

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา  
ตั้งอยู่ที่ตำบลสำนักท้อน และตำบลพลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง  
ของกรมทางหลวง ที่ต้องยึดถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อกับสนามบินอู่ตะเภา  
ตั้งอยู่ที่ตำบลสำนักท้อน และตำบลพลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง  
ของกรมทางหลวง ที่ต้องยึดถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด

ลงชื่อ.....

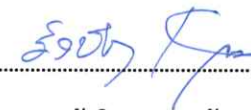


(นายปิยพงษ์ จิวฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 1/87

ลงชื่อ.....



(นางรัชชียา กมลพนัส)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
I มาตรการทั่วไป		1. มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมที่กรมทางหลวงต้องปฏิบัติ 1.1 กรมทางหลวง จะต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ตั้งอยู่ที่ตำบลสำนักท้อน และตำบลพลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ 1.2 กรมทางหลวง จะต้องควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบ และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และบริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ของกรมทางหลวง ตั้งอยู่ที่ตำบลสำนักท้อน และตำบลพลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง	

ลงชื่อ.....



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 2/87

ลงชื่อ.....




(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

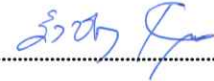


แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>1.3 กรมทางหลวง จะต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ของกรมทางหลวง ตั้งอยู่ที่ตำบลสำนักท้อน และตำบลพลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง เจ้าของโครงการ (และ/หรือหน่วยงานที่เป็นผู้ดำเนินโครงการ) และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วย กรมทางหลวง สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรมควบคุมมลพิษ สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดระยอง สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13 (ชลบุรี) ผู้แทนจังหวัดระยอง องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชน ผู้ทรงคุณวุฒิ กองทัพอากาศ และการไฟฟ้านครหลวง เป็นต้น เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ</p> <p>1.4 กรมทางหลวง จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ของกรมทางหลวง ตั้งอยู่ที่ตำบลสำนักท้อน และตำบลพลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง และ เสนอต่อหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต ถ้าไม่มีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาตให้เสนอต่อ</p>	

ลงชื่อ.....   
 (นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
 รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
 อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566  
 หน้า 3/87

ลงชื่อ.....   
 (นางรังษิยา กมลพันธ์)  
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
 บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบทุก 6 เดือน ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</p> <p>2. ในกรณีที่กรมทางหลวง (และ/หรือหน่วยงานที่เป็นผู้ดำเนินโครงการ) มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ของกรมทางหลวง ตั้งอยู่ที่ตำบลสำนักท้อน และตำบลปลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ให้ดำเนินโครงการตามกฎหมาย เป็นผู้พิจารณา ดำเนินการดังนี้</p> <p>2.1 หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการฯ ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของ การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นหรือเห็นชอบจาก คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ แล้ว ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี รับผิดชอบการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆ ต่อไป พร้อมกับให้จัดทำสำเนาการปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ ที่รับ</p>	

ลงชื่อ..... 

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 4/87

ลงชื่อ..... 

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>จัดแจ้งไว้ ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ</p> <p>2.2 หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณีเห็นว่าการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ กระทั่งต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ดำเนินการดังนี้</p> <p>2.2.1 กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการดังนี้ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณีจัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไปด้วย ทั้งนี้ หากเป็นโครงการที่เข้าข่ายต้องเสนอคณะรัฐมนตรีตามระเบียบ</p>	

ลงชื่อ..... 

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566  
หน้า 5/87

ลงชื่อ..... 

(นางรังษิยา กมลพันธ์)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสยามบินอุตะเนา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>ปฏิบัติของทางราชการ ขอให้หน่วยงานเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดหรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หรือคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย</p> <p>2.2.2 กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ไม่ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการดังนี้ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ</p>	

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 6/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพันธ์)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา


องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณา ให้ความเห็นชอบประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อทราบต่อไปด้วย และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ให้ความเห็นประกอบแล้ว หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย</p> <p>3. ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใดๆ กรมทางหลวง (และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ) ต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป</p>	

ลงชื่อ..... 

(นายปิยพงษ์ จิวพัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 7/87

ลงชื่อ..... 

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด





แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อนามบินอุตะเถา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		4. กรมทางหลวง ต้องจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์โครงการให้แล้วเสร็จก่อนก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กองทัพเรือ การรถไฟแห่งประเทศไทย และสนามบินอุตะเถา เป็นต้น จะได้รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการ เพื่อความเข้าใจอันดีต่อกันและป้องกันเรื่องร้องเรียน	

ลงชื่อ..... 

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 8/87

ลงชื่อ..... 

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม																		
II มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม																					
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ																					
1.1 ทรัพยากรดิน	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ผลกระทบจากการสูญเสียดินหรือการเคลื่อนย้ายดินออกจากบริเวณเดิม : ในการก่อสร้างโครงการมีปริมาณดินขุด 31,988.29 ลบ.ม. และมีปริมาณถมดิน 55,073.64 ลบ.ม.</p> <table border="1" data-bbox="369 571 981 863"> <thead> <tr> <th>หน่วยงาน</th> <th>ปริมาณดินขุด (ลบ.ม.)</th> <th>ปริมาณดินถม (ลบ.ม.)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>กองทัพอากาศ</td> <td>14,888.00</td> <td>32,435.00</td> </tr> <tr> <td>การรถไฟแห่งประเทศไทย</td> <td>548.16</td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>กรมทางหลวง</td> <td>11,626.13</td> <td>18,138.64</td> </tr> <tr> <td>พื้นที่ของประชาชน</td> <td>4,926.00</td> <td>4,500.00</td> </tr> <tr> <td><b>รวม</b></td> <td><b>31,988.29</b></td> <td><b>55,073.64</b></td> </tr> </tbody> </table> <p>ดินขุดทั้งหมดของโครงการมีคุณภาพเหมาะสมสามารถนำไปเป็นดินถม โดยมีการบริหารจัดการทรัพยากรดิน ดังนี้</p> <p>□ <b>พื้นที่ซึ่งต้องขอใช้จากหน่วยงานอื่น :</b></p> <p><u>กองทัพอากาศ</u> : มีปริมาณดินขุด 14,888.00 ลบ.ม. และมีปริมาณดินถม 32,435.00 ลบ.ม. โดยปริมาณดินขุดทั้งหมด สามารถนำมาเป็นดินถมภายในพื้นที่ก่อสร้างซึ่งเป็นที่ดินของกองทัพอากาศ</p> <p><u>การรถไฟแห่งประเทศไทย</u> : มีปริมาณดินขุด 548.16 ลบ.ม. ซึ่งเป็นปริมาณน้อยมาก โดยดินขุดทั้งหมดจะถูกเกลี่ยเพื่อแต่งหลุมบ่อต่างๆภายในพื้นที่ก่อสร้างซึ่งเป็นที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย</p>	หน่วยงาน	ปริมาณดินขุด (ลบ.ม.)	ปริมาณดินถม (ลบ.ม.)	กองทัพอากาศ	14,888.00	32,435.00	การรถไฟแห่งประเทศไทย	548.16	0.00	กรมทางหลวง	11,626.13	18,138.64	พื้นที่ของประชาชน	4,926.00	4,500.00	<b>รวม</b>	<b>31,988.29</b>	<b>55,073.64</b>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>ก่อนดำเนินการขุดดินออกจากพื้นที่ให้กรมทางหลวงประสานงานกับกองทัพอากาศ และการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อชี้แจงแผนงานการก่อสร้าง รูปแบบโครงการ และการจัดการดินขุดจากพื้นที่ของกองทัพอากาศ และการรถไฟแห่งประเทศไทย</li> <li>ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องนำดินขุดจากพื้นที่ก่อสร้างในเขตพื้นที่กองทัพอากาศ จำนวน 14,888.00 ลบ.ม. ไปใช้เป็นดินถมภายในพื้นที่ก่อสร้างบริเวณที่ดินซึ่งเป็นของกองทัพอากาศทั้งหมด โดยไม่มีการนำออกหรือไปเก็บกองนอกพื้นที่โครงการ</li> <li>ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องนำดินขุดจากพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 548.16 ลบ.ม. ไปใช้เกลี่ยเพื่อแต่งหลุมบ่อต่างๆ และถมปรับระดับทางขนานตามแนวรางรถไฟภายในเขตทางโครงการ มีระยะทางประมาณ 50 เมตร มีความกว้าง 5 เมตร และห้ามนำดินขุดออกหรือไปเก็บกองนอกพื้นที่โครงการ</li> <li>ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องนำดินขุดจากพื้นที่ก่อสร้างในพื้นที่ของกรมทางหลวง และพื้นที่จากการเวนคืนที่ดินประชาชน จำนวนรวม 16,552.13 ลบ.ม. ไปใช้เป็นดินถมภายในพื้นที่ก่อสร้างบริเวณที่ดินซึ่งเป็นของกรมทางหลวง และพื้นที่จากการเวนคืนที่ดินประชาชนทั้งหมดโดยไม่มีการนำออก หรือไปเก็บกองนอกพื้นที่โครงการ</li> </ol>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>
หน่วยงาน	ปริมาณดินขุด (ลบ.ม.)	ปริมาณดินถม (ลบ.ม.)																			
กองทัพอากาศ	14,888.00	32,435.00																			
การรถไฟแห่งประเทศไทย	548.16	0.00																			
กรมทางหลวง	11,626.13	18,138.64																			
พื้นที่ของประชาชน	4,926.00	4,500.00																			
<b>รวม</b>	<b>31,988.29</b>	<b>55,073.64</b>																			

ลงชื่อ.....  
(นายปิยพงษ์ จิวฉนวนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566  
หน้า 9/87

ลงชื่อ.....  
(นางรังษิยา กมลพันธ์)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อนามบินอุตะเนา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>1.1 ทรัพยากรดิน (ต่อ)</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>□ พื้นที่ของกรมทางหลวงและได้จากการเวนคืนที่ดินประชาชน : เนื่องจากเป็นการก่อสร้างภายในพื้นที่ของกรมทางหลวง ซึ่งมีปริมาณดินชุด 16,552.13 ลบ.ม. (4,926.00 ลบ.ม. + 11,626.13 ลบ.ม.) และมีปริมาณดินถม 22,638.64 ลบ.ม. (4,500.00 ลบ.ม. + 18,138.64 ลบ.ม.) โดยปริมาณดินชุดทั้งหมดสามารถนำมาเป็นดินถมภายในพื้นที่ก่อสร้างซึ่งเป็นที่ดินของกรมทางหลวงและพื้นที่จากการเวนคืนที่ดินประชาชน</p> <p>จึงสรุปได้ว่าการก่อสร้างไม่มีการนำดินออกไปจากพื้นที่โครงการ และไม่ส่งผลให้เกิดการสูญเสียดิน</p> <p><b>ผลกระทบต่อการปนเปื้อนในดิน :</b> การก่อสร้างตอม่อ และฐานรากสะพานของทางยกระดับ มีจำนวนตอม่อ 93 ต้น ส่วนการก่อสร้างทางแยกต่างระดับ มีจำนวนตอม่อ 43 ต้น ดำเนินการก่อสร้างตอม่อด้วยเสาเข็มเจาะโดยใช้สารละลายโพลีเมอร์พองดินในหลุมเจาะ ซึ่งเป็นสารประเภท Hydrocarbon สามารถย่อยสลายได้ด้วยกระบวนการทางชีวภาพ (Biodegradation) และไม่ก่อให้เกิดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม (งานเสาเข็มในการก่อสร้างทางหลวง, คณะทำงานจัดทำองค์ความรู้งานเสาเข็มในการก่อสร้างทางหลวง, พ.ศ. 2551) จึงถือว่าการก่อสร้างเสาเข็มมีโอกาสเกิดการปนเปื้อนของสารโพลีเมอร์ในดินเฉพาะบริเวณหลุมเจาะเท่านั้น และเป็นผลกระทบทางลบในระดับต่ำ</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. การขุดเจาะฐานรากโครงสร้างทางยกระดับและทางแยกต่างระดับ กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างใช้สารละลายโพลีเมอร์ เพื่อพองหลุมเจาะขณะทำการเจาะเสาเข็ม</li> <li>6. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำหนดปริมาณการใช้สารละลายโพลีเมอร์ให้เพียงพอกับการใช้งาน เพื่อลดปริมาณการเก็บสำรองสารละลายในพื้นที่มากเกินไปจนเกินไป</li> <li>7. กรณีที่มีสารละลายโพลีเมอร์เหลือจากการก่อสร้างในแต่ละครั้ง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องสูบกลับไปในถังเก็บที่แข็งแรงและนำสารดังกล่าวมาใช้ในการก่อสร้างเสาเข็มต้นอื่นต่อไป</li> <li>8. กรณีที่ต้องกำจัดสารละลายโพลีเมอร์ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำจัดด้วยการผสมสารละลายโพลีเมอร์กับวัสดุธรรมชาติ ได้แก่ ซีเมนต์ ฟางข้าว เศษหญ้า และนำไปถมบริเวณแนวเขตทางโครงการ</li> <li>9. ผู้รับเหมาก่อสร้างตรวจสอบเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ เป็นประจำให้อยู่ในสภาพดีและพร้อมใช้ในการก่อสร้าง เพื่อป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันจากเครื่องจักรสู่พื้นดิน และป้องกันน้ำฝนชะล้างน้ำมันลงสู่ดิน</li> <li>10. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องเทพื้นคอนกรีตที่ขบขอบโดยรอบบริเวณที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมันภายในพื้นที่โรงซ่อมบำรุงเครื่องจักร และบริเวณจัดเก็บถังน้ำมันเชื้อเพลิงและถังน้ำมันเครื่อง เพื่อกันไม่ให้น้ำมันรั่วไหลกระจายลงพื้นที่โดยรอบ</li> <li>11. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องหลีกเลี่ยงการขุดดินทั้งหมดพร้อมกัน โดยให้ทยอยเปิดเป็นช่วงๆ เฉพาะบริเวณที่เริ่มทำงานจริงเท่านั้น</li> </ol>	

ลงชื่อ..... 

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 10/87

ลงชื่อ..... 

(นางรังษิยา กมลพันธ์)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินผู้ตะเภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>1.1 ทรัพยากรดิน (ต่อ)</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u> การเปลี่ยนถ่ายน้ำมันหล่อลื่นของเครื่องจักร ดำเนินการภายในโรงซ่อมบำรุง ตั้งอยู่บริเวณบ้านพักคนงาน บริเวณชุมชนหมู่ 2 บ้านจำรุง (47P 720779E 1405984N) หากไม่มีการจัดการที่เหมาะสมจะเกิดการรั่วไหลทำให้เกิดการปนเปื้อนของน้ำมันในดินได้ แต่เนื่องจากการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องจะดำเนินการตามรอบระยะบำรุงรักษาตามคำแนะนำของคู่มือเท่านั้น จึงทำให้โอกาสที่น้ำมันจะไหลลงปนเปื้อนในดินมีน้อยมาก และมีพื้นที่ได้รับผลกระทบจำกัดอยู่ภายในขอบเขตโรงซ่อมบำรุงเท่านั้น จึงเป็นผลกระทบทางลบในระดับต่ำ</p> <p>ผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดิน : งานก่อสร้างทางยกระดับและทางแยกต่างระดับ งานดิน และงานทาง มีการขุดดินและเปิดหน้าดิน ซึ่งหากเกิดฝนตกหนักในระหว่างการก่อสร้างจะทำให้เกิดการชะล้างหน้าดิน บริเวณพื้นที่ก่อสร้างไหลลงสู่สระน้ำ ซึ่งเป็นแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างโครงการมากที่สุด รวมทั้งวางระบายน้ำเดิมที่อยู่ริมทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางหลวงหมายเลข 3 ซึ่งอาจส่งผลให้คุณภาพน้ำในสระน้ำมีปริมาณความขุ่นเพิ่มสูงขึ้น รวมถึงอาจทำให้ระบบระบายน้ำริมทางหลวงเกิดการอุดตัน และส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการระบายน้ำริมทางหลวงได้ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากแนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ราบที่ไม่มีความลาดชัน ซึ่งส่วนใหญ่มีอัตราการชะล้างพังทลายของดินน้อยมาก (0-2 ตัน/ไร่/ปี) ไม่ได้อยู่ในพื้นที่ที่มีโอกาสเกิดดินถล่ม จึงคาดว่ามวลดินจะถูกชะล้างพังทลายในปริมาณน้อยมาก ถือเป็นผลกระทบทางลบในระดับต่ำ</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u> 12. ในกรณีที่ฝนตกหนัก (ปริมาณฝนเกิน 35 มิลลิเมตร/วัน) ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างหยุดการก่อสร้างกิจกรรมของงานดินทันที 13. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยเก็บกวาดเศษดินที่ตกหล่นบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการเป็นประจำทุกวัน</p>	

ลงชื่อ.....

(นายปียพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 11/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อนามบินอุตะเนา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.1 ทรัพยากรดิน (ต่อ)	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u></p> <p>ผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงเสถียรภาพและการทรุดตัวของดิน : การทรุดตัวของดินจะเกิดจากกระบวนการอัดตัวคายนํ้าของดิน (Consolidation) โดยนํ้าที่มีความดันสูงจะไหลออกจากดิน ทำให้ปริมาตรของนํ้าในดินลดลง ซึ่งต้องใช้ระยะเวลาในการเกิดกระบวนการอัดตัวคายนํ้าของดินค่อนข้างนาน ดังนั้น ผลกระทบด้านการทรุดตัวของดินที่มาจาก การก่อสร้างเสาเข็ม และโครงสร้างฐานราก คาดว่าจะไม่เกิดขึ้นทันทีในระหว่าง การก่อสร้าง ประกอบกับผลการสำรวจชั้นดินบริเวณโครงการ พบว่ามี ลักษณะเป็นชั้นดินทรายปนตะกอนทราย (SM) มีความลึกจากผิวดินเฉลี่ย 0-3.7 เมตร ชั้นดินทรายปนดินเหนียว (SC) มีความลึกจากผิวดินเฉลี่ย 3.7-14.1 เมตร มีค่าการตอกทะลวงมาตรฐาน (SPT) โดยเฉลี่ยเท่ากับ 51.8 ครั้ง/ฟุต จากนั้นพบชั้นหิน (Rock) มีความลึกจากผิวดินเฉลี่ย 14.1-20.5 เมตร รวมทั้งไม่อยู่ในพื้นที่ซึ่งมีโอกาสเกิดดินถล่มหรือหลุมยุบและ ไม่พบปัญหาการทรุดตัวของดิน จึงคาดว่าไม่ส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงเสถียรภาพและการทรุดตัวของดิน ถือว่าไม่มีผลกระทบ</p>		

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 12/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อนามบินอุตะเกา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.1 ทรัพยากรดิน (ต่อ)	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>การเปิดดำเนินการโครงการ เป็นกิจกรรมการคมนาคมขนส่งของผู้ใช้ทางเดินทางเข้าสู่สนามบินอุตะเกา โดยไม่มีกิจกรรมการขุดดินหรือนำดินออกจากพื้นที่ เช่นเดียวกับงานบำรุงรักษา จะเป็นการบำรุง เสริมแต่ง และปรับปรุงทางที่ชำรุด รวมทั้งแก้ไขปรับปรุงหรือเพิ่มเติมสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถใช้ทางเป็นไปด้วยความปลอดภัย จะดำเนินการในบริเวณที่ชำรุดเสียหายเท่านั้น ไม่มีการขุดดินหรือนำดินออกจากพื้นที่ที่มีการใช้สารเคมีในการซ่อมบำรุง รวมทั้งลักษณะดินบริเวณพื้นที่โครงการ มีความสามารถในการรับน้ำหนักได้ดี และไม่พบการทรุดตัวของดิน จึงไม่ทำให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรดิน และไม่มีผลกระทบ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>ไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>
1.2 ธรณีวิทยา	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ผลกระทบต่อโครงสร้างทางธรณีวิทยา : การพัฒนาโครงการต้องมีการก่อสร้างเสาตอม่อจำนวน 93 ต้น ความลึกเสาเข็ม 21 เมตร ส่วนทางแยกต่างระดับมีการก่อสร้างตอม่อจำนวน 43 ต้น ความลึกเสาเข็ม 16 เมตร ซึ่งจากการสำรวจหลุมเจาะสำรวจบริเวณโครงการ พบว่ามีความลึกถึงชั้นหินแข็งที่ประมาณ 20.5 เมตร และมีความสามารถรับน้ำหนักเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 650.9 t/m<sup>2</sup> และมีอัตราส่วนความปลอดภัย (Factor of Safety, F.S.) เท่ากับ 2.0 ทำให้สามารถออกแบบให้ฐานรากมีความลึกที่ประมาณ 21 เมตร ซึ่งถือว่าไม่ลึกมาก ไม่เป็นอุปสรรคต่อการออกแบบและการก่อสร้างโครงการ รวมทั้งมีความแข็งแรงในการรองรับน้ำหนักโครงสร้างทางยกระดับ และทางแยกต่างระดับของโครงการได้อย่างปลอดภัย จึงไม่มีผลกระทบ</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. การออกแบบโครงสร้างต้องดำเนินการให้เป็นไปตามกฎกระทรวงกำหนดการรับน้ำหนัก ความต้านทาน ความคงทนของอาคาร และพื้นดินที่รองรับอาคารในการต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว พ.ศ. 2564 ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 และตามความแรงในมาตรฐาน มยผ. 1301/1302-61 มาตรฐานการออกแบบอาคารต้านทานการสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว ของกรมโยธาธิการและผังเมือง</li> <li>2. หากมีการเกิดแผ่นดินไหว ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างหยุดกิจกรรมการก่อสร้างโครงการจนกว่าเหตุการณ์จะกลับเข้าสู่สภาวะปกติ</li> </ol>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิวฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 13/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



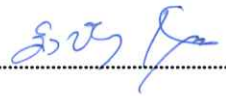
แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.2 ธรณีวิทยา (ต่อ)	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u></p> <p>ผลกระทบจากการเกิดแผ่นดินไหว : พื้นที่ศึกษาโครงการไม่ได้อยู่ในบริเวณพื้นที่ซึ่งต้องเฝ้าระวังหรือพื้นที่เสี่ยงภัยแผ่นดินไหว ตามกฎกระทรวงกำหนดการรับน้ำหนัก ความต้านทาน ความคงทนของอาคาร และพื้นที่ที่รองรับอาคารในการต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว พ.ศ. 2564 รวมทั้งไม่ได้อยู่ในบริเวณรอยเลื่อนมีพลัง โดยรอยเลื่อนที่ใกล้พื้นที่ศึกษาโครงการมากที่สุด คือ กลุ่มรอยเลื่อนระนอง ห่างจากแนวเส้นทางโครงการประมาณ 180 กิโลเมตร และจากข้อมูลแผนที่ภัยพิบัติของแผ่นดินไหวประเทศไทย ของกรมทรัพยากรธรณี พบว่าบริเวณพื้นที่โครงการมีค่าระดับความรุนแรงแผ่นดินไหวอยู่ในระดับ 1-3 ตามมาตราเมอร์คัลลี (3.0-3.9 ริคเตอร์) ถือเป็นระดับเบา (ผู้คนจะไม่รู้สึก แต่เครื่องวัดสามารถตรวจจับได้) นั่นคือ บริเวณพื้นที่โครงการไม่ได้อยู่ในพื้นที่ซึ่งมีความเสี่ยงหรือรู้สึกได้ถึง การเกิดแผ่นดินไหว รวมทั้งจากสถิติแผ่นดินไหวที่ผ่านมาจังหวัดระยองไม่ได้เป็นพื้นที่ซึ่งมีประวัติบันทึกเหตุการณ์การเกิดแผ่นดินไหว ดังนั้น ในกรณีเกิดแผ่นดินไหวคาดว่าจะส่งผลกระทบทางลบต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการในระดับต่ำ</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u></p> <p>3. ภายหลังจากการเกิดแผ่นดินไหวให้ผู้รับเหมาก่อสร้างตรวจสอบความเสียหายของโครงการ และหากพบว่ามีการชำรุดเสียหายให้ซ่อมแซมโครงสร้างตามแบบก่อสร้าง เพื่อให้สามารถรองรับการเกิดแผ่นดินไหว 1 - 3 ตามมาตราเมอร์คัลลี</p>	

ลงชื่อ..... 

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566  
หน้า 14/87

ลงชื่อ..... 

