

ลก. เลขที่รับ 22194 วันที่ ๗ ก.ย. ๒๕๖๕
เลขที่รับ วันที่
เลขที่รับ วันที่



กทท 2/1๕25
กรมทางหลวง/ ๑๑๘๓๘
เลขที่รับ ๑๑๘๓๘
วันที่ ๖ ก.ย. ๒๕๖๕
เวลา ๑๖.๑๗ น.

ที่ ทส (กททล) ๑๐๐๘/ว ๑๕๙๙๐

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

๖ กันยายน ๒๕๖๕

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๕

๓) เรียน อธิบดีกรมทางหลวง

สิ่งที่ส่งมาด้วย มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๕

สืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๕ มีเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกรมทางหลวง จำนวน ๑ เรื่อง คือ วาระที่ ๓.๓ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา ของกรมทางหลวง

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ขอเรียนว่า คณะกรรมการฯ ได้พิจารณารับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๕ แล้ว เมื่อวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๕ จึงขอแจ้งมติการประชุมดังกล่าว รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

๒) เรียน รทท. พชก. ผสพ. ผสข. ผสล.

เพื่อโปรดทราบและพิจารณาดำเนินการ
ในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายจตุพร บุรุษพัฒน์)

(นางธนันชภัทร นิธิอารยาภรณ์)
นักจัดการงานทั่วไปชำนาญการพิเศษ รักษาการแทน

ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
กรรมการและเลขานุการ

เลขานุการกรม
- ๗ ก.ย. ๒๕๖๕

เรียน วทท.

- เพื่อโปรดทราบและดำเนินการต่อไป

(นายธนศักดิ์ วงศ์ธนาภิจเจริญ)

ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน
โทรศัพท์ ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๐
โทรศัพท์เคลื่อนที่ ๐๘ ๑๗๒๕ ๔๗๕๑ (ไชยยงค์)
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ neb@onep.go.th

พชก.
ส่งทางระบบสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์เท่านั้น

มติการประชุม

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๕

วันพุธที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๕ เวลา ๑๐.๐๐ น.

ณ มูลนิธิอนุรักษ์ปารอยต่อ ๕ จังหวัด ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ Cisco Webex Meetings

กรรมการผู้มาประชุม

- | | | |
|-----|---|--------------------------|
| ๑. | พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ
รองนายกรัฐมนตรี | ประธานกรรมการ |
| ๒. | นายชำนาญ ศักดิ์เศรษฐ์
ที่ปรึกษารองนายกรัฐมนตรี
แทน รองนายกรัฐมนตรี (นายจรินทร์ ลักษณวิศิษฏ์) | รองประธานกรรมการ คนที่ ๑ |
| ๓. | นายจตุพร บุรุษพัฒน์
ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | รองประธานกรรมการ คนที่ ๒ |
| ๔. | นายพิพัฒน์ชัย ภัครชิตานนท์
ที่ปรึกษารัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง | กรรมการ |
| ๕. | นายวัชรพงศ์ คูวิจิตรสุวรรณ
เลขาธิการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข | กรรมการ |
| ๖. | นายสุภัทร จำปาทอง
ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ | กรรมการ |
| ๗. | นายนิรัตน์ พงษ์สิทธิถาวร
รองปลัดกระทรวงมหาดไทย
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย | กรรมการ |
| ๘. | พลเอก สนิธชนก สังขจันทร์
รองปลัดกระทรวงกลาโหม
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม | กรรมการ |
| ๙. | นายพิศักดิ์ จิตวิริยะวศิน
รองปลัดกระทรวงคมนาคม
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม | กรรมการ |
| ๑๐. | นายสัญญา แสงพุ่มพงษ์
ผู้ตรวจราชการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ | กรรมการ |

๑๑. นายศุภกิจ บุญศิริ กรรมการ
รองอธิบดีกรมโรงงานอุตสาหกรรม
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม
๑๒. นายชินินทร์ ขาวจันทร์ กรรมการ
รองเลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
แทน เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
๑๓. นายอนันต์ แก้วกำเนิด กรรมการ
รองผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ
แทน ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ
๑๔. นางสาวนุชจรี วงษ์สันต์ กรรมการ
ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
แทน เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๑๕. นายธีรชัย ฌ นคร กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ
๑๖. นายจักรกฤษณ์ ศิวะเดชาเทพ กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ
๑๗. นายสุนันต์ อรุณนพรัตน์ กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ
๑๘. นางสาวลดาวัลย์ คำภา กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ
๑๙. นายสันติ บุญประคับ กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ
๒๐. นางประกายรัตน์ สุขุมลชาติ กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ
๒๑. นายธเรศ ศรีสถิตย์ กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ
-
๒๒. นายพิรุณ สัยยะสิทธิ์พานิช กรรมการและเลขานุการ
เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
แทน ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรรมการผู้สาประชุม

๑. นายยงธนิศร์ พิมลเสถียร กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ

ผู้เข้าร่วมประชุม

- | | | |
|--|---|-------------|
| ๑. นายอรรถพล เจริญชันษา | อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ | |
| ๒. นางสาวปรีญาพร สุวรรณเกษ | รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ | |
| ๓. นางรุ่งนภา พัฒนวิบูลย์ | รองอธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช | |
| ๔. นางสุนา ขจรวัฒนากุล | ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยและพัฒนาทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง | |
| ๕. คณะทำงานรองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ) | | จำนวน ๘ คน |
| ๖. เจ้าหน้าที่สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | | จำนวน ๑ คน |
| ๗. เจ้าหน้าที่กรมควบคุมมลพิษ | | จำนวน ๙ คน |
| ๘. เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | | จำนวน ๑๗ คน |

ผู้เข้าร่วมชี้แจง

- | | |
|-------------------------------|---|
| ๑. นายไพฑูรย์ พงษ์ขวลิต | รองอธิบดีฝ่ายบริหาร กรมทางหลวง |
| ๒. นายประสิทธิ์ อินทโหม | รองผู้อำนวยการสำนักงานโยธา กรุงเทพมหานคร |
| ๓. นายวีระเดช ชีวาพัฒนานุวงศ์ | วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ รักษาการในตำแหน่งวิศวกรใหญ่ด้านสำรวจและออกแบบ
กรมทางหลวงชนบท |

ระเบียบวาระที่ ๓ เรื่องเสนอเพื่อทราบ

๓.๓ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี - พัทยา ของกรมทางหลวง

กรรมการและเลขานุการ รายงานสรุปต่อที่ประชุมว่า คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๕๑ เมื่อวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ มีมติเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายชลบุรี - พัทยา

ภายหลังจากกรมทางหลวงเปิดให้บริการทางหลวงพิเศษฯ เต็มรูปแบบ ส่งผลให้ประชาชนบริเวณ อำเภอสัตหีบไม่สามารถเข้าใช้ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ได้โดยตรง โดยต้องเข้า - ออก ที่ด่านเก็บค่าผ่านทาง บางพระ (คีรี) และด่านเก็บค่าผ่านทางหนองขาม ดังนั้น เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับประชาชน บริเวณดังกล่าว กรมทางหลวง จึงได้พิจารณาหาแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทาง โดยได้เสนอรายงาน การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานฯ ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมพิจารณา โดยประเด็นหลักในการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ คือ ขอเปลี่ยนแปลงบริเวณ ที่พักริมทาง (Service Area) โดยนำพื้นที่ส่วนหนึ่งที่ได้รับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินไว้แล้ว เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๕ มาใช้ สำหรับพัฒนา เพื่อก่อสร้างด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง ฝั่งละประมาณ ๒.๕๐ ไร่ ใช้เป็นทางเข้า - ออกเสริม ในช่วงระหว่างทางแยกต่างระดับบางพระ ถึงทางแยกต่างระดับหนองขาม บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข ๗ โดยเป็นผลให้มีด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง เพิ่มขึ้นเป็น ๖ แห่ง ซึ่งการกำหนดด่านเก็บเงิน ค่าธรรมเนียมผ่านทาง ได้พิจารณาไว้ ๒ ทิศทาง ดังนี้

๑. ด้านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง ขาออก ทิศทางกรุงเทพฯ มุ่งหน้าศรีราชา (ทล.๓๗๐๑) ออกแบบให้มีช่องจราจรรองรับหน้าด่านเก็บเงิน และหลังด่าน มีช่องเก็บเงิน ๕ ช่อง

๒. ด้านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง ขาเข้า ทิศทางศรีราชา (ทล.๓๗๐๒) ไปกรุงเทพฯ ออกแบบให้มีช่องจราจรรองรับหน้าด่านเก็บเงิน และหลังด่าน มีช่องเก็บเงิน ๔ ช่อง

รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ ด้านอากาศและบรรยากาศ ให้มีการฉีดพรมน้ำ เพื่อควบคุมฝุ่นละออง ด้านเสียงพิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียง หากพบว่า มีระดับเสียงเริ่มจะใกล้ค่ามาตรฐาน หรือได้รับการร้องเรียนด้านความสั่นสะเทือน ให้ใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอก นอกจากนี้ ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ปีละ ๒ ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้างและดำเนินการต่อเนื่องใน ๒ ปีแรก และดำเนินการทุก ๆ ๕ ปี ตลอดระยะเวลาดำเนินการ การตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง และตรวจวัดปีละ ๒ ครั้ง เป็นเวลาอย่างน้อย ๕ วันต่อเนื่อง ตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ พิจารณา รวม ๒ ครั้ง และในการประชุมครั้งที่ ๑๒/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ มีมติให้ความเห็นชอบรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานฯ โดยให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด และเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อทราบความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ต่อไป

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

รับทราบมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๑๒/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ ในการให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี - พัทยา ของกรมทางหลวง โดยให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด



(นายไชยยันต์ เทพศิริสุนทร)



(นายพิรุณ สัยยะสิทธิ์พานิช)



(นางสาวมันทนา ศิริวรรณ)

ผู้จดยางานการประชุม



(นายจตุพร บุรุษพัฒน์)

ผู้ตรวจรายงานการประชุม

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ที่โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา ของกรมทางหลวง

ตั้งอยู่ อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี

ซึ่งกรมทางหลวง ต้องยึดถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด



(นายธนศักดิ์ วงศ์นากิจเจริญ)

ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง



จิตพรดา ตังสุกุล

(นางสาวจิตพรดา ตังสุกุล)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

กันยายน 2565

หน้า 1/45

รายงานการแสดงผลการประเมินความเสี่ยงและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. มาตรการทั่วไป		<p>1) มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมที่โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา ต้องปฏิบัติ</p> <p>1.1) กรมทางหลวงจะต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา ของกรมทางหลวงที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ</p> <p>1.2) กรมทางหลวงจะต้องควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบ และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา ของกรมทางหลวง</p> <p>1.3) กรมทางหลวงจะต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา ของกรมทางหลวง โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการกำกับดูแลของกรมทางหลวง</p>	



(นายธนศักดิ์ วงศ์นากิจเจริญ)
ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง



พงษ์ชา ตังสุกุล

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสัจใจ)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนต์ จำกัด

กันยายน 2565

หน้า 2/45

รายงานการแสดงผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)		<p>และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม (ซึ่งประกอบด้วย กรมทางหลวง สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดชลบุรี สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13 (ชลบุรี) ผู้แทนจังหวัดชลบุรี องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชน ผู้ทรงคุณวุฒิด้านความปลอดภัย และผู้ทรงคุณวุฒิด้านสิ่งแวดล้อม เป็นต้น) เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ</p> <p>1.4) กรมทางหลวงจะจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา ของกรมทางหลวง และเสนอต่อหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต ถ้าไม่มีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต ให้เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของทราบทุก 1 ปี ทั้งนี้ระยะก่อสร้างและระยะดำเนินงาน</p> <p>2) ในกรณีที่กรมทางหลวงมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้แตกต่างไปจากที่ได้ เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้ให้ความเห็นไว้แล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี</p>	



(นายธนศักดิ์ วงศ์นากิจเจริญ)
ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง



จงยศ ดั่งดึก

(นางสาวจิตรลดา ค่างรุ่งสุกิจ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

กันยายน 2565
หน้า 3/45

รายงานการแสดงผลการทบท้วงผลลัพท์สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทบท้วงผลลัพท์ และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)		<p>ให้ดำเนินโครงการตามกฎหมาย เป็นผู้พิจารณา ดำเนินการดังนี้</p> <p>2.1) หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการ ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของ การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นหรือเห็นชอบจาก คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติแล้ว ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาต หรือ หน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี รับผิดชอบการปรับปรุง แก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้เป็นที่มาหลักเกณฑ์ และเงื่อนไข ที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆ ต่อไป พร้อมกักให้จัดทำสำเนาการ ปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ ที่รับจดแจ้งไว้ ส่งให้สำนักงานนโยบาย และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ</p> <p>2.2) หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่า การแก้ไข เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ กระทบต่อสาระสำคัญของ การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ให้ดำเนินการ ดังนี้</p> <p>2.2.1) กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงาน ของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็น ต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการ พิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด</p>	



(นายธนศักดิ์ วงศ์นากิจเจริญ)
ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง



จ.พงษ์ ดงสูง

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

กันยายน 2565
หน้า 4/45

รายงานการแสดงผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)		<p>ของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ต้องเสนอให้คณะกรรมการเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการดังนี้</p> <p>ให้หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าภาพโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณา ให้ความเห็นประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าวและนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไปด้วย ทั้งนี้ หากเป็นโครงการที่เข้าข่ายต้องเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ขอให้มีความเห็นของคณะกรรมการพิจารณาต่อไป และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ</p>	



(นายธนาภักดิ์ วงศ์ธนาภักดิ์)
ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง



พงษ์ศ ดึงถึง

(นางสาวจิตจรลดา ดำรงสุกิจ)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนต์ จำกัด

กันยายน 2565
หน้า 5/45

รายงานการแสดงผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)		<p>หรือคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือ หน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย</p> <p>2.2.2) กรณีโครงการหรือกิจการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ไม่ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณา อำนวยอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณา ให้ความเห็นชอบประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลง หรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อทราบต่อไปด้วย</p>	



(นายชนศักดิ์ วงศ์นากิจเจริญ)
ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง



จตุพร ตังสุภัท

(นางสาวจิตจรลดา คังรังสุกิจ)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนต์ จำกัด

กันยายน 2565
หน้า 6/45

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)		<p>และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไข มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นประกอบแล้ว หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรือ อนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้ง ผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและ แผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย</p> <p>3) ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใดๆ กรมทางหลวงต้องดำเนินการป้องกัน และแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ ร่วมกันพิจารณาแนวทางการเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป</p> <p>4) กรมทางหลวงต้องจัดตั้งหน่วยงานประชาสัมพันธ์โครงการให้แล้วเสร็จก่อน ก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จะได้รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนงานโครงการ ผลกระทบ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้ส่วนร่วมในการสังเกตการณ์และตรวจสอบขั้นตอน การดำเนินการ เพื่อความเข้าใจอันดีต่อกันและป้องกันเรื่องร้องเรียน</p>	



(นายธนศักดิ์ วงศ์ชนากิจเจริญ)
ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง



ฉษชช ดียงงักจ

(นางสาวจิตรลดา คำรงสุกิจ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนต์ จำกัด

