



ที่ ทส ๑๐๑๐.๔/ ๑ ๒ ๕ ๘ ๒

สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๑๑๘/๑ อาคารทิปโก้ ๒ ถนนพระรามที่ ๖
แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๒ ๕ กันยายน ๒๕๖๓

เรื่อง แจ้งผลการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สายทาง
เลี้ยวเมืองพนัสนิคม ของกรมทางหลวง

เรียน อธิบดีกรมทางหลวง

อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส ๑๐๑๐.๔/๖๔๘๘
ลงวันที่ ๑๐ พฤษภาคม ๒๕๖๒

๒. หนังสือกรมทางหลวง ที่ คค ๐๖๑๓๘.๒/๕๖๒๑ ลงวันที่ ๑๐ กรกฎาคม ๒๕๖๓

ตามหนังสือที่อ้างถึง ๑ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้
แจ้งผลการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สายทางเลี้ยวเมือง
พนัสนิคม ของกรมทางหลวง ในการประชุมคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ครั้งที่ ๑๓/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๖๒ ซึ่ง
คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติให้กรมทางหลวง ปรับปรุงแก้ไข และเสนอข้อมูลเพิ่มเติมในรายงาน
การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สายทางเลี้ยวเมืองพนัสนิคม ของกรมทางหลวง
ตามแนวทาง รายละเอียด หรือหัวข้อที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนด และตามหนังสือที่อ้างถึง ๒
กรมทางหลวง ได้เสนอรายงานชี้แจงเพิ่มเติมครั้งที่ ๑ ของโครงการดังกล่าว จัดทำรายงานโดย บริษัท ธรรมชาติ
คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้สำนักงานนโยบายฯ ดำเนินการตามขั้นตอนการพิจารณารายงาน ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้เสนอรายงานการประเมิน
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว ให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ พิจารณาในการประชุมครั้งที่ ๓๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่
๑๑ กันยายน ๒๕๖๓ คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติให้นำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สายทางเลี้ยวเมืองพนัสนิคม ของกรมทางหลวง ที่ได้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไข

รายละเอียด...

รายละเอียดข้อมูลตามความเห็นคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศแล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป อนึ่ง ขอให้กรมทางหลวง จัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สายทางเลี่ยงเมืองพนัสนิคม ของกรมทางหลวง ฉบับหลัก จำนวน ๖ เล่ม ฉบับผู้บริหาร จำนวน ๔๓ เล่ม พร้อมแผ่นบันทึกข้อมูล (CD-ROM) จำนวน ๔๓ แผ่น ซึ่งบันทึกข้อมูลเช่นเดียวกับรายงานฉบับหลักในรูปของ Portable Document Format (PDF File) เพื่อให้สำนักงานนโยบายฯ นำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติต่อไป ทั้งนี้ สำนักงานนโยบายฯ ได้มีหนังสือแจ้งบริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด เพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ



(นายพิภพ สัตยะสิทธิ์พานิช)
รองอธิการฯ ปฏิบัติราชการแทน
อธิการฯ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวมลิวรรณ สอนตา)
ผู้อำนวยการอาวุโส

กองวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โทรศัพท์ ๐ ๒๒๖๕ ๖๕๐๐ ต่อ ๖๘๐๙
โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๖



ที่ ทส ๑๐๑๐.๑/ ๑ ๒ ๗ ๓ ๙

ถึง บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ขอส่งสำเนาหนังสือ
ที่ ทส ๑๐๑๐.๔/๑๒๕๘๒ ลงวันที่ ๒๔ กันยายน ๒๕๖๓ เรื่อง แจ้งผลการพิจารณารายงานการประเมินผล
กระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สายทางเลี่ยงเมืองพนัสนิคม ของกรมทางหลวง มาเพื่อโปรด
ดำเนินการต่อไป



กองวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โทร. ๐๒ ๒๖๕ ๖๖๑๕

โทรสาร ๐๒ ๒๖๕ ๖๖๑๖



ที่ ทส (กกวล) ๑๐๐๙/ว๑๑๗๐๘

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๑๑๘/๑ อาคารทิปโก้ ๒ ถนนพระรามที่ ๖
แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๑๐ สิงหาคม ๒๕๖๔

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๔

เรียน อธิบดีกรมทางหลวง

สิ่งที่ส่งมาด้วย มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๔

สืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๖๔ มีเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกรมทางหลวง จำนวน ๓ เรื่อง ได้แก่

๑. วาระที่ ๓.๓ ขออนุญาตโครงการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (๓.๓.๒ โครงการเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น ๔ ช่องจราจร (ระยะที่ ๒) ทางหลวงหมายเลข ๑๒ ตอน อ.หล่มสัก - แยก อ.คอนสาร ของกรมทางหลวง)

๒. วาระที่ ๔.๔ โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สายทางเลี่ยงเมืองพนัสนิคม ของกรมทางหลวง

๓. วาระที่ ๔.๕ โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโคก ที่ อ.ตากใบ จ.นราธิวาส ของกรมทางหลวง

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ขอเรียนว่า คณะกรรมการฯ ได้พิจารณารับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๔ แล้ว เมื่อวันที่ ๒๒ กรกฎาคม ๒๕๖๔ จึงขอแจ้งมติการประชุมดังกล่าว รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ทั้งนี้ ตามมาตรา ๕๑/๖ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดให้รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ สามารถนำไปใช้เพื่อเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีได้เป็นระยะเวลา ๕ ปี นับแต่วันที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้มีหนังสือแจ้งความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายจตุพร บุรุษพัฒน์)

ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
กรรมการและเลขานุการ

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๐ โทรศัพท์เคลื่อนที่ ๐๘ ๑๗๒๕ ๔๗๕๑ (ไชยยันต์)

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ neb@onep.go.th

รายงานการประชุม
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๔
วันจันทร์ที่ ๒๑ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๔ เวลา ๐๙.๓๐ น.
ผ่านวิดีโอคอนเฟอเรนซ์ทางไกล (VDO Conference) ของกระทรวงมหาดไทย
ระหว่างห้องประชุม ๓๐๑ ชั้น ๓ ตึกบัญชาการ ๑ ทำเนียบรัฐบาล
และห้องประชุมชั้น ๑๗ อาคารกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรรมการผู้มาประชุม

- | | |
|--|--------------------------|
| ๑. พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ
รองนายกรัฐมนตรี | ประธานกรรมการ |
| ๒. นายชำนาญ ศักดิ์เศรษฐ์
ที่ปรึกษารองนายกรัฐมนตรี
แทน รองนายกรัฐมนตรี (นายจรินทร์ ลักษณวิศิษฏ์) | รองประธานกรรมการ คนที่ ๑ |
| ๓. นายวราวุธ ศิลปอาชา
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | รองประธานกรรมการ คนที่ ๒ |
| ๔. พลเอก อนุพงษ์ เผ่าจินดา
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย | กรรมการ |
| ๕. นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม | กรรมการ |
| ๖. นายสันติ พร้อมพัฒน์
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง | กรรมการ |
| ๗. คุณหญิงกัลยา โสภณพนิช
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงศึกษาธิการ
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ | กรรมการ |
| ๘. นายวัชรพงศ์ คูวิจิตรสุวรรณ
เลขาธิการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข | กรรมการ |
| ๙. นายทองเปลว กองจันทร์
ปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ | กรรมการ |
| ๑๐. พลเรือเอก สมประสงค์ นิลสมัย
รองปลัดกระทรวงกลาโหม | กรรมการ |

- แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม
๑๑. นายวิษณุยุทธ บุญชิต กรรมการ
รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
แทน เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๑๒. นายชินินทร์ ขาวจันทร์ กรรมการ
รองเลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
แทน เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
๑๓. หม่อมราชวงศ์จรินทร์ จักรพันธุ์ กรรมการ
รองผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ
แทน ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ
๑๔. นายสทวัฒน์ โสภาก กรรมการ
รองอธิบดีกรมโรงงานอุตสาหกรรม
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม
๑๕. นายเอียรชัย ณ นคร กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ
๑๖. นายจักรกฤษณ์ ศิวะเดชาเทพ กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ
๑๗. นายสุนันต์ อรุณนพรัตน์ กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ
๑๘. นางสาวลดาวัลย์ คำภา กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ
๑๙. นายยงธนิศร์ พิมลเสถียร กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ
๒๐. นายสันติ บุญประคับ กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ
๒๑. นางประกายรัตน์ สุขุมลชาติ กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ
๒๒. นายธเรศ ศรีสถิตย์ กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ
๒๓. นายจตุพร บุรุษพัฒน์ กรรมการและเลขานุการ
ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ผู้เข้าร่วมประชุม

๑. นางรวีวรรณ ภูริเดช เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๒. นายอรรถพล เจริญชันษา	อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ	
๓. นายอดิสร นุชดำรงค์	อธิบดีกรมป่าไม้	
๔. นายพิรุณ สัยยะสิทธิ์พานิช	รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	
๕. นายประเสริฐ ศิรินภาพร	รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	
๖. นายมนต์สังข์ ภูศิริวัฒน์	รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	
๗. นายเถลิงศักดิ์ เพ็ชรสุวรรณ	รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ	
๘. นางสาวปรีญาพร สุวรรณเกษ	รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ	
๙. นายสมหวัง เรือนนิวัติศัย	รองอธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	
๑๐. นางสาวพรศรี สุทธนารักษ์	รองอธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง	
๑๑. คณะทำงานรองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ)		จำนวน ๔ คน
๑๒. เจ้าหน้าที่กระทรวงกลาโหม		จำนวน ๑ คน
๑๓. เจ้าหน้าที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์		จำนวน ๑ คน
๑๔. เจ้าหน้าที่กระทรวงสาธารณสุข		จำนวน ๑ คน
๑๕. เจ้าหน้าที่สำนักงานงบประมาณ		จำนวน ๑ คน
๑๖. เจ้าหน้าที่กรมโรงงานอุตสาหกรรม		จำนวน ๑ คน
๑๗. เจ้าหน้าที่กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช		จำนวน ๑ คน
๑๘. เจ้าหน้าที่กรมป่าไม้		จำนวน ๑ คน
๑๙. เจ้าหน้าที่สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม		จำนวน ๑ คน
๒๐. เจ้าหน้าที่กรมควบคุมมลพิษ		จำนวน ๑๖ คน
๒๑. เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม		จำนวน ๒๓ คน

ผู้เข้าร่วมชี้แจง

๑. นายประเสริฐศักดิ์ เชิงชวโน	รองผู้ว่าการพัฒนาโรงไฟฟ้าและพลังงานหมุนเวียน การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย
๒. นางสมใจ บุนนาค	ผู้อำนวยการฝ่ายสิ่งแวดล้อมโครงการ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย
๓. นายสรารุช ทรงศิริไโล	อธิบดีกรมทางหลวง
๔. พลเรือตรี พิสิฐ อินทร์จันทร์	ผู้อำนวยการสำนักยุทธโยธาทหาร สำนักยุทธโยธาทหาร
๕. นายสุเทพ ภูรัตนโอภา	ผู้อำนวยการกองพุทธศาสนาสถาน สำนักงานพระพุทธศาสนา
๖. พระมานะ อนุทสโร	เจ้าอาวาส พระธาตุที่พัทลุงสมเด็จพระเกียรติสิรินธร
๗. พระเกรียงไกร ภูริวัฒน์	ผู้ช่วยเจ้าอาวาส ที่พัทลุงสมเด็จพระเกียรติสิรินธร
๘. นายประพิศ จันทร์มา	อธิบดีกรมชลประทาน กรมชลประทาน
๙. นายเฉลิมเกียรติ คงวิเชียรวัฒน์	รองอธิบดีกรมชลประทาน กรมชลประทาน
๑๐. นายสำเร็จ แสงภู่วงศ์	รองเลขาธิการสำนักงานทรัพยากรน้ำแห่งชาติ สำนักงานทรัพยากรน้ำแห่งชาติ
๑๑. นายชยันต์ เมืองสง	รองเลขาธิการสำนักงานทรัพยากรน้ำแห่งชาติ สำนักงานทรัพยากรน้ำแห่งชาติ

ระเบียบวาระที่ ๓ เรื่องเสนอเพื่อทราบ

๓.๓ ขอลอนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

๓.๓.๑ โครงการทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๓.๓.๒ โครงการเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น ๔ ช่องจราจร (ระยะที่ ๒) ทางหลวงหมายเลข ๑๒ ตอน อ.หล่มสัก – แยก อ.คอนสาร ของกรมทางหลวง

กรรมการและเลขานุการ มอบให้เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานสรุปต่อที่ประชุมว่า

๑. คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ครั้งที่ ๓/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๙ ได้พิจารณาโครงการทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และมีมติมอบให้กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานหลักในการสร้างความเข้าใจแก่ประชาชน และชี้แจงข้อมูลข่าวสารให้ครบถ้วน โดยอาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงานเพื่อดำเนินการเรื่องดังกล่าวให้ได้ข้อยุติและเป็นที่ยอมรับร่วมกัน พร้อมทั้งพิจารณานำผลการศึกษา SEA สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ มาใช้ประกอบการพิจารณาดำเนินโครงการต่อไป รวมทั้งมีมติรับทราบเรื่องร้องเรียน กรณีขอให้หยุดการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) และผลการตรวจสอบข้อเท็จจริงในเบื้องต้นต่อข้อร้องเรียน ตามที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เสนอ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้รับมอบอำนาจจาก รฟท. ในการศึกษาและนำเสนอรายงาน EIA โครงการฯ มีหนังสือลงวันที่ ๕ พฤษภาคม ๒๕๖๔ แจ้งถอนคืนรายงาน EIA เนื่องจากกระทรวงคมนาคมได้พิจารณาชะลอโครงการท่าเรือน้ำลึกปากบารา และยุติโครงการศึกษา ทบทวนและสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบาราแห่งที่ ๒ ประกอบกับเพื่อลดความซ้ำซ้อนในการบริหารจัดการท่าเรือฝั่งอ่าวไทย ซึ่งศูนย์อำนวยการบริหารชายแดนภาคใต้ได้พัฒนาท่าเรือน้ำลึกต้นแบบในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงกับท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ ๒ ส่งผลให้ไม่สามารถพัฒนาทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามันได้

๒. กก.วล. ครั้งที่ ๕/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๕๙ ได้พิจารณาโครงการเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น ๔ ช่องจราจร (ระยะที่ ๒) ทางหลวงหมายเลข ๑๒ ตอน อ.หล่มสัก – แยก อ.คอนสาร ของกรมทางหลวง และมีมติให้กรมทางหลวงไปพิจารณาทบทวนและศึกษาแนวทางเลือกเส้นอื่นที่มีความเหมาะสม มีข้อมูลประกอบรอบด้านและส่งผลกระทบต่อพื้นที่ป่าไม้และสัตว์ป่าน้อยที่สุด โดยอาจหรือกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิใน กก.วล. ในการพิจารณาเรื่องดังกล่าว รวมทั้งการออกตรวจสอบในสภาพพื้นที่ประกอบ

กรมทางหลวงได้จัดทำรายงานผลการศึกษาแนวทางเลือก (Route Selection) เพิ่มเติมจำนวน ๖ เส้นทาง สรุปได้ว่า การพัฒนาโครงการบนทางหลวงหมายเลข ๑๒ ตามผลการศึกษาเดิมเป็นแนวทางเลือกที่มีความเหมาะสมที่สุด ทั้งในด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โดยแจ้งมายัง สผ. เมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ ว่า ได้จัดทำข้อมูลรายละเอียดแนวทางเลือกเพิ่มเติมครบถ้วนทั้ง ๖ แนวเส้นทางแล้ว ทั้งนี้ จากการประชุมหารือเมื่อวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๖๑ ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย รองปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (นายสมชัย มาเสถียร) ผู้ทรงคุณวุฒิใน กก.วล. ผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กรมป่าไม้ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช สผ. และกรมทางหลวง ที่ประชุมได้มอบหมายให้กรมทางหลวงศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมให้ครบถ้วน โดยเฉพาะประเด็นของสิ่งแวดล้อม ให้เพียงพอต่อการพิจารณาเลือกแนวเส้นทางที่จะพัฒนาต่อไป ซึ่งต่อมากรมทางหลวงได้มีหนังสือลงวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๖๓ แจ้งว่า การศึกษาทบทวนแนวเส้นทางเลือกอื่นนอกเหนือจากแนวเส้นทางเดิม จำเป็นต้องใช้เวลาในการดำเนินการเพื่อให้ได้ข้อมูลประกอบการพิจารณาที่ครบถ้วนและรอบด้าน ประกอบกับข้อมูลสภาพแวดล้อมและรูปแบบโครงการในรายงานเดิมอาจไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน จึงขอถอนรายงาน EIA โครงการฯ ดังกล่าว

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

รับทราบการขอลอนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และโครงการเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น ๔ ช่องจราจร (ระยะที่ ๒) ทางหลวงหมายเลข ๑๒ ตอน อ.หล่มสัก - แยก อ.คอนสาร ของกรมทางหลวง

ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา

๔.๔ โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สายทางเลี่ยงเมืองพนัสนิคม ของกรมทางหลวง

กรรมการและเลขานุการ มอบให้เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานสรุปต่อที่ประชุมว่า กรมทางหลวงมีแนวคิดก่อสร้างทางแนวใหม่ สายทางเลี่ยงเมืองพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี เพื่อใช้เป็นเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้าของพื้นที่ภาคตะวันออกที่เป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมที่สำคัญ เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค ช่วยส่งเสริมโครงการระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือโครงการ Eastern Economic Corridor (EEC) โดยแยกการจราจรผ่านเมืองพนัสนิคม ออกจากการจราจรท้องถิ่นภายในอำเภอพนัสนิคม

โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สายทางเลี่ยงเมืองพนัสนิคม ตั้งอยู่ในอำเภอพนัสนิคม อำเภอพานทอง จังหวัดชลบุรี รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ ๔๑.๒๐๑ กิโลเมตร ในลักษณะถนนวงแหวนรอบตัวเมืองพนัสนิคม จุดเริ่มต้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑๕ (ฉะเชิงเทรา - พนัสนิคม) ตัดผ่านถนนบ้านกลางเลียบริมด้านตะวันตกของหมู่บ้านเอื้ออาทร ตัดผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑๕ (พนัสนิคม - ชลบุรี) ผ่านจุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๔๙ ผ่านหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๒๘๔ ตัดผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๒๔๖ ผ่านทางหลวงชนบท สาย ชบ.๓๑๐๔ ผ่านทางหลวงชนบท สาย ชบ.๓๐๘๖ ผ่านถนนเมืองเก่า อ้อมด้านเหนือของโครงการอนุรักษ์ฟื้นฟูแหล่งน้ำไร้หลักทอง ไปสิ้นสุดที่จุดตัดกับทางหลวงแผ่นดิน ๓๑๕

(ฉะเชิงเทรา - พนมสนิคม) แนวเส้นทางมีแหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์ที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางในระยะ ๑ กิโลเมตร ที่ยังไม่ขึ้นทะเบียนกับกรมศิลปากร จำนวน ๖ แห่ง ได้แก่ (๑) แหล่งโบราณคดีเนินท่ายายปราง (๒) แหล่งโบราณคดีเนินสา (๓) แหล่งโบราณคดีหมายเลข ๓๑ (๔) แหล่งโบราณคดีหมายเลข ๓๔ (๕) แหล่งโบราณคดีหมายเลข ๓๓ และ (๖) แหล่งโบราณคดีวัดหัวถนนและถนนพระรถ

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ได้พิจารณา รวม ๒ ครั้ง และครั้งที่ ๓๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๓ มีมติให้นำรายงานฯ ที่ได้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขตามความเห็นคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้วเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้ความเห็นประกอบพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป โดยรายงานฯ ได้มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ การติดตั้งกำแพงกันเสียง การจำกัดน้ำหนักรถบรรทุกและความเร็วของรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ และการนำเสนอรายงานผลการขุดตรวจทางโบราณคดีต่อสำนักศิลปากรที่ ๕ ปราจีนบุรี กรมศิลปากร เพื่อพิจารณาก่อนดำเนินการก่อสร้าง นอกจากนี้ ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การตรวจวัดคุณภาพอากาศและเสียง ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ โดยตรวจสอบระบบระบายน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการ และสำรวจผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นต่อประชาชน รวมถึงความคิดเห็นและทัศนคติต่อโครงการ ปีละ ๑ ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง ๓ ปี

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณา

ความเห็นที่ประชุม

๑. เห็นควรให้เพิ่มเติมมาตรการเกี่ยวกับการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID 19) โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการใช้แรงงาน ไว้เป็นมาตรการพื้นฐานกำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในช่วงเวลาที่มีการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID 19

๒. เห็นควรให้กรมทางหลวง ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยทรัพย์สิน ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๖๒ ให้แล้วเสร็จ ก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ

ข้อสั่งการประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ)

ให้รับข้อสั่งการของผู้ทรงคุณวุฒิไปพิจารณาดำเนินการ และให้ดำเนินการตามมาตรการฯ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

มติที่ประชุม

เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๓๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๓ ต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สายเลี่ยงเมืองพนมสนิคม ของกรมทางหลวง โดยให้กรมทางหลวง ได้รับความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ไปพิจารณาดำเนินการเพิ่มเติม ในประเด็นการเพิ่มเติมมาตรการเกี่ยวกับการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID 19) และการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยทรัพย์สิน และดำเนินการ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สายเลี่ยงเมืองพนัสนิคม ของกรมทางหลวง ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๓๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๓ อย่างเคร่งครัด

๒. ให้ตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้

๓. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณา ตามมาตรา ๔๙ และมาตรา ๕๑/๖ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ ต่อไป

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้รับรองมติที่ประชุมดังกล่าวในที่ประชุมแล้ว

๔.๕ โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโกลก ที่ อ.ตากใบ จ.นราธิวาส ของกรมทางหลวง

กรรมการและเลขานุการ มอบให้เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานสรุปต่อที่ประชุมว่า โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโกลก ที่อำเภอตากใบ จังหวัดนราธิวาส ของกรมทางหลวง เป็นโครงการภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ชายแดนไทย - มาเลเซีย ซึ่งประเทศไทยและมาเลเซีย ได้จัดตั้งคณะกรรมการว่าด้วยยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ชายแดนไทย - มาเลเซีย เมื่อวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๔๗ ภายใต้กรอบความร่วมมือดังกล่าว กรมทางหลวงรับผิดชอบในงานศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโกลก ที่อำเภอตากใบ เชื่อมต่อกับเขตเป็งกาลีัน กูโบร์ รัฐกลันตัน

โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโกลก ตั้งอยู่ที่เทศบาลเมืองตากใบ ตำบลเกาะสะท้อน อำเภอตากใบ จังหวัดนราธิวาส มีความยาวประมาณ ๘.๔ กิโลเมตร จุดเริ่มต้นตั้งอยู่บริเวณสามแยกตากใบ แนวเส้นทางโครงการจะทับซ้อนกับทางหลวงหมายเลข ๔๒ ข้ามแม่น้ำบางนรา ซึ่งมีความกว้างของลำน้ำประมาณ ๑๕๐ เมตร ผ่านพื้นที่โครงการตามแนวพระราชดำริ ตำบลเกาะสะท้อน ตั้งแต่ช่วงข้ามแม่น้ำบางนรา จนถึงจุดข้ามแม่น้ำโกลก เป็นสะพานยาวต่อเนื่องตลอดข้ามแม่น้ำโกลก ความกว้างของลำน้ำประมาณ ๑๑๐ เมตร รูปแบบของโครงสร้างสะพานเป็นแบบคานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่อง ไม่มีตอม่ออยู่ในลำน้ำ จุดสิ้นสุดโครงการฯ อยู่ที่สะพานข้ามแม่น้ำโกลกในฝั่งประเทศมาเลเซีย แนวเส้นทางพบโบราณสถานที่ยื่นทะเปียนในระยะ ๑ กิโลเมตร จำนวน ๒ แห่ง ได้แก่ (๑) วัดธารากร และ (๒) วัดชลธาราสิงเห

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ได้พิจารณา รวม ๔ ครั้ง และครั้งที่ ๒๕/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ มีมติให้นำรายงานฯ ที่ได้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขตามความเห็นคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป โดยรายงานฯ ได้มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ การใช้เสาเข็มเจาะ

ในการก่อสร้างสะพานข้ามแยก การจำกัดน้ำหนักรถบรรทุกและความเร็วของรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำของลำน้ำที่ตัดกับแนวเส้นทางโครงการ ให้เพียงพอต่อการรับน้ำหลาก และการสำรวจโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี และศาสนสถานในแนวเส้นทางโครงการก่อนเริ่มก่อสร้าง และกำหนดให้ใช้เสาเข็มเจาะในการก่อสร้างสะพานข้ามแยก เพื่อลดผลกระทบต่อความสั่นสะเทือนต่ออุโบสถ วัดธารากร และวัดชลธาราสিংเห นอกจากนี้ ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การตรวจวัดคุณภาพอากาศและเสียง ปีละ ๒ ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง การติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ ปีละ ๒ ครั้ง ตลอดระยะเวลาการเปิดใช้เส้นทาง และการสำรวจสภาพทางเศรษฐกิจและสังคม ผลกระทบที่เกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้าง ปีละ ๑ ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณา

ความเห็นที่ประชุม

๑. เห็นควรให้มีการจัดทำแผนด้านเศรษฐกิจและการค้าขายของฝั่งประเทศไทย เพื่อรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจชายแดน เมื่อมีการก่อสร้างสะพานเชื่อมกับประเทศมาเลเซีย
๒. เห็นควรให้มีมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID 19) บริเวณชายแดนอย่างเคร่งครัด

ข้อสั่งการประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ)

ให้รับข้อสังเกตของผู้ทรงคุณวุฒิไปพิจารณาดำเนินการ และให้ดำเนินการตามมาตรการฯ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

มติที่ประชุม

เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๒๕/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ ต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง ที่ อ.ตากใบ จ.นราธิวาส ของกรมทางหลวง โดยให้กรมทางหลวง รับความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการเพิ่มเติม ในประเด็นการจัดทำแผนด้านเศรษฐกิจ และมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID 19) บริเวณชายแดน และดำเนินการ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง ที่ อ.ตากใบ จ.นราธิวาส ของกรมทางหลวง ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๒๕/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ อย่างเคร่งครัด

๒. ให้ตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้

๓. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณา ตามมาตรา ๔๙ และมาตรา ๕๑/๖ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ ต่อไป

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้รับรองมติที่ประชุมดังกล่าวในที่ประชุมแล้ว



(นายไชยยันต์ เทพศิริสุนทร)



(นางรวีวรรณ ฤทธิเดช)



(นางสาวนารีรัตน์ พันธุ์มณี)

ผู้จดยางงานการประชุม



(นายจตุพร บุรุษพัฒน์)

ผู้ตรวจรายงานการประชุม

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ที่โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพนัสนิคม
ตั้งอยู่ที่อำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี ของกรมทางหลวง
ที่ต้องยึดถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด



(นายปิยพงษ์ จิตวงศ์ไพศาล)

ผู้อำนวยการกอง รักษาราชการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง

กันยายน 2564



(นายนคร ศรีวงศ์)


บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด

กันยายน 2564




รายการแสดงผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพินสีคม


องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. มาตรการทั่วไป		<p>1. มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมที่กรมทางหลวง ต้องปฏิบัติ</p> <ul style="list-style-type: none"> • กรมทางหลวงจะต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพินสีคม ของกรมทางหลวง ตั้งอยู่ที่ อ.พินสีคม จ.ชลบุรี และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือ ผู้ดำเนินการก่อสร้างและผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ • กรมทางหลวงจะต้องควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้าง ออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และ ผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ 	



(นายปองษ์ จิตวงกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการกอง รักษาราชการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

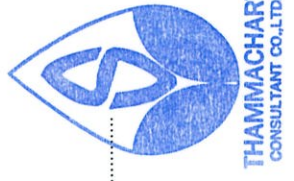


(นายนคร ศรีวงค์)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลียบเมืองพินส์นิคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลียบเมืองพินส์นิคม	<p>สิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลียบเมืองพินส์นิคม ของกรมทางหลวง ตั้งอยู่ที่ อ.พินส์นิคม จ.ชลบุรี</p> <ul style="list-style-type: none"> กรมทางหลวงจะต้องจัดหาคูบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลียบเมืองพินส์นิคม ของกรมทางหลวง ตั้งอยู่ที่ อ.พินส์นิคม จ.ชลบุรี โดยตั้งงบประมาณอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการ ภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม (ซึ่งประกอบด้วย กรมทางหลวง สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรมควบคุมมลพิษ สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดชลบุรี สำนักสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13 (ชลบุรี) ผู้แทนจังหวัดชลบุรี องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น องค์กรพัฒนา 	



(Handwritten signature)

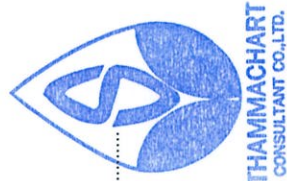
(นายนคร ศรีวังค์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพินันติคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพินันติคม</p>	<p>เอกชนและผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น) เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> กรมทางหลวงจะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพินันติคม ของกรมทางหลวง ตั้งอยู่ที่ อ.พินันติคม จ. ชลบุรี และเสนอต่อหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต ถ้าไม่มีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาตให้เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบทุก 6 เดือน ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ <p>2. ในกรณีที่มีการมทงหลวง (และ/หรือหน่วยงานที่เป็นผู้ดำเนินโครงการ) มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ</p>	



(Handwritten signature)

(นายนคร ศรีวิงค์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาราชการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี้ยงเมืองพินสีคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี้ยงเมืองพินสีคม</p>	<p>สิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี้ยงเมืองพินสีคม ของกรมทางหลวง ตั้งอยู่ที่ อ.พินสีคม จ.ชลบุรี ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ให้ดำเนินโครงการตามกฎหมาย เป็นผู้พิจารณา ดำเนินการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการฯ ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของโครงการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นหรือเห็นชอบจาก คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี รับผิดชอบปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมาย 	



(Handwritten signature)

(นายนคร ศรีวังค์)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)

ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพินสักคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>นั้นๆ ต่อไป พร้อมกับให้จัดทำสำเนาการปรับปรุงแก้ไข มาตรการฯ ที่รับจดแจ้งไว้ ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ</p> <ul style="list-style-type: none"> หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ กระทบต่อสาระสำคัญของโครงการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ดำเนินการ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของ หน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของ คณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด ของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของ หน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อ ประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทาง 	



(Handwritten signature)

(นายนคร ศรีวิงค์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพินันติคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>ราชการตั้งให้หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณา ให้ความเห็นประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไปด้วย ทั้งนี้ หากเป็นโครงการที่เข้าข่ายต้องเสนอคณะรัฐมนตรีทราบระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ขอให้นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไข มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ</p>	



(นายปิยพงษ์ จิวัฒน์กุลไพศาล)
ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

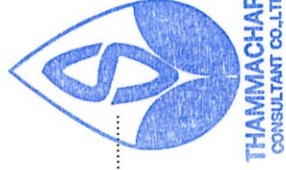


(นายนคร ศรีวงศ์)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลียยมืองพินันติคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หรือคณะรัฐมนตรี ให้ความเห็นประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงาน เจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไข เปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย</p> <p>- กรณีโครงการหรือกิจการหรือการค้าเป็นการของ หน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของ คณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด ของโครงการหรือกิจการหรือการค้าเป็นการของ หน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ไม่ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทาง ราชการดังนี้ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรือ</p>	



(Handwritten signature)

(นายนคร ศรีวิวงศ์)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)

ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพินันติม

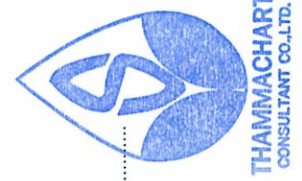
องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>อนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการ ผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณา ให้ความ เห็นชอบประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุง มาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อทราบต่อไปด้วย และเมื่อ โครงการหรือกิจกรรมมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการ ผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติ ให้ความเห็นประกอบแล้ว หากหน่วยงานที่มี อำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้ง</p>	



(นายบิณฑช จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564



(นายนคร ศรีวิงค์)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลียบเมืองพินันติคม

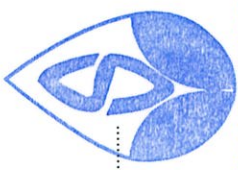
องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>ผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย</p> <p>3. ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมีข้อร้องเรียนใดๆ กรมทางหลวง หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และผู้บริหารจัดการโครงการ (และ/หรือผู้ดำเนินโครงการ) ต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป</p> <p>4. กรมทางหลวงต้องจัดตั้งหน่วยงานประชาสัมพันธ์โครงการให้แล้วเสร็จก่อนก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรพัฒนาเอกชน เป็นต้น จะได้ทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานของโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจน</p>	



(นายพงษ์ จิวัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564




(นายนคร ศรีวิวงศ์)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564




THAMMACHART
CONSULTANT CO.,LTD.

รายการแสดงผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลียยมืองพินันติคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ			
2.1 ธรณีวิทยา	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมในระยะก่อสร้าง ได้แก่ การเตรียมพื้นที่สำหรับก่อสร้างเขตทาง การเตรียมพื้นที่ตั้งหน่วยงานก่อสร้าง และกิจกรรมในระยะก่อสร้าง ได้แก่ การเตรียมทางชั่วคราวและระบบระบายน้ำ งานเปิดหน้าดินเตรียมพื้นที่ งานดิน งานผิวทาง งานโครงสร้างและงานระบบระบายน้ำ และการจัดระบบสาธารณูปโภค สุขภาพและความปลอดภัย กิจกรรมดังกล่าวไม่มีการขุดเจาะลึกจนถึงชั้นหิน จึงคาดว่าจะไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางธรณีวิทยาแต่อย่างใด รวมทั้งแนวเส้นทางโครงการอยู่ในพื้นที่เสี่ยงภัยแผ่นดินไหวความรุนแรงระดับเบา (H-II) โดยเมื่อเกิดเหตุแผ่นดินไหวขนาดจะไม่รู้สึกแต่เครื่องวัดสามารถตรวจรับได้ และมีโอกาสเกิด 0-3% ในคาบเวลา 50 ปี ประกอบกับแนวเส้นทางโครงการตั้งอยู่ห่างจากกลุ่มรอยเลื่อนที่ใกล้ที่สุดคือกลุ่มรอยเลื่อนเจดีย์สามองค์ โดยอยู่ห่างจากแนวเส้นทางโครงการไปประมาณ 220 กิโลเมตร ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>เนื่องจากไม่มีผลกระทบจึงไม่กำหนดมาตรการฯ</p>	-
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>การคมนาคมจากยานพาหนะที่เข้ามาใช้เส้นทางโครงการ การดำเนินการและบำรุงรักษา ประกอบด้วย งานบำรุงรักษาปกติ งานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา และงานบำรุงรักษา</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>เนื่องจากไม่มีผลกระทบจึงไม่กำหนดมาตรการฯ</p>	-

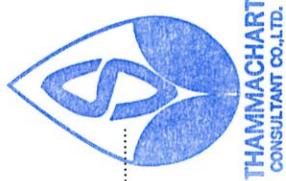

 (นายนคร ศรีวิงค์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564


 (นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี้ยงเมืองพินันติคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>2.2 ทรัพยากรดิน</p>	<p>ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของดิน กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ได้แก่ การรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปการ/สิ่งกีดขวาง งานเตรียมพื้นที่ตั้งหน่วยงานก่อสร้าง งานเตรียมทางชั่วคราวและระบบระบายน้ำ งานเปิดหน้าดินเตรียมพื้นที่ งานดิน งานโครงสร้างและงานระบายน้ำ และการจัดระบบสาธารณูปโภค สุขาภิบาลและความปลอดภัย ซึ่งเป็นการดำเนินงานบนผิวทางและมีการเปิดหน้าดินเพื่อเตรียมเขตทาง ซึ่งไม่ได้มีการขุดดินหรือการตัดดินในระดับลึก ส่วนการก่อสร้างฐานรากและตอม่อของโครงสร้างสะพานข้ามทางแยก เนื่องจากต้องมีการขุดเจาะดินเพื่อก่อสร้างฐานรากและตอม่อของสะพาน และการปรับปรุงสภาพชั้นดินฐานราก ซึ่งมีความลึกไม่เกิน 60 เมตร อยู่ในชั้นดินเหนียวและชั้นดินทรายซึ่งเป็นดินที่ไม่มีการเกาะกันเป็นโครงสร้าง ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ</p>	<p>ผลกระทบป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>
<p>2.2 ทรัพยากรดิน</p>	<p>ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของดิน กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ได้แก่ การรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปการ/สิ่งกีดขวาง งานเตรียมพื้นที่ตั้งหน่วยงานก่อสร้าง งานเตรียมทางชั่วคราวและระบบระบายน้ำ งานเปิดหน้าดินเตรียมพื้นที่ งานดิน งานโครงสร้างและงานระบายน้ำ และการจัดระบบสาธารณูปโภค สุขาภิบาลและความปลอดภัย ซึ่งเป็นการดำเนินงานบนผิวทางและมีการเปิดหน้าดินเพื่อเตรียมเขตทาง ซึ่งไม่ได้มีการขุดดินหรือการตัดดินในระดับลึก ส่วนการก่อสร้างฐานรากและตอม่อของโครงสร้างสะพานข้ามทางแยก เนื่องจากต้องมีการขุดเจาะดินเพื่อก่อสร้างฐานรากและตอม่อของสะพาน และการปรับปรุงสภาพชั้นดินฐานราก ซึ่งมีความลึกไม่เกิน 60 เมตร อยู่ในชั้นดินเหนียวและชั้นดินทรายซึ่งเป็นดินที่ไม่มีการเกาะกันเป็นโครงสร้าง ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ</p>	<p>ผลกระทบป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>



(Handwritten signature)

(นายนคร ศรีจิวรงค์)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลียบเมืองพนาสนิม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>- ผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดิน การรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค สิ่งกีดขวาง จะดำเนินการสำรวจพื้นที่และดำเนินการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคหรือสิ่งกีดขวาง เพื่อเตรียมพื้นที่ในการก่อสร้างในเขตทาง การเตรียมทางชั่วคราวและระบบระบายน้ำ งานเปิดหน้าดินเตรียมพื้นที่ งานดิน และงานโครงสร้างและงานระบายน้ำ หากดำเนินการตามเหล่านี้ บริเวณใกล้เคียงจุดตัดแหล่งน้ำธรรมชาติที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านทั้ง 27 แห่ง อาจทำให้เกิดการชะล้างของเศษตะกอนดินจากกิจกรรมดังกล่าวชะล้างสู่แหล่งน้ำดังกล่าว โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝนหรือช่วงที่มีฝนตกหนัก ซึ่งทำให้มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำ ผิวดินทางด้านกายภาพ คือมีปริมาณความชุ่มชื้นหรือสารแขวนลอยในน้ำเพิ่มสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม ขอบเขตพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบไม่กว้างขวางนักซึ่งจะเกิดเฉพาะบริเวณที่มีการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการผ่านแหล่งน้ำดังกล่าวเท่านั้น ดังนั้น จึงกำหนดให้ผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>- ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงเสถียรภาพและการทรุดตัวของดิน กิจกรรมการถมคันทาง งานผิวทางและชั้นทาง ซึ่งอาจเป็นสาเหตุใหญ่ในการเพิ่มน้ำหนักต่อการรองรับของดินฐานราก แต่ทั้งนี้ เนื่องจากผลการสำรวจทดสอบคุณสมบัติทางวิศวกรรมของผิวดินในพื้นที่โครงการ พบว่า ผิวดินชั้นบนเป็นดินทรายและต่อด้วยชั้นดินเหนียว ซึ่งมีโครงสร้างของดินที่เกาะกันค่อนข้างแน่นและไม่ได้อยู่บนพื้นที่ที่เป็นดินอ่อน ซึ่งอัตราการยุบตัวของดิน น้ำของดินดังกล่าวอยู่ในเกณฑ์ต่ำมาก คาดว่าจะไม่มีโอกาสเกิดผลกระทบขึ้นในด้านการทรุดตัวของดินจากกิจกรรมดังกล่าว ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ</p>	<p>ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีรถบรรทุกอับเศษมวลดินจนการดำเนินงานก่อสร้าง ดำเนินงานก่อสร้าง ถ้าเสี่ยงออกจากพื้นที่ไปไว้อยู่จุดจอดดินที่กำหนดไว้</p> <ul style="list-style-type: none"> • บริเวณสำนักงานและบ้านพักคนงาน ให้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำร็จรูปประเภทถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศ และหมั่นตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียไม่ให้เกิดการรั่วซึม หากพบการรั่วซึมให้ดำเนินการซ่อมแซมทันที เพื่อป้องกันภาปนเปื้อนน้ำเสียลงสู่ดิน • โรงซ่อมบำรุงที่อยู่ในบริเวณบ้านพักคนงานกำหนดให้มีการคาดพื้นคอนกรีตและมีหลังคาปิดมิดชิดเพื่อป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันจากเครื่องยนต์สู่พื้นดินและป้องกันน้ำฝนชะล้างน้ำมันลงสู่พื้นดิน • จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันการรั่วไหลของน้ำมัน พร้อมถังวัสดุดูดซับหรือพื้นที่รองรับการเก็บกักน้ำมัน เช่น ถาดเก็บและรองรับน้ำมัน (Drip Tray) ในพื้นที่ก่อสร้าง • หมั่นตรวจสอบเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีและพร้อมใช้ก่อนการดำเนินงานกิจกรรมก่อสร้าง เพื่อป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันจากเครื่องยนต์ • หลีกเลี่ยงการจอดรถที่นำมาใช้ในงานลาดยางบนผิวดิน 	<p>• งบประมาณ : ค่าสำรวจการนำดินมาใช้ในพื้นที่โครงการ 10,000 บาท/ครั้ง/ปี</p>	



(นายพิพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564



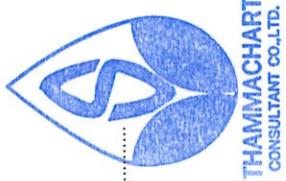
(นายนคร ศรีวิงค์)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564



THAMMACHART
CONSULTANT CO.,LTD.