(นางรัชชียา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเกา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>1.2 ธรณีวิทยา (ต่อ)</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> เนื่องจากการออกแบบและก่อสร้างทางยกระดับและทางแยกต่างระดับเป็นไปตามมาตรฐานให้มีความคงทนแข็งแรงสามารถรองรับแรงสั่นสะเทือนจากแผ่นดินไหวได้ ประกอบกับพื้นที่ศึกษาโครงการอยู่ในพื้นที่เขตความรุนแรงของแผ่นดินไหวระดับเบา ขนาด 1 – 3 ตามมาตราเมอร์คัลลี (3.0-3.9 ริกเตอร์) ไม่ได้อยู่ในบริเวณพื้นที่เฝ้าระวังหรือพื้นที่เสี่ยงภัยแผ่นดินไหว ตามกฎกระทรวงกำหนดการรับน้ำหนัก ความต้านทาน ความคงทนของอาคาร และพื้นดินที่รองรับอาคารในการต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว พ.ศ. 2564 และไม่อยู่ในบริเวณรอยเลื่อนมีพลัง โดยรอยเลื่อนที่ใกล้พื้นที่ศึกษาโครงการมากที่สุด คือ กลุ่มรอยเลื่อนระนอง ห่างจากแนวเส้นทางโครงการประมาณ 180 กิโลเมตร รวมทั้งจากสถิติแผ่นดินไหวที่ผ่านมาจังหวัดระยองไม่เคยประสบธรณีพิบัติภัยด้านแผ่นดินไหว ดังนั้น การคมนาคมขนส่งของผู้ใช้เส้นทาง และงานบำรุงรักษาเพื่อให้ผู้ใช้ทางสามารถใช้เส้นทางด้วยความปลอดภัยซึ่งดำเนินการบริเวณผิวทางที่ชำรุดเสียหายเท่านั้น จึงคาดว่าโครงสร้างต่างๆของโครงการได้รับผลกระทบจากการเกิดแผ่นดินไหวในระดับต่ำ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> หากมีการเกิดแผ่นดินไหวในพื้นที่ให้กรมทางหลวงตรวจสอบความเสียหายของโครงการ และหากพบว่าการชำรุดเสียหายให้ซ่อมแซมโครงสร้างให้สามารถกลับมาใช้งานได้อย่างปลอดภัย</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 15/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด





แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>1.3 น้ำผิวดิน</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> อุทกวิทยาทางน้ำ : จากการสำรวจภาคสนาม พบว่าแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านแหล่งน้ำผิวดิน สำหรับแหล่งน้ำผิวดินซึ่งอยู่ใกล้แนวเส้นทางโครงการมีจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ สระน้ำ ลำรางสาธารณะ และคลองบางไผ่ มีระยะห่างจากจุดกึ่งกลางของแนวเส้นทาง 475 เมตร 1.3 กิโลเมตร และ 3.2 กิโลเมตร ตามลำดับ ถือเป็นระยะทางค่อนข้างไกลเกินกว่าจะได้รับผลกระทบด้านการกีดขวางการไหลของน้ำในแหล่งน้ำ จึงไม่มีผลกระทบด้านอุทกวิทยาทางน้ำ คุณภาพน้ำผิวดิน : หากมีกิจกรรมก่อสร้างในช่วงที่ฝนตกหนักอาจมีตะกอนดินถูกน้ำฝนชะล้างไหลลงสู่สระน้ำ ซึ่งเป็นแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ในแนวเส้นทางมากที่สุด 475 เมตร อาจส่งผลให้มีปริมาณความขุ่นในแหล่งน้ำเพิ่มสูงขึ้น แต่เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างส่วนใหญ่มีอัตราการชะล้างพังทลายของดินน้อยมาก (0-2 ตัน/ไร่/ปี) จึงคาดว่ามวลดินจะถูกชะล้างไหลลงแหล่งน้ำในปริมาณน้อยมาก และมีระยะเวลาได้รับผลกระทบในช่วงฝนตกเท่านั้น จึงเป็นผลกระทบทางลบในระดับต่ำ</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> 1. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการชะล้างพังทลายของดินในข้อทรัพยากรดินอย่างเคร่งครัด ดังนี้ - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องหลีกเลี่ยงการขุดดินทั้งหมดพร้อมกัน โดยให้ทยอยเปิดเป็นช่วงๆ เฉพาะบริเวณที่เริ่มทำงานจริงเท่านั้น - ในกรณีที่ฝนตกหนัก (ปริมาณฝนเกิน 35 มิลลิเมตร/วัน) ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างหยุดการก่อสร้างกิจกรรมของงานดินทันที - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยเก็บกวาดเศษดินที่ตกลงบนบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการเป็นประจำทุกวัน 2. ผู้รับเหมาต้องจัดเตรียมห้องน้ำ จำนวนไม่น้อย 8 ห้อง และห้องส้วมไม่น้อยกว่า 16 ห้อง ไว้บริเวณสำนักงานก่อสร้างและบ้านพักคนงานตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง กำหนดสวัสดิการเกี่ยวกับสุขภาพอนามัยสำหรับลูกจ้าง 3. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดกระโถนไร้อากาศหรือเทียบเท่า ปริมาตรรองรับน้ำเสียไม่น้อยกว่า 24.0 ลบ.ม./วัน เพื่อรองรับน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากบริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้างบ้านพักคนงานก่อสร้าง และบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง 4. เมื่อเสร็จสิ้นกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทำการรื้อถอนบ้านพักคนงาน ห้องน้ำ-ห้องส้วม และระบบบำบัดน้ำเสียออกพร้อมทั้งปรับสภาพพื้นที่ให้เรียบร้อยใกล้เคียงกับสภาพพื้นที่เดิมมากที่สุด</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำ ดังนี้ 1. <b>พื้นที่ดำเนินการ :</b> จำนวน 1 สถานี คือ ลำรางสาธารณะ (บริเวณจุดระบายน้ำทิ้งจากบ้านพักคนงานก่อสร้าง) (ดังรูปที่ 1) 2. <b>ดัชนีตรวจวัด :</b> อุณหภูมิ น้ำ ความโปร่งแสง ความขุ่น ความนำไฟฟ้า ความเค็ม ปริมาณออกซิเจนละลายความเป็นกรด-ด่าง ค่าความสกปรกในรูปซีไอดี ปริมาณของแข็งทั้งหมด ปริมาณสารแขวนลอย น้ำมันและไขมัน ฟอสเฟต ไนเตรต แอมโมเนีย โคลิฟอร์มแบคทีเรีย และพีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย 3. <b>ระยะเวลาและความถี่ :</b> 2 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง 4. <b>หน่วยงานรับผิดชอบ :</b> กรมทางหลวงจัดจ้างบุคคลที่สาม (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบ</p>

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิวฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 16/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.3 น้ำผิวดิน (ต่อ)	<p><b>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</b></p> <p>การก่อสร้างคาดว่าจะใช้เจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้างสูงสุดประมาณ 150 คน มีสำนักงานก่อสร้างและบ้านพักคนงานไว้บริเวณชุมชนหมู่ 2 บ้านจำรุง (47P 720779E 1405984N) คาดว่ามีน้ำเสียปริมาณ 24.0 ลบ.ม./วัน หากระบายน้ำเสียดังกล่าวออกพื้นที่ภายนอกโดยไม่ผ่านการบำบัด อาจทำให้ลำรางสาธารณะ ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ไหลเลียบพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง ได้รับการปนเปื้อนและเสื่อมโทรมจากสารอินทรีย์ได้ โดยผลกระทบจะเกิดขึ้นตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันลำรางสาธารณะเป็นแหล่งน้ำที่ไม่ได้มีน้ำไหลตลอดทั้งปี มีการใช้ประโยชน์เพื่อการระบายน้ำในช่วงฤดูฝนเท่านั้น ซึ่งไม่ใช่แหล่งน้ำเพื่อการอนุรักษ์ตามกฎหมาย จึงเป็นผลกระทบทางลบระดับปานกลาง</p>		
	<p><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b></p> <p>การเปิดดำเนินการโครงการ เป็นกิจกรรมการคมนาคมขนส่งของผู้ใช้ทางเดินทางเข้าสู่สนามบินอู่ตะเภาได้อย่างสะดวกรวดเร็ว โดยไม่รบกวนระบบโครงข่ายคมนาคมเดิมในปัจจุบันที่เป็นเส้นทางในการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ และบำรุงรักษาเส้นทางเพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถเดินทางได้อย่างปลอดภัย ซึ่งจะดำเนินการบริเวณที่ชำรุดเสียหายเท่านั้น ประกอบกับการซ่อมบำรุงไม่มีการเปิดหน้าดินหรือขุดดิน และไม่มีกิจกรรมใดที่ส่งผลให้คุณภาพน้ำเกิดการเปลี่ยนแปลง จึงไม่มีผลกระทบ</p>	<p><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b></p> <p>ไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ</p>	<p><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b></p> <p>ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 17/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา


องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>1.4 อากาศและบรรยากาศ</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> การเตรียมพื้นที่ งานผิวทางชั้นทาง การก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่าง และการก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนบน ทำให้เกิดมลสารจากเครื่องจักรกล และเครื่องยนต์ต่างๆ รวมทั้งฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง ซึ่งจากการประเมินมลสารและฝุ่นละออง ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ จำนวน 3 แห่ง พบว่า มลสารที่เกิดจากกิจกรรมดังกล่าวเมื่อรวมกับค่าความเข้มข้นจากการจราจร มีค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง อยู่ในช่วง 677.50-711.73 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง อยู่ในช่วง 26.75-35.72 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง อยู่ในช่วง 96.25-205.85 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร และค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 42.01-74.81 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร จากการประเมินคุณภาพอากาศในระยะก่อสร้างพบว่ากิจกรรมก่อสร้างโครงการ ส่งผลให้ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ฝุ่นละอองรวม และฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีปริมาณเพิ่มสูงขึ้น แต่ยังคงมีค่าเป็นไปตามมาตรฐานกำหนดถือเป็นผลกระทบระดับต่ำ</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> 1. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องใช้ผ้าใบปิดคลุมกระบะของรถที่ใช้บรรทุกดิน/หิน และวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ให้มิดชิด เพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย และเศษวัสดุร่วงหล่นลงบนพื้นผิวจราจร 2. ในช่วงที่ทีมงานก่อสร้างเปิดหน้าดิน ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง ในช่วงเช้าและช่วงบ่าย และต้องฉีดพรมน้ำในปริมาณที่เหมาะสม เพื่อให้ผิวทางมีความชื้นตลอดทั้งวัน และป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ทั้งนี้ให้พิจารณาเพิ่มความถี่ตามความเหมาะสมในแต่ละช่วงฤดู 3. รถบรรทุกที่ใช้ในการรื้อน้ำหรือฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างต้องติดตั้งสัญญาณไฟที่สามารถมองเห็นได้ในระยะไกล 4. ติดตั้งผ้าใบบนแผงคอนกรีตรอบบริเวณที่มีการก่อสร้าง เพื่อป้องกันไม่ให้มีฝุ่นละออง ดิน ทหาราย กระจายออกมานอกบริเวณเขตก่อสร้าง 5. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทำความสะอาดแบบเปียกเพื่อกำจัดเศษดิน โคลน ทหาราย ที่ตกหล่นอยู่บนผิวทางบริเวณรอบนอกพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำทุกวัน โดยไม่ให้มีเศษวัสดุเหลืออยู่บนผิวจราจร เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง 6. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการติดตั้งแผ่นกันฝุ่นที่ล้อทั้ง 4 ล้อของรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง 7. กรณีผิวจราจรชำรุดเสียหายจากการก่อสร้างโครงการผู้รับเหมาก่อสร้างต้องรีบดำเนินการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดี</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ดังนี้ 1. <b>พื้นที่ดำเนินการ :</b> จำนวน 2 สถานี ได้แก่ (รูปที่ 2) สถานีที่ 1 ชุมชนหมู่ 3 บ้านสระแก้ว (กม.0+115) สถานีที่ 2 ชุมชนหมู่ 3 บ้านสระแก้ว (กม.0+490) 2. <b>ดัชนีตรวจวัด :</b> ฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC) ความเร็วและทิศทางลม 3. <b>ระยะเวลาและความถี่ :</b> ตรวจวัดเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ จำนวน 2 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง 4. <b>หน่วยงานรับผิดชอบ :</b> กรมทางหลวงจัดจ้างบุคคลที่สาม (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบ</p>

ลงชื่อ..... 

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 18/87

ลงชื่อ..... 

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.4 อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>ผลการคาดการณ์คุณภาพอากาศในระยะดำเนินการ พบว่า ค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง ในปี พ.ศ. 2568-2587 เมื่อรวมผลการประเมินจากการจราจรทั้งหมดทำให้ค่าความเข้มข้น ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหว มีค่า 680.2-722.6 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่า 29.1-48.5 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่า 101.0-132.2 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่า 42.6-53.8 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร จากการประเมินคุณภาพอากาศ พบว่าการคมนาคมในระยะดำเนินการส่งผลให้ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ฝุ่นละอองรวม และฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน มีปริมาณเพิ่มขึ้นเล็กน้อย แต่ยังคงมีค่าเป็นไปตามมาตรฐานกำหนด ถือเป็นผลกระทบทางลบระดับต่ำ</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u></p> <p>8. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการคืนสภาพผิวจราจรทันที เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ ตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในแผนการก่อสร้าง</p> <p>9. กรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านคุณภาพอากาศจากกิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างรับดำเนินการแก้ไขหรือหาวิธีการในการบรรเทาผลกระทบตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน</p> <p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>1. กรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านคุณภาพอากาศจากการคมนาคมของโครงการ กรมทางหลวงต้องรีบดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขโดยเร็ว</p> <p>2. กรมทางหลวงดูแล/บำรุงรักษาเครื่องหมายและป้ายจราจรให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ</p> <p>3. กรมทางหลวงตรวจสอบผิวจราจรเป็นประจำ หากพบว่ามีสภาพชำรุดต้องรีบดำเนินการซ่อมแซม เพื่อลดผลกระทบด้านการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากสภาพผิวจราจรที่ชำรุด</p>	

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิวฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 19/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะงา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>1.5 เสียง</p>	<p><b>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b> จากการคาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมเตรียมพื้นที่ กิจกรรมงานผิวทางชั้นทาง กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่างและส่วนบน พบว่ามีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง อยู่ในช่วง 54.7-70.9, 56.2-72.4, 60.0-76.2 และ 53.9-70.1 เดซิเบลเอ ตามลำดับ เมื่อรวมค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงจากอุปกรณ์ก่อสร้างกับค่าระดับเสียงจากการจราจร ทำให้ ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวมีค่าระดับเสียงอยู่ในช่วง 56.7-71.0, 57.7-72.4, 60.7-76.2 และ 56.2-70.2 เดซิเบลเอ ตามลำดับ เมื่อเทียบผลการประเมินกับประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปที่กำหนดให้ค่าระดับเสียงต้องไม่เกิน 70.0 เดซิเบลเอ พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เป็นไปตามมาตรฐาน 1 แห่ง คือ ชุมชนหมู่ 3 บ้านสระแก้ว กม.0+490 ด้านซ้ายทาง ถือเป็นผลกระทบทางลบระดับปานกลาง</p>	<p><b>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b> 1. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว โดยใช้วัสดุประเภทเหล็ก (แผ่นเมทัลชีท) 24 ga ที่มีความหนา 0.64 มิลลิเมตร ออกแบบเป็นกำแพงกันเสียงแบบตั้งตรง ความสูง 2.5 เมตร ติดตั้งช่วง กม.0+260 ถึง กม.0+575 ด้านซ้ายทาง เพื่อลดผลกระทบบริเวณชุมชนหมู่ 3 บ้านสระแก้ว (กม.0+490) ทั้งนี้ ต้องเว้นช่องทางเข้า-ออกของชุมชน เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางได้ตามปกติ 2. ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างกำแพงกันเสียงชั่วคราว ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องสอบถามประชาชนในบริเวณที่ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ช่วง กม.0+260 ถึง กม.0+575 ด้านซ้ายทางอีกครั้ง ว่ายินยอมให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวหรือไม่ตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านเสียง 3. ประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้างให้ประชาชนทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการก่อสร้าง อย่างน้อย 1 เดือน ทั้งแผนงานการก่อสร้าง และลักษณะงานที่จะดำเนินการ ตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน 4. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมและจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างบนถนนทั่วไปให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด 5. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมและจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้มีความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง</p>	<p><b>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b> ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง ดังนี้ 1. <b>พื้นที่ดำเนินการ :</b> จำนวน 2 สถานี ได้แก่ (รูปที่ 2) สถานีที่ 1 ชุมชนหมู่ 3 บ้านสระแก้ว (กม.0+115) สถานีที่ 2 ชุมชนหมู่ 3 บ้านสระแก้ว (กม.0+490) 2. <b>ดัชนีตรวจวัด :</b> ระดับเสียง 24 ชั่วโมง (<math>L_{eq}</math> 24 hr) ระดับเสียง 8 ชั่วโมง (<math>L_{eq}</math> 8 hr) ระดับเสียง 1 ชั่วโมง (<math>L_{eq}</math> 1 hr) ระดับเสียงกลางวันกลางคืน (<math>L_{dn}</math>) และระดับเสียงสูงสุด (<math>L_{max}</math>) 3. <b>ระยะเวลาและความถี่ :</b> ตรวจวัดเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ จำนวน 2 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง 4. <b>หน่วยงานรับผิดชอบ :</b> กรมทางหลวงจัดจ้างบุคคลที่สาม (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบ</p>

ลงชื่อ..... 

(นายปิยพงษ์ จิวฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 20/87

ลงชื่อ..... 

(นางรังษิยา กมลพันธ์)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเนา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.5 เสียง (ต่อ)		<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u></p> <p>6. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำหนดระยะเวลาในการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างในช่วงเวลากลางวัน 08.00-17.00 น. เพื่อไม่ให้รบกวนการพักผ่อนของประชาชน ทั้งนี้หากมีความจำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้างนอกช่วงเวลาดังกล่าว ให้แจ้งผู้นำชุมชนและประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการทราบอย่างน้อย 3 วัน ก่อนดำเนินการก่อสร้าง</p> <p>7. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องตรวจสภาพและบำรุงรักษาเครื่องยนต์ และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างและขนส่งเป็นประจำ หากพบสิ่งผิดปกติหรือมีควันดำ ต้องดำเนินการตรวจสอบและซ่อมแซมทันที</p> <p>8. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องใช้อุปกรณ์ลดหรือควบคุมระดับเสียงจากเครื่องจักรกล เช่น ท่อเก็บเสียง หรือปลอกครอบ</p> <p>9. กรณีผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในระยะก่อสร้างมีแนวโน้มค่าระดับเสียงเกินเกณฑ์มาตรฐาน ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างบริหารจัดการใช้เครื่องจักรให้มีระดับเสียงรวมเป็นไปตามมาตรฐานกำหนด โดยหลีกเลี่ยงการทำงานของเครื่องเจาะเสาเข็ม รถเครน รถลาดยางมะตอย และเครื่องผสมปูน ซึ่งเป็นเครื่องจักรที่มีเสียงดังมากๆ พร้อมกันในเวลาเดียวกันทั้งหมด เพื่อป้องกันผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง</p> <p>10. กรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องรับดำเนินการแก้ไขตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน</p>	

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิวพัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 21/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.5 เสียง (ต่อ)	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>ระดับเสียงจากการจราจรในเวลา 24 ชั่วโมง ในปี พ.ศ. 2568-2587 มีค่าอยู่ในช่วง 47.5-54.4, 48.0-55.4, 49.2-56.2 และ 49.7-56.7 เดซิเบลเอ ตามลำดับ เมื่อรวมผลการประเมินจากการจราจรทั้งหมดทำให้ค่าระดับเสียง ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหว มีค่าอยู่ในช่วง 53.6-56.8, 53.7-57.4, 54.1-57.9 และ 54.3-58.2 เดซิเบลเอ ตามลำดับ จากผลการประเมินระดับเสียง พบว่า ยานพาหนะที่เข้ามาใช้ถนนโครงการ จะทำให้ระดับเสียงเพิ่มขึ้น แต่ยังมีค่าเป็นไปตามมาตรฐานกำหนด จึงเป็นผลกระทบทางลบระดับต่ำ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. กรมทางหลวงดูแล/บำรุงรักษาเครื่องหมายและป้ายจราจรให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ</li> <li>2. กรมทางหลวงตรวจสอบผิวจราจรเป็นประจำ หากพบว่ามีสภาพชำรุดต้องรีบดำเนินการซ่อมแซม เพื่อลดเสียงดังจากสภาพผิวจราจรที่ชำรุด</li> <li>3. กรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านเสียงจากการคมนาคมขนส่งบนถนนโครงการ กรมทางหลวงต้องรีบตรวจสอบและดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว</li> </ol>	
1.6 ความสั่นสะเทือน	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>การประเมินความสั่นสะเทือนจากอุปกรณ์ก่อสร้าง ได้เลือกอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างถนนที่มีระดับความสั่นสะเทือนสูงที่สุดในแต่ละกิจกรรม โดยกิจกรรมการปรับปรุงและก่อสร้างถนนระดับดิน ได้แก่ กิจกรรมเตรียมพื้นที่ และกิจกรรมงานผิวทาง ชั้นทาง เลือกรถบด (Vibratory Roller) เป็นตัวแทนในการประเมิน และกิจกรรมงานโครงสร้างสะพาน เลือกเครื่องเจาะเสาเข็ม (Pile Driver (Sonic)) แบบ typical เป็นตัวแทนในการประเมิน หลังจากคำนวณความสั่นสะเทือน พบว่า ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวจากกิจกรรมการก่อสร้าง มีระดับความสั่นสะเทือนจากรถบดและเครื่องเจาะเสาเข็ม อยู่ในช่วง 0.025-0.412 และ 0.020-0.334 มิลลิเมตร/วินาที ตามลำดับ เมื่อพิจารณาระดับผลกระทบตาม Richter และ Meiser และตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร พบว่า ระดับความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้าง ณ บริเวณผู้รับที่</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้างให้ประชาชนทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการก่อสร้าง อย่างน้อย 1 เดือน ทั้งแผนงานการก่อสร้าง และลักษณะงานที่จะดำเนินการตามแผนการประชาสัมพันธ์ และรับเรื่องร้องเรียน</li> <li>2. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินกิจกรรมการขุดเจาะผิวหน้าดิน การกระแทก หรือกิจกรรมอื่นๆ ที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน เฉพาะช่วงกลางวัน ตั้งแต่เวลา 08.00 - 17.00 น. เท่านั้น เพื่อหลีกเลี่ยงการรบกวนกิจกรรมต่างๆ ในชีวิตประจำวันของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ หากมีความจำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้างนอกช่วงเวลาดังกล่าว ให้แจ้งผู้นำชุมชนและประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการทราบอย่างน้อย 3 วัน ก่อนดำเนินการก่อสร้าง</li> </ol>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. พื้นที่ดำเนินการ : จำนวน 2 สถานี ได้แก่ (รูปที่ 2) สถานีที่ 1 ชุมชนหมู่ 3 บ้านสระแก้ว (กม.0+115) สถานีที่ 2 ชุมชนหมู่ 3 บ้านสระแก้ว (กม.0+490)</li> <li>2. ดัชนีตรวจวัด : ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity, PPV) ในหน่วย มม./วินาที และค่าความถี่ (Frequency, Hz)</li> <li>3. ระยะเวลาและความถี่ : ตรวจวัดเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ จำนวน 2 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง</li> <li>4. หน่วยงานรับผิดชอบ : กรมทางหลวงจัดจ้างบุคคลที่สาม (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบ</li> </ol>

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 22/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



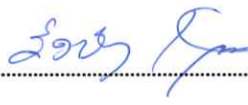
แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.5 ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	อ่อนไหวอยู่ในระดับไม่สามารถรับรู้ได้ถึงรู้สึกได้เพียงเล็กน้อย โดยระดับความสั่นสะเทือนข้างต้นอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกประเภทอาคาร ถือเป็นผลกระทบทางลบระดับต่ำ	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมและจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างบนถนนทั่วไปให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด</li> <li>ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมและจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้มีความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน</li> <li>ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้อยู่ในเกณฑ์ที่กำหนด "น้ำหนักรถบรรทุก" ตามที่กฎหมายกำหนด</li> <li>ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการก่อสร้างต่อมอทางยกระดับ/ทางแยกต่างระดับด้วยวิธีการเจาะเสาเข็ม</li> <li>กรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องรีบดำเนินการแก้ไขตามขั้นตอนซึ่งกำหนดไว้ในแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน</li> <li>ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างเข้าไปตรวจสอบสภาพของอาคาร/สิ่งปลูกสร้างที่ตั้งอยู่ในระยะประชิดเขตทางของโครงการและบันทึกไว้เป็นข้อมูลพื้นฐาน/สภาพเดิมของพื้นที่ก่อนมีการก่อสร้างโครงการ รวมถึงเพื่อใช้เปรียบเทียบในกรณีที่เกิดปัญหาผลกระทบต่อสภาพของอาคาร/สิ่งปลูกสร้าง ทั้งขณะดำเนินการก่อสร้างหรือก่อสร้างแล้วเสร็จ</li> </ol>	

ลงชื่อ..... 

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566  
หน้า 23/87

ลงชื่อ..... 

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด





แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.5 ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	<p><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b></p> <p>จากผลการคำนวณ พบว่าในช่วงเปิดดำเนินการระดับความสั่นสะเทือนจากรถบรรทุก ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวมีค่าอยู่ในช่วง 0.04-0.13 มิลลิเมตร/วินาที เมื่อพิจารณาระดับผลกระทบตาม Richter และ Meiser และประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร พบว่า ระดับความสั่นสะเทือนจากรถบรรทุกอยู่ในระดับไม่สามารถรับรู้ได้ และระดับความสั่นสะเทือนในทุกกรณีไม่มีผลกระทบใดๆ ต่ออาคาร ถือเป็นผลกระทบระดับต่ำ</p>	<p><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ตรวจสอบสภาพพื้นผิวจราจร ความขรุขระรอยต่อบนผิวถนน และความไม่สม่ำเสมอของผิวจราจร หากพบว่ามี การชำรุดเสียหายให้ดำเนินการซ่อมแซม เพื่อลดแรงกระแทกระหว่างล้อยานพาหนะกับผิวถนน ซึ่งเป็นเหตุให้เกิดความสั่นสะเทือน</li> <li>2. กรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจากคมนาคมขนส่งบนถนนโครงการ กรมทางหลวงต้องรีบดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขโดยเร็ว</li> </ol>	<p><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b></p> <p>ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ			
2.1 ระบบนิเวศ	<p>ก. นิเวศวิทยานบกก</p> <p><b>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b></p> <p>การใช้เครื่องจักรก่อสร้างจะทำให้เกิดเสียง ความสั่นสะเทือน การเคลื่อนที่ของเครื่องจักรและยานพาหนะ อาจไปกีดขวางหรือปิดกั้นเส้นทางการเดินสัตว์ป่า หรือเครื่องจักรทับสัตว์ป่าประเภทสัตว์เลื้อยคลานและสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมซึ่งเป็นสัตว์ที่อาศัยและหากินตามพื้นดิน รวมทั้งหากไม่มีการควบคุมและจัดการที่เหมาะสมอาจมีคนงานก่อสร้างลักลอบล่าสัตว์ป่าได้ อย่างไรก็ตาม สิ่งมีชีวิตที่อาศัยในพื้นที่ชุมชนและพื้นที่เกษตรกรรมเป็นชนิดที่สามารถปรับตัวได้จากการถูกรบกวนด้วยกิจกรรมของมนุษย์ได้ดี และมีความคุ้นเคยหรือทนทานต่อการถูกรบกวนจากกิจกรรมของมนุษย์ ทั้งในชุมชนและพื้นที่เกษตรที่มีอย่างต่อเนื่อง จึงสามารถปรับตัวให้หลบซ่อนจากสิ่งรบกวนได้ดี เช่น อีงอ่าบ้าน (<i>Kaloula pulchra</i>) เที้ย (<i>Varanus salvator</i>)</p>	<p><b>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องออกกฎระเบียบและบทลงโทษที่เข้มงวด โดยกำหนดข้อห้ามเพื่อควบคุมเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้างไม่ให้มีการลักลอบล่าสัตว์ป่าในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ใกล้เคียง</li> <li>2. การตัดฟันต้นไม้และการปรับพื้นที่ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งใช้เครื่องจักรหนัก ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องใช้ความระมัดระวังในการปฏิบัติงาน เพื่อป้องกันเครื่องจักรทับสัตว์ป่าประเภทสัตว์เลื้อยคลานและสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมซึ่งเป็นสัตว์ที่อาศัยและหากินตามพื้นดิน</li> <li>3. หากผู้รับเหมาก่อสร้างพบว่ามีการทำรัง และ/หรือวางไข่ของสัตว์ป่าในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ให้ทำการเคลื่อนย้ายรังและไข่ของสัตว์ป่าไปในพื้นที่ใกล้เคียงและมีสภาพเหมาะสม</li> </ol>	<p><b>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b></p> <p>ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>

ลงชื่อ.....  
(นายปิยพงษ์ จิวฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566  
หน้า 24/87

ลงชื่อ.....  
(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>2.1 ระบบนิเวศ (ต่อ)</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u> คางคกบ้าน (<i>Duttaphrynus melanostictus</i>) จิ้งเหลนบ้าน (<i>Eutropis multifasciata</i>) จิ้งจกหางหนาม (<i>Hemidactylus frenatus</i>) จิ้งจกหางเรียบ (<i>Hemidactylus garnotii</i>) นกกางเขนบ้าน (<i>Copsychus saularis</i>) นกกระต๊อเขียว (<i>Lonchura punctulata</i>) นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>) และกระรอกหลากสี (<i>Callosciurus finlaysonii</i>) เป็นต้น รวมทั้งสามารถอาศัยหากินเข้าไปใกล้พื้นที่ก่อสร้างได้ตามปกติ จึงถือว่าการก่อสร้างโครงการส่งผลกระทบต่อสภาพนิเวศวิทยานบนกบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการในระดับต่ำ</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. ห้ามตัดพินต้นไม้นอกเขตทาง ซึ่งอาจเป็นแหล่งอาศัยและหากินตามธรรมชาติของสัตว์ป่าและสัตว์เรือนยอด</li> <li>5. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องใช้อุปกรณ์เครื่องมือในการก่อสร้างที่มีประสิทธิภาพ มีการบำรุงรักษาเป็นอย่างดี เพื่อลดฝุ่นละอองและเสียงจากเครื่องจักรที่อาจส่งผลกระทบต่อสัตว์ในระบบนิเวศ</li> <li>6. การเตรียมพื้นที่ซึ่งมีการตัดพินต้นไม้อและแผ้วถางพรรณพืช และตลอดระยะเวลาการก่อสร้างโครงการ หากพบสัตว์ป่าต้องให้โอกาสกับสัตว์ป่าได้หลบภัยออกจากพื้นที่บริเวณนั้นได้อย่างปลอดภัย หรือด้วยการช่วยเหลือหากพบว่ามีความจำเป็นและดีกว่าให้สัตว์ป่าเคลื่อนย้ายออกไปเอง แล้วนำไปปล่อยในพื้นที่นอกเขตก่อสร้างที่เหมาะสมกับสัตว์ป่าแต่ละชนิด</li> <li>7. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านเสียง และความสั่นสะเทือนอย่างเคร่งครัด เพื่อลดผลกระทบต่อสัตว์ในระบบนิเวศ ดังนี้             <ul style="list-style-type: none"> <li>- ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องตรวจสอบสภาพและบำรุงรักษาเครื่องยนต์ และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างและขนส่งเป็นประจำ หากพบสิ่งผิดปกติหรือมีควันดำ ต้องดำเนินการตรวจสอบและซ่อมแซมทันที</li> <li>- ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องใช้อุปกรณ์ลดหรือควบคุมระดับเสียงจากเครื่องจักรกล เช่น ท่อเก็บเสียง หรือปลอกครอบ</li> <li>- ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการก่อสร้างต่อม่อทางยกระดับ/ทางแยกต่างระดับด้วยวิธีการเจาะเสาเข็ม</li> </ul> </li> </ol>	

ลงชื่อ..... 