กันยายน 2565
หน้า 7/45

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ</p> <p>2.1 ทรัพยากรดิน</p> <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) การสูญเสียหน้าดินและการเคลื่อนย้ายดินออกจากบริเวณเดิม</p> <ul style="list-style-type: none"> - การปรับพื้นที่/ถมดินอาจส่งผลให้มีการสูญเสียดิน/เคลื่อนย้ายดิน เดิมออก 25,680 ตัน เมื่อเทียบกับพื้นที่ก่อสร้าง 5 ไร่ พบว่าจะมีการสูญเสียดินเท่ากับ 5,136 ตัน/ไร่ โดยเมื่อเทียบกับระดับการสูญเสียดิน เสนอแนะโดยกรมพัฒนาที่ดิน พบว่า การสูญเสียดิน อยู่ในระดับที่รุนแรงมาก (มากกว่า 20 ตัน/ไร่/ปี) อย่างไรก็ตาม ดินที่สูญเสียไปทั้งหมดจะนำปรับถมพื้นที่โครงการปรับปรุงเพิ่ม ช่องจราจร ขวางทางแยกต่างระดับหนองขาม-ทางแยกต่างระดับโป่ง ซึ่งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกัน ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ <p>2) การชะล้างพังทลายของดิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - กลุ่มชุดดินที่พบในพื้นที่ศึกษาโครงการ ได้แก่ ชุดดินสตีท (Sh) และชุดดินหนุบกระพง (Hg) มีอัตราการชะล้างพังทลาย 0.47 และ 1.80 ตัน/ไร่/ปี ตามลำดับ เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับอัตรา ชะล้างพังทลายของดินที่เกิดตามธรรมชาติตามข้อมูลอ้างอิงของ กรมพัฒนาที่ดิน (2545) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0-2 ตัน/ไร่/ปี ซึ่งอยู่ใน ระดับการชะล้างพังทลายน้อย ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ <p>3) การเปลี่ยนแปลงเสถียรภาพ และการทรุดตัวของดิน และการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างดิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - การขนย้ายวัสดุก่อสร้างผ่านถนนโดยรอบพื้นที่โครงการที่มี โครงสร้างรองรับน้ำหนักของรถบรรทุกได้ตามมาตรฐาน จึงไม่มี 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) กิจกรรมการปรับพื้นที่ เปิดหน้าดิน ให้ดำเนินการก่อสร้างในฤดูแล้ง เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้างพังทลายของดินในช่วงฤดูฝน</p> <p>2) การนำดินเข้ามาถมในพื้นที่โครงการต้องรับค่าเงินการบดอัดดินให้แน่น เพื่อป้องกันการชะล้างดินออกนอกพื้นที่โครงการ</p> <p>3) เครื่องจักรและอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ต้องได้รับการรักษาให้มีสภาพที่ดี และพร้อมใช้งานอยู่เสมอ การจอดพักเครื่องจักรไว้ในพื้นที่ปฏิบัติงาน ต้องจัดให้มีภาชนะรองรับน้ำ (Drip Pan/ Drip Tray) เพื่อป้องกันการหกกระจายไหลของน้ำมัน/น้ำมันเครื่องแล้วเกิดการปนเปื้อนในดิน</p> <p>4) หมั่นตรวจสอบเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีและพร้อมใช้ ก่อนการดำเนินการกิจกรรมก่อสร้าง เพื่อป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันจาก เครื่องยนต์ลงสู่พื้นดิน</p> <p>5) หลีกเลี่ยงการจราจรที่นำมาใช้งานลาดยางบนผิวดิน โดยเฉพาะบริเวณ ที่ใกล้พื้นที่เกษตรกรรม เพื่อป้องกันการปนเปื้อนของแอสฟัลต์ลงสู่ดิน</p> <p>6) การเคลื่อนย้ายดินที่หลุดออกจากบริเวณพื้นที่โครงการ เพื่อนำไปใช้บริเวณ พื้นที่โครงการปรับปรุงเพิ่มช่องจราจร ขวางทางแยกต่างระดับหนองขาม - ทางแยกต่างระดับโป่ง บนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 กำหนดให้ปฏิบัติตาม มาตรการด้านคมนาคมอย่างเคร่งครัด</p> <p>7) การก่อสร้างฐานรากและเข็มบริเวณด้านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง และอาคารควบคุม ให้หลีกเลี่ยงการใช้ฐานรากแบบแผ่ เพื่อลดผลกระทบ จากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างดินจากเสาคอนกรีตที่ไปแทรกตัวอยู่ในชั้นดิน</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) กิจกรรมการปรับพื้นที่ เปิดหน้าดิน ให้ดำเนินการก่อสร้างในฤดูแล้ง เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้างพังทลายของดินในช่วงฤดูฝน</p> <p>2) การนำดินเข้ามาถมในพื้นที่โครงการต้องรับค่าเงินการบดอัดดินให้แน่น เพื่อป้องกันการชะล้างดินออกนอกพื้นที่โครงการ</p> <p>3) เครื่องจักรและอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ต้องได้รับการรักษาให้มีสภาพที่ดี และพร้อมใช้งานอยู่เสมอ การจอดพักเครื่องจักรไว้ในพื้นที่ปฏิบัติงาน ต้องจัดให้มีภาชนะรองรับน้ำ (Drip Pan/ Drip Tray) เพื่อป้องกันการหกกระจายไหลของน้ำมัน/น้ำมันเครื่องแล้วเกิดการปนเปื้อนในดิน</p> <p>4) หมั่นตรวจสอบเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีและพร้อมใช้ ก่อนการดำเนินการกิจกรรมก่อสร้าง เพื่อป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันจาก เครื่องยนต์ลงสู่พื้นดิน</p> <p>5) หลีกเลี่ยงการจราจรที่นำมาใช้งานลาดยางบนผิวดิน โดยเฉพาะบริเวณ ที่ใกล้พื้นที่เกษตรกรรม เพื่อป้องกันการปนเปื้อนของแอสฟัลต์ลงสู่ดิน</p> <p>6) การเคลื่อนย้ายดินที่หลุดออกจากบริเวณพื้นที่โครงการ เพื่อนำไปใช้บริเวณ พื้นที่โครงการปรับปรุงเพิ่มช่องจราจร ขวางทางแยกต่างระดับหนองขาม - ทางแยกต่างระดับโป่ง บนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 กำหนดให้ปฏิบัติตาม มาตรการด้านคมนาคมอย่างเคร่งครัด</p> <p>7) การก่อสร้างฐานรากและเข็มบริเวณด้านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง และอาคารควบคุม ให้หลีกเลี่ยงการใช้ฐานรากแบบแผ่ เพื่อลดผลกระทบ จากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างดินจากเสาคอนกรีตที่ไปแทรกตัวอยู่ในชั้นดิน</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>- ไม่มี</p>



จตุพร อังสุกุล
(นางสาวจิตรลดา คังรังสุกิจ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด


กันยายน 2565
หน้า 8/45

(Signature)

(นายธนาศักดิ์ วงศ์นากิจเจริญ)
ผู้อำนวยการกองหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.1 ทรัพยากรที่ดิน (ต่อ)	<p>น้ำหนักที่ทับถมดินจนเกิดการยุบ/ทรุดตัวของดิน และการก่อสร้างโครงการจะดำเนินการบนพื้นที่ราบ ไม่ได้ผ่านพื้นที่ที่มีความลาดชัน จึงไม่รบกวนโครงสร้างชั้นดินแต่อย่างใด ดังนั้นผลกระทบจึงอยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ</p> <p>4) การปนเปื้อนในดิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - การทำงานของเครื่องจักรอาจเกิดการหกรั่วไหลของน้ำมัน/น้ำมันเครื่องปนเปื้อนลงบนดิน แต่ผลกระทบจะเกิดขึ้นเฉพาะช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้างเท่านั้น ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>1) เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องปลูกพืชคลุมดินบริเวณลาดคันทาง เช่น พวงหอยุ่ พืชตระกูลถั่วเพื่อลดการกัดเซาะ ซึ่งในช่วงการเปิดให้บริการ จะต้องมีการดูแลรักษาพืชคลุมดินเหล่านี้ ให้อยู่ในสภาพที่ช่วยลดการกัดเซาะได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>2) ตรวจสอบซ่อมแซมโครงสร้างที่ใช้ป้องกันทางพังทลาย เช่น Concrete Slope Protection หากพบว่ามีปัญหาเสียหายต้องเร่งดำเนินการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้</p> <p>3) กำหนดให้มีการตรวจสอบเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดี และพร้อมใช้งาน เพื่อป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันหรือน้ำมันเครื่องจากเครื่องจักรที่นำมาใช้ก่อนกิจกรรมการบำรุงรักษา</p> <p>4) หากเกิดการรั่วไหลของน้ำมันเครื่องต้องรีบดำเนินการกำจัดการปนเปื้อนทันที โดยใช้วัสดุที่สามารถดูดซับได้ เช่น ซีลีย์ ทราาย แกลบ เป็นต้น และรวบรวมใส่ถุงหรือกระสอบไปเก็บไว้ และให้กรมทางหลวงประสานบริษัทเอกชนที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการกำจัดสิ่งปนเปื้อนหรือวัสดุที่ไม่ได้ใช้แล้วตามกฎหมายว่าด้วยโรงงานอุตสาหกรรมนำไปกำจัดต่อไป</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>สถานีตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา ตลอดระยะทาง 37.559 กิโลเมตร <p>ดัชนีตรวจวัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - การเจริญเติบโตของพืชคลุมดิน - การเจริญเติบโตและสภาพของไม้ยืนต้น และไม้พุ่มที่ปลูกไว้บริเวณเขตทาง - โครงสร้างดินและเสถียรภาพคันทาง <p>ความถี่ในการตรวจวัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจสอบเป็นประจำทุกเดือนในปีแรก ที่เปิดดำเนินการ


 (นายธนศักดิ์ วงศ์ธนากิจเจริญ)
 ผู้อำนวยการกองหลวงพิเศษระหว่างเมือง
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

กันยายน 2565
 หน้า 9/45



จันทพร ดิงสุภัท
 (นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนต์ จำกัด

รายงานการแสดงผลการประเมินความเสี่ยงและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.2 ธรณีวิทยาและ แผ่นดินไหว	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) การพัฒนาโครงการไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างโครงสร้างขนาดใหญ่ที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างธรณีวิทยาบริเวณพื้นที่โครงการแต่อย่างใด ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ</p> <p>2) พื้นที่โครงการไม่ได้ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ที่มีพลังที่สำคัญ และพื้นที่โครงการอยู่ในเขตพื้นที่เสี่ยงภัยแผ่นดินไหวระดับพอประมาณ (มีความรุนแรงประมาณ IV มอร์คัลลี) คือ คนสัญจรไปมารู้สึกได้ ดังนั้น การพัฒนาโครงการจึงไม่ได้รับผลกระทบจากการเกิดแผ่นดินไหว ผลกระทบจึงอยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) กำหนดให้ออกแบบทางด้านวิศวกรรมของด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางบริเวณ กม.93+500 และอาคารสำนักงานให้สามารถรองรับผลกระทบจากการเกิดแผ่นดินไหว</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>- ไม่มี</p>
2.3 น้ำผิวดิน	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- ไม่มี</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>1) ในกรณีที่เกิดแผ่นดินไหวและรู้สึกได้ในพื้นที่โครงการ กำหนดให้แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองดำเนินการตรวจสอบโครงสร้างอาคารด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางเพื่อซ่อมแซมบริเวณที่เสียหายทันที</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- ไม่มี</p>
2.3 น้ำผิวดิน	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) อุทกวิทยาน้ำผิวดิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - การเปิดหน้าดินเพื่อเตรียมพื้นที่ก่อสร้าง และการกรุดดินที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างฐานราก หากดำเนินการในฤดูฝนอาจเกิดการชะล้างหน้าดินไหลลงสู่ห้วยไม่มีชื่อ (กม.92+700) แต่เนื่องจากดินที่ถูกชะล้างเป็นเพียงตะกอนดินขนาดเล็ก และแหล่งน้ำดังกล่าวอยู่ห่างจากโครงการประมาณ 800 เมตร จึงไม่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยาหรือกีดขวางการไหลของน้ำ ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) วางแผนกิจกรรมการเปิดหน้าดินเพื่อเตรียมพื้นที่ก่อสร้างด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางบริเวณ กม.93+500 ในช่วงฤดูแล้ง และให้รับผิดชอบการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด</p> <p>2) หากจำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้างด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางบริเวณ กม.93+500 ในช่วงฤดูฝน กรมทางหลวงต้องดำเนินการติดตั้งรั้วกั้นตะกอนชั่วคราว (Temporary Silt Fence) เพื่อป้องกันตะกอนของน้ำฝนจากพื้นที่ก่อสร้างด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง โดยรั้วกั้นตะกอนชั่วคราวมีความสูงประมาณ 1 เมตรจากระดับดิน</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>สถานีตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ห้วยไม่มีชื่อ (กม.92+700) <p>ดัชนีตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> - อุณหภูมิหน้า - การนำไฟฟ้า - ความเป็นกรด-ด่าง - ปริมาณออกซิเจนละลายน้ำ



(นายธนศักดิ์ วงศ์ธนาภักดิ์เจริญ)
ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง



จันทพร ดั่งสุก

(นางสาวจิตราลดา ดำรงสุกิจ)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

กันยายน 2565
หน้า 10/45

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>2.3 น้ำผิวดิน (ต่อ)</p> <ul style="list-style-type: none"> - การเปิดหน้าดินเพื่อเตรียมพื้นที่ก่อสร้าง และการกองดินที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างฐานราก หากดำเนินการในฤดูฝนอาจเกิดการชะล้างหน้าดินไหลลงสู่ห้วยไม่มีชื่อ (กม.92+700) ทำให้หน้าผิวดินมีความชุ่มชื้นเพิ่มขึ้น ส่งผลกระทบต่อน้ำผิวดินในรูปการเพิ่มขึ้นของตะกอนแขวนลอย ประชาชนที่ใช้ประโยชน์จากห้วยไม่มีชื่อ (กม.92+700) เพื่อการอุปโภคบริโภคได้รับความเดือดร้อน แต่เนื่องจากผลกระทบดังกล่าวจะเกิดผลกระทบเฉพาะการก่อสร้างในช่วงฤดูฝน และแหล่งน้ำดังกล่าวอยู่ห่างจากโครงการประมาณ 800 เมตร ทำให้มีตะกอนของดินเหลืออยู่ในปริมาณที่น้อยลง ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ - การทำงานของเครื่องจักรที่ใช้ก่อสร้างอาจทำให้มีการปนเปื้อนของน้ำมันหล่อลื่นสู่แหล่งน้ำผิวดิน ทำให้เกิดคราบน้ำมันปนเปื้อนบนผิวน้ำ ทำให้ประชาชนที่ใช้ประโยชน์จากห้วยไม่มีชื่อ (กม.92+700) เพื่อการอุปโภคและบริโภคได้รับความเดือดร้อน และยังส่งผลทำให้คุณภาพเสื่อมโทรมลง แต่เนื่องจากมีโอกาสดำเนินการปนเปื้อนน้อย เฉพาะกรณีที่เครื่องยนต์ขัดข้องหรือมีการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันหล่อลื่นและมีน้ำมันหกออกมาเท่านั้น ประกอบกับแหล่งน้ำดังกล่าวอยู่ห่างจากพื้นที่โครงการประมาณ 800 เมตร ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ 	<p>ขนาตามพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง โดยให้ด้านยาวของแนวรั้วติดตะกอนครอบคลุมพื้นที่หน้างาน และยาวออกไปอีกด้านละ 50 เมตร</p> <p>3) สำหรับตะกอนดินที่เหลือจากการตกตะกอน กรมทางหลวงจะต้องขนย้ายออกจากพื้นที่ก่อสร้างโดยบรรทุกทุกชนิดที่มีถึงบรรจุของเหลวได้ เพื่อมิให้เกิดการรั่วไหลในระหว่างการขนส่ง เพื่อนำไปฝังกลบในพื้นที่เขตทางที่ห่างจากจุดตัดแหล่งน้ำผิวดินไม่น้อยกว่า 100 เมตร</p> <p>4) การกองดิน หวาย และวัสดุก่อสร้างอื่นๆ กิจกรรมการก่อสร้างฐานรากของด้านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางบริเวณ กม.93+500 จะต้องอยู่ห่างจากห้วยไม่มีชื่อ (กม.92+700) ไม่น้อยกว่า 100 เมตร ถ้าไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ ให้ทำคันกันรอบกองดิน หรือ ขุดหลุมตักตะกอน เพื่อป้องกันมิให้มีการชะพายุพัดทรายไหลลงแหล่งน้ำ</p> <p>5) สำหรับผลกระทบต่อการสูญเสียดิน การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของดิน และการปนเปื้อนสารเคมีที่อาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินให้ปฏิบัติตามมาตรการด้านทรัพยากรดินอย่างเคร่งครัด</p> <p>6) กรมทางหลวงต้องระมัดระวังในการถ่ายเทน้ำมันมิให้เกิดการรั่วไหลโดยจัดหากาขนระรองรับการหกหรือการทิ้ง เพื่อป้องกันการปนเปื้อนของน้ำมันต่อห้วยไม่มีชื่อ (กม.92+700) จากกิจกรรมของเครื่องจักรที่ใช้ก่อสร้างด้านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางบริเวณ กม.93+500</p>	<p>- BOD₅</p> <ul style="list-style-type: none"> - ของแข็งแขวนลอย - ของแข็งละลายน้ำ - น้ำมันและไขมัน - แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม - แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด <p>ความถี่ในการตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูแห้งและฤดูฝน <p>ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ (2 ปี)</p>	



(นายชนันต์ศักดิ์ วงศ์ธนาภิรักษ์เจริญ)
ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง



จิรพงศ์ ดิงสุภกิจ

(นางสาวจิตรลดา คำรงสุภกิจ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนต์ จำกัด