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางใหม่ สาย ทางเลี้ยวเมืองพินสีคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>- ผลกระทบต่อการสูญเสียหยาดน้ำ และ การเคลื่อนย้ายดินออกจากริเวณเดิม กิจกรรมการเตรียมพื้นที่ก่อสร้างซึ่งจะมีการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง สิ่งกีดขวาง การก่อสร้าง สะพานหรือต่อม่อสะพาน และการก่อสร้างเสาเข็มเจาะ ตลอดจนการปรับเตรียมพื้นที่เพื่อรองรับงานก่อสร้าง ซึ่งปริมาณดินที่ได้จากกิจกรรมการขุดดิน/ดินตัด แต่ละตอนดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตอนที่ 1 จำนวน 577,735 ลูกบาศก์เมตร - ตอนที่ 2 จำนวน 930,514 ลูกบาศก์เมตร - ตอนที่ 3 จำนวน 658,034 ลูกบาศก์เมตร <p>สำหรับการก่อสร้างโครงการจะมีปริมาณดินถมที่ต้องนำมาถมในพื้นที่โครงการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตอนที่ 1 จำนวน 2,862,000 ลูกบาศก์เมตร - ตอนที่ 2 จำนวน 4,443,000 ลูกบาศก์เมตร - ตอนที่ 3 จำนวน 3,300,000 ลูกบาศก์เมตร <p>ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวส่งผลให้มีการสูญเสียดินหรือเคลื่อนย้ายดินออกจากริเวณเดิม ซึ่งปริมาณดินที่สูญเสียมีอยู่ในบริเวณเขตทางเท่านั้น ผลกระทบซึ่งอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>- ผลกระทบต่อการปนเปื้อนของดิน การดำเนินงานภายในสำนักควบคุมงานและบ้านพักคนงาน บริเวณ กม.10+850 (ฝั่งขาเข้าอำเภอพินสีคม) ซึ่งอยู่ในตอนที่ 1 และ กม. 23+340 (ฝั่งขาออกพินสีคม) ซึ่งอยู่ในตอนที่ 2 อาจก่อให้เกิดน้ำเสีย/ขยะที่เกิดจากคนงาน ซึ่งน้ำเสียและขยะมูลฝอยจากคนงานหากโครงการไม่มีการจัดการหรือจัดเก็บที่เหมาะสม รวมถึงการรั่วไหลของน้ำมันจากอาคารก่อสร้าง อาจเกิดการตกค้างหรือปนเปื้อนในดินได้</p>	<p>โดยเฉพาะบริเวณที่ใกล้กับพื้นที่เกษตรกรรมเพื่อป้องกัน การปนเปื้อนของเอสพีลต์ลงสู่ดิน</p> <ul style="list-style-type: none"> • สารละลายโพลีเมอร์ที่ใช้ในกิจกรรมเสาเข็มเจาะ เมื่อ กิจกรรมเสาเข็มเจาะแล้วเสร็จ หากเหลือจากการใช้งานต้องเก็บ รักษาในถังเก็บ และนำออกนอกพื้นที่โครงการไปไว้อย่างมั่นคง การโครงการ โดยไม่ทิ้งให้ตกค้างในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกัน การปนเปื้อนในดิน • ในกรณีที่เกิดการรั่วไหลของเอสพีลต์ลงสู่พื้นที่ข้างเคียง ให้รีบดำเนินการกำจัดการปนเปื้อนทันที โดยใช้วัสดุที่สามารถ ดูดซับเอสพีลต์ได้ เช่น ซีเมนต์ ทราย และแกลบ เป็นต้น และรวบรวมใส่ถุงหรือกระสอบไปไว้ที่สำนักงานโครงการชั่วคราว หรือที่พักคนงาน เพื่อประสานหน่วยงานในท้องถิ่น ได้แก่ อบต. บ้านเข็ด และอบต.นาเวจ ในกรณีที่หน่วยงานในท้องถิ่นไม่มี ประสิทธิภาพในการนำไปกำจัด ให้ผู้รับเหมาประสาน บริษัทเอกชนเข้ามาดำเนินการเก็บรวบรวมและนำไปกำจัด ต่อไป 	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>	





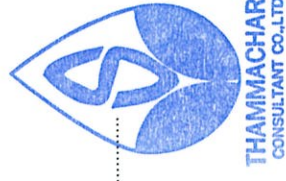
(นายนคร ศรีวิวงศ์)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางใหม่ สาย ทางเลี้ยวเมืองพินสีนคิม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>นอกจากนี้การก่อสร้างเสาตอม่อโดยใช้เข็มเจาะ ซึ่งจะต้องเจาะนำดินออกเพื่อก่อสร้างตอม่อ และเสาเข็มฐานราก โดยจะมีการใช้สารละลายโพติเมอร์เพื่อป้องกันการพังทลายของดิน และรักษาเสถียรภาพของหลุม โดยสารละลายดังกล่าวมีคุณสมบัติช่วยลดการซึมผ่านชั้นทรายและยึดเกาะอนุภาคของดินหรือทรายที่มีขนาดเล็กให้ยึดเกาะกันทำให้ตกตะกอนเร็วขึ้น ทั้งนี้ สารละลายโพติเมอร์มีส่วนผสมของโลหะหนัก ไม่จัดเป็นขยะอันตราย และไม่จัดเป็นสารก่อมะเร็ง ตามรายการของ ACGIH (American Conference of Industrial Hygienists), IARC (International Agency for Research on Cancer) และ NTP (National Toxic Program) โดยปริมาณสารละลายโพติเมอร์ที่จะใช้จะเท่ากับขนาดของเสาเข็มที่ใช้ก่อสร้างโครงสร้างยกระดับ ซึ่งถือว่ามีความน้อยเมื่อเทียบกับขนาดของโครงการ ประกอบกับดินบริเวณดังกล่าวมีการปนเปื้อนของดินจากการใช้สารเคมีในเกษตรกรรมอยู่แล้ว ดังนั้น จึงมีผลกระทบต่อเป็นระดับต่ำ</p>	<p>มาตรการเฉพาะ</p> <ul style="list-style-type: none"> ก่อสร้างบ่อตกตะกอนบริเวณที่ก่อสร้างใกล้ลำน้ำ จำนวน 27 แห่ง เพื่อรวบรวมน้ำจากพื้นที่ก่อสร้างลงสู่บ่อตกตะกอนชั่วคราว และชุดบ่อตกตะกอนก่อนถึงลำน้ำประมาณ 200 เมตร เพื่อรวบรวมและชะลอความเร็วของน้ำก่อนไหลลงสู่ลำน้ำ และป้องกันตะกอนดินลงสู่ลำน้ำบริเวณก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ ติดตั้งรั้วตกตะกอนชั่วคราวแบบ Temporary Silt Fence ความสูง 1 เมตร บริเวณริมตลิ่งทั้งสองฝั่งของแหล่งน้ำแต่ละแห่งที่แนวเส้นทางตัดผ่าน จำนวน 27 แห่ง ปริมาณดินที่ได้จากการขุดดิน/ดินตัดทั้งหมดนั้นมีคุณภาพที่จะนำมาใช้ในการถมบริเวณแนวเส้นทางโครงการได้ ดังนั้นให้นำปริมาณดินทั้งหมดจากกิจกรรมการขุดดิน/ดินตัดมาถมในพื้นที่โครงการ โดยไม่เหลือไปทิ้งนอกพื้นที่ 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>เมื่อโครงการเปิดดำเนินการ กิจกรรมที่เกิดขึ้นคือปริมาณจราจรที่มาใช้เส้นทางโครงการ โดยกิจกรรมดังกล่าวจะเกิดขึ้นบนผิวจราจรเท่านั้น โดยไม่เกิดการรบกวนดินแต่อย่างใด ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ อย่างไรก็ตาม กรณีที่มีการจราจรขังทางเนื่องจากรถ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ผู้รับเหมาต้องตรวจสอบเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีและพร้อมใช้ เพื่อป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันหรือน้ำมันเครื่องจากเครื่องจักรกลที่นำมาใช้ ก่อนดำเนินการกิจกรรม 	



(Handwritten signature)

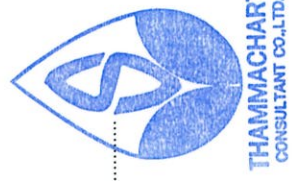
(นายนคร ศรีวิงค์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพินสีนคิม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>เสีย หรือเกิดอุบัติเหตุ ที่จะส่งผลให้หมันน้ำหรือน้ำดื่มที่ปนเปื้อนและปนเปื้อนลงสู่ชั้นใต้ดิน แต่ทาง ซึ่งเป็นรอยต่อระหว่างพื้นที่เป็นดินและผิวถนน ก่อให้เกิดการปนเปื้อนในดิน แต่โอกาสในการเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวจะเกิดขึ้นน้อยมาก ดังนั้น จึงมีผลกระทบในระดับต่ำ</p> <p>สำหรับงานบำรุงรักษาปกติ งานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา และงานบำรุงรักษาพิเศษ/งานบูรณะ/งานซ่อมฉุกเฉิน เป็นการบำรุงรักษาทางหลวงอยู่เป็นประจำ เพื่อให้ทางอยู่ในสภาพใช้งานได้ มีอายุการใช้งานได้นานขึ้น ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ดำเนินเป็นประจำ จึงไม่มีบริเวณจุดตัดทางแยกเท่านั้น ไม่มีเปิดหน้าดินหรือนำสิ่งปกคลุมดินออก ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ อย่างไรก็ตาม อุปกรณ์และเครื่องจักรที่นำมาใช้ในการซ่อมบำรุงผิวจราจร อาจเกิดการหกรั่วไหลของน้ำมันจากเครื่องจักรกลที่นำมาใช้ และปนเปื้อนลงสู่ผิวถนนและข้างทางที่เป็นพื้นดิน โดยเหตุการณ์ดังกล่าวไม่ได้เกิดขึ้นเป็นประจำ และโอกาสในการเกิดน้อยมาก ดังนั้น จึงมีผลกระทบในระดับต่ำ</p>	<p>การซ่อมบำรุงผิวทาง</p> <ul style="list-style-type: none"> • กรมทางหลวงต้องรีบดำเนินการกำจัดกากปรปงเป็นทันที ในกรณีที่เกิดการรั่วไหลของน้ำมันลงสู่พื้นที่ข้างเคียงจากกรณีเสียที่มาจอดข้างทาง หรือจากการเกิดอุบัติเหตุที่ส่งผลให้มีการรั่วไหลของน้ำมัน โดยใช้วัสดุที่สามารถดูดซับได้ เช่น ซีเมนต์ทราย แกลบ เป็นต้น และรวบรวมใส่ถุงหรือกระสอบไปไว้ที่แถวๆ ที่รับผิดชอบในพื้นที่ เพื่อประสานหน่วยงานในท้องถิ่นเข้ามาดำเนินการเก็บรวบรวมและนำไปกำจัดต่อไป 	
<p>2.3 น้ำผิวดิน</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมหลักที่เกิดขึ้นบริเวณที่ตัดผ่านแหล่งน้ำ ได้แก่ การก่อสร้างสะพาน ซึ่งดำเนินการทุกจุดที่ตัดผ่านแหล่งน้ำ โดยผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อน้ำผิวดินจากกิจกรรมดังกล่าวของโครงการ ทั้ง 3 ตอน จะเกิดขึ้นไม่แตกต่างกัน ประกอบกับคุณภาพน้ำปัจจุบันจัดอยู่ในประเภทที่ 3 และ 4 ซึ่งจะได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการไม่แตกต่างกัน ดังนั้น จึงประเมินร่วมกัน ดังนี้</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านทรัพยากรดินอย่างเคร่งครัด • ในการเปิดพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จำนวน 27 แห่ง ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องดำเนินการเปิดหน้าดินโดยทยอยเปิดเฉพาะบริเวณที่จะทำงานเท่านั้น และรีบดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จ ไม่เปิดพื้นที่ทิ้งไว้ เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของ 	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • พื้นที่ดำเนินการ : คลองน้ำเค็ม (กม. 5+675), คลองอ้อมแก้ว (กม.ที่ 9+656), คลองหนองสรวง 2 (กม.ที่ 19+965), คลองม่วง 1 (กม.ที่ 25+095) และคลองหนองตาเถร (กม.ที่ 38+485)



(Handwritten signature)

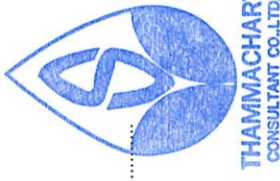
(นายนคร ศรีวิงค์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางใหม่ สาย ทางเลี้ยวเมืองพินสีนคิม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>1.1) ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงอุทกวิทยาน้ำผิวดิน</p> <p>การก่อสร้างสะพานอาจมีเศษวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างตกลงไปในลำน้ำ เช่น เศษเหล็ก เศษคอนกรีต รวมทั้งการตกหล่นหรือพังทลายของดินจากงานถมดินบริเวณคอสะพาน จึงอาจทำให้ลำน้ำตื้นเขินจากการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำทั้ง 27 แห่ง (ตอนที่ 1 มี 9 แห่ง ตอนที่ 2 มี 11 แห่ง และตอนที่ 3 มี 7 แห่ง) ส่งผลให้เกิดขวางการไหลของน้ำ อย่างไรก็ตาม ผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในวงจำกัดในแนวเส้นทางโครงการเท่านั้น แม้ว่าจะระยะเวลาที่เกิดผลกระทบค่อนข้างนาน และเป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นชั่วคราว ดังนั้น จึงคาดว่าจะได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง</p> <p>- ผลกระทบจากการก่อสร้างโครงสร้างสะพาน การก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จำนวน 27 แห่ง โดยฐานรากสะพานและเสาตอม่อจะอยู่บนฝั่งทั้งหมดไม่มีการก่อสร้างฐานรากของสะพานและเสาตอม่อลงในลำน้ำแต่อย่างใด จึงคาดว่าผลกระทบการสร้างข้ามลำน้ำจะไม่เกิดผลกระทบต่อการบรรเทาอุทกภัยน้ำท่วมจากการก่อสร้างเสาตอม่อ แต่อาจส่งผลกระทบจากการตกหล่นของเศษวัสดุจากการก่อสร้างลงไปในลำน้ำทั้ง 27 แห่ง หากเศษวัสดุก่อสร้างมีน้ำหนักและจมลงสู่ท้องน้ำก็อาจทำให้เกิดผลกระทบต่อการบรรเทาอุทกภัยน้ำท่วมให้เกิดความขุ่นได้ และความขุ่นที่เพิ่มสูงขึ้นจะเกิดผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตในแหล่งน้ำเมื่อมีความเข้มข้นสูงผิดปกติ และปรากฏอยู่เป็นเวลานาน ดังนั้น จึงคาดว่าจะได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง</p>	<p>ดินลงสู่แหล่งน้ำ หากพบว่ามีการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำทั้ง 27 แห่ง ทำให้เกิดการทับถมของตะกอนหรือเศษวัสดุ ให้ดำเนินการขุดลอกทันที</p> <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการเปิดหน้าดินให้ทยอยเปิดหน้าดินเฉพาะบริเวณที่จะมีการก่อสร้างเท่านั้น เพื่อลดการชะล้างพังทลายของดิน กิจกรรมการก่อสร้างที่อยู่ใกล้แหล่งน้ำ หากมีความจำเป็นต้องก่อสร้างในช่วงฤดูฝนให้หลีกเลี่ยงช่วงที่มีฝนตก และให้หยุดการก่อสร้างก่อสร้างในช่วงที่มีฝนตกหนัก การนำดินเข้ามาถมในพื้นที่โครงการต้องเก็บกองไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่เป็นเขตทางของโครงการเท่านั้น และต้องมีวัสดุปิดคลุมอย่างมิดชิด เมื่อก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จต้องรื้อกองสิ่งก่อสร้างต่างๆ ออกให้หมด และกองให้ห่างจากลำน้ำไม่น้อยกว่า 150 เมตร เพื่อหลีกเลี่ยงออกจากพื้นที่ไปไว้จุดกวดดิน/จุดทิ้งดินที่กำหนดไว้ต่อไป รวมทั้งต้องซ่อมแซมบูรณะตลิ่งให้มีสภาพตลิ่งเดิมหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จทันที ในช่วงดำเนินการขุดเจาะฐานรากของโครงสร้างสะพาน ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีรถบรรทุกหรือรับเศษวัสดุจาก 	<ul style="list-style-type: none"> ดัชนีตรวจวัด : อุณหภูมิ, ความชื้น, ความโปร่งแสง, ความนำไฟฟ้า, ความเป็นกรด-ด่าง, ออกซิเจนละลาย, ค่าความสกปรกในรูปบีโอดี, ปริมาณของแข็งทั้งหมด, ฟอสเฟต, ไนโตรเจนแอมโมเนียม, ไนเตรท, แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคไลฟอร์ม ระยะเวลาดำเนินการ : 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ หน่วยงานรับผิดชอบ : กรมทางหลวง จำกัด จาก Third Party เป็นผู้ดำเนินการ งบประมาณ : 200,000 บาท/ปี (ครั้งละ 25,000 บาท ดำเนินการ 8 ครั้ง/ปี) 	



(Handwritten signature)

(นายนคร ศรีวิจิตร)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด

กันยายน 2564

(Handwritten signature)

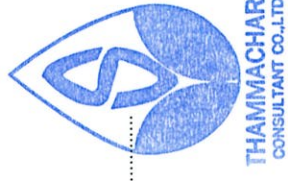
(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)

ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง

กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพินสักนิคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>1.2) ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผลกระทบจากตะกอนดิน กิจกรรมการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง จะดำเนินการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคหรือสิ่งกีดขวางเพื่อเตรียมพื้นที่ในการก่อสร้างในเขตทาง การเตรียมทางชั่วคราวและระบบระบายน้ำ งานเปิดหน้าดินเตรียมพื้นที่งานดิน และงานโครงสร้างและงานระบายน้ำ ซึ่งต้องมีการเปิดหน้าดินหากดำเนินการในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงจุดตัดแหล่งน้ำธรรมชาติที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน จำนวน 27 แห่ง อาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน โดยอาจทำให้เกิดการชะล้างของตะกอนดินจากกิจกรรมดังกล่าวชะล้างสู่แหล่งน้ำทั้ง 27 แห่ง โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝนหรือช่วงที่มีฝนตกหนัก ซึ่งทำให้มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดินทางด้านกายภาพ คือมีปริมาณความขุ่นหรือสารแขวนลอยในน้ำเพิ่มสูงขึ้นทำให้คุณภาพน้ำเสื่อมโทรมลง อย่างไรก็ตามตะกอนดินจะไม่มีความเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตในน้ำและไม่มีผลกระทบต่อการเพิ่มค่าบีโอดีของแหล่งน้ำ ซึ่งจะมีผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ของแหล่งน้ำในพื้นที่ ดังนั้น จึงคาดว่าจะได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง - ผลกระทบจากบ้านพักคนงาน กิจกรรมการพักอาศัย/ขยะมูลฝอย/น้ำเสียจากที่พักคนงาน/พนักงาน จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ บริเวณ กม.10+850 (ฝั่งขวาเข้าอำเภอพินสักนิคม) และกม.23+340 (ฝั่งขวาออกพินสักนิคม) โดยแต่ละแห่งมีคนงานจำนวน 40 คน โดยปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากบ้านพักคนงาน ส่วนใหญ่เกิดขึ้นมาจากห้องน้ำ ห้องส้วม และกิจกรรมการใช้ชักโครกอื่นๆ (ประเมินจากร้อยละ 80 ของน้ำใช้) ทำให้มีน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากกิจกรรม 	<p>ดำเนินการก่อสร้าง ถ้าเลี้ยวออกจากพื้นที่ไปไว้จุดจอดดินที่กำหนดไว้</p> <ul style="list-style-type: none"> • จัดให้มีภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้วในโรงซ่อมบำรุงเพื่อรวบรวมและนำส่งให้หน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมเก็บขนไปกำจัดต่อไป • ซ่อมบำรุงเครื่องจักรและยานพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอ และมีการซ่อมบำรุงเครื่องจักรและยานพาหนะต่างๆ ต้องดำเนินการเฉพาะภายในสถานที่สำหรับซ่อมบำรุง ซึ่งได้ออกแบบป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันไว้แล้วเพื่อป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันลงสู่แหล่งน้ำ • ดำเนินการประสานงานไปยังเทศบาล/อบต. ที่รับผิดชอบในท้องถิ่น ให้เข้ามาดำเนินการจัดเก็บสิ่งปฏิกูลไปกำจัดทุก 1-2 วัน เพื่อไม่ให้มีขยะตกค้างในพื้นที่ • แจ่งพนักงานและคนงานทุกคนในเรื่องการรักษาความสะอาดและให้ถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัดรวมถึงควบคุมดูแลให้คนงานก่อสร้างให้ทั้งขยะมูลฝอยลงในถังรองรับขยะที่จัดเตรียมไว้ เพื่อไม่ให้ส่งกลิ่นเหม็น หรือเป็นแหล่งเพาะพันธุ์ของเชื้อโรค และสัตว์นำโรค เช่น แมลงวัน หนู แมลงสาบ เป็นต้น 		



(Handwritten signature)

(นายนคร ศรีวิงค์)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี้ยวเมืองพินนาคิม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>บ้านพักคนงานมีปริมาณ 6.4 ลบ.ม./วัน/แห่ง ซึ่งปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากบ้านพักคนงานมีโอกาสเกิดผลกระทบต่อแหล่งน้ำน้อยมากเนื่องจากอยู่ห่างค่อนข้างมากและปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นจึงมีปริมาณไม่มาก รวมถึงปริมาณน้ำเสียจากบ้านพักคนงานจะเกิดการระเหยและซึมลงดินโดยไม่ส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำธรรมชาติแต่อย่างใด ดังนั้น จึงมีผลกระทบในระดับต่ำ นอกจากนี้กิจกรรมที่เกิดขึ้นบริเวณโรงซ่อมบำรุง โดยการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันหล่อลื่น การถอดแยกชิ้นส่วน เป็นต้นอาจทำให้คราบน้ำมันที่หกรั่วไหลปนเปื้อนลงสู่พื้นดินบริเวณซ่อมบำรุงหากขาดการจัดการที่เหมาะสม ดังนั้น จึงมีผลกระทบในระดับต่ำ</p>	<p>มาตรการเฉพาะ</p> <ul style="list-style-type: none"> ในช่วงที่มีการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ ทั้ง 27 แห่ง ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องติดตั้งตาข่ายได้สะพานเพื่อป้องกันการร่วงหล่นของเศษวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ เช่น เศษเหล็ก เศษคอนกรีต และตาข่ายกันตะกอนดิน สำหรับวัสดุที่ใช้ทำรั้วกั้นตะกอนให้พิจารณาเลือกใช้ตาข่ายพลาสติกที่มีความละเอียดสามารถกรองตะกอนได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสะดวกในการติดตั้งและดูแลรักษา ในการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ ให้ติดตั้งรั้วกั้นตะกอนชั่วคราวแบบ Temporary Silt Fence บริเวณริมตลิ่งทั้งสองฝั่งของแหล่งน้ำแต่ละแห่งที่แนวเส้นทางตัดผ่าน จำนวน 27 แห่ง ติดตั้งบ่อเกรอะ-กรองใรอากาศ ซึ่งเป็นถังคอนกรีตขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.0 เมตร วางซ้อนกัน 4 ถัง มีปริมาตรของถังเกรอะ-กรองใรอากาศ 1.06 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 1 ชุด ต่อห้องส้วม 2 ห้อง ซึ่งทั้งหมดมีห้องน้ำ-ห้องส้วม แห่งละ 4 ห้อง ต้องจัดให้มี แห้งเสีย ที่ผ่านการทำบำบัดแล้วจะปล่อยออกสู่บ่อพักน้ำเสีย ก่อนปล่อยระบายสู่แหล่งน้ำสาธารณะและควบคุมดูแลระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพดีอยู่เสมอ และเมื่อเสร็จสิ้น 	



(Handwritten signature)

(นายนคร ศรีวิงค์)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด

กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)

ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง

กันยายน 2564


รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลียบเมืองพนาศนิคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>กิจกรรมที่เกิดขึ้นคือปริมาณจราจรที่มาใช้เส้นทางโครงการ ซึ่งอาจเกิดการชะงักงันถาวรจากน้ำฝน อาจมีการปนเปื้อนของมลสารต่างๆ ได้แก่ ฝุ่นละออง เชนดิน ไอเสีย ไนโตรเจน และน้ำมัน แต่อย่างไรก็ตาม มลสารต่างๆ ที่เกิดขึ้นมีความเข้มข้นต่ำมาก เนื่องจากถูกเจือจางจากน้ำฝนปริมาณมากที่ตกลงมาเป็นประจำในช่วงฤดูฝน บางส่วนก็ลอยตกค้างในอากาศ อีกทั้งน้ำชะล้างจราจรบางส่วนจะซึมลงไปในดินหรือถูกระบายน้ำข้างถนนก่อนไหลลงสู่แหล่งน้ำ ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ นอกจากนี้ งานบำรุงรักษาปกติ งานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา และงานบำรุงรักษาพิเศษ/งานบูรณะ/งานซ่อมฉุกเฉิน เป็นการทำงานที่ปรึกษาทางหลวงอยู่เป็นประจำ เพื่อให้ทางอยู่ในสภาพใช้งานได้ มีอายุการใช้งานได้นานขึ้น ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ดำเนินเป็นวงวนบริเวณแนวเส้นทางโครงการเท่านั้น ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ</p>	<p>กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ให้ทำการขุดรื้อถึงแนวอะ-กรองไร้อากาศ และปรับถมพื้นที่ให้มีระดับใกล้เคียงกับบริเวณโดยรอบ</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>เนื่องจากไม่มีผลกระทบจึงไม่กำหนดมาตรการฯ</p>	-
2.4 คุณภาพอากาศ	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมการก่อสร้างหลักๆ 4 กิจกรรม ได้แก่ กิจกรรมเตรียมพื้นที่ กิจกรรมรณรงค์ทางและชั้นทาง งานก่อสร้างโครงสร้างสะพาน/ทางแยกต่างระดับส่วนล่าง และงานก่อสร้างโครงสร้างสะพาน/ทางแยกต่างระดับส่วนบน ซึ่งต้องมีการขุดเปิดหน้าดิน การใช้ยานพาหนะในการขนส่ง การใช้เครื่องจักรกลหรืออุปกรณ์ในการก่อสร้าง ได้แก่ รถแบล็คติ</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • ต้องใช้วัสดุปิดคลุมกระเบื้องยานพาหนะที่บรรทุกดิน/หิน/วัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ให้มิดชิด เพื่อป้องกันมิให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และป้องกันการตกลงของวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ลงสู่พื้นผิวจราจร และหากมีวัสดุก่อสร้างหรือดินตกหล่น 	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • พื้นที่ดำเนินการ : หมู่ 7 บ้านทุ่งขวาง (กม.ที่ 18+515) • ดัชนีตรวจวัด : CO, NO₂, TSP, PM10 และความเร็วลมและทิศทางลม




(นายนคร ศรีวิจิตร)

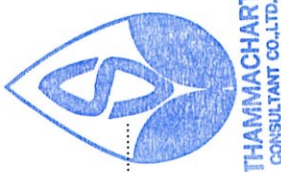
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564


(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)

ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางใหม่ สาย ทางเลี้ยวเมืองพนาสนิม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>รถแค็บโฮว์ และเครื่องจักรประเภทเครื่องยนต์ดีเซล จะส่งผลให้เกิดการปลดปล่อยมลพิษได้แก่ ฝุ่นละอองรวม ฝุ่นละอองขนาดใหญ่ 10 ไมครอน ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และไนโตรเจนไดออกไซด์ ซึ่งส่งผลกระทบต่อบริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมสรุปได้ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - คาร์บอนมอนอกไซด์ มีค่าความเข้มข้นอยู่ในช่วง 1,030.84 - 1,061.26 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งบริเวณที่มีความเข้มข้นสูงสุด ได้แก่ บริเวณหมู่ 11 บ้านโคกสำราญ (กม.0+223) ซึ่งอยู่ในตอนที่ 1 อย่างไรก็ตาม ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกแห่งและมีค่าต่ำกว่าค่ามาตรฐานมาก ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ - ไนโตรเจนไดออกไซด์ มีค่าอยู่ในช่วง 18.48-64.20 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งบริเวณที่มีความเข้มข้นสูงสุด ได้แก่ บริเวณหมู่ 11 บ้านโคกสำราญ (กม.0+223) ซึ่งอยู่ในตอนที่ 2 โดยความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกแห่งของพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม และมีค่าต่ำกว่าค่ามาตรฐานมาก ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ - ฝุ่นละอองรวม มีค่าความเข้มข้นอยู่ในช่วง 92.003-429.77 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ผู้รับที่อ่อนไหวที่มีความเข้มข้นสูงสุดเกิดขึ้นที่บริเวณหมู่ 7 บ้านทุ่งขวาง (กม.18+515) โดยอยู่ในตอนที่ 2 และมีค่าเกินมาตรฐาน ซึ่งปริมาณฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณชุมชนดังกล่าวได้ ดังนั้น จึงคาดว่าจะมีผลกระทบในระดับปานกลาง <p>- ความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดใหญ่ 10 ไมครอน มีค่าความเข้มข้นอยู่ในช่วง</p>	<p>บนพื้นถนนจะต้องทำการเก็บและทำความสะอาดให้เรียบร้อย</p> <ul style="list-style-type: none"> • ต้องจำกัดความเร็วของรถบรรทุกทุกชนิดไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง • ก่อสร้างของโครงการ ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง • งดวิ่งผ่านพื้นที่ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง • ติดตั้งแผ่นกันฝุ่นที่ล้อทั้ง 4 ข้างของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งอุปกรณ์ก่อสร้างและพนักงานในพื้นที่ย่อสร้าง • กำหนดมาตรการให้มีการรดน้ำวันละ 2 ครั้ง ณ บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งจะทำการฉีดน้ำรดน้ำวันละ 2 ครั้ง ณ บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง 10 ไมครอน จากการเปิดหน้าดินลดลง • ฝุ่นละอองขนาดใหญ่ 10 ไมครอน จากการเปิดหน้าดินลดลงประมาณร้อยละ 50 ยกเว้นวันที่มีฝนตกหนักให้ละเว้นการฉีดน้ำ • ทำให้ค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมและฝุ่นละอองขนาดใหญ่ไม่เกิน 10 ไมครอน จากการเปิดหน้าดินในเวลา 24 ชั่วโมง • มีค่าลดลงอยู่ในช่วง 7.02 - 168.88 และ 2.11 - 50.66 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ เมื่อรวมกับค่าความเข้มข้นจากอุปกรณ์ก่อสร้างและความเข้มข้นพื้นฐาน ทำให้ ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวมีความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมและฝุ่นละอองขนาดใหญ่ไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง อยู่ในช่วง 101.25 - 	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> • ระยะเวลาดำเนินการ : ตรวจวัด 5 วันต่อเมื่อ (แบ่งออกเป็นวันทำการ 3 วัน และวันหยุดราชการ 2 วัน) 2 ครั้ง/ปี • ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ • หน่วยงานรับผิดชอบ : กรมทางหลวง จำกัด ำง Third Party เป็นผู้ดำเนินการ • งบประมาณ : 90,000 บาท (ปีละ 30,000 บาท) 	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> • ระยะเวลาดำเนินการ : ตรวจวัด 5 วันต่อเมื่อ (แบ่งออกเป็นวันทำการ 3 วัน และวันหยุดราชการ 2 วัน) 2 ครั้ง/ปี • ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ • หน่วยงานรับผิดชอบ : กรมทางหลวง จำกัด ำง Third Party เป็นผู้ดำเนินการ • งบประมาณ : 90,000 บาท (ปีละ 30,000 บาท)



(Handwritten signature)

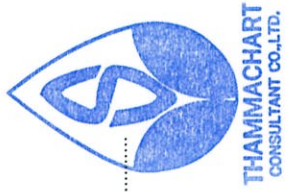
(นายนคร ศรีวิวงศ์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพินสนิม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>49.002-150.33 ไม่โครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ผู้รับที่อ่อนไหวที่มีค่าความเข้มข้นสูงสุดเกิดขึ้นที่บริเวณหมู่ 7 บ้านทุ่งขวาง (กม.18+515) โดยอยู่ในตอนที่ 2 และมีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐานซึ่งปริมาณผู้และอองที่เกิดขึ้นอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณชุมชนดังกล่าวได้ ดังนั้น จึงคาดว่าจะมีผลกระทบในระดับปานกลาง</p>	<p>260.89 และ 51.78 - 99.67 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ทั้งนี้ ยานพาหนะที่จะใช้ในการบรรทุกน้ำเพื่อร่อนน้ำหรือฉีดพรมน้ำต้องติดตั้งสัญญาณไฟที่สามารถมองเห็นได้ในระยะไกลและต้องฉีดพรมน้ำในปริมาณที่เหมาะสม</p> <ul style="list-style-type: none"> • กองวัสดุในบริเวณก่อสร้างเท่าที่จำเป็น และจัดให้มีสิ่งปกคลุมกองวัสดุหรือฉีดพรมน้ำที่กองวัสดุที่จะก่อให้เกิดฝุ่นและออง • การขุดเจาะ การเปิดหน้าดิน รวมถึงการถม/บดอัด/ปรับระดับหน้าดิน ต้องจำกัดพื้นที่เปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เพื่อลดการเปิดหน้าดินและโอกาสเกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากพื้นที่ก่อสร้าง • ผู้รับเหมาะต่อดูแลรักษาเครื่องยนต์ เครื่องจักรที่เลือกใช้ ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อย 1 ครั้ง/สัปดาห์ เพื่อป้องกันการปล่อยเขม่าและฝุ่นละออง • เพื่อเป็นการลดผลกระทบในระยะก่อสร้างให้น้อยที่สุดทางโครงการจะประสานกับทางชุมชนที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ก่อสร้างให้ทราบทุกครั้ง และกำหนดระยะเวลาการดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างในช่วงเวลากลางวัน 8.00-17.00 น. เท่านั้น 	



(Handwritten signature)

(นายนคร ศรีวิงค์)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564

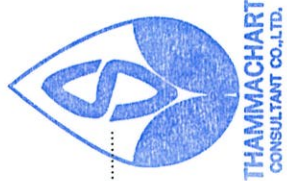
(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)

ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลียบเมืองพินสนิม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ</p> <p>โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลียบเมืองพินสนิม</p>	<p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>ต้องหลีกเลี่ยงในช่วงกลางคืนเพื่อไม่ให้เกิดเสียงรบกวนการพักอาศัยของประชาชน</p> <ul style="list-style-type: none"> • ประชาสัมพันธ์แผนการดำเนินงานก่อสร้างให้ประชาชนได้ทราบก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างอย่างน้อย 1 เดือน ทั้งแผนการทำงานและลักษณะงานที่จะดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านการประชาสัมพันธ์ • กรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านคุณภาพอากาศจากกิจกรรมการก่อสร้างส่งผลให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อนรำคาญ ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องหยุดกิจกรรมการก่อสร้าง และรีบดำเนินการแก้ไขตามแผนปฏิบัติการด้านการร้องเรียนหรือวิธีอื่นในการบรรเทาผลกระทบก่อนที่จะดำเนินการก่อสร้างต่อไป 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>กิจกรรมหลักที่ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ คือ การจราจรจากยานพาหนะที่มาใช้เส้นทางโครงการ ซึ่งเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นเพียงวันละ 3 ตอน ผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมของทั้ง 3 ตอนจึงไม่แตกต่างกัน โดยการประเมินผลกระทบที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ เพื่อคาดการณ์ความเข้มข้นและการกระจายตัวของมลสารที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากพฤติกรรมการใช้รถในถนน</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>เนื่องจากไม่มีผลกระทบจึงไม่กำหนดมาตรการ</p>	



(Handwritten signature)

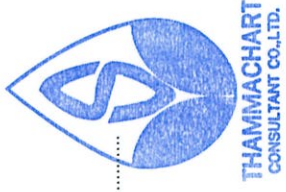
(นายนคร ศรีวิงค์)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายบิษพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี้ยวเมืองพูนสินคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ของโครงการ ในปีเปิดดำเนินการ (พ.ศ.2569) จนถึงปี พ.ศ.2588 มีรายละเอียดดังนี้</p> <p>ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป โดยมีค่าสูงสุดในปี พ.ศ.2588 ซึ่งเป็นปีที่ปริมาณการจราจรมากที่สุดเท่ากับ 1,082.97 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร บริเวณหมู่ 7 บ้านหนองโสน (กม.13+425) ซึ่งอยู่ในตอนที่ 2 โดยคิดเป็นร้อยละ 3.17 ของค่ามาตรฐาน ซึ่งต่ำกว่าค่ามาตรฐานมาก ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบ</p> <p>ความเข้มข้นของไนโตรเจนไดออกไซด์ตั้งแต่ปีเปิดดำเนินการ (พ.ศ.2569) จนถึงปี พ.ศ.2588 พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป โดยมีค่าสูงสุดในปี พ.ศ.2588 ซึ่งเป็นปีที่ปริมาณการจราจรมากที่สุด เท่ากับ 83.85 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร บริเวณบ้านหนองโสน (กม.13+425) ซึ่งอยู่ในตอนที่ 2 โดยคิดเป็นร้อยละ 26.2 ของค่ามาตรฐาน ซึ่งต่ำกว่าค่ามาตรฐานมาก ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ</p> <p>ความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอนตั้งแต่ปีเปิดดำเนินการ (พ.ศ.2569) จนถึงปี พ.ศ.2588 พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป โดยมีค่าสูงสุดในปี พ.ศ.2588 ซึ่งเป็นปีที่ปริมาณการจราจรมากที่สุด เท่ากับ 52.80 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร บริเวณบ้านหนองโสน (กม.13+425) ซึ่งอยู่ในตอนที่ 2 โดยคิดเป็นร้อยละ 44.0 ของค่ามาตรฐาน ซึ่งต่ำกว่าค่ามาตรฐานมาก ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ</p>		



(Handwritten signature in blue ink)

(นายนคร ศรีวิงค์)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564

(Handwritten signature in blue ink)

(นายปิยพงษ์ จิวัฒน์กุลไพศาล)
ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเสียงเมืองพนาสนิม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>2.5 เสียง</p> <p>ผลกระทบด้านเสียงที่ส่งผลกระทบต่อชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมนั้น เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างหลักๆ 4 กิจกรรม ได้แก่ กิจกรรมเตรียมพื้นที่ ที่กิจกรรมงานผิวทาง และชั้นทาง งานก่อสร้างโครงสร้างสะพาน/ทางแยกต่างระดับส่วนล่าง และงานก่อสร้างโครงสร้างสะพาน/ทางแยกต่างระดับส่วนบน ซึ่งแนวเส้นทางโครงการจะต้องใช้รถบรรทุก รวมถึงเครื่องจักรชนิดต่างๆ ซึ่งผลกระทบด้านเสียงเกิดจากอุปกรณ์และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง โดยกิจกรรมดังกล่าวจะเกิดขึ้นไม่แตกต่างกันทั้ง 3 ตอน ดังนั้น ผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมพัฒนาโครงการที่ส่งผลกระทบต่อชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมแต่ละแห่งจะขึ้นกับระยะห่างระหว่างแหล่งกำเนิดเสียงจากโครงการและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เช่นเดียวกันทั้ง 3 ตอน ดังนี้</p> <p>จากการคำนวณระดับเสียงในเวลา 24 ชั่วโมง พบว่า ในการก่อสร้างมีค่าระดับเสียงจากกิจกรรมเตรียมพื้นที่ที่มีค่าอยู่ในช่วง 55.5 – 79.5 เดซิเบล(เอ) กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทางมีค่าอยู่ในช่วง 56.5 – 80.4 เดซิเบล(เอ) กิจกรรมงานก่อสร้างโครงสร้างสะพาน/ทางแยกต่างระดับส่วนล่างมีค่าอยู่ในช่วง 56.2 – 80.3 เดซิเบล(เอ) และกิจกรรมงานก่อสร้างโครงสร้างสะพาน/ทางแยกต่างระดับส่วนบน มีค่าอยู่ในช่วงมีค่าอยู่ในช่วง 53.0 – 80.3 เดซิเบล(เอ) ซึ่งเมื่อรวมกับค่าระดับเสียงพื้นฐานทำให้ ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวมีค่าระดับเสียงจากกิจกรรมเตรียมพื้นที่ที่มีค่าอยู่ในช่วง 61.4 – 80.4 เดซิเบล(เอ) กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทางมีค่าอยู่ในช่วง 61.7 – 80.5 เดซิเบล(เอ) กิจกรรมงานก่อสร้างโครงสร้างสะพาน/ทาง</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>ผลกระทบด้านเสียงที่ส่งผลกระทบต่อชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมนั้น เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างหลักๆ 4 กิจกรรม ได้แก่ กิจกรรมเตรียมพื้นที่ ที่กิจกรรมงานผิวทาง และชั้นทาง งานก่อสร้างโครงสร้างสะพาน/ทางแยกต่างระดับส่วนล่าง และงานก่อสร้างโครงสร้างสะพาน/ทางแยกต่างระดับส่วนบน ซึ่งแนวเส้นทางโครงการจะต้องใช้รถบรรทุก รวมถึงเครื่องจักรชนิดต่างๆ ซึ่งผลกระทบด้านเสียงเกิดจากอุปกรณ์และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง โดยกิจกรรมดังกล่าวจะเกิดขึ้นไม่แตกต่างกันทั้ง 3 ตอน ดังนั้น ผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมพัฒนาโครงการที่ส่งผลกระทบต่อชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมแต่ละแห่งจะขึ้นกับระยะห่างระหว่างแหล่งกำเนิดเสียงจากโครงการและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เช่นเดียวกันทั้ง 3 ตอน ดังนี้</p> <p>จากการคำนวณระดับเสียงในเวลา 24 ชั่วโมง พบว่า ในการก่อสร้างมีค่าระดับเสียงจากกิจกรรมเตรียมพื้นที่ที่มีค่าอยู่ในช่วง 55.5 – 79.5 เดซิเบล(เอ) กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทางมีค่าอยู่ในช่วง 56.5 – 80.4 เดซิเบล(เอ) กิจกรรมงานก่อสร้างโครงสร้างสะพาน/ทางแยกต่างระดับส่วนล่างมีค่าอยู่ในช่วง 56.2 – 80.3 เดซิเบล(เอ) และกิจกรรมงานก่อสร้างโครงสร้างสะพาน/ทางแยกต่างระดับส่วนบน มีค่าอยู่ในช่วงมีค่าอยู่ในช่วง 53.0 – 80.3 เดซิเบล(เอ) ซึ่งเมื่อรวมกับค่าระดับเสียงพื้นฐานทำให้ ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวมีค่าระดับเสียงจากกิจกรรมเตรียมพื้นที่ที่มีค่าอยู่ในช่วง 61.4 – 80.4 เดซิเบล(เอ) กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทางมีค่าอยู่ในช่วง 61.7 – 80.5 เดซิเบล(เอ) กิจกรรมงานก่อสร้างโครงสร้างสะพาน/ทาง</p>	<p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้มีการใช้อุปกรณ์หรือควบคุมระดับเสียงจากเครื่องจักร เช่น ท่อเก็บเสียง หรือปลอกครอบ เป็นต้น ที่แหล่งกำเนิดเสียงเป็นระยะเวลาดังกล่าว 1 ชั่วโมง หลีกเลี่ยงการทำงานของเครื่องจักร เช่น เครื่องเกี่ยตื้นมอเตอร์เกรดเตอร์ รถสเครปเปอร์ และรถขุดแบบตอที่มีเสียงดังมาก ๆ ร่วมกันในเวลาเดียวกัน โดยให้สลับเวลาในการใช้งานเพื่อลดเสียงดังจากการทำงานของเครื่องจักร ตรวจสอบและซ่อมบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์และยานพาหนะต่างๆ ที่ใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์พร้อมใช้งาน อย่างน้อย 1 ครั้ง/สัปดาห์ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดเสียงดังผิดปกติ กำหนดให้พนักงานและคนงานก่อสร้างที่ต้องปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้างหรือพื้นที่ที่มีระดับเสียงเกิน 90 เดซิเบล(เอ) ต้องสวมใส่เครื่องป้องกันหรืออุปกรณ์ลดระดับเสียง เช่น เครื่องครอบหู (Ear Muffs) หรือเครื่องอุดหู (Ear Plugs) โดยต้องมีการหมุนเวียนพนักงานหรือคนงานก่อสร้างที่ปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้างหรือพื้นที่ที่มีเสียงดังติดต่อกันอย่างน้อย 15 วัน/ชุด 	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ดำเนินการ : หมู่ 7 บ้านเนินตัว (กม.0+659) และหมู่ 7 บ้านทุ่งขวาง (กม.ที่ 18+515) ดัชนีตรวจวัด : ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชม. (L_{eq} 1 hr), ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}), ระดับเสียงเปอร์เซนไทล์ที่ 90 (L_{90}), ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. (L_{eq} 24 hr) และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ระยะเวลาดำเนินการ : ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (แบ่งออกเป็นวันทำการ 3 วัน และวันหยุดราชการ 2 วัน) 2 ครั้ง/ปี <p>ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> หน่วยงานรับผิดชอบ : กรมทางหลวง จำกัด จ้าง Third Party เป็นผู้ดำเนินการ งบประมาณ : 120,000 บาท ปีละ



THAMMACHART
CONSULTANT CO., LTD.