(นายปิยพงษ์ จิวฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566  
หน้า 25/87

ลงชื่อ..... 

(นางรังษิยา กมลพันธ์)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.1 ระบบนิเวศ (ต่อ)	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>กิจกรรมในระยะดำเนินการ เป็นการคมนาคมขนส่งของผู้ใช้เส้นทางโครงการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ รวมถึงงานบำรุงรักษา จะดำเนินการบริเวณที่ชำรุดเสียหายเท่านั้น ประกอบกับจากการสำรวจบริเวณโดยรอบตามแนวเส้นทางโครงการไม่พบว่ามีสภาพป่าหลงเหลืออยู่ในพื้นที่ จึงคาดว่าในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ไม่ส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยาบนบก</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>ไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>
	<p>ข. นิเวศวิทยาทางน้ำ</p> <p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>งานดิน และงานทาง งานก่อสร้างทางยกระดับ และทางแยกต่างระดับในกรณีฝนตกหนักอาจเกิดการพัดพาตะกอนดินไหลลงสู่สระน้ำ ซึ่งเป็นแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ในแนวเส้นทางมากที่สุด โดยสารแขวนลอยในน้ำเพิ่มสูงขึ้น และอาจไปรบกวนการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในน้ำ เช่น แพลงก์ตอนพืชที่จำเป็นต้องใช้แสงอาทิตย์ในการสังเคราะห์แสงโดยเฉพาะไดอะตอม ซึ่งเป็นแพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นในแหล่งน้ำบริเวณโครงการที่อาจได้รับผลกระทบ นอกจากนี้ ยังอาจส่งผลให้เกิดการอุดตันของระบบการหายใจของแพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน ซึ่งปัจจุบันมีความอุดมสมบูรณ์ในระดับต่ำถึงปานกลาง อย่างไรก็ตาม เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างส่วนใหญ่มีอัตราการชะล้างพังทลายของดินน้อยมาก (0-2 ตัน/ไร่/ปี) จึงคาดว่าจะมีตะกอนดินไหลลงสู่แหล่งน้ำในปริมาณน้อย ประกอบกับผลกระทบดังกล่าวจะเกิดขึ้นเฉพาะช่วงที่ฝนตกหนัก จึงคาดว่าผลกระทบทางลบระดับต่ำ</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินทุกข้ออย่างเคร่งครัด</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 26/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพันธ์)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>2.1 ระบบนิเวศ (ต่อ)</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u> การก่อสร้างคาดว่าจะใช้เจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้างประมาณ 150 คน มีสำนักงานก่อสร้างและบ้านพักคนงานไว้บริเวณชุมชนหมู่ 2 บ้านจำรุง (47P 720779E 1405984N) คาดว่ามีน้ำเสียปริมาณ 24.0 ลบ.ม./วัน หากระบายน้ำเสียดังกล่าวออกพื้นที่ภายนอกโดยไม่ผ่านการบำบัด อาจส่งผลกระทบต่อนิเวศวิทยาทางน้ำในลำรางสาธารณะ ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ไหลเลียบพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง อย่างไรก็ตาม เนื่องจากผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากโครงการ ถือเป็นผลกระทบชั่วคราวในระยะก่อสร้างเท่านั้น ประกอบกับปัจจุบันลำรางสาธารณะ มีการใช้ประโยชน์เพื่อการระบายน้ำของชุมชน และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางหลวงหมายเลข 3 ในช่วงฤดูฝนเท่านั้น ไม่ได้มีปริมาณน้ำไหลตลอดทั้งปี และไม่ใช้แหล่งน้ำเพื่อการอนุรักษ์ตามกฎหมาย จึงเป็นผลกระทบทางลบระดับต่ำ</p>		
	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> การคมนาคมขนส่งของผู้ใช้เส้นทางโครงการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่ส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ เช่นเดียวกับงานบำรุงรักษาซึ่งเป็นการแก้ไขปรับปรุง หรือเพิ่มเติมสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อให้ผู้ใช้ทางสามารถใช้เส้นทางด้วยความปลอดภัย ซึ่งจะดำเนินการบริเวณที่ชำรุดเสียหายเท่านั้น ไม่มีกิจกรรมใดที่ส่งผลให้คุณภาพน้ำเปลี่ยนแปลงและไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงนิเวศวิทยาทางน้ำ จึงไม่มีผลกระทบ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> ไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิวฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 27/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพันธ์)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>2.2 สัตว์ในระบบนิเวศ</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> การตัดฟันต้นไม้และแผ้วถางพรรณพืช ทำให้แหล่งอาหารและที่หลบภัยของสัตว์ในระบบนิเวศบริเวณพื้นที่ก่อสร้างถูกทำลาย ส่วนการใช้เครื่องจักรขนาดใหญ่ทำให้เกิดเสียง และความสั่นสะเทือนเพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้สัตว์ที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ โดยเฉพาะสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม เช่น กระรอก (<i>Collosciurus finlaysonii</i>) กระแต (<i>Tupaia glis</i>) และกระเล็น (<i>Tamiops mccllellandii</i>) เกิดความตื่นกลัว ความเครียด รบกวนการสื่อสารของสัตว์ประเภทนก ซึ่งเป็นชนิดพันธุ์ที่พบเป็นส่วนใหญ่ในพื้นที่ศึกษา เช่น นกกระजิบธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>) นกกระจิบหญ้าสีเรียบ (<i>Prinia inornata</i>) นกกินปลีอกเหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>) และนกเขาชวา (<i>Geopelia striata</i>) เป็นต้น รวมทั้งการใช้เครื่องจักรขนาดใหญ่ในการก่อสร้าง อาจจะทำสัตว์ประเภทสัตว์เลื้อยคลานและสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมซึ่งเป็นสัตว์ที่อาศัยและหากินตามพื้นดิน เช่น จิ้งจกหางแบน (<i>Hemidactylus platyurus</i>) จิ้งเหลนหลากลาย (<i>Eutropis macularius</i>) เป็นต้น อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือนจะเกิดขึ้นในช่วงที่มีการเปิดใช้เครื่องจักรก่อสร้างเท่านั้น ถือเป็นผลกระทบชั่วคราวที่เกิดขึ้นบางช่วงเวลาในระยะก่อสร้างโครงการ ประกอบกับแนวเส้นทางโครงการเป็นการเชื่อมต่อระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางหลวงหมายเลข 3 เป็นเส้นทางสัญจรที่เปิดดำเนินการมาเป็นเวลานานและมียานพาหนะสัญจรต่อเนื่องตลอดเวลา ไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่อนุรักษ์ โดยพื้นที่ซึ่งอยู่ต่อเนื่องกับพื้นที่ก่อสร้างมีสภาพนิเวศลักษณะเดียวกัน ทำให้สัตว์ที่ถูกรบกวนสามารถใช้เป็นแหล่งอาศัยและหากินโดยไม่ต้องปรับตัวมากนัก จึงกำหนดเป็นผลกระทบทางลบระดับต่ำ</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านนิเวศวิทยานบนกทุกข้ออย่างเคร่งครัด</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิวฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 28/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพันธ์)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.2 สัตว์ในระบบนิเวศ (ต่อ)	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>เนื่องจากบริเวณโครงการเป็นการก่อสร้างจุดเชื่อมต่อระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางหลวงหมายเลข 3 ซึ่งโดยรอบมีอาคารบ้านเรือนของประชาชน และถนนท้องถนนเข้าหมู่บ้าน/ชุมชนอยู่ก่อนหน้าแล้ว ด้วยเหตุนี้สัตว์ป่าทุกชนิดจึงอาศัยอยู่ในพื้นที่ข้างเคียงได้ต่อไปตามปกติ โดยไม่ถูกบีบคั้นให้เสาะหาแหล่งอาศัยแห่งใหม่ รวมทั้งสัตว์ป่าทุกชนิดได้ปรับตัวคุ้นเคยกับการสัญจรของยานพาหนะบนเส้นทางคมนาคมต่างๆ ทั้งบนทางหลวง และทางรถไฟ รวมทั้งจากกิจกรรมของมนุษย์บริเวณโครงการมาก่อนหน้าแล้ว เช่น กบหนอง (<i>Fejervarya limnocharis</i>) คางคกบ้าน (<i>Duttaphrynus melanostictus</i>) อึ่งอ่างบ้าน (<i>Kaloula pulchra</i>) ตุ๊กแกบ้าน (<i>Gekko gecko</i>) จิ้งเหลนหลากหลาย (<i>Eutropis macularius</i>) จิ้งจกหางเรียว (<i>Hemidactylus garnotii</i>) จิ้งจกหางแบน (<i>Hemidactylus platyurus</i>) นกปรอดหน้าवल (<i>Pycnonotus goiavier</i>) นกแอ่นกินรัง (<i>Aerodramus fuciphagus</i>) นกกระต๊อสีชมพู (<i>Lonchura punctulata</i>) นกกางเขนบ้าน (<i>Copsychus saularis</i>) เป็นต้น รวมทั้งสัตว์ที่พบส่วนใหญ่เป็นประเภทนก ซึ่งสามารถหลบหลีกกิจกรรมรบกวน มีพื้นที่บินหากินเป็นบริเวณกว้าง จึงถือว่ามีความเสี่ยงต่อการได้รับผลกระทบจากโครงการค่อนข้างน้อย สำหรับสัตว์ป่าที่ได้รับผลกระทบมากกว่า เช่น งูจงอาง (<i>Ophiophagus hannah</i>) ที่เป็นสัตว์ป่าที่ถูกจัดให้อยู่ในกลุ่มที่มีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (Vulnerable: VU) ระดับนานาชาติตาม IUCN (2021) นอกจากนี้ แอ้งจุด (<i>Leiolepis belliana</i>) อาศัยอยู่ใต้ดิน และ นกตบยุงหางยาว (<i>Caprimulgus macrurus</i>) ที่อาศัยและวางไข่บนพื้นดิน</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>ไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิวพัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 29/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.2 สัตว์ในระบบนิเวศ (ต่อ)	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา (ต่อ)</u></p> <p>อาจไม่สามารถเข้ามาใช้พื้นที่โครงการได้ โดยเฉพาะในช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง ซึ่งมีการรบกวน จึงจัดว่าเป็นกลุ่มเสี่ยงที่อาจจะได้รับผลกระทบมากกว่า อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสภาพเดิมของพื้นที่เป็นชุมชน พื้นที่รกร้างว่างเปล่า และพื้นที่เกษตรกรรมประเภทมันสำปะหลังเป็นส่วนใหญ่ ด้วยเหตุนี้ สัตว์ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่สามารถปรับตัวคุ้นเคยกับการสัญจรของยานพาหนะบนทางหลวงและจากกิจกรรมของมนุษย์มาก่อนหน้าแล้ว จึงไม่มีผลกระทบในระยะดำเนินการ</p>		
2.3 พืชในระบบนิเวศ	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>การเตรียมพื้นที่สำหรับงานก่อสร้าง จำเป็นต้องตัดและรื้อย้ายต้นไม้ออกจากพื้นที่จำนวน 38 ชนิด ประกอบด้วย ไม้ต้น 35 ชนิด จำนวน 543 ต้น และไม้ 3 ชนิด จำนวน 368 ลำ ซึ่งจากการตรวจสอบพบว่าเป็นไม้นอกบัญชี ประกอบด้วย ไม้ต้น จำนวน 29 ชนิด 500 ต้น และไม้ 3 ชนิด จำนวน 368 ลำ สำหรับต้นไม้ที่จัดอยู่ในไม้หวงห้ามธรรมดา (ประเภท ก) จำนวน 43 ต้น 9 ชนิด ได้แก่ กระเขา (<i>Holoptelea integrifolia</i>) เฌียงพ้านางแอ (<i>Carallia brachiata</i>) ตะเคียนทอง (<i>Hopea odorata</i>) มะค่าโมง (<i>Azalia xylocarpa</i>) ยางนา (<i>Dipterocarpus alatus</i>) เสี้ยน (<i>Melia azedarach</i>) สะเดา (<i>Azadirachta indica</i>) หมี่เหม็น (<i>Litsea glutinosa</i>) หาดหนูน (<i>Artocarpus gomezianus</i>) โดยไม้ที่พบส่วนใหญ่อยู่ในที่ดินซึ่งมีกรรมสิทธิ์ ได้แก่ พื้นที่เขตทหาร และที่ดินประชาชน ยกเว้นมีต้นมะพร้าว (พิกัด 719307E 1406508N) ซึ่งเป็นไม้นอกบัญชีที่อยู่ในที่ดินสาธารณะ ด้วยเหตุนี้ การรื้อย้ายต้นไม้ทั้งหมดสามารถดำเนินการได้โดยไม่ต้องขออนุญาตทำไม้ต่อสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 9 ชลบุรี กรมป่าไม้</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ก่อนดำเนินการรื้อย้ายต้นไม้ในพื้นที่ของกองทัพเรือให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องประสานกับกองทัพเรือ เพื่อวางแผนการรื้อย้ายต้นไม้ และการนำไม้หวงห้ามประเภท ก. (ไม้หวงห้ามธรรมดา) ตามพระราชกฤษฎีกากำหนดไม้หวงห้าม พ.ศ. 2530 ปรากฏในพื้นที่กองทัพเรือไปปลูกภายในหน่วยงานทั้งหมด โดยไม่มีการนำออกไปนอกพื้นที่ของกองทัพเรือ</li> <li>2. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำเครื่องหมายแสดงแนวเขตพื้นที่ก่อสร้างบริเวณแนวเส้นทางที่ชัดเจน</li> <li>3. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการแผ้วถาง ปรับพื้นที่ และการตัดฟันต้นไม้ให้อยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้างซึ่งอยู่ในเขตทางเท่านั้น</li> <li>4. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทำเครื่องหมายบนไม้หวงห้ามประเภท ก. (ไม้หวงห้ามธรรมดา) ตามพระราชกฤษฎีกากำหนดไม้หวงห้าม พ.ศ. 2530 ที่ปรากฏในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ด้วยสีที่ชัดเจนเพื่อเตรียมการขุดล้อมออกไปจากพื้นที่ก่อสร้าง</li> </ol>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิวฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 30/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพันธ์)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเถา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>2.3 พืชในระบบนิเวศ (ต่อ)</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u> สำหรับผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการรื้อย้ายต้นไม้ออกจากเขตทาง จะส่งผลให้บริเวณดังกล่าวมีจำนวนต้นไม้ในพื้นที่ลดลง แต่คาดว่าจะไม่ทำให้ระบบนิเวศเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการไม่ได้อยู่ในพื้นที่อนุรักษ์และพื้นที่ป่าไม้ รวมทั้งต้นไม้ที่รื้อย้ายเป็นต้นไม้ที่ให้ร่มเงา และเป็นทีเกาะพักของนกที่พบในพื้นที่ ซึ่งไม่ได้เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยหรือแหล่งหากินที่สำคัญของสัตว์ในระบบนิเวศ ดังนั้น จึงเป็นผลกระทบทางลบระดับต่ำ</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u> 5. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องออกกฎระเบียบและบทลงโทษเข้มงวดไม่ให้เจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้างเข้าไปใช้ประโยชน์หรือทำการใดๆ อันอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อต้นไม้บริเวณนอกพื้นที่เขตทางโครงการ</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>
	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> การเปิดดำเนินโครงการ เป็นกิจกรรมการคมนาคมขนส่งของผู้ใช้ทางเดินทางเข้าสู่สนามบินอุตะเถาได้อย่างสะดวกรวดเร็ว โดยไม่รบกวนระบบโครงข่ายคมนาคมเดิมในปัจจุบันที่เป็นเส้นทางในการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ ซึ่งไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างใดๆ เกิดขึ้นในระยะนี้ ไม่มีการรื้อย้ายต้นไม้ออกจากพื้นที่ เช่นเดียวกับงานบำรุงรักษา ซึ่งจะดำเนินการบริเวณที่ชำรุดเสียหายเท่านั้น ไม่มีกิจกรรมใดที่ผลกระทบต่อพืชในระบบนิเวศ จึงไม่มีผลกระทบ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> ไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 31/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด





แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์</b>			
<p>3.1 การคมนาคมขนส่ง</p>	<p>ก. การคมนาคมทางบก</p> <p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>1. ปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นในระยะการก่อสร้าง : จากการประเมินผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง เนื่องจากการขนส่งดินและวัสดุ ได้แก่ หิน ดินลูกรัง ดินถมและทราย รวมถึงการขนส่งชิ้นส่วนโครงสร้างขนาดใหญ่ ได้แก่ โครงสร้างคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องใช้ชิ้นส่วนหล่อสำเร็จ (Pre-cast Segmental Concrete Box Girder) รวมทั้งมีเครื่องจักรหรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการดำเนินงานก่อสร้างโครงการ และการเดินทางของพนักงาน วิศวกร และผู้ควบคุมงาน ส่งผลให้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงเขาชีโอน – ทางแยกอู่ตะเภา จะมีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้น 2.9 PCU/ชั่วโมง ส่วนทางหลวงหมายเลข 3 เพิ่มขึ้น 24.6 PCU/ชั่วโมง และทางหลวงหมายเลข 331 เพิ่มขึ้น 21.7 PCU/ชั่วโมง หากนำปริมาณจราจรดังกล่าวมาวิเคราะห์ร่วมกับปริมาณจราจรในปัจจุบัน เพื่อประเมินผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งหรือผลกระทบด้านการจราจร โดยใช้ระดับการให้บริการ (Level of Service, LOS) เป็นตัวชี้วัด สรุปได้ดังนี้</p> <p>□ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ลักษณะทางกายภาพของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงทางแยกต่างระดับเขาชีโอนถึงสนามบินอู่ตะเภา มีขนาด 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง มีความกว้างช่องละ 3.60 เมตร และมีเกาะกลางแบ่งทิศทาง จากการวิเคราะห์ระดับการให้บริการ พบว่า มีระดับการให้บริการอยู่ในระดับ A ทุกทิศทางทั้งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเร่งด่วนเย็น ทั้งในกรณีที่ไม่มีโครงการและในระยะก่อสร้างโครงการ</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้างให้ประชาชนทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการก่อสร้าง อย่างน้อย 1 เดือน ทั้งแผนงานการก่อสร้าง และลักษณะงานที่จะดำเนินการ</li> <li>2. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้เหมาะสมและเพียงพอ เพื่อความสะดวกและปลอดภัยของผู้ใช้ทางเมื่อจำเป็นต้องเดินทางผ่านพื้นที่ก่อสร้างในเวลากลางคืน</li> <li>3. ในขณะที่ขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องใช้ผ้าใบคลุมส่วนบรรทุกของรถบรรทุกทุกคัน เพื่อป้องกันการร่วงหล่นของเศษวัสดุกีดขวางการจราจร</li> <li>4. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องวางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง โดยกำหนดให้ดำเนินการขนส่งในช่วงเวลา 09.00-16.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงช่วงเวลาเร่งด่วน</li> <li>5. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดเตรียมพื้นที่จอดรถและจัดเก็บวัสดุก่อสร้างให้เป็นระเบียบ</li> <li>6. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมและจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด</li> <li>7. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมและจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้มีความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง</li> </ol>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านคมนาคมขนส่ง ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>พื้นที่ดำเนินการ :</b> เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง และถนนบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ</li> <li>2. <b>ดัชนีตรวจวัด :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>□ ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งและอุบัติเหตุในระยะก่อสร้าง</li> <li>□ สำรวจความเสียหายของทางหลวง/ถนนโครงข่าย</li> <li>□ บันทึกสถิติอุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างของโครงการทุกครั้งที่มีเหตุ ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง โดยระบุวันเดือนปี เวลา บริเวณที่เกิดเหตุ สาเหตุ จำนวนผู้ประสบเหตุ ความรุนแรง/ความเสียหาย และประเภทยานพาหนะที่เกิดเหตุ</li> </ul> </li> <li>3. <b>ระยะเวลาและความถี่ :</b> 1 ครั้ง/เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</li> <li>4. <b>หน่วยงานรับผิดชอบ :</b> กรมทางหลวงจัดจ้างบุคคลที่สาม (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบ</li> </ol>

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 32/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพันธ์)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อนามบินอุตะภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>3.1 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u></p> <p>□ ทางหลวงหมายเลข 332 และทางหลวงหมายเลข 3 : ช่วงบริเวณโครงการมีขนาด 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง มีความกว้างช่องละ 3.50 เมตร และมีเกาะกลางแบ่งทิศทางจราจร พบว่า ทางหลวงหมายเลข 3 มีระดับการให้บริการอยู่ในระดับ B ส่วนทางหลวงหมายเลข 332 มีระดับการให้บริการอยู่ในระดับ A ทุกทิศทาง ทั้งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเร่งด่วนเย็น ทั้งในกรณีที่ไม่มีโครงการและในระยะก่อสร้างโครงการ</p> <p>ดังนั้น จึงสรุปได้ว่า การขนส่งดินและวัสดุ รวมถึงการขนส่งชิ้นส่วนโครงสร้างขนาดใหญ่ที่ใช้ในการดำเนินงานก่อสร้างโครงการ ส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจรในปัจจุบันน้อยมาก อีกทั้งหากเปรียบเทียบระดับการให้บริการในปัจจุบันกับระยะที่มีการก่อสร้างโครงการ พบว่า ระดับการให้บริการไม่มีการเปลี่ยนแปลงจากสภาพปัจจุบัน ถือเป็นผลกระทบทางลบในระดับต่ำ</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>8. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกวดขันพนักงานขับรถของโครงการให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด</li> <li>9. ผู้รับเหมาก่อสร้าง ต้องจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง โดยใช้แผงคอนกรีตเพื่อแยกพื้นที่ก่อสร้างออกจากพื้นที่การจราจรบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางหลวงหมายเลข 3 แบ่งออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ระยะที่ 1 เป็นการก่อสร้างแนวเส้นทางใหม่ (โครงสร้างทางยกระดับ) รวมถึงการปรับปรุงและการขยายพื้นที่ด้านข้างของถนนทั้งหมด และระยะที่ 2 เป็นการก่อสร้างและปรับปรุงพื้นที่ตรงกลางบนทางหลวงหมายเลข 3</li> <li>10. กรมทางหลวงต้องก่อสร้างถนนบริการระดับดิน (Service Road) ขนาด 2 ช่องจราจร ขนานตลอดแนวเส้นทางยกระดับพร้อมทางเชื่อม และจุดกลับรถ จำนวน 2 แห่ง เพื่อให้กับประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบสามารถเดินทางระหว่างพื้นที่สองฝั่งภายหลังเปิดใช้โครงการได้</li> <li>11. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งไฟส่องสว่าง/ไฟกระพริบบนแผงคอนกรีต</li> <li>12. ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมน้ำหนักบรรทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้อยู่ในเกณฑ์ที่กำหนด "น้ำหนักบรรทุกทุก" ตามที่กฎหมายกำหนด</li> <li>13. ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกแก่รถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออก พื้นที่โครงการในช่วงการก่อสร้าง</li> <li>14. ผู้รับเหมาก่อสร้างกำหนดให้รถรับ-ส่งพนักงานและรถยนต์ที่มีค่าใช้จ่ายเพื่อกิจการก่อสร้างให้กลับไปทันทีเมื่อเสร็จกิจ ห้ามจอดทิ้งไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ</li> </ol>	

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 33/87

ลงชื่อ.....