กันยายน 2565
หน้า 11/45

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>2.3 น้ำผิวดิน (ต่อ)</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>1) อุทกวิทยาน้ำผิวดิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - เมื่อเปิดดำเนินการโครงการ กรณีที่ฝนตกน้ำฝนจะไหลจากพื้นที่โครงการจากทิศตะวันตกไปยังทิศตะวันออกไหลลงสู่ห้วยไม่มีชื่อ (กม.92+700) และไหลจากทิศใต้ไปยังทิศเหนือไปบรรจบกับคลองชลประทาน เพื่อไหลจากทิศตะวันตกเฉียงเหนือไปยังคลองอ่างเก็บน้ำบางพระ โดยเป็นการไหลของน้ำฝนตามสภาพภูมิประเทศ ซึ่งการดำเนินงานของอาคารด้านเก็บเงินฯ ไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทิศทางการไหล หรือกีดขวางการไหลของน้ำแต่อย่างใด ดังนั้นจึงกำหนดผลกระทบอยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ <p>2) คุณภาพน้ำผิวดิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - น้ำเสียที่เกิดขึ้นจากเจ้าหน้าที่ประจำด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางกระบะบดขยะระบบระบายน้ำ และปล่อยออกสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ โดยไม่ผ่านการบำบัดอย่างถูกวิธี อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำบริเวณห้วยไม่มีชื่อ (กม.92+700) ได้ อย่างไรก็ตามแหล่งน้ำดังกล่าวอยู่ห่างจากพื้นที่โครงการประมาณ 800 เมตร ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>การจัดการน้ำเสียจากสถานที่บริการทางหลวง</p> <p>1) จัดให้มีห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาล มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบ Anaerobic-Aerobic ที่มีประสิทธิภาพและความเพียงพอในการรองรับน้ำเสียที่จะเกิดขึ้นจากห้องน้ำ-ห้องส้วม โดยน้ำที่ผ่านการบำบัดแล้วต้องมีคุณภาพอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งก่อนระบายออก</p> <p>2) จัดให้มีห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาล มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบ Anaerobic-Aerobic ที่มีประสิทธิภาพและความเพียงพอในการรองรับน้ำเสียที่จะเกิดขึ้นจากห้องน้ำ-ห้องส้วมของด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางบริเวณ กม.93+500 ไม่น้อยกว่า 8 ลูกบาศก์เมตร/วัน โดยน้ำที่ผ่านการบำบัดแล้วต้องมีคุณภาพอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งก่อนระบายออก</p> <p>3) ดูแลและบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสีย ให้ทำงานอย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลา มีแผนงานการตรวจสอบระบบท่อและการทำางานของอุปกรณ์เป็นระยะๆ เพื่อให้แน่ใจว่าอยู่ในสภาพดี</p> <p>4) ดูแลและบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสียของด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางบริเวณ กม.93+500 ให้ทำงานอย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลา และมีแผนงานการตรวจสอบระบบท่อและการทำางานของอุปกรณ์เป็นระยะๆ เพื่อให้แน่ใจว่าอยู่ในสภาพดี</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>สถานีตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตัวอย่างน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วในบ่อพักน้ำ ก่อนระบายออกสู่ภายนอกอย่างน้อย 1 ตัวอย่าง จากสถานที่บริการทางหลวง - ห้วยไม่มีชื่อ (กม.92+700) <p>ดัชนีตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> - อุณหภูมิ - การนำไฟฟ้า - ความเป็นกรด-ด่าง - ปริมาณออกซิเจนละลายน้ำ - BOD₅ - ของแข็งแขวนลอย - ของแข็งละลายน้ำ - น้ำมันและไขมัน - ไนโตรเจนในรูป ทีเคเอ็น (TKN) - แบคทีเรียกลุ่มพิโคลิโคไลฟอร์ม - แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด 	



จังหวัด ชลบุรี
(นางสาวจิตรลดา คังรังสุกิจ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

(Signature)

(นายธณัฐศักดิ์ วงศ์ธนาภิขะเจริญ)
ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

กันยายน 2565
หน้า 12/45

รายงานการแสดงผลการประเมินความเสี่ยงและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.3 น้ำผิวดิน (ต่อ)	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	<p>5) กำหนดให้ร้านอาหารในสถานที่บริการทางหลวงทุกร้าน ต้องติดตั้งบ่อดักไขมันและตะกั่วเศษอาหาร เพื่อรองรับน้ำทิ้งจากห้องครัว ส่วนซักล้าง พร้อมทั้งติดตั้งถังไขมันและเศษอาหารออกจากบ่อทุกวัน</p> <p>6) สถานีบริการน้ำมันในสถานที่บริการทางหลวง จะต้องติดตั้งถังดักไขมัน เพื่อตัดคราบไขมันออกจากส่วนที่เป็นน้ำ ก่อนระบายน้ำออกนอกพื้นที่</p> <p>7) จัดให้มีบ่อพักน้ำ เพื่อรองรับน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วจากทุกแหล่งกำเนิดในสถานที่บริการทางหลวง รวมทั้งนำน้ำมาพักไว้ในบ่อพักน้ำ เพื่อให้สามารถตรวจสอบคุณภาพได้ และยังสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการรดน้ำต้นไม้ภายในสถานที่บริการทางหลวง และในเขตทางเป็นการลดผลกระทบด้านน้ำใช้และลดปริมาณน้ำทิ้งในกรณีที่มีการระบายออก</p> <p>การลดผลกระทบกรณีเกิดการรั่วไหลของสารเคมีลงสู่แหล่งน้ำ</p> <p>1) ศูนย์ปฏิบัติการฝ่ายอำนวยความสะดวกและจัดการจราจรของโครงการทางหลวงพิเศษฯ สายชลบุรี-พัทยา (Operation Center) ซึ่งทำหน้าที่ คุ้มภัย ป้องกันอุบัติเหตุและจัดการจราจรฉุกเฉินต้องจัดทำแผนป้องกันและระงับอุบัติเหตุ กรณีการท่วไหลของสารเคมีลงสู่แหล่งน้ำโดยจัดหาผู้เชี่ยวชาญหรือเจ้าหน้าที่จากส่วนราชการ หน่วยงานและองค์กรต่างๆ มาฝึกอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับวิธีปฏิบัติในการระงับเหตุ</p> <p>2) ศูนย์ปฏิบัติการฝ่ายอำนวยความสะดวกและจัดการจราจรของโครงการทางหลวงพิเศษฯ สายชลบุรี-พัทยา (Operation Center) ต้องดำเนินการประสานงานกับสำนักงานป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนของจังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง กรณีที่เกิดเหตุการณ์ที่อยู่ในระดับที่ต้องขอความช่วยเหลือด้านกำลังคน วัสดุอุปกรณ์จากหน่วยงานภายนอก</p>	<p>ความถี่ในการตรวจวัด :</p> <p>- 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมจุดเสี่ยงและจุดฝน ดำเนินการต่อเนื่องใน 2 ปีแรก และดำเนินการทุกๆ 5 ปี ตลอดระยะเวลาดำเนินการ (30 ปี)</p>



(นายชนศักดิ์ วงศ์ธนาภิจักริณ)
ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง



ฉัตรชัย อังชัญญ์

(นางสาวจิตรลดา คำทรงสุภกิจ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนต์ จำกัด

กันยายน 2565
หน้า 13/45

รายงานการแสดงผลการประเมินและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.4 อากาศและบรรยากาศ	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) ผลกระทบจากฝุ่นละอองที่เพิ่มขึ้นจากการเปิดหน้าดินและการขนส่งวัสดุก่อสร้าง รวมถึงการปล่อยไอเสียจากเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง แต่จากการคาดการณ์ผลกระทบต่อคุณภาพอากาศในระยะก่อสร้าง พบว่า บริเวณพื้นที่อ่อนไหวทุกแห่งมีค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ดังนั้น จึงกำหนดผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) กรมทางหลวงต้องมีการจำกัดความเร็วรถของโครงการ ต้องวิ่งไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ขณะวิ่งผ่านพื้นที่ก่อสร้าง และไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เมื่อผ่านพื้นที่ชุมชนเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และเพื่อความปลอดภัยในการจราจร</p> <p>2) กรมทางหลวงต้องจัดให้มีพื้นที่ล้างล้อรถยนต์ หรือรถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้างโครงการ เพื่อควบคุมไม่ให้มีเศษดินและทรายที่ติดล้อรถยนต์หรือรถบรรทุกเลอะถนนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ</p> <p>3) พื้นที่ก่อสร้างที่ถูกเปิดหน้าดินและกองวัสดุก่อสร้าง กำหนดให้มีการฉีดพรมน้ำ เพื่อควบคุมฝุ่นละอองอย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง โดยเพิ่มความถี่มากขึ้นเมื่อสภาพอากาศร้อนและผิวหน้าดินยังคงมีฝุ่นละออง</p> <p>4) ในกรณีที่ดินมีเศษดินร่วนหล่น กรมทางหลวงต้องดำเนินการล้างพื้นผิวถนนที่อยู่ใกล้เคียงเขตก่อสร้างโครงการ โดยให้ดำเนินการในช่วงเวลาที่มีปริมาณการจราจรน้อย หรือในช่วงเวลากลางคืน เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัด</p> <p>5) กรมทางหลวงต้องกำหนดเส้นทางการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างให้ชัดเจน และบำรุงรักษาถนนให้อยู่ในสภาพดีตลอดระยะเวลาที่ทำการก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบจากฝุ่นละอองที่เพิ่มขึ้น</p>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>สถานีตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> - มีสถานีสถานีวัดละออง - ชุมชนบ้านทางตรง หมู่ที่ 8 - ชุมชนนาพร้าว หมู่ที่ 5 - ชุมชนเขาน้อย หมู่ที่ 6 <p>ดัชนีตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความเร็วลมและทิศทางลม - ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง - ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง <p>ความถี่ในการตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูแล้งและฤดูฝน - ความถี่ 5 วัน ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการโดยดำเนินการต่อเนื่องตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ (2 ปี)



(นายธนากร กิจเจริญ)
ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง



พงษ์ธนา ดั่งสุจิต
(นางสาวจิตจรลดา ดำรงสุกิจ)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

กันยายน 2565
หน้า 14/45

รายงานการแสดงผลการประเมินและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.4 อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>1) การปลดปล่อยมลสารจากการเผาไหม้ของยานพาหนะที่สัญจรผ่านด้านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง แต่จากการคาดการณ์ผลกระทบต่อคุณภาพอากาศในระยะดำเนินการ ในปี พ.ศ. 2565 - พ.ศ. 2595 พบว่า บริเวณพื้นที่อ่อนไหวทุกแห่งมีค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดเล็ก 10 ไมครอน (PM-10) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ดังนั้นจึงกำหนดผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>6) กรมทางหลวงต้องตรวจสอบสภาพ และซ่อมบำรุงให้เครื่องยนต์และเครื่องจักรกลต่างๆ ที่ใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์พร้อมใช้งานอยู่เสมอ เพื่อให้การเผาไหม้ของเครื่องยนต์ที่สมบูรณ์และไม่ปล่อยมลพิษทางอากาศ เช่น เขม่า คาร์บอน ฝุ่นละออง ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂)</p> <p>7) การกองวัสดุก่อสร้างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างจะต้องจัดให้มีวัสดุปิดคลุมเพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย และเศษวัสดุตกหล่น</p> <p>8) จัดให้มีศูนย์รับเรื่องราวร้องเรียน โดยจัดตั้งหน่วยงานประชาสัมพันธ์ และรับเรื่องราวร้องเรียน ร้องทุกข์ และแจ้งดำเนินการแก้ไขปัญหาจากการดำเนินงานบริเวณสำนักงานโครงการ เพื่อสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างโครงการกับประชาชนในพื้นที่โครงการ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>การลดฝุ่นละอองบนทางหลวงพิเศษฯ</p> <p>1) ควรมีการทำความสะอาดเป็นประจำสัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง หรือจัดให้มีรถลาดตระเวนทำความสะอาด ตรวจสอบสภาพถนนวันละ 1 ครั้ง หากพบการตกหล่นของวัสดุ ดิน ทყาย ให้ดำเนินการเก็บกวาดโดยเร็ว</p> <p>การป้องกันมลสารทางอากาศในสถานที่บริการทางหลวง</p> <p>1) กำหนดให้รถยนต์ที่เข้าจอดในสถานที่บริการทางหลวง (Service Area) ต้องดับเครื่องยนต์ในขณะที่จอดพักกร โดยติดตั้งป้ายเตือนไว้เป็นระยะๆ ภายในพื้นที่จอดรถ</p>
			<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>สถานีตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ทางแยกต่างระดับบางพระ บริเวณชุมชนหรือบ้านพักอาศัยในระยะ 30 เมตร จากเขตทาง - ทางแยกต่างระดับแหลมฉบัง บริเวณด่านเก็บค่าธรรมเนียมในระยะ 30 เมตร จากเขตทาง - โรงเรียนบ้านโรงทับ กม.ที่ 35+400 - มัสยิดสะลามาดูเคาะห์ - ชุมชนบ้านทางตรง หมู่ที่ 8



(นายณศักดิ์ วงศ์นาภิกจเจริญ)
ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง



จุฬาลงกรณ์
(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนต์ จำกัด

กันยายน 2565
หน้า 15/45

รายงานการแสดงผลการประเมินและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พญา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.4 อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)		2) กรมทางหลวงประสานงานต่อสถานีตำรวจภูธรศรีราชา ซึ่งมีพื้นที่รับผิดชอบโครงการในการตรวจจับยานพาหนะที่มีควันดำ เพื่อป้องกันผลกระทบต่อคุณภาพอากาศที่อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และชุมชนให้น้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้	ดัชนีตรวจวัด : - 5 ครั้ง/ปี ขึ้นอยู่กับในระยะก่อสร้าง ความถี่ในการตรวจวัด : - 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูแล้งและฤดูฝน ความถี่ 5 วัน ครอบคลุมวันธรรมดา และวันหยุดราชการ โดยดำเนินการต่อเนื่องตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ (30 ปี)
2.5 เสียง	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง 1) ผลกระทบจากเสียงดังบริเวณที่เพิ่มขึ้นจากเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง แต่จากการคาดการณ์ผลกระทบระดับเสียงในระยะก่อสร้าง พบว่า บริเวณพื้นที่อ่อนไหวทุกแห่งยังมีค่าระดับเสียงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ดังนั้น จึงกำหนดผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง 1) ก่อนดำเนินการก่อสร้างให้กรมทางหลวงแจ้งให้หน่วยงานส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 15 วัน เพื่อประชาสัมพันธ์แผนการดำเนินการก่อสร้างของโครงการ 2) กำหนดระยะเวลาในการดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างที่เสียงดังให้อยู่ระหว่าง 08.00-17.00 น. เพื่อไม่ให้เกิดการรบกวนของประชาชน 3) การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ต้องจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ขณะวิ่งผ่านพื้นที่ก่อสร้าง และไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เมื่อผ่านพื้นที่ชุมชนเพื่อช่วยลดระดับความดังของเสียง 4) จัดให้มีศูนย์รับเรื่องราวร้องเรียน โดยจัดตั้งหน่วยงานประชาสัมพันธ์ และรับเรื่องราวร้องเรียน ร้องทุกข์ และเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาจากการดำเนินงานบริเวณสำนักงานโครงการ เพื่อสร้างความสัมพันธ์ระหว่างโครงการกับประชาชนในพื้นที่โครงการ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง สถานีตรวจวัด : - มีสถานีละสามจุดไล่เลาะที่ชุมชนบ้านทางตรง หมู่ที่ 8 - ชุมชนนาพร้าว หมู่ที่ 5 - ชุมชนเขาน้อย หมู่ที่ 6 ดัชนีตรวจวัด : - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 (L ₉₀) - ระดับเสียงสูงสุด (L _{max}) ความถี่ในการตรวจวัด : - 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูแล้งและฤดูฝน ความถี่ 5 วัน ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการโดยดำเนินการต่อเนื่องตลอดระยะเวลาโครงการ (2 ปี)



(นายธนศักดิ์ วงศ์นาภิกขเจริญ)
ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง



จิตเวช ดังรงค์
(นางสาวจิตจรลดา ดำรงค์กิจ)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