(นายนคร ศรีวิวงศ์)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด

กันยายน 2564

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)

ผู้อำนวยการกอง วิชาการการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง

กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพนาศนิคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
แยกต่างระดับส่วนล่างมีค่าอยู่ในช่วง 61.6 - 80.3 เดซิเบล(เอ) และกิจกรรมงานก่อสร้างโครงสร้างสะพาน/ทางแยกต่างระดับส่วนบนมีค่าอยู่ในช่วง 61.6 - 80.4 เดซิเบล(เอ) ส่งผลให้เกิดการรบกวนประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ทำให้เกิดความรำคาญ และอาจรบกวนการได้ยินหากได้รับเสียงดังในเวลานานๆ ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับปานกลาง ทั้งนี้ เมื่อนำค่าระดับเสียงที่ลดลงจากการติดตั้งกำแพงกันเสียงไปหักออกจากค่าระดับเสียงจากกิจกรรมของโครงการ ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหว พบว่า สามารถลดผลกระทบด้านระดับเสียงจากอุปกรณ์ก่อสร้างจากแต่ละกิจกรรมได้ โดยค่าระดับเสียงจากการก่อสร้างในเวลา 24 ชั่วโมง ภายหลังติดตั้งกำแพงกันเสียง ณ บริเวณหมู่ 7 บ้านเนินตัว จากกิจกรรมเตรียมพื้นที่และกิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง มีค่าเท่ากับ 66.9 และ 67.8 เดซิเบล(เอ) ตามลำดับ เมื่อรวมค่าระดับเสียงพื้นฐานทำให้มีค่าระดับเสียงจากกิจกรรมเตรียมพื้นที่และกิจกรรมงานผิวทางและชั้นทางเท่ากับ 67.7 และ 68.5 เดซิเบล(เอ) ตามลำดับ ส่วนบริเวณหมู่ 7 บ้านทุ่งขวาง ภายหลังติดตั้งกำแพงกันเสียงมีค่าระดับเสียงจากการก่อสร้างในเวลา 24 ชั่วโมง จากกิจกรรมเตรียมพื้นที่ กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง กิจกรรมก่อสร้างสะพาน/ทางแยกต่างระดับส่วนล่าง และกิจกรรมก่อสร้างสะพาน/ทางแยกต่างระดับส่วนบน เท่ากับ 66.8, 67.7, 67.6 และ 67.6 เดซิเบล(เอ) ตามลำดับ เมื่อรวมค่าระดับเสียงพื้นฐาน ทำให้บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวมีค่าระดับเสียงอยู่ในช่วง 67.6, 68.4, 68.3 และ 68.3 เดซิเบล(เอ) และเมื่อเปรียบเทียบกับผลการประเมินกับประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15	<ul style="list-style-type: none"> จำกัดความเร็วในการขุดดินขุดถนนขุดส่งวัสดุอุปกรณ์ไว้ไม่เกิน 40 กม./ชั่วโมง ในกรณีเล่นผ่านชุมชน กำหนดระยะเวลาในการดำเนินการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างและการขนย้ายวัสดุก่อสร้างโดยรอบรถทุกที่ก่อให้เกิดเสียงดัง ในช่วงเวลากลางวัน 8.00-17.00 น. ต้องหลีกเลี่ยงในช่วงกลางคืนเพื่อให้รบกวนการพักผ่อนของประชาชน กำหนดให้มีการจัดการจราจรให้มีความคล่องตัวโดยติดตั้งป้ายทางเบี่ยงก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างประมาณ 500 เมตร รวมถึงประชาสัมพันธ์ให้มีการใช้เส้นทางเลี่ยงอื่นๆ ในช่วงก่อสร้างเพื่อลดปริมาณจราจรที่สะสมตัวในแนวถนน ประชาสัมพันธ์แผนการดำเนินงานก่อสร้าง ให้ประชาชนได้ทราบก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างอย่างน้อย 1 เดือน และหากมีกิจกรรมการตอกเสาเข็มหรือการเจาะเสาเข็ม ต้องแจ้งล่วงหน้าให้ชุมชนทราบก่อนดำเนินการอย่างน้อย 2-3 วัน ทั้งแผนการทำงานและลักษณะงานที่จะดำเนินการ ตามแผนปฏิบัติการด้านการประชาสัมพันธ์ กรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างว่าส่งผลให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อน 	40,000 บาท)	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



(Handwritten signature)

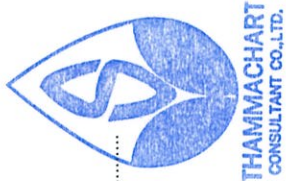
(นายนคร ศรีธวัช)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลียบเมืองพินันติคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>(พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปที่กำหนดให้ค่าระดับเสียงต้องไม่เกิน 70.0 เดซิเบล(เอ) พบว่า ค่าระดับเสียงในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกจุดสังเกต</p>	<p>ราคาผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องหยุดกิจกรรมการก่อสร้างและรับดำเนินการแก้ไขตามแผนปฏิบัติการรับเรื่องร้องเรียนหรือหาวิธีในการบรรเทาผลกระทบก่อนที่จะดำเนินการก่อสร้างต่อไป</p> <p>มาตรการเฉพาะ</p> <ul style="list-style-type: none"> ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวด้วยวัสดุเหล็ก (steel), 24 ga ความหนา 0.64 มม. ที่บริเวณ หมู่ 7 บ้านเนินตัว (กม.0+659) โดยมีความสูง 2.5 เมตร ความยาวประมาณ 284 เมตร และมีหมู่ 7 บ้านทุ่งขวาง (กม.18+515) โดยมีความสูง 3.0 เมตร ความยาวประมาณ 39 เมตร ดังรูปที่ 1 ถึง รูปที่ 2 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ในระยะเปิดใช้เส้นทางมีปัจจัยหลักที่ก่อให้เกิดเสียงดัง คือ การจราจรบนถนนทางเลียบเมืองพินันติคม เช่นเดียวกันทั้ง 3 ตอน ซึ่งในการประเมินระดับเสียงที่เกิดจากยานพาหนะบนเส้นทางโครงการ ณ บริเวณชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ในปี พ.ศ.2569, พ.ศ.2573, พ.ศ.2578, พ.ศ.2583 และ พ.ศ.2588 สามารถสรุปผลการประเมินดังนี้</p> <p>บริเวณพื้นที่ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมแต่ละแห่งจะได้รับเสียงจากยานพาหนะที่มีใช้เส้นทางโครงการ พบว่า ในปี พ.ศ.2569, พ.ศ.2573, พ.ศ.2578, พ.ศ.2583 และ พ.ศ.2588</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>เนื่องจากไม่มีผลกระทบจึงไม่กำหนดมาตรการ</p>	



(Handwritten signature in blue ink)

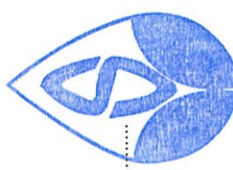
(นายนคร ศรีวิจิตร)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(Handwritten signature in blue ink)

(นายปิยพงษ์ จิวิฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพิจิตร

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>2.6 ความสัมพันธ์อื่น</p>	<p>ผลกระทบการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสัมพันธ์อื่นมากที่สุด คือ งานโครงสร้างสะพาน ซึ่งประกอบด้วย งานเสาเข็ม และงานก่อสร้างฐานรากและเสาตอม่อสำหรับโครงสร้าง โดยกิจกรรมดังกล่าวจะเกิดขึ้นบริเวณทั้ง 3 ตอน ไม่แตกต่างกัน ดังนั้น ผลกระทบด้านความสัมพันธ์อื่นจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการที่ส่งผลกิจกรรมการก่อสร้างที่มีโอกาสก่อให้เกิดความสัมพันธ์อื่นในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ได้แก่ การขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้างและวัสดุก่อสร้างโดยรถบรรทุก กิจกรรมการก่อสร้างสะพาน กิจกรรมการบดอัดถนน ซึ่งกิจกรรมที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์อื่นต่อชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมแต่ละแห่งจะขึ้นกับระยะห่างระหว่างแหล่งกำเนิดความสัมพันธ์อื่นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เช่นเดียวกันทั้ง 3 ตอน ดังนี้</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ประชาชนสัมพันธ์แผนการดำเนินงานก่อสร้างให้ประชาชนได้ทราบก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างอย่างน้อย 1 เดือน และหากมีกิจกรรมการตอกหรือการเจาะเสาเข็ม ต้องแจ้งล่วงหน้าให้ชุมชนทราบก่อนดำเนินการอย่างน้อย 2-3 วัน ทั้งแผนการทำงานและลักษณะงานที่จะดำเนินการ ตามแผนปฏิบัติงานด้านการประชาสัมพันธ์ กรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านความสัมพันธ์อื่นจากกิจกรรมการก่อสร้างว่าส่งผลให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อนรำคาญ ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องหยุดกิจกรรม 	



THAMMACHART
CONSULTANT CO., LTD.

(นายนคร ศรีจึงค์)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิทำรายงาน

บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด

กันยายน 2564

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)

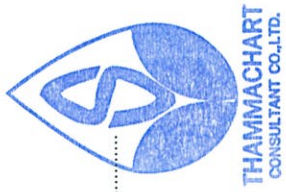
ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน

ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง

กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลียบเมืองพนาศนิคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนสูงสุด คือ การบดอัดถนนจากอุปกรณ์กลิ้งลิ้นบดพื้น (Vibratory Roller) ส่งผลให้พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ได้รับความสั่นสะเทือนโดยมีความเร็วอนุภาคอยู่ในช่วง 0.0093 - 0.5921 มิลลิเมตรต่อวินาที โดยค่าความสั่นสะเทือนสูงสุดพบที่บริเวณหมู่ 7 บ้านเนินตัว (กม.0+659) ในตอนที่ 1 และหมู่ 7 บ้านทุ่งขวาง (กม.18+515) ในตอนที่ 2 เมื่อนำมาเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานของ Reicher & Meister พบว่า ระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่ 1 คือไม่สามารถรับรู้ได้ และระดับที่ 2 คือเป็นไปได้ที่จะรับรู้ถึงความสั่นสะเทือน เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร พบว่า ระดับความสั่นสะเทือนดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่ออาคารเก่าแก่ ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ</p> <p>สำหรับการก่อสร้างสะพานบริเวณจุดตัดทางแยกทั้ง 9 แห่ง มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนสูงสุด คือ การเจาะเสาเข็ม (Pile Driver (sonic)) ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง โดยได้รับความสั่นสะเทือนโดยมีความเร็วอนุภาคอยู่ในช่วง 0.0326 - 0.1709 มิลลิเมตรต่อวินาที โดยค่าความสั่นสะเทือนสูงสุดพบที่บริเวณบ้านหมู่ 3 บ้านหนองประดู่ ซึ่งอยู่ในตอนที่ 2 เมื่อนำมาเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานของ Reicher & Meister พบว่า พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมทุกแห่งได้รับแรงสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่ 1 คือไม่สามารถรับรู้ได้ และระดับที่ 2 คือเป็นไปได้ที่จะรับรู้ถึงความสั่นสะเทือน เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร พบว่า ระดับความสั่นสะเทือนดังกล่าวไม่มี</p>	<p>การก่อสร้างและรับดำเนินการแก้ไขตามแผนปฏิบัติการด้านการรับเรื่องร้องเรียน หรือหาวิธีแก้ไขในการบรรเทาผลกระทบ ก่อนที่จะดำเนินการก่อสร้างต่อไป</p>	



(Signature)

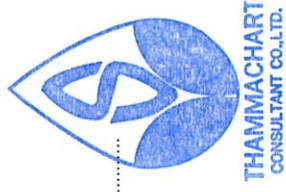
(นายนคร ศรีวิงค์)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564

(Signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี้ยวเมืองพนาสนิม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ผลกระทบใดๆ ต่ออาคารเก่าๆ ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ในระยะดำเนินการมีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสิ้นเปลือง คือ การคมนาคมขนส่งบนทางหลวงของโครงการจากยานพาหนะที่มาใช้เส้นทางโครงการ เช่นเดียวกันทั้ง 3 ตอน ซึ่งระดับความสิ้นเปลืองจะขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย เช่น ลักษณะความขรุขระของผิวจราจร ความลาดชันของพื้นที่ ความเร็วของรถยนต์ น้ำหนักรถยนต์ รวมถึงระยะทางระหว่างแหล่งกำเนิดกับจุดรับความสิ้นเปลือง โดยจากการคาดการณ์ระดับความสัมพันธ์เบื้องต้น บริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ทั้ง 3 ตอน พบว่า ระดับความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นมีความเร็วอนุภาคอยู่ในช่วง 0.0012 - 0.0145 มิลลิเมตรต่อวินาที เมื่อนำมาเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานของ Reicher & Meister พบว่า ระดับความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ 1 คือ ไม่สามารถรับรู้กลิ่นได้ และเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับมาตรฐานความสัมพันธ์เพื่อป้องกันผลกระทบต่อการพบว่า ระดับความสัมพันธ์ดังกล่าวไม่มีผลกระทบใดๆ ต่ออาคารเก่าๆ ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>เนื่องจากไม่มีผลกระทบจึงไม่กำหนดมาตรการ</p>	
<p>3. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ</p> <p>3.1 ระบบนิเวศน้ำ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) สิ่งมีชีวิตในระบบนิเวศน้ำ</p> <p>- ผลกระทบจากการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จำนวน 27 แห่ง (ตอนที่ 1 มี 9 แห่ง ตอนที่ 2 มี 11 แห่ง และตอนที่ 3 มี 7 แห่ง)</p>	<p>ระยะก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดินในหัวข้อทรัพยากรดินอย่างเคร่งครัด ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบ 	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ดำเนินการ : คลองน้ำเค็ม (กม. 5+675), คลองอ้อมแก้ว (กม.ที่ 9+656), คลองหนองสรวง 2 (กม.ที่ 19+965),



(นายนคร ศรีวงค์)

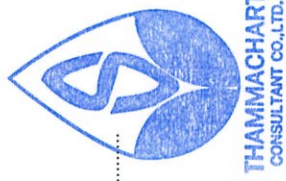
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)

ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพนาสนิม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>โดยฐานรากสะพานและเสาตอม่ออยู่บนฝั่งทั้งหมดโดยไม่มีมีการก่อสร้างฐานรากของสะพาน และเสาตอม่อในลำน้ำแต่อย่างใด จึงไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพการพังทลายของตะกอนจากการก่อสร้างฐานรากและเสาตอม่อ และไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่มีชีวิตที่อยู่ในน้ำ อย่างไรก็ตาม ในการก่อสร้างสะพานอาจมีเศษวัสดุและเศษดินจากการก่อสร้างโครงสร้างลงไปในลำน้ำ ซึ่งตะกอนดินและเศษวัสดุที่ร่วงหล่นอาจส่งผลให้มีตะกอนแขวนลอย รวมถึงการกระแทกของวัสดุลงพื้นท้องน้ำทำให้มีการฟุ้งกระจายของตะกอนขึ้นมา และส่งผลถึงการรบกวนสิ่งมีชีวิตในน้ำได้โดยที่การเพิ่มขึ้นของตะกอนจะส่งผลให้เกิดการกีดขวางการส่องทะลุของแสง ซึ่งมีผลต่อการสังเคราะห์แสงของแพลงก์ตอนพืชในน้ำ และการฟุ้งกระจายของตะกอนท้องน้ำจะมีผลกระทบบต่อสัตว์น้ำดินที่อาศัยหากินบริเวณพื้นท้องน้ำได้เช่นเดียวกัน โดยสิ่งมีชีวิตในน้ำที่อาจได้รับผลกระทบบริเวณคลองได้แก่</p> <p>ตอนที่ 1 แพลงก์ตอมพืชในสกุล <i>Oscillatoria</i> sp., <i>Euglena</i> sp. <i>Phacus</i> sp., <i>Spirulina</i> sp. และ <i>Phormidium</i> sp. และสัตว์น้ำดิน ได้แก่ <i>Macrobrachium lanchesteri</i>, <i>Plea striola</i>, <i>Buenoa</i> sp. และ <i>Aedes</i> spp. รวมถึงแหล่งอาหารของสัตว์น้ำดินเหล่านี้ ได้แก่ สาหร่ายและแพลงก์ตอมต่างๆ ในขณะที่สัตว์ที่อาศัยหากินในแหล่งน้ำ ได้แก่ ปลากริมควาย ปลากริมขี้ตาย ปลาชิวหางแดง ปลาชิวเจ้าฟ้าจุฬาภรณ์ ปลาชิวหวดขาว ปลากระดี่หม้อ และปลากริมสี่</p> <p>ตอนที่ 2 แพลงก์ตอมพืชในสกุล <i>Oscillatoria</i> sp., <i>Euglena</i> sp. <i>Phacus</i> sp.,</p>	<p>ด้านน้ำผิวดินอย่างเคร่งครัด</p> <ul style="list-style-type: none"> เมื่อก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จต้องรื้อกองสิ่งก่อสร้างต่างๆ ออกให้หมด และกองให้ห่างจากลำน้ำไม่น้อยกว่า 150 เมตร เพื่อหลีกเลี่ยงออกจากพื้นที่ไปไว้ยังจุดกองดิน/จุดทิ้งดินที่กำหนดไว้ต่อไป รวมทั้งต้องซ่อมแซมบูรณะตลิ่งให้มีสภาพตลิ่งเดิมหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จทันที ในช่วงดำเนินการขุดเจาะฐานรากของโครงสร้างสะพาน ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีบรรพการรองรับเศษวัสดุดินจากการดำเนินงานก่อสร้าง ถ้าเสี่ยงออกจากพื้นที่ไปไว้ยังจุดกองดินที่กำหนดไว้ <p>มาตรการเฉพาะ</p> <ul style="list-style-type: none"> ช่วงที่มีการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องติดตั้งตาข่ายได้สะพานเพื่อป้องกันการร่วงหล่นของเศษวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ เช่น เศษเหล็ก เศษคอนกรีต และตาข่ายกันตะกอนดิน สำหรับวัสดุที่ใช้ทำรั้วกักตะกอนให้พิจารณาเลือกใช้ตาข่ายพลาสติกที่มีความละเอียดสามารถกรองตะกอนได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสะดวกในการติดตั้งและดูแลรักษา ดังนี้ 	<p>คลองม่วง 1 (กม.ที่ 25+095) และคลองหนองตาเถร (กม.ที่ 38+485)</p> <ul style="list-style-type: none"> ดัชนีตรวจวัด : แพลงก์ตอมพืช, แพลงก์ตอมสัตว์, สัตว์น้ำดิน, พื้นอุบลและพรรณไม้ ระยะเวลาดำเนินการ : ตรวจวัด 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้งตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ หน่วยงานรับผิดชอบ : กรมทางหลวง จำกัด จ้าง Third Party เป็นผู้ดำเนินการ งบประมาณ : 150,000 บาท/ปี 	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>



(Handwritten signature)

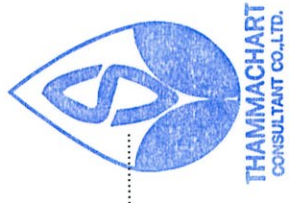
(นายนคร ศรีรงค์)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กุมภาพันธ์ 2564

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการกอง รักษาราชการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กุมภาพันธ์ 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี้ยวเมืองพินันติคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p><i>Spirulina</i> sp., <i>Trachelomonas</i> sp., <i>Anabaenopsis</i> sp., <i>Pandorina</i> sp. และ <i>Phormidium</i> sp. และสัตว์น้ำดิน ได้แก่ <i>Macrobrachium lanchesteri</i>, <i>Buenoa</i> sp. และ <i>Aedes</i> spp. รวมถึงแหล่งอาหารของปลาเหล่านี้ได้แก่ สาหร่ายและแพลงก์ตอนต่างๆ ในขณะที่สัตว์ที่อาศัยหากินในแหล่งน้ำ ได้แก่ ปลาชิวเจ้าฟ้าจุฬาภรณ ปลาชิวควาย ปลาแป้นแก้ว ปลาชิวหนวดยาว ปลาใบไผ่ ปลากระต๊อ ปลากระต๊อ ปลากริมควาย และปลากริมข้างลาย</p> <p>ตอนที่ 3 แพลงก์ตอนพืชในสกุล <i>Oscillatoria</i> sp., <i>Euglena</i> sp. <i>Phacus</i> sp., <i>Spirulina</i> sp. และ <i>Micractinium</i> sp. และสัตว์น้ำดิน ได้แก่ <i>Chironomus</i> sp. และ <i>Filopaludina martensi cambodjensis</i> รวมถึงแหล่งอาหารของสัตว์น้ำดินเหล่านี้ ได้แก่ สาหร่ายและแพลงก์ตอนต่างๆ ในขณะที่สัตว์ที่อาศัยหากินในแหล่งน้ำ ได้แก่ ปลากระต๊อ ปลาชิว ปลากริมเตี้ย ปลากริมดี ปลากริมควาย และปลากริมข้างลาย</p> <p>ซึ่งสิ่งมีชีวิตในน้ำดังกล่าวข้างต้นอาจได้รับผลกระทบจากตะกอนดินจะสร้างปัญหาเกี่ยวกับเหงือกของสัตว์น้ำที่ใช้ในการแลกเปลี่ยนออกซิเจน สัตว์น้ำจะกินอาหารได้ลดลง เจริญและตายในที่สุด อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสิ่งมีชีวิตในน้ำเหล่านี้เป็นชนิดที่สามารถพบได้ในแหล่งน้ำทั่วไปได้เป็นชนิดที่หายากหรือใกล้สูญพันธุ์ รวมถึงมีขอบเขตพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจะเกิดเฉพาะบริเวณที่มีการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำทั้ง 2 แห่งเท่านั้น ดังนั้นจึงคาดว่าจะได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง</p> <p>- ผลกระทบจากโรงซ่อมบำรุง โรงซ่อมบำรุงตั้งอยู่ใกล้เคียงบ้านพักคนงานแห่งที่ 1 บริเวณ กม.10+850 (ฝั่งขาเข้าอำเภอพินันติคม) ซึ่งห่างจากคลองอ้อมแก้ว 2 (กม.10+375)</p>	<p>- ตอนที่ 1 (พล.315 ฉะเชิงเทรา - พล.315 ชลบุรี) กม. 0+000 - กม.11+121 จำนวน 9 แห่ง ได้แก่ คลองนา (กม.1+475) คลองนา (กม.1+779) คลองสะพาน (กม.3+583) คลองหัวตะกั่ว (กม.4+861) คลองน้ำเค็ม (กม.5+641) คลองสาธารณะ (กม.8+513) คลองอ้อมแก้ว (กม.9+656) คลองอ้อมแก้ว 2 (กม.10+375) และคลองสาธารณะ (กม.10+711)</p> <p>- ตอนที่ 2 (พล.315 ชลบุรี - ชบ.3104) กม.11+121 - กม. 28+383 จำนวน 11 แห่ง ได้แก่ ห้วยสูบ 2 (กม.14+865) ห้วยสูบ 3 (กม.16+257) ห้วยสูบ 4 (กม.18+258) คลองหนองสรวง 1 (กม.19+475) คลองหนองสรวง 2 (กม.19+965) ห้วยยาง (กม.20+703) คลองหลวง (กม.24+207) คลองสาธารณะ (กม.24+460) คลองม่วง 1 (กม.25+092) คลองม่วง 2 (กม.25+832) และคลองชลประทาน (กม.26+375)</p> <p>- ตอนที่ 3 (ชบ.3104 - พล.315 ฉะเชิงเทรา) กม.28+383 - กม.41+201 จำนวน 7 แห่ง ได้แก่ ห้วยสัก (กม.28+800) คลองหัวถ่าน (กม.36+245) คลองท่าข้าม (กม.36+525) คลองชลประทาน (37+200) คลองหนองตาเถร (กม.38+350) คลองแหลมเขา (กม.39+900) และคลองนายพันธ์ (กม.40+894)</p>		

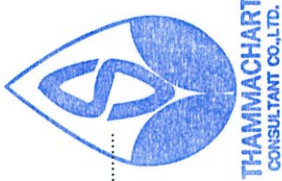


(นายนคร ศรีรงค์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี้ยวเมืองพนาสนิม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ 2 บริเวณกม.23+340 (ฝั่งขาออกพนาสนิม) ซึ่งห่างจากคลองหลวงประมาณ 450 เมตร โดยกิจกรรมการบำรุงรักษาเครื่องจักรกลต่างๆ มีการใช้น้ำมันหล่อลื่นอาจทำให้คราบน้ำมันที่หกปรังไหลปนเปื้อนลงสู่พื้นดินบริเวณโรงซ่อมบำรุงหากขาดการจัดการที่เหมาะสม และอาจปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำ ซึ่งส่งผลกระทบต่อแหล่งกักต่อน้ำในสกุล <i>Oscillatoria sp.</i>, <i>Euglena sp.</i> และ <i>Phormidium sp.</i> เป็นต้น แหล่งกักต่อน้ำในสกุล <i>Anuraeopsis sp.</i>, และ <i>Copepod nauplius</i> เป็นต้น และการดำรงชีวิตของสัตว์น้ำดิน ได้แก่ <i>Macrobrachium lanchesteri</i>, <i>Plea striola</i>, <i>Buena sp.</i> และ <i>Aedes spp.</i> อย่างไรก็ตาม ปริมาณน้ำเสีย และปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นจากบ้านพักคนงานมีโอกาสดังกล่าวเกิดผลกระทบต่อแหล่งน้ำน้อยมากเนื่องจากอยู่ห่างค่อนข้างมาก และระยะเวลาของการเกิดเป็นช่วงระยะเวลาสั้นๆ ในระหว่างทำการก่อสร้างโครงการเท่านั้น จึงมีผลกระทบต่อ</p> <p>2) สัตว์ในระบอบน้ำ</p> <p>- ผลกระทบจากการก่อสร้างสะพาน และผลกระทบจากตะกอนดิน กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จำนวน 27 แห่ง โดยฐานรากสะพานและเสาตอม่ออยู่บนฝั่งทั้งหมดโดยไม่มีมีการก่อสร้างในลำน้ำจึงไม่ส่งผลกระทบต่อสัตว์น้ำ ใดๆ ไร่ก็ตาม ในการก่อสร้างสะพานอาจมีเศษวัสดุและเศษดินจากกรก่อสร้างโครงสร้างวางท่อนลงไปในลำน้ำ ซึ่งตะกอนดินและเศษวัสดุที่ร่วงหล่นอาจส่งผลให้ตะกอนแขวนลอย รวมถึงการกระเทกของวัสดุลงพื้นท้องน้ำทำให้มีการฟุ้งกระจายของตะกอนขึ้นมา และส่งผลถึงการ</p>		

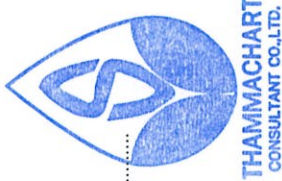


(นายนคร ศรีรงค์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(นายปิยพงษ์ จิวิฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพนาสนิม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>- ผลกระทบจากโรงขอมบ่ารุง โรงขอมบ่ารุงตั้งอยู่ใกล้เคียงบ้านพักคนงานแห่งที่ 1 บริเวณ กม.10+850 (ฝั่งขาเข้าอำเภอพนาสนิม) ซึ่งห่างจากคลองอ้อมแก้ว 2 (กม.10+375) ประมาณ 300 เมตร และแห่งที่ 2 บริเวณกม.23+340 (ฝั่งขาออกพนาสนิม) ซึ่งห่างจากคลองหลวงประมาณ 450 เมตร จะมีโอกาสเกิดผลกระทบต่อคลองอ้อมแก้ว 2 และคลองหลวงน้อยมาก เนื่องจากอยู่ห่างค่อนข้างมาก และระยะเวลาของการเกิดเป็นช่วงระยะเวลาสั้นๆ ในระหว่างการก่อสร้างโครงการเท่านั้นปริมาณคราบน้ำมันที่เกิดขึ้นจึงมีปริมาณไม่มากนัก จึงมีผลกระทบต่อ</p> <p>3) พืชในระบบนิเวศน้ำ</p> <p>- ผลกระทบจากการก่อสร้างโครงสร้างสะพาน และผลกระทบจากตะกอนดิน กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จำนวน 27 แห่ง โดยฐานรากสะพานและเสาตอม่ออยู่บนฝั่งทั้งหมดโดยไม่มีมีการก่อสร้างในลำน้ำแต่อย่างใด จึงไม่ส่งผลกระทบต่อการฟุ้งกระจายของตะกอนจากการก่อสร้างฐานรากและเสาตอม่อ และไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างที่ชำรุด อย่งไรก็ตาม ในทางการก่อสร้างสะพานอาจมีเศษวัสดุและเศษดินจากการก่อสร้างโครงสร้างร่วงหล่นลงไปในลำน้ำ ซึ่งตะกอนดินและเศษวัสดุที่ร่วงหล่นอาจมีการกัดเซาะทางน้ำและชะลอกความเร็วของกระแส น้ำ ทำให้ตะกอนในแหล่งน้ำเกิดการทับถมสูงขึ้นจนแหล่งน้ำตื้นเขิน และจะส่งผลกระทบต่อให้เกิดการแพร่กระจายของพืชชายน้ำบริเวณริมตลิ่งแม่น้ำเข้ามายาเจริญเติบโตในแหล่งน้ำเพิ่มขึ้น ซึ่งผลกระทบที่เกิดขึ้นไม่ส่งผลให้พืชชายน้ำดังกล่าวลดลงแต่อย่างใด ดังนั้น จึงไม่ส่งผลกระทบต่อ</p>		

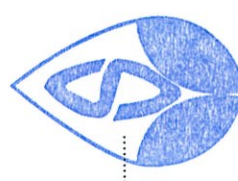


(นายนคร ศรีจรงค์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(นายปิยพงษ์ จิวัฒน์กุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพุนสัณคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>- ผลกระทบจากบ้านพักคนงาน กิจกรรมการพักอาศัย/ขยะมูลฝอย/น้ำเสียจากที่พักคนงาน/พนักงาน ทำให้มีปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากบ้านพักคนงาน ซึ่งน้ำเสียส่วนใหญ่เกิดขึ้นมาจากห้องน้ำ ห้องส้วม และกิจกรรมการใช้ห้องน้ำ มีปริมาณ 6.4 ลบ.ม./วัน/แห่ง รวมทั้งน้ำชะจากขยะมูลฝอยที่เกิดจากคนงานก่อสร้างก็เช่นเดียวกัน ซึ่งจากการคาดการณ์ปริมาณขยะมูลฝอยที่อาจเกิดจากคนงาน พบว่า จากจำนวนคนงาน 40 คน จึงคาดว่าจะมีขยะมูลฝอยจากกิจกรรมของคนงานประมาณ 107 ลิตร/วัน/แห่ง เมื่อพิจารณาตำแหน่งบ้านพักคนงาน พบว่าอยู่ห่างจากคลองอ้อมแก้ว 2 ประมาณ 300 เมตร และห่างจากคลองหลวงประมาณ 450 เมตร หากมีการทิ้งขยะมูลฝอยจากกิจกรรมการดำเนินงานบริเวณแนวเส้นทางโครงการลงสู่แหล่งน้ำโดยตรงหรือไม่มีการจัดการที่ดี อาจมีมูลฝอยบางส่วนตกหล่นไปในคลองอ้อมแก้ว 2 และคลองหลวง หรือในกรณีที่ฝนตกอาจมีน้ำชะจากขยะไหลลงสู่แหล่งน้ำดังกล่าว ทำให้ได้รับการปนเปื้อนจากสิ่งสกปรก สารเคมี และเชื้อโรคที่ปนมา ส่งผลให้พรรณไม้น้ำในคลองอ้อมแก้ว 2 และคลองหลวงเสื่อมโทรมและตายลงได้ แต่เนื่องจากพรรณไม้น้ำที่พบบนนั้นเป็นพวกพืชขนาน้ำที่ขลอยน้ำ และวัชพืช ซึ่งพบได้ทั่วไปในแหล่งน้ำที่อยู่ใกล้แหล่งชุมชนและพื้นที่เกษตรกรรม โดยไม่ได้จัดเป็นพืชหายาก หรือเฉพาะถิ่นแต่อย่างใด ดังนั้น จึงไม่ส่งผลกระทบต่อ</p> <p>- ผลกระทบจากโรงซ่อมบำรุง โรงซ่อมบำรุงตั้งอยู่ใกล้เคียงบ้านพักคนงานแห่งที่ 1 บริเวณ กม.10+850 (ฝั่งขาเข้าอำเภอพุนสัณคม) ซึ่งห่างจากคลองอ้อมแก้ว 2 (กม.10+375) ประมาณ 300 เมตร และแห่งที่ 2 บริเวณกม.23+340 (ฝั่งขาออกพุนสัณคม) ซึ่งห่างจาก</p>	<p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>

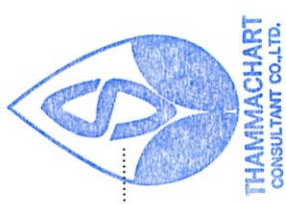


(นายนคร ศรีวิงค์)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางใหม่ สาย ทางเลียยมืองพินสีคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>คลองหลวงประมาณ 450 เมตร โดยกิจกรรมการบำรุงรักษาเครื่องจักรกลต่างๆ มีการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันหล่อลื่นออกทำให้คราบไขมันที่ทวีทวีไหลปนเป็นโคลนสู่พื้นดินบริเวณโรงซ่อมบำรุงทางขาดการจัดการที่เหมาะสม แต่อย่างไรก็ตาม ปริมาณคราบไขมันที่เกิดขึ้นจากบ้านพักคนงานจะมีโอกาสเกิดผลกระทบต่อประมงน้ำในคลองอ้อมแก้ว 2 และคลองหลวง แต่เนื่องจากพรมไม่น้ำที่พบนั้นเป็นพวกพืชขายน้ำ พืชลอยน้ำ และวัชพืช ซึ่งพบได้ทั่วไปในแหล่งน้ำที่อยู่ใกล้แหล่งชุมชนและพื้นที่เกษตรกรรม โดยไม่ได้จัดเป็นพืชหายาก หรือเอเพะถิ่นแต่อย่างใด ดังนั้น จึงไม่ส่งผลกระทบต่อ</p>		
	<p>ระยะดำเนินการ เมื่อโครงการเปิดดำเนินการ กิจกรรมที่เกิดขึ้นคือปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นทางโครงการ การชะล้างผิวถนนจากน้ำฝนอาจมีการปนเปื้อนของมลสารต่างๆ อาจเกิดการปนเปื้อนมลสารเหล่านั้นลงสู่แหล่งน้ำที่แนวเส้นทางตัดผ่าน ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงนิเวศวิทยาทางน้ำในแหล่งน้ำทั้ง 27 แห่งได้ แต่อย่างไรก็ตาม มลสารต่างๆ ที่เกิดขึ้นมีความเข้มข้นต่ำมาก เนื่องจากถูกเจือจางจากน้ำฝนปริมาณมากที่ตกลงมาเป็นประจำในช่วงฤดูฝน บางส่วนก็ปลิวตกค้างในอากาศ อีกทั้งน้ำชะล้างผิวจราจรบางส่วนจะซึมลงไปในดินหรือดูระบายน้ำข้างถนนก่อนไหลลงสู่แหล่งน้ำ ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบต่อ</p> <p>ส่วนกิจกรรมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ได้แก่ การดำเนินการและบำรุงรักษา ประกอบด้วย งานบำรุงรักษาปกติ งานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา และงานบำรุงรักษาพิเศษ/งานบูรณะ/งานซ่อมฉุกเฉิน เป็นการบริหารรักษาทางหลวงอยู่เป็นประจำ เพื่อให้ทาง</p>	<p>ระยะดำเนินการ เนื่องจากไม่มีผลกระทบจึงไม่กำหนดมาตรการป้องกัน</p>	



(Handwritten signature)

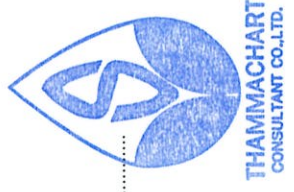
(นายนคร ศรีวิงค์)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิวิฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี้ยวเมืองพนัสนิคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>(Menetes berdmorei) กระเรียนขนปลายฟูสั้น (<i>Tamias maccllellandii</i>) และหนูท้องขาว (<i>Rattus tanezumii</i>) เป็นต้น ซึ่งมีเพียงเล็กน้อยและเป็นสัตว์ที่มีความคุ้นเคยกับกิจกรรมมนุษย์ ดังนั้น เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศจากเดิมถูกเปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่เขตทางจะส่งผลต่อแหล่งอาหารทั้งทางตรงและทางอ้อมตามห่วงโซ่อาหารสูญหายหรือมีปริมาณลดลง ซึ่งปัจจัยเหล่านี้จะเป็นการรบกวนการดำรงชีวิตสัตว์ที่อาศัยในพื้นที่ต้องเคลื่อนย้ายออกไปและเสาะหาพื้นที่แห่งใหม่ทดแทน อย่างไรก็ตาม ผลกระทบในกรณีเช่นนี้จะเกิดขึ้นน้อยมากเพราะพื้นที่ส่วนใหญ่ดั้งเดิมติดกับพื้นที่เกษตรกรรมและแหล่งชุมชนอยู่แล้ว เนื่องจากสัตว์ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่มีการเคลื่อนย้ายไปมาระหว่างพื้นที่โครงการและพื้นที่ข้างเคียงซึ่งยังคงมีสภาพนิเวศเดียวกัน ซึ่งเป็นพื้นที่ขนาดใหญ่และเพียงพอในการรองรับประชากรที่เคลื่อนย้ายเข้าไป สำหรับในสัตว์ที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ป่าไม้ ซึ่งพบว่าเป็นสัตว์ในกลุ่มที่อาศัยในพื้นที่เกษตรกรรมและชุมชนที่อยู่โดยรอบ ดังนั้นเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงสภาพพื้นที่ป่าไม้ไปเป็นเขตทางจำเป็นต้องมีการเพื่อให้สัตว์เหล่านี้สามารถเคลื่อนย้ายไปหากินในบริเวณพื้นที่ข้างเคียงที่ยังคงมีสภาพเป็นพื้นที่ป่าไม้ พื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่ที่ได้รับการฟื้นฟูขึ้นมาใหม่ได้เช่นเดิม ทั้งนี้ เนื่องจากในบริเวณแนวเส้นทางโครงการพบสัตว์ป่าที่อยู่ในสถานภาพมีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (Vulnerable: VU) จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ นกกระสาแดง (<i>Ardea purpurea</i>) และค้างคาวแม่ไก่ภาคกลาง (<i>Pteropus lylei</i>) พบสัตว์ที่มีสถานภาพของประชากรถูกคุกคามจนมีจำนวนน้อยลงมี 3 ชนิด ได้แก่ เต่านา (<i>Malayemys subtrijuga</i>) นก</p>	<p>ให้มีการลักลอบล่าสัตว์ป่าทุกชนิดอย่างเข้มงวด</p> <ul style="list-style-type: none"> ติดตั้งรั้วกันสัตว์ไม่ให้เข้ามาหากินในเขตพื้นที่ก่อสร้างทั้งหมดทั้งที่เป็นเต่านาและงูหลามที่เคลื่อนที่เข้า โดยใช้วัสดุ Metal Sheet ความหนา 0.23 มิลลิเมตร ความสูงแนวตั้ง 50 เซนติเมตร จำนวน 4 ช่วง ได้แก่ ช่วง กม.1+779 - กม. 3+583, ช่วงกม. 8+513 - กม.9+656, ช่วง กม.25+095 - กม.25+832, ช่วง กม.35+674 - กม.36+525 โดยเว้นช่วงที่ติดกับทางสัญจรของประชาชนในท้องถิ่นและทางเข้าออกพื้นที่ก่อสร้าง ดังรูปที่ 3 ต้องควบคุมคนงานก่อสร้างโครงการฯ ไม่ให้ลักลอบล่าสัตว์ในบริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียงโดยถือเป็นกฎระเบียบและให้คนงานปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด วางแผนและกำหนดขั้นตอนการดำเนินงานตลอดจนควบคุมให้การก่อสร้างทางหลวงเป็นไปอย่างต่อเนื่องและใช้เวลาให้น้อยที่สุด เพื่อให้กิจกรรมก่อสร้างรบกวนการดำรงชีวิตของสัตว์ป่าและผลกระทบลักษณะอื่นที่อาจเกิดขึ้นกับสัตว์ป่ามีช่วงเวลาด้านที่สั้นที่สุด ออกแบบทางลอดถนนสำหรับเต่านาและงูหลามเป็นท่อกลม โดยอ้างอิงรูปแบบจากการศึกษาของ Gulci and Akay 	



(Handwritten signature in blue ink)

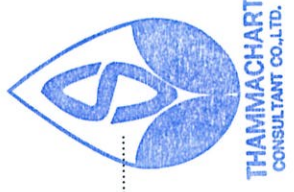
(นายนคร ศรีธวัช)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(Handwritten signature in blue ink)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี้ยวเมืองพนาสนิม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>กระจาบทอง (<i>Ploceus hypoxanthus</i>) นกกระจาบออกลาย (<i>Ploceus manyar</i>) ซึ่งมีสถานภาพใกล้ถูกคุกคาม (Near Threatened: NT) ตามการจัดโดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2560 และงูหลาม (<i>Python bivittatus</i>) เต่านา (<i>Malayemys subtrijuga</i>) ค้างคาวแม่ไก่ภาคกลาง (<i>Pteropus lylei</i>) ยังมีสถานภาพไม่ใกล้สูญพันธุ์ (Vulnerable: VU) ตาม IUCN (2020) โดยเต่านา (<i>Malayemys subtrijuga</i>) พบบริเวณ ช่วง กม.8+513 - กม.9+656 งูหลาม (<i>Python bivittatus</i>) พบบริเวณ กม.2+287, กม.11+121, กม.25+832 และ กม.36+245 ค้างคาวแม่ไก่ภาคกลาง (<i>Pteropus lylei</i>) พบบริเวณ กม.1+475 และ กม.40+894 โดยเป็นสัตว์ขนาดเล็กที่เคลื่อนไหวช้า และมีขอบเขตของพื้นที่อาศัยค่อนข้างจำกัดอาจมีการเคลื่อนที่ห่างออกจากเขตทางแต่ไม่มากนักและในช่วงนำหลากอาจเข้ามายังเขตพื้นที่ก่อสร้างและได้รับอันตรายจากเครื่องจักรก่อสร้างได้ รวมถึงอาจมีการลักลอบจับของค่างก่อสร้าง ซึ่งงูหลาม เต่านา ค้างคาวแม่ไก่ภาคกลางเป็นสัตว์ป่าคุ้มครองจึงมีความผิดตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562 ได้ จึงคาดว่าผลกระทบในระดับปานกลาง</p> <p>- ผลกระทบจากกระบวนการดำรงชีวิตของสัตว์ที่อยู่บริเวณพื้นที่ศึกษา กิจกรรมการก่อสร้างทั้งในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้างประกอบด้วย การเตรียมพื้นที่สำหรับการก่อสร้างเขตทาง งานเปิดหน้าดินเพื่อเตรียมพื้นที่ งานเตรียมวัสดุก่อสร้างและงานขนย้าย งานดิน งานผิวทางและชั้นทาง งานระบายน้ำ ซึ่งเป็นกิจกรรมที่มีการใช้</p>	<p>(2015) ซึ่งพบว่าตลอดถนนขนาดเล็กเหมาะสำหรับสัตว์ขนาดเล็กตลอดที่เป็นสัตว์เลื้อยคลานและสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก ทั้งนี้ขนาดของท่อกลมและรูปแบบของทางหลวงหมายเลข 304 ซึ่งทางการศึกษาทางเชื่อมผืนป่าของทางหลวงหมายเลข 304 ซึ่งทางลอดสำหรับสัตว์เลื้อยคลานและสะเทินน้ำสะเทินบกกำหนดไว้ไม่น้อยกว่า 0.5 x 0.5 เมตร พร้อมกับมีขอบทาง (Curb) ยื่นออกมาสองข้างเพื่อกันไม่ให้สัตว์ข้ามทางและมาลอดบริเวณท่อที่กำหนดไว้ สำหรับโปรแกรมการกำหนดเป็นท่อลอดกลม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1 เมตร เพื่อให้มีแสงสว่างส่องเข้ามาบริเวณปากท่อลอดทั้งสองข้างเพื่อเป็นแนวให้สัตว์ลอดข้าม โดยตำแหน่งสำหรับการกำหนดเป็นท่อลอดได้พิจารณาให้ครอบคลุมบริเวณที่สำคัญการพบเต่านา ได้แก่ บริเวณ กม.8+513 - กม.9+656 และจากการสอบถามบริเวณที่พบงูหลามในช่วง กม.1+779 - กม. 3+583, ช่วงกม.25+095 - กม.25+832 และ ช่วง กม.35+674 - กม.36+525 และความเห็นในด้านตำแหน่งที่เหมาะสมจากสำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 2 (ศรีราชา) จึงกำหนดบริเวณท่อลอดทั้งสิ้น 4 แห่ง ได้แก่ ช่วง กม.1+779 - กม. 3+583, ช่วงกม.8+513 - กม.9+656, ช่วงกม.25+095 - กม.25+832 และ ช่วง</p>	



(Handwritten signature)