(นางรัชชียา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อนามบินอุตะเถา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>3.1 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)</p>	<p><b>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</b></p> <p>2. ผลกระทบด้านการกีดขวางการสัญจรของประชาชนในท้องถิ่น: เนื่องจากการพัฒนาโครงการมีพื้นที่บางส่วนต้องก่อสร้างบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางหลวงหมายเลข 3 อาจส่งผลให้เกิดความไม่สะดวกในการเดินทางของประชาชน และเป็นอุปสรรคต่อผู้ใช้ทาง ทำให้ต้องชะลอความเร็วในช่วงที่ผ่านพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อเดินทางไปยังสถานที่สำคัญบริเวณแนวเส้นทางและการเดินทางของประชาชนในชุมชนที่ตั้งอยู่บริเวณโดยรอบแนวเส้นทางโครงการ นอกจากนี้ ในระหว่างการก่อสร้างทางยกระดับ และทางแยกต่างระดับ ซึ่งเป็นความสูงประมาณ 10 เมตร และ 8.5 เมตรตามลำดับ หากมีวัสดุร่วงหล่นลงสู่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางหลวงหมายเลข 3 ซึ่งมีการสัญจรของผู้ใช้ทาง จะทำให้เกิดอุบัติเหตุ และกีดขวางการสัญจรของผู้ใช้ทางได้ โดยผลกระทบดังกล่าวมีโอกาสเกิดขึ้นตลอดช่วงก่อสร้างจนกว่าการก่อสร้างโครงการจะแล้วเสร็จ จึงกำหนดเป็นผลกระทบทางลบระดับปานกลาง</p> <p>3. ผลกระทบต่อสภาพเส้นทางและอายุการใช้งานของเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง : การเพิ่มขึ้นของปริมาณรถบรรทุกหนักที่ใช้ในกิจกรรมการขนส่งของโครงการบนทางหลวงหมายเลข 3340 ทางหลวงหมายเลข 3138 ทางหลวงหมายเลข 3144 ทางหลวงหมายเลข 3241 ทางหลวงหมายเลข 331 ทางหลวงหมายเลข 3 และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 หากรถบรรทุกที่ใช้เส้นทางไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย จะเป็นสาเหตุให้เกิดความเสียหายของผิวจราจรและทำให้อายุการใช้งานของเส้นทางลดลง อย่างไรก็ตาม การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ขนาดใหญ่ ดำเนินการเพียงบางช่วงของระยะเวลาก่อสร้างเท่านั้น และไม่ได้ขนส่งตลอดทั้งวัน จึงเป็นผลกระทบทางลบระดับต่ำ</p>	<p><b>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</b></p> <p>15. กรณีผิวจราจรชำรุดเสียหายจากการก่อสร้างโครงการ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องรีบดำเนินการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดี</p> <p>16. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการคืนสภาพผิวจราจรทันที เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ ตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในแผนการก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบด้านการจราจร</p> <p>17. กรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งจากกิจกรรมการก่อสร้างว่าส่งผลให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อนรำคาญ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องรีบดำเนินการแก้ไข หรือหาวิธีการในการบรรเทาผลกระทบตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน</p> <p>18. ติดตั้งผ้าหรือตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกลงบน บริเวณโครงสร้างทางยกระดับ และทางแยกต่างระดับ เพื่อป้องกันการตกลงของเศษวัสดุก่อสร้างลงสู่ถนนเดิม</p> <p>19. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีสัญลักษณ์จราจร ป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจรชั่วคราว เครื่องหมายแสดงขอบเขตก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง ทั้งบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณจุดเชื่อมต่อกับถนนเดิม เพื่อให้ผู้ใช้ทางสังเกตเห็นได้ชัดเจนและใช้เส้นทางในเวลากลางวันและกลางคืนได้อย่างสะดวกและปลอดภัย และเพื่อเตือนผู้ใช้ทางให้ระมัดระวังบริเวณที่อาจจะมีอันตราย โดยการกำหนดตำแหน่งติดตั้งป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณจราจรต้องดำเนินการดังนี้</p> <p>19.1 ที่ระยะ 1 กิโลเมตร ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้างเพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะ ทราบว่ามีงานก่อสร้างอยู่ข้างหน้า ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่มีความระมัดระวังมากขึ้น</p>	

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 34/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพันธ์)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อนามบินอุตะเถา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.1 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u></p> <p>19.2 ที่ระยะ 300 เมตร ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้างเพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่ามีการก่อสร้างอยู่ข้างหน้า ซึ่งจะช่วยให้ผู้ขับขี่มีความระมัดระวังมากขึ้น</p> <p>19.3 ที่ระยะ 150 เมตร ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง ป้ายเตือนลดความเร็ว เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่าข้างหน้ามีพื้นที่ก่อสร้าง และขับขี่ด้วยความเร็วที่กำหนด</p> <p>19.4 แนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งกำแพงคอนกรีต และหลอดไฟฟ้า ซึ่งติดตั้งยาวตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง</p> <p>19.5 ที่ระยะ 100 เมตร หลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายสิ้นสุดเขตก่อสร้าง เพื่อแจ้งให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่าสิ้นสุดเขตก่อสร้างแล้ว</p> <p>20. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องวางแผนการติดตั้งชิ้นส่วนโครงสร้างสะพานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องใช้ชิ้นส่วนหล่อสำเร็จ (Pre-cast Segmental Concrete Box Girder) บริเวณจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุนอกช่วงเวลาเร่งด่วน เวลา 09.00-16.00 น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่มีการจราจรที่ค่อนข้างน้อย ในบริเวณจุดตัด/ทางเชื่อมของแนวเส้นทางโครงการกับถนนเดิมในพื้นที่จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ จุดเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (จุดเริ่มต้นโครงการ) ทางรถไฟ ถนนท้องถิ่น หมู่ 3 บ้านสระแก้ว ถนนภายในของกองทัพเรือ และจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 3 (จุดสิ้นสุดโครงการ)</p>	

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เลขหายน 2566  
หน้า 35/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินผู้ตะเภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.1 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u></p> <p>21. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกภัยขณะที่มีการก่อสร้างใน บริเวณจุดตัดกับโครงข่ายคมนาคมสายหลัก รวมถึงทางเข้าหมู่บ้านขณะที่มีกิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณดังกล่าว ซึ่งถือเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ จุดเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (จุดเริ่มต้นโครงการ) ทางรถไฟ ถนนท้องถิ่น หมู่ 3 บ้านสระแก้ว ถนนภายในของกองทัพเรือ และจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 3 (จุดสิ้นสุดโครงการ)</p>	
	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>จากการวิเคราะห์ปริมาณจราจรในปีเปิดให้บริการ พ.ศ. 2568-2587 พบว่า ในกรณีมีโครงการ จะทำให้การจราจรมีความคล่องตัวมากขึ้น จึงกำหนดเป็นผลกระทบทางบวกระดับปานกลาง สำหรับงานบำรุงรักษาซึ่งดำเนินงานบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 อาจส่งผลกระทบต่อความไม่สะดวกในการเดินทางของผู้ใช้ทาง แต่เนื่องจากการซ่อมบำรุงรักษาจะดำเนินการบริเวณที่ชำรุดเสียหายเท่านั้น ใช้ระยะเวลาในการดำเนินงานไม่นาน จึงเป็นผลกระทบทางลบระดับต่ำ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. กรมทางหลวงต้องตรวจสอบและซ่อมแซมผิวจราจรให้มีสภาพใช้งานได้ดีอยู่เสมอ</li> <li>2. กรมทางหลวงต้องดูแลและบำรุงรักษาป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร บนพื้นทาง ไฟกระพริบ และอุปกรณ์ควบคุมจราจร รวมถึงไฟฟ้าแสงสว่างตลอดแนวเส้นทางโครงการ ให้อยู่ในสภาพดีตามมาตรฐานของกรมทางหลวง</li> <li>3. ในช่วงที่มีการปรับปรุงซ่อมแซมผิวทาง ไทล์ทาง หรือลาดคันทาง กรมทางหลวงต้องกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งป้ายสัญญาณเตือนล่วงหน้าก่อนถึงบริเวณที่มีการก่อสร้างซ่อมแซม เพื่อเตือนให้ผู้ใช้ทางทราบ</li> </ol>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566  
หน้า 36/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเกา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>3.1 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)</p>	<p><b>ข. การคมนาคมทางรถไฟ</b> <u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> งานก่อสร้างทางยกระดับ ต้องมีการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับสูงจากทางรถไฟสายตะวันออก (กม.0+236) ประมาณ 10 เมตร ในระหว่างการก่อสร้าง อาจมีการรบกวนของเศษวัสดุก่อสร้างลงมาทับรางรถไฟ อาจจะส่งผลให้เวลาการเดินทางรถไฟเกิดความล่าช้า แต่ไม่ถึงกับต้องหยุดการเดินทาง ประกอบกับทางรถไฟสายตะวันออก ใช้เป็นเส้นทางสำหรับขนส่งวัสดุหิน ผลิตภัณฑ์และสินค้า ของโรงงานอุตสาหกรรมในบริเวณนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง และนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ปัจจุบันมีการขนส่งจำนวน 5 เที่ยวต่อวัน และไม่เป็นที่นิยมใช้บริการของผู้ประกอบการ เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งสูง จึงเป็นผลกระทบทางลบระดับต่ำ</p> <p>สำหรับผลกระทบต่อโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อุตะเกา) ซึ่งเป็นโครงการก่อสร้างในอนาคตของการรถไฟแห่งประเทศไทย พบว่า แนวเส้นทางโครงการช่วง กม.1+600 ถึง กม.1+920 ซึ่งเป็นช่วงที่ก่อสร้างทางแยกต่างระดับบนทางหลวงหมายเลข 3 ที่ซ้อนทับกับโครงสร้างทางลอดใต้ดินแบบปิดของรถไฟความเร็วสูง มีความลึกประมาณ 4 เมตรจากระดับดิน โดยโครงการได้ออกแบบให้ตำแหน่งเสาและตอม่อสะพานของโครงสร้างต่างๆ ไม่ให้อยู่ในแนวเดียวกันกับทางลอดใต้ดินของทางรถไฟความเร็วสูง ดังนั้นทุกกิจกรรมการก่อสร้าง ไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างของรถไฟความเร็วสูง จึงไม่มีผลกระทบ</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> 1. ก่อนก่อสร้างโครงการให้กรมทางหลวงประสานงานกับการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อการวางแผนการก่อสร้าง และบริหารจัดการร่วมกัน 2. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งผ้าใบหรือตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกลงบริเวณใต้โครงสร้างทางยกระดับ เพื่อป้องกันการตกลงของเศษวัสดุก่อสร้างลงสู่รางรถไฟ</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 37/87

ลงชื่อ.....

(นางรัชชียา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสยามบินอุตะเภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>3.1 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> การเปิดดำเนินการโครงการ เป็นกิจกรรมการคมนาคมขนส่งของผู้ใช้ทางเดินทางเข้าสู่สนามบินอุตะเภาได้อย่างสะดวกรวดเร็ว โดยโครงสร้างทางยกระดับส่วนที่ข้ามทางรถไฟบริเวณ กม.0+236 เป็นทางยกระดับเหนือทางรถไฟประมาณ 10 เมตร ซึ่งไม่มีโครงสร้างใดของโครงการที่กีดขวางการสัญจรของทางรถไฟ สำหรับงานบำรุงรักษา จะดำเนินการเฉพาะผิวทางบริเวณที่ชำรุดเสียหายเท่านั้น ดังนั้น การคมนาคมขนส่ง และการซ่อมบำรุงบนโครงสร้าง จึงไม่กีดขวางเส้นทางการสัญจรของทางรถไฟในพื้นที่</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> ไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>
	<p><u>ค. การคมนาคมทางอากาศ</u> <u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> จากการตรวจสอบ พบว่า แนวเส้นทางโครงการอยู่ห่างจากสนามบินอุตะเภาที่เปิดดำเนินการในปัจจุบันประมาณ 2 กิโลเมตร และไม่อยู่ในพื้นผิวแนวร่อน (Approach Surface) ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าทุกกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของสนามบินอุตะเภา จึงไม่มีผลกระทบ</p> <p>สำหรับผลกระทบต่อโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเภา ซึ่งเป็นโครงการก่อสร้างในอนาคต พบว่า โครงสร้างโครงการ อยู่ในบริเวณแนวร่อนของสนามบินอุตะเภาแห่งใหม่ ซึ่งจากการตรวจสอบ พบว่า ระดับความสูงของทางแยกต่างระดับ เท่ากับ +36.5 เมตร (เกณฑ์กำหนดไม่เกิน +45.5 เมตร) ส่วนทางยกระดับที่สูงที่สุด เท่ากับ +43.4 เมตร (เกณฑ์กำหนดไม่เกิน +60.5 เมตร) กล่าวคือ ความสูงของโครงสร้างอยู่ในเกณฑ์ที่กำหนด และไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของการบิน จึงไม่มีผลกระทบ</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> ก่อนก่อสร้างโครงการให้กรมทางหลวงประสานงานกับสนามบินอุตะเภา เพื่อการวางแผนการก่อสร้าง และบริหารจัดการร่วมกัน</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566  
หน้า 38/87

ลงชื่อ.....

(นางรัชชียา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเถา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.1 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	<u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> การเปิดดำเนินโครงการ เป็นกิจกรรมการคมนาคมขนส่งของผู้ใช้ทางเดินทางเข้าสู่สนามบินอุตะเถาได้อย่างสะดวกรวดเร็ว โดยไม่รบกวนระบบโครงข่ายคมนาคมเดิมในปัจจุบันที่เป็นเส้นทางในการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ ซึ่งเป็นการเสริมสร้างโครงข่ายคมนาคมให้มีความสะดวกและปลอดภัยต่อประชาชนและผู้ใช้งานเป็นวงกว้าง ไม่เพียงแต่ระดับท้องถิ่น แต่ยังมีผลไปสู่ระดับภูมิภาคอีกด้วย โดยเฉพาะการเพิ่มศักยภาพในการเชื่อมโยงโครงข่ายและรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต ถือเป็นผลกระทบทางบวกในระดับปานกลาง	<u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> ไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ	<u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ
3.2 สาธารณูปโภค	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> การเตรียมการรื้อย้ายสิ่งกีดขวาง/สาธารณูปโภค รื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคที่เกิดขวางงานก่อสร้าง ดังนี้ □ <u>เสาไฟฟ้า</u> : จำนวน 10 ต้น ของกิจการไฟฟ้าสวัสดิการสัมปทาน และการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค อำเภอบ้านฉาง □ <u>เสาไฟฟ้าซึ่งมีการติดตั้งหลอดไฟส่องสว่าง</u> : จำนวน 3 ต้น ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค อำเภอบ้านฉาง □ <u>เสาไฟฟ้ายี่งส่องสว่าง</u> : จำนวน 53 ต้น ของกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมวดทางหลวงบ้านฉาง กรมทางหลวง และการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค อำเภอบ้านฉาง □ <u>เสาติดตั้งกล่องวงจรปิด</u> : จำนวน 2 ต้น ของกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง □ <u>เสาติดตั้งสายสื่อสาร</u> : จำนวน 6 ต้น ของกิจการไฟฟ้าสวัสดิการสัมปทาน กองทัพเรือ	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> 1. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องประสานงานกับกิจการไฟฟ้าสวัสดิการสัมปทาน กองทัพเรือ และการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค อำเภอบ้านฉาง เพื่อชี้แจงรูปแบบการก่อสร้างในรายละเอียด และตำแหน่งระบบสาธารณูปโภคที่ต้องรื้อย้าย และกำหนดแผนการก่อสร้างร่วมกัน พร้อมระบุช่วงเวลาของการรื้อย้าย เพื่อให้หน่วยงานนั้นๆ เตรียมแผนการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคไปพร้อมกับการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคของโครงการ เพื่อให้ช่วงเวลาการเกิดผลกระทบสิ้นสุด รวมทั้งการทดสอบการใช้งานให้สามารถดำเนินการใช้งานได้เหมือนเดิม 2. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่จะได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายสาธารณูปโภคทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน และแจ้งเตือนซ้ำอีกครั้งก่อนการรื้อย้าย 3 วัน	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิวพัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 39/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด





แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเถา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.2 สาธารณูปโภค (ต่อ)	<p><b>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</b></p> <p>ในระหว่างการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค อาจมีประชาชนในบางครัวเรือนของชุมชนหมู่ 2 บ้านจำรุง ชุมชนหมู่ 3 บ้านสระแก้ว และชุมชนหมู่ 8 บ้านเชิงเขา รวมถึงหน่วยงานต่างๆ ได้รับผลกระทบจากไฟฟ้าดับสูงสุดไม่เกิน 6 ชม./วัน ซึ่งส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตประจำวันของประชาชนที่อยู่ในพื้นที่โดยรอบโครงการ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากเป็นผลกระทบชั่วคราวในระหว่างการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคเท่านั้น จึงเป็นผลกระทบทางลบในระดับต่ำ</p>	<p><b>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</b></p> <p>3. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในระหว่างการรื้อย้ายสาธารณูปโภค และติดตั้งเครื่องหมายจราจร สัญญาณป้องกันอันตรายต่างๆ ให้ถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับของทางราชการ ตลอดจนคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจรอย่างเคร่งครัด</p> <p>4. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งไฟส่องสว่างชั่วคราว ในบริเวณที่รื้อย้ายเสาไฟฟ้าส่องสว่าง หรือหลอดไฟส่องสว่างเดิมออกไปจากพื้นที่</p> <p>5. กรณีมีการร้องเรียนจากประชาชนหรือผู้ใช้เส้นทางจากงานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคก่อให้เกิดความเดือดร้อนหรือสร้างความเสียหาย ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยด่วนตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน</p>	
	<p><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b></p> <p>การเปิดใช้แนวเส้นทางและการบำรุงรักษา เป็นการแก้ไขปรับปรุงหรือเพิ่มเติมสิ่งอำนวยความสะดวก ปลอดภัยของผู้ใช้ทาง จะดำเนินการอยู่บนบริเวณที่ชำรุดเสียหายเท่านั้น ไม่มีการรื้อย้ายสาธารณูปโภค จึงถือว่าการดำเนินโครงการไม่มีผลกระทบต่อระบบสาธารณูปโภค</p>	<p><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b></p> <p>ไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ</p>	<p><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b></p> <p>ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 40/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>3.3 การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>1. ผลกระทบต่อระบบระบายน้ำริมถนน : บริเวณจุดเริ่มต้นแนวเส้นทางมีพื้นที่ก่อสร้างอยู่บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ มีพื้นที่ก่อสร้างอยู่บนทางหลวงหมายเลข 3 หากมีการก่อสร้างในช่วงฝนตกหนัก อาจมีการชะล้างเศษดิน หิน และทราย ลงไปสะสมและทับถมในระบบระบายน้ำริมทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางหลวงหมายเลข 3 ซึ่งเป็นสาเหตุทำให้ระบบระบายน้ำเดิมเกิดการตันขึ้น หรืออุดตันจนกระทั่งเกิดปัญหาน้ำท่วมขังบนผิวทางได้ มีระยะเวลาเกิดผลกระทบจนกว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จ จึงเป็นผลกระทบทางลบระดับปานกลาง</p> <p>2. ผลกระทบต่อการระบายน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน : การก่อสร้างทางยกระดับ ทางแยกต่างระดับ งานดิน งานทาง หากดำเนินการก่อสร้างในบริเวณใกล้สระน้ำ ในช่วงฝนตกอาจมีการชะล้างเศษดิน หิน และทรายลงไปแหล่งน้ำ แต่เนื่องจากสระน้ำ ซึ่งเป็นแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางโครงการมากที่สุด ประกอบกับพื้นที่ศึกษาโครงการส่วนใหญ่มีอัตราการชะล้างพังทลายของดินน้อยมากถึงน้อย (0-2 ตัน/ไร่/ปี) คาดว่ามวลดินจะถูกชะล้างไหลลงแหล่งน้ำในปริมาณน้อย และเป็นผลกระทบทางลบในระดับต่ำ</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>1. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านทรัพยากรดินอย่างเคร่งครัด ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องหลีกเลี่ยงการขุดดินทั้งหมดพร้อมกัน โดยให้ทยอยเปิดเป็นช่วงๆ เฉพาะบริเวณที่เริ่มทำงานจริงเท่านั้น</li> <li>- ในกรณีที่ฝนตกหนัก (ปริมาณฝนเกิน 35 มิลลิเมตร/วัน) ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างหยุดการก่อสร้างกิจกรรมของงานดินทันที</li> </ul> <p>2. ควบคุมให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดวางวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ (เท่าที่จำเป็น) ที่นำมาใช้ในงานก่อสร้างให้อยู่ในสถานที่เหมาะสมและจัดเก็บให้เรียบร้อย เพื่อหลีกเลี่ยงการกองวัสดุอุปกรณ์ในพื้นที่ที่จะกีดขวางการไหลของน้ำในช่วงฤดูฝน</p> <p>3. ในกรณีเกิดน้ำท่วมขัง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องหาวิธีระบายน้ำออกจากเขตน้ำท่วมโดยด่วน เพื่อไม่ให้ประชาชนผู้ใช้ทางได้รับความเดือดร้อน</p> <p>4. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องก่อสร้างระบบระบายน้ำตามที่ได้ออกแบบไว้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำ</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ดำเนินการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. พื้นที่ดำเนินการ : ตลอดแนวเส้นทางโครงการ และคลองบางไผ่ ซึ่งเป็นแหล่งรับน้ำบริเวณโครงการ</li> <li>2. ดัชนีตรวจวัด : <ul style="list-style-type: none"> <li>□ ตรวจสอบสภาพท่อระบายน้ำ รางระบายน้ำ เพื่อตรวจสอบการอุดตันและการกีดขวางการระบายน้ำ</li> <li>□ สักรวจสภาพปัญหาน้ำท่วมขังตลอดแนวก่อสร้าง โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน และหากเกิดกรณีฝนตกหนักต้องดำเนินการภายใน 24 ชั่วโมง</li> </ul> </li> <li>3. ระยะเวลาและความถี่ : 3 เดือน/ ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</li> <li>4. หน่วยงานรับผิดชอบ : กรมทางหลวงจัดจ้างบุคคลที่สาม (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบ</li> </ol>

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิวพัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566  
หน้า 41/87

ลงชื่อ.....