กันยายน 2565
หน้า 16/45

รายงานการแสดงผลการประเมินและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>2.5 เสียง (ต่อ)</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>1) หากไม่มีการควบคุมน้ำหนักของยานพาหนะที่เข้ามาใช้ด้านเก็บเงินค่าทางด่วนให้พิจารณาถึงความเสียหาย และมีผลต่อเนื่องถึงการเกิดเสียงดังรบกวนที่เพิ่มขึ้น แต่จากการคาดการณ์ผลกระทบต่อระดับเสียงในระยะดำเนินการ ในปี พ.ศ.2565-พ.ศ.2595 พบว่า บริเวณพื้นที่อ่อนไหวทุกแห่งยังมีค่าระดับเสียงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ดังนั้นจึงกำหนดผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>การลดระดับเสียงจากยานพาหนะ</p> <p>1) บำรุงรักษาและซ่อมแซมผิวทางให้อยู่ในสภาพดี เพื่อลดปัญหาเสียงดังและความสั่นสะเทือนที่เกิดจากการกระแทก การตกหลุมบ่อ โดยเฉพาะรถขนาดใหญ่</p> <p>2) จำกัดความเร็วของรถที่ใช้ทางหลวงพิเศษฯ ไม่ให้ขยับขึ้นเกินความเร็วที่กำหนด เนื่องจากระดับเสียงขึ้นกับความเร็วยานพาหนะ</p> <p>3) หากผลการตรวจวัดระดับเสียงขึ้นกับความเร็วยานพาหนะ เริ่มจะใกล้เคียงหรือเกินมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป หรือได้รับการร้องเรียน กรมทางหลวงต้องดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงและพิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงในบริเวณที่จำเป็น</p> <p>การลดผลกระทบบริเวณโรงเรียนบ้านโรงทับ</p> <p>1) ติดตั้งกำแพงกันเสียงชนิด GRC Reflective Type Noise Barrier หรือชนิดอื่นที่เหมาะสม ช่วงที่ผ่านโรงเรียนบ้านโรงทับและชุมชนบ้านโรงทับ โดยกำแพงมีความสูง 2 เมตร ระยะทางยาว 400 เมตร ติดตั้งในช่วง กม.ที่ 35+350 ถึง กม.ที่ 35+750 ที่ขอบเขตทางหลวงพิเศษฯ ห่างจากโรงเรียนบ้านโรงทับ 20 เมตร</p> <p>2) ปุ่มต้นไม่ในเขตทาง บริเวณที่ได้รับผลกระทบด้านเสียง เช่น โรงเรียนบ้านโรงทับ ชุมชนบ้านโรงทับ เป็นระยะทาง 400 เมตร ในช่วง กม.ที่ 35+350 ถึง 35+750 เพื่อเป็นแนวกันและลดระดับเสียง ไม่ที่ปลูกควรเป็นไม้โตเร็ว มีใบดกหนา ทนแล้ง บำรุงรักษาอย่าง มีความสูงพอสมควร และควรปลูกเป็น 2-3 แถวสลับฟันปลา ทั้งนี้แล้วแต่พื้นที่จะอำนวย</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>สถานีตรวจวัด :</p> <p>(ก) ทางแยกต่างระดับบางพระ-ทางแยกต่างระดับแหลมฉบัง</p> <p>- โรงเรียนบางวังตะโก (กม.4+800)</p> <p>- หมู่บ้านแกรนด์พาร์ควิลล์ (กม.21+500)</p> <p>- มีสี่ดสะลาม่าตุลเลาะห์</p> <p>- ชุมชนบ้านทางตรง หมู่ที่ 8</p> <p>(ข) ทางแยกต่างระดับแหลมฉบัง-ทางแยกต่างระดับพัทยาศูนย์</p> <p>- หมู่บ้านราชาวิลเลจ (กม.29+700)</p> <p>- โรงเรียนบ้านโรงทับและบ้านโรงทับ (กม.35+400)</p> <p>- วัดวังทองเจริญธรรม (กม.36+500)</p> <p>- บ้านนาวัง (กม.37+500)</p> <p>ดัชนีตรวจวัด :</p> <p>- 3 ดัชนีเหมือนกันกับในระยะเวลาก่อสร้าง</p> <p>ความถี่ในการตรวจวัด :</p> <p>- 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูแล้งและฤดูฝน</p> <p>ความถี่ 5 วัน ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ โดยดำเนินการต่อเนื่องตลอดระยะเวลาดำเนินการ (30 ปี)</p>	



จตุพร ดิงงัดกิจ

(นางสาวจิตจรลดา คังกรสุกิจ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

(นายธนศักดิ์ วงศ์ธนาภิกขเจริญ)
ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

กันยายน 2565
หน้า 17/45

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.5 เสียง (ต่อ)		<p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>การลดผลกระทบบริเวณหมู่บ้านแกรนด์พาร์ควิลล์</p> <p>1) ปลุกต้นไม้ในเขตทาง บริเวณหมู่บ้านแกรนด์พาร์ควิลล์ เป็นระยะทาง 200 เมตร ในช่วง กม.ที่ 21+400 ถึง 21+600 เพื่อเป็นแนวกันและลดระดับเสียง ไม่ที่ปลุกควรเป็นไม้เตี้ย ไม้ใบดกหนาหนาแน่น บำรุงรักษาอย่างมีความสูงพอสมควร และควรปลูกเป็น 2-3 แถวสลับฟันปลา ทั้งนี้แล้วแต่พื้นที่จะอำนวย</p>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ไม่มี</p>
2.6 ความสั่นสะเทือน	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) ผลกระทบจากความสั่นสะเทือนจากเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง แต่จากผลการคาดการณ์ระดับความสั่นสะเทือนในระยะก่อสร้าง พบว่า ในบริเวณพื้นที่อ่อนไหวทุกแห่งมีค่าความสั่นสะเทือน อยู่ในระดับที่มนุษย์ไม่สามารถรับรู้ได้ และอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างในทุกประเภทอาคาร ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) กำหนดเวลาการก่อสร้างที่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน 08.00-17.00 น. เท่านั้น เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการรบกวนต่อชุมชนใกล้เคียง</p> <p>2) ใช้เครื่องจักรอุปกรณ์และวิธีการก่อสร้างที่เหมาะสมเพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน เช่น การใช้เข็มเจาะแทนเข็นตอก เป็นต้น</p> <p>3) กำหนดให้รถขนวัสดุก่อสร้างมีน้ำหนักบรรทุกเป็นไปตามอัตราที่กฎหมายกำหนด</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>สถานีตรวจวัด : (ก) ทางแยกต่างระดับบางพระ-ทางแยกต่างระดับแหลมฉบัง - สถานีควบคุมกักที่ 2.5 (กม.6+300) - สถานีควบคุมกักที่ 2.4 (กม.22+000)</p>
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>1) หากไม่มีการควบคุมน้ำหนักของยานพาหนะที่เข้ามาใช้ด้านเก็บเงิน อาจทำให้ผิวจราจรเกิดความเสียหาย และมีผลต่อเนื่องถึงความสั่นสะเทือนที่เพิ่มขึ้น แต่จากผลการคาดการณ์ระดับความสั่นสะเทือนในระยะดำเนินการ ในบริเวณพื้นที่อ่อนไหวทุกแห่ง มีค่าความสั่นสะเทือน พบว่า อยู่ในระดับที่มนุษย์ไม่สามารถรับรู้ได้ และอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างในทุกประเภทอาคาร ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>1) บำรุงรักษาและซ่อมแซมผิวทางให้อยู่ในสภาพดี เพื่อลดปัญหาเสียงดังและความสั่นสะเทือนที่เกิดจากการกระแทก การตกหลุมบ่อ โดยเฉพาะรถขนาดใหญ่</p> <p>2) กรมทางหลวงซ่อมแซมรอยต่อหรือผิวจราจรที่ชำรุดให้อยู่ในสภาพที่ดี ไม่ก่อให้เกิดแรงกระแทกระหว่างล้อและผิวทาง</p>	



จังหวัด อังฤษิ

(นางสาวจิตรา ดำรงสุกิจ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนต์ จำกัด

กันยายน 2565
หน้า 18/45

(นายธศักรดี วงศ์ธนาภิเจริญ)
ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

รายงานการแสดงผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)


องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.6 ความตื่นตระเทือน (ต่อ)			<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>(ข) ทางแยกต่างระดับแหลมฉบัง-ทางแยกต่างระดับพัทยา</p> <ul style="list-style-type: none"> - โรงเรียนบ้านโรงทับและบ้านโรงทับ (กม.ที่ 35+400) <p>ดัชนีตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความถี่และความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity หรือ PPV) - Event ที่เป็นแหล่งกำเนิดความสั่นสะเทือนขณะตรวจวัด <p>ความถี่ในการตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูแล้งและฤดูฝน <p>ความถี่ 5 วัน ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ โดยดำเนินการต่อเนื่องตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ (30 ปี)</p>



จำเริญ ดิเรงใจ
(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกัญญา)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนต์ จำกัด

กันยายน 2565
หน้า 19/45


(นายธนศักดิ์ วงศ์นากิจเจริญ)

ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

รายงานการแสดงผลการประเมินและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ			
3.1 ระบบนิเวศทางบก			
3.1.1 ระบบนิเวศทางบก	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) การพัฒนาโครงการในพื้นที่ที่มีสภาพเป็นพื้นที่รกร้างไม่ได้ใช้ประโยชน์ ไม่มีพื้นที่ป่าไม้ที่ประกอบเป็นสังคมพืชป่าไม้ที่มีความสลับซับซ้อนตามธรรมชาติหลงเหลืออยู่ ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>1) ในระยะดำเนินการเป็นกรรมผ่านด้านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางบริเวณ กม.93+500 เท่านั้น จึงไม่ส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศและชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5 บริเวณพื้นที่โครงการแต่อย่างใด ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>- ไม่มี</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- ไม่มี</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>- ไม่มี</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- ไม่มี</p>
3.1.2 ระบบนิเวศทางน้ำ	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) การเปิดหน้าดินเพื่อเตรียมพื้นที่ก่อสร้าง และการกรวดดินที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างฐานราก หากดำเนินการในฤดูฝนอาจเกิดการชะล้างหน้าดินไหลลงสู่ห้วยไม่มีชื่อ (กม.92+700) ทำให้หน้าผาดินมีความชุ่มชื้นเพิ่มขึ้น ส่งผลกระทบต่อหน้าผาดินในรูปการเพิ่มขึ้นของตะกอนแขวนลอย ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อเนื่องถึงระบบนิเวศทางน้ำ แต่เนื่องจากผลกระทบดังกล่าวจะเกิดผลกระทบเฉพาะการก่อสร้างในช่วงฤดูฝน และแหล่งน้ำดังกล่าวอยู่ห่างจากโครงการประมาณ 800 เมตร ทำให้มีตะกอนของดินเหลืออยู่ในปริมาณที่น้อยลง ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบด้านน้ำผิวดินในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด ซึ่งเป็นป้องกันการป้องกันผลกระทบด้านน้ำผิวดิน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อเนื่องถึงระบบนิเวศทางน้ำ</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>สถานีตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ห้วยไม่มีชื่อ (กม.92+700) <p>ดัชนีตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> - แพลงก์ตอนพืช - แพลงก์ตอนสัตว์ - สัตว์หน้าดิน <p>ความถี่ในการตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูแล้งและฤดูฝน <p>ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ (2 ปี)</p>



จังหวัด ดึงบุรี

(นางสาวจิตติธรรมา ต้ารังสุกิจ)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

กันยายน 2565

หน้า 20/45

(นายธเนศศักดิ์ วงศ์ธนาภิจักริญา)

ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

รายงานการแสดงผลการประเมินและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.1.2 ระบบนิเวศทางน้ำ (ต่อ)	2) การทำงานของเครื่องจักรที่ใช้ก่อสร้างอาจทำให้มีการปนเปื้อนของ น้ำมันหล่อลื่นลงสู่แหล่งน้ำผิวดิน ทำให้เกิดคราบน้ำมันปนเปื้อนบนผิวน้ำ ส่งผลต่อการละลายออกซิเจนในแหล่งน้ำ และส่งผลกระทบต่อเนื่องถึงระบบนิเวศทางน้ำ แต่เนื่องจากมีโอกาสดักการ ปนเปื้อนน้อย เฉพาะกรณีเครื่องยนต์ขัดข้องหรือมีการเปลี่ยนถ่าย น้ำมันหล่อลื่นและมีน้ำมันหกออกมาเท่านั้น ประกอบกับแหล่งน้ำดังกล่าวอยู่ห่างจากพื้นที่โครงการประมาณ 800 เมตร ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>1) กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ ด้านน้ำผิวดินในระยะดำเนินการอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการป้องกัน ผลกระทบด้านน้ำผิวดินที่จะส่งผลกระทบต่อเมืองถึงระบบนิเวศทางน้ำ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>สถานีตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ห้วยไม่มีชื่อ (กม.92+700) <p>ดัชนีตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 3 ดัชนีเหมือนกันกับในระยะเวลาก่อสร้าง <p>ความถี่ในการตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูแล้งและฤดูฝน - ดำเนินการต่อเนื่องใน 2 ปีแรก และ ดำเนินการทุกๆ 5 ปี ตลอดระยะเวลา ดำเนินการ (30 ปี)



จิรพร ดังดี
(นางสาวจิตจรดา ดำรงสุกิจ)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

กันยายน 2565
หน้า 21/45

(นายธนศักดิ์ วงศ์นาทิจเจริญ)
ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

รายงานการแสดงผลการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>3.2 พืชในระบอบนิเวศ</p> <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) พรรณไม้ที่พบในพื้นที่โครงการส่วนใหญ่เป็นไม้นอกบัญชีไม่พุ่มทึบ ส่วนใหญ่เป็นไม้ล้มลุก ไม้เลื้อย และพืชตระกูลหญ้าชนิดต่างๆ ความสัมพันธ์ของสิ่งมีชีวิตบริเวณดังกล่าวมีความซับซ้อนไม่มากนัก เพราะพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่รกร้าง พืชพรรณต่างๆ กระจายในพื้นที่น้อย จึงมีความหลากหลายของชนิดพันธุ์พืชต่ำ โดยกิจกรรมการรื้อย้ายสิ่งกีดขวาง การตัดฟันต้นไม้ และการเปิดหน้าดินเตรียมพื้นที่ก่อสร้าง จะต้องตัดฟันต้นไม้ออกเพียง 2 ชนิด จำนวน 5 ต้น (ช่อย 3 ต้น/มะพร้าว 2 ต้น) เท่านั้น ดังนั้น จึงกำหนดผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) กำหนดให้กรมทางหลวงจัดทำเครื่องหมายบนต้นไม้ที่ต้องการตัดฟัน ออกให้ชัดเจน เพื่อป้องกันการตัดไม้ผิดต้น รวมถึงเพื่อป้องกันการตัดไม้ ออกนอกขอบเขตที่กำหนดไว้</p> <p>2) ควบคุมดูแลการตัดฟันต้นไม้ของคณากรก่อสร้าง ให้จำกัดการทำงาน เฉพาะในพื้นที่โครงการเท่านั้น และตรวจสอบบัญชีไม้หลังจาก การตัดฟันแล้วเสร็จให้ตรงกับจำนวนที่บันทึกไว้ในขั้นตอนการสำรวจ พื้นที่ เพื่อป้องกันการตัดฟันไม้นอกพื้นที่โครงการ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- ไม่มี</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>- ไม่มี</p>
<p>3.3 สัตว์ในระบอบนิเวศ</p> <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) กิจกรรมการปรับพื้นที่/การรื้อย้ายสิ่งกีดขวางซึ่งจะมีการตัดฟันไม้ ในบริเวณพื้นที่โครงการ รวมทั้งการตัดสายรั้วพืชต่างๆ อาจมี ผลกระทบต่อการสูญเสียแหล่งที่อยู่อาศัยและหากินของสัตว์ป่า ในลักษณะพื้นที่รกร้าง/พื้นที่เกษตรกรรม โดยเฉพาะสัตว์ขนาดเล็ก ที่อาศัย/หากินบริเวณพื้นดิน แต่สัตว์ป่าที่พบสามารถหลบหลีกออกจากพื้นที่ที่มีกิจกรรมการก่อสร้างได้ค่อนข้างรวดเร็ว เพื่อไปอาศัย และหากินในบริเวณใกล้เคียงที่มีสภาพนิเวศเหมือนกันกับบริเวณ พื้นที่โครงการ ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- ไม่มี</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- ไม่มี</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>- ไม่มี</p>



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

(นางสาวจิตติธรรมา ดั่งรังสุกิจ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

กันยายน 2565
หน้า 22/45

(นายธณัฐศักดิ์ วงศ์ธนาภิกขเจริญ)
ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

รายงานการแสดงผลการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.3 สัตว์ในระบอบินเวด (ต่อ)	2) ผลกระทบทางอ้อมจากการล้อมล่าสัตว์ป่าเพื่อนำมาประกอบอาหารของคนงานก่อสร้างที่เข้ามาทำงานในพื้นที่แต่เนื่องจากผลสำรวจพบ ความชุกชุมของสัตว์ป่าในระดับความชุกชุมมามากมีเพียง 4 ชนิด เท่านั้น ประกอบกับคนงานก่อสร้างที่เข้ามาปฏิบัติงานจะออกจากพื้นที่ก่อสร้างหลังจากปฏิบัติงานแล้วเสร็จในแต่ละวัน ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ	3) การแผ่เงาพื้นที่ การตัดฟันต้นไม้ การปรับพื้นที่ในพื้นที่เขตทางให้กระทำได้จำเป็นเท่านั้น โดยหลีกเลี่ยงการตัดฟันต้นไม้ในเขตพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อใช้เป็นแหล่งอาศัยและหากินของสัตว์ป่าและสัตว์เรื้อนยอด คือ สัตว์ในวงศ์กระรอก สัตว์ในวงศ์กิ้งก่า และสัตว์ในอันดับนก 4) ใช้อุปกรณ์เครื่องมือในการก่อสร้างที่มีประสิทธิภาพมีการบำรุงดูแลรักษาเป็นอย่างดี เพื่อลดเสียง ผู้ในละออง และควันจากเครื่องจักรที่อาจส่งผลกระทบต่อสัตว์ในระบอบินเวด	ระยะดำเนินการ - ไม่มี
3.4 สิ่งมีชีวิตหายาก	ระยะดำเนินการ - ไม่มีผลกระทบ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง ไม่มีผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มี
4. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์	ระยะดำเนินการ - ไม่มี	ระยะดำเนินการ - ไม่มี	ระยะดำเนินการ - ไม่มี
4.1 การคมนาคมขนส่ง	1) กิจกรรมการขนส่งวัสดุก่อสร้างและคนงานก่อสร้างของโครงการอาจส่งผลให้ปริมาณจราจรบนถนนโดยรอบพื้นที่โครงการเพิ่มขึ้น การจราจรติดขัด ผิวจราจรชำรุดเสียหาย และเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ โดยเส้นทางที่คาดว่าจะใช้ขนส่ง ได้แก่ ทล.7 ทล.3701 ทล.3702 ทล.36 และ ทล.331 แต่ผลการคาดการณ์จำนวนรถยนต์สำหรับการขนส่งดังกล่าวมีประมาณ 8.375 PCU/ชั่วโมง เท่านั้น ซึ่งจะไม่ทำให้สภาพการจราจรในปัจจุบันเปลี่ยนแปลงไปมากนัก ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง 1) กำหนดเส้นทางทางการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ที่ชัดเจน มีการประสานงานกับตำรวจทางหลวง เพื่อการอำนวยความสะดวกในบางกรณี เช่น การเคลื่อนย้ายเครื่องจักรขนาดใหญ่ 2) กรมทางหลวงต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ให้เกิดการขนส่งวัสดุก่อสร้างงานทาง บรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด เพื่อให้ถนนในเส้นทางเกิดความเสียหาย 3) จำกัดความเร็วของยานพาหนะที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างงานทาง ให้ใช้ความเร็วไม่เกินที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะในช่วงที่ผ่านพื้นที่ชุมชน	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ไม่มี



(นายธนศักดิ์ วงศ์ธนกิจเจริญ)
ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง



จิตพงษ์ ดั่งงัก

(นางสาวจิตจรลดา ดำรงสุกิจ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

กันยายน 2565
หน้า 23/45

รายงานการแสดงผลการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.1 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		<p>4) ใช้วัสดุภูมิบุตรกระเบื้องยารรกรัสดก่อสร้างทุกคัน เพื่อป้องกันการตกหล่นของวัสดุก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดการกีดขวางเส้นทางจราจร และการป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย</p> <p>5) อบรมพนักงานขับรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการให้ยึดปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และขับที่ยานพาหนะอย่างระมัดระวัง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งต่อตัวผู้ขับขี่เองและผู้ร่วมใช้เส้นทาง ตลอดจนประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ</p> <p>6) หลีกเลี่ยงการขนส่งในช่วงเวลาเร่งด่วนบนทางหลวงต่างๆ โดยเฉพาะช่วงที่อยู่ในกลุ่มชุมชน และเนื่องจากทางหลวงโครงการในปัจจุบันมีปริมาณการใช้บริการคอนกรีตจำนวนมากในช่วงเทศกาลและวันหยุด ดังนั้น จึงควรหลีกเลี่ยงการขนส่งในช่วงเวลาดังกล่าวด้วยเช่นกัน</p> <p>7) ในกรณีที่มีการก่อสร้างของโครงการ ก่อให้เกิดความเสียหายต่อเส้นทางจราจร โดยเฉพาะถนนในท้องถิ่น กรมทางหลวงจะต้องดำเนินการจราจรโดยเฉพาะกรณีใช้สัญจรได้ตามปกติ</p> <p>8) การติดตั้งป้ายเตือนสัญญาณไฟที่ได้มาตรฐาน เพื่อให้ผู้ใช้ทางสังเกตเห็นพื้นที่ก่อสร้างอย่างชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืนก่อนถึงเขตก่อสร้าง อย่างน้อย 1,000 เมตร และตลอดแนวด้านข้างของงานก่อสร้าง ด้านที่ติดกับช่องจราจรเดิมให้ติดตั้งกรวย แผงกั้นหรือกำแพงคอนกรีตชั่วคราวเป็นแนวตลอด และมีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกให้แก่ยานพาหนะที่แล่นผ่านไปมาบนทางหลวงในช่วงที่ทำการก่อสร้าง โดยเฉพาะทางแยกและทางเบี่ยง เป็นต้น รายละเอียดดังนี้</p>	


(นายณัฐกิต วัฒนากิจเจริญ)

ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง



จงวรา ติชองัก

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

บุคลากรที่มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

กันยายน 2565

หน้า 24/45

รายงานการแสดงผลการประเมินและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.1 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	<p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>(ก) การติดตั้งป้ายจราจร</p> <p>เมื่อมีการก่อสร้างต้องมีการวางแผนและใช้เครื่องหมายจราจรให้เหมาะสมกับบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยแสดงด้วยป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง และอุปกรณ์แบ่งช่องจราจรอื่นๆ แตกต่างกันไปในแต่ละส่วนของพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งแบ่งเป็น 3 ส่วน ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่การเตือนล่วงหน้า คือ ช่วงของถนนที่ทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้รับการเตือนล่วงหน้า ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง อาจเป็นป้ายจราจรหรือไฟเตือน โดยมีระยะการติดตั้งแตกต่างกันตามชนิดของถนน โดยการเตือนล่วงหน้าจะเป็นส่วนที่สำคัญในการบอกให้ผู้ใช้รถใช้รถรับทราบเหตุการณ์ที่ผิดปกติข้างหน้า ช่วยให้ผู้ขับขี่รถระวังและสามารถตัดสินใจในการเปลี่ยนช่องทางจราจรได้ - พื้นที่ปฏิบัติงาน คือ ช่วงของถนนที่มีพื้นที่ทำงานก่อสร้าง ทางเดินสำหรับปฏิบัติงาน พื้นที่ใช้งานจราจร พื้นที่กันชน โดยมีภารกิจพื้นที่ถนนจากผู้ใช้รถใช้ถนนมาให้คนงานทำงานวางเครื่องมือและวัสดุ - พื้นที่ช่วงสิ้นสุดการก่อสร้าง คือ ช่วงของการคืนพื้นที่ถนนปกติให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน โดยมีระยะตั้งแต่จุดสิ้นสุดการก่อสร้างจัดให้มีระยะการเบี่ยงการจราจร (Taper) ไปจนถึงป้ายสิ้นสุดการก่อสร้าง โดยทั่วไปจะมีระยะทางประมาณ 30 เมตร ต่อการเบี่ยง 1 ช่องจราจร <p>ข) ตำแหน่งการติดตั้งป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณจราจร</p> <ul style="list-style-type: none"> - ระยะ 1 กิโลเมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้างเพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะ ทราบว่ามีงานก่อสร้างอยู่ข้างหน้า ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่มีความระมัดระวังมากขึ้น 	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



พิมพ์ พิมพ์อักษร
(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนต์ จำกัด

(นายธนศักดิ์ วงศ์ธนาภิจักริญา)

ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

กันยายน 2565
หน้า 25/45

รายงานการแสดงผลการทบท้วงและแก้ไขผลการทบท้วงเรื่อง
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลการทบท้วงเรื่อง โครงสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.1 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - ที่ระยะ 500 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง (กรณีมีการก่อสร้างเข้ามาในเขตถนน และต้องมีการลดช่องจราจร) กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง และป้ายเตือนลดช่องจราจร เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะ ทราบว่าข้างหน้ามีการลดช่องจราจร - ที่ระยะ 150 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง (กรณีมีการก่อสร้างเข้ามาในเขตถนน และต้องมีการลดช่องจราจร) กำหนดติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง ป้ายเตือนลดช่องจราจร และป้ายเตือนลดความเร็ว เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะ ทราบว่าข้างหน้ามีพื้นที่ก่อสร้าง มีการลดช่องจราจร และขับขี่ด้วยความเร็วที่กำหนด - ที่ระยะ 50 และ 100 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็ว ป้ายนำทาง และป้ายระวังคนงาน เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่าต้องขับขี่ด้วยความเร็วที่กำหนด และระวังคนงานที่กำลังปฏิบัติงาน - ที่ระยะ 20 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง (กรณีมีการก่อสร้างเข้ามาในเขตถนน และต้องมีการลดช่องจราจร) กำหนดให้ติดตั้งป้ายนำทางจราจร พร้อมทั้งไฟกระพริบ ซึ่งจัดวางให้ห่างกันดวงละ 3 เมตร ตลอดเขตแนวพื้นที่ก่อสร้าง และกรวย วางไว้ห่างกัน 1 ถึง 2 เมตร ตลอดแนวลดช่องจราจร - แนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็ว กำแพงคอนกรีต และหลอดไฟฟ้า ซึ่งติดตั้งยาวตลอดแนวก่อสร้าง - ที่ระยะ 20 เมตร ก่อนออกจากเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งป้ายสิ้นสุดเขตก่อสร้าง และกรวย เพื่อให้ผู้ใช้ที่ทราบว่าสิ้นสุดเขตพื้นที่ก่อสร้าง 	



(นายธนศักดิ์ วงศ์ธนาภิจักริยา)
ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง



คำขง ดียงงัก

(นางสาวจิตรลดา คำรงสุกิจ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

กันยายน 2565
หน้า 26/45

รายงานการแสดงผลการปฏิบัติงานและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.1 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - กำหนดให้รถขนส่งวัสดุก่อสร้าง มีการติดป้ายชื่อโครงการ บริษัท ผู้รับเหมาก่อสร้าง เบอร์โทรศัพท์ไว้อย่างชัดเจน เพื่อให้ประชาชนสามารถแจ้งเรื่องราวร้องเรียนได้ กรณีที่มีการใช้ความรุนแรงและมีวัสดุอุปกรณ์หล่นตามถนน - จัดให้มีพื้นที่ล้างล้อรถยนต์ หรือรถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้างโครงการ เพื่อควบคุมไม่ให้มีเศษดินและทรายที่ติดล้อรถยนต์หรือรถบรรทุกเลอะถนนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ - กำหนดให้มีการล้างพื้นผิวถนนที่อยู่ใกล้เคียงเขตก่อสร้างโครงการอย่างน้อยวันละ 1 ครั้ง ในช่วงเวลาที่มีปริมาณการจราจรน้อย หรือในช่วงเวลากลางวันเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัด - ห้ามรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์สำหรับก่อสร้างบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เช่น กำหนดน้ำหนักบรรทุกทุกตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ, ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน ณ วันที่ 22 ธันวาคม 2548 - กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่กวาดเก็บวัสดุที่ตกหล่นจากการบรรทุกลงบนผิวจราจรและไหล่ทางในพื้นที่ ตลอดพื้นที่การขนส่งวัสดุก่อสร้าง - กำหนดแผนและดำเนินการก่อสร้างตอนกลางวัน ช่วงเวลาทำงานปกติเริ่มหลังจากเวลา 06.00 น. และต้องสิ้นสุดก่อนเวลา 22.00 น. - จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยให้สัญญาณกับผู้ใช้ทางบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยเฉพาะในช่วงที่เป็นทางโค้ง และบริเวณที่มีการก่อสร้าง/การกองวัสดุรูกักเข้าไปบนผิวทางเดิม 	



(นายธนศักดิ์ วงศ์นากิจเจริญ)
ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง



จันทรา ดิษฐกิจ

(นางสาวจิตตราดา ดำรงสุกิจ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนต์ จำกัด

กันยายน 2565
หน้า 27/45

รายงานการแสดงผลการประเมินและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.1 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>1) เมื่อเปิดดำเนินโครงการหากไม่มีการติดตั้งป้ายสัญลักษณ์จราจรต่างๆ อาจทำให้ผู้ใช้ทางเกิดความสับสนในการเข้าใช้บริการด่านเก็บเงิน ค่าธรรมเนียมผ่านทางได้ และส่งผลต่อเนื่องให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด บริเวณหน้าด่านฯ อย่างไรก็ตาม การเพิ่มทางเข้าออกด่านเก็บเงินฯ จะส่งผลดีต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่อำเภอศรีราชา สามารถ เดินทางเข้าออก ทล.7 ได้สะดวกกว่าเดิมยิ่งขึ้น ดังนั้น จึงพิจารณาผลกระทบทางบวกในระดับปานกลาง</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>1) ติดตั้งป้ายบอกทาง ป้ายสัญญาณ และสัญลักษณ์ต่างๆ ให้มีความเพียงพอและอยู่ในสภาพดีมีความชัดเจน โดยเฉพาะจุดที่สำคัญ เช่น ด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง ทางออก ทางเชื่อมโดยตัวรวมระยะทางด้วย เพื่อให้ผู้ใช้ทางสามารถวางแผนการใช้ต่อจนจรจรที่เหมาะสม</p> <p>2) มีการซ่อมบำรุงผิวทาง อุปกรณ์และสัญญาณช่วยในการจราจรและความปลอดภัยของทางหลวงพิเศษฯ และทางบริการ ให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดีตลอดเวลา</p> <p>3) ตรวจสอบและบำรุงรักษาสัญญาณจราจร ป้ายบอกทาง ป้ายเตือนต่างๆ รวมถึงไฟฟ้าส่องสว่าง ให้อยู่ในสภาพใช้การได้ดีอยู่เสมอและสามารถมองเห็นได้ชัดเจนในเวลากลางวันและกลางคืน</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>สถานีตรวจวัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา ตลอดระยะทาง 37.559 กิโลเมตร และทางบริการ <p>ดัชนีตรวจวัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปริมาณการจราจร - ความสมบูรณ์ของสภาพผิวทาง อุปกรณ์จราจรและระบบส่องสว่าง <p>ความถี่ในการตรวจวัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - สำรวจปริมาณจราจรในปีแรกที่ทางหลวงพิเศษฯ เปิดดำเนินการและทุกๆ 3 ปี ส่วนการตรวจสอบสภาพผิวทาง อุปกรณ์และสัญญาณจราจร ตลอดระยะเวลาดำเนินการ



(นายธนศักดิ์ วงศ์นากิจเจริญ)
ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง



จิตเวช ดิงส์

(นางสาวจิตริลดา ดำรงสุกิจ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลการประเมินความเสี่ยงและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบนี้อัตถุ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.2 การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) กิจกรรมการย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สิ่งกีดขวาง และการแผ้วถางปรับพื้นที่ถมดินเพื่อรองรับงานก่อสร้าง ซึ่งอาจมีการถมเศษวัสดุก่อสร้างใกล้ระบบระบายน้ำเดิมของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และทางคู่ขนาน รวมถึงแหล่งน้ำบริเวณ (ห้วยไม่มีชื่อ กม.92+700) อาจเกิดการชะล้างเศษดิน หิน ทราย ก่อให้เกิดการอุดตันที่ระบายน้ำ ทำให้แหล่งน้ำบริเวณดังกล่าวตื้นเขิน ส่งผลต่อประสิทธิภาพการระบายน้ำได้ แต่เนื่องจากผลกระทบจะเกิดขึ้นชั่วคราวในก่อสร้างเท่านั้น และแหล่งน้ำบริเวณดังกล่าวห่างจากพื้นที่โครงการประมาณ 800 เมตร ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) กำหนดมาตรฐานสำหรับการออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการให้มีค่า F.S. ของการระบายน้ำมากกว่า 1.5 โดยกำหนดรอบปีการเกิดซ้ำของค่าอัตราการไหลสูงสุดสำหรับการออกแบบไม่น้อยกว่า 100 ปี</p> <p>2) ห้ามมีการเก็บหรือกองวัสดุก่อสร้างต่างๆ เช่น การกองดิน หิน ทราย และเศษวัสดุก่อสร้าง ใกล้กับท่อระบายน้ำเดิมของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และทางคู่ขนาน</p> <p>3) กิจกรรมการย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สิ่งกีดขวาง และการแผ้วถางปรับพื้นที่ถมดินของโครงการ หากดำเนินการใกล้ท่อระบายน้ำเดิมของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และทางคู่ขนานทางหลวงต้องระวังไม่ให้มีวัสดุตกลงสู่ท่อระบายน้ำเดิม โดยถ้าพบการรั่วลงลงพื้นให้รีบกำจัด ทำให้อัตราการระบายน้ำในสภาพปัจจุบัน ต้องดำเนินการนำวัสดุตกลงสู่ท่อระบายน้ำ</p> <p>4) กรมทางหลวงต้องดำเนินการตรวจสอบไม่ให้มีการอุดตันที่ท่อระบายน้ำเดิมของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และทางคู่ขนานที่อยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ ซึ่งถ้าพบต้องรีบดำเนินการนำออกโดยเร็วเพื่อไม่ให้กีดขวางทางระบายน้ำ</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>- ไม่มี</p>
<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>1) ผลกระทบจากตะกอนดิน เศษวัชพืช และเศษขยะอุดตันระบบระบายน้ำบริเวณด้านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง หากไม่มีการบำรุงรักษาอาจทำให้ประสิทธิภาพการระบายน้ำลดลง ดังนั้นผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>1) ดูแลเอาการระบายน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการให้สามารถใช้งานได้ตลอดเวลา หากพบว่ามีการอุดตันเสียหาย ต้องเร่งดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว เพื่อมิให้เกิดผลกระทบด้านการระบายน้ำในบริเวณโครงการ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>สถานีตรวจวัด</p> <p>- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา ตลอดระยะทาง 37.559 กิโลเมตร</p>	



จังหวัด ชลบุรี

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนต์ จำกัด

กันยายน 2565

หน้า 29/45

(นายธณัฏก์ วงศ์ธนกิจเจริญ)

ผู้อำนวยการกองหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

รายงานการแสดงผลการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.2 การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ (ต่อ)		2) ตรวจสอบการสะสมของดินตะกอนและวัชพืชในทางระบายน้ำและอาคารระบายน้ำท่าตลอดและสะพาน เป็นประจำทุก 3 เดือน และควรเพิ่มความถี่เป็นเดือนละ 1 ครั้งในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคม-ตุลาคม) หากพบว่ามีการสะสมจะต้องดำเนินการนำออกโดยเร็ว เพื่อให้กีดขวางการระบายน้ำ 3) จัดเจ้าหน้าที่ออกตรวจสอบสภาพน้ำท่วมขังบริเวณสองฟากทางหลวงพิเศษฯ รวมถึงอุโมงค์ทางเดินลอดและทางลอดเพื่อการกลับรถทุกแห่ง โดยตรวจสอบในช่วงฤดูฝนและหลังฝนตกหนัก เพื่อให้เห็นสภาพปัญหาที่แท้จริง และนำวางแผนงานแก้ไขปัญหานี้ เพื่อให้เกิดซ้ำอีก 4) ตรวจสอบประสิทธิภาพการระบายน้ำจากบริเวณสถานที่บริการทางหลวงและสภาพความสามารถในการรองรับน้ำว่าเป็นไปตามที่คาดการณ์ และออกแบงไว้หรือไม่ หากเกิดปัญหาจะต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว 5) กรมทางหลวงต้องดำเนินการขุดลอกตะกอนและกำจัดเศษขยะ หรือเศษวัชพืชที่อาจจะเกิดการอุดตันได้ในท่อระบายน้ำบริเวณด้านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางบริเวณ กม.93 บนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 บิละ 2 ครั้ง โดยเฉพาะก่อนช่วงเข้าสู่ฤดูฝน (ก่อนเดือนพฤษภาคม) เพื่อให้มีการระบายน้ำเต็มประสิทธิภาพ	ดัชนีชี้วัด - สภาพตะกอนดินตกรังค้ำภายในอาคารระบายน้ำต่างๆ ตลอดแนวทางหลวงพิเศษฯ - สภาพการท่วมขังของน้ำในทางลอดและอาคารระบายน้ำ ตลอดแนวทางหลวงพิเศษฯ ความถี่ในการตรวจวัด - ตลอดระยะดำเนินการ โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคม-ตุลาคม)
4.3 การเกษตรกรรม	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง 1) แม้ว่าสภาพปัจจุบันบริเวณพื้นที่โครงการมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นพื้นที่รกร้าง แต่การทำงานของเครื่องจักรในการก่อสร้างอาจส่งผลกระทบต่อการขนส่งผลผลิตทางการเกษตร และในกรณีการเก็บกองวัสดุก่อสร้างไม่สามารถดำเนินการภายในพื้นที่เขตทางได้เพียงพอ ผู้รับเหมาก่อสร้างอาจต้องเข้าพื้นที่นอกเขตทางในการ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง 1) จำกัดการใช้พื้นที่ก่อสร้างเฉพาะบริเวณที่จะก่อสร้างด้านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางบริเวณ กม.93+500 เท่านั้น โดยต้องปฏิบัติงานอยู่ในพื้นที่ที่กำหนดไว้เท่านั้น และควบคุมกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการที่จะไปรบกวนพื้นที่เกษตรกรรมให้น้อยที่สุดเพื่อลดการสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรมและผลผลิตทางการเกษตร	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ไม่มี



(นายธนศักดิ์ วงศ์นากิจเจริญ)
 ผู้อำนวยการกองหลวงพิเศษระหว่างเมือง
 ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง



จิงรชต ดัทธังกั

(นางสาวจิตติรลดา ดำรงสุกัญ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

กันยายน 2565
 หน้า 30/45

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.3 การเกษตรกรรม (ต่อ)	เก็บกองอองล่าผลกระทบต่อพื้นที่เกษตรกรรมที่อยู่บริเวณโดยรอบ แต่ผลกระทบจะเกิดขึ้นเฉพาะในช่วงที่มีการก่อสร้างเท่านั้น ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ	2) กรมทางหลวงต้องควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ให้บุกรุกหรือทำลายเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรมหรือกระทบต่อการประกอบอาชีพเกษตรกรของประชาชนในท้องถิ่นที่อยู่นอกพื้นที่เขตทาง 3) ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องใช้พื้นที่เกษตรกรรมจะต้องเปิดโอกาสให้เกษตรกรได้เก็บเกี่ยวผลผลิตทางการเกษตรก่อนล่วงหน้า และประชาสัมพันธ์ห้ามให้เกษตรกรเพาะปลูกต่อในกรณีที่เกี่ยวข้องผลผลิตแล้วเสร็จ เพื่อป้องกันความเสียหายต่อผลผลิตทางการเกษตร	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ระยะดำเนินการ - ไม่มีผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มี	ระยะดำเนินการ - ไม่มี
4.4 การใช้ที่ดิน	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง การพัฒนาโครงการจะไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยผลกระทบจะเกิดขึ้นเฉพาะบริเวณที่จะก่อสร้างเท่านั้น ผลกระทบจะเกิดขึ้นในระยะดำเนินการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังนี้ 1) ด้านขาเข้า มุ่งหน้ากรุงเก่า ประมาณ 2.5 ไร่ (พื้นที่รกร้างไม่ได้ใช้ประโยชน์) 2) ด้านขาออก มุ่งหน้าอำเภอศรีราชา ประมาณ 2.5 ไร่ (พื้นที่รกร้างไม่ได้ใช้ประโยชน์)	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง 1) กำหนดพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางบริเวณ กม.93+500 ให้ชัดเจน และจำกัดให้กิจกรรมการก่อสร้างอยู่เฉพาะพื้นที่โครงการเท่านั้น เพื่อให้กิจกรรมบนพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยรอบของประชาชนให้น้อยที่สุด 2) ใช้พื้นที่เขตทางสำหรับกองเก็บรวบรวมวัสดุก่อสร้าง ทั้งนี้เพื่อลดการรบกวนพื้นที่การใช้ประโยชน์ของประชาชนบริเวณโดยรอบให้น้อยที่สุด 3) กรมทางหลวงต้องควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ให้บุกรุกหรือทำลายเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรมหรือกระทบต่อการประกอบอาชีพเกษตรกรของประชาชนในท้องถิ่นที่อยู่นอกพื้นที่เขตทาง	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ไม่มี
	ระยะดำเนินการ - ไม่มีผลกระทบ	ระยะดำเนินการ - ไม่มี	ระยะดำเนินการ - ไม่มี



(นายธนศักดิ์ วงศ์ชนากิจเจริญ)
ผู้อำนวยการกองหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง



คณฤศณ ดิงวงศ์จิ

(นางสาวจิตริลดา คังรุ่งสุกิจ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนต์ จำกัด

กันยายน 2565
หน้า 31/45

รายงานการแสดงผลการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>5. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต</p> <p>5.1 เศรษฐกิจและสังคม</p> <p>1) ผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจในพื้นที่ชุมชน จากการหมุนเวียนของเงินที่ใช้ในการจ่ายของคนงานที่ซื้อเครื่องอุปโภคและบริโภคต่างๆ ในท้องถิ่น ซึ่งจะส่งผลดีต่อผู้ประกอบการค้าขายและด้านเศรษฐกิจในชุมชนบริเวณใกล้เคียง จำนวน 3 ชุมชน ได้แก่ หมู่ที่ 8 บ้านทางตรง หมู่ที่ 5 ชุมชนนาพร้าว และหมู่ที่ 6 ชุมชนเขาน้อย รวมถึงกรณีที่เป็นการจ้างแรงงานในท้องถิ่นจะช่วยเหลือปัญหาการว่างงานในชุมชนได้ในระดับหนึ่ง แต่จะมีผู้ที่ได้รับประโยชน์ในขอบเขตไม่มากนัก และคนงานก่อสร้างเข้ามาทำงานในพื้นที่แบบไปเข้าเย็นกลับ ดังนั้นจึงคาดว่าผลกระทบทางบวกโดยรวมอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>2) ผลกระทบต่อความเดือดร้อนร่างกายจากปัญหาฝุ่นละออง เสียงดัง ปรกวน และความสัมพันธ์จากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการก่อให้เกิดความเดือดร้อนร่างกายต่อชุมชนโดยรอบพื้นที่โครงการ จำนวน 3 ชุมชน ได้แก่ หมู่ที่ 8 บ้านทางตรง หมู่ที่ 5 ชุมชนนาพร้าว และหมู่ที่ 6 ชุมชนเขาน้อย อย่างไรก็ตาม ผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง พบว่า คุณภาพอากาศและเสียง มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกจุดสังเกต และระดับความถี่เสียงอยู่ในระดับที่สามารถรับรู้ได้ และอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกประเภทอาคาร ดังนั้นผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) ผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจในพื้นที่ชุมชน จากการหมุนเวียนของเงินที่ใช้ในการจ่ายของคนงานที่ซื้อเครื่องอุปโภคและบริโภคต่างๆ ในท้องถิ่น ซึ่งจะส่งผลดีต่อผู้ประกอบการค้าขายและด้านเศรษฐกิจในชุมชนบริเวณใกล้เคียง จำนวน 3 ชุมชน ได้แก่ หมู่ที่ 8 บ้านทางตรง หมู่ที่ 5 ชุมชนนาพร้าว และหมู่ที่ 6 ชุมชนเขาน้อย รวมถึงกรณีที่เป็นการจ้างแรงงานในท้องถิ่นจะช่วยเหลือปัญหาการว่างงานในชุมชนได้ในระดับหนึ่ง แต่จะมีผู้ที่ได้รับประโยชน์ในขอบเขตไม่มากนัก และคนงานก่อสร้างเข้ามาทำงานในพื้นที่แบบไปเข้าเย็นกลับ ดังนั้นจึงคาดว่าผลกระทบทางบวกโดยรวมอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>2) ผลกระทบต่อความเดือดร้อนร่างกายจากปัญหาฝุ่นละออง เสียงดัง ปรกวน และความสัมพันธ์จากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการก่อให้เกิดความเดือดร้อนร่างกายต่อชุมชนโดยรอบพื้นที่โครงการ จำนวน 3 ชุมชน ได้แก่ หมู่ที่ 8 บ้านทางตรง หมู่ที่ 5 ชุมชนนาพร้าว และหมู่ที่ 6 ชุมชนเขาน้อย อย่างไรก็ตาม ผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง พบว่า คุณภาพอากาศและเสียง มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกจุดสังเกต และระดับความถี่เสียงอยู่ในระดับที่สามารถรับรู้ได้ และอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกประเภทอาคาร ดังนั้นผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <p>1) ดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่โครงการได้รับทราบเกี่ยวกับการดำเนินโครงการ ดังนี้</p> <p>1.1) จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่โดยมีเนื้อหาประกอบด้วย พื้นที่ดำเนินการ กําหนดการก่อสร้าง และผู้ควบคุมงานก่อสร้าง สามารถเห็นได้ชัดเจน โดยติดตั้งก่อนเริ่มการก่อสร้างในบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ และจุดสิ้นสุดการก่อสร้างโครงการ ป้ายดังกล่าวจะต้องได้รับการดูแลรักษาโดยในสภาพที่โปร่งใสและสามารถมองเห็นได้</p> <p>1.2) ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดทำแผนประชาสัมพันธ์โครงการก่อนการก่อสร้าง โดยแผนประชาสัมพันธ์ประกอบด้วย เหตุผลความจำเป็นวัตถุประสงค์ของโครงการ สารสำคัญของโครงการ ผู้ดำเนินการ ขอบเขตพื้นที่ที่จะดำเนินการก่อสร้าง ขั้นตอนและระยะเวลา ดำเนินการก่อสร้าง ผลประโยชน์ในการดำเนินการ ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นและงบประมาณในการดำเนินการ รวมทั้งให้มีรายละเอียดของศูนย์รับแจ้งร้องเรียนของโครงการ เพื่อแจ้งรายชื่อประชาชนที่ติดต่อขอรับแจ้งร้องเรียนของโครงการ และผู้ใช้เส้นทางที่เป็นอุปสรรคของการสัญจรปกติหรือมีการดำเนินการใดๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อประชาชนอย่างน้อย 7 วัน และติดตั้งป้ายชี้แจงเพื่อให้ผู้ใช้ทางสามารถหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นที่สะดวกกว่า และป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุและไม่ให้ประชาชนในท้องถิ่นและผู้ใช้ทางร่วมกันได้รับความเดือดร้อน</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>ดัชนีตัวชี้วัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผลกระทบจากกิจกรรมในระยะเวลาเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง และสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ได้แก่ สภาพเศรษฐกิจ-สังคมของชุมชน และครัวเรือน สภาพแวดล้อมในชุมชน ความคิดเห็นต่อการดำเนินการ ตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะเวลาก่อสร้างของโครงการ ปัญหาการเรียนและข้อเสนอแนะต่อโครงการ <p>ระยะเวลาดำเนินการ :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ระยะเตรียมการก่อสร้าง : 1 ครั้ง ก่อนดำเนินการก่อสร้าง - ระยะก่อสร้าง : 1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง 2 ปี



จิตเวช ตังสุกิจ

(นางสาวจิตจรลดา ตังสุกิจ)
บุคลากรรวมตามผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนต์ จำกัด

กันยายน 2565
หน้า 32/45

(Handwritten signature)

(นายณศักดิ์ วงศ์ธนาภิกขเจริญ)
ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