(นายนคร ศรีวิงค์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพนัสนิคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>คนงานและเครื่องจักรอย่างมาก ทำให้มีการรบกวนทั้งจากกิจกรรมที่เกิดขึ้นต่อเนื่องและจากเสียงดัง ส่งผลให้สัตว์ที่อาศัยในบริเวณใกล้เคียงตื่นตกใจและเคลื่อนย้ายออกห่างจากกิจกรรมที่มีในเขตทาง อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสัตว์ที่พบเป็นสัตว์ที่มีการปรับตัวและหากินในสภาพนิเวศหลากหลายทั้งในพื้นที่เกษตรกรรม ชุมชนและป่าไม้ ซึ่งมีความคุ้นชินต่อการส่งเสียงดังและทำกิจกรรมตลอดเวลา หรือสามารถหลบเลี่ยงชุกชอนตัวจากสิ่งรบกวนได้รวดเร็ว เช่น กบ หอนง (<i>Fejervarya limnocharis</i>) กบ นานา (<i>Hoplobatrachus rugulosus</i>) จิ้งเหลนบ้าน (<i>Eutropis multifasciata</i>) นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>) นกยางเปีย (<i>Egretta garzetta</i>) นกอีเสือสีน้ำตาล (<i>Lanius cristatus</i>) นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias benghalensis</i>) กระรอกหลากสี (<i>Callosciurus finlaysonii</i>) และหนูท้องขาว (<i>Rattus tanezumai</i>) เป็นต้น จึงสามารถปรับตัวจากกิจกรรมการก่อสร้างที่มีการใช้คนงานและเครื่องจักรเข้าไปในพื้นที่ได้ จึงได้รับผลกระทบจากการอยู่ข้าง นอกจากนั้น เนื่องจากในพื้นที่ศึกษาของโครงการในระยะ 500 เมตรพบสัตว์ที่มีสถานภาพของประชากรถูกคุกคามจนมีจำนวนน้อยลงมี 4 ชนิด ได้แก่ นกกระจาบทอง (<i>Ploceus hypoxanthus</i>) นกกระจาบอกลาย (<i>Ploceus manyar</i>) นกกระติ๊ดสีอิฐ (<i>Lonchura atricapilla</i>) นกกางปัว (<i>Myzosteria leucoccephala</i>) ซึ่งมีสถานภาพใกล้ถูกคุกคาม (Near Threatened: NT) และอีก 4 ชนิด ได้แก่ นกกระสาแดง (<i>Ardea purpurea</i>) นกกระทุง (<i>Pelecanus philippensis</i>) นกช้อนหอยขาว (<i>Threskiornis melanocephalus</i>) นกأي้งัว (<i>Arhinga melanogaster</i>) ซึ่งมีสถานภาพมีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (Vulnerable:</p>	<p>กม.35+674 - กม.36+525 พร้อมกับทำ Cub ความสูง 50 เซนติเมตร ยื่นออกสองข้างตามแนวเขตทางเส้นทางโครงการ ความยาวข้างละ 250 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้สัตว์ข้ามทาง ช่วง กม.1+779 - กม. 3+583, ช่วงกม.8+513 - กม.9+656, ช่วงกม. 25+095 - กม.25+832 และ ช่วง กม.35+674 - กม.36+525 ดังรูปที่ 4</p> <ul style="list-style-type: none"> ติดตั้งป้ายเตือนห้ามล่าหรือตักจับเต่านาซึ่งเป็นสัตว์ป่าคุ้มครองตามกฎหมายและควรรักษา จำนวน 1 จุด แต่ละฝั่ง รวม 2 ป้าย บริเวณ กม.8+000 โดยลักษณะป้าย ประเภทวัสดุ แผ่นอลูมิเนียมโลหะผสม เนื่องจากมีน้ำหนักเบาและไม่ขึ้นสนิม เป็นไปตามแบบมาตรฐานทางหลวง (DWG No.RS-101) ขนาด 2.40 x 0.9 เมตร พร้อมเสาขนาด 0.15 x 0.15 สูงจากพื้น 1.50 เมตร มีขนาดตัวอักษรความสูงประมาณ 5 เซนติเมตร ซึ่งสามารถสังเกตเห็นได้ชัดเจน ดังรูปที่ 5 	



(นายบิษย์พงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

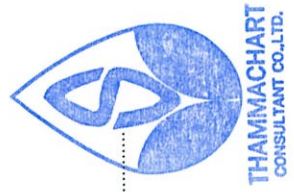


(นายนคร ศรีวังค์)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลียยมืองพุนนังคิม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>VU) ตามการจัดโดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2560 ตามลำดับ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ทับซ้อนกันอยู่ในพื้นที่เกษตรกรรม ที่ลุ่มและใกล้แหล่งน้ำ โดยพบทั้งจากแนวเส้นทางโครงการ 100 เมตร ซึ่งเนื่องจากพื้นที่โดยรอบที่พบยังคงเป็นพื้นที่เกษตรกรรมต่อเนื่องเป็นผืนใหญ่ และมีระยะห่างจากโครงการมาก ประกอบกับเป็นสัตว์ในกลุ่มนกที่มีการเคลื่อนที่ไต่เร็ว แมื่อกิจกรรมของโครงการทั้งในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้างจะไม่ส่งผลกระทบต่อวงจรชีวิตของนก แต่ควรมีมาตรการในการจำกัดพื้นที่ของโครงการให้ชัดเจน ไม่ให้มีการรบกวนไปนอกแนวเขตก่อสร้างซึ่งอาจจะเป็นการรบกวนแหล่งอาศัยหากินของนกได้ ส่วนสัตว์อีก 2 ชนิด ได้แก่ เต่านา (<i>Malayemys subtrijugo</i>) ซึ่งมีสถานภาพใกล้ถูกคุกคาม (Near Threatened: NT) และค้างคาวแม่ไก่ภาคกลาง (<i>Pteropus lyei</i>) ซึ่งมีสถานภาพมีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (Vulnerable: VU) ตามการจัดโดยสำนักงานนโยบายและ แผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2560 และงูหลาม (<i>Python bivittatus</i>) เต่านา (<i>Malayemys subtrijugo</i>) ค้างคาวแม่ไก่ภาคกลาง (<i>Pteropus lyei</i>) ยังมีสถานภาพมีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (Vulnerable: VU) ตาม IUCN (2020) โดยโดย เต่านา (<i>Malayemys subtrijugo</i>) พบบริเวณ ช่วง กม.8+513 - กม. 9+656 งูหลาม (<i>Python bivittatus</i>) พบบริเวณ กม.2+287, กม.11+121, กม.25+832 และ กม.36+245 ค้างคาวแม่ไก่ภาคกลาง (<i>Pteropus lyei</i>) พบบริเวณ กม.1+475 และ กม.40+894 โดยทั้งสามชนิดเป็นสัตว์ขนาดเล็กที่เคลื่อนไหวช้า และมีขอบเขตของพื้นที่อาศัยค่อนข้างจำกัด ซึ่งในช่วงนำหลักอากาศเข้ามายังเขตพื้นที่ก่อสร้างและได้รับ</p>		



(Handwritten signature)


(นายนคร ศรีวังค์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564


(Handwritten signature)

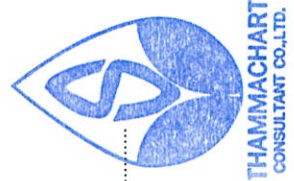
(นายปิยพงษ์ จิวพัฒนาไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลียบเมืองพุนนัง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>อันตรายจากเครื่องจักรก่อสร้างได้ รวมถึงอาจมีการลักลอบจับของคางงูตัวเล็ก ซึ่งตัวเป็นสัตว์ป่าคุ้มครองจึงมีความผิดตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562 ได้ จึงคาดว่าผลกระทบในระดับปานกลาง</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>กิจกรรมการดำเนินงานในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ได้แก่ การเปิดใช้เส้นทางเพื่อการสัญจร งานบำรุงรักษา/บูรณะตามกำหนดเวลาและงานบำรุงรักษาพิเศษ ซึ่งเป็นกิจกรรมที่อยู่บนถนน อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสภาพดั้งเดิมของพื้นที่เป็นที่ลุ่มและพื้นที่เกษตรกรรม โดยเฉพาะนาข้าว ซึ่งจะพบสัตว์ในกลุ่มสะเทินน้ำสะเทินบกและสัตว์เลื้อยคลานบางชนิดเคลื่อนที่ได้ช้า ซึ่งเมื่อมีการสัญจรบนถนน เมื่อสัตว์เหล่านี้ข้ามทางอาจเกิดการเหยียบทับของรถยนต์ที่สัญจรได้ โดยเฉพาะเต่าบ้านบริเวณ กม.8+513 - กม.9+656 ของแนวเส้นทางโครงการ และงูหลาม (Python bivittatus) พบบริเวณ กม.2+287, กม.11+121, กม.25+832 และ กม.36+245 ซึ่งพบได้ในพื้นที่นาข้าวและที่ลุ่มที่ใกล้แหล่งน้ำ และเป็นสัตว์ที่มีสถานภาพถูกคุกคาม โดยอยู่ในมีสถานภาพใกล้ถูกคุกคาม (Near Threatened: NT) ตามการจัดโดย สผ. (2560) และสถานภาพมีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (Vulnerable: VU) ตามการจัดโดย IUCN (2020) จึงจัดเป็นผลกระทบในระดับปานกลาง</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> กรมทางหลวงต้องบำรุงรักษาตลอดให้อยู่ในสภาพดี ไม่มีเศษวัสดุอุดตัน ดูแลป้ายเตือนห้ามล่าสัตว์ให้อยู่ในสภาพดี และมองเห็นชัดเจนอยู่เสมอ 	



 (นายนคร ศรีวิงค์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

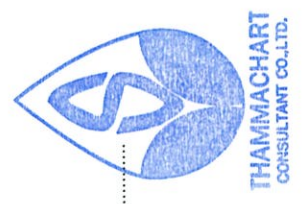

 (นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564




รายการแสดงผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพนาสนิม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>3.3 พื้นที่ในระบบนิเวศ</p> <p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>- ผลกระทบต่อทิวทัศน์ในบริเวณเขตทาง กิจการรื้อถอนในบริเวณก่อนก่อสร้าง และระยะก่อสร้างที่จะมีผลกระทบต่อพืชในระบบนิเวศในเขตทางซึ่งเป็นพื้นที่ดำเนินการโครงการ ได้แก่ กิจกรรมการเตรียมพื้นที่และตัดพื้นที่ป่าไม้ที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ซึ่งมีชนิดพรรณไม้ทั้งสิ้น 64 ชนิด แยกเป็นพรรณไม้ที่พบในพื้นที่โครงการช่วงตอนที่ 1 กม.ที่ 0+000 (ทล.315 ฉะเชิงเทรา) ถึง กม.ที่ 11+121.800 (ทล.315 ชลบุรี) จำนวน 31 ชนิด ช่วงตอนที่ 2 กม.ที่ 11+121.800 (ทล.315 ชลบุรี) ถึง กม.ที่ 28+383.400 (ทล.ชบ.3086) จำนวน 40 ชนิด และช่วงตอนที่ 3 กม.ที่ 28+383.400 (ทล.ชบ.3086) ถึง กม.ที่ 41+201.918 (ทล.315 ฉะเชิงเทรา) จำนวน 27 ชนิด โดยทั้งหมดเป็นพรรณไม้ที่พบได้ทั่วไปในพื้นที่เกษตรกรรมและเขตชุมชน ไม่ได้เป็นพืชถิ่นเดียวหรือพืชหายากแต่อย่างใด การตัดพื้นที่ต้นไม้เป็นแต่เพียงการลดลงของปริมาณต้นไม้บางส่วนเท่านั้น จึงจัดเป็นผลกระทบระดับต่ำ</p> <p>- ผลกระทบต่อพืชในระบบนิเวศในพื้นที่ศึกษา เนื่องจากการดำเนินการก่อสร้างของโครงการเป็นการดำเนินการเฉพาะในพื้นที่เขตทางเท่านั้น ดังนั้น ในระยะก่อสร้างจึงไม่ส่งผลกระทบต่อทิวทัศน์ในพื้นที่ศึกษาแต่อย่างใด</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ก่อนเริ่มดำเนินการพัฒนาโครงการ ให้แจ้งทางหลวงชลบุรีที่ 1 ดำเนินการประสานงานและแจ้งการทำไม้ที่ไม่ใช่ไม้หวงห้ามแก่สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 9 (ชลบุรี) เพื่อทราบในการดำเนินการทำไม้และนำไม้ออก การตัดต้นไม้และแผ้วถางพรรณพืชต้องดำเนินการเฉพาะพื้นที่ในเขตทางที่จะดำเนินการก่อสร้างเท่านั้น เพื่อให้สภาพนิเวศของพื้นที่ถูกทำลายน้อยที่สุด และเปลี่ยนแปลงเป็นบริเวณแคบที่สุด ทั้งนี้ ต้องแจ้งการหมายแนวเขตทางที่จะก่อสร้างให้เด่นชัด 	<p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ก่อนเริ่มดำเนินการพัฒนาโครงการ ให้แจ้งทางหลวงชลบุรีที่ 1 ดำเนินการประสานงานและแจ้งการทำไม้ที่ไม่ใช่ไม้หวงห้ามแก่สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 9 (ชลบุรี) เพื่อทราบในการดำเนินการทำไม้และนำไม้ออก การตัดต้นไม้และแผ้วถางพรรณพืชต้องดำเนินการเฉพาะพื้นที่ในเขตทางที่จะดำเนินการก่อสร้างเท่านั้น เพื่อให้สภาพนิเวศของพื้นที่ถูกทำลายน้อยที่สุด และเปลี่ยนแปลงเป็นบริเวณแคบที่สุด ทั้งนี้ ต้องแจ้งการหมายแนวเขตทางที่จะก่อสร้างให้เด่นชัด 	-
<p>ระยะดำเนินการ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>เนื่องจากไม่มีผลกระทบจึงไม่มีการกำหนดมาตรการฯ</p>	-	-

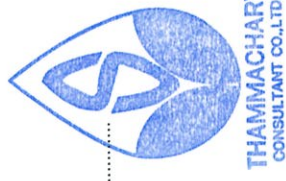

 (นายนคร ศรีวิงค์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564




 (นายพิพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี้ยวเมืองพูนสีนิคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์	กิจกรรมที่ดำเนินการในพื้นที่ผิวทางและคันทางเท่านั้น ดังนั้น จึงจัดว่าไม่มีผลกระทบต่อพื้นที่ในระบอบนิเวศแต่อย่างใด		
4.1 การคมนาคมขนส่ง	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) ตอน ที่ 1 กม.0+000 หนือ ถึง กม.11+121 ตะวันตก</p> <p>- ผลกระทบต่อความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนเดิม เนื่องจากกิจกรรมก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ตอนที่ 1 ได้แก่ การขนย้ายวัสดุก่อสร้าง/ชิ้นส่วนงานก่อสร้าง การลำเลียง ขนส่ง ขนย้ายเครื่องจักร วัสดุอุปกรณ์ และชิ้นส่วนก่อสร้างต่างๆ เพื่อนำมาใช้ในการก่อสร้างถนนโครงการนั้น จำเป็นที่จะต้องใช้เครื่องขายนวนเดิมเป็นหลัก คือ ทางหลวงหมายเลข 315 ฉะเชิงเทรา โดยการขนส่งวัสดุและคนงานก่อสร้างในกรณีโครงการ ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของค่าอัตราส่วนของการจราจรบนทางหลวงจาก 0.346 (V/C Ratio) เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.45 ของปริมาณจราจรในปัจจุบัน เป็น 0.351 (V/C Ratio) ซึ่งการเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรจากขนส่งบริเวณทางหลวง 315 ฉะเชิงเทรา ยังคงอยู่ในระดับการให้บริการ (Level of Service) D คือ หนาแน่นเช่นเดียวกับปัจจุบัน แม้ว่าจะระดับการให้บริการในช่วงที่มีการขนส่งวัสดุอุปกรณ์และคนงานอยู่ในระดับการให้บริการเดียวกับปัจจุบัน แต่การเพิ่มขึ้นของความหนาแน่นของปริมาณจราจรทำให้ส่งผลกระทบต่อสภาพจราจรที่มีความหนาแน่นขึ้นจากเดิมซึ่งมีความหนาแน่นอยู่แล้ว โดยเฉพาะหากมีการขนส่งในช่วงเวลาเร่งด่วนจะส่งผลกระทบต่อสภาพจราจรเพิ่มขึ้น ดังนั้น</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> วางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างของโครงการ โดยให้ทำการขนส่งอุปกรณ์ก่อสร้างในช่วงเวลา 10.00-15.00 น. โดยหลีกเลี่ยงการขนส่งในช่วงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00 น.) และ ช่วงเร่งด่วนเย็น (16.00-18.00 น.) เพื่อป้องกันปัญหาด้านการจราจร พร้อมทั้งประสานงานจราจร สถานีตำรวจภูธรพูนสีนิคม จัดให้มีตำรวจจราจรคอยอำนวยความสะดวกในระยะเวลาเร่งด่วน โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน ในขณะที่ขนส่งวัสดุอุปกรณ์ ผู้รับเหมาต้องใช้ผ้าใบคลุมบริเวณที่มีการบรรทุก เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการร่วงหล่นของเศษวัสดุ จัดเตรียมพื้นที่จอดรถและจัดเก็บเครื่องจักรอุปกรณ์ก่อสร้างที่ใช้ในการก่อสร้างโครงการให้เป็นระเบียบ โดยใช้พื้นที่ภายในเขตทางเท่านั้น กำหนดเขตพื้นที่ก่อสร้างบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัด 	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ดำเนินการ : <ul style="list-style-type: none"> จุดตัดทางหลวงหมายเลข 315 ฉะเชิงเทรา จุดตัดถนนบ้านกลาง จุดตัดทางหลวงหมายเลข 315 ชลบุรี จุดตัดทางหลวงหมายเลข 349 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3284 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3246 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3104 จุดตัดทางหลวงชนบท 3086 จุดตัดถนน อบจ.ชลบุรี ดัชนีตรวจวัด <ul style="list-style-type: none"> สถิติ สาเหตุ และลักษณะความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการสัญจร



(Handwritten signature)

(นายนคร ศรีรงค์)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564

(Handwritten signature)

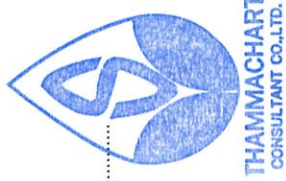
(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี้ยวเมืองพูนสัมพันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>ผลกระทบจากการเพิ่มขึ้นของอาคารขนส่งวัสดุและขนานก่อนก่อสร้างมีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>- ผลกระทบต่อสภาพเส้นทางและอายุการใช้งานของเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง การขนย้ายวัสดุก่อสร้าง/ชิ้นส่วนงานก่อสร้าง การลำเลียง ขนส่ง ขนย้าย เครื่องจักร วัสดุอุปกรณ์ และชิ้นส่วนก่อสร้างต่างๆ เพื่อนำมาใช้ในการก่อสร้างถนนโครงการ นั้น จำเป็นที่จะต้องใช้ทางหลวงหมายเลข 315 ฉะเชิงเทรา ในการขนส่งวัสดุและคนงานก่อสร้าง โดยการเพิ่มขึ้นของปริมาณรถบรรทุกที่ใช้ในกิจกรรมการขนส่งของโครงการ จะส่งผลให้เกิดความเสียหายของผิวจราจรและทำให้อายุการใช้งานของเส้นทางลดลง รวมถึงผลกระทบทุกที่ใช้เส้นทางไม่ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด เช่น การบรรทุกน้ำหนักเกินมาตรฐาน และการใช้ความเร็วรวมถึงการบรรทุกของรถบรรทุกที่ไม่เป็นตาม กฎหมายกำหนด จะเป็นสาเหตุของการชำรุดเสียหายของผิวจราจร อย่างไรก็ตาม ปริมาณ จราจรที่เพิ่มขึ้นจากกิจกรรมการขนส่งของโครงการมีปริมาณไม่มาก เมื่อเทียบกับปริมาณ จราจรนอกช่วงเวลาเร่งด่วนบนทางหลวงหมายเลข 315 ฉะเชิงเทรา พบว่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.1 เท่านั้น รวมถึงระยะเวลาในการขนส่งมีการใช้ระยะเวลาน้อย ดังนั้น ผลกระทบจากการขนส่งวัสดุอุปกรณ์และคนงานก่อสร้างต่อสภาพเส้นทางและอายุการใช้งานของเส้นทางอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>- ผลกระทบต่อภารกิจตรวจการสัญจรไป-มา ของประชาชนในท้องถิ่น การรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง การเตรียมวัสดุก่อสร้าง งานขนย้าย งานระดับดิน</p>	<p>กับโครงการชายถนนเดิมให้ชัดเจน โดยการวางกรวยหรือแผงคอนกรีต เพื่อแยกเขตพื้นที่ก่อสร้างออกจากจราจรผ่านบริเวณนั้น อย่างเหมาะสม</p> <ul style="list-style-type: none"> ควบคุมและจำกัดความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้างตามกฎหมายที่กำหนดโดยเฉพาะทางร่วม ทางแยก และบริเวณชุมชน โดยให้ความเร็ว 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับถนนทางหลวงและใช้ความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมงในช่วงที่วิ่งผ่านชุมชนและกวดขันพนักงานขับรถและขับขี่โครงการให้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัดและขับขี่ยานพาหนะอย่างระมัดระวัง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ควบคุมนำพนักงานขับรถบรรทุกสูงสุดอุปกรณ์ก่อสร้างให้อยู่ในเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดเส้นทางชำรุดเสียหายต่อเส้นทางคมนาคมที่ใช้ในการขนส่ง ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 315 ฉะเชิงเทรา ทางหลวงหมายเลข 349 และทางหลวงชนบท 3086 ในกรณีที่ผู้จราจรชำรุดเสียหายจากกิจกรรมของโครงการ ต้องรีบดำเนินการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดี เพื่อป้องกันมิให้เกิดปัญหาด้านจราจร 	<p>ทางบกที่เกิดขึ้น จากการผลิตของ ยานพาหนะและรถบรรทุกของโครงการ จำแนกตามประเภทของ ยานพาหนะ ที่เกิดขึ้นบริเวณพื้นที่โครงการ และถนนโครงการที่ใช้น้ำมันขนส่งวัสดุก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ปริมาณจราจร สภาพจราจรและประสิทธิภาพการให้บริการของถนน ความเสียหายของทางหลวง/ถนน โครงข่าย/จุดตัดถนนท้องถิ่น <p>เนื่องจากเป็นเส้นทางหลักที่จะต้องมีการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่โครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลาดำเนินการ : ดำเนินการ เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ หน่วยงานรับผิดชอบ : กรมทางหลวง จัดจ้าง Third Party เป็นผู้ดำเนินการ 	



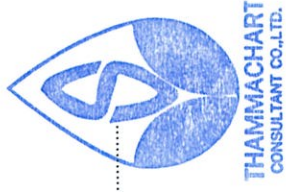
(นายนคร ศรีวิวงศ์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564




(นายปิยพงษ์ จิวัฒน์กุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี้ยงเมืองพนาสนิม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>การขนส่งวัสดุอุปกรณ์สำหรับกิจกรรมการก่อสร้างและการตั้งวางเครื่องจักรขนาดใหญ่ อาจต้องมีการปิดกั้นช่องจราจรของถนนท้องถิ่นเดิม เพื่อทำการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง หรือเพื่อเตรียมพื้นที่นอกจากนี้ กิจกรรมดังกล่าว อาจมีการปิดกั้นทางเข้า – ออกบริเวณถนนท้องถิ่นเดิมที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน รวมถึงการจอดรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งหรือการวางวัสดุก่อสร้างที่ขวางเส้นทาง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อบริเวณจุดตัดถนนท้องถิ่น 8 แห่ง ที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 315 (กม.0+000), ถนน อบจ. ขบ. เนินตัว-เนินตมมาก (กม.1+789), ถนนรพช. ขบ. 4125 (บ้านศาลาแดง-บ้านเนินหย้าคา) (กม.4+491), ถนนท้องถิ่น (ถนนคอนกรีต) (กม.5+510), ถนนท้องถิ่น (ถนนลูกรัง) (กม.5+687), ถนนท้องถิ่น (ถนนลูกรัง) (กม.7+091), ถนนบ้านนากลาง (กม.8+000) และถนนท้องถิ่น (ถนนลาดยาง) (กม.9+271) ซึ่งจะส่งผลให้เป็นอุปสรรคต่อการสัญจรของประชาชนที่ต้องผ่านบริเวณจุดตัดดังกล่าว ไม่สามารถเดินทางได้ตามปกติและไม่สะดวกในการเดินทาง ซึ่งผลกระทบจะเกิดขึ้นชั่วคราวในช่วงที่มีการก่อสร้างเท่านั้น ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>2) ตอนที่ 2 กม.11+121 ตะวันตก ถึง กม.28+383</p> <p>- ผลกระทบต่อความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนเดิม เนื่องจากกิจกรรมก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ตอนที่ 2 ได้แก่ การขนย้ายวัสดุก่อสร้าง/ชิ้นส่วนงานก่อสร้าง การลำเลียง ขนส่ง ขนย้ายเครื่องจักร วัสดุอุปกรณ์ และชิ้นส่วนก่อสร้างต่างๆ เพื่อนำมาใช้ในการก่อสร้างถนนโครงการนั้น จำเป็นที่จะต้องใช้โครงข่ายถนน</p>	<p>ดำเนินการคืนสภาพผิวจราจรทันทีเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จตามแต่ละขั้นตอนที่กำหนดไว้ในแผนการก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบต่อจราจร</p> <p>ทำมาจอตอร์นหรือกองวัสดุก่อสร้างบริเวณริมถนน โดยเฉพาะช่วงที่ตัดผ่านถนนท้องถิ่น เพื่อไม่ให้เกิดขวางเส้นทางสัญจรของประชาชน และต้องกำหนดพื้นที่สำหรับจอดรถอย่างเหมาะสม</p> <p>จัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกและความปลอดภัยบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่เป็นจุดตัดกับโครงข่ายถนนเดิม ซึ่งเป็นพื้นที่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ</p> <p>สำหรับช่วงที่จำเป็นต้องทำการก่อสร้างบริเวณพื้นที่ผิวจราจรเดิม และหากมีความจำเป็นต้องกันผิวจราจรเดิม ต้องดำเนินการขยายผิวจราจรก่อนการก่อสร้างโครงการ เพื่อเพิ่มพื้นที่ช่องจราจร โดยต้องจัดให้มีช่องจราจรต่อเนื่องไม่น้อยกว่าเดิม</p> <p>ผู้ติดตั้งป้ายและอุปกรณ์จราจรในพื้นที่ก่อสร้าง โดยติดตั้งแสงสะท้อนแสงบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีป้ายเตือน “งานก่อสร้างข้างหน้า” และป้ายเตือน “ทางเบี่ยงขวาหรือซ้าย” ในระยะ 100 เมตรทั้งก่อนและหลังจนถึงพื้นที่ก่อสร้างแนวถนน</p>	<p>ดำเนินการคืนสภาพผิวจราจรทันทีเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จตามแต่ละขั้นตอนที่กำหนดไว้ในแผนการก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบต่อจราจร</p> <p>ทำมาจอตอร์นหรือกองวัสดุก่อสร้างบริเวณริมถนน โดยเฉพาะช่วงที่ตัดผ่านถนนท้องถิ่น เพื่อไม่ให้เกิดขวางเส้นทางสัญจรของประชาชน และต้องกำหนดพื้นที่สำหรับจอดรถอย่างเหมาะสม</p> <p>จัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกและความปลอดภัยบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่เป็นจุดตัดกับโครงข่ายถนนเดิม ซึ่งเป็นพื้นที่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ</p> <p>สำหรับช่วงที่จำเป็นต้องทำการก่อสร้างบริเวณพื้นที่ผิวจราจรเดิม และหากมีความจำเป็นต้องกันผิวจราจรเดิม ต้องดำเนินการขยายผิวจราจรก่อนการก่อสร้างโครงการ เพื่อเพิ่มพื้นที่ช่องจราจร โดยต้องจัดให้มีช่องจราจรต่อเนื่องไม่น้อยกว่าเดิม</p> <p>ผู้ติดตั้งป้ายและอุปกรณ์จราจรในพื้นที่ก่อสร้าง โดยติดตั้งแสงสะท้อนแสงบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีป้ายเตือน “งานก่อสร้างข้างหน้า” และป้ายเตือน “ทางเบี่ยงขวาหรือซ้าย” ในระยะ 100 เมตรทั้งก่อนและหลังจนถึงพื้นที่ก่อสร้างแนวถนน</p>	<p>● งบประมาณ : 12,500 บาท/ครั้ง หรือ 150,000 บาท/ปี</p>

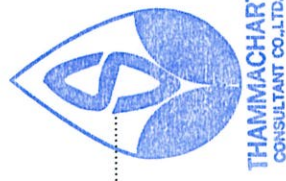


(นายนคร ศรีวิงค์)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี้ยวเมืองพนาสนิม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>เดิมเป็นหลัก คือ ทางหลวงหมายเลข 349 โดยยกถนนส่งวัสดุและคนงานก่อสร้างในกรณีมีโครงการ ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของค่าอัตราส่วนของปริมาณจราจรบนทางหลวง หมายเลข 349 จาก 0.276 (V/C Ratio) เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.81 ของปริมาณจราจรในปัจจุบัน เป็น 0.281 (V/C Ratio) ซึ่งการเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรจากถนนส่งวัสดุอุปกรณ์และคนงาน 349 ยังอยู่ในระดับการให้บริการ (Level of Service) C คือ หนาแน่นปานกลาง เช่นเดียวกับปัจจุบัน แม้ว่าจะระดับการให้บริการในช่วงที่มีการขนส่งวัสดุอุปกรณ์และคนงาน อยู่ในระดับการให้บริการเดียวกับปัจจุบัน แต่การเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรทำให้ส่งผล กระทบต่อสภาพจราจรที่มีความหนาแน่นขึ้นจากเดิมซึ่งมีความหนาแน่นอยู่แล้ว โดยเฉพาะ หากมี การขนส่งในช่วงเวลาเร่งด่วนจะส่งผลกระทบต่อสภาพจราจร ดังนั้น ผลกระทบจากการเพิ่มขึ้นของภาระขนส่งและคนงานก่อสร้างมีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>- ผลกระทบต่อสภาพเส้นทางและอายุการใช้งานของเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งวัสดุ ก่อสร้าง การขนย้ายวัสดุก่อสร้างขึ้นส่วนงานก่อสร้าง การค้าเสียงขนส่ง ขนย้ายเครื่องจักร วัสดุอุปกรณ์ และชิ้นส่วนก่อสร้างต่างๆ เพื่อนำมาใช้ในการก่อสร้างถนนโครงการนั้น จำเป็นที่ จะต้องใช้ทางหลวงหมายเลข 349 ในการขนส่งวัสดุและคนงานก่อสร้าง โดยการเพิ่มขึ้นของ ปริมาณจราจรทุกหนทุกที่ใช้ในกิจกรรมการขนส่งของโครงการ จะส่งผลให้เกิดความเสียหาย ของปริมาณจราจรและทำให้อายุการใช้งานของเส้นทางลดลง รวมถึงผลกระทบทุกที่ใช้เส้นทางไม่ ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด เช่น การบรรทุกน้ำหนักเกินมาตรฐาน และการใช้ ความเร็วไม่เป็นตามที่กฎหมายกำหนด จะเป็นสาเหตุของการชำรุดเสียหายของผิวจราจร</p>	<p>โครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ปรับพื้นที่ คันทาง ตรวจสอบการก่อสร้างจุดปลูกหญ้าที่เกิดจากการ ก่อสร้างเพื่อไม่ให้รุกล้ำบริเวณพื้นผิวจราจร เพื่อความ สะดวกสบายในการสัญจรไปมา • จัดให้มีการติดตั้งแสงสว่างและเครื่องหมายจราจรอย่าง เหมาะสมและเพียงพอในพื้นที่เขตก่อสร้างบริเวณจุดตัดถนน ท้องถิ่นเดิม เพื่อความปลอดภัยในระยะเวลากลางคืนในการสัญจรของผู้ใช้ถนน เช่น ผู้ขับขี่รถยนต์ เป็นต้น • ประชาสัมพันธ์แผนการดำเนินการก่อสร้าง ให้ประชาชนได้ ทราบก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างอย่างน้อย 1 เดือน ทั้งแผนการ ทำงาน และลักษณะงานที่จะดำเนินการ ตามแผนปฏิบัติการ ประชาสัมพันธ์ • กรณีได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านคมนาคมจาก กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาระหว่างหยุดกิจกรรมก่อสร้าง และ รับผิดชอบการแก้ไขตามแผนปฏิบัติการร้องเรียน <p>มาตรการเฉพาะ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ประสานกับแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 1 หน่วยงานการ ปกครองส่วนท้องถิ่น รวมถึงงานจราจร สถานีตำรวจภูธรพนัส 	<p>โครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ปรับพื้นที่ คันทาง ตรวจสอบการก่อสร้างจุดปลูกหญ้าที่เกิดจากการ ก่อสร้างเพื่อไม่ให้รุกล้ำบริเวณพื้นผิวจราจร เพื่อความ สะดวกสบายในการสัญจรไปมา • จัดให้มีการติดตั้งแสงสว่างและเครื่องหมายจราจรอย่าง เหมาะสมและเพียงพอในพื้นที่เขตก่อสร้างบริเวณจุดตัดถนน ท้องถิ่นเดิม เพื่อความปลอดภัยในระยะเวลากลางคืนในการสัญจรของผู้ใช้ถนน เช่น ผู้ขับขี่รถยนต์ เป็นต้น • ประชาสัมพันธ์แผนการดำเนินการก่อสร้าง ให้ประชาชนได้ ทราบก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างอย่างน้อย 1 เดือน ทั้งแผนการ ทำงาน และลักษณะงานที่จะดำเนินการ ตามแผนปฏิบัติการ ประชาสัมพันธ์ • กรณีได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านคมนาคมจาก กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาระหว่างหยุดกิจกรรมก่อสร้าง และ รับผิดชอบการแก้ไขตามแผนปฏิบัติการร้องเรียน <p>มาตรการเฉพาะ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ประสานกับแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 1 หน่วยงานการ ปกครองส่วนท้องถิ่น รวมถึงงานจราจร สถานีตำรวจภูธรพนัส 	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>



(Handwritten signature in blue ink)

(นายนคร ศรีวิวงศ์)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564

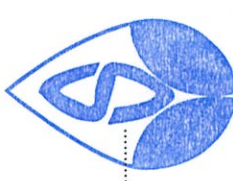
(Handwritten signature in blue ink)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒน์กุลไพศาล)
ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างทางใหม่ สาย ทางเลี้ยวเมืองพนัสนิคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>อย่างไรก็ตาม ปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นจากกิจกรรมการขนส่งของโครงการมีปริมาณไม่มาก เมื่อเทียบกับปริมาณจราจรนอกช่วงเวลาดำเนินงานทางหลวงหมายเลข 349 พบว่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.1 เท่านั้น รวมถึงระยะเวลาในการขนส่งมีการใช้ระยะเวลาสั้น ดังนั้น ผลกระทบจากการขนส่งวัสดุอุปกรณ์และคนงานก่อสร้างต่อสภาพเส้นทางและอายุการใช้งานของเส้นทางอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>- ผลกระทบต่อการกีดขวางการสัญจรไป-มา ของประชาชนในท้องถิ่น การรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง การเตรียมวัสดุก่อสร้าง งานขนย้าย งานระดับดิน การขนส่งวัสดุอุปกรณ์สำหรับกิจกรรมการก่อสร้างและการตั้งวางเครื่องจักรขนาดใหญ่ อาจต้องมีการปิดกั้นช่องจราจรของถนนท้องถิ่นเดิม เพื่อทำการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง หรือเพื่อเตรียมพื้นที่ นอกจกนั้น กิจกรรมดังกล่าว อาจมีการปิดกั้นทางเข้า – ออก บริเวณถนนท้องถิ่นเดิมที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน รวมถึงการจราจรบรรทุกที่ใช้ในการขนส่ง หรือการวางวัสดุก่อสร้างกีดขวางเส้นทาง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อบริเวณจุดตัดถนนท้องถิ่น 20 แห่ง ที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 315 ชลบุรี (กม.11+121), ถนนท้องถิ่น (ถนนลูกรัง) (กม.12+400), ถนนท้องถิ่น (ถนนลูกรัง) (กม.12+639), ถนนท้องถิ่น (ถนนลูกรัง) (กม.12+964), ถนนท้องถิ่น (ถนนลูกรัง) (กม.13+655), ขบ. 3124 (หนองข้าง-หนองขยาด) (กม.14+609), ถนนท้องถิ่น (ถนนลาดยาง) (กม.15+897), ถนนคสล. สายบ้านนากระรอก-วัดหนองกระดุกควาย (กม.17+323), ถนนโยธาธิการ เข้าวัดทุ่งขวาง-วัดหนองเอกละเอนท้าว (กม.17+967), ถนนท้องถิ่น (ถนนลาดยาง) (กม.18+649), ทางหลวงแผ่นดิน</p>	<p>นิคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมกันดำเนินการตามแผนการจัดการจราจร โดยเฉพาะการเบี่ยงช่องทางจราจรที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านบนช่องทางจราจรของโครงข่ายถนนเดิมในลักษณะก่อสร้างทางแยกต่างระดับและแนวเส้นทางโครงการจำนวนทั้ง 40 จุด (รวมตอน 1, ตอน 2 และตอน 3) รวมทั้งจัดทำทางเบี่ยง/ทางลัดสำหรับผู้ใช้ทางดังกล่าว เพื่อลดผลกระทบจากการจราจรภายในท้องถิ่น</p> <ul style="list-style-type: none"> • ติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่น (Construction Safety Net) บริเวณก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกและทางแยกต่างระดับ ได้แก่ บริเวณทางหลวงหมายเลข 315 และบริเวณถนนบ้านกลาง บริเวณทางหลวงหมายเลข 315 ชลบุรี ทางหลวงหมายเลข 349 ทางหลวงหมายเลข 3284 ทางหลวงหมายเลข 3246 ทางหลวงชนบทหมายเลข 3104 และทางหลวงชนบทหมายเลข 3086 และถนนอบจ.ชลบุรี (สายพนัสนิคม-หัวถนน) เพื่อป้องกันการตกลงของวัสดุก่อสร้างลงสู่ผิวจราจร • วางแผนการขนส่งวัสดุและอุปกรณ์การก่อสร้าง และจัดระบบจราจรระหว่างก่อสร้างโครงการบริเวณจุดตัดทางแยกเพื่อความปลอดภัยผู้ใช้ทางในระหว่างก่อสร้างเพื่อให้ 	

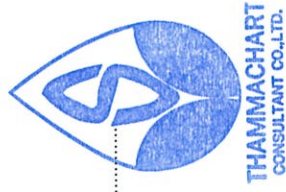


(นายคร ศรีวิงค์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี้ยวเมืองพินนิคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>หมายเลข 349 (กม.18+900), ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3284 (กม.20+930), ซอยบ้านเหนือใหม่ 11 (กม.21+309), ถนนท้องถิ่น (กม.22+443), ซอยบ้านดอนไร่ (กม.23+099), ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3246 (กม.23+350), ถนนท้องถิ่น (กม.25+775) และ (กม.23+665), ซอยพัฒนา 2 (กม.24+659), ถนนท้องถิ่น (กม.25+775) และ ถนนท้องถิ่น (กม.27+340) ซึ่งจะส่งผลให้เป็นอุปสรรคต่อการสัญจรของประชาชนที่ต้องผ่านบริเวณจุดตัดดังกล่าว ไม่สามารถเดินทางได้ตามปกติและไม่สะดวกในการเดินทาง ซึ่งผลกระทบจะเกิดขึ้นชั่วคราวในช่วงที่มีการก่อสร้างเท่านั้น ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>3) ตอนที่ 3 กม.28+383 ถึง กม.41+201</p> <p>- ผลกระทบต่อความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนเดิม</p> <p>เนื่องจากกิจกรรมก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ตอนที่ 3 ได้แก่ การขมย้ายวัสดุก่อสร้าง/ ขึ้นส่วนงานก่อสร้าง การลำเลียง ขนส่ง ขนย้ายเครื่องจักร วัสดุอุปกรณ์ และขึ้นส่วนก่อสร้างต่างๆ เพื่อนำมาใช้ในการก่อสร้างถนนโครงการนั้น จำเป็นที่จะต้องใช้โครงข่ายถนนเดิมเป็นหลัก คือ ทางหลวงชนบทหมายเลข 3086 โดยการขนส่งวัสดุและคนงานก่อสร้างในกรณีมีโครงการ ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของค่าอัตราส่วนของปริมาณจราจรบนทางหลวงชนบทหมายเลข จาก 0.286 (V/C Ratio) เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.74 ของปริมาณจราจรในปัจจุบัน เป็น 0.291 (V/C Ratio) ซึ่งการเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรจากโครงการขนส่งบริเวณทางหลวงชนบทหมายเลข 3086 อยู่ระดับการให้บริการ (Level of Service) D คือ หนักแน่น</p>	<p>ผู้ใช้งานสามารถใช้เดินทางได้ ตามข้อเสนอแนะและแนวทางการจราจรที่มีคู่มือ เครื่องหมายควบคุมการจราจรในงานก่อสร้าง งานบูรณะ และงานบำรุงรักษาทางหลวงแผ่นดิน คู่มือเล่มที่ 3 ของสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง, มีนาคม 2561 ซึ่งสามารถจัดการเดินรถระหว่างการก่อสร้างได้ 2 วิธี ดังนี้</p> <p>- การจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง สำหรับก่อสร้างทางยกระดับบนถนนโครงการ (ถนนใหม่) การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างในเบื้องต้น สามารถดำเนินการได้เป็น 2 ขั้นตอนหลัก เพื่อลดผลกระทบต่อผู้ใช้ทางให้ได้มากที่สุด โดยในขั้นตอนแรกจะดำเนินการก่อสร้างถนนระดับพื้นบริเวณด้านข้างทางของถนนเดิม การจราจรสามารถใช้ถนนเดิมในการเดินทางได้ตามปกติ จากนั้นเมื่อก่อสร้างผิวจราจรเพียงพอที่จะเปิดให้สัญจรได้แล้ว ก็จะสามารถจราจรมาใช้ด้านข้าง และดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างสะพานยกระดับข้ามแยก บริเวณด้านในต่อไป ดังรูปที่ 6</p> <p>- การจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง สำหรับก่อสร้างทางยกระดับบนถนนทางหลวง (ถนนเดิม) ได้แก่ บริเวณจุดตัดทางเลี้ยวเมืองพินนิคมกับทางหลวงหมายเลข 315 (ฉะเชิงเทรา - พินนิคม) ดำเนินการ 2 ขั้นตอนหลัก โดยในขั้นตอนแรกจะ</p>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>	



(Handwritten signature in blue ink)


(นายนคร ศรีวิงค์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564


(Handwritten signature in blue ink)

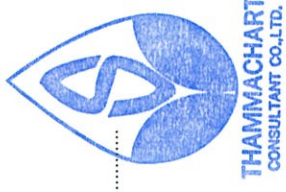
(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลียบเมืองพินสุนิคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ดังนั้น ผลกระทบจากการเพิ่มขึ้นของการขนส่งวัสดุและคอนกรีตก่อสร้างมีผลกระทบต่ออยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>- ผลกระทบต่อสภาพเส้นทางและอายุการใช้งานของเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง การขนย้ายวัสดุก่อสร้าง/ชิ้นส่วนงานก่อสร้าง การลำเลียง ขนส่ง ขนย้าย เครื่องจักร วัสดุอุปกรณ์ และชิ้นส่วนก่อสร้างต่างๆ เพื่อนำมาใช้ในการก่อสร้างถนนโครงการ นั้น จำเป็นที่จะต้องใช้ทางหลวงชนบทหมายเลข 3086 ในการขนส่งวัสดุและคอนกรีตก่อสร้าง โดยการเพิ่มขึ้นของปริมาณรถบรรทุกหนักที่ใช้ในกิจกรรมการขนส่งของโครงการ จะส่งผลให้เกิดความเสียหายของผิวจราจรและทำให้อายุการใช้งานของเส้นทางลดลง รวมถึงหากรถบรรทุกที่ใช้เส้นทางไม่ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด เช่น การบรรทุกน้ำหนักเกินมาตรฐาน และการใช้ความเร็วไม่เหมาะสมที่กฎหมายกำหนด จะเป็นสาเหตุของการชำรุดเสียหายของผิวจราจร อย่างไรก็ตาม ปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นจากกิจกรรมการขนส่งของโครงการมีปริมาณไม่มาก เมื่อเทียบกับปริมาณจราจรนอกช่วงเวลาที่เร่งด่วนบนทางหลวงชนบทหมายเลข 3086 พบว่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.1 เท่านั้น รวมถึงระยะเวลาในการขนส่งมีการใช้ระยะเวลานั้น ดังนั้น ผลกระทบจากการขนส่งวัสดุอุปกรณ์และคอนกรีตก่อสร้างต่อสภาพเส้นทางและอายุการใช้งานของเส้นทางอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>- ผลกระทบต่อการกีดขวางการสัญจรไป-มา ของประชาชนในท้องถิ่น การรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง การเตรียมวัสดุก่อสร้าง งานขนย้าย งานระดับดิน การขนส่งวัสดุอุปกรณ์สำหรับกิจกรรมการก่อสร้างและการตั้งเครื่องจักรขนาดใหญ่ อาจ</p>	<p>ดำเนินการก่อสร้างถนนระดับพื้นบริเวณด้านข้างทางของทางหลวงหมายเลข 315 (อะเชิงเทรา - พินสุนิคม) การจราจรสามารถใช้นถนนเดิมในการเดินทางได้ตามปกติ จากนั้นเมื่อก่อสร้างผิวจราจรเพียงพอที่จะเปิดให้สัญจรได้แล้ว ก็จะมีการจราจรสามารถใช้ด้านข้างและดำเนินการก่อสร้างสะพานยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 315 (อะเชิงเทรา - พินสุนิคม) บริเวณด้านในต่อไป</p> <p>แผนผังการจัดการจราจรดังรูปที่ 7</p>	