(นางรัชชียา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเถา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>3.3 การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ (ต่อ)</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>การเปิดดำเนินโครงการ เป็นกิจกรรมการคมนาคมขนส่งของผู้ใช้ทางเดินทางเข้าสู่สนามบินอุตะเถาได้อย่างสะดวกรวดเร็ว โดยไม่รบกวนระบบโครงข่ายคมนาคมเดิมในปัจจุบันที่เป็นเส้นทางในการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ พร้อมทั้งมีการติดตั้งระบบระบายน้ำ และปรับปรุงระบบระบายน้ำปัจจุบันให้มีประสิทธิภาพการระบายน้ำดีขึ้น อย่างไรก็ตาม หากไม่มีการจัดการหรือดูแลและขุดลอกตะกอนออกจากระบบระบายน้ำ จะทำให้มีตะกอน และเศษใบไม้สะสมในระบบระบายน้ำ ซึ่งอาจส่งผลให้ท่อระบายน้ำอุดตันหรือมีประสิทธิภาพการระบายน้ำลดลง และอาจทำให้เกิดการท่วมขังบนแนวเส้นทางโครงการได้ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากโอกาสที่จะเกิดผลกระทบมีเพียงชั่วคราวในช่วงฝนตกหนักเท่านั้น ผลกระทบทางลบในระดับต่ำ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>กรมทางหลวง ต้องดูแลและบำรุงรักษาอาคารระบายน้ำทั้งหมดให้ใช้งานได้ อย่างมีประสิทธิภาพ ตามข้อกำหนดของกรมทางหลวง “คู่มือการบำรุงรักษาทางหลวงเพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายและเคลื่อนตัวของเชิงลาดของสำนักวิจัยและพัฒนาทาง กรมทางหลวง” ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. บำรุงรักษาตลอดถนน โดยการบำรุงรักษาคอนกรีตที่แตกกร้าวและวัสดุป้องกันการกัดเซาะ</li> <li>2. ดูแลรักษาความสะอาด ตรวจสอบและกำจัดวัชพืชบริเวณตลอดถนน กำจัดขยะและกิ่งไม้ซึ่งเข้าไปอุดตันหรือกีดขวางการระบายน้ำบริเวณปากท่อและในท่อลอด และการขุดลอกตะกอนบริเวณท่อลอดถนนจนถึงแนวสิ้นสุดเขตทางที่สามารถทำได้</li> <li>3. บำรุงรักษาระบบระบายน้ำข้างถนนซึ่งอยู่ในเขตทาง เพื่อป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้น โดยการดูแลรักษาความสะอาด กำจัดวัชพืช กำจัดขยะซึ่งกีดขวางการระบายน้ำ และขุดลอกตะกอนบริเวณทางระบายน้ำ</li> <li>4. ต้องนำกิ่งไม้ วัชพืช และขยะที่ได้จากการทำความสะอาดระบบระบายน้ำ ไปทิ้งบริเวณจุดที่กำหนดภายในวันที่ปฏิบัติงานในวันนั้นๆ โดยไม่กองสะสมกีดขวางทางสัญจรบนถนนโครงการ</li> <li>5. ห้ามมิให้ผู้รับจ้างนำกิ่งไม้ วัชพืช และขยะไปทิ้งในพื้นที่ของราษฎร</li> </ol>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 42/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเถา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>3.4 การเกษตรกรรม</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> ผลกระทบด้านการสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรม : การพัฒนาโครงการจำเป็นต้องมีการเวนคืนที่ดินพื้นที่เกษตรกรรม 6.86 ไร่ มีเกษตรกรได้รับผลกระทบจากการสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรมทั้งหมด 3 ราย ส่งผลให้รายได้ของเกษตรกรในพื้นที่ลดลงเนื่องจากพื้นที่เกษตรกรรมลดลง รวมทั้งความไม่สะดวกในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่เกษตรกรรมในระหว่างที่มีกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ อย่างไรก็ตาม พื้นที่เกษตรกรรมที่อยู่ประชิดเขตทางทั้ง 2 ข้างทางของโครงการยังคงสามารถทำการเพาะปลูกได้ดั้งเดิม ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับปานกลาง ผลกระทบด้านการแบ่งแยกพื้นที่เกษตรกรรม : เมื่อพิจารณารูปแปลงที่ดินที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน พบว่ามี 2 แปลงที่ปัจจุบันมีการใช้ประโยชน์เป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทไร่มันสำปะหลังที่ถูกแบ่งแยกจากแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ เลขที่ดิน 313 และเลขที่ดิน 314 อย่างไรก็ตามข้อกำหนดในพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 มาตรา 34 กำหนดว่า “ในกรณีที่ต้องเวนคืนที่ดินแปลงใดแต่เพียงบางส่วน ถ้าเนื้อที่เหลืออยู่นั้นน้อยกว่า 25 ตารางวา หรือที่ดินที่เหลืออยู่ด้านใดด้านหนึ่งมีความยาวน้อยกว่า 5 วา แม้จะมีเนื้อที่เหลืออยู่มากกว่า 25 ตารางวา แต่ไม่สามารถอยู่อาศัยได้อย่างปลอดภัยหรือใช้ประโยชน์ได้ ถ้าเจ้าของร้องขอให้เจ้าหน้าที่ซื้อที่ดินส่วนที่เหลือด้วย” เมื่อพิจารณาเนื้อที่ที่ดินที่เหลือของที่ดินที่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมทั้ง 2 แปลงที่ถูกแบ่งแยกจากแนวเส้นทาง เข้าข่ายประเภทที่สามารถเวนคืนทั้งแปลงได้ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 จึงเป็นผลกระทบทางลบระดับต่ำ</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> 1. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องรอให้เกษตรกรที่ถูกเวนคืนในแต่ละแปลงเก็บเกี่ยวผลผลิตสุดท้ายแล้วเสร็จ จึงเริ่มงานก่อสร้างโครงการ 2. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจำกัดพื้นที่ก่อสร้างให้อยู่ภายในเขตทาง และควบคุมการก่อสร้างของโครงการไม่ให้รบกวนพื้นที่เกษตรกรรมที่อยู่นอกเขตทาง 3. แปลงที่ดินที่มีการใช้ประโยชน์ในการทำการเกษตรกรรม ซึ่งถูกแบ่งแยกออกเป็น 2 ฝั่ง จำนวน 2 แปลง ได้แก่ แปลงเลขที่ 313 และเลขที่ 314 ให้กรมทางหลวงพิจารณาเวนคืนที่ดินทั้งแปลงเพื่อลดผลกระทบจากการแบ่งแยก เนื่องจากซึ่งมีเนื้อที่ดินส่วนที่เหลือเป็นไปตามมาตรา 34 พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 4. กรมทางหลวงต้องก่อสร้างถนนบริการระดับดิน (Service Road) ตามที่ได้เสนอไว้ในมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อให้เกษตรกรที่อาศัยอยู่โดยรอบแนวเส้นทางโครงการ สามารถเดินทางเข้าสู่พื้นที่ของตนเองได้ภายหลังจากเปิดใช้เส้นทางโครงการ</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566  
หน้า 43/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพันธ์)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสยามบินอุตะเถา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.4 การเกษตรกรรม (ต่อ)	<u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> การเปิดดำเนินการโครงการ เป็นกิจกรรมการคมนาคมขนส่งของผู้ใช้ทางเดิน ทางเข้าสู่สนามบินอุตะเถา โดยไม่มีการรุกกล้าพื้นที่เกษตรกรรม และ ไม่มีพื้นที่เกษตรกรรมใดในพื้นที่ได้รับผลกระทบ จึงไม่มีผลกระทบ	<u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> ไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ	<u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ
3.5 การใช้ที่ดิน	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> การก่อสร้างโครงการเป็นการเปิดพื้นที่ใหม่ ส่งผลให้รูปแบบการใช้ที่ดิน ในเขตทางเปลี่ยนไปเป็นพื้นที่ก่อสร้าง แต่หากพิจารณาพื้นที่ที่ได้รับ ผลกระทบจะจำกัดเฉพาะในเขตทางที่กำหนดเท่านั้น ประกอบกับ แนวเส้นทางโครงการพาดผ่านที่ดินประเภท รม. (เขตสีส้มอ่อนมีจุดสีขาว) และที่ดินประเภท ขก. (สีน้ำตาล) ของประกาศนโยบายเขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออก เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน และแผนผังการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562 เนื่องจากลักษณะของโครงการเป็นการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม ขนส่ง ไม่เข้าข่ายกิจการที่ห้ามใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่กำหนด ในกฎกระทรวงดังกล่าว จึงเป็นผลกระทบทางลบระดับต่ำ	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมกิจกรรมการก่อสร้าง หน่วยก่อสร้างให้อยู่ใน พื้นที่ที่จะดำเนินการเท่านั้น เพื่อลดการรบกวนต่อรูปแบบการใช้ที่ดิน บริเวณใกล้เคียง	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ
	<u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> การเปิดดำเนินการโครงการ เป็นกิจกรรมการคมนาคมขนส่งของผู้ใช้ทางเดิน ทางเข้าสู่สนามบินอุตะเถา โดยพื้นที่ศึกษาโครงการอยู่ในที่ดินของประกาศ นโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ ในที่ดิน และแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562 จึงคาดว่าจะมีแนวโน้ม การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินโดยรอบไม่แตกต่างไปจากในกรณีไม่มีโครงการ จึงกำหนดไม่มีผลกระทบ	<u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> ไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ	<u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566  
หน้า 44/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเถา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต</b>			
<p>4.1 เศรษฐกิจ-สังคม</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> ผลกระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน: กิจกรรมที่อาจส่งผลกระทบต่อในด้านความสัมพันธ์ของประชาชน คาดว่าจะมาจากความไม่สะดวกในการเดินทางไปมาหาสู่กันระหว่างครัวเรือนที่เป็นผลมาจากกิจกรรมการก่อสร้างงานดิน งานทาง งานก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ และทางแยกต่างระดับ รวมทั้งงานขนย้ายวัสดุก่อสร้างที่ต้องมีการดำเนินการบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางหลวงหมายเลข 3 โดยกลุ่มครัวเรือนในระยะ 0 ถึง 50 เมตร และระยะถัดจาก 50 – 500 เมตรจากจุดกึ่งกลางของแนวเส้นทาง ส่วนใหญ่มีความกังวลว่าจะได้รับผลกระทบในประเด็นนี้ในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 54.55 และร้อยละ 31.54 ตามลำดับ นั่นคือในช่วงก่อสร้างประชาชนบางส่วนกังวลด้านการคมนาคมไม่สะดวกและอาจเกิดผลกระทบต่อเนื่องทำให้โอกาสในการเดินทางพบปะกันน้อยลง และมีผลทำให้ความร่วมมือช่วยเหลือกัน ในชุมชนลดลง อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาการใช้ที่ดินในพื้นที่ศึกษาโครงการ พบว่าส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เขตทหาร รองลงมาเป็นพื้นที่โล่ง พื้นที่เกษตรกรรม มีการตั้งบ้านเรือนของประชาชนน้อย โดยมีระยะเวลาได้รับผลกระทบชั่วคราวระหว่างการก่อสร้าง ถือเป็นผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> 1. กรมทางหลวงประสานงานกับคณะอนุกรรมการด้านโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาเมืองเพื่อขับเคลื่อนเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกจังหวัดระยอง ทั้งแผนงานการก่อสร้าง และลักษณะงานที่จะดำเนินการ อย่างน้อย 1 เดือนก่อนเริ่มการก่อสร้าง 2. กรมทางหลวงต้องประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการให้ชุมชนและผู้ใช้งานในพื้นที่ทราบก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ โดยใช้สื่อประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางต่างๆ ดังนี้ 2.1 กรมทางหลวงต้องจัดประชุมก่อนก่อสร้างโครงการ เพื่อชี้แจงแผนการก่อสร้างโครงการ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งช่องทางในการติดต่อสื่อสารกับโครงการ ให้กับกลุ่มเป้าหมายประกอบด้วย องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน ประชาชน ผู้ประกอบการ ในพื้นที่ศึกษาได้รับทราบ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่อโครงการ 2.2 ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่ (ขนาด 2.40 x 4.80 เมตร) 2 บริเวณ ได้แก่ บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (กม.147+750) และบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 3 (กม.189+910) เพื่อประชาสัมพันธ์ผู้ใช้ทางรับทราบ 2.3 แจก/ส่งแผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการถึงประชาชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง 2.4 ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อโซเชียลมีเดีย ต่างๆ เช่น เว็บไซต์โครงการ ไลน์ และเพจเฟซบุ๊ก เป็นต้น</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> 1. สำรองสภาพเศรษฐกิจ-สังคมโดยใช้แบบสอบถาม/แบบสัมภาษณ์ 1.1 <b>พื้นที่ดำเนินการ</b> : พื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากจุดกึ่งกลางแนวเส้นทางทั้งสองข้าง (รูปที่ 3) 1.2 <b>กลุ่มเป้าหมาย</b> : จำนวน 6 กลุ่ม ได้แก่ □ ผู้นำชุมชน □ พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ □ ครัวเรือน □ สถานประกอบการในพื้นที่ศึกษา □ หน่วยงานราชการที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ □ ผู้ใช้ทาง 1.3 <b>ตัวแปร</b> □ สภาพเศรษฐกิจและสังคม □ การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ □ ผลกระทบที่เกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้าง □ ความคิดเห็นต่อการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขในระยะก่อสร้าง □ ข้อเสนอแนะต่อโครงการ</p>

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 45/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพันธ์)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>4.1 เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)</p>	<p><b>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</b> ผลกระทบด้านเศรษฐกิจของชุมชน: กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ : การก่อสร้างโครงการคาดว่าจะต้องมีการจัดจ้างคนงาน เพื่อการก่อสร้างสูงสุดประมาณ 150 คน เป็นระยะเวลา 600 วันทำงาน ส่งผลให้เกิดการจ้างงาน คนงานมีรายได้ และเกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจจากการใช้จ่ายใช้สอยเพื่อซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคของคนงาน ในด้านการจ้างแรงงานท้องถิ่น เนื่องจากลักษณะงานก่อสร้างโครงการเป็นงานที่ต้องใช้แรงงานฝีมือที่มีความชำนาญ ทำให้การจ้างแรงงานท้องถิ่นอาจเป็นไปได้น้อย คาดว่าจะเป็นผลกระทบทางบวกระดับต่ำ กลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ : จากการสำรวจภาคสนาม ระหว่างวันที่ 19-22 สิงหาคม พ.ศ.2565 พบสถานประกอบการอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ จำนวนรวม 15 แห่ง ประกอบด้วยร้านขายของชำ 4 แห่ง ร้านอาหาร 2 แห่ง ร้านเสริมสวย 1 แห่ง ห้องเช่า 4 แห่ง และบริษัท/สำนักงานขาย/ที่ปรึกษาทางด้านเทคนิค 4 แห่ง ในระยะเตรียมการก่อสร้างไม่มีการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างของสถานประกอบการ จึงไม่ทำให้สถานประกอบการดังกล่าวต้องสูญเสียรายได้ไปอย่างถาวร สำหรับผลกระทบทางบวกที่สถานประกอบการภายในพื้นที่จะได้รับ คาดว่ามาจาก การซื้อสินค้าอุปโภคและบริโภคของคนงานจำนวน 150 คน เข้ามาใช้จ่ายเพื่อซื้อสินค้าอุปโภคและบริโภคจากร้านค้าในท้องถิ่นเพิ่มขึ้น ซึ่งถือเป็นผลกระทบทางบวกต่อเศรษฐกิจในชุมชน แต่เนื่องจากกลุ่มที่ได้รับผลประโยชน์เป็นเพียงกลุ่มเล็กๆ ในชุมชน เช่น ร้านขายของชำ และร้านอาหาร เป็นต้น ซึ่งจะส่งผลให้มีเงินหมุนเวียนในท้องถิ่นเพิ่มขึ้นเล็กน้อย และเกิดขึ้นเฉพาะในช่วงที่มีการก่อสร้างที่มีคนงานเข้ามาทำงานเท่านั้น จึงเป็นผลกระทบทางบวกระดับต่ำ</p>	<p><b>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</b> 3. กรมทางหลวงต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่มวลชนสัมพันธ์เข้าพบปะผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ศึกษาโครงการเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการ และรับฟังข้อมูลปัญหา ข้อห่วงกังวล ความคิดเห็น ข้อเสนอแนะเป็นประจำทุกเดือนตลอดระยะเวลาก่อสร้าง 4. กรมทางหลวงต้องจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียน 1 แห่ง ที่สำนักงานก่อสร้างโครงการ และจัดให้มีกล่องรับความคิดเห็นไว้ที่สำนักงานองค์การบริหารส่วนตำบลสำนักทอง เทศบาลตำบลปลา แหวงทางหลวงระยอง และแขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ก่อนก่อสร้างโครงการ เพื่อรวบรวมข้อมูลปัญหาและการร้องเรียนที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการ โดยมีหมายเลขโทรศัพท์และระบุชื่อผู้ที่สามารถติดต่อได้ติดตั้งไว้ในบริเวณที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน เพื่อรับทราบข้อมูลปัญหาหรือความคิดเห็นตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน 5. กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งหมดอย่างเคร่งครัดด้วยความระมัดระวัง โดยไม่ก่อให้เกิดผลกระทบหรือเกิดผลกระทบน้อยที่สุด และมีความปลอดภัยต่อประชาชนและผู้ใช้ทางที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงโครงการ 6. กรมทางหลวงต้องกำหนดกฎระเบียบ เพื่อควบคุมความประพฤติของคนงาน/เจ้าหน้าที่ ไม่ให้สร้างความเดือดร้อนต่อประชาชนในพื้นที่ ซึ่งหากมีกรณีฝ่าฝืนต้องมีบทลงโทษอย่างเคร่งครัด 7. กรมทางหลวงต้องห้ามวางกองดิน/หิน/ทราย และเศษวัสดุก่อสร้างขวางเส้นทางสัญจรของผู้ใช้ทาง หรือบริเวณทางเข้า-ออก ของที่พักอาศัยและบริเวณหน้าสถานประกอบการที่อยู่ริมถนน</p>	<p><b>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</b> <b>1.4 การวิเคราะห์ผลการสำรวจ :</b> เปรียบเทียบกับข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจ-สังคมที่ได้จากการรวบรวมและสำรวจจากชุมชนและครัวเรือนในพื้นที่ศึกษาที่ตั้งได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจและสังคมจากโครงการ <b>1.5 ระยะเวลาและความถี่ :</b> 1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง <b>1.6 หน่วยงานรับผิดชอบ :</b> กรมทางหลวงจัดจ้างบุคคลที่สาม (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบ <b>2. การติดตามสถิติและการบริหารจัดการเรื่องร้องเรียน</b> <b>2.1 กลุ่มเป้าหมาย :</b> ประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ และผู้ใช้ทาง <b>2.2 ดัชนีตรวจวัด :</b> □ รวบรวมสถิติการรับเรื่องร้องเรียนที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการเป็นประจำทุกเดือนจากช่องทางรับเรื่องร้องเรียนของโครงการ และของกรมทางหลวง</p>

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566  
หน้า 46/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพันธ์)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อนามบินอุตะเถา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>4.1 เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u> สำหรับผลกระทบทางลบต่อสถานประกอบการที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้างโครงการ จะมีการเปิดหน้าดิน การใช้เครื่องจักรขนาดใหญ่ในการก่อสร้าง ก่อให้เกิดแรงสั่นสะเทือน เสียงดัง และฝุ่นละออง ซึ่งอาจไปรบกวนสถานประกอบการที่มีหน้าร้าน ได้แก่ สถานประกอบการประเภทร้านอาหาร และร้านเสริมสวย รวมถึงร้านขายของชำ อย่างไรก็ตาม จากผลการประเมินคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนในระยะก่อสร้างด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ พบว่า บริเวณสถานประกอบการทั้ง 15 แห่ง มีปริมาณฝุ่นละอองรวม ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เพิ่มขึ้น แต่ยังมีค่าเป็นไปตามมาตรฐานกำหนด ส่วนความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์ไม่สามารถรับรู้ได้ และไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งปลูกสร้างทุกประเภท และผลกระทบเกิดขึ้นชั่วคราวในระยะก่อสร้าง จึงเป็นผลกระทบทางลบระดับต่ำ</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u> 8. เมื่อกรมทางหลวงได้รับเรื่องร้องเรียนถึงผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการแล้ว จะต้องดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขอย่างเหมาะสม และติดตามผลการดำเนินการ รวมทั้งตอบกลับข้อร้องเรียนให้ผู้ได้รับผลกระทบรับทราบโดยเร็ว ตามขั้นตอนการรับเรื่องร้องเรียนตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน 9. กรณีการก่อสร้างล่าช้า กรมทางหลวงต้องดำเนินการประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นอย่างต่อเนื่องตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียนจนกว่าการก่อสร้างโครงการจะแล้วเสร็จ 10.กรมทางหลวงต้องประชาสัมพันธ์ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ เช่น ป้ายแผ่นพับ สื่อโซเชียลมีเดีย เป็นต้น อย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ประชาชนและผู้ใช้ทาง สามารถติดตามตรวจสอบผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ 11.กรมทางหลวงต้องก่อสร้างถนนบริการระดับดิน (Service Road) ขนาด 2 ช่องจราจรขนานตลอดแนวเส้นทางยกระดับ พร้อมทั้งจุดกลับรถ จำนวน 2 แห่ง ตามที่ได้เสนอไว้ในมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบ และผู้ใช้ทางให้สามารถเดินทางไปมาหาสู่กันระหว่างชุมชนภายหลังเปิดใช้แนวเส้นทางโครงการได้</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u> □ การบริหารจัดการเรื่องร้องเรียน และการป้องกันแก้ไขผลกระทบของปัญหาที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการ <b>2.3 ระยะเวลาและความถี่ :</b> 1 ครั้ง/เดือน ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง <b>2.4 หน่วยงานรับผิดชอบ :</b> กรมทางหลวงจัดจ้างบุคคลที่สาม (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบ</p>

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566  
หน้า 47/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด





แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อนามบินอุตะภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>4.1 เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> การเปิดดำเนินการโครงการ เป็นกิจกรรมการคมนาคมขนส่งของผู้ใช้ทางเดินทางเข้าสู่สนามบินอุตะภาได้อย่างสะดวกรวดเร็ว โดยไม่รบกวนระบบโครงข่ายคมนาคมเดิมในปัจจุบันที่เป็นเส้นทางในการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ เป็นการเพิ่มความสะดวกในการเดินทาง และเป็นผลประโยชน์ในการเดินทางไปยังสถานประกอบการต่างๆ ซึ่งสอดคล้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งภายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กลุ่มที่ 1 การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรุงเทพฯ-ชลบุรี-พัทยา-มาบตาพุด ตามแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก 5 ปี (พ.ศ. 2560 - 2565) ซึ่งหากโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะเป็นโครงข่ายถนนรองรับการเดินทางและขนส่งเชื่อมโยงกับประตูเศรษฐกิจของประเทศ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด และสนามบินอุตะภา รวมถึงแหล่งท่องเที่ยว แหล่งเกษตรกรรม และเมืองสำคัญภายในพื้นที่ ดังนั้น ผู้ได้รับประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจไม่ได้เกิดขึ้นเฉพาะบริเวณโดยรอบสนามบินเท่านั้น ยังรวมไปถึงภาพรวมในระดับประเทศ จึงกำหนดเป็นผลกระทบทางบวกระดับสูง</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> ในกรณีมีเรื่องร้องเรียน หรือตรวจสอบพบว่าประชาชนหรือผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ ได้รับผลกระทบอันเนื่องมาจากโครงการ กรมทางหลวงจะต้องรีบเข้ามาดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยเร่งด่วน</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> 1. สํารวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมโดยใช้แบบสอบถาม /แบบสัมภาษณ์ 1.1 <u>พื้นที่ดำเนินการ</u> : พื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากจุดกึ่งกลางแนวเส้นทางทั้งสองข้าง (รูปที่ 3) 1.2 <u>กลุ่มเป้าหมาย</u> : จำนวน 6 กลุ่ม ได้แก่  <ul style="list-style-type: none"> <li>□ ผู้นำชุมชน</li> <li>□ พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ</li> <li>□ คริวเรือน</li> <li>□ สถานประกอบการในพื้นที่ศึกษา</li> <li>□ หน่วยงานราชการที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ</li> <li>□ ผู้ใช้ทาง</li> </ul> 1.3 <u>ตัวแปร</u>  <ul style="list-style-type: none"> <li>□ สภาพเศรษฐกิจและสังคม</li> <li>□ การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ</li> <li>□ ผลกระทบที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการ</li> <li>□ ความคิดเห็นต่อการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขในระยะดำเนินการ</li> <li>□ ข้อเสนอแนะต่อโครงการ</li> </ul> </p>

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิวพัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 48/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อนามบินผู้เตา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.1 เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)			<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา(ต่อ)</u></p> <p>1.4 การวิเคราะห์ผลการสำรวจ : เปรียบเทียบกับข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจ-สังคมที่ได้จากการรวบรวมและสำรวจจากชุมชนและครัวเรือนในพื้นที่ศึกษาดังที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจและสังคมจากโครงการ</p> <p>1.5 ระยะเวลาและความถี่ : 1 ครั้ง/ปี ต่อเนื่องเป็นระยะเวลา 3 ปี หลังจากนั้นดำเนินการในปีที่ 5, 10, 15, 20, 25 และ 30</p> <p>1.6 หน่วยงานรับผิดชอบ : กรมทางหลวงจัดจ้างบุคคลที่สาม (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบ</p> <p>2. การติดตามสถิติการรับเรื่องร้องเรียนและการบริหารจัดการเรื่องร้องเรียน</p> <p>2.1 กลุ่มเป้าหมาย : ประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ และผู้ใช้ทาง</p>

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 49/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อนามบินอุตะเถา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.1 เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)			<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา(ต่อ)</u></p> <p>2.2 <u>ดัชนีตรวจวัด :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□ รวบรวมสถิติการรับเรื่องร้องเรียนที่เกิดขึ้นจากโครงการเป็นรายเดือน จากช่องทางรับเรื่องร้องเรียนของกรมทางหลวง</li> <li>□ การบริหารจัดการเรื่องร้องเรียน และการป้องกันแก้ไขผลกระทบของปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการ</li> </ul> <p>2.3 <u>ระยะเวลาและความถี่ :</u> 1 ครั้ง/ปี ตลอดอายุโครงการ</p> <p>2.4 <u>หน่วยงานรับผิดชอบ :</u> กรมทางหลวงจัดจ้างบุคคลที่สาม (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบ</p>
4.2 การโยกย้ายและการเวนคืน	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>การพัฒนาโครงการมีการเวนคืนที่ดินของประชาชน จำนวน 19 แปลง จำนวน 13 ไร่ 2 งาน 19.5 ตารางวา รื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างจำนวน 3 หลัง และรั้ว จำนวน 3 แห่ง ทำให้เจ้าของกรรมสิทธิ์สูญเสียทรัพย์สินและที่ดิน จำนวน 22 ราย รวมทั้งอาจต้องโยกย้ายถิ่นฐานไปยังพื้นที่อื่น ซึ่งเป็นผลกระทบอย่างถาวรต่อความเป็นอยู่ การประกอบอาชีพและวิถีชีวิตของประชาชนที่ได้รับผลกระทบ ซึ่งเป็นผลกระทบทางลบระดับสูง</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>1. กรมทางหลวงต้องดำเนินการจัดประชุมผู้ถูกเวนคืน/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมด โดยผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดกรรมสิทธิ์หรือผู้เชี่ยวชาญด้านการสำรวจเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อชี้แจง เผยแพร่ข้อมูลสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืน ขั้นตอนในกระบวนการเวนคืน และสิทธิหน้าที่ต่างๆ ของผู้ถูกเวนคืนให้ประชาชนได้ทราบ พร้อมรับฟังความคิดเห็น เพื่อให้การกำหนดราคามีความเหมาะสมและเป็นธรรม ทั้งนี้ ต้องดำเนินการจัดประชุมให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มกระบวนการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>

ลงชื่อ.....



(นายปิยพงษ์ จิวฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 50/87

ลงชื่อ.....



(นางรัชชียา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเกา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.2 การโยกย้ายและการเวนคืน (ต่อ)		<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>2. กรมทางหลวงต้องประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนผู้ถูกเวนคืนทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการเวนคืนที่ดินอย่างน้อย 1 เดือน</p> <p>3. กรมทางหลวงต้องดำเนินการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562</p> <p>4. กรมทางหลวงต้องจ่ายค่าชดเชยเวนคืนที่ดินให้เสร็จสิ้นก่อนการก่อสร้างโครงการ โดยดำเนินการจ่ายงวดเดียว</p>	
	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>การเปิดดำเนินโครงการ เป็นกิจกรรมการคมนาคมขนส่งของผู้ใช้ทางเดินทางเข้าสู่สนามบินอุตะเกาได้อย่างสะดวก โดยไม่มีการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างและเวนคืนที่ดินของประชาชน ส่วนงานบำรุงรักษา จะดำเนินการอยู่บริเวณที่ชำรุดเสียหายเท่านั้น ไม่มีการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างและเวนคืนที่ดินของประชาชน จึงไม่มีผลกระทบ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>ไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 51/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินผู้เตา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.3 สุขภาพ	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>1. ขยะมูลฝอย</p> <p><u>ปริมาณขยะมูลฝอยจากกิจกรรมภายในบ้านพักคนงานก่อสร้าง</u> : ในการก่อสร้างมีการจ้างแรงงานจำนวน 150 คน จะก่อให้เกิดขยะมูลฝอยปริมาณ 450 ลิตร/วัน หรือ 0.45 ลบ.ม./วัน ประกอบด้วย ขยะมูลฝอยเปียก ปริมาณ 135.0 ลิตร/วัน ขยะมูลฝอยแห้ง ปริมาณ 301.5 ลิตร/วัน ขยะมูลฝอยอันตราย ปริมาณ 13.5 ลิตร/วัน</p> <p><u>ปริมาณขยะมูลฝอยบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง</u> : ขยะมูลฝอยที่เกิดจากการก่อสร้าง จะเป็นเศษวัสดุเหลือใช้จากการก่อสร้าง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเศษหิน เศษปูน เศษไม้ และพลาสติกหุ้มสายไฟ โดยขยะบางส่วนสามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ เช่น ไม้แบบ เศษเหล็ก เหล็กนั่งร้าน เป็นต้น ส่วนขยะมูลฝอยที่เกิดจากกิจกรรมประจำวันของคนงานก่อสร้าง จะเป็นขยะเปียกประเภทเศษอาหารที่คนงานก่อสร้างนำมารับประทานในพื้นที่ก่อสร้างในช่วงพักกลางวัน ปริมาณ 225 ลิตร/วัน</p> <p>หากโครงการไม่มีระบบการจัดเก็บขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นอย่างเพียงพอในระหว่างรอเทศบาลเมืองบ้านฉาง เข้ามาเก็บขนเพื่อนำไปกำจัด จะส่งผลให้เกิดการทับถมของขยะมูลฝอย อาจทำให้เกิดกลิ่นเหม็น รวมถึงเป็นแหล่งเพาะพันธุ์ของเชื้อโรค และสัตว์นำโรค เช่น แมลงสาบ หนู แมลงวัน รวมถึงอาจจะมีการเผาขยะกลางแจ้ง เป็นต้น ซึ่งจะไปสู่การเกิดโรคนกัซเซิลในกลุ่มคนงานก่อสร้าง และอาจส่งผลกระทบต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงได้ โดยผลกระทบดังกล่าวจะเกิดขึ้นจนกว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จ จึงกำหนดผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดหาน้ำดื่มบรรจุขวดที่สะอาดและเพียงพอับความต้องการคนงานและวิศวกรปริมาณรวมไม่น้อยกว่า 300 ลิตร/วัน ซึ่งเพียงพอในอัตรา 2 ลิตร/คน-วัน</li> <li>ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการขอรับบริการน้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาค สาขาบ้านฉาง ปริมาณ 30 ลบ.ม./วัน ซึ่งเพียงพอในอัตรา 200 ลิตร/คน-วัน</li> <li>ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีถังสำรองน้ำใช้ ขนาด 5 ลบ.ม. จำนวน 6 ถัง ปริมาตรรวม 30 ลบ.ม. เพื่อให้เพียงพอสำหรับสำรองน้ำไว้ใช้ในกรณีน้ำประปาไม่ไหลได้นานไม่น้อยกว่า 1 วัน</li> <li>ผู้รับเหมาต้องจัดเตรียมห้องน้ำ จำนวนไม่น้อย 8 ห้อง และห้องส้วมไม่น้อยกว่า 16 ห้อง ไว้บริเวณสำนักงานก่อสร้างและบ้านพักคนงานตามประกาศกระทรวง มหาดไทย เรื่อง กำหนดสวัสดิการเกี่ยวกับสุขภาพอนามัยสำหรับลูกจ้าง</li> <li>ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกราะกรองไร้อากาศหรือเทียบเท่า ปริมาตรรองรับน้ำเสียไม่น้อยกว่า 24.0 ลบ.ม./วัน เพื่อรองรับน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากบริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง/บ้านพักคนงานก่อสร้าง และบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง</li> <li>เมื่อเสร็จสิ้นกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทำการรื้อถอนบ้านพักคนงาน ห้องน้ำ-ห้องส้วม และระบบบำบัดน้ำเสียออก พร้อมทั้งปรับสภาพพื้นที่ให้เรียบร้อยใกล้เคียงกับสภาพพื้นที่เดิมมากที่สุด</li> </ol>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิวพัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 52/87

ลงชื่อ.....