รายงานการแสดงผลการประเมินผลสัมฤทธิ์และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5.1 เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	3) ในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการอาจทำให้การเดินทางไปมาหาสู่กันของคนในชุมชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการเกิดความไม่สะดวก ปัญหาการจราจรติดขัด และต้องใช้เวลาเดินทางเพิ่มมากขึ้น แต่ผลกระทบที่เกิดขึ้นเป็นเพียงระยะเวลาสั้นๆ ในช่วงที่มีการก่อสร้างเท่านั้น ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ	1.4) ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนของโครงการไว้ที่สำนักงานก่อสร้างโครงการ พร้อมติดตั้งบอร์ดประชาสัมพันธ์โครงการและหมายเลขโทรศัพท์ที่ติดไว้ จัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียนไว้ภายในศูนย์ เมื่อได้รับข้อคิดเห็นหรือข้อร้องเรียนแล้ว ให้ศึกษาปัญหาดังกล่าวแล้วทำการแก้ไขอย่างเหมาะสมโดยเร็ว จากนั้นรายงานปัญหาและผลการดำเนินการให้กรมทางหลวงทราบทุกสัปดาห์ โดยมีขั้นตอนในการรับเรื่องร้องเรียน โดยศูนย์ประสานงานรับเรื่องร้องเรียน ประกอบด้วย หัวหน้าศูนย์ประสานงาน เจ้าหน้าที่ผู้ประสานงานรับเรื่องร้องเรียน เจ้าหน้าที่ผู้ทรงคุณวุฒิ ซึ่งศูนย์ประสานงานรับเรื่องร้องเรียน มีหน้าที่รับผิดชอบ ดังนี้ - เป็นศูนย์รับเรื่องร้องเรียนปัญหาความเดือดร้อนจากประชาชนที่ได้รับผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและสังคมจากการดำเนินงานโครงการฯ ทั้งที่ร้องเรียนโดยตรงด้วยตนเอง และร้องเรียนผ่านทางต่างๆ - รวบรวม วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ได้รับผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและส่งผลการดำเนินการดำเนินโครงการฯ - ดำเนินการทบทวนหาแนวทางแก้ไขปัญหาคความเดือดร้อนให้กับประชาชนที่ร้องเรียนเกี่ยวกับผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม และส่งผลการดำเนินการดำเนินโครงการฯ	พื้นที่ดำเนินการ : - ครอบคลุมชุมชนที่อยู่ภายในระยะ 500 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้าง ทางเข้า-ออกด้านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง บริเวณศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) ศรีราชา กม.93+500 คือ หมู่ที่ 6 ชุมชนเขาน้อย



(นายธนศักดิ์ วงศ์ธนาภิเจริญ)
ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง



จิตพล ตังวณิช

(นางสาวจิตจรลดา ดำรงสุกิจ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนต์ จำกัด

กันยายน 2565
หน้า 33/45

รายงานการแสดงผลการปฏิบัติงานและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5.1 เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)		<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none"> เมื่อกรมทางหลวงจัดหาผู้รับเหมาให้เป็นไปตามระเบียบทางราชการแล้ว จะต้องกำหนดให้ผู้รับเหมาพิจารณาการจ้างแรงงานท้องถิ่น เพื่อช่วยลดปัญหาด้านสังคม/ลดปัญหาการว่างงาน และเป็นการสนับสนุน การจ้างแรงงานและสร้างรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่ กำหนดให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านอากาศและบรรยากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน อย่างเคร่งครัด บำรุงรักษาป้ายประชาสัมพันธ์ที่ติดตั้งไว้ รวบรวมข้อมูลจากศูนย์รับเรื่องร้องเรียน รวมทั้งกล่องรับเรื่องร้องเรียน เพื่อเร่งดำเนินการแก้ไขข้อร้องเรียนและแจ้งผลต่อผู้ร้องเรียน การเข้าปฏิบัติงานต่างๆ ในพื้นที่จะต้องแจ้งให้ชุมชนทราบล่วงหน้า โดยผ่านทางผู้นำชุมชนอย่างน้อย 15 วัน 	



(นายธนศักดิ์ วงศ์นากิจเจริญ)
ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง



จิตองศา ดิงวงศ์

(นางสาวจิตองศา ดิงวงศ์)
บุคลากรตามผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

กันยายน 2565
หน้า 34/45

รายงานการแสดงผลการประเมินและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>5.1 เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)</p>	<p>ระยะดำเนินการ 1) เมื่อเปิดให้บริการด้านเก็บเงินฯ จะทำให้การคมนาคมมีความสะดวก รวดเร็ว และเพิ่มประสิทธิภาพ การคมนาคมบนโครงข่ายโดยรอบ ส่งผลดีต่อสภาพเศรษฐกิจสังคมทั้งในระดับประเทศ ระดับท้องถิ่นในภาคตะวันออกเฉียงเหนืออาเภอศรีราชาและพื้นที่ใกล้เคียง รวมทั้งยังมีส่วนส่งเสริมให้แก่งานท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาในพื้นที่มากขึ้น จึงเป็นปัจจัยสำคัญให้เกิดการขยายตัวของภาคธุรกิจการลงทุน ร้านค้า ร้านอาหาร ซึ่งผลกระทบดังกล่าวเป็นผลกระทบระยะยาวและมีผลต่อเนื่อง ในการประกอบอาชีพและรายได้ของคนในท้องถิ่นพอสมควร ดังนั้น จึงคาดว่าผลกระทบทางบวกในระดับปานกลาง</p>	<p>ระยะดำเนินการ 1) ให้โอกาสร้านค้าในท้องถิ่น โดยเฉพาะร้านค้าที่เปิดทำการค้าอยู่แล้ว ได้เข้าทำงาน หรือสามารถค้าขายในสถานที่บริการทางหลวง หรือพื้นที่ใกล้เคียง ที่ไม่กีดขวางการจราจร เพื่อลดผลกระทบด้านการประกอบอาชีพ</p>	<p>ระยะดำเนินการ ดัชนีชี้วัด - ผลกระทบและผลประโยชน์จากโครงการ สภาพเศรษฐกิจและสังคม ได้แก่ ข้อมูลสภาพเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนและครัวเรือน สภาพแวดล้อมในชุมชน ข้อคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่โครงการ ต่อการดำเนินกิจกรรมในระยะดำเนินการ ความคิดเห็นต่อการดำเนินการตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะ ดำเนินการของโครงการ ปัญหาหรือเรียน และข้อเสนอแนะต่อโครงการ</p> <p>ระยะเวลาดำเนินการ : - 1 ครั้ง/ปี เป็นระยะเวลา 3 ปี ต่อเนื่อง หลังจากนั้นดำเนินการ ทุกๆ 5 ปี ตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ (30 ปี)</p>



(นายธนศักดิ์ วงศ์นาภิจักริย)

ผู้อำนวยการกองหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง



จิตอาสา ดึงพลังใจ

(นางสาวจิตจรลดา ดำรงสุกิจ)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนต์ จำกัด

กันยายน 2565

หน้า 35/45

รายงานการแสดงผลการประเมินและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5.1 เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)			<p>พื้นที่ดำเนินการ :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ครอบคลุมชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ภายในระยะ 500 เมตรจากทางเข้าออกด้านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางบริเวณศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) ศรีราชา กม.93+500 คือ หมู่ที่ 6 ชุมชนเขาน้อย - ครอบคลุมชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ภายในระยะ 200 เมตร จากกึ่งกลางทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายชลบุรี-พัทยา ประกอบด้วยตำบลหนองขำคอก ตำบลเหมือง อำเภอมือฉ่อง ตำบลบึง ตำบลสุรศักดิ์ ตำบลหนองขาม ตำบลทุ่งสุขลา ตำบลบางพระ อำเภอศรีราชา ตำบลหนองปลาไหล ตำบลโป่ง และตำบลตะเคียนเตี้ย อำเภอบางละมุง
5.2 การสาธารณสุข	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) กิจกรรมการก่อสร้างและการใช้เครื่องจักรก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และเสียงดังรบกวน อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง รวมถึงการเพิ่ม</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) กำหนดให้กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศและเสียงในระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>- ไม่มี</p>



(Handwritten signature)

(นายธนศักดิ์ วงศ์ธนาภิกขเจริญ)
ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

(Handwritten signature)

(นางสาวจิตจรตดา ดำรงสุกิจ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนต์ จำกัด

กันยายน 2565
หน้า 36/45

รายงานการแสดงผลการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5.2 การสาธารณสุข (ต่อ)	ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และการแพร่ระบาดของโรคติดต่อ/โรคไม่ติดต่อจากแรงงานต่างถิ่นที่เข้ามาทำงานในพื้นที่โครงการ แต่ผลกระทบดังกล่าวเป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นชั่วคราวเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ ประชาชนจะสามารถใช้ชีวิตประจำวันได้ตามปกติ ดังนั้นผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ	2) กรมทางหลวงต้องให้ความสนใจในการคัดกรองแรงงานต่างถิ่น เพื่อเข้ามาทำงานเป็นคนงานก่อสร้าง เพื่อป้องกันปัญหาอาชญากรรม โรคติดต่อ/โรคไม่ติดต่อ รวมทั้งเพื่อป้องกันการเกิดปัญหาอาชญากรรม 3) ประสานงานกับโรงพยาบาลที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เช่น โรงพยาบาลสมเด็จพระบรมราชเทวี ณ ศรีราชา สภากาชาดไทย เป็นต้น ล่วงหน้าเพื่อขอรับบริการกรณีเหตุฉุกเฉินต่างๆ จากโครงการ 4) กำหนดให้มีการตรวจสุขภาพคนงานก่อสร้างเป็นประจำทุกปี เพื่อป้องกันโรคติดต่อ 5) ให้ความรู้และให้คำแนะนำแก่คนงานในการป้องกันโรค อาทิ โรคอันเนื่องมาจากสูบบุหรี่ในที่ทำงาน หรือจากการปฏิบัติงาน เป็นต้น	
ระยะเวลาเป็นกลาง - ไม่มีผลกระทบ	ระยะเวลาเป็นกลาง 1) กำกับดูแลการจัดการจัดการสถานให้บริการทางหลวง ให้มีน้ำใช้ที่สะอาด ปริมาณเพียงพอ มีการจัดการร้านอาหารอย่างถูกสุขลักษณะ มีการจัดการห้องสุขาและน้ำเสียอย่างถูกสุขภิบาล ซึ่งจะเป็นการป้องกันปัญหาทางด้านสาธารณสุขได้เป็นอย่างดี	ระยะเวลาเป็นกลาง สถานีตรจวัด - สถานที่บริการของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา ดัชนีตรจวัด - ความสะอาด และเป็นระเบียบเรียบร้อย - การจัดการของเสีย (สิ่งปฏิกูล, ขยะมูลฝอย) - สภาพแวดล้อมของสถานประกอบการ ได้แก่ ร้านอาหาร บั๊มน้ำมัน ความถี่ในการตรวจวัด - เป็นประจำทุก 6 เดือนตลอดระยะเวลาดำเนินการ	



(นายณศักดิ์ วงศ์นากิจเจริญ)
ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง



จันทรา ดิงค์
(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

บุคลากรมีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

กันยายน 2565
หน้า 37/45

รายงานการแสดงผลการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5.3 อาชีวอนามัย	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) กิจกรรมการก่อสร้างคาดว่าจะใช้แรงงาน จำนวน 100 คน ซึ่งในระหว่างปฏิบัติงานอาจมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ โดยเฉพาะลักษณะงานที่เกี่ยวข้องกับการใช้งานเครื่องจักรกลหนัก ของมีคม อุปกรณ์ไฟฟ้า งานติดตั้งงานเชื่อม และงานก่อสร้างที่มีความสูงจากระดับดิน อาจทำให้ร่วงหล่นเกิดการบาดเจ็บได้ หากผู้ปฏิบัติงานขาดความระมัดระวัง ประมาท ไม่มีความชำนาญในงานที่รับผิดชอบ ไม่ทราบกฎระเบียบความปลอดภัยในการทำงาน ไม่มีความถนัดในการใช้เครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้าง อุปกรณ์เครื่องจักรมีสภาพชำรุดไม่พร้อมใช้งาน หรือสภาพแวดล้อมในการทำงานไม่เหมาะสม เช่น ทำงานบนที่สูง อากาศร้อน มีฝุ่นละอองมาก อาจเป็นผลให้เกิดการบาดเจ็บตั้งแต่ระดับเล็กน้อยไปจนถึงการสูญเสียอวัยวะ หรืออาจรุนแรงจนถึงการเสียชีวิตได้ ทั้งนี้ ขอบเขตผลกระทบจะอยู่บริเวณที่มีกิจกรรมการก่อสร้างเท่านั้น โอกาสที่จะเกิดเหตุดังกล่าวสามารถเกิดขึ้นได้ตลอดในช่วงที่มีการก่อสร้าง ดังนั้น ผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) จัดระเบียบพื้นที่ก่อสร้างแยกเป็นสัดส่วน ระหว่างพื้นที่วางอุปกรณ์ การก่อสร้าง และพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุขณะปฏิบัติงาน</p> <p>2) จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล (PPE) เช่น รองเท้านิรภัย แวนตาบริกซ์ หมวกกันกระแทก หน้ากากกันฝุ่น ถุงมือ ที่อุดหู ที่ครอบหู เป็นต้น โดยจัดให้เหมาะสมกับประเภทของงานและเพียงพอเกี่ยวกับจำนวนคนงาน</p> <p>3) จัดอบรมพนักงานและคนงานก่อสร้างให้รู้จักวิธีการใช้และดูแล บำรุงรักษาเครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์ไฟฟ้า เครื่องมือที่มีคมต่างๆ อย่างถูกต้องและเหมาะสมกับประเภทของงานและต้องทำการซ่อมแซมทันทีหากพบว่าเกิดการชำรุดเสียหายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานตลอดเวลา</p> <p>4) กรมทางหลวงต้องจัดให้มีสภาพแวดล้อมในการทำงาน ได้แก่ ความร้อน แสงสว่าง เสียง และมาตรฐานอุปกรณ์ ให้เหมาะสมเป็นไปตามประกาศกระทรวงแรงงาน เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร และการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ.2549</p> <p>5) จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นภายในพื้นที่ก่อสร้างและสำนักงานโครงการ</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>- ไม่มี</p>



(นายธนศักดิ์ วงศ์นากิจเจริญ)
ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง



จังหวัด ดินแดน

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

กันยายน 2565
หน้า 38/45

รายงานการแสดงผลการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5.3 อาชีวอนามัย (ต่อ)	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>1) การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่บริการด้านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางทำให้โอกาสเสี่ยงต่อการได้รับฝุ่นละอองและมลพิษต่างๆ ที่เกิดจาการถที่เข้ามาใช้บริการเข้าสู่ระบบทางเดินหายใจได้ แต่บริเวณพื้นที่หน้าด่านฯ เป็นพื้นที่เปิดโล่ง มีการจัดการจราจร ให้ความคล่องตัว ทำให้มีการระบายอากาศได้ดี ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>1) คนงานซ่อมบำรุงทางหลวง จะต้องใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล (Personal Protective Equipment) เช่น หมวกแก๊ป ถุงมือ รองเท้าบูท และเสื้อแขนยาวแสงทึบหรือเสื้อกั๊กสีสดที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนในระยะไกล เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการทำงาน</p> <p>2) กำหนดให้พื้นที่ทำงานประจำตัว (Booth) เก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง ปฏิบัติงานไม่เกิน 8 ชั่วโมงต่อวัน เพื่อป้องกันไม่ให้อากาศที่อาจเกิดขึ้นได้</p> <p>3) จัดให้มีการระบายอากาศที่เพียงพอ สำหรับพนักงานที่ทำงานอยู่ในตู้ (Booth) เก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง และต้องจัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล (Personal Protective Equipment) ได้แก่ ฝาปิดจุกกันฝุ่นละออง</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>สถานีตรวจวัด</p> <p>- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา ตลอดระยะทาง 37.559 กิโลเมตร</p> <p>ดัชนีตรวจวัด</p> <p>- สถิติการบาดเจ็บ การเจ็บป่วย และการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน ของพนักงาน โดยระบุรายละเอียด ให้ครอบคลุม สาเหตุ ผลที่เกิด แนวทางแก้ไข เป็นต้น</p> <p>ความถี่ในการตรวจวัด</p> <p>- เป็นประจำทุกเดือนตลอดระยะเวลา ดำเนินการ</p>
5.4 อุบัติเหตุและความปลอดภัย	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) การขนย้ายวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ซึ่งจะมีรถบรรทุกขนาดใหญ่ เข้ามารวบรวมในโครงข่ายโดยรอบพื้นที่โครงการเพิ่มมากขึ้น อาจเป็นสาเหตุทำให้ผู้จราจรเกิดความเสียหายและเป็นการเพิ่มโอกาส ในเกิดอุบัติเหตุมากขึ้นได้ โดยเฉพาะเส้นทางที่ใช้ในการขนส่ง ได้แก่ ทล.7 ทล.3701 ทล.3702 ทล.36 และทล.331 ดังนั้น ผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบ ด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการป้องกันอุบัติเหตุ และเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>- ไม่มี</p>



(นายธนศักดิ์ วงศ์นาภิกขเจริญ)
ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง




จิณพร ดิษฐกิจ

(นางสาวจิตรลดา คำรังสุกิจ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนต์ จำกัด