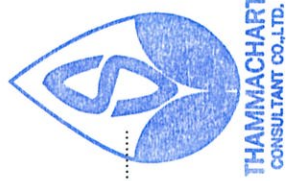

 (นายนคร ศรีวิงค์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564


 (นายปิยพงษ์ จิวันกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564



รายการแสดงผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี้ยวเมืองพูนิติม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ต้องมีการปิดกั้นช่องจราจรของถนนท้องถนนเดิม เพื่อทำการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง หรือเพื่อเตรียมพื้นที่ นอกจากนี้ กิจกรรมการตัดกล้า อาจมีการปิดกั้นทางเข้า – ออกบริเวณถนนท้องถนนเดิมที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน รวมถึงการจอดรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่ง หรือการวางวัสดุก่อสร้างกีดขวางเส้นทาง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อบริเวณจุดตัดถนนท้องถนน 12 แห่ง ที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ได้แก่ ทขบ. 3104 (นาวังหินน้ำซับ) (กม.28+385), ถนนท้องถนน (ถนนลาดยาง) (กม.28+674), ซอยบ้านสวนม่วง 5 (กม.29+415) ทางหลวงชนบท 3086 (กม.31+009), ถนนท้องถนน (ถนนลาดยาง) (กม.31+565), ซอยบ้านหนองสำโรง 9 (กม.32+244), ถนนท้องถนน (ถนนลาดยาง) (กม.33+247), ถนนท้องถนน (ถนนคอนกรีต) (กม.33+531), ถนนท้องถนน (ถนนลูกรัง) (กม.34+421), ถนนอบจ.สายพูนิติม-หัวถนน (กม.35+580), ถนนท้องถนน (ถนนคอนกรีต) (กม.38+503) และถนนท้องถนน (ถนนคอนกรีต) (กม.40+047) ซึ่งจะส่งผลให้เป็นอุปสรรคต่อการสัญจรของประชาชนที่ต้องผ่านบริเวณจุดตัดดังกล่าว ไม่สามารถเดินทางได้ตามปกติ และไม่สะดวกในการเดินทาง ซึ่งผลกระทบจะเกิดขึ้นชั่วคราวในช่วงที่มีการก่อสร้างเท่านั้น ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับปานกลาง</p>		
	<p>ระยะดำเนินการ 1) ตอนที่ 1 กม.0+000 เหนือ ถึง กม.11+121 ตะวันตก จากอาคารคาดการณ์สภาพการจราจรในกรณีที่มีโครงการ พบว่า ในปี พ.ศ.2569 ถนนทางหลวง 315 ฉะเชิงเทรา ได้รับผลกระทบในเชิงบวกจากการพัฒนาโครงการ โดยมีค่า V/C ลดลงจาก 0.66 ในกรณีไม่มี</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • กรมทางหลวงต้องตรวจสอบและบำรุงรักษาสภาพผิวจราจรให้อยู่ในสภาพใช้งานได้อยู่เสมอ • กรมทางหลวงต้องประสานและขอความร่วมมือจากกอง 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • พื้นที่ดำเนินการ : - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 315 ฉะเชิงเทรา



(Handwritten signature)

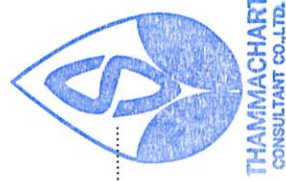
(นายนคร ศรีวิงค์)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการกอง รักษาการฯ แทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

รายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลียบเมืองพนาสนิม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>โครงการเป็น 0.46 ซึ่งจะเห็นได้ว่าเมื่อมีโครงการแล้วปริมาณจราจรทางหลวง 315 จะเห็นได้ว่ามีปริมาณจราจรลดลง ส่งผลให้การจราจรคล่องตัวมากขึ้น และเป็นภาระแก่ประชาชน ประชาชนจราจรทางหลวงหมายเลข 315 จะเห็นได้ว่า ดังนั้น จึงเป็นผลกระทบด้านบวกในระดับปานกลาง</p> <p>2) ตอนที่ 2 กม.1+121 ตะวันตก ถึง กม.28+383 จากการศึกษาการดำเนินการจราจรในกรณีที่มีโครงการ พบว่า ในปี พ.ศ.2569 ทางหลวง 315 ชลบุรี (ฝั่งในเมือง) ทางหลวงหมายเลข 349 (ฝั่งในเมือง) ทางหลวงหมายเลข 3248 ทางหลวงหมายเลข 3246 ได้รับผลกระทบเชิงบวกจากการพัฒนาโครงการ โดยมีค่า V/C ลดลงจาก 0.43 0.32 0.76 และ 0.37 ในกรณีไม่มีโครงการเป็น 0.30 0.14 0.51 และ 0.34 ตามลำดับ ซึ่งจะเห็นได้ว่าเมื่อโครงการแล้วปริมาณจราจรทางหลวงดังกล่าวข้างต้นมีปริมาณจราจรลดลง ส่งผลให้การจราจรคล่องตัวมากขึ้น และเป็นภาระแก่ประชาชนจราจรทางหลวงดังกล่าว ดังนั้น จึงเป็นผลกระทบด้านบวกในระดับปานกลาง</p> <p>3) ตอนที่ 3 กม.28+383 ถึง กม.41+201 จากการศึกษาการจราจรในกรณีที่มีโครงการ พบว่า ในปี พ.ศ.2569 ทางหลวงชนบทหมายเลข 3086 และถนนเมืองเก่า ได้รับผลกระทบเชิงบวกจากการพัฒนาโครงการ โดยมีค่า V/C ลดลงจาก 0.43 และ 0.18 ในกรณีไม่มีโครงการเป็น 0.30 และ 0.18 ตามลำดับ ซึ่งจะเห็นได้ว่าเมื่อมีโครงการแล้วปริมาณจราจรทางหลวงดังกล่าวข้างต้นมีปริมาณจราจรลดลง ส่งผลให้การจราจรคล่องตัวมากขึ้น และเป็นภาระแก่ประชาชนจราจรจากทางหลวงดังกล่าว ดังนั้น จึงเป็นผลกระทบ</p>	<p>บังคับการตำรวจทางหลวงให้จัดเจ้าหน้าที่มาตรวจตราดูแลไม่ให้ผู้ใช้ทางขับด้วยความเร็วที่เกินเกณฑ์มาตรฐาน และตรวจจับรถบรรทุกที่บรรทุกน้ำหนักเกินมาตรฐานกำหนด</p>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> - จุดตัดถนนบ้านกลาง - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 315 ชลบุรี - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 349 - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3284 - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3246 - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3104 - จุดตัดทางหลวงชนบท 3086 - จุดตัดถนน อบจ.ชลบุรี • ดัชนีตรวจวัด - สถิติ สาเหตุ และลักษณะความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการสัญจรทางบกที่เกิดขึ้น จากการสัญจรของยานพาหนะและรถบรรทุกทุกประเภท - โครงการ จำแนกตามประเภทของยานพาหนะ ที่เกิดขึ้นบริเวณพื้นที่โครงการ และถนนโครงข่ายที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง - ปริมาณจราจร สภาพจราจรและ 	



(Handwritten signature)

(นายนคร ศรีวิวงศ์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(Handwritten signature)

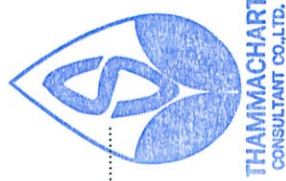
(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพินสีคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ด้านบวกในระดับปานกลาง</p> <p>อย่างไรก็ตาม เมื่อมีการใช้ถนนโครงการมากขึ้นย่อมจะก่อให้เกิดการขรุขระของผิวจราจรของโครงการ โดยเฉพาะหากการจราจรที่ใช้เส้นทางไม่ได้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด เช่น ควบคุมน้ำหนักบรรทุก และการใช้ความเร็วให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด เป็นต้น จะส่งผลต่อความเสียหายไปตามระยะเวลาการใช้งานของเส้นทาง เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้ แต่ความเสียหายจะเกิดขึ้นไม่มาก เนื่องจากเป็นการขรุขระของผิวทางเพียงเล็กน้อยเท่านั้น จึงกำหนดให้ผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p>		<p>ประสิทธิภาพการให้บริการของถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความเสียหายของทางหลวง/ถนน โครงข่าย/จุดตัดถนน ท้องถนน เนื่องจากเป็นเส้นทางหลักที่จำเป็นต้องมีการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่โครงการ • ระยะเวลาดำเนินการ : ดำเนินการ 2 ครั้ง/ปี ในช่วง 2 ปีแรก หลังจากนั้น ดำเนินการ 1 ครั้ง/ปี ในปี 5, 10, 15 และ 20 • หน่วยงานรับผิดชอบ : กรมทางหลวง จัดจ้าง Third Party เป็นผู้ดำเนินการ • งบประมาณ : 25,000 บาท/ครั้ง/ปี
4.2 การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) การชะล้างตะกอนดินหรือวัสดุก่อสร้างลงในลำน้ำหรือทางระบายน้ำ การเปิดหน้าดิน การปรับถมพื้นที่ การกองดิน หิน และทราย ที่ใช้สำหรับบริการก่อสร้าง การกองวัสดุก่อสร้างใกล้ทางระบายน้ำธรรมชาติ เมื่อฝนตกน้ำฝนจะชะล้างเศษดิน หิน และทรายลงไปสะสมและทำถมอยู่ในลำน้ำ/ทางระบายน้ำ ส่งผลให้ลำน้ำ/ทางระบายน้ำตื้นเขินหรืออุดตัน</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ง และลดผลกระทบทั่วไปด้านทรัพยากรดินและน้ำผิวดินอย่างเคร่งครัด • ในระหว่างที่มีการก่อสร้างหากมีเศษวัสดุก่อสร้างตกหล่นลงไปในลำน้ำและกีดขวางทางน้ำอยู่ให้รีบกำจัดออกทันที 	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • พื้นที่ดำเนินการ : ระบบระบายน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการ และลำน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน จำนวน 27 แห่ง



(นายนคร ศรีวิวงศ์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลียบเมืองพนาศนิคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>จนกระทั่งทางน้ำเดิมเปลี่ยนแปลงไปหรือเกิดปัญหาท่วมได้ โดยแหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน จำนวน 27 แห่ง (ตอนที่ 1 จำนวน 9 แห่ง ตอนที่ 2 จำนวน 11 แห่ง และตอนที่ 3 จำนวน 7 แห่ง) ซึ่งส่วนใหญ่บริเวณผิวน้ำจะมีพืชชนิดต่างๆ และวัชพืชขึ้นปกคลุม จึงทำให้เป็นอุปสรรคต่อการระบายน้ำ รวมถึงพื้นที่โครงการในพื้นที่เสี่ยงอุทกภัยระดับ 2 - 4 ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ตื้นเขินท่วมซ้ำซาก 5-6 ปี 3-4 ปี และ 1-2 ปี ตามลำดับ และมักเกิดน้ำท่วมซ้ำซากในฤดูฝนซึ่งมักจะม้น้ำท่วมขังในพื้นที่เสมอ ในปัจจุบันพื้นที่ส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่เกษตรกรรม มีการปลูกข้าว เลี้ยงปลา เลี้ยงกุ้ง หากมีการชะล้างตะกอนดินหรือวัสดุก่อสร้างลงสู่แหล่งน้ำอาจทำให้แหล่งน้ำมีโอกาสดูดซับดิน ตะกอนมากขึ้นและทำให้ประสิทธิภาพการระบายน้ำจากต้นน้ำไปท้ายน้ำลดลงไปกว่าเดิม ทำให้เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ตามมา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงที่ตัดผ่านทางน้ำจะทำให้การกัดเซาะทางน้ำไหลทำให้น้ำไหลไม่สะดวกและระบายไม่ทันในช่วงฤดูฝน แต่ผลกระทบจากกิจกรรมดังกล่าวจะเกิดขึ้นชั่วคราวในระยะระหว่างการก่อสร้างเท่านั้น ดังนั้น จึงมีผลกระทบในระดับปานกลาง</p> <p>2) การก่อสร้างท่อระบายน้ำและการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ การก่อสร้างท่อระบายน้ำและการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ โดยในส่วนของการก่อสร้างท่อระบายน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการจะดำเนินการในตำแหน่งที่เป็นจุดตัดทางน้ำหรือร่องน้ำขนาดกลาง จำนวน 4 แห่ง ซึ่งเป็นร่องน้ำและเป็นทางน้ำขนาดเล็ก มีปริมาณน้ำในลำน้ำน้อยหรือไม่มีเลยในช่วงฤดูแล้งหรือในบริเวณที่ราบลุ่ม ซึ่งหากดำเนินการก่อสร้างในช่วงน้ำหลากหรือช่วงฤดูฝนอาจทำให้ตะกอนดินทับถมทางไหลของร่องน้ำเดิม ทำให้น้ำไม่สามารรถระบายไปได้ อย่งไรก็</p>	<p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> วางกองดินและเศษวัสดุก่อสร้างให้ห่างจากลำน้ำและทางระบายน้ำไม่น้อยกว่า 150 เมตร และหลีกเลี่ยงการกองวัสดุอุปกรณ์ในพื้นที่ที่จะเกิดขบวนการไหลของน้ำในช่วงฤดูฝนลงสู่แหล่งน้ำทั้ง 27 แห่ง ที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ควบคุมและกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ (เท่าที่จำเป็น) ที่นำมาใช้ในงานก่อสร้างให้อยู่ในสถานที่เหมาะสมและหลีกเลี่ยงการวางกองวัสดุอุปกรณ์ในพื้นที่ที่จะเกิดขบวนการไหลของน้ำในช่วงฤดูฝนลงสู่แหล่งน้ำบริเวณใกล้เคียง หากมีการทับถมของเศษดิน หิน และทราย หรือเศษวัสดุก่อสร้างวางกีดขวางในลำน้ำต้องรีบดำเนินการนำออกโดยเร็วเพื่อไม่ให้กีดขวางทางระบายน้ำ และหากพบว่าลำน้ำ/ทางระบายน้ำตื้นเขินหรืออุดตันจนกระทั่งทางน้ำเดิมเปลี่ยนแปลงไปให้ทำการขุดลอกและนำออกทันทีเพื่อป้องกันการเกิดปัญหาท่วมในทันที การก่อสร้างฐานรากและตอม่อสะพานข้ามลำน้ำต่างๆ และสะพานบก รวมถึงกิจกรรมก่อสร้างประเภทการเปิดหน้าดิน การปรับถมพื้นที่ การกองดิน หิน และทราย ที่ใช้สำหรับการก่อสร้าง การกองวัสดุก่อสร้างใกล้ทางระบายน้ำกรมชาติ ควร 	<p>วิธีดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ดัชนีตรวจวัด : ตรวจสอบสภาพท่อทางระบายน้ำ การอุดตันของทางระบายน้ำ และสภาพปัญหาน้ำท่วมซ้ำ วิธีตรวจวัด : ตรวจสอบลักษณะการไหลของน้ำ และการตื่นเงินของลำน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ระยะเวลาดำเนินการ : เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง หากเกิดกรณีฝนตกหนักให้มีการตรวจสอบภายใน 24 ชั่วโมง หน่วยงานรับผิดชอบ : กรมทางหลวง จัดจ้าง Third Party เป็นผู้ดำเนินการ งบประมาณ : 300,000 บาท/ปี (ครึ่งละ 25,000 บาท ดำเนินการ 12 ครั้ง/ปี) 	



(นายพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)

ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

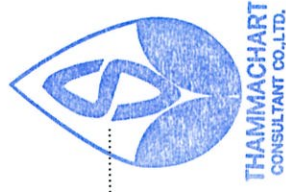


(นายนคร ศรีวิงค์)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางใหม่ สาย ทางเลี้ยวเมืองพนาศนิคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ตาม การก่อสร้างทางระบายน้ำจะใช้ระยะเวลาไม่นานซึ่งจะใช้เวลาแต่ละประมาณ 10-15 วัน เท่านั้น หลังจากนั้นจะสามารถระบายน้ำได้ตามปกติ ดังนั้น จึงเป็นผลกระทบในระดับปานกลาง</p> <p>นอกจากนี้ การก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ 27 แห่ง (ตอนที่ 1 จำนวน 9 แห่ง ตอนที่ 2 จำนวน 11 แห่ง และตอนที่ 3 จำนวน 7 แห่ง) อาจมีเศษวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างตกลงไปในลำน้ำ เช่น เศษเหล็ก เศษคอนกรีต และการตก หล่นหรือพังทลายของดินจากงานถมดิน บริเวณคอสะพาน ซึ่งภายหลังจากที่ก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จหากไม่ซ่อมแซม บำรุงจะตลิ่งให้มีสภาพเดิมหรือเหมือนเดิมมากที่สุด ตะกอนดินและเศษวัสดุก่อสร้างอาจร่วงหล่นลงสู่แหล่งน้ำ ทำให้ลำน้ำตื้นเขินจนทำเป็นสาเหตุดินที่ระบายน้ำที่จนแอ่งล้นท่วมพื้นที่บริเวณการก่อสร้างสะพานทั้ง 27 แห่งดังกล่าวได้ ซึ่งจะเป็นการยากที่จะดำเนินการเก็บเศษวัสดุตั้งกล่าวขึ้นมาจากลำน้ำ เนื่องจากเป็นลำน้ำที่มีความสำคัญต่อการระบายน้ำในพื้นที่ และการเกษตรกรรมในพื้นที่ ดังนั้น จึงคาดว่าจะได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง</p>	<p>ดำเนินการในช่วงฤดูแล้งที่มีปริมาณน้ำในแหล่งน้ำน้อย และใช้เวลาก่อสร้างให้สั้นที่สุด</p> <ul style="list-style-type: none"> ให้ซ่อมแซมบูรณะตลิ่งบริเวณที่มีการก่อสร้างใกล้แหล่งน้ำให้มีสภาพเดิมทันทีหลังการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแต่ละแห่งแล้วเสร็จ หากมีการขุดดินบริเวณริมตลิ่งของลำน้ำหรือคลองต่างๆ ต้องป้องกันไม่ให้เกิดการพังทลายของดินลงสู่แหล่งน้ำจนทำให้แหล่งน้ำตื้นเขินได้ <p>มาตรการเฉพาะ</p> <ul style="list-style-type: none"> ออกแบบโครงสร้างระบบระบายน้ำให้มีขนาดใหญ่เพียงพอ หรือมีค่าความปลอดภัย (Safety of Factor) มากกว่า 1.93 – 3.03 เท่า ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จำนวน 27 แห่ง โดยบริเวณร่องน้ำขนาดใหญ่ จะออกแบบให้ไม่มีตอม่ออยู่ในลำน้ำ เพื่อเปิดช่องระบายน้ำให้สามารถรองรับการระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ แสดงตัวอย่างดังรูปที่ 8 ถึง รูปที่ 9 ดำเนินการปรับปรุงร่องน้ำขนาดกลางให้สามารถระบายน้ำได้ดีขึ้น พร้อมทั้งใส่ท่อเหลี่ยมขนาดตามผลวิเคราะห์ทางอุทก 	



(Handwritten signature)

(นายนคร ศรีวังค์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(Handwritten signature)

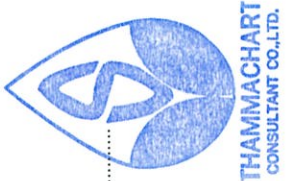
(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี้ยวเมืองพินสีนิคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>การเปิดใช้ถนนโครงการในระยะยาวเป็นเวลานาน ผลกระทบจากการใช้เส้นทางที่มีต่อการระบายน้ำอาจเกิดขึ้นเมื่อยานพาหนะที่เข้ามาใช้ทางเลี้ยวเมืองพินสีนิคม อาจมีตะกอนดินติดมากับยานพาหนะ รวมถึงฝุ่นละอองและเศษใบไม้ที่สะสมบนผิวทางอาจถูกน้ำฝนพัดพาไปอุดตันอยู่ตามรางระบายน้ำของโครงการ ส่งผลต่อการระบายน้ำบริเวณพื้นที่โครงการ ดังนั้น หากไม่มีการจัดการหรือดูแลและขุดลอกตะกอนจากระบบระบายน้ำจะทำให้ปริมาณดินตะกอนและเศษใบไม้สะสมในระบบระบายน้ำ ทำให้ท่อระบายน้ำอุดตันหรือมีประสิทธิภาพการระบายน้ำลดลง และอาจทำให้เกิดการท่วมซึ่งบนแนวเส้นทางโครงการ รวมถึงพื้นที่ข้างเคียงได้ แต่ผลกระทบจะเกิดขึ้นชั่วคราวเท่านั้น ดังนั้น จึงมีผลกระทบในระดับต่ำ</p> <p>สำหรับงานบำรุงรักษาปกติ งานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา งานบำรุงรักษาพิเศษ งานบูรณะ งานฉุกเฉิน จะดำเนินการในพื้นที่ที่มีการซ่อมบำรุงเท่านั้น ซึ่งไม่มีกิจกรรมใดที่ดำเนินการในลำน้ำหรือระบบระบายน้ำ ดังนั้น จึงไม่ส่งผลกระทบต่อการศึกษาการไหลของน้ำหรือลดประสิทธิภาพการระบายน้ำตามสภาพธรรมชาติ ระบบควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำที่มีอยู่เดิม</p>	<p>วิทยา และตามความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่นั้นๆ ซึ่งจะมีตลอดเส้นทาง รวมทั้งหมด 4 แห่ง ดังรูปที่ 10 ถึง รูปที่ 11</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • กรมทางหลวงต้องตรวจสอบ ดูแล และขุดลอกท่อระบายน้ำ บ่อพักท่อระบายน้ำอย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง เพื่อให้การระบายน้ำในพื้นที่โครงการเป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็ว รวมทั้งควรทำการตรวจตรา ดูแล และซ่อมแซมมารางระบายน้ำให้มีสภาพใช้งานได้ดียิ่งขึ้น • หากพบว่ามีการสะสมของตะกอน วัชพืช และขยะมูลฝอย ต้องดำเนินการนำออกโดยเร็ว เพื่อไม่ให้กีดขวางการระบายน้ำของพื้นที่ • กรมทางหลวงต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่ออกตรวจสอบดูแลอาคารระบายน้ำของโครงการให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ หากพบการชำรุดต้องดำเนินการแก้ไขทันที และตรวจสอบปัญหาน้ำท่วมซึ่งบริเวณสองข้างทางของทางหลวงโครงการในช่วงฤดูฝน เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบด้านการระบายน้ำและปัญหาหน้าท่วมซึ่งในบริเวณโครงการ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • พื้นที่ดำเนินการ : ระบบระบายน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการ และลำน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน • วิธีดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> - ดัชนีตรวจวัด : ประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่ และความสามารถในการรองรับของแหล่งน้ำ - วิธีตรวจวัด : ตรวจสอบการสะสมของดินตะกอนและวัชพืชในทางระบายน้ำ อาคารระบายน้ำ และท่อลอดของโครงการ • ระยะเวลาดำเนินการ : <ul style="list-style-type: none"> - ฤดูฝน (พ.ค. - ต.ค.) : เดือนละ 1 ครั้ง - ฤดูแล้ง (พ.ย. - เม.ย.) : จำนวน 2 เดือน/ครั้ง โดยดำเนินการต่อเนื่องทุก



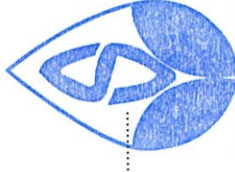
(นายนคร ศรีวิงศ์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564



(นายพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพนาสัยนิคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>4.3 เกษตรกรรม</p> <p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) ผลกระทบต่อการสูญเสียผลผลิตทางการเกษตร</p> <ul style="list-style-type: none"> • บริเวณพื้นที่เขตทาง 60 เมตร พบว่า <ul style="list-style-type: none"> - ตอนที่ 1 เป็นพื้นที่เกษตรกรรม 377.48 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 7.08 ของพื้นที่ศึกษา <p>โครงการ โดยพื้นที่เกษตรกรรมส่วนใหญ่ที่พบในเขตทาง 60 เมตร ได้แก่ นาข้าว ร้อยละ 81.09 ซึ่งบริเวณพื้นที่เกษตรกรรมที่ต้องสูญเสียไปเป็นถนนนั้น อยู่ในพื้นที่ของชุมชน จำนวน 10 ชุมชน ได้แก่ บ้านดอนพระพรหมณ์ ตำบลวัดหลวง บ้านเนินตัว บ้านโคกสำราญ บ้านดอนทอง ตำบลวัดโปลี บ้านเชิงเนิน บ้านบ่อซิง (ม.5) บ้านบ่อซิง (ม.7) ตำบลหน้าพระธาตุ และบ้านศาลา บ้านท้ายเข็ด บ้านโคก ตำบลบ้านเข็ด โดยมีชุมชนที่พื้นที่เกษตรกรรมถูกแบ่งออกเป็น 2 ฝั่ง จำนวน 3 ชุมชน ได้แก่ บ้านดอนทอง ตำบลวัดโปลี บ้านเชิงเนิน และบ้านบ่อซิง (ม.5) ตำบลหน้าพระธาตุ</p> <p>- ตอนที่ 2 เป็นพื้นที่เกษตรกรรม 439.25 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 7.2 ของพื้นที่ศึกษา</p> <p>โครงการ โดยพื้นที่เกษตรกรรมส่วนใหญ่ที่พบในเขตทาง 60 เมตร ได้แก่ นาข้าว ร้อยละ</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้าน การโยกย้ายและเวนคืน • ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้าน การใช้ที่ดิน • ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้าน น้ำผิวดิน • ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้าน การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม <p>มาตรการเฉพาะ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้าน คมนาคม 	<p>ปิดลดอายุโครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • หน่วยงานรับผิดชอบ : กรมทางหลวง จัดจ้าง Third Party เป็นผู้ดำเนินการ • งบประมาณ : 200,000 บาท/ปี (ครั้ง ละ 25,000 บาท ดำเนินการ 8 ครั้ง/ปี) 	



(นายนคร ศรีวิงค์)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด

กันยายน 2564

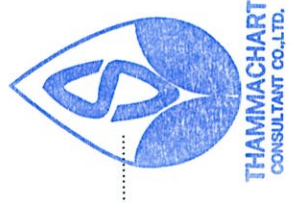
(นายปิยพงษ์ จิวิฒนกุลไพศาล)

ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง

กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพนาสัย

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>55.02 ซึ่งบริเวณพื้นที่เกษตรกรรมที่ต้องสูญเสียไปเป็นถนนนั้น อยู่ในพื้นที่ของชุมชน จำนวน 22 ชุมชน ได้แก่ บ้านท้ายเข็ด บ้านหนองแซงแวง บ้านป่า ตำบลบ้านโป่ง บ้านหนองโคตร บ้านหนองขยาด บ้านหนองไฮ บ้านนากระรอก ตำบลหนองขยาด บ้านหนองกระดุกควาย บ้านหนองหัวหมู บ้านทุ่งขวาง บ้านนากระรอก ตำบลทุ่งขวาง บ้านเหนือ บ้านสวนใหม่ ตำบลหมอนนาง บ้านดอนไร่ บ้านยาง บ้านเนินม่วง ตำบลนาเวียง บ้านทุ่งแฝก บ้านโปร่งเอ็ด บ้านน้ำซับ บ้านสวนกล้วย ตำบลนาเวียง และบ้านหนองยาง บ้านหนองตามิตร ตำบลหนองเที่ยง โดยมีชุมชนที่พื้นที่เกษตรกรรมถูกแบ่งออกเป็น 2 ฝั่ง จำนวน 3 ชุมชน ได้แก่ บ้านหนองหัวหมู บ้านนากระรอก และบ้านเหนือ</p> <p>- ดอนที่ 3 เป็นพื้นที่เกษตรกรรม 409.28 ไร่ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 6.25 ของพื้นที่ศึกษาโครงการ โดยพื้นที่เกษตรกรรมส่วนใหญ่ที่พบในเขตทาง 60 เมตร ได้แก่ นาข้าว ร้อยละ 85.64 ซึ่งบริเวณพื้นที่เกษตรกรรมที่ต้องสูญเสียไปเป็นถนนนั้น อยู่ในพื้นที่ของชุมชนจำนวน 16 แห่ง ได้แก่ บ้านน้ำซับ ตำบลนาเวียง บ้านหนองยาง บ้านหนองสังข์ บ้านสำโรง ตำบลหนองเที่ยง บ้านหนองปรือ บ้านเกาะกะบก บ้านเหนือบ่ออกรู ตำบลหนองปรือ บ้านกลางในตลาด บ้านหนองคู (ม.5) บ้านหนองคู (ม.6) บ้านได้ บ้านป่าแก้ว ตำบลหัวถนน และบ้านคลองนอกทุ่ง บ้านหัวโหด บ้านดอนพระพร้าหมณ์ ตำบลวัดหลวง โดยการสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรมบริเวณเขตทาง 60 เมตรจะเป็นการสูญเสียอย่างถาวร ซึ่งผลจากการสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรมบริเวณเขตทาง 60 เมตร จะส่งผลให้รายได้ของเกษตรกรในพื้นที่ลดลง เนื่องจากพื้นที่เพาะปลูกลดลง อย่างไรก็ตาม</p>	<p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>

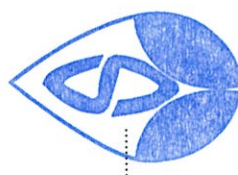


(นายนคร ศรีจิงค์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(นายปิยพงษ์ จิวิฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี้ยวเมืองพนาสนิคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>พื้นที่ในแต่ละฝั่ง 2 ข้างทางของโครงการยังคงสามารถทำการเพาะปลูกได้ดังเดิม ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>2) ผลกระทบต่อการกระจายสินค้าทางการเกษตร กิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ การเตรียมทางชั่วคราว งานระบบระบายน้ำ การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ เครื่องจักรขนาดใหญ่ อาจมีการรบกวนการใช้พื้นที่เกษตรกรรม ซึ่งผลกระทบที่เกิดขึ้นทั้งในแง่ความยากลำบากในการเดินทางของเกษตรกรที่ทำการเกษตรอยู่ 2 ข้างทางของพื้นที่ก่อสร้าง การขนส่งพืชผลทางการเกษตร โดยเฉพาะช่วงที่ตัดผ่านถนนเดิมในท้องถิ่น รวมจำนวน 40 แห่ง ที่จะได้รับผลกระทบดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ผลกระทบดังกล่าวจะเกิดขึ้นในช่วงสั้นๆ ที่ตัดผ่านถนนท้องถิ่นเดิมเท่านั้น โดยไม่กระทบต่อพื้นที่ทางการเกษตรในพื้นที่พร้อมกันทั้งหมด ดังนั้นจึงกำหนดให้ผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p>		
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ผลกระทบต่อการสูญเสียผลผลิตทางการเกษตร_กิจกรรมหลักที่เกิดขึ้นเมื่อโครงการเปิดดำเนินการ คือปริมาณจราจรที่มาใช้เส้นทางโครงการ โดยจะอยู่บนผิวจราจรเท่านั้น ไม่ได้มีการรบกวนพื้นที่เกษตรเพิ่มเติมแต่อย่างใด ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ</p> <p>สำหรับงานบำรุงรักษาปกติ เป็นงานซ่อมผิวทาง งานปรับระดับการตรวจสอบระบบสาธารณูปโภคบนถนนโครงการ งานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา ตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ และงานบำรุงรักษาพิเศษ/งานซ่อมฉุกเฉิน ซึ่งเป็นกิจกรรมที่เป็นการดำเนินการอยู่บนผิวจราจร ในแนวเขตทางโครงการเท่านั้น ไม่มีการรบกวนพื้นที่ทาง</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>เนื่องจากไม่มีผลกระทบจึงไม่กำหนดมาตรการฯ</p>	



THAMMACHART
CONSULTANT CO., LTD.

(นายนคร ศรีวิงค์)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน

บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด

กันยายน 2564

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)

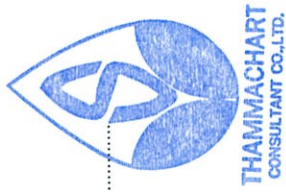
ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน

ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง

กันยายน 2564

รายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพนาสัย

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>การเกษตรเพิ่มเติมแต่อย่างใด ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ</p> <p>ผลกระทบต่อการกระจายสินค้าทางการเกษตร เมื่อโครงการเปิดดำเนินการจะส่งผลให้การเดินทางในพื้นที่โครงการมีความสะดวกมากขึ้น บริเวณพื้นที่เกษตรกรรม 2 ซ้ำทางที่อยู่ติดกับแนวเส้นทางโครงการสามารถใช้เส้นทางโครงการในการขนส่งผลผลิตทางการเกษตรได้สะดวกมากขึ้น และเกษตรกรยังสามารถเดินทางเข้าสู่พื้นที่เกษตรกรรมได้สะดวกมากขึ้น เนื่องจากถนนเสี่ยงไม่มีการปิดกั้นการจราจรแต่อย่างใด ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงเป็นผลกระทบด้านบวกในระดับต่ำ</p> <p>สำหรับงานบำรุงรักษาปกติ เป็นงานซ่อมผิวทาง งานปรับระดับการตรวจสอบระบบสาธารณูปโภคบนถนนโครงการ งานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา ตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ และงานบำรุงรักษาพิเศษ/งานบูรณะ/งานซ่อมฉุกเฉิน ซึ่งเป็นกิจกรรมที่เป็นการดำเนินการอยู่บนผิวจราจร ในแนวเขตทางโครงการเท่านั้น ไม่มีการบดบกรบการขนส่งพืชผลทางการเกษตรแต่อย่างใด ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ</p>		
4.4 การใช้ที่ดิน	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • บริเวณแนวเส้นทางโครงการ การพัฒนาแนวเส้นทางโครงการซึ่งเป็นแนวเส้นทางโครงการตัดใหม่ ดังนั้นต้องดำเนินการในพื้นที่เปิดใหม่ทั้งหมด ทำให้รูปแบบการใช้ที่ดินที่กำหนดเป็นเขตทางนั้น ต้องเปลี่ยนสภาพไปเป็นถนนอย่างถาวร โดยแนวเส้นทางโครงการ - ตอนที่ 1 รวมระยะทาง 11.15 กิโลเมตร มีการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่ในเขตทาง เป็นพื้นที่เกษตรกรรมมากที่สุด เนื้อที่รวม 377.48 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 91.91 ของ 	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านกายโยกย้ายและเวเนดิน • ประชาสัมพันธ์ให้เกษตรกรที่เพาะปลูกนาข้าวหรือพืชการเกษตรอื่นๆ ในพื้นที่เขตทางได้ทราบล่วงหน้าก่อนที่จะมีการดำเนินการก่อสร้างโครงการ ทั้งนี้ เพื่อเปิดโอกาสให้เกษตรกรได้ 	



(Handwritten signature in blue ink)

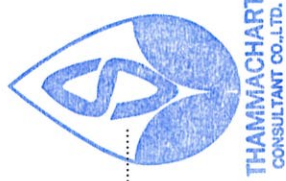
(นายนคร ศรีวิงค์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(Handwritten signature in blue ink)

(นายพิพงษ์ จิวิฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพินันติคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>พื้นที่ทั้งหมด โดยพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นนาข้าว ร้อยละ 74.53 รองลงมาเป็นบ่อเลี้ยงปลา และไม้สวนผสม</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตอนที่ 2 รวมระยะทาง 19.865 กิโลเมตร มีการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่ในเขตทาง ตั้งแต่ระยะ 0-60 เมตร เป็นพื้นที่เกษตรกรรมมากที่สุด เนื้อที่รวม 439.25 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 84.42 ของพื้นที่ทั้งหมด โดยพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นนาข้าว ร้อยละ 46.45 รองลงมาเป็นพืชไร่ และไม้สวน - ตอนที่ 3 รวมระยะทาง 10.187 กิโลเมตร มีการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่ในเขตทาง เป็นพื้นที่เกษตรกรรมมากที่สุด เนื้อที่รวม 409.28 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 87.07 ของพื้นที่ทั้งหมด โดยพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นนาข้าว ร้อยละ 74.56 และไม้สวนผสม <p>ดังนั้นแนวเส้นทางโครงการจะทำให้พื้นที่ดังกล่าวถูกเปลี่ยนแปลงสภาพไปอย่างถาวร แต่จะจำกัดอยู่ภายในพื้นที่เขตทาง 60 เมตร เท่านั้น ดังนั้น จึงกำหนดให้ผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>สำหรับบริเวณที่อยู่นอกเขตทาง แต่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งการเตรียมทางชั่วคราว งานระบบระบายน้ำ การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ เครื่องจักรขนาดใหญ่ อาจมีผลกระทบที่เกิดขึ้นทั้งในแง่ความยากลำบากในการเดินทางของเกษตรกรที่ทำการเกษตรอยู่ 2 ข้างทางของพื้นที่ก่อสร้าง การขนส่งพืชผลทางการเกษตร โดยเฉพาะช่วงที่ติดผ่านถนนเดิมในท้องถิ่น รวมจำนวน 40 แห่ง (ตอนที่ 1, ตอนที่ 2 และตอนที่ 3) รวมถึงการใช้พื้นที่เกษตรกรรมไปเป็นบ้านพักคนงาน บริเวณ กม.10+850 และบริเวณ กม.23+340 ทำ</p>	<p>เกี่ยวกับผลผลิตทางการเกษตรก่อนล่วงหน้าหรือไม่ให้มีการเพาะปลูกต่อไปในกรณีที่เกี่ยวข้องผลผลิตแล้วเสร็จ เพื่อป้องกันความเสียหายต่อผลผลิตทางการเกษตรของเกษตรกรในพื้นที่</p> <ul style="list-style-type: none"> • จำกัดการใช้พื้นที่ในการก่อสร้าง โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ก่อสร้างบ้านพักคนงาน พื้นที่เก็บวัสดุก่อสร้าง การสร้างถนนชั่วคราวโดยต้องทำงานอยู่ในพื้นที่แนวเขตทางที่กำหนดไว้ รวมถึงกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการต้องควบคุมการรบกวนพื้นที่ทางการเกษตรให้น้อยที่สุด โดยการดำเนินกิจกรรมภายในพื้นที่เขตทางเท่านั้น เพื่อลดการสูญเสียพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเกษตร <p>มาตรการเฉพาะ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบด้านความคมอย่างเคร่งครัด 	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>	



(Handwritten signature)

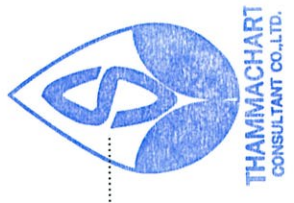
(นายนคร ศรีวังค์)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

รายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี้ยวเมืองพูนสินคิม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินชั่วคราวจากพื้นที่เกษตรกรรมไปเป็นบ้านพักคนงาน ซึ่งอาจทำให้การทำเกษตรบริเวณนั้นต้องหยุดชะงักชั่วคราว ซึ่งผลกระทบดังกล่าวจะเกิดขึ้นชั่วคราวในระยะก่อสร้างเท่านั้น ดังนั้น จึงกำหนดให้ผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p> <ul style="list-style-type: none"> • จุดตัดทางหลวงหมายเลข 315 ฉะเชิงเทรา กม.0+000 มีการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่ในเขตทาง เป็นพื้นที่เปิดเตล็ดมากที่สุด เนื้อที่รวม 4.30 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 65.65 ของพื้นที่ทั้งหมด รองลงมาเป็นที่รกร้างไม่ได้ใช้ประโยชน์ ส่วนพื้นที่เกษตรกรรมที่เป็นนาข้าวมีเพียงร้อยละ 33.59 • จุดตัดถนนบ้านกลาง กม.7+965 มีการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่ในเขตทาง เป็นพื้นที่เกษตรกรรม เนื้อที่รวม 2.65 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 49.35 ของพื้นที่ทั้งหมด รองลงมา เป็นแหล่งน้ำและพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง • จุดตัดทางหลวงหมายเลข 315 ชลบุรี กม.11+121 มีการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่ในเขตทาง เป็นพื้นที่เปิดเตล็ดมากที่สุด เนื้อที่รวม 14.21 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 44.88 ของพื้นที่ทั้งหมด รองลงมาเป็นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง ส่วนพื้นที่เกษตรกรรมที่เป็นนาข้าวมีเพียงร้อยละ 16.52 • จุดตัดทางหลวงหมายเลข 349 กม.18+864 มีการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่ในเขตทาง เป็นพื้นที่เกษตรกรรมมากที่สุด เนื้อที่รวม 66.89 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 93.04 ของพื้นที่ทั้งหมด โดยส่วนใหญ่เป็นนาข้าว รองลงมาเป็นแหล่งน้ำ 		



(นายนคร ศรีวิวงศ์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลียบเมืองพินนิคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3284 กม.20+896 มีการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่ในเขตทาง ตั้งแต่ระยะ 0-60 เมตร เป็นพื้นที่เบ็ดเตล็ดมากที่สุด เนื้อที่รวม 1.18 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 83.10 ของพื้นที่ทั้งหมด รองลงมาเป็นแหล่งน้ำ ส่วนพื้นที่เกษตรกรรมที่เป็นนาข้าวมีเพียงร้อยละ 0.7 เท่านั้น ● จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3246 กม.23+353 มีการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่ในเขตทาง ตั้งแต่ระยะ 0-60 เมตร เป็นพื้นที่เกษตรกรรมมากที่สุด เนื้อที่รวม 5.03 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 52.07 ของพื้นที่ทั้งหมด โดยพื้นที่เกษตรส่วนใหญ่เป็นนาข้าว ร้อยละ 42.55 รองลงมาเป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง ● จุดตัดทางหลวงชนบท ชบ.3104 กม.28+383 มีการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่ในเขตทาง ตั้งแต่ระยะ 0-60 เมตร เป็นพื้นที่เกษตรกรรมมากที่สุด เนื้อที่รวม 5.63 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 87.42 ของพื้นที่ทั้งหมด รองลงมาเป็นแหล่งน้ำ โดยพื้นที่เกษตรกรรมส่วนใหญ่เป็นนาข้าวร้อยละ 50.78 ● บริเวณจุดตัดทางหลวงชนบท สาย ชบ.3086 กม.31+009 มีการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่ในเขตทาง เป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้างมากที่สุด เนื้อที่รวม 2.74 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 47.24 ของพื้นที่ทั้งหมด รองลงมาเป็นพื้นที่เกษตรกรรม โดยเป็นนาข้าวร้อยละ 28.1 ● บริเวณจุดตัดถนนเมืองเก่า โดยบริเวณจุดตัดถนนเมืองเก่า มีการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่ในเขตทาง เป็นพื้นที่เกษตรกรรมมากที่สุด เนื้อที่รวม 5.85 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 		

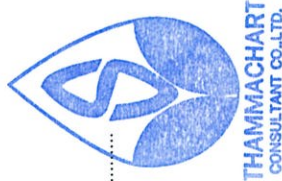


(นายนคร ศรีวิงค์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(นายปิยพงษ์ จิวัฒน์กุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพุนนัง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>52.47 ของพื้นที่ทั้งหมด โดยเป็นแนวข้างทั้งหมด รองลงมาเป็นพื้นที่ที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ ซึ่งการพัฒนาแนวเส้นทางโครงการ ทำให้รูปแบบการใช้ที่ดินที่กำหนดเป็นเขตทางนั้น ต้องเปลี่ยนสภาพไปเป็นถนนและโครงสร้างยกระดับอย่างถาวร แต่จะจำกัดอยู่ภายในพื้นที่เขตทาง 60 เมตรเท่านั้น ดังนั้น จึงกำหนดให้ผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>นอกจากนี้ จากการสำรวจสภาพการใช้ที่ดินในแนวเส้นทางตอนที่ 3 พบว่าพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมร้อยละ 85.73 โดยประเภทนาข้าว คิดเป็นร้อยละ 73.21 ของพื้นที่เขตทางทั้งหมด ส่วนพื้นที่ที่ไม่ได้เป็นพื้นที่เกษตรกรรม จะเป็นพื้นที่ชุมชน พื้นที่เบ็ดเตล็ดที่เป็นพื้นที่ที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์และบ่อดิน และพื้นที่แหล่งน้ำคิดเป็นร้อยละ 8.91 ร้อยละ 3.26 และร้อยละ 2.09 ตามลำดับ ดังนั้น ในกาพัฒนาของโครงการช่วงตอนที่ 3 จึงเป็นการเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้ที่ดินและสภาพนิเวศน์ซึ่งส่วนใหญ่เป็นมาข้าวไปเป็นแนวเขตทางซึ่งมีความกว้างเพียง 60 เมตรเท่านั้น และเมื่อพิจารณาจากผลผลิตของการปลูกข้าวในพื้นที่สูญเสียไปเปรียบเทียบกับผลผลิตของพืชเกษตรที่จังหวัดชลบุรีที่มีจำนวน 29,234 ตัน พบว่าสัดส่วนของผลผลิตจากนาข้าวในเขตทางโครงการตอนที่ 3 มีสัดส่วนเพียงร้อยละ 0.8 เท่านั้น ซึ่งประเมินเป็นผลกระทบระดับต่ำ</p> <p>สำหรับเส้นทางโครงการตามเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้ให้เป็นรูปแบบของทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพุนนังซึ่งจากการกำหนดรูปแบบแนวเส้นทางเลือก รวมถึงการศึกษาและวิเคราะห์เบื้องต้นโครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สายทางเลี่ยงเมืองพุนนัง จะต้องถูกแบ่งออกเป็น 3 ตอน จากการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ</p>	<p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>