(นางรัชชียา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อนามบินอุตะเถา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.3 สุขภาพ (ต่อ)	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>2. น้ำเสีย</p> <p>กิจกรรมในระยงก่อสร้างที่ส่งผลให้เกิดน้ำเสียในพื้นที่เพิ่มขึ้นมาจากกิจกรรมภายในบ้านพักคนงานเพียงแห่งเดียว ซึ่งคาดว่าจะมีปริมาณน้ำเสียเกิดขึ้นจากจำนวนคนงานสูงสุด 150 คน เทากับ 24.0 ลบ.ม./วัน หากปริมาณน้ำเสียและตะกอนสิ่งปฏิกูลที่เกิดขึ้นไม่ได้รับการบำบัดที่ถูกสุขาภิบาลจะก่อให้เกิดความสกปรก เป็นแหล่งเพาะพันธุ์เชื้อโรค นำไปสู่การเกิดโรคร้ายไข้เจ็บในกลุ่มคนงาน และอาจส่งผลกระทบต่อเืองไปยังสุขภาพอนามัยของชุมชนบริเวณโดยรอบโครงการ ซึ่งมีระยะเวลาได้รับผลกระทบตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ จึงเป็นผลกระทบทางลบระดับปานกลาง</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>7. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีบ้านพักคนงานเป็นอาคารชั่วคราวตามหลักเกณฑ์ และมาตรฐานอาคารชั่วคราวที่พักคนงานก่อสร้างของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ และต้องสามารถรองรับจำนวนคนงานได้สูงสุดที่ 150 คน (ระยะก่อสร้างใช้คนงานสูงสุด 150 คน)</p> <p>8. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องรณรงค์และควบคุมดูแลให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะมูลฝอยลงในถังรองรับขยะแต่ละประเภทที่จัดเตรียมไว้</p> <p>9. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมคนงานห้ามก้าจัดขยะโดยการเผา กลางแจ้งบริเวณบ้านพักคนงานและบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโดยเด็ดขาด</p> <p>10. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีถังรองรับขยะขนาด 240 ลิตร มีฝาปิดวางไว้บริเวณต่างๆ ดังนี้</p> <p>10.1 บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ต้องจัดให้มีถังรองรับขยะขนาด 240 ลิตร มีฝาปิด จำนวนรวมไม่น้อยกว่า 8 ถัง สามารถรองรับขยะได้ไม่น้อยกว่า 3 วัน โดยเป็นถังขยะเปียก (สีเขียว) จำนวน 2 ถัง ถังขยะทั่วไป (สีน้ำเงิน) จำนวน 3 ถัง ถังขยะรีไซเคิล (สีเหลือง) จำนวน 2 ถัง และถังขยะอันตราย (สีแดง) จำนวน 1 ถัง</p> <p>10.2 บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีถังขยะทั่วไป (สีน้ำเงิน) ขนาด 240 ลิตร มีฝาปิด จำนวน 3 ถัง</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิวพัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566  
หน้า 53/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อนามบินอุตะเถา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.3 สุขภาพ (ต่อ)		<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u></p> <p>11. การจัดการขยะจากกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีที่พักขยะงานก่อสร้าง ขนาด 3x4 เมตร เพื่อใช้เป็นสถานที่คัดแยกเศษวัสดุก่อสร้าง โดยแบ่งเป็นส่วนที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้เพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ และส่วนที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ให้จัดเก็บไว้บริเวณที่พักขยะงานก่อสร้างให้เป็นระเบียบและต้องไม่ให้ล้าออกนอกพื้นที่ก่อสร้าง</p> <p>12. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องประสานงานให้เทศบาลเมืองบ้านฉางเข้ามาดำเนินการจัดเก็บขยะมูลฝอยเปียก และขยะมูลฝอยทั่วไปอย่างน้อยสัปดาห์ละ 2 ครั้ง</p> <p>13. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องประสานงานให้หน่วยงานที่รับกำจัดของเสียอันตรายเข้ามาดำเนินการจัดเก็บขยะมูลฝอยอันตรายเป็นประจำทุกเดือน</p>	
	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>กิจกรรมในระยะดำเนินการ เป็นการคมนาคมขนส่งของผู้ใช้เส้นทางโครงการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ ซึ่งไม่กิจกรรมการก่อสร้าง และไม่มีการจ้างแรงงานต่างถิ่นเข้ามายังพื้นที่ สำหรับงานบำรุงรักษาจะก่อสร้างเฉพาะส่วนที่ชำรุดเสียหายเท่านั้น ซึ่งใช้คนงานก่อสร้างจำนวนน้อยแบบไปกลับ ไม่มีการก่อสร้างบ้านพักคนงานในพื้นที่ ดังนั้น กิจกรรมในระยะดำเนินการไม่ทำให้เกิดปริมาณขยะมูลฝอยและน้ำเสียในพื้นที่เพิ่มสูงขึ้น จึงไม่มีผลกระทบด้านสุขภาพ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>ไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>

ลงชื่อ..... 

(นายปิยพงษ์ จิวพัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 54/87

ลงชื่อ..... 

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อนามบินอุตะผา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>4.4 อาชีวอนามัย</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>1. ผลกระทบจากการเพิ่มขึ้นของฝุ่นละออง เสียง ความสั่นสะเทือน: กิจกรรมการก่อสร้างมีการใช้เครื่องจักรขนาดใหญ่ที่ใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิงในการก่อสร้าง เช่น รถแบคโฮว์ รถบรรทุก และรถบด เป็นต้น ซึ่งจะทำให้เกิดผลกระทบ ดังนี้</p> <p><b>ฝุ่นละออง :</b> จากข้อมูลสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศจังหวัดระยองของกรมอุตุนิยมวิทยา พบว่ามีความเร็วลมเฉลี่ย 2.8 น็อต จัดเป็นลมเบา และจะทำให้การพัดพาฝุ่นละอองออกสู่พื้นที่ใกล้เคียงน้อย ส่งผลให้ปริมาณฝุ่นละอองสะสมอยู่บริเวณพื้นที่ก่อสร้างและทำให้คนงานก่อสร้างมีความเสี่ยงต่อการเกิดโรกระบบทางเดินหายใจที่มีสาเหตุจากฝุ่นละออง เช่น การระคายเคืองตา และระบบทางเดินหายใจ เป็นผลกระทบทางลบระดับปานกลาง</p> <p><b>เสียง :</b> ระดับเสียงที่ระยะห่างจากเครื่องจักร 15.24 เมตร จะก่อให้เกิดเสียงดังที่สุดเท่ากับ 85 เดซิเบลเอ ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ลูกจ้างได้รับตลอดการทำงาน หากมีคนงานก่อสร้างอยู่ใกล้แหล่งกำเนิดเสียงอาจจะได้รับผลกระทบต่อการได้ยิน เช่น หูอื้อ การรบกวนการสื่อสาร และนำไปสู่ผลกระทบต่อสุขภาพทางจิต เช่น การเกิดความรำคาญ หงุดหงิด ความเครียด เป็นต้น จึงถือเป็นผลกระทบทางลบระดับปานกลาง</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>1. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยอย่างเคร่งครัดตามพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 และพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 (ฉบับปรับปรุง พ.ศ. 2562) ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียงพ.ศ.2559</li> <li>- กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2549 ออกตามความในมาตรา 6 และมาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 และประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 123 ตอนที่ 65 ก เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน พ.ศ. 2549)</li> </ul> <p>2. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดตั้งหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นและยาสามัญประจำบ้านไว้บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้างและบ้านพักคนงานเพื่อรักษาพยาบาลเบื้องต้นในกรณีเกิดอุบัติเหตุได้ทันที</p>	

ลงชื่อ.....



(นายปิยพงษ์ จิวพัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 55/87

ลงชื่อ.....



(นางรัชชียา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด





แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อนามบินอุตะเถา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>4.4 อาชีวอนามัย (ต่อ)</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u></p> <p><b>ความสิ้นสະเทือน :</b> กิจกรรมการก่อสร้างที่มีการใช้เครื่องจักรขนาดใหญ่ในการก่อสร้าง อาจจะทำให้เกิดความรู้สึกราคาญ และความเครียดจากแรงสั่นสะเทือนที่เพิ่มสูงขึ้น โดยมีระยะเวลาได้รับผลกระทบจนกว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จ ถือเป็นผลกระทบทางลบระดับปานกลาง</p> <p>2. <b>อุบัติเหตุ :</b> การก่อสร้างโครงการอาจจะก่อให้เกิดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุจากการทำงาน โดยเฉพาะการใช้เครื่องจักรมีดประเภทของงาน โดยมีระยะเวลาได้รับผลกระทบจนกว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จ ถือเป็นผลกระทบทางลบระดับปานกลาง</p> <p>3. <b>การสุขาภิบาลบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง :</b> หากไม่มีการจัดการภายในบ้านพักคนงานก่อสร้างด้าน น้ำดื่ม-น้ำใช้ การจัดการขยะมูลฝอย น้ำเสีย รวมถึงการควบคุมแมลงวันที่เป็นพาหะนำโรคให้ถูกสุขลักษณะ อาจจะทำให้เกิดการแพร่ระบาดของโรค เช่น โรคท้องร่วง หรืออาหารเป็นพิษ จากการได้รับประทานอาหารที่ไม่สะอาด โดยมีระยะเวลาได้รับผลกระทบจนกว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จ ถือเป็นผลกระทบทางลบระดับต่ำ</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u></p> <p>3. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดเตรียมอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย ถุงมือ แวนตา หน้ากาก เครื่องป้องกันเสียงรบกวน หูฟัง หูสนับ หรืออุปกรณ์อื่นๆ ให้เพียงพอต่อผู้ปฏิบัติงาน</p> <p>4. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำชับให้ผู้ปฏิบัติงานสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลทุกครั้งที่ใช้ปฏิบัติงาน</p> <p>5. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมให้คนงานก่อสร้างสวมใส่เครื่องนุ่งห่มให้เรียบร้อยและรัดกุม</p> <p>6. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมคนงานก่อสร้างที่ทำงานเกี่ยวกับการใช้ไฟฟ้าให้สวมเครื่องนุ่งห่มที่ไม่เปียกน้ำ</p> <p>7. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดอบรมและให้ความรู้ด้านความปลอดภัยในเขตก่อสร้าง และเขตที่พักคนงาน พร้อมอบรมการใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล</p> <p>8. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งป้ายแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและเขตอันตรายทุกจุดให้ชัดเจน</p> <p>9. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมให้ผู้เข้าไปในเขตก่อสร้างส่วนที่เป็นอันตราย จะต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง</p> <p>10. ผู้รับเหมาก่อสร้างกำหนดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ ให้ใช้งานได้ดีอยู่เสมอ หากพบว่าเครื่องจักรอุปกรณ์ใดชำรุดเสียหาย ต้องซ่อมแซมทันที เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน</p> <p>11. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่อาชีวอนามัยและความปลอดภัยประจำพื้นที่ก่อสร้าง</p>	

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 56/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเนา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.4 อาชีวอนามัย (ต่อ)		<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u></p> <p>12. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องไม่ให้นักงานก่อสร้างทำกิจกรรมก่อสร้างในบริเวณที่มีเสียงดังเกิน 85 เดซิเบลเอ ตลอดระยะเวลาการทำงาน 8 ชั่วโมงต่อวัน</p> <p>13. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องมีการหมุนเวียนคนงานก่อสร้างที่ต้องปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีเสียงดังและความสั่นสะเทือนติดต่อกันเป็นเวลานาน</p> <p>14. ผู้รับเหมาก่อสร้างออกกฎระเบียบห้ามมิให้นักงานก่อสร้างและพนักงานขับรถใช้สารกระตุ้นหรือดื่มสุราขณะปฏิบัติงาน รวมทั้งกำหนดบทลงโทษแก่ผู้ฝ่าฝืนอย่างเคร่งครัด</p> <p>15. ผู้รับเหมาต้องควบคุมดูแลความเป็นอยู่ของคนงาน และจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย เพื่อดูแลความเรียบร้อยบริเวณบ้านพักคนงาน ดังนี้</p> <p>15.1 ความปลอดภัยบริเวณสำนักงานและบ้านพักคนงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- แบ่งเขตในพื้นที่สำนักงานและบ้านพักคนงานให้ชัดเจน เช่น เขตพักผ่อนของคนงาน เขตจัดเก็บเครื่องมือวัสดุอุปกรณ์ และเขตกองเก็บวัสดุอุปกรณ์ใช้แล้ว</li> <li>- ติดป้ายสัญญาณและป้ายเตือนในบริเวณที่อาจเกิดอันตราย “ห้ามเข้าก่อนได้รับอนุญาต” “ห้ามสูบบุหรี่” ขนาดของป้ายเตือนนั้นจะมีขนาดที่สามารถเห็นได้โดยชัดเจน</li> <li>- จัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยคอยตรวจตราในบริเวณต่างๆ ไป และคอยอำนวยความสะดวกด้านการจราจรบริเวณทางเข้า-ออกสำนักงานก่อสร้าง</li> </ul>	

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิวพัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เลขหายน 2566

หน้า 57/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเถา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.4 อาชีวอนามัย (ต่อ)		<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทำความสะอาดในบริเวณบ้านพักคนงานให้เป็นระเบียบเรียบร้อยอยู่เสมอ โดยความร่วมมือจากคนงานก่อสร้างทุกคน</li> <li>- กำหนดให้มีกฎเกณฑ์และระเบียบข้อบังคับสำหรับการอยู่ร่วมกันของคนงานและการอยู่ร่วมกับชุมชน เพื่อความปลอดภัยและไม่สร้างความเดือดร้อนให้กับชุมชนที่ตั้งอยู่โดยรอบบ้านพักคนงานก่อสร้าง</li> <li>- จัดให้มีสวัสดิการด้านการรักษาพยาบาล</li> </ul> <p>15.2 ความปลอดภัยเกี่ยวกับเครื่องมือเครื่องจักร</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จัดให้มีการอบรมพนักงานเกี่ยวกับวิธีการใช้เครื่องมือเครื่องจักรต่างๆ ให้ถูกต้องตรงตามวัตถุประสงค์ของเครื่องมือเครื่องจักรแต่ละชนิด ซึ่งจะก่อให้เกิดประสิทธิภาพที่ดีในการทำงานและเกิดความปลอดภัยต่อผู้ปฏิบัติงาน รวมถึงมีการตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องมือตามคำแนะนำของผู้ผลิต</li> <li>- เครื่องมือ เครื่องจักรที่มีการใช้ไฟฟ้าและเชื้อเพลิง จะได้รับการดูแลเอาใจใส่เป็นพิเศษ และพนักงานจะต้องปฏิบัติตามกฎความปลอดภัยสำหรับเครื่องมือเครื่องจักรเหล่านี้อย่างเคร่งครัด</li> <li>- ก่อนการใช้เครื่องมือ เครื่องจักร และหลังการใช้งานทุกครั้ง จะต้องมี การตรวจสอบและ/หรือซ่อมแซมแก้ไขเพื่อให้การใช้งานเป็นไปอย่างปกติ</li> </ul>	

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 58/87

ลงชื่อ.....

(นางรัชชียา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเถา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.4 อาชีวอนามัย (ต่อ)		<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u></p> <p>15.3 ระบบป้องกันอัคคีภัย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- บริเวณสำนักงานและบ้านพักคนงาน ต้องติดตั้งถังเคมีดับเพลิงทุกระยะไม่เกิน 45 เมตร ในที่มองเห็นสามารถอ่านคำแนะนำการใช้ได้ สามารถนำไปใช้ได้สะดวก และต้องอยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ตลอดเวลา</li> <li>- ต้องฝึกอบรมคนงานก่อสร้างให้สามารถใช้ถังเคมีดับเพลิงได้อย่างถูกวิธี หากมีเหตุเพลิงไหม้เกิดขึ้น</li> <li>- ในพื้นที่ใกล้จุดเติมน้ำมันเชื้อเพลิงจะต้องติดตั้งป้ายห้ามสูบบุหรี่ไว้ด้วย</li> </ul> <p>16. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านอากาศและบรรยากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การคมนาคมขนส่ง และสุขาภิบาลอย่างเคร่งครัด</p>	

ลงชื่อ.....

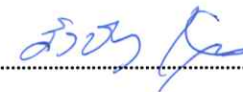


(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 59/87

ลงชื่อ.....



(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเนา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>4.4 อาชีวอนามัย (ต่อ)</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>กิจกรรมในระยะดำเนินการ เป็นการคมนาคมขนส่งของผู้ใช้เส้นทางโครงการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ ซึ่งไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง และไม่มีเครื่องจักรจำนวนมากเข้ามาทำงานในพื้นที่ ดังนั้น การคมนาคมในระยะดำเนินการไม่ส่งผลกระทบต่อด้านอาชีวอนามัย สำหรับงานบำรุงรักษาจะมีการจ้างแรงงานเข้ามาดำเนินการซ่อมบำรุงบริเวณที่ชำรุดเสียหาย ไม่มีการใช้เครื่องจักรขนาดใหญ่ในการก่อสร้าง แต่เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างต้องดำเนินการบนทางหลวงที่มีการสัญจรของประชาชน ซึ่งอาจจะส่งผลให้คนงานก่อสร้างเกิดอุบัติเหตุได้ แต่เนื่องจากการซ่อมบำรุงใช้คนงานจำนวนน้อย และใช้ระยะเวลาก่อสร้างไม่นาน จึงเป็นผลกระทบทางลบระดับต่ำ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยอย่างเคร่งครัดตามพระราชบัญญัติความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 และพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 (ฉบับปรับปรุง พ.ศ. 2562) ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียงพ.ศ.2559</li> <li>- กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2549 ออกตามความในมาตรา 6 และมาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 และประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 123 ตอนที่ 65 ก เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน พ.ศ. 2549)</li> </ul> </li> <li>2. กรมทางหลวงต้องจัดให้มีรั้วกัน เพื่อกำหนดขอบเขตการทำงานบริเวณที่มีการซ่อมบำรุงให้มีความชัดเจน</li> <li>3. กรมทางหลวงต้องติดตั้งป้ายเตือนหรือกวยสะทอนแสงเป็นระยะๆ ไม่น้อยกว่า 150 เมตร ก่อนถึงบริเวณที่มีการซ่อมบำรุง เพื่อให้รถที่สัญจรไปมามีความระมัดระวัง</li> </ol>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566  
หน้า 60/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเถา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.4 อาชีวอนามัย (ต่อ)		<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา (ต่อ)</u></p> <p>4. กรณีที่มีการเปียงเลน กรมทางหลวงต้องจัดให้มีป้ายเตือนก่อนถึงจุดปฏิบัติงานไม่น้อยกว่า 1 กิโลเมตร เพื่อป้องกันรถพุ่งชนพนักงานซ่อมบำรุง</p> <p>5. พนักงานซ่อมบำรุงทางหลวงต้องมีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น หมวกนิรภัย ถุงมือ รองเท้าบูท เสื้อผ้าสะท้อนแสง หรือเสื้อกั๊กสีสด ที่สามารถมองเห็นชัดเจนในระยะไกล เพื่อความปลอดภัยในการทำงาน</p>	
4.5 สาธารณสุข	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>1. ปัญหาสุขภาพอนามัย : ในระหว่างการก่อสร้างทำให้เกิดเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน การฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และมลสารต่างๆ ในอากาศ ความสั่นสะเทือนและเสียงดังรบกวน ไปสู่ชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง แนวเส้นทาง ซึ่งเป็นสาเหตุของปัญหาสุขภาพอนามัย โดยเฉพาะโรคระบบทางเดินหายใจ ระบบการได้ยินของประชาชนที่อยู่อาศัยอยู่ในบริเวณแนวถนนโครงการ รวมทั้งโรคระบาดจากคนงานก่อสร้าง อย่างไรก็ตามกิจกรรมดังกล่าวใช้ระยะเวลาค่อนข้างสั้น จึงเป็นผลกระทบทางลบระดับต่ำ</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>1. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องตรวจสอบสุขภาพทั่วไปและซักประวัติ เพื่อคัดกรองโรคติดต่อของคนงานและพนักงานก่อนรับเข้ามาปฏิบัติงาน</p> <p>2. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นและยาสามัญประจำบ้านไว้บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้างและบ้านพักคนงานเพื่อรักษาพยาบาลอาการเจ็บป่วยเล็กน้อยของคนงานก่อสร้าง</p> <p>3. ในกรณีมีเรื่องร้องเรียนหรือตรวจสอบพบว่าประชาชนในพื้นที่ได้รับผลกระทบอันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการและส่งผลกระทบต่อปัญหาสาธารณสุขของชุมชน ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องรีบดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยเร็วตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน</p> <p>4. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีรถสำหรับส่งคนงานก่อสร้างไปยังสถานพยาบาลที่อยู่ใกล้เคียงในกรณีฉุกเฉินและประสานงานกับสถานพยาบาลที่ตั้งอยู่ใกล้พื้นที่โครงการ</p>	

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิวพัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566  
หน้า 61/87

ลงชื่อ.....

(นางรัชชียา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>4.5 สาธารณสุข (ต่อ)</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u></p> <p>2. ปัญหาอนามัยสิ่งแวดล้อมและการแพร่ระบาดของโรค : ประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ปัญหาด้านขยะมูลฝอย/น้ำเสีย : บ้านพักคนงาน จำนวน 1 แห่ง จะก่อให้เกิดน้ำเสีย 24.0 ลบ.ม./วัน และขยะมูลฝอย 0.45 ลบ.ม. หากมีการจัดการด้านสุขาภิบาลไม่เพียงพอ จะส่งผลให้เกิดกลิ่นเน่าเหม็นและเป็นแหล่งแพร่พันธุ์ของแมลงวัน สัตว์นำโรค และเชื้อโรค เช่น เชื้ออหิวาต์ บิด ไทฟอยด์ เป็นต้น โดยแมลงวันและสัตว์นำโรคจะเป็นพาหะนำโรกระบบทางเดินอาหารสู่คนงานภายในบ้านพักคนงานได้</li> <li>- การจัดการน้ำดื่ม-น้ำใช้ : กิจกรรมของคนงานในบ้านพักคนงานก่อสร้าง ต้องมีการจัดหาน้ำใช้ 30.0 ลบ.ม./วัน ส่วนน้ำดื่มทางผู้รับจ้างก่อสร้างจะจัดซื้อน้ำดื่มแบบถังในปริมาณที่พอเพียงกับคนงาน ในอัตราไม่น้อยกว่า 2 ลิตร/คน-วัน หากการจัดหาน้ำสะอาดบริเวณบ้านพักคนงานไม่เพียงพอ อาจก่อให้เกิดการแพร่ระบาดของโรกระบบทางเดินอาหารต่างๆ ของคนงานภายในบ้านพักคนงานและแพร่กระจายไปสู่ชุมชนใกล้เคียงได้ เช่น บิด อหิวาต์ ท้องร่วง เป็นต้น</li> </ul> <p>3. <b>ขีดความสามารถในการบริหารด้านสาธารณสุข :</b></p> <p>กิจกรรมในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้างทุกกิจกรรมที่ดำเนินการจากเจ้าหน้าที่และคนงานของโครงการเข้ามาเกี่ยวข้อง โดยบุคคลเหล่านี้เป็นผู้ได้รับการคุ้มครองด้านสวัสดิการการรักษพยาบาลในระบบประกันสังคมที่สามารถเข้ารับรักษาตัวในสถานพยาบาลในบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการได้โดยไม่เพิ่มภาระในการให้บริการของประชาชนในพื้นที่ ประกอบกับสถานพยาบาลในพื้นที่มีเจ้าหน้าที่เพียงพอในการดูแลผู้ป่วย จึงไม่มีผลกระทบ</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u></p> <p>5. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านอากาศและบรรยากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การคมนาคมขนส่ง อาชีวอนามัย และสุขาภิบาลอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันผลกระทบจากคนงานที่อาจส่งผลกระทบต่อด้านสาธารณสุขของประชาชนในพื้นที่</p> <p>6. กรณีที่มีโรคระบาดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามข้อกำหนด หรือมาตรการของทางราชการ หรือกระทรวงสาธารณสุขอย่างเคร่งครัด</p> <p>7. กรณีที่มีการแพร่ระบาดของโรคเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางปฏิบัติการจัดการสถานที่ก่อสร้างและที่พักชั่วคราวของคนงานก่อสร้างของกรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข ดังนี้</p> <p>7.1 ให้ผู้ปฏิบัติงานสังเกตอาการตนเองและประเมินตนเองก่อนออกจากบ้าน/ห้องพัก/ที่พักด้วยแอปพลิเคชัน Thai Save Thai หรือแอปพลิเคชันของทางราชการ หรือที่หน่วยงานกำหนด หากพบอาการผิดปกติหรือมีความเสี่ยงสูงให้แจ้งหัวหน้างาน เพื่อพิจารณาหยุดปฏิบัติงาน และปฏิบัติตามคำแนะนำ เพื่อป้องกันการนำเชื้อเข้าสู่กระบวนการทำงาน</p> <p>7.2 กำหนดทางเข้า-ออกสถานที่ก่อสร้างและแคมป์คนงานที่ชัดเจน มีเจ้าหน้าที่ประจำ และจำกัดทางเข้า-ออกให้เป็นช่องทางเดียว เพื่อควบคุมการเข้า-ออก และสามารถคัดกรองผู้เข้า-ออกได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p>	

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เลขียน 2566  
หน้า 62/87

ลงชื่อ.....

