมาตรการลด ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับประชาชนผู้อยู่อาศัยอันเนื่องมาจาก โครงการ มีดังนี้ 1) แจ้งให้ผู้เวนคืนที่ดินและทรัพย์สินทราบอย่างเป็นทางการ โดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้โยกย้ายได้มีเวลาใน การหาที่อยู่ใหม่ ในขณะที่เดียวกับการทางพิเศษฯ ควร ประชาสัมพันธ์ เพื่อให้ทำความเข้าใจกับประชาชนถึงความจำเป็น ของโครงการ ขั้นตอนการเวนคืนที่ดินและเงินค่าชดเชยที่จะได้รับ	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
2) การประเมินเงินชดเชยสำหรับที่ดินและทรัพย์สินควรประเมินจาก “ราคายุติธรรม” และเป็นไปตามวิธีและข้อกำหนดของทางราชการ ขั้นตอนการจ่ายเงินชดเชยจากทางรัฐบาลที่ดำเนินการในระยะแรกๆ นั้น จะทำให้ประชาชนที่ถูเวนคืนที่ดินมีโอกาสหาพื้นที่และต่อราคาที่อยู่ใหม่ได้ทันเวลา	ดำเนินการเรียบร้อยแล้วในระหว่างการก่อสร้างโครงการ	-	-
3) สำหรับผู้ที่ถูกเวนคืนที่ดินและไม่สามารถหาที่อยู่ใหม่ได้ การทางพิเศษฯ ควรให้ความช่วยเหลือเจ้าของบ้านเหล่านั้นให้สามารถติดต่อกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง เพื่อขอรับความช่วยเหลือต่อไป	ดำเนินการเรียบร้อยแล้วในระหว่างการก่อสร้างโครงการ	-	-
4) อัตราค่าโยกย้าย/รื้อถอน ควรจะได้รับการพิจารณาด้วยความระมัดระวังตามวิธีและข้อกำหนดของทางราชการ ทั้งนี้ เพื่อชดเชยการสูญเสียรายได้ในระหว่างการโยกย้าย ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นจากการหาที่อยู่ใหม่รวมทั้งค่าขนย้ายอีกด้วย	ดำเนินการเรียบร้อยแล้วในระหว่างการก่อสร้างโครงการ	-	-
5) การทางพิเศษฯ ควรสนับสนุนให้ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 มีการส่งเสริมการจ้างแรงงานฝีมือ หรือกรรมกรตามความสามารถของชุมชนจากชุมชนแออัดที่ต้องถูกเวนคืนจากการก่อสร้างทางด่วน เพื่อช่วยให้ครอบครัวเหล่านั้นมีงานทำและเป็นการเพิ่มรายได้ซึ่งจะส่งผลให้มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น	ดำเนินการเรียบร้อยแล้วในระหว่างการก่อสร้างโครงการ	-	-
6) การทางพิเศษฯ ควรแต่งตั้งเจ้าหน้าที่เพื่อประสานงานกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในการติดตามและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นกับผู้เวนคืนที่อยู่อาศัย	ดำเนินการเรียบร้อยแล้วในระหว่างการก่อสร้างโครงการ	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ทางพิเศษศรีรัช (SES) ระยะดำเนินการ  
ของบริษัท พางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการและประสิทธิภาพของการดำเนินการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
7) การทางพิเศษฯ โดยความร่วมมือกับการเคหะแห่งชาติได้เตรียมการด้านที่อยู่อาศัยในโครงการจัดที่อยู่ใหม่สำหรับแก้ไขปัญหาคือ โครงการเคหะชุมชนสุภาภิบาล 3 ซึ่งปัจจุบันชื่อ เคหะชุมชนรามคำแหง ระยะที่ 1 ผู้เดือดร้อนจากการเวนคืนที่ดินโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 โดยแยกเป็นโครงการหลัก ได้แก่ โครงการเคหะชุมชนสุภาภิบาล 3 ซึ่งเป็นโครงการสำหรับผู้มีรายได้น้อย รายได้ปานกลางและอาคารพาณิชย์ และโครงการเสริม ได้แก่ การสร้างที่อยู่อาศัยในโครงการเคหะชุมชนของกรมการเคหะแห่งชาติ	โครงการได้จัดหาที่อยู่อาศัยสำหรับผู้เดือดร้อนจากเวนคืนที่ดินโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 คือ โครงการเคหะชุมชนสุภาภิบาล 3 ซึ่งปัจจุบันชื่อ เคหะชุมชนรามคำแหง ระยะที่ 1	-	รูปที่ 2-12
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 บริเวณพื้นที่ได้ทางด่วนช่วงที่ผ่านปากซอยสวนเงินถึงชุมชนสุขสวัสดิ์ ถนนพระราม 6 เขตปทุมไท รวมถึงสวนราชเทวีภิรมย์และสวนรมย์ราชเทวี บริเวณใต้ทางด่วน ซอยรัชฎ์เกล้า (หมอเหล็ก) แขวงมักกะสัน เขตราชเทวี ให้เป็นสวนสาธารณะและสถานพักผ่อนหย่อนใจสำหรับประชาชน	-	รูปที่ 2-13 รูปที่ 2-14 รูปที่ 2-15
3) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างต้องเร่งดำเนินการขุดใช้ค่าเสียหายในราคาที่เป็นธรรมต่อประชาชนที่บ้านเรือนได้รับความเสียหาย อันเนื่องมาจากการสร้างทางด่วนขั้นที่ 2	ดำเนินการเรียบร้อยแล้วในระยะก่อสร้างโครงการ	-	-