(Handwritten signature in blue ink)

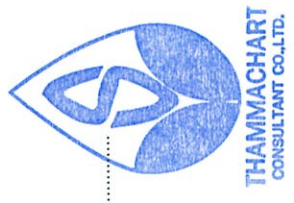
(นายนคร ศรีจรงค์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(Handwritten signature in blue ink)

(นายปิยพงษ์ จิวิฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพิจิตร

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>พบว่า ตอนที่ 2 มีความสำคัญที่สุด เนื่องจากการเดินทางในบริเวณนี้ส่วนใหญ่เดินทางจากตะวันออกไปตะวันตก นอกจากนี้ยังเป็นตอนที่มีผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจที่เหมาะสมที่สุด รองลงมาคือ ตอนที่ 3 และตอนที่ 1 ตามลำดับ แต่ทั้งนี้จากการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ พบว่า หากดำเนินการพร้อมกันทั้ง 3 ตอน ก็ยังคงมีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจที่จะสามารถดำเนินการได้</p>	<p>ระยะดำเนินการ เนื่องจากไม่มีผลกระทบจึงไม่กำหนดมาตรการ</p>	-
	<p>ระยะดำเนินการ หากพิจารณาแนวเส้นทางที่อยู่ในเขตผังเมืองรวมเมืองพิจิตร พ.ศ. 2557 พบว่าแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่บังคับใช้ผังเมืองรวมเมืองพิจิตรแต่อย่างใด มีเพียงพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางในบางช่วงของแนวเส้นทางตอนที่ 1 อยู่ในที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (สีเหลือง) กำหนดให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย ซึ่งไม่ใช่อาคารขนาดใหญ่พิเศษ สถาบันราชการ การสาธารณสุข โภคและสาธารณสุขเป็นส่วนใหญ่ และอยู่ในที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม (สีเขียว) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเกษตรกรรมหรือเกี่ยวข้องกับเกษตรกรรม สถาบันราชการ การสาธารณสุข โภคและสาธารณสุขเป็นส่วนใหญ่ โดยไม่ปรากฏผังเมืองรวมประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรมแต่อย่างใด ซึ่งเมื่อโครงการเปิดดำเนินการคาดว่าจะผลจากการพัฒนาระบบคมนาคมจะเพิ่มประสิทธิภาพของระบบคมนาคมและขนส่ง ตลอดจนเชื่อมโยงกับพื้นที่โครงการใกล้เคียงทำให้รวดเร็วและสะดวกในการเดินทางมากยิ่งขึ้น ส่งผลให้การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่สองข้างทางของโครงการมีการเปลี่ยนแปลงไป</p>		

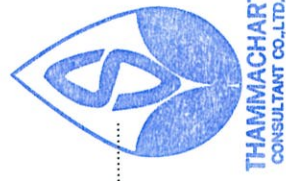


(นายนคร ศรีวิงค์)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564

(นายปิยพงษ์ จิวัฒน์กุลไพศาล)
ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดลอมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดลอม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดลอม
โครงการก่อสร้างทางใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพื่นคันคิม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดลอม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดลอมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดลอม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดลอม
	<p>โดยจะมีการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคตามแนวเส้นทางโครงการ และเพิ่มโอกาสในการเข้าถึงชุมชนต่างๆ ทำให้เกิดการขยายตัวของชุมชนมากขึ้น ซึ่งอาจจะทำให้เกิดเป็นพื้นที่โรงงาน สถานประกอบการ พาณิชยกรรม ที่อยู่อาศัย เหล่านี้เกิดขึ้นตามมาบริเวณสองข้างทางของแนวเส้นทางโครงการ ทำให้มีการพัฒนามากขึ้น อย่างไรก็ตาม เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่ยังคงเป็นพื้นที่เกษตรกรรม การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจะเกิดขึ้นอย่างค่อยเป็นค่อยไป ไม่ได้เกิดขึ้นอย่างกะทันหัน ดังนั้น จึงคาดว่าเป็นผลกระทบด้านบวกในระดับต่ำ</p> <p>สำหรับกิจกรรมการบำรุงรักษาทางปกติ การซ่อมผิวทางตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ และเป็นงานบูรณะ/ซ่อมฉุกเฉิน กิจกรรมต่างๆ เหล่านี้ เป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่เขตทางของโครงการเท่านั้น ไม่มีผลกระทบต่อการใช้ที่ดินสองข้างทางแต่อย่างใด ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ</p>		
5. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต			
5.1 เศรษฐกิจ-สังคม	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>- ผลกระทบต่อโครงสร้างสังคมของชุมชนในชุมชน โครงการเป็นการออกแบบแนวเส้นทางใหม่ ซึ่งแนวเส้นทางโครงการเป็นถนนที่ไม่มีกีดกันสามารถสัญจรไป-มาหากันได้ปกติ ทั้งนี้ กิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ในระหว่างที่มีการเปิดพื้นที่เพื่อดำเนินการก่อสร้างอาจมีสิ่งกีดขวางหรือมีเครื่องจักรกลขวางทางเข้าออกเส้นทางคมนาคมของชุมชนในพื้นที่และพื้นที่ใกล้เคียง จะทำให้การเดินทางไป-มาหาสู่ระหว่างภายในชุมชนไม่สะดวก ทั้งการเดินทางระหว่างวงศรือ</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • กรมทางหลวงต้องดำเนินการประสานงานหรือกับกรมชลประทานก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ เนื่องจากแนวเส้นทางตัดผ่านคลองส่งน้ำของกรมชลประทานหลายแห่ง • ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง • ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้าน 	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • กลุ่มเป้าหมาย : ผู้นำชุมชน, กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม และกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ • ดัชนีตรวจวัด - ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นต่อ



(Handwritten signature)

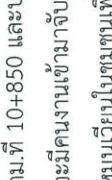
(นายนคร ศรีวิงค์)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564


(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการกอง รักษาราชการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี้ยงเมืองพนาสนิมคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>ญาติและการเดินทางเพื่อไปประกอบพิธีกรรมทางศาสนา ซึ่งผลกระทบดังกล่าวจะเกิดขึ้นกับชุมชนที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ชุมชนเท่านั้น ดังนั้น ในตอนที่ 1 จะมีชุมชนที่ได้รับผลกระทบ 1 ชุมชน ได้แก่ ม.3 บ้านท้ายเข็ด ตอนที่ 2 จะมีชุมชนที่ได้รับผลกระทบ 5 ชุมชน ได้แก่ ม.3 บ้านท้ายเข็ด ม.1 บ้านหนองโสน ม.5 บ้านเหนือ ม.1 บ้านสวนใหม่ และ ม.3 บ้านหนองกะพง และตอนที่ 3 จะมีชุมชนที่ได้รับผลกระทบ 3 ชุมชน ได้แก่ ม.7 บ้านหนองตามิตร ม.1 บ้านหนองปรือ และ ม.4 บ้านหัวโจด ซึ่งผลกระทบดังกล่าวจะเกิดขึ้นเพียงช่วงระยะของการก่อสร้างเท่านั้น เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จผลกระทบดังกล่าวก็จะหมดไป ประชาชนในชุมชนสามารถดำเนินชีวิตได้ตามปกติ ดังนั้น จึงคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>- ผลกระทบต่อเศรษฐกิจของชุมชน กิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง จะมีแรงงานเข้ามาทำงานในพื้นที่มากขึ้น โดยมีบ้านพักคนงานอยู่บริเวณ กม.ที่ 10+850 และบริเวณ กม.ที่ 23+340 ซึ่งจะมีคนงานก่อสร้างแห่งละ 40 คน ดังนั้น จะมีคนงานเข้ามาจับจ่ายใช้สอยในพื้นที่ อาจมีการจัดจ้างแรงงานในพื้นที่ ทำให้มีเงินทุนหมุนเวียนในชุมชนเพิ่มมากขึ้นผลกระทบที่เกิดขึ้นจะเป็นลักษณะของการหมุนเวียนของเงินที่ใช้ในการจับจ่ายของคนงานที่ซื้อเครื่องอุปโภคและบริโภคต่างๆ ในท้องถิ่น ซึ่งจะส่งผลดีต่อผู้ประกอบการค้าขาย และเป็นผลกระทบทางบวกต่อเศรษฐกิจในพื้นที่ ดังนั้น จึงคาดว่าผลกระทบทางบวกอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>- ผลกระทบต่อความเดือดร้อนรำคาญด้านฝุ่นละอองและเสียง การก่อสร้างแนว</p>	<p>คุณภาพอากาศและเสียง</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดตั้งศูนย์รับเรื่องเรียนที่สำนักงานโครงการ เพื่อรวบรวมข้อมูลปัญหาและกรร้องเรียนที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ จัดให้มีกล่องรับเรื่องเรียนที่เกิดจากโครงการไว้จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ สำนักงานก่อสร้างโครงการ แขวงทางหลวงชนบุรีที่ 1 และหมวดทางหลวงพนาสนิมคม โดยมีหมายเลขโทรศัพท์และระบุชื่อผู้ที่สามารถติดต่อได้ติดตั้งไว้ในบริเวณที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน เพื่อรับทราบปัญหาขณะดำเนินการก่อสร้าง และกำหนดให้ผู้รับเหมาคิดตามตรวจสอบข้อร้องเรียนจากกล่องรับเรื่องร้องเรียนเป็นประจำ โดยเมื่อได้รับเรื่องร้องเรียนถึงผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการแล้ว จะต้องดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขอย่างเหมาะสม และติดตามผลการดำเนินการ รวมทั้งตอบกลับข้อร้องเรียนให้ผู้ได้รับผลกระทบรับทราบโดยเร็วภายใน 15 วัน ดังรูปที่ 12 หากต้องใช้เวลามากกว่า 15 วัน ให้แจ้งผลการพิจารณาดำเนินการให้ผู้ร้องทราบเพิ่มเติมเป็นระยะๆ 	<p>ประชาชนในระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ ระยะเวลาดำเนินการ : 1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ 3 ปี หน่วยงานรับผิดชอบ : กรมทางหลวง จำกัด ำาง Third Party เป็นผู้ดำเนินการ งบประมาณ : 517,200 บาท/ปี 	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>


 (นายณคร ศรีวงค์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564


 (นายณคร ศรีวงค์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี้ยวเมืองพนาสัย

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>เส้นทางโครงการ อาจก่อให้เกิดฝุ่นละอองเพิ่มขึ้นจากอุปกรณ์ก่อสร้างที่เป็นเครื่องจักร ดีเซล จากการทำงานส่งด้วยรถบรรทุก และจากการเปิดหน้าดินซึ่งอาจมีการเก็บกองวัสดุไว้ในบริเวณที่มีการเปิดหน้าดิน ทำให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ซึ่งผลกระทบดังกล่าว จะเกิดขึ้นกับชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญต่อประชาชนในบริเวณดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ความเข้มข้นของฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างยังคงมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ดังนั้น จึงคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ ส่วนผลกระทบต่อความเดือดร้อนรำคาญด้านเสียง ซึ่งเกิดจากอุปกรณ์และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง โดยจะส่งผลให้เกิดการรบกวนประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ทำให้เกิดความรำคาญ และอาจรบกวนการได้ยิน หากได้รับเสียงดังในเวลานานๆ ซึ่งบริเวณแนวเส้นทางโครงการ ตอนที่ 1 มีหมู่บ้านที่จะได้รับผลกระทบ ได้แก่ ม.7 บ้านเนินตัว ได้รับระดับเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้าง เท่ากับ 73.9 เดซิเบล(เอ) ตอนที่ 2 มีหมู่บ้านที่จะได้รับผลกระทบ ได้แก่ ม.7 บ้านทุ่งขวาง ได้รับระดับเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้าง เท่ากับ 82.4 เดซิเบล(เอ) ซึ่งมีค่าเกินค่ามาตรฐาน และตอนที่ 3 มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานทุกแห่ง ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับสูง</p>	<p>มาตรการเฉพาะ</p> <ul style="list-style-type: none"> • บริเวณหมู่ 3 บ้านท้ายเข็ด หมู่ที่ 1 บ้านหนองโสน หมู่ที่ 5 บ้านเหนือ หมู่ที่ 1 บ้านสวนใหม่ หมู่ที่ 3 บ้านหนองกะพง ม.7 บ้านหนองตามิตร ม.1 บ้านหนองปรือ และ ม.4 บ้านหัวโขด ผู้รับเหมาต้องปฏิบัติตามมาตรฐานการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบด้านความคมชัด • บริเวณหมู่ 7 บ้านเนินตัว และหมู่ 7 บ้านทุ่งขวาง ผู้รับเหมาต้องปฏิบัติตามมาตรฐานการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบด้านเสียงอย่างเคร่งครัด 	<p>มาตรการดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนที่สำนักงานโครงการ เพื่อรวบรวมข้อมูลปัญหาและการร้องเรียนที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการโครงการ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • กลุ่มเป้าหมาย : ผู้นำชุมชน, กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม และกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะ 500 เมตร
<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- ผลกระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน เนื่องจากโครงการเป็นถนนที่ไม่มีกั้นทางเข้า-ออกของถนนโครงการ ประชาชนจึงยังคงสามารถใช้เส้นทางเดิมที่มีในท้องถิ่นเดินทางสัญจรไป-มาหาผู้อื่นได้ตามปกติ โดยยังคงสามารถเดินทาง</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>(นายพิพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)</p> <p>ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง กันยายน 2564</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>(นายนคร ศรีวิงค์)</p> <p>บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด กันยายน 2564</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>THAMMACHART CONSULTANT CO.,LTD.</p>

รายการแสดงผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมและมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพนาสนิคคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>ไปประกอบพิธีกรรมทางศาสนาได้ดั้งเดิมหรือสะดวกมากขึ้น ดังนั้น การพัฒนาโครงการจะไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างความเสี่ยงของคนในชุมชนแต่อย่างใด จึงคาดว่าไม่มีผลกระทบ</p> <p>ส่วนงานบำรุงรักษาปกติ งานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา และงานบำรุงรักษาพิเศษ/งานบูรณะ/งานฉุกเฉิน เป็นงานซ่อมผิวทาง งานปรับระดับและงานผกผันผิวจราจร ซ่อมแซมให้สามารถใช้งานได้ตามปกติและเป็นการบำรุงรักษาเพื่อต่ออายุถนนแนวเส้นทางให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้มากขึ้น รวมทั้ง เป็นงานซ่อมบำรุงในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุที่ทำให้ถนนเกิดความเสียหาย เช่น ภาชนะน้ำมัน/น้ำหลาก ทำให้ถนนชำรุดเสียหาย ก็จากรมดังกล่าวจะดำเนินการอยู่บนพื้นถนนของโครงการเท่านั้น ซึ่งจะไม่มีการกีดขวางการเดินทางของคนในชุมชน เนื่องจากเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นตามกำหนดเวลา จึงไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงหรือส่งผลกระทบต่อโครงข่ายและทางตรงและทางอ้อมต่อโครงข่ายเส้นทางสังคมของคนในชุมชนแต่อย่างใด จึงคาดว่าไม่มีผลกระทบ</p> <p>- ผลกระทบต่อเศรษฐกิจของชุมชน เมื่อมีการเปิดใช้โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สายทางเลี่ยงเมืองพนาสนิคคม จะทำให้การคมนาคมมีความสะดวก ปลอดภัย และเพิ่มประสิทธิภาพของการคมนาคมโครงข่าย เนื่องจากความสะดวกในการสัญจรไปมาของการขนส่งผลิตภัณฑ์/วัตถุดิบทั้งในภาคอุตสาหกรรมและภาคเกษตรกรรม นอกจากนี้ จะช่วยให้การขนส่งทั้งในภาคอุตสาหกรรมและภาคเกษตรกรรมสะดวกยิ่งขึ้น รวมทั้งหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรภายในตัวเมืองพนาสนิคคม ประชาชนและนักท่องเที่ยวสามารถ</p>	<p>จัดให้มีกล้องรับร่องรอยที่เกิดจากโครงการไว้จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ แขวงทางหลวงชลบุรีศรี 1 และหมวดทางหลวงพนาสนิคคม โดยมีหมายเลขโทรศัพท์และระบุชื่อผู้ที่สามารถติดต่อได้ ติดตั้งไว้ในบริเวณที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน เพื่อรับทราบปัญหาขณะดำเนินการก่อสร้าง และกำหนดให้ผู้รับเหมาติดตามตรวจสอบร่องรอยเรียนจากกล้องรับร่องรอยเป็นประจำ โดยเมื่อได้รับร่องรอยเรียนถึงผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการแล้ว จะต้องดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขอย่างเหมาะสม และติดตามผลการดำเนินการ รวมทั้งตอบกลับข้อร้องเรียนให้ผู้ได้รับผลกระทบรับทราบโดยเร็ว ภายใน 15 วัน</p>	<p>จากกล้องแนวเส้นทางโครงการ</p> <p>● ดัชนีตรวจวัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - การเปลี่ยนแปลงสภาพทางเศรษฐกิจ-สังคม ของครัวเรือน - เปรียบเทียบก่อนและหลังมีโครงการ - ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้น - เนื่องจากโครงการ - การใช้ประโยชน์จากโครงการ - ความคิดเห็นต่อโครงการ ● ระยะเวลาดำเนินการ : 1 ครั้ง/ปี โดยดำเนินการใน 2 ปีแรกต่อเนื่อง หลังจากนั้นดำเนินการในปีที่ 5, 10, 15 และ 20 ● หน่วยงานรับผิดชอบ : กรมทางหลวง จัดจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ ● งบประมาณ : 517,200 บาท/ครั้ง/ปี 	



(Handwritten signature)

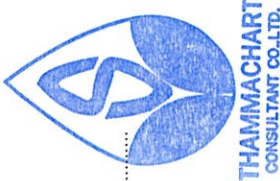
(นายนคร ศรีวังค์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพนาศิม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>เดินทางสะดวกรวดเร็วมากขึ้น และเพิ่มศักยภาพภายในชุมชน ดังนั้น จึงคาดว่าผลกระทบทางบวกอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>ส่วนงานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา เช่น การซ่อมบำรุงทั่วไป การบำรุงรักษาผิวทางและให้ต่าง งานบำรุงรักษาพิเศษ/งานซ่อมฉุกเฉิน เป็นการซ่อมบำรุงในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน เช่น ภัยธรรมชาติ หรืออุบัติเหตุที่ทำให้ถนนชำรุดเสียหาย กิจกรรมดังกล่าวดำเนินการในระยะเวลาดังกล่าว มีพนักงานซ่อมบำรุงไม่มาก และไม่มีการตั้งบ้านพักคนงานในพื้นที่ชุมชนแต่อย่างใด ดังนั้น จึงไม่ส่งผลให้เกิดการหมุนเวียนของเงินลงทุนในชุมชนมากนัก จึงไม่มีผลกระทบ</p> <p>- ผลกระทบต่อความเดือดร้อนราคาที่ดินผู้ครอบครองและเสียดาย เมื่อโครงการเปิดดำเนินการ จะมียานพาหนะเข้ามาใช้เส้นทางโครงการ ซึ่งจะส่งผลให้ความเข้มข้นของมลสาร ได้แก่ ผู้คนละอองขนาด 10 ไมครอน ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ที่เกิดจากรถยนต์เพิ่มขึ้น ซึ่งจากการคาดการณ์ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ พบว่า ความเข้มข้นของมลสารที่เพิ่มขึ้นจากการเปิดดำเนินการบริเวณพื้นที่รอบหัวด้านสิ่งแวดล้อม มีค่าต่ำกว่าค่ามาตรฐานมาก ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ</p> <p>ส่วนงานบำรุงรักษากำหนดเวลา เช่น การซ่อมบำรุงทั่วไป การบำรุงรักษาผิวทางและให้ต่าง งานบำรุงรักษาพิเศษ/งานซ่อมฉุกเฉิน เป็นการซ่อมบำรุงในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน เช่น ภัยธรรมชาติ หรืออุบัติเหตุที่ทำให้ถนนชำรุดเสียหาย กิจกรรมดังกล่าวดำเนินการในระยะเวลาดังกล่าว มีพนักงานซ่อมบำรุงไม่มาก และไม่มีการใช้เครื่องจักรขนาดใหญ่</p>		

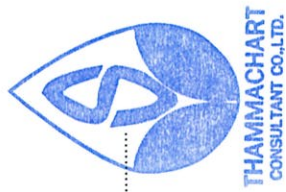


(นายนคร ศรีวังค์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(นายปิยพงษ์ จิวพัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทงสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพเนินดินคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>5.2 การโยกย้ายและเวนคืน</p> <p>ใหญ่ ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ</p> <p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <p>1) ตอนที่ 1 กม.0+000 เหนือ ถึง กม.11+121 ตะวันตก เป็นการก่อสร้างแนวถนนตัดใหม่ มีความยาวทั้งสิ้น 11.12 กิโลเมตร รวมถึงการก่อสร้างสะพานข้ามแยก จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 315 อะเชิงเทรา และถนนบ้านกลาง ซึ่งจากการเตรียมพื้นที่เพื่อการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ จะทำให้เกิดผลกระทบต่อการโยกย้ายสิ่งปลูกสร้างและเวนคืนที่ดินของประชาชน โดยบริเวณแนวเส้นทางโครงการ มีพื้นที่ที่ต้องเวนคืนที่ดินประมาณ 418.36 ไร่ และสิ่งปลูกสร้าง ได้แก่ ที่พักอาศัยชั้นเดียว และสองชั้น รวมจำนวน 9 หลัง โดยมีจำนวนผู้ถูกเวนคืนจำนวน 54 ราย ซึ่งรวมเป็นค่าทดแทนทั้งสิ้น ประมาณ 260,562,000 บาท</p> <p>2) ตอนที่ 2 กม.11+121 ตะวันตก ถึง กม.28+383 เป็นการก่อสร้างแนวถนนตัดใหม่ มีความยาวทั้งสิ้น 19.865 กิโลเมตร การก่อสร้างทางแยกต่างระดับ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ บริเวณทางหลวงหมายเลข 315 และทางหลวงหมายเลข 349 รวมถึงการก่อสร้างสะพานข้ามแยก จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 3284 ทางหลวงหมายเลข 3246 ซึ่งจากการเตรียมพื้นที่เพื่อการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ จะทำให้เกิดผลกระทบต่อการโยกย้ายสิ่งปลูกสร้างและเวนคืนที่ดินของประชาชน โดยบริเวณแนวเส้นทางโครงการ มีพื้นที่ที่ต้องเวนคืนที่ดินประมาณ 714.57 ไร่ และสิ่งปลูกสร้าง ได้แก่ ที่พักอาศัยชั้นเดียว และสองชั้น จำนวน 82 หลัง โดยมีจำนวนผู้ถูกเวนคืนจำนวน 182 ราย ซึ่ง</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยทรัพย์สิน ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 (ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 136 ตอนที่ 71 ก วันที่ 29 พฤศจิกายน 2562) ในชั้นพระราชกฤษฎีกา (พ.ร.ฎ.) หากผู้ถูกเวนคืนไม่พอใจในราคาหรือจำนวนเงินค่าทดแทนที่คณะกรรมการกำหนด ต้องให้ผู้ถูกเวนคืนสามารถยื่นอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ภายใน 60 วันนับแต่วันได้รับหนังสือแจ้งให้ไปรับเงินค่าทดแทน การจ่ายค่าทดแทนต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาอันสั้น และต้องจ่ายเป็นเงินสดเดียว เพื่อให้ผู้ถูกเวนคืนสามารถนำไปซื้อที่อยู่อาศัยหรือที่กินที่กินแห่งใหม่ได้ ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และชดเชยทรัพย์สินตลอดแนวเส้นทางโครงการก่อสร้างทางใหม่ สายทางเลี่ยงเมืองพเนินดินคม โดยดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างโปร่งใส และเป็นธรรม กรมทางหลวงต้องประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการ 	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยทรัพย์สิน ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 (ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 136 ตอนที่ 71 ก วันที่ 29 พฤศจิกายน 2562) ในชั้นพระราชกฤษฎีกา (พ.ร.ฎ.) หากผู้ถูกเวนคืนไม่พอใจในราคาหรือจำนวนเงินค่าทดแทนที่คณะกรรมการกำหนด ต้องให้ผู้ถูกเวนคืนสามารถยื่นอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ภายใน 60 วันนับแต่วันได้รับหนังสือแจ้งให้ไปรับเงินค่าทดแทน การจ่ายค่าทดแทนต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาอันสั้น และต้องจ่ายเป็นเงินสดเดียว เพื่อให้ผู้ถูกเวนคืนสามารถนำไปซื้อที่อยู่อาศัยหรือที่กินที่กินแห่งใหม่ได้ ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และชดเชยทรัพย์สินตลอดแนวเส้นทางโครงการก่อสร้างทางใหม่ สายทางเลี่ยงเมืองพเนินดินคม โดยดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างโปร่งใส และเป็นธรรม กรมทางหลวงต้องประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการ 	



(Handwritten signature)

(นายนคร ศรีวิวงศ์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพนาศินิม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>รวมเป็นค่าทดแทนทั้งสิ้นประมาณ 479,184,000 บาท</p> <p>3) ตอนที่ 3 กม.28+383 ถึง กม.41+201 เป็นการก่อสร้างแนวถนนตัดใหม่ มีความยาวทั้งสิ้น 10.187 กิโลเมตร รวมถึงการก่อสร้างสะพานข้ามแยก จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ บริเวณจุดตัดทางหลวงชนบทสาย ขบ.3104 และจุดตัดทางหลวงชนบทสาย ขบ.3086 และจุดตัดถนนเมืองใหม่ ซึ่งจากการเตรียมพื้นที่เพื่อทำการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ จะทำให้เกิดผลกระทบต่อการโยกย้ายสิ่งปลูกสร้างและพื้นที่ดินของประชาชนโดยบริเวณแนวเส้นทางโครงการ มีพื้นที่ที่ต้องเวนคืนดินประมาณ 484.13 ไร่ และสิ่งปลูกสร้างได้แก่ ที่พักอาศัยชั้นเดียวและสองชั้น จำนวน 51 หลัง โดยมีจำนวนผู้ถูกเวนคืนจำนวน 92 ราย ซึ่งรวมเป็นค่าทดแทนทั้งสิ้นประมาณ 258,098,000 บาท</p> <p>ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นนั้นจะส่งผลกระทบต่อความวิตกกังวลของประชาชน ได้แก่ ความชัดเจนของพื้นที่ที่จะถูกเวนคืนและรายชื่อผู้ที่จะถูกเวนคืน เกรงว่าจะได้รับค่าทดแทนที่ต่ำกว่าราคาซื้อขายในท้องตลาด และการต้องอพยพโยกย้ายไปจากที่อยู่เดิมและไม่สามารถหาซื้อที่ดินใหม่บริเวณใกล้เคียงได้ ทั้งนี้ ผลกระทบด้านกานการโยกย้ายและเวนคืนส่วนใหญ่ส่งผลต่อทรัพย์สิน อาชีพ รายได้และวิถีชีวิตของประชาชนโดยตรง ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้น จึงมีผลกระทบอยู่ในระดับสูง</p>	<p>ชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบก่อนการก่อสร้าง โดยให้จัดประชุมชี้แจงรายละเอียดเกี่ยวกับขั้นตอนการเวนคืน และการจ่ายค่าทดแทนที่ดินและทรัพย์สิน รวมทั้งสิทธิของผู้ถูกเวนคืนให้กับประชาชนที่ถูกเวนคืนได้รับทราบ เพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้อง รวมถึงเพื่อลดความกังวลและลดผลกระทบด้านจิตใจต่อผู้ถูกเวนคืน</p> <ul style="list-style-type: none"> แจ้งกำหนดการก่อสร้างให้ผู้ได้รับผลกระทบทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน ก่อนที่จะดำเนินการก่อสร้าง เพื่อจะได้มีระยะเวลาในการเตรียมการย้ายสิ่งปลูกสร้างออกไปจากพื้นที่ก่อสร้าง 	
	<p>ระยะก่อสร้าง/ระยะดำเนินการ</p> <p>เมื่อโครงการแล้วเสร็จและเปิดดำเนินการจะทำให้ผู้ใช้เส้นทางมีความสะดวกสบายในการเดินทางและประหยัดเวลาในการเดินทาง เนื่องจากมีเส้นทางคมนาคมเพิ่มขึ้นอีกเส้น</p>	<p>ระยะก่อสร้าง/ระยะดำเนินการ</p> <p>เนื่องจากไม่มีผลกระทบจึงไม่กำหนดมาตรการฯ</p>	



(Handwritten signature)

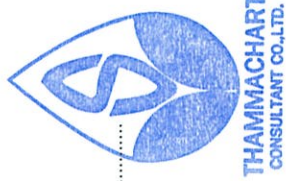
(นายนคร ศรีวิงค์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพิจิตร

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>5.3 สาธารณสุข</p>	<p>หนึ่งในเขตอำเภอพิจิตร จังหวัดพิจิตร เพื่อใช้เป็นทางเลี่ยงเมือง/ทางลัดในการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยวผ่านไปยังพื้นที่ชายบริเวณชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชาที่อำเภอ อรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว โดยที่ไม่ต้องผ่านในพื้นที่เขตติดต่อพิจิตรพิจิตร ซึ่งปัจจุบันมีสภาพการจราจรที่หนาแน่น และกิจกรรมในระยนี้ไม่มีผลกระทบต่อการโยกย้ายและเวนคืนแต่อย่างใด เนื่องจากมีการโยกย้ายและเวนคืนได้เป็นการแล้วเสร็จก่อนช่วงการก่อสร้างโครงการแล้ว</p>	<p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>
<p>5.3 สาธารณสุข</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย : กิจกรรมที่เกิดขึ้นในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อนก่อสร้าง ได้แก่ งานขนย้ายวัสดุ/ชิ้นส่วนงานก่อสร้าง งานขุดดิน งานปรับถมพื้นที่ งานทางงานก่อสร้างสะพานกลับรถ งานก่อสร้างเสาเข็ม งานฐานราก และงานสะพาน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนที่อยู่ในใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง โดยกิจกรรมต่างๆ เหล่านี้มีมีการใช้เครื่องจักรในการขุด เบ็ดหน้าดิน ปรับพื้นที่ที่อาจก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง เกิดสารมลพิษทางอากาศจากท่อไอเสียรถบรรทุก และเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง เช่น ฝุ่นละออง ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) รวมทั้งเสียงดังรบกวนจากการตอกหรือขุด ซึ่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยจะก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศและเสียงดังรบกวนส่งผลต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนที่อยู่ติดกับเขตทาง ทำให้เกิดการเจ็บป่วย เช่น โรคระบบทางเดินหายใจจากการได้รับฝุ่นละออง โรคระบบการได้ยิน</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านน้ำผิวดิน คุณภาพอากาศ เสียง สุขภิบาล และอาชีวอนามัย ต้องมีการจัดระบบสารชีวภาคและสาธารณสุขการให้เพียงพอ และต้องปฏิบัติตามมาตรฐานหรือกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ประกาศกระทรวงสาธารณสุข ที่ 7/2538 กำหนดจำนวนคนงานต่อพื้นที่อาคารที่พักของคนงานก่อสร้าง เป็นต้น กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการด้านสุขอนามัยอย่างเคร่งครัดเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 (Covid-19) ในกลุ่มคนงานก่อสร้างหรือคนในครอบครัวที่พำนักที่ที่พักคนงาน ดังนี้ 	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กลุ่มเป้าหมาย : ติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ โดยดำเนินการร่วมกับ การสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งเป็นการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนที่อยู่ตามแนวเส้นทาง ประกอบด้วย กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม และกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ดัชนีตรวจวัด : ปัญหาสุขภาพอนามัย



(Handwritten signature)

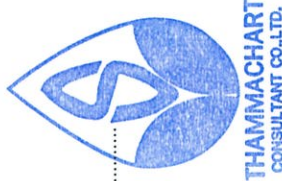
(นายนคร ศรีรงค์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาราชการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพนาศนิคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>จากการได้รับเสียงดังจากการก่อสร้าง โดยผลกระทบดังกล่าวมีขอบเขตอยู่ในพื้นที่ที่จำกัด และมีระยะเวลาในการได้รับผลกระทบจะเกิดขึ้นในช่วงก่อสร้างโครงการเท่านั้น ขนาดผลกระทบจึงอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>ปัญหาอนามัยสิ่งแวดล้อมและการแพร่ระบาดของโรค :</p> <p>- ปัญหาด้านขยะมูลฝอย : กิจกรรมภายในบ้านพักคนงานก่อสร้างแต่ละแห่ง จะก่อให้เกิดขยะมูลฝอยจากกิจกรรมต่างๆ ซึ่งจากการคาดการณ์ในระยะก่อสร้างจะมีการจ้างแรงงานประมาณแห่งละ 40 คน ส่งผลให้เกิดปริมาณขยะมูลฝอยประมาณ 107 ลิตร/วัน หรือ 32 กิโลกรัม/วัน (0.032 ตัน/วัน) หากมีการจัดการด้านสุขาภิบาลไม่เพียงพอ อาจส่งผลให้เกิดกลิ่นเหม็นและอาจทำให้เกิดเป็นแหล่งเพาะพันธุ์ของหนู แมลงวัน และยุงได้ ซึ่งเป็นพาหะนำโรคติดต่อสู่คนงานภายในบ้านพักคนงาน และแพร่กระจายไปสู่ชุมชนใกล้เคียง ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>- ปัญหาด้านน้ำเสีย : กิจกรรมภายในบ้านพักคนงานก่อสร้างแต่ละแห่ง จะก่อให้เกิดน้ำเสีย ซึ่งจากการคาดการณ์ในระยะก่อสร้างจะมีการจ้างแรงงานประมาณแห่งละ 40 คน สามารถคำนวณปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากจำนวนคนงาน โดยอ้างอิงการคำนวณจากอัตราความต้องการใช้น้ำที่ 8 ลิตร/คน/วัน (เกรียงศักดิ์, 2559) และอัตราการเกิดน้ำเสียคิดเป็นร้อยละ 80 ของปริมาณน้ำใช้ ดังนั้น จะส่งผลให้เกิดปริมาณน้ำเสีย 6.4 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน หากมีการจัดการไม่ีอาจส่งผลให้น้ำเสียไหลลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะได้ แต่โครงการได้จัดให้มีห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาล ไม่น้อยกว่า 1 ห้อง ต่อ 15 คน พร้อม</p>	<p>จัดให้มีการติดกรงป้องกันเบื้องต้น โดยสิ่งเคตผู้ที่มีอาการเจ็บป่วย เช่น มีไข้ ไอ จาม มีน้ำมูก หรือเหนื่อยหอบ ให้หยุดปฏิบัติงาน และพาไปพบแพทย์ทันที</p> <p>- จัดหาหน้ากากอนามัยและอุปกรณ์ป้องกันตนเองขณะปฏิบัติงานอย่างเหมาะสมและเพียงพอสำหรับคนงาน ทั้งในพื้นที่ก่อสร้างและที่พักคนงาน</p> <p>- จัดตั้งรั้วรับประทานอาหารในสถานที่ก่อสร้างให้มีระยะห่างระหว่างบุคคล 1-2 เมตร ไม่ควรรับประทานอาหารรวมกันเป็นกลุ่ม ควรรับประทานอาหารปรุงสุก และควรแยกของใช้ส่วนตัว เช่น แก้วน้ำ ช้อน เป็นต้น</p> <p>- จัดให้มีที่ล้างมือพร้อมสบู่ หรือจุดบริการเจลแอลกอฮอล์สำหรับคนงานอย่างเพียงพอ ทั้งในพื้นที่บริเวณก่อสร้างและที่พักคนงาน และหมั่นล้างมือให้สะอาดด้วยสบู่และน้ำอยู่เสมอ</p> <p>- กรณีมีการรับ-ส่ง พนักงาน ให้ดูแลด้านความปลอดภัยของคณงาน เช่น จำกัดจำนวนคนในรถรับ-ส่ง ไม่ให้แออัด จัดที่นั่งไม่ให้หันหน้าเข้าหากัน และให้สวมหน้ากากอนามัย หลีกเลี่ยงการพูดคุยโดยไม่จำเป็น ตลอดจนระยะเวลาการเดินทาง และไม่ควรรับประทานอาหารระหว่างเดินทาง</p>	<p>เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ระยะเวลาดำเนินการ : ดำเนินการ 1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ 3 ปี 	<p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>- จัดให้มีการติดกรงป้องกันเบื้องต้น โดยสิ่งเคตผู้ที่มีอาการเจ็บป่วย เช่น มีไข้ ไอ จาม มีน้ำมูก หรือเหนื่อยหอบ ให้หยุดปฏิบัติงาน และพาไปพบแพทย์ทันที</p> <p>- จัดหาหน้ากากอนามัยและอุปกรณ์ป้องกันตนเองขณะปฏิบัติงานอย่างเหมาะสมและเพียงพอสำหรับคนงาน ทั้งในพื้นที่ก่อสร้างและที่พักคนงาน</p> <p>- จัดตั้งรั้วรับประทานอาหารในสถานที่ก่อสร้างให้มีระยะห่างระหว่างบุคคล 1-2 เมตร ไม่ควรรับประทานอาหารรวมกันเป็นกลุ่ม ควรรับประทานอาหารปรุงสุก และควรแยกของใช้ส่วนตัว เช่น แก้วน้ำ ช้อน เป็นต้น</p> <p>- จัดให้มีที่ล้างมือพร้อมสบู่ หรือจุดบริการเจลแอลกอฮอล์สำหรับคนงานอย่างเพียงพอ ทั้งในพื้นที่บริเวณก่อสร้างและที่พักคนงาน และหมั่นล้างมือให้สะอาดด้วยสบู่และน้ำอยู่เสมอ</p> <p>- กรณีมีการรับ-ส่ง พนักงาน ให้ดูแลด้านความปลอดภัยของคณงาน เช่น จำกัดจำนวนคนในรถรับ-ส่ง ไม่ให้แออัด จัดที่นั่งไม่ให้หันหน้าเข้าหากัน และให้สวมหน้ากากอนามัย หลีกเลี่ยงการพูดคุยโดยไม่จำเป็น ตลอดจนระยะเวลาการเดินทาง และไม่ควรรับประทานอาหารระหว่างเดินทาง</p>



(Handwritten signature)

(นายนคร ศรีวังค์)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564

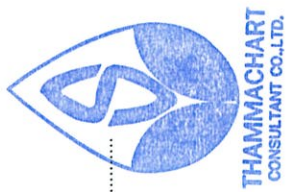
(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)

ผู้อำนวยการกอง รักษาราชการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

รายการแสดงผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพนัสนิคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>ระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป เพื่อรองรับน้ำเสียจากสัมมนาบำบัด ก่อนจะระบายลงสู่แหล่งน้ำต่อไป ดังนั้น จึงมีผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>- ขีดความสามารถในการบริการด้านสาธารณสุข : กิจกรรมการก่อสร้างในระยะเวลา ก่อนการก่อสร้างและระยะก่อสร้างจะมีเจ้าหน้าที่และคนงานของโครงการที่เข้ามาเกี่ยวข้อง โดยบุคคลเหล่านี้เป็นผู้ที่ได้รับการคุ้มครองด้านสวัสดิการการรักษาพยาบาลในระบบประกันสังคม ที่สามารถเข้ารับการรักษาตัวในโรงพยาบาลในเขตเมืองได้ โดยไม่เพิ่มภาระหรือไม่เบียดบังสวัสดิการของประชาชนในท้องถิ่น แต่ทั้งนี้จำนวนผู้ป่วยที่ออกจเพิ่มมากขึ้น อาจส่งผลต่อขีดความสามารถของบุคลากรที่อาจไม่เพียงพอได้ อย่างไรก็ตาม โครงการได้จัดให้มีรถอัมبولีانسพยาบาลเบื้องต้นไว้ภายในสถานที่ควบคุมงาน ซึ่งผู้ที่ได้รับบาดเจ็บหรือเจ็บป่วยเล็กน้อยไม่จำเป็นต้องเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลดังกล่าว ดังนั้น ความสามารถในการให้บริการด้านสาธารณสุขในพื้นที่โครงการยังสามารถรองรับได้ไม่แตกต่างจากเดิมมากนัก ดังนั้น จึงมีผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>- จัดหาสื่อความรู้ และข้อมูลข่าวสาร เกี่ยวกับการป้องกันโรคโควิด-19 (Covid-19) และวิธีป้องกันตนเองและครอบครัว ด้วยภาษาที่คนงานสามารถเข้าใจได้</p> <p>- ไม่ควรไปในสถานที่แออัดหรือรวมกันของคนจำนวนมาก เช่น ตลาด ร้านค้า ดงกิจกรรมที่มีการรวมกลุ่ม หรือเล่นสังสรรค์ ในช่วงเวลาเลิกงาน หรือวันหยุด หากมีอาการไข้ ไอ จาม หรือเหนื่อยหอบ ให้หยุดปฏิบัติงานและแจ้งเจ้าของงานให้รับทราบทันที</p> <p>- สวมหน้ากากอนามัยตลอดเวลาปฏิบัติงาน และทุกครั้งที่ออกนอกที่พักระหว่างเดินทางไปทำงาน และไม่มีเมื่อมาสัมผัสใบหน้า ตา จมูก ปาก โดยไม่จำเป็น ต้องเว้นระยะห่างระหว่างบุคคล 1-2 เมตร</p> <p>- วางแผนปฏิบัติและทำความเข้าใจกับคนงาน กรณีมีผู้ป่วยยืนยันเฝ้าไข้ผู้ป่วย ผู้สัมผัสเสี่ยงสูง หรือผู้สัมผัสเสี่ยงจากครอบครัว การสนับสนุนการดำรงชีวิตประจำวันในการกักตัว การจำกัดการเดินทางเข้า-ออกที่พัก การปิดพื้นที่พัก การอพยพโยกย้ายคนงานที่ไม่ป่วยกรณีที่มีการแพร่กระจายมาก การจัดผู้ป่วยแล้วกลับมาทำงาน การประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐใน</p>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>	



(Handwritten signature)

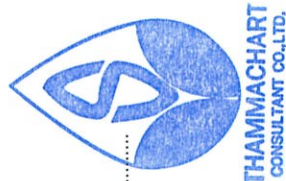
(นายนคร ศรีจริงค์)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการกอง รักษาราชการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

รายการแสดงผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพนาสัย

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ</p> <p>โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพนาสัย</p>	<p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>พื้นที่เพื่อรับทราบและปฏิบัติตามคำแนะนำ</p> <ul style="list-style-type: none"> - คนงานและบุคคลในครอบครัว ให้ทำความสะอาดห้องพักและพื้นที่ส่วนกลางที่ใช้ร่วมกัน เปิดประตู หน้าต่าง เพื่อระบายอากาศเป็นประจำทุกวัน - ไม่ควรอาบน้ำพร้อมกันในที่อาบน้ำรวม ควรใช้อุปกรณ์ส่วนตัวในการปฏิบัติกิจวัตรประจำวัน - หมั่นทำความสะอาดห้องน้ำ ห้องส้วมหรือบริเวณที่อาจมีการปนเปื้อนหรือสัมผัสบ่อยๆ ด้วยน้ำยาผสมผงซักฟอกหรือน้ำยาฆ่าเชื้อโรคอย่างสม่ำเสมอ 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>เมื่อมีการดำเนินโครงการ จะทำให้การคมนาคมมีความสะดวก และปลอดภัยมากขึ้น ซึ่งทำให้ปริมาณการจราจรเพิ่มมากขึ้น ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นทางด้านสาธารณสุข เกิดจากการเพิ่มขึ้นของมลพิษทางอากาศ และเสียงจากการจราจรบนท้องถนน อาจส่งผลกระทบต่อทางด้านสาธารณสุข สุขภาพอนามัยของประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงโครงการได้ ซึ่งจากผลการประเมินด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานทั้งหมด ความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่ไม่สามารถรับรู้สักรู้ได้ และไม่ส่งผลกระทบต่ออาคารทุกประเภท ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>เนื่องจากไม่มีผลกระทบจึงไม่กำหนดมาตรการฯ</p>	



(Handwritten signature)

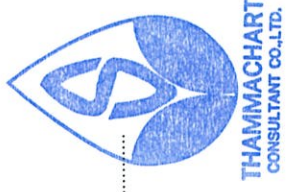
(นายนคร ศรีวิวงศ์)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพนาศนิคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>5.4 อาชีวอนามัย</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>ผลกระทบจากกิจกรรมดังกล่าว โดยอาจก่อให้เกิดฝุ่นละอองจากอุปกรณ์และเครื่องจักร ทำให้คนงานเกิดการเจ็บป่วย โดยเฉพาะโรคระบบทางเดินหายใจจากการได้รับฝุ่นละออง นอกจากนี้กิจกรรมการตอกหรือเจาะเสาเข็ม การเจาะฐานรากโครงสร้าง ซึ่งมีการใช้เครื่องจักรกลขนาดใหญ่ที่ก่อให้เกิดเสียงดัง และความร้อนสูง อาจทำให้คนงานได้รับเสียงดัง และได้รับความร้อนจากกิจกรรมดังกล่าวได้เช่นกัน ทำให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับรายได้ยของประชาชน และเกิดความรู้สึกรำคาญจากแรงสั่นสะเทือนที่ส่งผลกระทบต่อคนงานก่อสร้างได้ รวมทั้งอาจเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากการทำงานที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ขาดความระมัดระวัง ประมาทเลินเล่อ และการไม่ปฏิบัติตามกฎข้อกำหนดหรือระเบียบการปฏิบัติงานของคนงาน การใช้เครื่องจักรผิดประเภท ผิดวิธีการใช้เครื่องจักรที่ชำรุดเสียหาย การวางเศษวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ไว้บริเวณพื้นที่ทำงาน ไม่จัดเก็บให้เป็นระเบียบเรียบร้อย ก็จะมีเสียงดังที่เกิดได้เช่นกัน นอกจากนี้ คนงานที่ทำงานอยู่บริเวณใกล้กับถนนยังเสี่ยงต่อการถูกเฉี่ยวชนจากรถที่สัญจรไปมา แต่ผลกระทบที่เกิดขึ้นเป็นเพียงผลกระทบชั่วคราวในช่วงที่มีการก่อสร้างเท่านั้น ดังนั้น จึงกำหนดให้ผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ สำหรับกิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานทั้ง 9 แห่ง เป็นกิจกรรมที่ต้องปฏิบัติงานบนที่สูง โดยระดับของโครงสร้างสูงประมาณ 5.5 เมตร ซึ่งต้องใช้ความชำนาญ และความระมัดระวังในการปฏิบัติงาน หากคนงานปฏิบัติงานด้วยความประมาท หรือไม่มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล อาจก่อให้เกิดการลัดตกลง</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบด้านอากาศและบรรยากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การคมนาคมขนส่ง และสุขภาพความปลอดภัย กำหนดให้มีการหมุนเวียนคนงานก่อสร้างที่ต่อเนื่องกันเป็นเวลานานในพื้นที่ที่มีเสียงดังและความสั่นสะเทือนติดต่อกันเป็นเวลานาน จัดช่วงเวลาที่ให้คนงานที่ปฏิบัติงานกับเครื่องจักร/อุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนทั่วร่างกาย ในกรณีที่เกิดการก่อสร้างก่อให้เกิดเสียงดัง 90 เดซิเบล(เอ) ห้ามให้คนงานก่อสร้างทำงานเกิน 8 ชั่วโมงต่อวัน และระยะเวลาในการทำงานต้องลดลงครึ่งหนึ่ง ในทุกๆ 5 เดซิเบลที่เพิ่มขึ้น ปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ได้แก่ ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กฎกระทรวงภายใต้พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 และพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2562 ผู้รับเหมาต้องจัดให้มีพนักงานเจ้าหน้าที่อาชีวอนามัย และ 	-



(Handwritten signature)

(นายนคร ศรีจรงค์)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด

กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)

ผู้อำนวยการกอง รักษาราชการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง

กันยายน 2564

รายการแสดงผลการประเมินความเสี่ยงและมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพินสนิคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>มาเกิดการบาดเจ็บ หรืออาจถึงขั้นพิการได้ ซึ่งผลกระทบจะเกิดขึ้นในช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้างบนที่สูงเท่านั้น ดังนั้น จึงกำหนดให้ผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p>	<p>ความปลอดภัยบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย ถุงมือ แวนตา หน้ากาก เครื่องป้องกันเสียง รองเท้ายางหุ้มส้น สายรัดนิรภัย (ประเภทงานในที่สูง) ให้เพียงพอต่อผู้ปฏิบัติงาน และกำชับให้ผู้ปฏิบัติงานสวมใส่อุปกรณ์ดังกล่าวทุกครั้งที่ปฏิบัติงาน ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดอบรมผู้ปฏิบัติงานให้รู้จักวิธีใช้ดูแล และบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ อย่างถูกต้องและเหมาะสมกับประเภทของงานก่อนการปฏิบัติ กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบตรวจสอบ และบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ ให้ใช้งานได้ดีอยู่เสมอ หากพบว่าเครื่องจักรอุปกรณ์ใดชำรุดเสียหาย ต้องซ่อมแซมทันที เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน จัดให้มีอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้นและยาสามัญไว้ในสำนักงานควบคุมคนงานก่อสร้างของโครงการ เพื่อให้การรักษายาบาลเบื้องต้นในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุได้ทันที ทั้งนี้ และประสานงานกับสถานพยาบาลที่อยู่ใกล้เคียง ได้แก่ โรงพยาบาลพินสนิคม หรือโรงพยาบาลพานทอง เพื่อรับผู้ป่วยกรณีฉุกเฉิน 	


 (นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

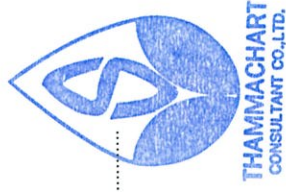

 (นายนคร ศรีวงค์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564



THAMMACHART
CONSULTANT CO.,LTD.