(นางรัชชียา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อนามบินอุตะเถา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.5 สาธารณสุข (ต่อ)		<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u></p> <p>7.3 ผู้ปฏิบัติงาน แรงงาน ผู้รับเหมา และผู้มาติดต่อทุกคนก่อนเข้าปฏิบัติงานภายในบริเวณสถานที่ก่อสร้างและแคมป์คนงาน ต้องมีการคัดกรองโดยการตรวจวัดอุณหภูมิร่างกายและแสดงผลประเมินอาการเสี่ยงของตนเอง (แอปพลิเคชัน “ไทยเซฟไทย (Thai Save Thai)” หรือระบบที่รัฐกำหนด) หากพบผู้ที่มีอุณหภูมิร่างกายสูงกว่า 37.5 องศาเซลเซียสขึ้นไป ให้พักคอยและวัดอุณหภูมิอีกครั้ง หากอุณหภูมิไม่ลด จะถือว่ามิใช่ ไม่อนุญาตให้เข้าทำงาน และให้อยู่ในพื้นที่กักตัวชั่วคราว (Isolation Area) และรายงานให้ จป. หรือผู้รับผิดชอบประเมินความเสี่ยง ดำเนินการตามระดับความเสี่ยงต่อไป</p> <p>7.4 ผู้ปฏิบัติงานและผู้มาติดต่อ สวมหน้ากากผ้า หรือหน้ากากอนามัยตลอดเวลา และอาจจัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันตนเองเพิ่มเติม สำหรับผู้ปฏิบัติงาน เช่น ถุงมือ แผ่นใสครอบหน้า (Face Shield) ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะงานที่ทำ</p> <p>7.5 จัดให้มีที่ล้างมือพร้อมสบู่ หรือแอลกอฮอล์หรือเจลแอลกอฮอล์ (ที่มีแอลกอฮอล์เป็นส่วนผสมอย่างน้อยร้อยละ 70 ไว้ ณ จุดทางเข้า-ออก บริเวณต่างๆ และจุดที่มีความเสี่ยงจากการสัมผัสร่วม เช่นจุดลงชื่อเข้าทำงาน ที่ติดต่อ สถานที่รับประทานอาหาร จุดกั้นน้ำดื่ม ห้องส้วม สำหรับผู้ปฏิบัติงานและผู้มาติดต่ออย่างเพียงพอ</p>	

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 63/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด





แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อนามบินอุตะเถา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.5 สาธารณสุข (ต่อ)		<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u></p> <p>7.6 กำหนดให้มีการเว้นระยะห่างระหว่างบุคคล อย่างน้อย 1-2 เมตร ตามความเหมาะสม รวมถึงการจัดเว้นระยะห่างของสถานที่ เพื่อลดการสัมผัสระหว่างบุคคล</p> <p>7.7 ปรับรูปแบบการทำงาน จัดระบบการทำงานเพื่อลดความหนาแน่นลดโอกาสเสี่ยงจากการทำงาน เช่น การเหลื่อมเวลาการทำงาน เหลื่อมพื้นที่ทำงาน สลับวัน เป็นต้น</p> <p>7.8 จัดให้คนงานทำงานเป็นกลุ่ม ใช้ชีวิตเฉพาะในกลุ่มของตนเอง (Bubble) และกำหนดให้มีกิจกรรมข้ามกลุ่มให้น้อยที่สุด โดยการออกแบบระบบงานให้สอดคล้องกับกระบวนการก่อสร้าง เช่น การแบ่งกลุ่มคนงานของผู้รับเหมาแต่ละเจ้า จะไม่มีกิจกรรมหรือปฏิบัติงานในพื้นที่เดียวกัน ในเวลาเดียวกัน แยกพื้นที่การทำงาน</p> <p>7.9 งดกิจกรรมการรวมตัว กิจกรรมสังสรรค์ กิจกรรมที่ทำให้เกิดความแออัด โดยถือหลักหลีกเลี่ยงการติดต่อสัมผัสระหว่างกัน</p> <p>7.10 หากมีการรับ-ส่งพนักงาน ให้ดูแลด้านความปลอดภัยของคนงาน เช่น จำกัดจำนวนคนในรถรับ-ส่ง ไม่ให้แออัด จัดที่นั่งไม่ให้หันหน้าเข้าหากัน และให้สวมหน้ากากผ้า หรือหน้ากากอนามัย หลีกเลี่ยงการพูดคุยโดยไม่จำเป็นตลอดระยะเวลาการเดินทาง ห้ามผู้ไม่เกี่ยวข้องร่วมโดยสาร และไม่แวะระหว่างทาง</p>	

ลงชื่อ..... 

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566  
หน้า 64/87

ลงชื่อ..... 

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อกับถนนบึงอู่ตะเภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.5 สาธารณสุข (ต่อ)		<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u></p> <p>7.11 ส่งเสริม สนับสนุน ให้มีการฉีดวัคซีนโควิด-19 แก่พนักงานแรงงาน ผู้รับเหมา โดยให้มีสัดส่วนคนมีภูมิต้านทาน (เคยติดเชื้อ+วัคซีน+ตรวจพบภูมิต้านทาน) ในสถานที่ก่อสร้างและแคมป์คนงานก่อสร้าง มากที่สุด (ระดับความปลอดภัยสูง &gt;70%, ปานกลาง 30-70%, ต่ำ&lt;30%)</p> <p>7.12 ใช้ Antigen Test Kit ตรวจหาเชื้อในพนักงานที่มีอาการคล้ายไข้หวัด ท้องเสีย จมูกไม่ได้กลิ่น ลิ้นไม่รับรส หรือเมื่อสงสัยว่าอาจป่วยเป็นโรคโควิด-19 หากไม่มีผู้ที่มีอาการสงสัย ให้สุ่มตรวจเชิงรุก โดยใช้ PCR หรือ Antigen Test Kit ในพนักงานและแรงงานเป็นระยะ ตามขนาดจำนวนคนงาน</p> <p>7.13 ประสาน ดำเนินการเพื่อให้คนงานทุกคนมีโรงพยาบาลคู่สัญญาที่จะให้การดูแลรักษา เมื่อพบว่า มีอาการป่วย หรือติดเชื้อ</p> <p>7.14 เตรียมแผนปฏิบัติการหรือแผนเผชิญเหตุ โดยทำความเข้าใจกับคนงานตั้งแต่ยังไม่เกิดเหตุการณ์ระบาด ประเด็นสำคัญที่ควรทำความเข้าใจ เพราะน่าจะกระทบการดำเนินชีวิตของคน เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การกักตัวในสถานที่ที่กำหนด หากคนงานเป็นผู้เสี่ยงสูง ดังนั้นคนงานควรจัดเตรียมคนในครอบครัว หากตนเองต้องแยกกักตัว เนื่องจากเป็นผู้สัมผัสหรือเมื่อตนเองต้องแยกไปอยู่โรงพยาบาลสนาม เนื่องจากติดเชื้อ</li> </ul>	

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566  
หน้า 65/87

ลงชื่อ.....

(นางรัชชียา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเถา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.5 สาธารณสุข (ต่อ)		<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- หากคนงานติดเชื้ออาจไม่ได้เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลสนามได้ทันที โดยเฉพาะคนติดเชื้อที่อยู่ในวัยหนุ่ม ไม่มีโรคประจำตัว แต่จะอยู่ในพื้นที่พักคอย หรือพื้นที่ที่จัดเป็น Camp Isolation ขณะที่อยู่ใน Camp Isolation หากทุกคนปฏิบัติตามแนวทางที่กำหนด ผู้ติดเชื้อจะมีโอกาสแพร่เชื้อให้ผู้อื่นน้อยมาก</li> <li>- จัดระบบรองรับการดำรงชีวิตประจำวันในระหว่างการกักกันตัว</li> </ul> <p>7.15 จัดเตรียมสถานที่แยกกักตัวผู้ติดเชื้อ หรือมีความเสี่ยงจากการสัมผัสผู้ติดเชื้อภายในสถานที่ก่อสร้างและแคมป์คนงานก่อสร้าง (Camp Isolation) คนดูแล อาหาร น้ำ และมีระบบส่งต่อไปสถานพยาบาลที่กำหนด</p> <p>8. จัดให้มีการเฝ้าระวัง ป้องกันและควบคุมการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ในแคมป์หรือที่พักคนงาน หรือที่ก่อสร้าง ดังนี้</p> <p>8.1 ผู้ประกอบการ/นายจ้าง</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) กรณีเป็นคนงานต่างด้าว ต้องมีใบรับรองการทำงานที่ถูกต้อง และผ่านการตรวจสุขภาพก่อนอนุญาตให้ทำงาน</li> <li>2) จัดให้มีการคัดกรองเบื้องต้น โดยสังเกตผู้ที่มีอาการเจ็บป่วย เช่น มีไข้ ไอ จาม มีน้ำมูก หรือเหนื่อยหอบ ให้หยุดปฏิบัติงาน และพาไปพบแพทย์ทันที</li> <li>3) จัดหาหน้ากากอนามัย หรือหน้ากากผ้า และอุปกรณ์ป้องกันให้เพียงพอกับคนงาน</li> </ol>	

ลงชื่อ..... 

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 66/87

ลงชื่อ..... 

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเกา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.5 สาธารณสุข (ต่อ)		<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4) จัดให้มีที่ล้างมือพร้อมสบู่ หรือจุดบริการเจลแอลกอฮอล์สำหรับคนงานอย่างเพียงพอ ทั้งในพื้นที่บริเวณก่อสร้าง และที่พักคนงาน</li> <li>5) จัดที่นั่งรับประทานอาหารในแคมป์หรือสถานที่ก่อสร้าง ให้มีระยะห่างระหว่างบุคคล 1 - 2 เมตร</li> <li>6) กรณีจัดน้ำดื่มให้คนงาน ควรใช้ภาชนะใส่น้ำที่ใช้ครั้งเดียวทิ้ง หรือให้คนงานนำภาชนะใส่น้ำส่วนตัวมา ไม่ใช่ปะปนกับคนงานอื่น</li> <li>7) การรับ - ส่ง คนงาน ควรจำกัดจำนวนคนในรถไม่ให้แออัด จัดที่นั่งไม่ให้หันหน้าเข้าหากัน ให้สวมหน้ากากอนามัย หรือหน้ากากผ้า หลีกเลี่ยงการพูดคุยตลอดระยะเวลาการเดินทาง ไม่ควรแหวะระหว่างทาง และไม่ควรรับประทานอาหารระหว่างเดินทาง</li> <li>8) จัดหาสื่อความรู้ และข้อมูลข่าวสาร เกี่ยวกับการป้องกันโรคโควิด-19 ด้วยภาษา ที่คนงานเข้าใจได้ และให้มีจุดประชาสัมพันธ์ การป้องกันโรคโควิด-19 ที่ชัดเจน</li> <li>9) ให้ผู้ควบคุมงาน/หัวหน้างาน จัดให้มี safety talk กับคนงาน เกี่ยวกับการป้องกันโรคโควิด-19 ช่วงก่อนเข้างานทุกวัน และมีการกำกับติดตามการปฏิบัติตามแนวทางการป้องกันโรคโควิด-19 อย่างสม่ำเสมอ</li> </ol>	

ลงชื่อ..... 

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เลขayan 2566

หน้า 67/87

ลงชื่อ..... 

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.5 สาธารณสุข (ต่อ)		<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u></p> <p>10) เตรียมวางแผนการปฏิบัติการและทำความเข้าใจกับคนงาน กรณีที่มีการยืนยันว่าผู้ป่วย เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การโยกย้ายคนงานที่ไม่ป่วยเพื่อลดการสัมผัสกับผู้ป่วย สำหรับผู้สัมผัสเสี่ยงสูงรวมถึงครอบครัวของผู้สัมผัสเสี่ยง สูงจะถูกแยกไปกักตัว</li> <li>- จัดระบบรองรับการดำรงชีวิตประจำวันในระหว่างการ กักกันตัวคนงาน หรือกรณีที่มีการปิดพื้นที่แคมป์ เช่น การจัดหาอาหาร น้ำดื่มและของใช้ประจำวันของคนงาน เป็นต้น</li> <li>- การจำกัดการเดินทางเข้าออกจากแคมป์หรือที่พัก</li> <li>- การปิดพื้นที่แคมป์เพื่อใช้เป็นพื้นที่ในการควบคุมโรค หรือ เพื่อการรักษาพยาบาล</li> <li>- ประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ทันที เพื่อ รับทราบคำแนะนำ</li> </ul> <p>8.2 คนงานและบุคคลในครอบครัว</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ให้ทำความสะอาดห้องพักและบริเวณพื้นที่ส่วนกลางหรือ พื้นที่ที่ใช้ร่วมกันในที่พัก และเปิดประตู หน้าต่างเพื่อระบาย อากาศ เป็นประจำทุกวัน</li> <li>2) ที่อาบน้ำรวม ไม่ควรรวมกลุ่มอาบน้ำพร้อมกัน ควรใช้อุปกรณ์ อาบน้ำส่วนตัว เช่น ชันน้ำ สบู่ เป็นต้น</li> </ol>	

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เลขayan 2566

หน้า 68/87

ลงชื่อ.....

(นางรัชชียา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.5 สาธารณสุข (ต่อ)		<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3) ให้ทำความสะอาด ห้องน้ำ ห้องส้วม กลอน ลูกบิดประตู อ่างล้างมือ และบริเวณที่อาจมีการปนเปื้อน หรือบริเวณที่มีการสัมผัสบ่อยๆ เช่น ราวจับ สวิตช์ไฟ ฯลฯ ด้วยน้ำผสมผงซักฟอกหรือน้ำยาฆ่าเชื้อโรคอย่างสม่ำเสมอ</li> <li>4) ให้สวมหน้ากากอนามัย หรือหน้ากากผ้า ตลอดเวลาทั้งขณะปฏิบัติงานและอยู่ในที่พัก ไม่นำมือมาสัมผัสใบหน้า ตา จมูก และปาก โดยไม่จำเป็น</li> <li>5) การทำอาหาร ต้องล้างมือด้วยน้ำและสบู่ทุกครั้ง ก่อนหยิบจับอาหาร ไม่กินอาหารร่วมกันเป็นกลุ่ม และควรแยกของใช้ส่วนตัว เช่น แก้วน้ำ ช้อน เป็นต้น</li> <li>6) ไม่ไปในสถานที่แออัด หรือที่รวมกันของคนหมู่มาก เช่น ตลาด หรือร้านค้า เป็นต้น</li> <li>7) งดกิจกรรมสังสรรค์ที่มีการรวมกลุ่ม การกิน การดื่ม ในช่วงเวลาเลิกงาน หรือวันหยุด</li> <li>8) ให้สังเกตตนเองและบุคคลในครอบครัว หากมีอาการ ไข้ ไอ จาม มีน้ำมูก หรือเหนื่อยหอบ ให้หยุดปฏิบัติงาน และแจ้งหัวหน้างาน หรือนายจ้างทราบ</li> </ol>	

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิวพัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566  
หน้า 69/87

ลงชื่อ.....

(นางรัชชียา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อนามบินอุตะผา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.5 สาธารณสุข (ต่อ)	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>เมื่อมีการดำเนินโครงการ ทำให้การคมนาคมมีความสะดวก เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของการคมนาคมบนโครงข่ายมีผลทำให้ปริมาณจราจรเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจากการประเมินผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดด้านสาธารณสุข อาจเกิดจากการเพิ่มขึ้นของมลพิษทางอากาศ ความสั่นสะเทือน และเสียงดัง จากการจราจรบนเส้นทางโครงการ แต่จากการประเมินผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนจากปริมาณจราจรที่จะเข้ามาใช้โครงการในอนาคต พบว่า แม้ไม่ทำให้คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือนมีค่าเปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญ และยังคงเป็นไปตามมาตรฐานกำหนด แต่อาจมีผลกระทบบ้าง จึงถือเป็นผลกระทบทางลบระดับต่ำต่อประชาชนใกล้เคียงตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งต้องกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อไป สำหรับกิจกรรมงานบำรุงรักษา ปกติและตามกำหนดเวลา และงานบำรุงรักษาพิเศษ/งานบูรณะ/งานฉุกเฉิน อาจทำให้เกิดความไม่สะดวกในการสัญจรเป็นช่วงเวลาสั้นๆ และไม่ได้เกิดขึ้นบ่อยครั้งจนก่อให้เกิดปัญหาด้านสาธารณสุข ถือว่าไม่มีผลกระทบ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านอากาศและบรรยากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>

ลงชื่อ..... 

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 70/87

ลงชื่อ..... 

(นางรัชชียา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.6 การแบ่งแยก	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>จากการตรวจสอบ พบว่า มีแปลงที่ดินของประชาชนที่ถูกแบ่งแยกจากแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 3 แปลง ได้แก่ เลขที่ดิน 313 เลขที่ดิน 314 และเลขที่ดิน 434 อย่างไรก็ตาม ข้อกำหนดในพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 มาตรา 34 กำหนดว่า “ในกรณีที่ต้องเวนคืนที่ดินแปลงใดแต่เพียงบางส่วน ถ้าเนื้อที่เหลืออยู่นั้นน้อยกว่า 25 ตารางวา หรือที่ดินที่เหลืออยู่ด้านใดด้านหนึ่งมีความยาวน้อยกว่า 5 วา แม้จะมีเนื้อที่เหลืออยู่มากกว่า 25 ตารางวา แต่ไม่สามารถอยู่อาศัยได้อย่างปลอดภัยหรือใช้ประโยชน์ได้ ถ้าเจ้าของร้องขอให้เจ้าหน้าที่ซื้อที่ดินส่วนที่เหลือด้วย” เมื่อพิจารณาเนื้อที่ที่ดินที่เหลือของที่ดินทั้ง 3 แปลงที่ถูกแบ่งแยกจากแนวเส้นทาง พบว่ามี 2 แปลง (เลขที่ 313 และ 314) เข้าข่ายประเภทที่สามารถเวนคืนทั้งแปลงได้ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 จึงมีเพียงแปลงเลขที่ดิน 434 ที่ได้รับผลกระทบจากการแบ่งแยกที่ดินออกเป็น 2 ฝั่ง และได้รับผลกระทบต่อความไม่สะดวกในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ แต่จากการสำรวจภาคสนาม พบว่า การใช้ที่ดินของแปลงเลขที่ 434 เป็นไม่เหมาะสม ไม่ได้เป็นพื้นที่เกษตรกรรมหรือที่พักอาศัย และเจ้าของที่ดินไม่ได้มีการเดินทางเข้า-ออกที่ดินดังกล่าวเป็นประจำ จึงเป็นผลกระทบทางลบระดับต่ำ</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. แปลงที่ดินที่ได้รับผลกระทบจากการถูกแบ่งแยกออกเป็น 2 ฝั่ง ได้แก่ แปลงเลขที่ 313 และเลขที่ 314 ให้กรมทางหลวงพิจารณาเวนคืนที่ดินทั้งแปลง เนื่องจากซึ่งมีเนื้อที่ที่ดินส่วนที่เหลือเป็นไปตามมาตรา 34 พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 เพื่อลดผลกระทบจากการแบ่งแยก</li> <li>2. กรมทางหลวงต้องก่อสร้างถนนบริการระดับดิน (Service Road) ขนาด 2 ช่องจราจรขนานตลอดแนวเส้นทางยกระดับ พร้อมทั้งจุดกลับรถจำนวน 2 แห่ง ตามที่ได้เสนอไว้ในมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบให้สามารถเดินทางไปมาหาสู่กันระหว่างชุมชนภายหลังเปิดใช้แนวเส้นทางโครงการได้</li> </ol>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566  
หน้า 71/87

ลงชื่อ.....

(นางรัชชียา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด





แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>4.6 การแบ่งแยก (ต่อ)</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> เนื่องจากการพัฒนาโครงการมีการก่อสร้างถนนตัดใหม่ต่อเชื่อมกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 รวมทั้งก่อสร้างถนนบริการระดับดิน (Service Road) ได้ทางยกระดับ โดยไม่มีการล้อมรั้วปิดกั้นระหว่างแนวเส้นทางโครงการกับที่ดินของประชาชน แม้ว่าในระยะดำเนินการชุมชนบริเวณโครงการถูกแบ่งออกเป็น 2 ฝั่ง และผลกระทบดังกล่าวจะเกิดขึ้นต่อเนื่องยาวนานตลอดการเปิดใช้โครงการ แต่เนื่องจากพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบมีการตั้งถิ่นฐานของประชาชนน้อยมาก ส่วนใหญ่เป็น พื้นที่โล่ง สลับกับพื้นที่เกษตรกรรมประเภทไร่มันสำปะหลัง สวนมะม่วงและไม่ละเมาะ จึงส่งผลให้ผู้ใช้ได้รับผลกระทบเป็นเพียงกลุ่มเล็กๆ เท่านั้น ผลกระทบทางลบระดับต่ำ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด เพื่อบำรุงรักษาให้ถนนบริการระดับดิน (Service Road) มีสภาพดีอยู่เสมอ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. กรมทางหลวง ต้องตรวจสอบและซ่อมแซมผิวจราจรให้มีสภาพใช้งานได้ตลอดเวลา</li> <li>2. กรมทางหลวง ต้องดูแลและบำรุงรักษาป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร บนพื้นทาง ไฟกระพริบ และอุปกรณ์ควบคุมจราจร รวมถึงไฟฟ้าแสงสว่างตลอดแนวเส้นทางโครงการ ให้อยู่ในสภาพดีตามมาตรฐานของกรมทางหลวง</li> <li>3. ในช่วงที่มีการปรับปรุงซ่อมแซมผิวทาง ไหล่ทาง หรือลาดคันทาง กรมทางหลวงต้องกำหนดให้ผู้รับจ้างดำเนินการติดตั้งป้ายสัญญาณเตือนล่วงหน้าก่อนถึงบริเวณที่มีการก่อสร้างซ่อมแซม เพื่อเตือนให้ผู้ใช้ทางทราบ</li> </ol>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u> ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>
<p>4.7 อุบัติเหตุและความปลอดภัย</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> อุบัติเหตุจากการกีดขวางการจราจร : เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการพาดผ่าน พื้นที่การของรถไฟแห่งประเทศไทย พื้นที่ของกองทัพอากาศ และพื้นที่ของประชาชน โดยในระหว่างการก่อสร้างแนวเส้นทางบางช่วงจะมีพื้นที่ก่อสร้าง และวางเครื่องจักร/อุปกรณ์บนถนนเดิม และอาจส่งผลกระทบต่อด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง ดังนี้</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>พื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย</u> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.1 ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งไฟส่องสว่าง/ไฟกระพริบบนแผงคอนกรีตกั้นระหว่างพื้นที่ก่อสร้างกับแนวเขตที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อกำหนดขอบเขตการทำงานให้มีความชัดเจน</li> </ol> </li> </ol>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566  
หน้า 72/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะผา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>4.7 อุบัติเหตุและความปลอดภัย</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u></p> <p>❑ <u>พื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย</u> : เนื่องจากแนวเส้นทางของถนนบริการระดับดิน (Service Road) ไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย จึงไม่ทำให้บริเวณเขตทางรถไฟเป็นจุดตัดกระแสจราจร ประกอบกับทางรถไฟสายตะวันออก ใช้เป็นเส้นทางใช้สำหรับขนส่งวัสดุหิน ผลิตภัณฑ์และสินค้า ของโรงงานอุตสาหกรรมในบริเวณนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง และนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ปัจจุบันมีการขนส่งจำนวน 5 เที่ยวต่อวัน และไม่เป็นที่นิยมใช้บริการเนื่องจากมีค่าใช้จ่ายสูง จึงเป็นผลกระทบทางลบระดับต่ำ</p> <p>❑ <u>พื้นที่ของกองทัพเรือ</u> : จากการตรวจสอบสภาพปัจจุบันตามแนวเส้นทางของถนนบริการระดับดิน (Service Road) พาดผ่านพื้นที่ของกองทัพเรือ พบว่ามีสภาพปัจจุบันเป็นพื้นที่โล่ง โดยแนวเส้นทางตัดผ่านถนนเข้า-ออกบ้านพักทหารหน่วยบัญชาการนาวิกโยธิน 1 แห่ง บริเวณ กม.1+340 ระหว่างการก่อสร้างในกิจกรรมงานรื้อย้ายสิ่งกีดขวางงานดิน และงานทาง งานระบบระบายน้ำ จะมีพื้นที่ก่อสร้างวางเครื่องจักร/อุปกรณ์ ทำให้ถนนเข้า-ออกบ้านพักทหารหน่วยบัญชาการนาวิกโยธินเป็นจุดตัดกระแสจราจร และเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในระหว่างการก่อสร้างได้ โดยผลกระทบดังกล่าวมีโอกาสเกิดขึ้นจนกว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จ จึงเป็นผลกระทบทางลบระดับปานกลาง</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u></p> <p>2. <u>พื้นที่ของกองทัพเรือ</u></p> <p>2.1 ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้างให้ทหารภายในกองทัพเรือทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการก่อสร้าง อย่างน้อย 1 เดือน ทั้งแผนงานการก่อสร้าง และลักษณะงานที่จะดำเนินการ</p> <p>2.2 ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้เหมาะสมและเพียงพอ เพื่อความสะดวกและปลอดภัยของผู้ใช้ทางเมื่อจำเป็นต้องเดินทางผ่านพื้นที่ก่อสร้างในเวลากลางคืน</p> <p>2.3 ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดเตรียมพื้นที่จอดรถและจัดเก็บวัสดุก่อสร้างให้เป็นระเบียบ</p> <p>2.4 ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งไฟส่องสว่าง/ไฟกระพริบบนแผงคอนกรีตกันระหว่างพื้นที่ก่อสร้างกับแนวเขตที่ดินของกองทัพเรือเพื่อกำหนดขอบเขตการทำงานให้มีความชัดเจน</p> <p>2.5 ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกแก่รถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออก พื้นที่โครงการในช่วงการก่อสร้าง</p> <p>2.6 ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการคืนสภาพผิวจราจรทันที เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ ตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในแผนการก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบด้านการจราจร</p> <p>2.7 ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกความปลอดภัยขณะที่มีการก่อสร้างใน บริเวณจุดตัดกับถนนเข้า-ออกบ้านพักทหารหน่วยบัญชาการนาวิกโยธิน 1 แห่ง บริเวณ กม.1+340</p>	

ลงชื่อ..... 

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566  
หน้า 73/87

ลงชื่อ..... 

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อนามบินอุตะเกา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>4.7 อุบัติเหตุและความปลอดภัย</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u></p> <p>□ <u>พื้นที่ของประชาชน</u> : การก่อสร้างโครงการมีพื้นที่ก่อสร้างบริเวณที่จุดตัด/ทางเชื่อมของแนวเส้นทางโครงการกับถนนท้องถิ่นหมู่ 3 บ้านสระแก้ว บริเวณ กม.0+650 ซึ่งเป็นทางเข้าออกของชุมชนบ้านสระแก้ว โรงเรียนวัดสระแก้ว วัดสระแก้ว และพื้นที่เกษตรกรรม ซึ่งหากไม่มีการกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างโครงการให้ชัดเจน อาจส่งผลให้ผู้ใช้เส้นทางมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ โดยผลกระทบดังกล่าวมีโอกาสเกิดขึ้นจนกว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จ จึงกำหนดผลกระทบทางลบระดับปานกลาง</p> <p><u>อุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง</u> : ในระหว่างการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างเข้ามาในพื้นที่ จะเพิ่มโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุบนเส้นทางในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง นอกจากนี้ หากมีการบรรทุกน้ำหนักเกินกฎหมายกำหนด หรือมีการร่วนหล่นของวัสดุก่อสร้าง กีดขวางการจราจร และทำให้ผิวถนนเดิมชำรุดเสียหาย รวมทั้งการขับรดด้วยความคึกคะนอง ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรของพนักงานขับรถของโครงการ อาจส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้เส้นทางได้ โดยผลกระทบจะเกิดขึ้นตลอดจนกว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จ จึงพิจารณาเป็นผลกระทบทางลบระดับปานกลาง</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u></p> <p>3. <u>พื้นที่ของประชาชน</u></p> <p>3.1 ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้างให้ประชาชนทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการก่อสร้าง อย่างน้อย 1 เดือน ทั้งแผนงานการก่อสร้าง และลักษณะงานที่จะดำเนินการ</p> <p>3.2 ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้เหมาะสมและเพียงพอ เพื่อความสะดวกและปลอดภัยของผู้ใช้ทาง เมื่อจำเป็นต้องเดินทางผ่านพื้นที่ก่อสร้างในเวลากลางคืน</p> <p>3.3 ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดเตรียมพื้นที่จอดรถและจัดเก็บวัสดุก่อสร้างให้เป็นระเบียบ</p> <p>3.4 ผู้รับเหมาก่อสร้าง ต้องจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง โดยใช้แผงคอนกรีตเพื่อแยกเขตพื้นที่ก่อสร้างออกจากพื้นที่การจราจร</p> <p>3.5 ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งไฟส่องสว่าง/ไฟกระพริบบนแผงคอนกรีต</p> <p>3.6 ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกแก่รถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออก พื้นที่โครงการในช่วงการก่อสร้าง</p> <p>3.7 ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการคืนสภาพผิวจราจรทันที เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ ตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในแผนการก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบด้านการจราจร</p> <p>3.8 กรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งจากกิจกรรมการก่อสร้างว่าส่งผลให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อนรำคาญ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องรีบดำเนินการแก้ไข หรือหาวิธีการในการบรรเทาผลกระทบตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน</p>	

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิวพัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566  
หน้า 74/87

ลงชื่อ.....