บริเวณกระทรวงการต่างประเทศ



บริเวณแนวคลองประปา



บริเวณคลองประปา



มุ่งหน้าศรีนครินทร์ ขาออก

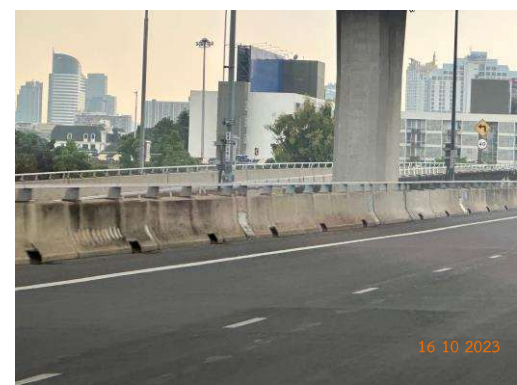


มุ่งหน้าต่างระดับพญาไท



มุ่งหน้ากำแพงเพชร 2

## รูปที่ 2-1 ตัวอย่างตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียงเพิ่มเติมในระยะดำเนินการ



รูปที่ 2-2 ตะแกรงรับน้ำตลอดแนวเส้นโครงการ



รูปที่ 2-3 รางระบายน้ำ บริเวณทางเข้า-ออกโครงการ

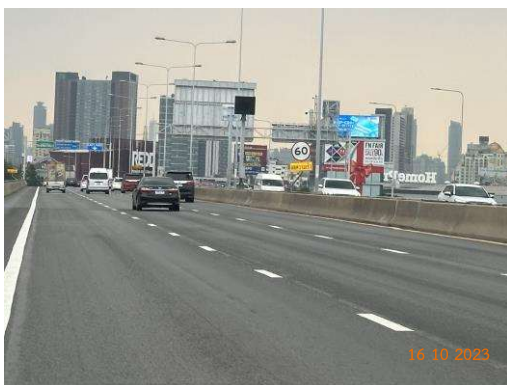


รูปที่ 2-4 บ่อพักน้ำบริเวณคลองประปา



รูปที่ 2-5 ท่อระบายน้ำตลอดแนวเส้นโครงการ





รูปที่ 2-6 สภาพโดยทั่วไปของผิวทาง



รูปที่ 2-7 การทำความสะอาดพื้นผิวจราจรด้วยรถดูดกวาด



รูปที่ 2-8 ป้ายจำกัดความเร็ว



รูปที่ 2-9 ป้ายตรวจจับความเร็ว

รูปที่ 2-10 กล้องตรวจจับความเร็ว





รูปที่ 2-11 ด้านซ่งน้ำหนักรถบรรทุก



รูปที่ 2-12 ชุมชนเคหะรามคำแหง ระยะที่ 1





รูปที่ 2-13 สวนพญาไทภิรมย์





รูปที่ 2-13 (ต่อ) สวนพญาไทภิรมย์



รูปที่ 2-14 สวนราชเทวีภิรมย์





รูปที่ 2-14 (ต่อ) สวนราชเทวีภิรมย์



รูปที่ 2-15 สวนรมย์ราชเทวี





รูปที่ 2-15 (ต่อ) สวนร่มยราชเทวี