รายการแสดงผลการประเมินความเสี่ยงและมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพินนาคิม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพินนาคิม</p>	<p>จากโครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ติดตั้งป้ายแสดงขอบเขตการก่อสร้างให้ชัดเจน ในเขตก่อสร้างส่วนใดที่เป็นอันตราย ผู้ที่เข้าไปในเขตดังกล่าวต้องสวมหมวกนิรภัย และทำป้ายแสดงเขตอันตรายให้ชัดเจนทุกแห่ง รวมทั้งจัดทำรั้วกัน หรือเส้นแสดงเขตอันตราย ณ ที่ตั้งของเครื่องจักรที่อาจเป็นอันตรายให้ชัดเจนทุกแห่ง ตรวจสอบสุขภาพคนงานและพนักงานก่อนเข้าปฏิบัติงาน รวมถึงตรวจสอบสุขภาพพนักงานประจำปี <p>มาตรการเฉพาะ</p> <ul style="list-style-type: none"> การทำงานบนที่สูงซึ่งจะเกิดขึ้นบริเวณพื้นที่ก่อสร้างจุดตัดทางแยกทั้ง 9 แห่ง กำหนดให้ผู้รับเหมาต้องมีการสนทนาความปลอดภัย (Safety Talk) เพื่อให้คนงานก่อสร้างตระหนักถึงอันตรายที่จะเกิดขึ้นจากการทำงานบนที่สูง โดยหัวหน้างานจะต้องเรียกประชุมคนงานที่จะปฏิบัติงาน ก่อนเริ่มปฏิบัติงานทุกวัน และใช้เวลาประมาณ 10 นาที สำหรับหัวข้อในการจัดทำ Safety Talk ดังนี้ งานที่จะต้องปฏิบัติตามการทำงานบนที่สูง อันตรายของงานที่อาจเกิดขึ้นจากการปฏิบัติงานบนที่สูง มาตรการในการป้องกันอันตรายที่จะเกิดขึ้นจากการทำงานบนที่ 	



(Handwritten signature)

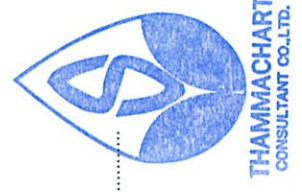
(นายนคร ศรีวิงค์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี้ยวเมืองพินสักนิคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>กิจกรรมดังกล่าวส่งผลให้พนักงานซ่อมบำรุงมีโอกาสได้รับผลกระทบจากฝุ่นละออง เสียงดัง ความสั่นสะเทือน รวมถึงอุบัติเหตุจากการทำงาน และจากการจราจรที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ทำงาน อย่างไรก็ตามกิจกรรมดังกล่าวดำเนินการอยู่เป็นวงจำกัด และใช้จำนวนพนักงานไม่มากนัก ประกอบกับใช้ระยะเวลาในการทำงานเพียงช่วงระยะเวลาสั้นๆเท่านั้น ไม่มีการใช้อุปกรณ์หรือเครื่องจักรขนาดใหญ่ จึงกำหนดให้ผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>สูง และก่อนจบการทำ Safety Talk ให้พนักงานทุกคนพูด มาตรการพร้อมกับการปฏิบัติเหตุเป็นศูนย์</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ได้แก่ ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กฎกระทรวงภายใต้พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 และพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2562 • จัดให้มีรั้วกันเพื่อกักกันเขตการทำงานของบริเวณที่จะมีการซ่อมบำรุงให้มีความชัดเจน • ติดตั้งป้ายเตือน หรือกระสวยสะท้อนแสงเป็นระยะๆ ไม่น้อยกว่า 150 เมตร ก่อนถึงบริเวณที่จะมีการซ่อมบำรุง เพื่อให้รถที่สัญจรไปมามีความระมัดระวัง • กรณีที่มีการเบี่ยงช่องทางจราจร ต้องมีป้ายแจ้งเตือนการเบี่ยงช่องทางจราจร ก่อนถึงจุดปฏิบัติงานไม่น้อยกว่า 1 กิโลเมตร เพื่อป้องกันการเสียดสีรถที่พุ่งมาชนพนักงานซ่อมบำรุง • พนักงานซ่อมบำรุงทางหลวงจะต้องมีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล (PPE) เช่น หมวกแข็ง ถุงมือ รองเท้าบูท และ 	



(Handwritten signature)

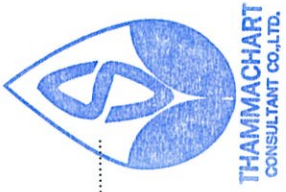
(นายนคร ศรีวิงค์)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี้ยวเมืองพินันติคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>5.5 อุบัติเหตุและความปลอดภัย</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>- ผลกระทบจากกิจกรรมในพื้นที่ก่อสร้าง การก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ การทำงานของเครื่องจักร และการกองวัสดุ อาจก่อให้เกิดการเปิดช่องจราจรชั่วคราวในระหว่างก่อสร้าง ส่งผลให้เป็นอุปสรรคต่อการใช้ทาง และเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น โดยหากไม่มีการจัดการจราจรที่ดีทำให้เพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น จะส่งผลให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น ซึ่งบริเวณที่อาจได้รับผลกระทบเป็นบริเวณที่เป็นจุดตัดแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 9 ดังนั้น จึงคาดว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>การก่อสร้างสะพานข้ามแยก ซึ่งมีโครงสร้างของสะพานสูงจากพื้นประมาณ 5.5 เมตร ความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุของผู้ใช้ทาง เป็นโอกาสที่อาจได้รับอันตรายโดยเฉพาะสัญญาณพื้นที่ก่อสร้าง โดยการก่อสร้างสะพานข้ามแยก ซึ่งมีกิจกรรมก่อสร้างโดยเฉพาะ การก่อสร้างโครงสร้างต่างๆ ทั้งเสาเข็ม ฐานราก ท่อมือ ก่อสร้างคาน ราว ของสะพาน รวมถึงการปิดกั้นเส้นทางจราจรในการก่อสร้างสะพานข้ามแยก อาจทำให้มีการรบกวนของเศษวัสดุจากการก่อสร้างโครงสร้างสะพานข้ามแยกได้ และจุดตัดถนนบ้านกลาง เป็นถนนสายท้องถิ่น ในบางส่วนที่ถนนสภาพทรุดโทรมไม่สะดวกต่อการสัญจร ซึ่งโดยสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุในบริเวณพื้นที่ศึกษาเกิดจาก ถนนมีดี แคม และชำรุด รวมถึงการปิด</p>	<p>เมื่อแถบสะท้อนแสงหรือเสื้อกั๊กสีสดที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนในระยะไกล เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการทำงาน</p> <p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และผลกระทบด้านความปลอดภัย ปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัย ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และผลกระทบด้านความปลอดภัย 	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>ติดตามตรวจสอบร่วมกับการคมนาคมขนส่ง</p>



(Handwritten signature)

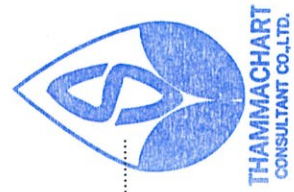
(นายนคร ศรีวิจิตร)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี้ยวเมืองพินสีคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ข้อจรรยาบรรณบางข้อ ส่งผลให้ข้อจรรยาบรรณที่ใช้ในการสำรวจและประเมินอุปสรรคต่อผู้ใช้ทาง หากขอบเขตพื้นที่ไม่ชัดเจนอาจทำให้คนที่สัญจรไปมารวมทั้งผู้ใช้รถ/คนเดินเท้าได้รับความเสี่ยงทางอุบัติเหตุได้ ดังนั้น ผลกระทบจึงคาดว่าจะอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>- ผลกระทบจากการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ในระหว่างการก่อสร้างจะมีการขนส่งเครื่องจักร วัสดุก่อสร้างและคนงานก่อสร้าง ซึ่งมีการใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่และขนาดเล็กเข้ามาในพื้นที่โครงการโดยตอนที่ 1 ใช้เส้นทางทล.315 ฉะเชิงเทรา, ตอนที่ 2 ใช้เส้นทางทล.349 และตอนที่ 3 ใช้เส้นทางทล.ชบ.3086 ซึ่งจะมีรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ประมาณเส้นละ 10 เที่ยว/วัน และรถบรรทุกคนส่งคนงานประมาณเส้นละ 2 เที่ยว/วัน ดังนั้นการเพิ่มขึ้นของรถบรรทุกจำนวนเส้นละ 12.5 PCU/ชม. บนเส้นทางหลวงหมายเลข 315 ฉะเชิงเทรา ก่อนช่วงมีการจราจรที่หนาแน่นอยู่แล้ว เป็นการเพิ่มโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุจากการคมนาคมบนถนนดังกล่าวได้ นอกจากนี้รถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างดังกล่าวมีโอกาสเกิดการตกหล่น เช่น เศษดิน หิน รวมไปถึงอาจทำให้สภาพของถนนเดิมเกิดความชำรุด หยุตโทรม เสียหายเร็วกว่าการใช้งานปกติได้ รวมถึงการกีดขวางการจราจรในการใช้เส้นทางคมนาคมดังกล่าว ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเกิดอุบัติเหตุและความปลอดภัยของประชาชนที่ใช้ถนนสัญจรไปมาได้ ดังนั้น ผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p>		





(นายนคร ศรีวิงค์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

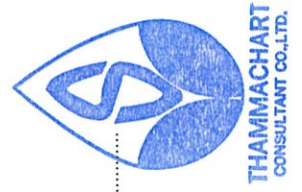
(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพินสีนคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>การเปิดเส้นทางเลี่ยงเมืองพินสีนคม เพื่ออำนวยความสะดวกและลดปัญหาปริมาณจราจรในโครงข่ายถนนที่ใกล้เคียง โดยไม่ต้องผ่านเข้าตัวเมืองพินสีนคมต่อไป ทำให้มีสภาพการจราจรที่คล่องตัวมากขึ้น แต่จะทำให้ยานพาหนะสามารถใช้เวลาได้มากขึ้น ซึ่งเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งได้ ดังนั้น ผลกระทบคาดว่าจะอยู่ในระดับปานกลาง สำหรับงานบำรุงรักษาปกติ งานบำรุงรักษาค่ากำหนดเวลา และงานบำรุงรักษาพิเศษ/งานบูรณะ/งานฉุกเฉิน เป็นงานซ่อมผิวทาง งานผิวจราจร ซ่อมแซมให้สามารถใช้งานได้ตามปกติ ซึ่งเมื่อมีการใช้ถนนโครงการมากขึ้นย่อมจะก่อให้เกิดปัญหา เช่น การชำรุดของผิวจราจรของโครงการ โดยเฉพาะหกรถบรรทุกที่ใช้เส้นทางไม่ได้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด เช่น ควบคุมน้ำหนักบรรทุก และการใช้ความเร็วที่สูงเกินกว่ากฎหมายกำหนด รวมถึงการชำรุดเสียหายตามระยะเวลาการใช้งานของเส้นทาง เส้นจราจร ป้ายบอกทาง ซึ่งเป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนโครงการได้ แต่เกิดขึ้นในช่วงสั้นๆ ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง 	-
5.6 ผู้ใช้ทาง	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>- ผลกระทบต่อการสัญจรของผู้ใช้ทาง การรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปการ/สิ่งกีดขวางเป็นกิจกรรมในการสำรวจพื้นที่และดำเนินการรื้อย้ายสิ่งกีดขวางต่างๆ เพื่อเตรียมพื้นที่ในการก่อสร้างเขตทาง การก่อสร้างสำนักงานชั่วคราวรวมทั้งบ้านพักคนงาน การเตรียมสถานที่เพื่อเก็บอุปกรณ์ก่อสร้าง เครื่องมือและเครื่องจักรต่างๆ การก่อสร้างถนนชั่วคราว</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง <p>มาตรการเฉพาะ</p> <ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้าน 	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>ติดตามตรวจสอบร่วมกับกรรมการคมนาคมขนส่ง</p>

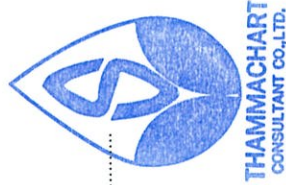

 (นายนคร ศรีวงศ์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564


 (นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564



รายการแสดงผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลียยมืองพินสีนคิม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง การเตรียมแนวเพื่อทำทางเป็ยจราจร บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง การเปิดพื้นที่สร้างทางเป็ยตามแนวทางที่กำหนดไว้ในบริเวณที่มีการก่อสร้าง ทั้งหมดนี้เป็นกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อผู้ใช้แนวเส้นทางโครงการ โดยจะกระทบ ต่อผู้ใช้เส้นทางบริเวณที่โครงการตัดผ่านถนนเดิม จำนวน 40 แห่ง ดังนั้น ผู้ใช้เส้นทางจะ ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทางบ้าง ความเร็วในการเดินทางลดลงและใช้ระยะเวลาใน การเดินทางเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะบริเวณผู้ใช้ทางผ่านจุดตัดถนนทั้ง 40 แห่ง ซึ่งอาจมีการหยุด การจราจรชั่วคราวเป็นบางช่วงหรือมีทางเป็ยแทนนั้น ส่งผลให้ใช้ความเร็วลดลง และผู้ใช้ ทางใช้เวลากการเดินทางเพิ่มขึ้นจากเดิมเล็กน้อย เมื่อพ้นจากพื้นที่ก่อสร้างของโครงการผู้ใช้ ทางยังสามารถขับด้วยความเร็วได้ปกติ และยังมีความปลอดภัยต่อสมควร ซึ่งผลกระทบใน ระยะเวลาก่อสร้างและระยะก่อสร้างจะเกิดขึ้นชั่วคราวเท่านั้น ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึง อยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>สำหรับบริเวณจุดตัดทางแยก มีการก่อสร้างสะพานข้ามแยก ซึ่งมีโครงสร้างของสะพาน สูงจากพื้นประมาณ 5.5 เมตร โดยผู้ใช้เส้นทางจะไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทางบ้าง ความเร็วในการเดินทางลดลงและใช้ระยะเวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะบริเวณผู้ใช้ ทางผ่านจุดตัดถนน แต่จากการสำรวจปริมาณการจราจรรายชั่วโมงของวันทำงานและ วันหยุด พบว่า</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ทางหลวงหมายเลข 315 ฉะเชิงเทรา มีปริมาณจราจรประมาณ 12,571-12,822 คัน ต่อวัน (12,378-13,069 PCU/วัน) โดยมีปริมาณจราจรสูงสุดในวันทำงาน ช่วงเวลา 	<p>การควบคุมขนส่ง</p>	



(นายนคร ศรีวิวงศ์)

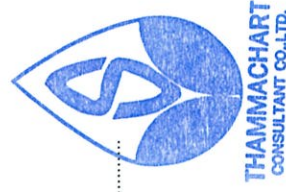
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)

ผู้อำนวยการกอง รักษาราชการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

รายการแสดงผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพนาศนิคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>17.00-18.00 น. มีปริมาณจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนเท่ากับ 1,223 PCU/ชม. ซึ่งจุดสำรวจอยู่ในระดับการให้บริการระดับ D รถยนต์สามารถขับรุดตามคันหน้าด้วยความเร็วในระดับต่ำ และสภาพไม่คล่องตัว</p> <ul style="list-style-type: none"> • ถนนบ้านกลาง มีปริมาณจราจรประมาณ 4,541 คันต่อวัน (2,899 PCU/วัน) โดยมีปริมาณจราจรสูงสุดในวันทำงาน ช่วงเวลา 16.00-17.00 น. มีปริมาณจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนเท่ากับ 327 PCU/ชม. ซึ่งจุดสำรวจอยู่ในระดับการให้บริการรับ B รถยนต์สามารถใช้ความเร็วได้ และสภาพความคล่องตัวดี • ทางหลวงหมายเลข 315 ชลบุรี มีปริมาณจราจรประมาณ 31,303-32,366 คันต่อวัน (31,569-33,212 PCU/วัน) โดยมีปริมาณจราจรสูงสุดในวันหยุด ช่วงเวลา 18.00-19.00 น. มีปริมาณจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนเท่ากับ 3,657 PCU/ชม. ซึ่งจุดสำรวจอยู่ในระดับการให้บริการรับ B รถยนต์สามารถใช้ความเร็วได้ และสภาพความคล่องตัวดี • ทางหลวงหมายเลข 349 มีปริมาณจราจรประมาณ 7,664-12,288 คันต่อวัน (9,104-12,732 PCU/วัน) โดยมีปริมาณจราจรสูงสุดในวันหยุด ช่วงเวลา 12.00-13.00 น. มีปริมาณจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนเท่ากับ 1,186 PCU/ชม. ซึ่งจุดสำรวจอยู่ในระดับการให้บริการระดับ D รถยนต์สามารถขับรุดตามคันหน้าด้วยความเร็วในระดับต่ำ และสภาพไม่คล่องตัว 		




(นายนคร ศรีธวัช)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564

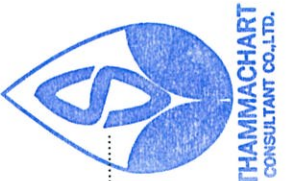
(นายปิยพงษ์ จิวิฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564


รายการแสดงผลการทบทვისสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพนัสนิคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<ul style="list-style-type: none"> • ทางหลวงหมายเลข 3284 มีปริมาณจราจรประมาณ 18,079-18,177 คันต่อวัน (15,766-16,434 PCU/วัน) โดยมีปริมาณจราจรสูงสุดในวันหยุด ช่วงเวลา 17.00-18.00 น. มีปริมาณจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนเท่ากับ 1,363 PCU/ชม. ซึ่งจุดสำรวจอยู่ในระดับการให้บริการระดับ D รถยนต์สามารถขับรถตามคันหน้าด้วยความเร็วในระดับต่ำ และสภาพไม่คล่องตัว • ทางหลวงชนบทหมายเลข 3086 มีปริมาณจราจรประมาณ 10,389-11,522 คันต่อวัน (9,321-9,948 PCU/วัน) โดยมีปริมาณจราจรสูงสุดในวันหยุด ช่วงเวลา 17.00-18.00 น. มีปริมาณจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนเท่ากับ 848 PCU/ชม. ซึ่งจุดสำรวจอยู่ในระดับการให้บริการระดับ D รถยนต์สามารถขับรถตามคันหน้าด้วยความเร็วในระดับต่ำ และสภาพไม่คล่องตัว • ถนนเมืองเก่า มีปริมาณจราจรประมาณ 3,801-5,165 คันต่อวัน (2,774-3,931 PCU/วัน) โดยมีปริมาณจราจรสูงสุดในวันหยุด ช่วงเวลา 11.00-12.00 น. มีปริมาณจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนเท่ากับ 394 PCU/ชม. ซึ่งจุดสำรวจอยู่ในระดับการให้บริการระดับ C รถยนต์สามารถขับรถตามคันหน้าด้วยความเร็วในระดับปานกลาง และสภาพคล่องตัวระดับปานกลาง <p>ดังนั้น ในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้างโครงการที่อาจมีการหยุดการจราจรชั่วคราวเป็นบางช่วงหรือมีทางเบี่ยงบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 315 ฉะเชิงเทรา จุดตัดทางหลวงหมายเลข 315 ชลบุรี ทางหลวงหมายเลข 349 ทางหลวงหมายเลข 3284</p>		




(นายนคร ศรีรงค์)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564







(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการกอง รักษาราชการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

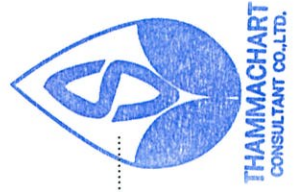


รายการแสดงผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพินสีคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ทางหลวงชนบทหมายเลข 3086 ที่ตัดกับถนนโครงการเท่านั้น ซึ่งจะส่งผลให้ใช้ความรวดเร็ว และผู้ใช้ทางใช้เวลาการเดินทางเพิ่มขึ้นจากเดิมเล็กน้อย เมื่อพ้นจากพื้นที่ก่อสร้างของโครงการผู้ใช้อย่างสามารถขับขี่ด้วยความเร็วได้ปกติ และยังมีความปลอดภัยต่อสมควรถังผลกระทบในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้างจะเกิดขึ้นชั่วคราวเท่านั้น ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>- ผลกระทบต่อผู้ใช้ทางจากปริมาณรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ทางหลวงหมายเลข 315 ฉะเชิงเทรา ทางหลวงหมายเลข 349 และทางหลวงชนบทหมายเลข 3086 เป็นทางหลวงที่ได้รับผลกระทบโดยตรง เนื่องจากเป็นเส้นทางที่ใช้ขนส่งวัสดุอุปกรณ์และขนคนงานก่อสร้าง ซึ่งในการขนส่งส่วนใหญ่จะใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่ในการขนส่ง โดยมีรถบรรทุกขนาดใหญ่ทำการขนส่งเครื่องมือและวัสดุอุปกรณ์ ประมาณเส้นทางละ 10 เที่ยว/วัน และมีรถบรรทุกขนาดเล็ก ทำการขนส่งคนงานก่อสร้างเส้นทางละ 2 เที่ยว/วัน ซึ่งจากการประมาณจำนวนยานพาหนะที่ดำเนินการขนส่งวัสดุและคนงานก่อสร้าง เท่ากับเส้นทางละ 12.5 PCU/ชม. โดยจะมีการเปลี่ยนแปลงของอัตราส่วนของปริมาณจราจรบนทางหลวง (V/C ration) เพิ่มขึ้นเส้นทางประมาณ 1.45% ซึ่งการเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรดังกล่าวส่งผลให้สภาพจราจรเช่นเดียวกับกรณีไม่มีก่อสร้างโครงการ แต่ผลกระทบต่อผู้ใช้ทางในช่วงก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้างเท่านั้น โดยผู้ใช้เส้นทางจะไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทางโดยใช้ระยะเวลาเดินทางเพิ่มขึ้น ความเร็วเดินทางจะไม่ได้รับความสะดวกในการระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้างเท่านั้น ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับปานกลาง</p>		

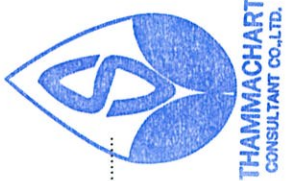

 (นายนคร ศรีวิวงศ์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564


 (นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาราชการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564



รายการแสดงผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี้ยวเมืองพนัสนิคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>กลาง</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>กิจกรรมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา เป็นงานบำรุงเพื่อให้ทางอยู่ในสภาพใช้งานได้เป็นปกติ เช่น การซ่อมบำรุงระบบสาธารณูปโภคการซ่อมระบบไฟฟ้าและแสงสว่างในแนวเส้นทางโครงการ เป็นต้น ต้องมีการตรวจสอบสภาพผิวจราจรเป็นประจำทุกปี งานซ่อมบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา เพื่อเป็นการต่ออายุทางหลวงให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้นานขึ้น การบำรุง เสริมแต่ง และการปรับปรุงทางที่ชำรุดเสียหายเกินกว่าที่จะทำการซ่อมบำรุงด้วยวิธีการปกติ การปรับปรุงหรือเพิ่มเติมสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถใช้งานทางหลวงเป็นไปด้วยความปลอดภัย อาจทำให้เกิดความไม่สะดวกในการเดินทางของผู้ใช้เส้นทางในช่วงที่มีการซ่อมบำรุง ทำให้ต้องใช้ระยะเวลาในการเดินทางบ้างเล็กน้อย เนื่องจากกิจกรรมการซ่อมบำรุงผิวทางจะใช้ระยะเวลาซ่อมแซมไม่นาน เนื่องจากความเสียหายจะเกิดขึ้นไม่มากนักเป็นเพียงการชำรุดของผิวทางเล็กน้อย ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงเป็นผลกระทบในระดับต่ำ</p> <p>สำหรับการคมนาคมบนทางหลวงเมื่อโครงการเปิดดำเนินการ ส่งผลกระทบต่อด้านบวกต่อผู้ใช้เส้นทางในตัวเมืองพนัสนิคม ทำให้เดินทางสะดวกสบายยิ่งขึ้น รวดเร็วขึ้น และสามารถแบ่งเบาปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข 315 ฉะเชิงเทรา (ฝั่งในเมือง) ทางหลวงหมายเลข 349 (ฝั่งในเมือง) ซึ่งเป็นทางหลวงสายหลักที่วิ่งเข้าสู่ตัวเมืองพนัสนิคม ทางหลวงชนบทหมายเลข 3086 ซึ่งเป็นทางหลวงสายรองที่วิ่งเข้าสู่ตัวเมืองพนัสนิคม สำหรับ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง 	-



(Handwritten signature)

(นายนคร ศรีวิวงศ์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิวพัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลียยมืองพินฉนคิม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>5.7 สุขภาพ</p> <p>ผู้ใช้ทางที่ไม่มีความจำเป็นต้องเดินทางผ่านตัวเมืงพินฉนคิม สามารถใช้เส้นทางเลียยมืองได้ และทำให้ประหยัดเวลาในการเดินทางมากขึ้น จึงเป็นผลกระทบทางบวกในระดับปานกลาง</p> <p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>- ปริมาณขยะมูลฝอย ในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง จะจัดให้มีบ้านพักคนงานก่อสร้าง (Camp Site) ตั้งอยู่ตอนที 1 บริเวณ กม.10+850 (ฝั่งขาเข้าพินฉนคิม) และตอนที 2 บริเวณ กม.23+340 (ฝั่งขาออกพินฉนคิม) โดยมีจำนวนคนงานแต่ละ 40 คน ส่วนตอนที 3 ไม่ได้กำหนดให้ตั้งบ้านพักคนงานอยู่ในพื้นที่ จากการคาดการณ์ปริมาณขยะมูลฝอยที่เพิ่มขึ้นคาดว่าจะมีปริมาณขยะมูลฝอยจากบ้านพักคนงาน อาคารสำนักงาน ประมาณแห่งละ 107 ลิตร/วัน หรือ 32 กิโลกรัม/วัน (0.032 ตัน/วัน) ส่งผลให้มีปริมาณขยะมูลฝอยเพิ่มมากขึ้น และอาจส่งผลกระทบต่อศักยภาพการบำบัดขยะมูลฝอยของหน่วยงานที่รับผิดชอบ ภายในท้องถิ่น หากโครงการไม่มีการจัดการรับขยะมูลฝอยอย่างเพียงพอระหว่างที่รอการเก็บขนเพื่อนำไปกำจัด จะส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมในบริเวณบ้านพักคนงาน อาคารสำนักงานของโครงการ ส่งผลให้เกิดกลิ่นเหม็น รวมถึงเป็นแหล่งเพาะพันธุ์ของเชื้อโรคและสัตว์นำโรค เช่น แมลงวัน หนู แมลงสาบ รวมถึงการเผากลางแจ้งในบริเวณบ้านพักคนงาน เป็นต้น ซึ่งจะนำไปสู่การเกิดโรคร้ายไข้ได้เป็นกลุ่มคนงานก่อสร้าง และผลกระทบสุขภาพอนามัยของชุมชนใกล้เคียงได้ ดังนั้น จึงกำหนดให้ผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>- ปริมาณน้ำเสีย ปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นบริเวณบ้านพักคนงานประมาณ 6.4 ลูกบาศก์</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพน้ำผิวดินอย่างเคร่งครัด ห้ามกำจัดขยะมูลฝอย โดยการเผากลางแจ้งบริเวณบ้านพักคนงาน หรือในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโดยเด็ดขาด ขยะจากการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องคัดแยกเศษวัสดุก่อสร้าง โดยแบ่งเป็นขยะที่นำมาใช้ใหม่ได้ หรือขยะที่สามารถนำไปขายได้ และขยะที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ ต้องจัดพื้นที่เก็บกองให้เป็นระเบียบ และระมัดระวังไม่ให้ล้าออกนอกเขตพื้นที่ก่อสร้าง และประสานกับหน่วยงานท้องถิ่นในพื้นที่ใกล้เคียงเข้ามาเก็บขยะจากการก่อสร้างที่เหลือจากการคัดแยกต่อไป แจ้งพนักงานและคนงานทุกคนในเรื่องการรักษาความสะอาด และให้ถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัดรวมถึงควบคุมดูแลให้คนงานก่อสร้างให้ทิ้งขยะมูลฝอยลงในถังรองรับขยะที่จัดเตรียมไว้ 	-	

(นายบียพงษ์ จีวัฒนกุลไพศาล)

ผู้อำนวยการกอง รักษาการการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564



(นายนคร ศรีวิงค์)

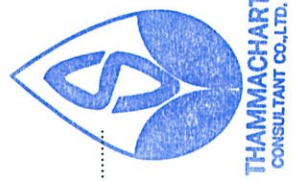
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564



THAMMACHART
CONSULTANT CO., LTD.

รายการแสดงผลการะทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี้ยวเมืองพนาสนัด้อม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>เมื่อพิจารณาตำแหน่งบ้านพักคนงาน พบว่า อยู่ห่างจากคลองอ้อมแก้ว 2 และคลองหลวง ประมาณ 300 และ 450 เมตร ตามลำดับ ซึ่งปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากบ้านพักคนงานมีโอกาสดังผลกระทบต่อน้ำดื่มที่ผลิตขึ้นจากน้ำบาดาลในบริเวณดังกล่าว หากโครงการไม่มีการจัดการน้ำเสียภายในบ้านพักคนงานก่อสร้าง ก็อาจก่อให้เกิดเป็นแหล่งเพาะพันธุ์ของเชื้อโรค หรือสัตว์น้ำโรค เช่น ยุง เป็นต้น ซึ่งจะนำไปสู่การเกิดโรคร้ายไข้เจ็บในกลุ่มคนงานก่อสร้าง และผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของชุมชนใกล้เคียงได้ ดังนั้น จึงกำหนดให้ผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p>	<p>เพื่อให้สิ่งกลืนเหม็น หรือเป็นแหล่งเพาะพันธุ์ของเชื้อโรค และสัตว์น้ำโรค เช่น แมลงวัน หนู แมลงสาบ เป็นต้น</p> <ul style="list-style-type: none"> คัดแยกเศษวัสดุก่อสร้าง โดยแบ่งเป็นส่วนที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้เพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ เช่น ไม้แบบ เศษเหล็กน้รั้ง เป็นต้น และส่วนที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ให้จัดพื้นที่เก็บกองไว้อย่างเป็นระเบียบ ดำเนินการประสานงานไปยังเทศบาล/อบต. ที่รับผิดชอบในท้องถิ่น ให้เข้ามาดำเนินการจัดเก็บสิ่งปฏิกูลไปกำจัดทุก 1-2 วัน เพื่อไม่ให้มีขยะตกค้างในพื้นที่ <p>มาตรการเฉพาะ</p> <ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพน้ำผิวดินอย่างเคร่งครัด ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีถังรองรับขยะขนาด 120 ลิตร มีฝาปิด รวมจำนวน 4 ถังวางไว้บริเวณบ้านพักคนงานและสามารถรองรับได้ประมาณ 2 วัน และประสานงานกับหน่วยงานรับผลิตขอบนท้องถิ่น ให้มีการเก็บขนขยะนำไปกำจัดทุก 1-2 วัน เพื่อไม่ให้มีขยะตกค้างในพื้นที่บ้านพักคนงานโดยเฉพาะขยะเปียก โดยแยกเป็น 	



(Handwritten signature)

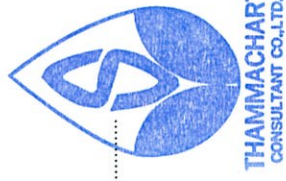
(นายนคร ศรีธวัช)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564


(Handwritten signature)


(นายปิยพงษ์ จิวัฒน์กุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี้ยวเมืองพหลโยธิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ</p> <p>เมื่อโครงการเปิดดำเนินการ อาจเกิดการชะล้างผิวดินจากนั้นฝนจากปริมาณจราจรที่มาใช้เส้นทางโครงการ ซึ่งอาจมีการปนเปื้อนของมลสารต่างๆ ได้แก่ ฝุ่นละออง เศษดิน ไขมัน ไนโตรเจน และน้ำมัน ปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำที่แนวเส้นทางตัดผ่านจำนวน 27 แห่ง แต่อย่างไรก็ตาม มลสารต่างๆ ที่เกิดขึ้นมีความเข้มข้นจากเงืองจากถูกเจือจางจากน้ำฝนปริมาณมากที่ตกลงมาเป็นประจําในช่วงฤดูฝน บางส่วนก็ปลิวตกค้างในอากาศ อีกทั้งน้ำชะล้างผิวจราจรบางส่วนจะซึมลงไปในดินหรือถูกระบายน้ำข้างถนนก่อนไหลลงสู่แหล่งน้ำ ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ</p>	<p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> - บ้านพักคนงาน บริเวณ กม.10+850 (ฝั่งขาเข้าพหลโยธิน) จำนวน 2 ถึง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องประสานกับ อบต.บ้านเข็ด - บ้านพักคนงาน บริเวณ กม 23+340 (ฝั่งขาออกพหลโยธิน) จำนวน 2 ถึง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องประสานกับ อบต.นาเริก <ul style="list-style-type: none"> • คัดแยกขยะเศษวัสดุก่อสร้าง โดยนำเศษวัสดุก่อสร้างที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ได้ ให้นำกลับมาใช้หรือขายให้ผู้ต้องการ ส่วนที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ ให้รวบรวมและประสานไปยังหน่วยงานที่รับผิดชอบในท้องถิ่นให้มาเก็บขนไปกำจัดต่อไป 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>เมื่อโครงการเปิดดำเนินการ อาจเกิดการชะล้างผิวดินจากนั้นฝนจากปริมาณจราจรที่มาใช้เส้นทางโครงการ ซึ่งอาจมีการปนเปื้อนของมลสารต่างๆ ได้แก่ ฝุ่นละออง เศษดิน ไขมัน ไนโตรเจน และน้ำมัน ปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำที่แนวเส้นทางตัดผ่านจำนวน 27 แห่ง แต่อย่างไรก็ตาม มลสารต่างๆ ที่เกิดขึ้นมีความเข้มข้นจากเงืองจากถูกเจือจางจากน้ำฝนปริมาณมากที่ตกลงมาเป็นประจําในช่วงฤดูฝน บางส่วนก็ปลิวตกค้างในอากาศ อีกทั้งน้ำชะล้างผิวจราจรบางส่วนจะซึมลงไปในดินหรือถูกระบายน้ำข้างถนนก่อนไหลลงสู่แหล่งน้ำ ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>เนื่องจากไม่มีผลกระทบจึงไม่กำหนดมาตรการฯ</p>	




(นายนคร ศรีรุ่ง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564


(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการกอง รักษาการสารสนเทศ ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

รายการแสดงผลการทบท้วงแก้ไขข้อบกพร่องที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเสียงเมืองพนาศิม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>5.8 ประวัติศาสตร์และโบราณคดี</p> <p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) ตอนที่ 1 กม.0+000 เหนือ ถึง กม.11+121 ตะวันตก พบแหล่งโบราณคดีในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ แหล่งโบราณคดีเนินทรายปราง แหล่งโบราณคดีเนินสา (32) แหล่งโบราณคดีหมายเลข 31 แหล่งโบราณคดีหมายเลข 33 และแหล่งโบราณคดีหมายเลข 34</p> <p>- ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ บริเวณแหล่งโบราณคดี ได้รับฝุ่นละอองรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 172.05 – 241.26 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 52.1 – 73.1 ของค่ามาตรฐาน แต่เนื่องจากสภาพปัจจุบันของแหล่งโบราณคดีที่พบในตอนต้น 1 บริเวณแนวเส้นทางโครงการทั้งหมดเป็นพื้นที่นา เป็นเนินที่มีวัชพืช ไม้พุ่ม และไม้ยืนต้นปกคลุมค่อนข้างหนาแน่น ซึ่งจากการสำรวจระดับผิวดินบริเวณพื้นที่นาโดยรอบไม่พบโบราณวัตถุใดๆ ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ</p> <p>- ผลกระทบด้านเสียง บริเวณแหล่งโบราณคดี มีค่าระดับเสียงเมื่อรวมกับระดับเสียงสูงสุดที่ได้จากการจราจรวัดในปัจจุบันอยู่ระหว่าง 62.1 – 83.4 เดซิเบล(เอ) ซึ่งพบว่าบริเวณแหล่งโบราณคดีหมายเลข 34 และแหล่งโบราณคดีหมายเลข 33 จะมีค่าระดับเสียงเกินค่ามาตรฐาน คือ มีระดับเสียงเท่ากับ 76.6 และ 83.4 เดซิเบล(เอ) ตามลำดับ แต่เนื่องจากสภาพปัจจุบันของแหล่งโบราณคดีที่พบในตอนต้น 1 บริเวณแนวเส้นทางโครงการทั้งหมดเป็นพื้นที่นา เป็นเนินที่มีวัชพืช ไม้พุ่ม และไม้ยืนต้นปกคลุมค่อนข้างหนาแน่น ซึ่งจากการสำรวจระดับผิวดินบริเวณพื้นที่นาโดยรอบไม่พบโบราณวัตถุใดๆ ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • แหล่งโบราณคดีหมายเลข 33 แนวเส้นทางตั้งอยู่ในระยะประชิดกับแหล่งโบราณคดี ให้ขุดตรวจหลุมขุดตรวจทางโบราณคดี ขนาด 3x3 เมตร และลึก 3 เมตร หรือจนกว่าจะไม่พบหลักฐานทางโบราณคดี หรือหากมีการปรับเปลี่ยนขนาดของหลุมขุดเนินแหล่งโบราณคดี หรือหากมีการปรับเปลี่ยนขนาดของหลุมขุดตรวจ หรือปรับเปลี่ยนหลุมขุดตรวจฝังรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าเพื่อประโยชน์ในการศึกษาที่สามารถทำได้ โดยให้ยึดจากปริมาตรดินที่ต้องทำการขุดตรวจเป็นหลัก จำนวน 162 ลูกบาศก์เมตร (3x3x3 = 27 ลูกบาศก์เมตร/1 หลุม ดังนั้น 6 หลุม = 162 ลูกบาศก์เมตร) • แหล่งโบราณคดีหมายเลข 34 แนวเส้นทางตั้งอยู่ห่างประมาณ 50 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ให้ขุดตรวจหลุมขุดตรวจทางโบราณคดี ขนาด 3x3 เมตร และลึก 3 เมตร หรือจนกว่าจะไม่พบหลักฐานทางโบราณคดี จำนวน 4 หลุม ให้ครอบคลุมบริเวณเนินแหล่งโบราณคดี หรือหากมีการปรับเปลี่ยนขนาดของหลุมขุดตรวจ หรือปรับเปลี่ยนหลุมขุดตรวจฝังรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าเพื่อประโยชน์ในการศึกษาที่สามารถทำได้ โดยยึด 	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>	



(Handwritten signature)

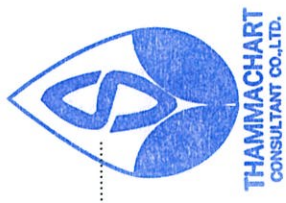
(นายนคร ศรีวิวงศ์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพิจิตร

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ผลกระทบด้านความสิ้นเปลือง แหล่งโบราณคดีที่พบ ได้รับความสิ้นเปลือง โดยมีความเร็วอนุภาคอยู่ในช่วง 0.0201 - 0.6831 มิลลิเมตรต่อวินาที ซึ่งอยู่ในระดับที่ 2 คือ เป็นไปได้มนุษย์จะรับรู้ถึงความสิ้นเปลือง และไม่มีผลกระทบใดๆ ต่ออาคารเก่าแก่ แต่เนื่องจากสภาพปัจจุบันของแหล่งโบราณคดีที่พบในตอนนี้อยู่ 1 บริเวณแนวเส้นทางโครงการทั้งหมดเป็นพื้นที่นา เป็นเนินที่มีวัชพืช ไม้พุ่ม และไม้ยืนต้นปกคลุมค่อนข้างหนาแน่น ซึ่งจากการสำรวจระดับบริเวณพื้นที่นาโดยรอบไม่พบโบราณวัตถุใดๆ และไม่มีอาคารเก่าแก่ ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ</p> <p>2) ตอนที่ 2 กม.11+121 ตะวันตก ถึง กม.28+383 ไม่พบว่ามีแหล่งโบราณสถาน และแหล่งโบราณคดีในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ตั้งอยู่ในบริเวณแนวเส้นทางโครงการตอนที่ 2 ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ</p> <p>3) ตอนที่ 3 กม.28+383 ถึง กม.41+201 พบแหล่งโบราณคดีในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ แหล่งโบราณคดีวัดหัวถนนและถนนพระรถ</p> <p>- ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ บริเวณแหล่งโบราณคดี ได้รับฝุ่นละอองรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าเท่ากับ 140.15 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 42.5 ของค่ามาตรฐาน ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน และต่ำกว่าค่ามาตรฐานมาก ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ</p>	<p>จากปริมาณที่ดินที่จะต้องทำการขุดตรวงเป็นหลัก จำนวน 108 ลูกบาศก์เมตร (3x3x3 = 27 ลูกบาศก์เมตร/1 หลุม ดังนั้น 4 หลุม = 108 ลูกบาศก์เมตร)</p> <ul style="list-style-type: none"> นำเสนอรายงานผลการขุดตรวงทางโบราณคดีบริเวณแหล่งโบราณคดีหมายเลข 33 และแหล่งโบราณคดีหมายเลข 34 ต่อสำนักศิลปากรที่ 5 ปราจีนบุรี กรมศิลปากร เพื่อพิจารณาก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ 	



(Handwritten signature)

(นายนคร ศรีวังค์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพนาสัย

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ผลกระทบด้านเสียง บริเวณแหล่งโบราณคดี มีค่าระดับเสียงเมื่อรวมกับระดับเสียงสูงสุดที่ได้จากการจราจรวัดในปัจจุบันเท่ากับ 60.2 เดซิเบล(เอ) ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐาน ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ</p> <p>ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน แหล่งโบราณคดีที่พบ ได้รับความสั่นสะเทือนโดยมีความเร็วอนุภาคเท่ากับ 0.0380 มิลลิเมตรต่อวินาที ซึ่งอยู่ในระดับที่ 1 คือ ไม่สามารถรับรู้ความรู้สึกได้ และไม่มีผลกระทบใดๆ ต่ออาคารเก่าแก่ ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบต่อ สำหรับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง เช่น การปรับพื้นที่ การบดอัด การขุด การถม เป็นต้น ที่อาจจะส่งผลกระทบต่อโบราณคดีหมายเลข 33 และหมายเลข 34 พบว่าแหล่งโบราณคดีทั้งสองแหล่งเป็นแหล่งโบราณคดีที่มีประวัติการพบหลักฐานทางโบราณคดีตามตำแหน่งของแหล่งโบราณคดีในโครงการศึกษาเรื่องราวสมัยก่อนประวัติศาสตร์บริเวณลุ่มแม่น้ำบางปะกงตอนล่าง พ.ศ. 2527-2528 โดยผลการสำรวจระดับผิวดินปัจจุบันแม่ไม่พบหลักฐานทางโบราณคดีเพิ่มเติม อีกทั้งยังไม่สามารถกำหนดขอบเขตของแหล่งได้แน่ชัด ดังนั้น กิจกรรมการก่อสร้างดังกล่าวจึงไม่ส่งผลกระทบต่อโบราณคดีหมายเลข 33 และหมายเลข 34 เนื่องจากสภาพปัจจุบันของแหล่งโบราณคดีทั้งสองแห่งเป็นสภาพเป็นส่วนปาล์ม ที่นา มีพืช ไม้พุ่ม และไม้ยืนต้นปกคลุมหนาแน่น ซึ่งจากการสำรวจระดับผิวดินบริเวณพื้นที่นั้นโดยรอบไม่พบโบราณวัตถุใดๆ และไม่มีอาคารเก่าแก่</p> <p>จากการเข้าพบผู้แทนสำนักศิลปากรที่ 5 ปราจีนบุรี เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน พ.ศ. 2562 เพื่อปรึกษาหารือในประเด็นด้านแหล่งโบราณคดีดังกล่าว มีข้อเสนอแนะให้ทำการขุดตรวจสอบ</p>		

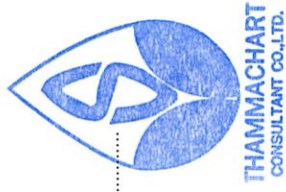


(นายนคร ศรีวิวงศ์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาราชการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพุนนัง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ทางโบราณคดีบริเวณแหล่งโบราณคดีหมายเลข 33 และแหล่งโบราณคดีหมายเลข 34 ก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ และนำเสนอรายงานผลการขุดตรวจทางโบราณคดีต่อสำนักศิลปากรที่ 5 ปราจีนบุรี กรมศิลปากร ต่อไป</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>1) ตอนที่ 1 กม.0+000 เหนือ ถึง กม.11+121 ตะวันตก พบแหล่งโบราณคดีในรัศมี 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ แหล่งโบราณคดีเนินท้ายยปราง แหล่งโบราณคดีเนินสา (32) แหล่งโบราณคดีหมายเลข 31 แหล่งโบราณคดีหมายเลข 33 และแหล่งโบราณคดีหมายเลข 34</p> <p>- ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ บริเวณแหล่งโบราณคดี ได้รับฝุ่นละอองขนาดใหญ่ไม่เกิน 10 ไมครอนเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ในระยะดำเนินการ ซึ่งจะพิจารณาปีที่มีค่าสูงสุดคือ ปี พ.ศ.2588 ซึ่งเป็นปีที่มีปริมาณการจราจรมากที่สุด โดยมีค่าอยู่ในช่วง 49.20-50.80 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 41.0-42.3 ของค่ามาตรฐาน ซึ่งมีค่าไม่เกินมาตรฐาน และต่ำกว่ามาตรฐานมาก ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ</p> <p>- ผลกระทบด้านเสียง บริเวณแหล่งโบราณคดี มีระดับเสียงจากยานพาหนะของโครงการ เมื่อรวมกับระดับเสียงสูงสุดที่ได้จากการตรวจวัดในปัจจุบัน พบว่า ในปี พ.ศ. 2588 ซึ่งเป็นปีที่มีการจราจรสูงสุด มีค่าเท่ากับ 60.1-65.9 เดซิเบล(เอ) ทุกแห่ง ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐาน ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>เนื่องจากไม่มีผลกระทบจึงไม่กำหนดมาตรการฯ</p>	



(Handwritten signature)

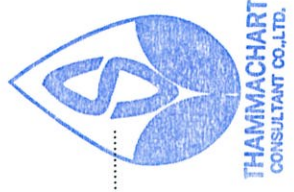
(นายนคร ศรีวิวงศ์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564


(Handwritten signature)


(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาราชการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี้ยวเมืองพนาสัยนิคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>- ผลกระทบด้านความสิ้นเปลือง แหล่งโบราณคดีที่พบ ได้รับความสิ้นเปลืองจากยานพาหนะของโครงการ โดยมีความเร็วภาคอยู่ในช่วง 0.0019 - 0.0158 มิลลิเมตรต่อวินาที ซึ่งอยู่ในระดับที่ 1 คือ ไม่สามารถรับรู้ความรู้สึกได้ และไม่มีผลกระทบใดๆ ต่ออาคารเก่าแก่ ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ</p> <p>2) ตอนที่ 2 กม.11+121 ตะวันตก ถึง กม.28+383 ไม่พบว่ามีแหล่งโบราณสถาน และแหล่งโบราณคดีในรัศมี 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ตั้งอยู่ในบริเวณแนวเส้นทางโครงการตอนที่ 2 ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ</p> <p>3) ตอนที่ 3 กม.28+383 ถึง กม.41+201 พบแหล่งโบราณคดีในรัศมี 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ แหล่งโบราณคดีวัดหัวถนนและถนนพระรถ</p> <p>- ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ บริเวณโบราณสถานและแหล่งโบราณคดี ได้รับฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอนเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ในระยะดำเนินการ ซึ่งจะพิจารณาปีที่มีความสูงที่สุดคือ ปี พ.ศ.2588 ซึ่งเป็นปีที่มีปริมาณการจราจรมากที่สุด โดยมีค่าเท่ากับ 49.50 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 41.3 ของค่ามาตรฐาน ซึ่งมีค่าไม่เกินมาตรฐาน และต่ำกว่ามาตรฐานมาก ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ</p> <p>- ผลกระทบด้านเสียง บริเวณแหล่งโบราณคดี มีค่าระดับเสียงจากยานพาหนะของโครงการ เมื่อรวมกับระดับเสียงสูงสุดที่ได้จากการตรวจวัดในปัจจุบัน พบว่า ในปี พ.ศ. 2588 ซึ่งเป็นปีที่มีการจราจรสูงสุด มีค่าเท่ากับ 60.1 เดซิเบล(เอ) ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐาน ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ</p>		

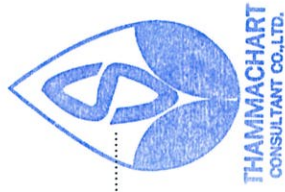



(นายณคร ศรีวงค์)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564


(นายชัยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการกอง รักษาการการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี้ยงเมืองพินันติม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ผลกระทบด้านความสิ้นเปลือง แหล่งโบราณคดีที่พบ ได้รับความสิ้นเปลืองจากยานพาหนะของโครงการ โดยมีความเร็วอนุภาคมีค่าเท่ากับ 0.0009 มิลลิเมตรต่อวินาที ซึ่งอยู่ในระดับที่ 1 คือ ไม่สามารถรับรู้สึกได้ และไม่มีผลกระทบใดๆ ต่ออาคารเก่าแก่ ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ</p>		
<p>5.9 สุนทรียภาพ</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ งานดินขุด/ดินตบ/ดินถม โดยเป็นการขุด/ตัดและถมหน้าดินเพื่อปรับให้ผิวหน้าดินเรียบเสมอได้ระดับเดียวกัน เป็นการดำเนินการภายหลังจากการเตรียมพื้นที่สำหรับการก่อสร้างเขตทาง และการเปิดหน้าดินเตรียมพื้นที่แล้วเสร็จ ตลอดจนการขนย้ายดินออกจากพื้นที่ก่อสร้าง กิจกรรมดังกล่าวไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทัศนียภาพหรือลดคุณค่าของภูมิทัศน์ เนื่องจากลักษณะกิจกรรมเป็นการดำเนินการบนผิวดิน ไม่มีการก่อสร้างโครงสร้างใดๆ เพิ่มเติมที่จะบดบังทัศนียภาพ แต่อย่างไรก็ตาม ก่อนการเก็บขนเศษวัสดุต่างๆ ออกจากพื้นที่จะถูกกองไว้ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ก่อให้เกิดทัศนียภาพที่ไม่สวยงาม ไม่น่าดูต่อประชาชนในพื้นที่และผู้สัญจรผ่าน ดังนั้น จึงมีผลกระทบด้านลบในระดับต่ำ</p> <p>สำหรับบริเวณที่มีการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกและสะพานต่างระดับ มีการออกแบบให้สะพานข้ามทางแยก ซึ่งจะต้องมีการย้ายสิ่งกีดขวาง/สาธารณูปโภคต้นไม้ ทำให้สภาพภูมิทัศน์บริเวณดังกล่าวจากที่มีสิ่งปกคลุมดินเปลี่ยนแปลงไปเป็นพื้นที่เปิดโล่ง รวมทั้งการกองวัสดุสำหรับงานก่อสร้าง รวมทั้งเศษวัสดุเหลือทิ้งจากการก่อสร้างหากถูกเก็บกองไว้</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ในการออกแบบภูมิทัศน์ของโครงสร้างสะพานข้ามแยกทั้ง 7 แห่ง ได้แก่ บริเวณทางหลวงหมายเลข 315 ฉะเชิงเทรา ถนนบ้านกลาง ทางหลวงหมายเลข 3284 ทางหลวงหมายเลข 3246 ทางหลวงชนบท ขบ.3104 ทางหลวงชนบท ขบ.3086 และถนน อบจ.ชลบุรี ต้องมีการเลือกใช้ของผนังภายนอกโครงสร้างสะพานข้ามแยกทั้ง 7 แห่งที่เป็นสีอ่อนเช่น สีขาว สีเทา สีอิฐ สีดินเผา สีน้ำตาล เป็นต้น ให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมที่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม เพื่อลดผลกระทบจากการแปลกแยกจากภูมิทัศน์โดยรอบ กำหนดให้ออกแบบภูมิทัศน์ของโครงการให้มีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมบริเวณพื้นที่โครงการ รวมถึงให้เพิ่มทัศนียภาพที่สวยงามและพรางสายตาด้วยการปลูกต้นไม้เพื่อลดผลกระทบด้านทัศนียภาพ โดยการออกแบบแบ่งเป็นทั้งทั้งหมด 2 ส่วนประกอบด้วย 	

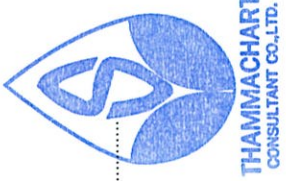


(นายนคร ศรีวังค์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อม และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพื่นคันนิคม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ไม่เป็นระเบียบบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง หากไม่มีการกันเขตพื้นที่ก่อสร้างอาจก่อให้เกิดทัศนียภาพที่ไม่สวยงาม ไม่กลมกลืนกับสภาพเดิม ทำให้มีการเปลี่ยนแปลงมุมมองเกิดขึ้นในบริเวณที่มีการก่อสร้าง รวมถึงกองวัสดุก่อสร้างต่างๆ อาจไปบดบังการมองเห็นของผู้ใช้ทางที่สัญจรไป-มาได้ ดังนั้น จึงเป็นผลกระทบในระดับต่ำ</p> <p>นอกจากนี้ งานก่อสร้างฐานรากค่อของสะพานข้ามทางแยก จะก่อให้เกิดโคโรสร้างที่สูงจากพื้นดิน 5.5 เมตร ทำให้มีการเปลี่ยนแปลงมุมมองเกิดขึ้นในบริเวณที่มีการก่อสร้าง ซึ่งจากเดิมเป็นพื้นที่นาข้าว สลับกับบ้านเรือนที่อาศัยอยู่ไม่หนาแน่น แอ่งน้ำ และบ่อปลา ส่งผลให้ภูมิทัศน์ดังกล่าวเปลี่ยนแปลงไปเป็นเสาโคโรสร้างสะพาน ดังนั้น จึงคาดว่าจะมีผลกระทบในระดับปานกลาง</p>	<p>- บริเวณใช้ทางแยกต่างระดับ ได้แก่ บริเวณทางแยกต่างระดับของทางหลวงหมายเลข 315 (ชลบุรี) กม.11+121 และทางหลวงหมายเลข 349 กม.18+864 จำนวน 2 แห่ง โดยพิจารณาคัดเลือกพื้นที่ไม่ทับถมที่ดินที่ดูแลรักษาง่าย ตลอดจนมีความสวยงามตามธรรมชาติ และมีความสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมของพื้นที่ ซึ่งมีรายละเอียดของพื้นที่ไม่มีที่ปลูก ดังนี้</p> <p>ทางแยกต่างระดับของทางหลวงหมายเลข 315 ชลบุรี กม.11+121 ได้แก่ ดันดินเป็นต้นน้ำ ดันสนมังการ ดันพุดสามสี ดันพุนายพล หล่อกวนล้อย และต้นซายกเกี่ยว</p> <p>ทางแยกต่างระดับของทางหลวงหมายเลข 349 กม.18+864 ได้แก่ ดันไทรยอดทอง ดันอินทนิลน้ำ ดันเฟื่องฟ้า ดันแคนา ดันสนมังการ ดันพุนายพล หล่อกวนล้อย และต้นซายกเกี่ยว</p> <p>- บริเวณสะพานข้ามทางแยก จำนวน 7 แห่ง พิจารณาคัดเลือกพื้นที่ไม่ทับถมที่ดินที่ดูแลรักษาง่าย ตลอดจนมีความสวยงามตามธรรมชาติ และมีความสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมของพื้นที่ ซึ่งมีรายละเอียดของพื้นที่ไม่มีที่ปลูกดังนี้</p>	



(Handwritten signature)

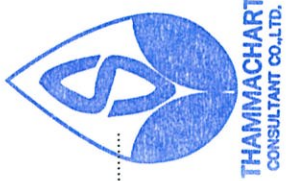
(นายนคร ศรีวิงค์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดการงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพนาศินิม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองพนาศินิม</p>	<p>จุดตัด ทล.315 ฉะเชิงเทรา กม.0+000 ได้แก่ ดิน ดินเบ็ดน้ำ ดินสนม้งกร ดินพุดสามสี หน่วยงานน้อย และต้นชา ฮกเกี้ยน</p> <p>จุดตัดถนนบ้านกลาง กม.7+965 ได้แก่ ดินเพื่องฟ้า ดินสนม้งกร และต้นชาฮกเกี้ยน</p> <p>จุดตัด ทล.3284 กม.20+896 ได้แก่ ดินดินเบ็ดน้ำ ดิน สนม้งกร ดินพุดสามสี หน่วยงานน้อย และต้นชาฮกเกี้ยน</p> <p>จุดตัด ทล.3246 กม.23+353 ได้แก่ ดินดินเบ็ดน้ำ ดิน สนม้งกร ดินพุดสามสี หน่วยงานน้อย และต้นชาฮกเกี้ยน</p> <p>จุดตัด ทล.ชบ.3104 กม.28+383 ได้แก่ ดินเพื่องฟ้า ดินสนม้งกร และต้นชาฮกเกี้ยน</p> <p>จุดตัด ทล.ชบ.3086 กม.31+009 ได้แก่ ดินเพื่องฟ้า ดินสนม้งกร และต้นชาฮกเกี้ยน</p> <p>จุดตัดถนนเมืองเก่า กม.35+543 ได้แก่ หน่วยงานน้อย</p> <p>กำหนดเป็นเงื่อนไขสัญญาก่อสร้างให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้อง ปฏิบัติ รักษาความสะอาด ความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ ก่อสร้าง โดยไม่วางสิ่งของหรือวัสดุก่อสร้างขวางเส้นทางจราจร</p>	



(Handwritten signature)

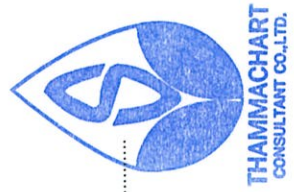
(นายนคร ศรีวงศ์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี้ยวเมืองพหลโยธิน

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ</p> <p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ</p>	<p>มาตรการเฉพาะ</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้สร้างรั้วกำแพงรอบพื้นที่ก่อสร้างโดยเลือกใช้ฐานเป็น Barrier และติดตั้งแผ่นเหล็กกริดลอนหรือ Metal Sheet ด้านบน บริเวณก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกทั้ง 9 แห่ง เพื่อพราสายตาและลดผลกระทบด้านทัศนียภาพไม่ให้เห็นกองวัสดุก่อสร้าง และเศษวัสดุเหลือทิ้งจากการก่อสร้าง รวมทั้งโครงสร้างฐานรากของสะพาน โดยเลือกใช้สีที่มีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมโดยเลือกใช้สีอ่อน เช่น สีเทา สีเขียว สีดินเผา สีน้ำตาล เพื่อลดความโดดเด่นในการมองเห็น 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- ผลกระทบต่อการบังคับทัศนียภาพ โครงสร้างสะพานมีความสูงจากพื้นดิน 5.5 เมตร อาจส่งผลกระทบต่อการบินทัศนียภาพ ซึ่งเป็นภาระเปลี่ยนแปลงหรือลดคุณค่าของสภาพภูมิทัศน์ไปจากเดิมได้ ซึ่งจะเป็นสภาพภูมิทัศน์ชนบท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นภูมิทัศน์เปิดโล่งมีพื้นที่เกษตรกรรมประเภทนาข้าวและชุมชนอาศัยอยู่ประปราย โดยไม่พบสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์/วัฒนธรรมหรือสิ่งปลูกสร้างที่มีลักษณะเฉพาะหรือมีคุณค่าและความโดดเด่นตั้งอยู่บริเวณสองข้างแนวเส้นทางโครงการ ดังนั้น จึงไม่มีจุดโดดเด่นที่หากเกิดสะพานข้ามทางแยกทั้ง 9 แห่งดังกล่าวขึ้นแล้วจะบดบังทัศนียภาพแต่อย่างใด นอกจากนี้จากการประเมินผลกระทบต่อการบังคับงามมองของโครงสร้างสะพานทั้ง 9 แห่ง พบว่าไม่มี</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ในช่วงที่มีการซ่อมบำรุงผิวจราจร ทั้งในกรณีการบำรุงรักษาปกติ การบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา และการบำรุงรักษาพิเศษ/งานบูรณะ/งานซ่อมฉุกเฉิน กรมทางหลวงจะต้องควบคุมคนงานให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด รวมทั้งการเก็บเศษวัสดุก่อสร้างต่างๆ ออกจากพื้นที่และปรับสภาพพื้นที่บริเวณที่ซ่อมบำรุง ที่กองวัสดุก่อสร้างให้คืนสภาพเดิม 	



(Handwritten signature)

(นายนคร ศรีวิงค์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

รายการแสดงผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลียยมืองพินสีนคิม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ผลกระทบต่อแนวการมองเห็นและการบดบังมุมมองบริเวณจุดตัดทางแยกทั้ง 9 แห่ง ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบ</p> <p>ส่วนงานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา และงานบำรุงรักษาพิเศษ/งานบูรณะ/งานซ่อมฉุกเฉิน ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวมีการซ่อมบำรุงผิวจราจร ซึ่งจะมีการกองวัสดุก่อสร้าง และการพังกระจ่ายของฝุ่นละอองในช่วงที่มีการบำรุงรักษาทาง อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพได้ แต่เกิดในช่วงสั้นๆ ดังนั้น จึงมีผลกระทบในระดับต่ำ</p> <p>- ผลกระทบต่อการแลกเปลี่ยนจากภูมิทัศน์โดยรวม แนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่เป็นทางระดับดิน ซึ่งมีเขตทางกว้างประมาณ 60 เมตร โดยจะก่อสร้างเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ออกแบบผิวจราจรเป็นประเภทคอนกรีต ปัจจุบันมีสภาพภูมิทัศน์เป็นโล่งสองข้างทางตลอดแนวเส้นทางโครงการเป็นพื้นที่เกษตรกรรม ดังนั้น การพัฒนาเป็นแนวเส้นทางตัดใหม่ทั้งหมดและผิวถนนเป็นคอนกรีต ปรากฏขึ้นท่ามกลางสภาพภูมิทัศน์เปิดโล่งบริเวณพื้นที่เกษตรกรรม จะทำให้เกิดภูมิทัศน์ที่แปลกแยกจากพื้นที่โดยรอบอย่างชัดเจนโดยเกิดขึ้นเฉพาะในพื้นที่เขตทาง 60 เมตรเท่านั้น ดังนั้น จึงเป็นผลกระทบระดับปานกลาง</p> <p>บริเวณทางแยกทั้ง 9 แห่ง จากเดิมที่มีสภาพภูมิทัศน์โดยรอบเป็นที่ราบเปิดโล่งลักษณะโดยรอบเป็นพื้นที่เกษตรกรรม (นาข้าว) เปลี่ยนเป็นโครงสร้างตอม่อสูงจากระดับพื้นดินประมาณ 8 เมตร ทำให้รูปแบบของทางแยกทั้ง 9 แห่ง มีผลกระทบตอสภาพภูมิทัศน์ที่แปลกแยกจากพื้นที่โดยรอบอย่างชัดเจน ดังนั้น จึงเป็นผลกระทบระดับปานกลาง</p>	<ul style="list-style-type: none"> • แขวงทางหลวงชลบุรี ที่ 1 ต้องดูแลรักษาสภาพภูมิทัศน์ทางแยกทั้ง 9 แห่ง ให้ดูสวยงามและมีสภาพที่ตลอดระยะเวลาดำเนินการ 	



(Handwritten signature)

(นายนคร ศรีวิงค์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564



รูปที่ 1 ตำแหน่งติดกำแพงกันเสียง ณ บริเวณหมู่ 7 บ้านเนินตัว (กม.0+659)



(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)

ผู้อำนวยการกอง รักษาราชการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

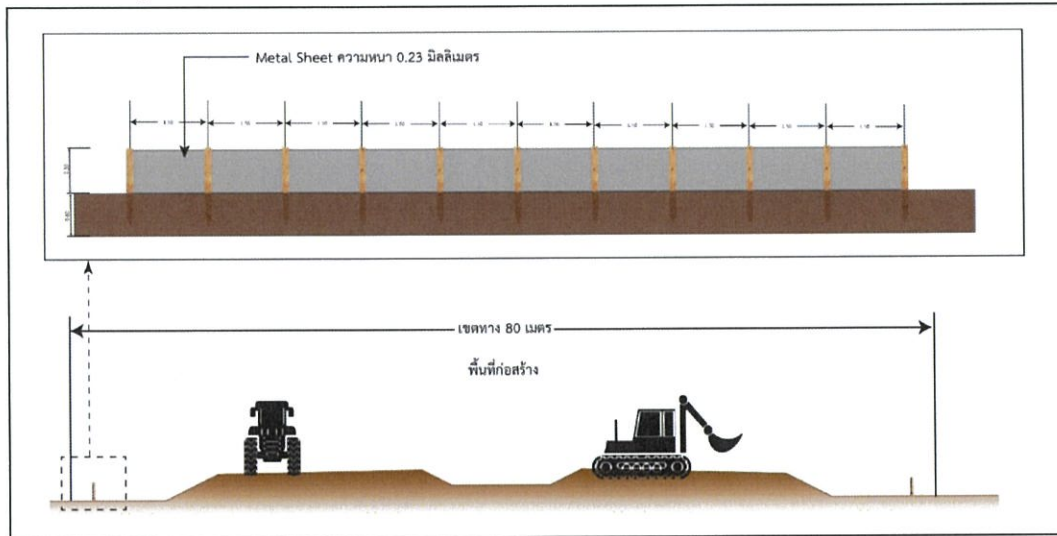
(Handwritten signature)

(นายนคร ศรีธวัช)

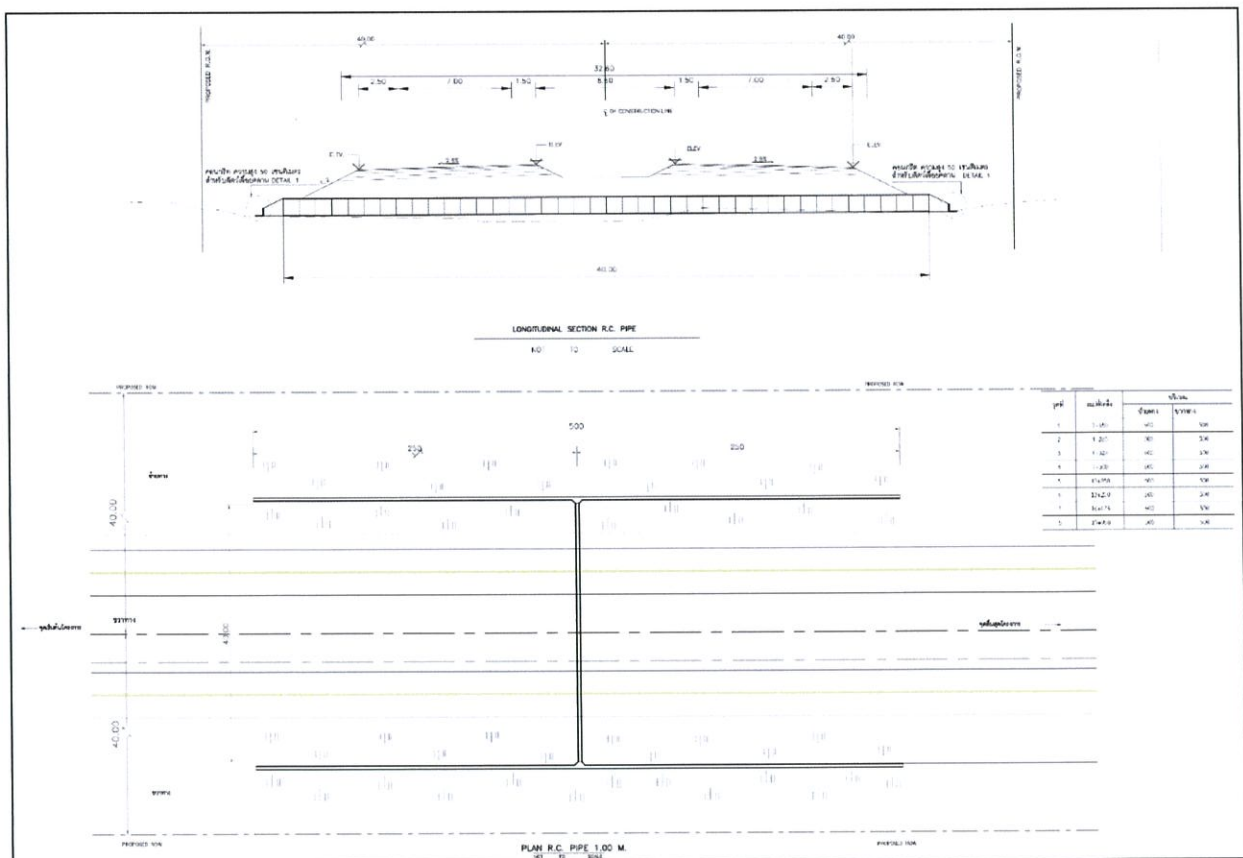
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564



รูปที่ 2 ตำแหน่งติดตั้งกำแพงกันเสียง ณ บริเวณหมู่ 7 บ้านทุ่งขวาง (กม.18+515)



รูปที่ 3 รั้วกันสัตว์ชั่วคราวในระยะก่อสร้างสำหรับป้องกันเต้านาและงูหลาม



(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)

ผู้อำนวยการกอง รักษาราชการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายนคร ศรีวิงค์)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564

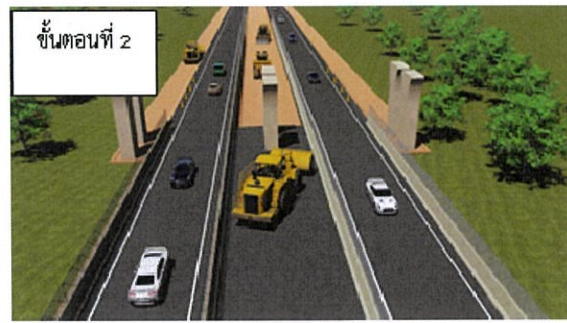
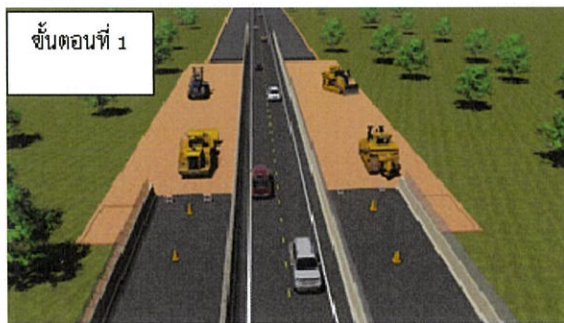


THAMMACHART
CONSULTANT CO.,LTD.

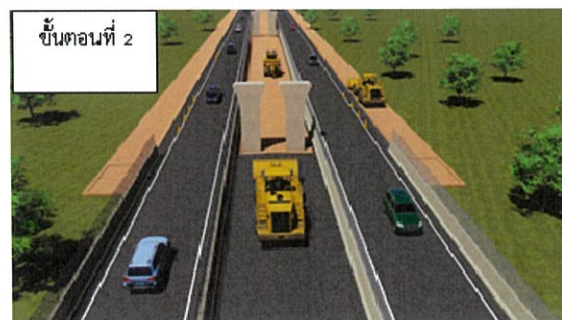
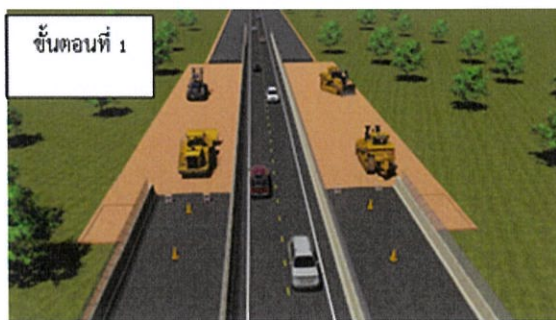
รูปที่ 4 การติดตั้งท่อลอดและรั้วป้องกันการข้ามทางสำหรับเต้านาและงูหลาม



รูปที่ 5 การติดตั้งป้ายเตือนห้ามล่าหรือดักจับเต้านาบริเวณ กม.8+000



รูปที่ 6 แผนผังการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างบริเวณทางยกระดับบนถนนโครงการ (ถนนใหม่)



(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)

ผู้อำนวยการกอง รักษาราชการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายนคร ศรีธีวงศ์)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564



รูปที่ 7 แผนผังการจัดการจราจรบริเวณจุดตัดทางแยก
บนทางหลวงหมายเลข 315 (ฉะเชิงเทรา - พนัสนิคม) ระหว่างการก่อสร้าง



รูปที่ 8 ตัวอย่างรูปแบบสะพานข้ามลำน้ำ

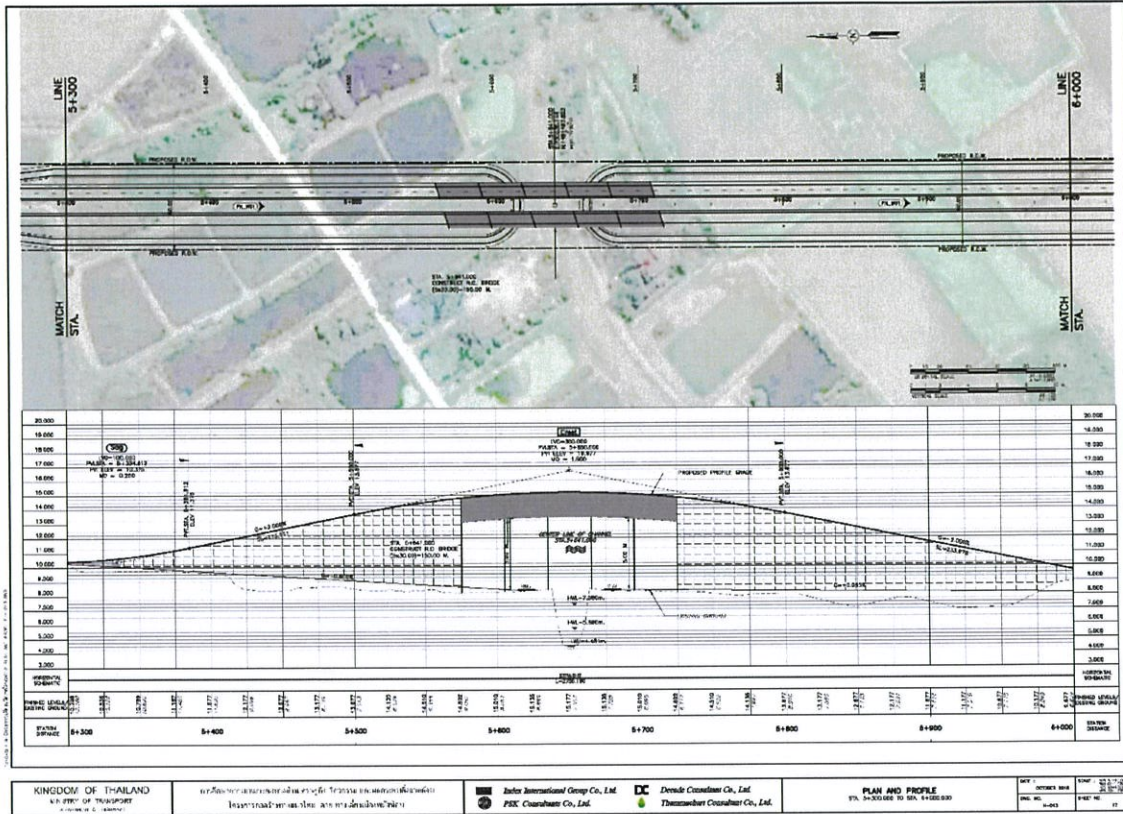


(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
ผู้อำนวยการกอง รักษาราชการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564



(นายนคร ศรีธวังค์)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564





รูปที่ 9 แสดงตัวอย่าง Plan Profile ของสะพานข้ามลำน้ำโดยไม่มีเสาดอมลงลำน้ำ



รูปที่ 10 ตัวอย่างรูปแบบที่ระบายน้ำแบบกลม

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)

ผู้อำนวยการกอง รักษาราชการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564

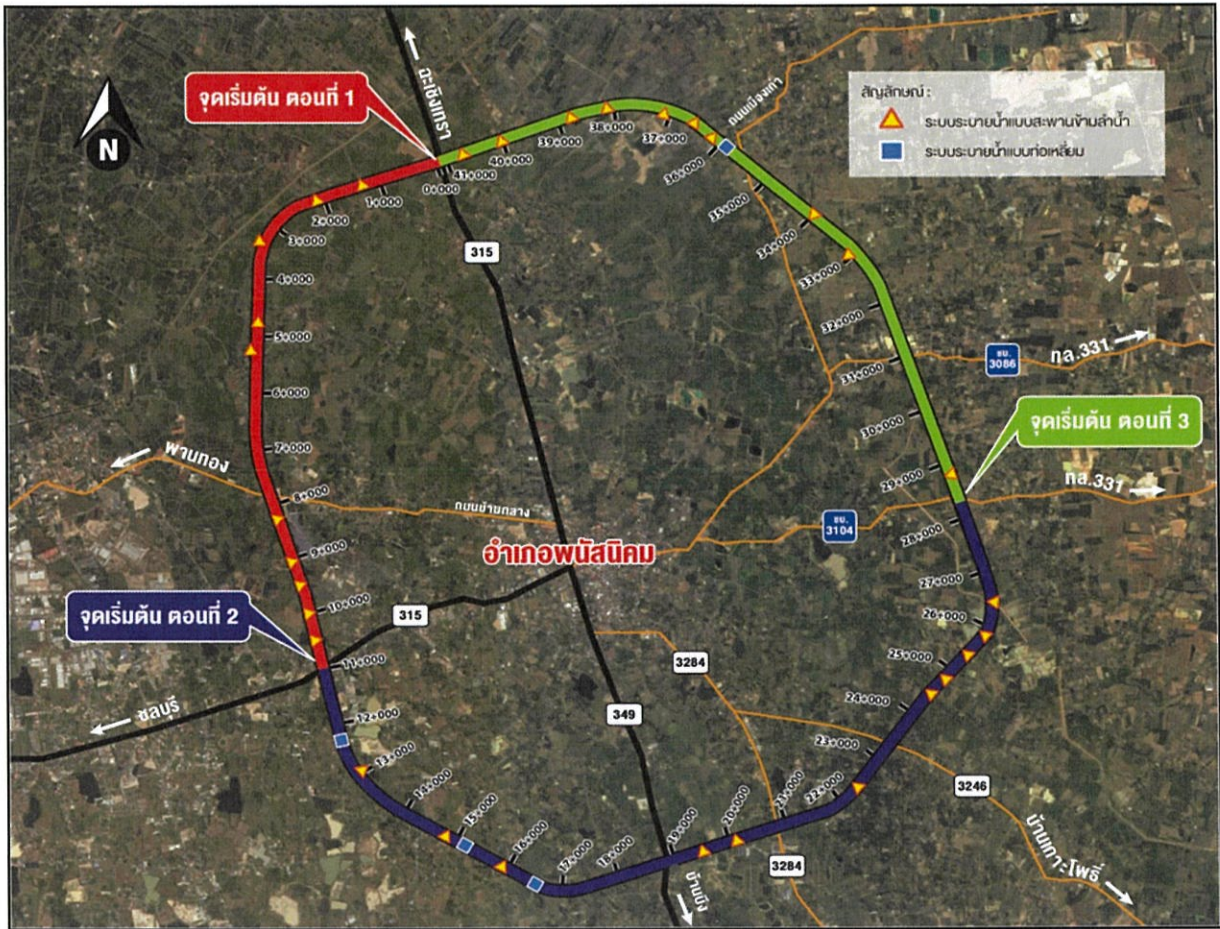
(Handwritten signature)

(นายนคร ศรีธีรงค์)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564



THAMMACHART
 CONSULTANT CO.,LTD.



รูปที่ 11 รูปแสดงตำแหน่งของอาคารระบายน้ำตามแนวขวาง

(Handwritten signature)

(นายปิยพงษ์ จิวพัฒนกุลไพศาล)

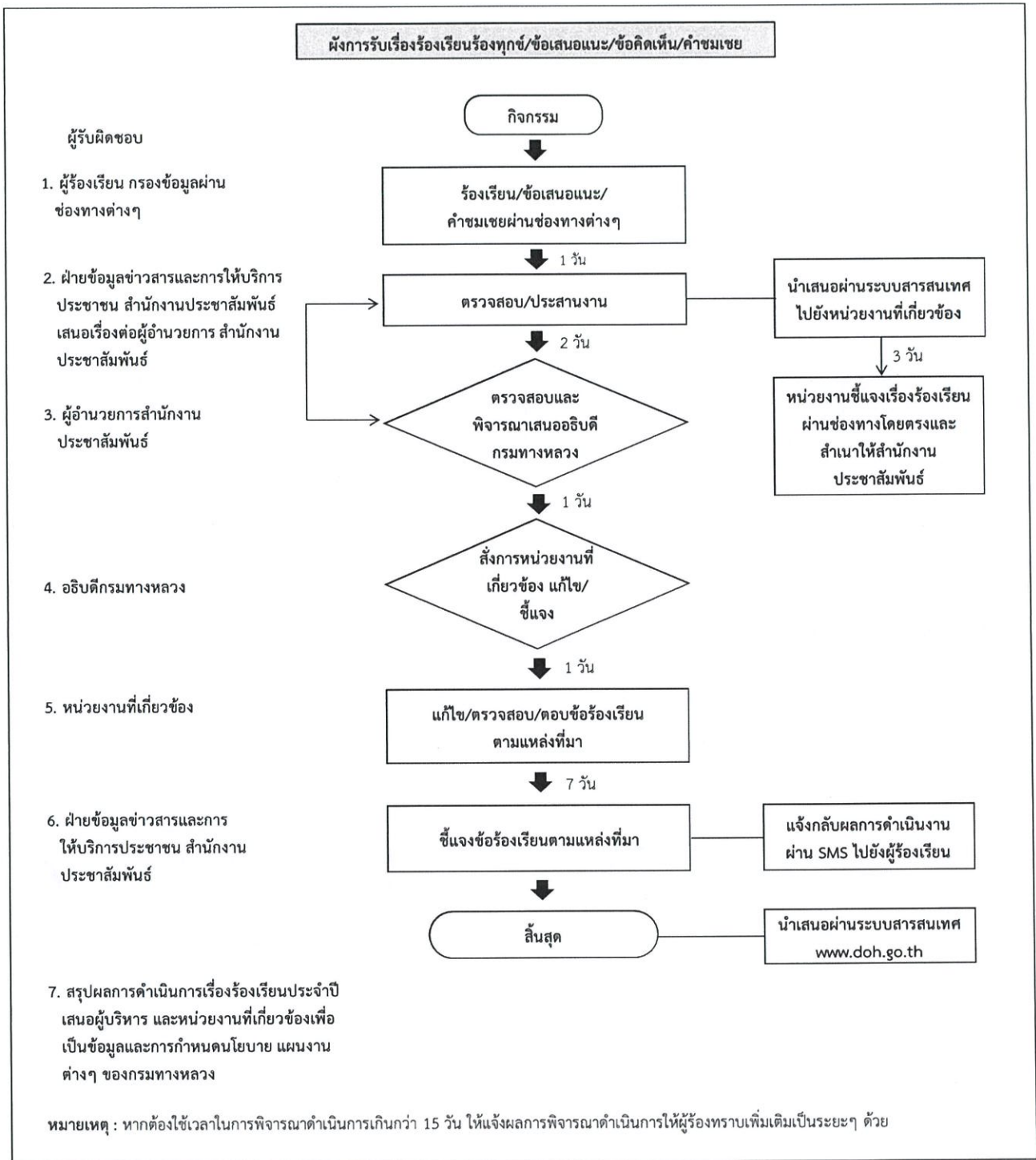
ผู้อำนวยการกอง รักษาราชการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
กันยายน 2564

(Handwritten signature)

(นายนคร ศรีธวัชค์)


บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
กันยายน 2564






ที่มา : ดัดแปลงมาจากคู่มือแนวทางการตอบข้อชี้แจงข้อร้องเรียน กรมทางหลวง, 2561

รูปที่ 12 ผังแสดงขั้นตอนการรับเรื่องร้องเรียน


 (นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
 ผู้อำนวยการกอง รักษาราชการแทน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
 ปฏิบัติราชการแทน อธิบดีกรมทางหลวง
 กันยายน 2564


 (นายนคร ศรีวิวงศ์)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 กันยายน 2564