กันยายน 2565
หน้า 39/45

รายงานการแสดงผลการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5.4 อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- ไม่มีผลกระทบ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>1) ติดตั้งป้ายบอกทาง ป้ายสัญญาณ และสัญลักษณ์ต่างๆ ในบริเวณจุดที่สำคัญ เช่น ด้านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง ทางเข้า ทางออกทางเชื่อม ให้ชัดเจนและมีปริมาณเพียงพอ เพื่อให้ผู้ใช้ทางสามารถวางแผนการขับขี่ได้ล่วงหน้า</p> <p>2) ซ่อมบำรุงผิวทาง อุปกรณ์และสัญญาณช่วยในการจราจรและความปลอดภัย ของทางหลวงพิเศษฯ และทางบริการ ให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ตลอดเวลา</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>สถานีตรวจวัด</p> <p>- ทงหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา ตลอดระยะทาง 37.559 กิโลเมตร</p> <p>ดัชนีตรวจวัด</p> <p>- กรมทางหลวง ประสานงานกับตำรวจทางหลวงและตำรวจท้องที่ในการสำรวจ/บันทึกจำนวนสถิติ และสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ บนทางหลวงโครงการ โดยสรุปเป็นรายเดือน เพื่อนำผลมาวิเคราะห์หาทางแก้ไขสาเหตุของอุบัติเหตุที่มาจากสภาพทาง หรือการจัดการจราจร ที่ยังคงพบหรืออยู่ และป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำอีก</p> <p>ความถี่ในการตรวจวัด</p> <p>- ตลอดระยะเวลาดำเนินการ</p>


(นายธนศักดิ์ วงศ์นากิจเจริญ)
ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง

กันยายน 2565
หน้า 40/45



จตุรงค์ ดั่งสุภา
(นางสาวจิตติธรรมา ค่างงสุกิจ)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนต์ จำกัด

รายงานการแสดงผลการประเมินที่สำคัฒ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>5.5 สุขภาพ</p> <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) กิจกรรมการรื้อย้ายสิ่งกีดขวางและการเตรียมพื้นที่ก่อสร้างจะก่อให้เกิดขยะจำพวกเศษใบไม้ กิ่งไม้ ส่วนในช่วงที่มีการก่อสร้างอาจก่อให้เกิดขยะ/ของเสียที่หลงเหลือจากการก่อสร้างประเภทไม้แบบ ติง/กระป๋องใส่น้ำดื่มหรือสารเคมีต่างๆ และขยะมูลฝอยที่เกิดจากคนงานก่อสร้าง ส่วนน้ำเสียที่เกิดขึ้นเป็นน้ำเสียจากห้องส้วม หากไม่มีการจัดการอย่างถูกสุขลักษณะ จะส่งผลกระทบต่อระบบการจัดการด้านสุขาภิบาลของท้องถิ่นได้ ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ โดยคาดว่าจะใช้คนงานในการก่อสร้างประมาณ 100 คน/วัน ซึ่งจะก่อให้เกิดขยะมูลฝอยและน้ำเสีย ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปริมาณขยะมูลฝอย 0.085 ตัน/วัน - ปริมาณน้ำเสีย 16 ลูกบาศก์เมตร/วัน 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>การจัดการขยะมูลฝอย</p> <p>1) จัดให้มีถังขยะแยกประเภท ขยะเปียก ขยะแห้ง ขยะรีไซเคิล และขยะอันตราย ชนิดมีฝาปิด ความจุไม่น้อยกว่า 200 ลิตร/ถัง ประเภทละ 1 ถึง</p> <p>2) จัดให้มีการรวบรวมขยะในพื้นที่ที่หน่วยงานส่วนท้องถิ่นไม่มีประสิทธิภาพในการจัดการ เพื่อเข้ามาเก็บรวบรวมขยะมูลฝอยไปกำจัด</p> <p>ดำเนินการเก็บรวบรวมขยะในพื้นที่ที่หน่วยงานส่วนท้องถิ่นไม่มีประสิทธิภาพในการจัดการ เพื่อเข้ามาเก็บรวบรวมขยะมูลฝอยไปกำจัด</p> <p>ทุกวัน</p> <p>การจัดการน้ำเสีย</p> <p>1) จัดสร้างท่อน้ำ-ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวนเพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้างไว้ในบริเวณที่พักคนงาน พร้อมทั้งติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังกรอง-ถังกรองใโรอากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียให้ได้มาตรฐานก่อนปล่อยออกสู่ภายนอก</p> <p>2) จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียที่มีความสามารถบำบัดน้ำเสีย รองรับน้ำเสียรวมไม่น้อยกว่า 16 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน พร้อมทั้งติดตั้งบ่อดักไขมัน มีความสามารถรองรับน้ำเสีย น้ำทิ้งจาก ลานซักล้าง และห้องครัว</p> <p>3) ควบคุมดูแลระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพสูงสุดอยู่เสมอ และทำการสูบลบตะกอนจากระบบบำบัดเป็นประจำวันๆ 3 เดือน</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) จัดให้มีถังขยะแยกประเภท ขยะเปียก ขยะแห้ง ขยะรีไซเคิล และขยะอันตราย ชนิดมีฝาปิด ความจุไม่น้อยกว่า 200 ลิตร/ถัง ประเภทละ 1 ถึง</p> <p>2) จัดให้มีการรวบรวมขยะในพื้นที่ที่หน่วยงานส่วนท้องถิ่นไม่มีประสิทธิภาพในการจัดการ เพื่อเข้ามาเก็บรวบรวมขยะมูลฝอยไปกำจัด</p> <p>ทุกวัน</p> <p>การจัดการน้ำเสีย</p> <p>1) จัดสร้างท่อน้ำ-ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวนเพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้างไว้ในบริเวณที่พักคนงาน พร้อมทั้งติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังกรอง-ถังกรองใโรอากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียให้ได้มาตรฐานก่อนปล่อยออกสู่ภายนอก</p> <p>2) จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียที่มีความสามารถบำบัดน้ำเสีย รองรับน้ำเสียรวมไม่น้อยกว่า 16 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน พร้อมทั้งติดตั้งบ่อดักไขมัน มีความสามารถรองรับน้ำเสีย น้ำทิ้งจาก ลานซักล้าง และห้องครัว</p> <p>3) ควบคุมดูแลระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพสูงสุดอยู่เสมอ และทำการสูบลบตะกอนจากระบบบำบัดเป็นประจำวันๆ 3 เดือน</p>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>- ไม่มี</p>



(นายธนศักดิ์ วงศ์ณากิจเจริญ)
ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง



จังหวัด ฉะเชิงเทรา

(นางสาวจิตริลดา คำรังสุกิจ)
บุคลากรรวมตามผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนต์ จำกัด

กันยายน 2565
หน้า 41/45

รายงานการแสดงผลการประเมินและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5.5 สุขภาพ (ต่อ)	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>1) การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ประจำบริเวณอาคารควบคุม ด้านเก็บเงินฯ จะก่อให้เกิดขยะมูลฝอย 0.07 ตัน/วัน และน้ำเสีย 7.00 ลูกบาศก์เมตร/วัน หากไม่มีการจัดการอย่างถูกสุขลักษณะ จะส่งผลกระทบต่อระบบการจัดการด้านสุขอนามัยของท้องถิ่นได้ ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>การจัดการขยะมูลฝอย</p> <p>1) จัดการขยะมูลฝอยในสถานที่บริการทางหลวงอย่างเหมาะสม เพื่อมิให้เกิดการหมักหมมเน่าเสียหรือทิ้งขยะไม่เป็นที่ โดยควรมี การจัดการ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีถังรองรับขยะมูลฝอยแบบมีฝาปิด แยกประเภทเป็นขยะแห้ง ขยะเปียก ขยะมีพิษวางไว้ในบริเวณต่างๆ เช่น ลานจอดรถ ทางเดินเท้า ภายในอาคาร โดยจัดให้มีปริมาณเพียงพอที่จะรองรับขยะในแต่ละวัน หรือ จัดให้มีคนงานคอยดูแลถ่ายเทออกเมื่อเต็มโดยเฉพาะใน ช่วงเทศกาล หรือวันหยุดที่มีผู้ใช้บริการจำนวนมาก - รณรงค์และชี้ชวนให้มีการทิ้งขยะให้ถูกต้องตามประเภท โดยอาจใช้ กลยุทธ์การดึงดูดความสนใจจากรูปแบบถังขยะที่แปลกตา หรือ คำเชิญชวน ทั้งนี้ เนื่องจากขยะจากสถานที่บริการทางหลวงส่วนใหญ่ มีที่มาที่แน่นอน และสามารถจัดการเพื่อประโยชน์ด้านการศึกษา และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ - จัดให้มีพนักงานทำความสะอาดประจำสถานที่บริการทางหลวง เพื่อดูแลการรวบรวมขยะ การทำความสะอาดโดยทั่วไป - จัดให้มีที่พักขยะอยู่ภายใต้หลังคา มีผนังล้อม เพื่อจัดวางถังรองรับ ขยะขนาด 6 ลูกบาศก์เมตรชนิดแยกได้ หรือวางถุงที่รวบรวม ขยะและมีฝาปิดปากถุงเรียบร้อยแล้ว เพื่อรอการเก็บขนของหน่วยงาน ท้องถิ่น 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- ไม่มี</p>



(นายธนศักดิ์ วงศ์นากิจเจริญ)
ผู้อำนวยการกองหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง



จพงผ๓ ดังสวัสดิ์
(นางสาวจิตติธรรดา ดำรงสุภกิจ)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนต์ จำกัด

รายงานการแสดงผลการปฏิบัติงานและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5.5 สุขภาพ (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - ประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นให้มีการเก็บขยะขนขยะนำไปกำจัด ทุก 1-2 วัน เพื่อไม่ให้ขยะตกค้างในพื้นที่โดยเฉพาะขยะเปียก - จัดเตรียมถังขยะที่มีฝาปิดวางไว้บริเวณด้านเก็บเงิน และอาคารสำนักงาน ให้เพียงพอต่อการรองรับขยะมูลฝอย - จัดให้มีการเก็บรวบรวมไปพักไว้ที่ห้องพักขยะมูลฝอยเพื่อความสะดวก และรวดเร็วต่อการขนถ่ายสู่รถขนขยะมูลฝอย - จัดให้มีการประสานงานกับหน่วยงานส่วนท้องถิ่นเข้ามาดำเนินการ จัดเก็บขยะมูลฝอยบริเวณด้านเก็บค่าผ่านทาง เพื่อเข้ามาเก็บรวบรวมขยะมูลฝอยไปกำจัดทุกวันในการดำเนินการนำไปกำจัด <p>การจัดการน้ำเสีย</p> <p>1) บริเวณด้านเก็บเงิน และอาคารสำนักงาน จะต้องจัดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังกรอง-ถังอากาศ และจัดเตรียมห้องน้ำห้องส้วมให้เพียงพอต่อจำนวนพนักงาน อย่างน้อยในอัตราส่วนพนักงาน 15 คนต่อ 1 ห้องสุขา โดยต้องจัดให้มีห้องส้วมจำนวน 6 ห้อง เพื่อให้สามารถรองรับพนักงาน/เจ้าหน้าที่ จำนวน 88 คน/วัน ภายในด้านเก็บค่าผ่านทาง</p> <p>2) จัดให้มีพนักงานทำความสะอาดห้องส้วมทุกๆ 2 ชั่วโมง เพื่อความสะดวกและถูกสุขอนามัย (บริเวณห้องส้วมของอาคารด้านเก็บเงิน และอาคารสำนักงาน) ตรวจสอบและคอยดูแลห้องส้วมให้ถูกสุขลักษณะอยู่เสมอ และเมื่อถึงแก่ระยะเต็มประสานงานให้รถดูดปุ๋ยมูลที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการกำจัดสิ่งปฏิกูลมาดำเนินการ</p>	



(นายธนศักดิ์ วงศ์นากิจเจริญ)
ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุภกิจ)

บุคลากรตามผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนต์ จำกัด

กันยายน 2565
หน้า 43/45

รายงานการแสดงผลการประเมินที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5.6 ผู้ใช้ทาง	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) การทำงานของเครื่องจักรในการก่อสร้าง และการขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้าง ทำให้ปริมาณจราจรบนถนนโดยรอบพื้นที่โครงการเพิ่มขึ้น การจราจรติดขัดผิวจราจรชำรุดเสียหาย และเพิ่มความเสียหายต่อผู้ใช้ทางได้ โดยเส้นทางที่คาดว่าจะใช้ขนส่งในการเดินทางของผู้ใช้ทางได้ โดยเส้นทางที่คาดว่าจะใช้ขนส่ง ได้แก่ ทล.7 ทล.3701 ทล.3702 ทล.36 และ ทล.331 แต่ผลการคาดการณ์จำนวนรถยนต์สำหรับการขนส่งดังกล่าวมีประมาณ 8.375 PCU/ชั่วโมง ซึ่งจะไม่ทำให้สภาพการจราจรในปัจจุบันเปลี่ยนแปลงไปมากนัก ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- ไม่มีผลกระทบ</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) กำหนดให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามมาตรการการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด เพื่อความสะดวก และปลอดภัยของผู้ใช้ทาง</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>- ไม่มี</p>
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>1) บำรุงรักษา และซ่อมแซมพื้นผิวจราจรเป็นประจำตามโปรแกรมการซ่อมบำรุง ทั้งบริเวณทางบริการและทางหลวงพิเศษฯ เพื่อให้พื้นผิวจราจรอยู่ในสภาพดี สะดวกและปลอดภัยสำหรับผู้ใช้เส้นทางตลอดเวลา</p> <p>2) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ที่ใช้เส้นทางทั่วไปทราบถึงลักษณะการให้บริการทางหลวงพิเศษฯ เช่น รูปแบบเส้นทาง การเปิดจุดเข้า-ออก ลักษณะการให้บริการ ค่าธรรมเนียมผ่านทาง ทางบริการ และสถานที่ให้บริการ ทางหลวงเป็นต้น เพื่อให้เกิดความชัดเจนแก่ผู้ใช้ทาง โดยจะต้องมีการประชาสัมพันธ์อย่างทั่วถึง ครอบคลุมกลุ่มผู้ใช้ทาง โดยใช้สื่อที่เข้าใจง่าย และระบุช่องทางในการสื่อสาร เพื่อให้ผู้ใช้ทางสามารถสอบถามรายละเอียดได้ ทั้งนี้จะต้องทำการประชาสัมพันธ์ล่วงหน้า ก่อนเปิดดำเนินการไม่น้อยกว่า 3 เดือน</p>		<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- ไม่มี</p>



(นายธนศักดิ์ วงศ์ธนาภิกขเจริญ)
ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง



จิตเวช ดิงส์

(นางสาวจิตติธรรดา ดำรงสุภกิจ)
บุคลากรตามผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนต์ จำกัด

กันยายน 2565
หน้า 44/45

รายงานการแสดงผลการประเมินที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5.7 ประสิทธิภาพ และโบราณคดี	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) การทำงานของเครื่องจักรในการก่อสร้างอาจก่อให้เกิดปัญหาฝุ่นละออง เสียงดังรบกวน และความสัมพันธ์ และอาจส่งผลกระทบต่อกิจกรรมทางศาสนาของมัสยิดสะลาม่าตุลเลาะห์ แต่จากผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง พบว่า บริเวณมัสยิดสะลาม่าตุลเลาะห์ มีค่าคุณภาพอากาศและเสียงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน และระดับความสัมพันธ์อยู่ในระดับไม่สามารถรับรู้ได้ และอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกประเภทอาคาร ดังนั้นผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) กำหนดให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านอากาศและบรรยากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนอย่างเคร่งครัด</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>- ไม่มี</p>
<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>1) การเข้ามาใช้บริการด้านเก็บเงินฯ อาจก่อให้เกิดปัญหาฝุ่นละออง เสียงดังรบกวน และความสัมพันธ์ และอาจส่งผลกระทบต่อกิจกรรมทางศาสนาของมัสยิดสะลาม่าตุลเลาะห์ แต่จากผลการคาดการณ์ในระยะดำเนินการ พบว่า บริเวณมัสยิดสะลาม่าตุลเลาะห์ มีค่าคุณภาพอากาศและเสียงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน และระดับความสัมพันธ์อยู่ในระดับไม่สามารถรับรู้ได้ และอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกประเภทอาคาร ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>1) กำหนดให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านอากาศและบรรยากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนอย่างเคร่งครัด</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- ไม่มี</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- ไม่มี</p>



(นายธนศักดิ์ วงศ์นาทิจเจริญ)
ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง



จีตเวช ตีตงส์ถ
(นางสาวจิตติรดา ดำรงสุกิจ)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

กันยายน 2565
หน้า 45/45