(นางรัชชียา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.7 อุบัติเหตุและความปลอดภัย		<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u></p> <p>3.9 ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกขณะที่มีการก่อสร้างในบริเวณจุดตัดกับโครงข่ายคมนาคมสายหลัก รวมถึงทางเข้าหมู่บ้านขณะที่มีกิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณดังกล่าว ได้แก่ ถนนท้องถนน 3 บ้านสระแก้ว ซึ่งถือเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ</p> <p>4. กรมทางหลวงต้องจัดให้มีบุคคลที่ 3 เป็นผู้ดำเนินการตรวจสอบด้านความปลอดภัย (Safety Audit) ในงานก่อสร้างโครงการ</p>	
	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>การเปิดดำเนินการเป็นกิจกรรมการคมนาคมขนส่งของผู้ใช้ทางเดินทางเข้าสู่สนามบินอุตะภาได้อย่างสะดวกรวดเร็ว โดยไม่รบกวนระบบโครงข่ายคมนาคมเดิมในปัจจุบันที่เป็นเส้นทางในการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ ซึ่งเป็นการเพิ่มความสะดวกในการเดินทาง และช่วยลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบริเวณพื้นที่ดังกล่าวได้ จึงพิจารณาเป็นผลกระทบทางบวกในระดับปานกลาง สำหรับการซ่อมบำรุงโครงการมีพื้นที่ดำเนินงานบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ซึ่งหากไม่มีการกำหนดขอบเขตพื้นที่ซ่อมบำรุงให้ชัดเจน อาจส่งผลให้ผู้ใช้เส้นทางมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ แต่เนื่องจากการซ่อมบำรุงใช้เวลาไม่นาน ถือเป็นผลกระทบทางลบในระดับต่ำ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 75/87

ลงชื่อ.....

(นางรัชชียา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเถา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>4.8 ความปลอดภัยในสังคม</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>โครงการได้กำหนดที่ตั้งบ้านพักคนงานไว้บริเวณบริเวณชุมชนหมู่ 2 บ้านจำรุง (47P 720779E 1405984N) ซึ่งเคยเป็นที่ตั้งสำนักงานก่อสร้างและบ้านพักคนงานของโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายพัทยา-มาบตาพุด (ระยะที่ 2) ของกรมทางหลวง ในตอนเช้าคนงานก่อสร้างจะเดินทางจากที่พักไปยังพื้นที่ก่อสร้าง และใช้เวลาส่วนใหญ่ในการทำงานภายในขอบเขตพื้นที่ที่ก่อสร้าง แต่ในช่วงพักกลางวันจะเป็นเวลาที่คนงานก่อสร้างมีโอกาสพบประชาชนในชุมชนที่มีระยะห่างจากพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 100 เมตร ได้แก่ ชุมชนหมู่ 3 บ้านสระแก้ว และชุมชนหมู่ 8 บ้านเชิงเขา ซึ่งทั้ง 2 ชุมชนดังกล่าวมีประชาชนอาศัยอยู่ค่อนข้างน้อย และช่วงเวลาพักเป็นช่วงระยะเวลาสั้นๆ ไม่เกิน 1 ชั่วโมง ทำให้โอกาสเกิดการทะเลาะวิวาทมีน้อยมาก ประกอบกับบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการอยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรบ้านฉาง โดยในกรณีเกิดเหตุร้ายเจ้าหน้าที่สามารถเดินทางถึงที่เกิดเหตุบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการภายใน 20 นาที จึงถือเป็นผลกระทบทางลบในระดับต่ำ</p> <p>ช่วงเวลาหลังเลิกงานในช่วงเย็นและวันหยุด คนงานก่อสร้างจะมีโอกาสพบปะประชาชนในชุมชน โดยเฉพาะชุมชนหมู่ 2 บ้านจำรุง ซึ่งตั้งอยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่สำนักงานควบคุมโครงการและบ้านพักคนงานในระยะไม่เกิน 500 เมตร ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และการทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานก่อสร้างและประชาชนในชุมชนเดิมได้</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างให้ความสำคัญในการพิจารณาจ้างแรงงานในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก เพื่อลดปัญหาด้านสังคม/ลดปัญหาการว่างงาน และการอพยพแรงงาน และให้โอกาสแก่คนในพื้นที่เข้าทำงานกับโครงการให้มากที่สุด</li> <li>กรณีที่ผู้รับจ้างจ้างคนงานต่างด้าว จะต้องเป็นแรงงานต่างด้าวที่ได้รับการจดทะเบียนตามระเบียบกรมการจัดหางาน ว่าด้วยหลักเกณฑ์การพิจารณาจัดสรรจำนวนการจ้างคนต่างด้าว พ.ศ. 2559</li> <li>จัดให้มีการตรวจสอบประวัติคนงานก่อนเข้ารับปฏิบัติงาน โดยพนักงานต้องไม่เป็นบุคคลที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุอาชญากรรม หรือเกี่ยวข้องกับสารเสพติด</li> <li>ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำทะเบียนประวัติคนงานก่อสร้าง พร้อมรูปถ่ายที่สำนักงานควบคุมงาน เมื่อเกิดเหตุหรือปัญหาข้อร้องเรียนจะได้มีการเรียกตรวจสอบได้</li> <li>ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีหัวหน้าคนงานคอยสอดส่องดูแลพฤติกรรมของคนงานก่อสร้างให้อยู่ในระเบียบ ไม่ก่อความเดือดร้อนและปัญหาต่างๆ ให้กับผู้ที่อาศัยในพื้นที่โดยรอบบ้านพักคนงาน หากคนงานประพฤติผิดต้องมีการว่ากล่าวตักเตือน และมีบทลงโทษถึงขั้นไล่ออกในกรณีเกิดเหตุร้ายแรง โดยพิจารณาตามความเหมาะสมของเหตุการณ์</li> <li>ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทำความเข้าใจกับคนงานก่อสร้างและเจ้าหน้าที่โครงการในการอยู่ร่วมกับชุมชน เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน</li> </ol>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566  
หน้า 76/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>4.8 ความปลอดภัยในสังคม (ต่อ)</p>	<p><b>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</b> นอกจากนี้ หากบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างไม่มีระบบการคัดกรองบุคคล อาจส่งผลให้เกิดปัญหาต่างๆ ทางสังคมตามมาได้โดยเฉพาะปัญหายาเสพติด การลักขโมย การพนัน และอาชญากรรม เป็นต้น ทำให้ความปลอดภัยในพื้นที่ลดลง อย่างไรก็ตาม เนื่องจากพื้นที่โครงการอยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรบ้านฉาง มีระยะห่างประมาณ 4.20 กิโลเมตร ซึ่งในกรณีเกิดเหตุขึ้นเจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถเดินทางถึงที่เกิดเหตุบริเวณสำนักงานควบคุมโครงการและบ้านพักคนงานภายใน 10 นาที จึงถือว่าการเข้ามาพักอาศัยชั่วคราวของคนงานก่อสร้างก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนในระดับต่ำ</p>	<p><b>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</b> 7. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดบ้านพักคนงานก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบด้านความปลอดภัยในสังคม ดังนี้ 7.1 กำหนดขอบเขตบ้านพักคนงานให้ชัดเจน และห้ามบุคคลภายนอกเข้ามาพักในบ้านพักคนงานโดยไม่ได้รับอนุญาต 7.2 กำหนดทางเข้า-ออกให้ชัดเจน และจัดให้มีเวรยามดูแลความเรียบร้อยในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง 8. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำหนดกฎระเบียบห้ามมิให้คนงานก่อสร้างใช้ยาหรือสารกระตุ้น หรือดื่มสุราขณะปฏิบัติงาน รวมทั้งกำหนดบทลงโทษหากมีผู้ฝ่าฝืน 9. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องห้ามคนงานก่อสร้างส่งเสียงดังในยามวิกาล (ตั้งแต่ 22.00 น. จนถึงรุ่งเช้า 06.00 น. ของวันถัดไป) 10. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องประชาสัมพันธ์เพื่อชี้แจงข้อมูลก่อนเข้าดำเนินการก่อสร้างบ้านพักคนงานและสำนักงานก่อสร้าง เพื่อลดความขัดแย้งกับชุมชนที่อยู่ใกล้พื้นที่บ้านพักคนงาน 11. ผู้รับเหมาก่อสร้างประสานงานกับสถานีตำรวจภูธรบ้านฉาง จัดตั้งจุดตรวจใกล้กับบ้านพักคนงานก่อสร้าง 12. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดตั้งศูนย์รับฟังความคิดเห็นและเรื่องร้องเรียน บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ และเมื่อได้รับเรื่องร้องเรียนต้องเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยเร็วตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน</p>	

ลงชื่อ..... 

(นายปิยพงษ์ จิวพัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เลขหายน 2566  
หน้า 77/87

ลงชื่อ..... 

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อนามบินอุตะผา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.8 ความปลอดภัยในสังคม (ต่อ)	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>การเปิดใช้แนวเส้นทางของโครงการ เป็นการคมนาคมขนส่งของผู้ใช้ทางเพื่อเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ ส่วนการบำรุงรักษา ใช้แรงงานจำนวนน้อยและจ้างแบบไป-กลับ ดังนั้น กิจกรรมการคมนาคมของโครงการ ไม่ทำให้เกิดปัญหาความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนในชุมชนเดิม จึงไม่มีผลกระทบ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>ไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>
4.9 ผู้ใช้ทาง	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ในระหว่างการก่อสร้างโครงการจะมีรถขนส่งวัสดุก่อสร้างเข้ามาในพื้นที่ ซึ่งเป็นการเพิ่มความหนาแน่นของปริมาณจราจร และหากรถบรรทุกไม่มีการกำหนดน้ำหนักตามกฎหมายกำหนด จะส่งผลให้ถนนชำรุดเสียหายรวมทั้งการก่อสร้างแนวเส้นทางที่ตัดผ่านกับถนนเดิมในพื้นที่ ได้แก่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางหลวงหมายเลข 3 ทำให้ผู้ใช้ทางต้องใช้เวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้น และส่งผลกระทบต่อความไม่สะดวกในการเดินทางของผู้ใช้ทางที่ต้องผ่านพื้นที่ก่อสร้างโครงการเพื่อเดินทางไปยังสถานที่สำคัญบริเวณโดยรอบ เช่น สนามบินอุตะผากองพันทหารปืนใหญ่ต่อสู้อากาศยาน วัดบ้านคลองบางไผ่ โรงเรียนบ้านคลองบางไผ่ โรงเรียนเทศบาลเมืองบ้านฉาง 1 วัดศิริภาวนาราม และโรงพยาบาลสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ เป็นต้น รวมถึงการเดินทางของประชาชนในชุมชนที่ตั้งอยู่บริเวณโดยรอบแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ชุมชนหมู่ 2 บ้านจำรุง ชุมชนหมู่ 3 บ้านสระแก้ว ชุมชนหมู่ 4 บ้านคลองบางไผ่ และชุมชนหมู่ 8 บ้านเชิงเขา เป็นต้น ทั้งนี้ กลุ่มผู้ที่ได้รับผลกระทบจะเป็นประชาชนและผู้ใช้นถนนเป็นวงกว้าง จึงเป็นผลกระทบทางลบระดับปานกลาง</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566  
หน้า 78/87

ลงชื่อ.....

(นางรัชชียา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเถา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.9 ผู้ใช้ทาง (ต่อ)	<p><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b></p> <p>การเปิดดำเนินการโครงการ เป็นกิจกรรมการคมนาคมขนส่งของผู้ใช้ทางเดินทางเข้าสู่สนามบินอุตะเถา โดยไม่รบกวนระบบโครงข่ายคมนาคมเดิมในปัจจุบัน ทำให้ผู้ใช้ทางมีความคล่องตัวในการเดินทางบนถนนโครงการเพิ่มขึ้น และใช้ระยะเวลาในการเดินทางน้อยลง มีความสะดวกและปลอดภัยต่อประชาชนและผู้ใช้งานเป็นวงกว้าง ไม่เพียงแต่ระดับท้องถิ่นแต่ยังมีผลไปสู่ระดับภูมิภาคอีกด้วย โดยเฉพาะการเพิ่มศักยภาพในการเชื่อมโยงโครงข่ายและรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นจากการเข้ามาใช้สนามบินอุตะเถาในอนาคต จึงพิจารณาเป็นผลกระทบทางบวกในระดับสูง</p>	<p><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b></p> <p>กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด</p>	<p><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b></p> <p>ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>
4.10 สุนทรียภาพ	<p><b>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b></p> <p>กิจกรรมการก่อสร้างระดับดิน: กิจกรรมการก่อสร้างระดับดินที่ต้องมีพื้นที่ดำเนินงาน และการวางเครื่องจักรอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ บนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และทางหลวงหมายเลข 3 โดยระหว่างการก่อสร้างจะทำให้เกิดทัศนียภาพที่ไม่สวยงามจากการมองเห็นพื้นที่ก่อสร้าง การเก็บกองวัสดุต่างๆ ที่ไม่เป็นระเบียบ แต่เนื่องจากการก่อสร้างโครงการมีพื้นที่ดำเนินการระดับดิน ดังนั้น ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการมองเห็นจะเป็นชุมชนหมู่ 3 บ้านสระแก้ว ซึ่งเป็นผู้ที่อยู่ประชิดพื้นที่ก่อสร้างในระยะไม่เกิน 100 เมตร จากจุดกึ่งกลางของแนวเส้นทาง โดยมีระยะเวลาได้รับผลกระทบชั่วคราวในระยะก่อสร้างเท่านั้น ประกอบกับจากการสำรวจภาคสนาม ไม่พบสถานที่ที่ไวต่อผลกระทบทางด้านทัศนียภาพพื้นที่ศึกษาโครงการ มีขอบเขตการได้รับผลกระทบเกิดขึ้นเฉพาะบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และมีระยะเวลาได้รับผลกระทบชั่วคราวในระยะก่อสร้างเท่านั้น ความรุนแรงของผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p><b>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. กรมทางหลวงต้องกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาก่อสร้างให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดูแลรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยต้องดำเนินการเก็บขยะออกจากพื้นที่ก่อสร้างและดูแลพื้นที่ก่อสร้างให้เป็นระเบียบ</li> <li>2. ผู้รับเหมาก่อสร้างนำเศษกิ่งไม้หรือเศษวัสดุที่เกิดจากการรื้อย้ายสิ่งกีดขวาง การแผ้วถางปรับพื้นที่ การขุดเจาะดิน การถมดิน รวมทั้งเศษวัสดุที่เหลือจากการก่อสร้าง ออกไปจากพื้นที่ก่อสร้างในแต่ละวัน เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดสภาพที่ไม่น่ามอง</li> <li>3. หลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องขนย้ายวัสดุอุปกรณ์ และเศษวัสดุจากการก่อสร้างออกจากพื้นที่โครงการให้เรียบร้อยโดยเร็ว</li> </ol>	<p><b>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b></p> <p>ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566  
หน้า 79/87

ลงชื่อ.....

(นางรัชชียา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด





แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.10 สุนทรียภาพ (ต่อ)	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u></p> <p>งานก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ/ทางแยกต่างระดับ: เป็นการก่อสร้างโครงสร้างขนาดใหญ่เหนือพื้นดินสูงประมาณ 8.5-10 เมตร ซึ่งจากการสำรวจภาคสนามในระยะ 500 เมตรจากจุดกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการไม่พบว่ามีแหล่งรับไวต่อผลกระทบทางทัศนียภาพ สำหรับพื้นที่ก่อสร้างโครงการทำให้ทัศนียภาพจากเดิมซึ่งเป็นพื้นที่ว่าง พื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่ฝักของทหาร และเส้นทางคมนาคมทั้งสายหลักและสายรอง ซึ่งไม่มีทัศนียภาพที่โดดเด่นหรือสวยงาม เปลี่ยนไปเป็นพื้นที่ที่มีสิ่งก่อสร้างประเภทคอนกรีต ความสูงจากพื้นดินไม่เกิน 10 เมตร ซึ่งมีลักษณะขัดแย้งกับสภาพเดิมของพื้นที่บริเวณนั้นน้อยมาก รวมทั้งบริเวณตามแนวก่อสร้างโครงการส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เขตทหาร รองลงมาเป็นที่โล่ง พื้นที่เกษตรกรรม มีการตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนของประชาชนเบาบาง กระจายตัวตามแนวเส้นทางคมนาคม และส่วนใหญ่มีต้นไม้ประเภทไผ่ยืนต้นล้อมรอบ จะบดบังภาพการก่อสร้างได้บางส่วน ประกอบกับผลกระทบดังกล่าวจะเกิดขึ้นเพียงชั่วคราวในระยะก่อสร้างเท่านั้น จึงเป็นผลกระทบทางลบระดับต่ำ</p>	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u></p> <p>4. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการปรับสภาพพื้นที่บริเวณที่ก่อสร้างและบริเวณกองวัสดุก่อสร้างให้กลับคืนสู่สภาพเดิมหรือใกล้เคียงสภาพเดิมมากที่สุดและไม่ให้มีเศษวัสดุก่อสร้างเหลือทิ้งไว้ตามแนวเส้นทาง</p>	

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566  
หน้า 80/87

ลงชื่อ.....

(นางรัชชียา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อกับสนามบินอุตะเกา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.10 สุนทรียภาพ (ต่อ)	<p><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b></p> <p>การประเมินผลกระทบด้านการบดบังทัศนียภาพ ได้พิจารณาจากโครงสร้างที่สูงที่สุดของโครงการ เท่ากับ 10 เมตร พบว่าผู้ที่มองที่ระยะห่างจากจุดสังเกต 8.5 เมตร มีมุมมองตำแหน่งสูงสุดของโครงการที่ 45 องศา จะทำให้ผู้มองรู้สึกบดบัง (Walter Bor and John Robert, 1972) หากพิจารณาไม่พบว่ามีศาสนสถาน โบราณสถาน สถานศึกษา และแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ซึ่งเป็นแหล่งรับไวต่อผลกระทบทางทัศนียภาพที่อยู่ในระยะที่ได้รับผลกระทบด้านการมองเห็น รวมทั้งบ้านเรือนของประชาชนอยู่ในระยะ 8.5 เมตร ซึ่งถือเป็นระยะที่รู้สึกว่าการก่อสร้างของโครงการบดบังทัศนียภาพ จึงถือว่าไม่มีผลกระทบ</p>	<p><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b></p> <p>ไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ</p>	<p><b>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</b></p> <p>ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>
4.11 ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	<p><b>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b></p> <p>คุณภาพอากาศ : คุณภาพอากาศบริเวณวัดสระแก้ว ศาลเจ้าพ่อพยัคฆ์คารา ศาลพระเจ้าตากเขาไกรทศแบก ศาลเจ้าแม่ผอบเงินผอบทอง มีความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์อยู่ในช่วง 676.39-678.86 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ อยู่ในช่วง 22.69-29.93 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ฝุ่นละอองรวม อยู่ในช่วง 96.07-108.34 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน อยู่ในช่วง 42.00-45.68 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งทุกดัชนีมีค่าเป็นไปตามตามฐานกำหนด ผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p><b>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ในระหว่างการก่อสร้าง หากพบโบราณวัตถุหรือหลักฐานทางโบราณคดีใดๆ ที่จะเป็นหลักฐานหรือเป็นสิ่งที่บ่งบอกร่องรอยของแหล่งโบราณคดีหรือโบราณสถาน ผู้ปฏิบัติงานจะต้องหยุดดำเนินการก่อสร้างทันทีแล้วรีบแจ้งกรมทางหลวงและสำนักศิลปากรที่ 5 ปรานีบุรี หรือเจ้าหน้าที่ปกครองในพื้นที่ทราบโดยเร็ว เพื่อร่วมกันตรวจสอบหลักฐานและกำหนดแนวทางในการปฏิบัติงานตามกฎหมายต่อไป</li> <li>2. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน และสุนทรียภาพอย่างเคร่งครัด</li> </ol>	<p><b>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</b></p> <p>ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>

ลงชื่อ.....

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 81/87

ลงชื่อ.....

(นางรังษิยา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อนามบินผู้ตะเภา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.11 ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	<p><b>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</b></p> <p>เสียง : ระดับเสียงบริเวณวัดสระแก้ว ศาลเจ้าพ่อพยัคฆ์ดาราศาลพระเจ้าตากเขาโกรกตะแบก ศาลเจ้าแม่ผอบเงินผอบทอง อยู่ในช่วง 53.4-54.6 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าเป็นไปตามมาตรฐานกำหนด (ค่ามาตรฐาน Leq 24 hr ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ จึงสรุปได้ว่าการก่อสร้างโครงการส่งผลให้เสียงบริเวณวัดสระแก้ว ศาลเจ้าพ่อพยัคฆ์ดาราศาลพระเจ้าตากเขาโกรกตะแบก ศาลเจ้าแม่ผอบเงินผอบทองเพิ่มสูงขึ้นเพียงเล็กน้อย แต่ยังคงมีค่าเป็นไปตามมาตรฐานกำหนด ผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>ความสั่นสะเทือน : ความสั่นสะเทือน บริเวณวัดสระแก้ว ศาลเจ้าพ่อพยัคฆ์ดาราศาลพระเจ้าตากเขาโกรกตะแบก ศาลเจ้าแม่ผอบเงินผอบทอง มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดจากกิจกรรมการก่อสร้าง เท่ากับ 0.004 มม./วินาที อยู่ในระดับที่มนุษย์ไม่สามารถรับรู้ได้ และไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งปลูกสร้างทุกประเภท จึงสรุปได้ว่าความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้างโครงการผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>ทัศนียภาพ : วัดสระแก้ว ศาลเจ้าพ่อพยัคฆ์ดาราศาลพระเจ้าตากเขาโกรกตะแบก ศาลเจ้าแม่ผอบเงินผอบทอง มีระยะห่างจากจุดกึ่งกลางของแนวเส้นทาง 780 เมตร 800 เมตร 970 เมตร และ 980 เมตร ตามลำดับ ซึ่งเป็นระยะที่ไกลเกินกว่าที่ผู้เดินทางเข้ามากราบไหว้สักการะสิ่งศักดิ์สิทธิ์จะมองเห็นภาพที่ไม่สวยงามจากการก่อสร้างโครงการ จึงไม่มีผลกระทบ</p>		

ลงชื่อ.....



(นายปิยพงษ์ จิวฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 82/87

ลงชื่อ.....



(นางรัชชียา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อนามบินอุตะเถา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.11 ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>คุณภาพอากาศ : การคมนาคมส่งผลให้คุณภาพอากาศบริเวณวัดสระแก้ว ศาลเจ้าพ่อพยัคฆ์คารา ศาลพระเจ้าตากเขาโกรกตะแบก ศาลเจ้าแม่ผอบเงินผอบทอง มีความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ 676.8 - 680.3 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ 21.3-23.5 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ฝุ่นละอองรวม 97.2-98.3 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน 42.2-42.3 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งทุกดัชนีมีค่าเป็นไปตามตามฐานกำหนด ผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>เสียง : การคมนาคมส่งผลให้เสียงบริเวณวัดสระแก้ว ศาลเจ้าพ่อพยัคฆ์คารา ศาลพระเจ้าตากเขาโกรกตะแบก ศาลเจ้าแม่ผอบเงินผอบทอง มีระดับเสียง 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) อยู่ในช่วง 53.1-53.2 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าเป็นไปตามมาตรฐานกำหนด (ค่ามาตรฐาน Leq 24 hr ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ จึงสรุปได้ว่าการคมนาคมในระยะดำเนินการ ส่งผลให้เสียงบริเวณวัดสระแก้ว ศาลเจ้าพ่อพยัคฆ์คารา ศาลพระเจ้าตากเขาโกรกตะแบก ศาลเจ้าแม่ผอบเงินผอบทองเพิ่มสูงขึ้นเพียงเล็กน้อย แต่ยังคงมีค่าเป็นไปตามมาตรฐานกำหนด จึงเป็นผลกระทบทางลบระดับต่ำ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนอย่างเคร่งครัด</p>	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</u></p> <p>ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>

ลงชื่อ.....



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566

หน้า 83/87

ลงชื่อ.....



(นางรัชชียา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเนา

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.11 ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	<p><u>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา (ต่อ)</u></p> <p>ความสั่นสะเทือน : จากผลการประเมินความสั่นสะเทือน พบว่ามีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดจากการคมนาคมบริเวณวัดสระแก้ว ศาลเจ้าพ่อพยัคฆ์ดาราร ศาลพระเจ้าตากเขาโกรกตะแบก ศาลเจ้าแม่ผอบเงินผอบทอง เท่ากับ 0.02 มม./วินาที อยู่ในระดับที่มนุษย์ ไม่สามารถรับรู้ได้ และไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งปลูกสร้างทุกประเภท จึงสรุปได้ว่าการคมนาคมในระยะดำเนินการส่งผลกระทบต่อทางด้านความสั่นสะเทือนต่อแหล่งศิลปกรรมบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการในระดับต่ำ</p> <p>ทัศนียภาพ : โครงสร้างทางยกระดับ/ทางแยกต่างระดับ เป็นการก่อสร้างโครงสร้างขนาดใหญ่เหนือพื้นดินสูงประมาณ 8.5-10 เมตร แต่เนื่องจากวัดสระแก้ว ศาลเจ้าพ่อพยัคฆ์ดาราร ศาลพระเจ้าตากเขาโกรกตะแบก ศาลเจ้าแม่ผอบเงินผอบทอง มีระยะห่างจากจุดกึ่งกลางของแนวเส้นทาง 780 เมตร 800 เมตร 970 เมตร และ 980 เมตร ตามลำดับ ซึ่งเป็นระยะที่ไกลเกินกว่าที่ผู้เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในวัดสระแก้ว ศาลเจ้าพ่อพยัคฆ์ดาราร ศาลพระเจ้าตากเขาโกรกตะแบก ศาลเจ้าแม่ผอบเงินผอบทอง จะมองเห็นภาพที่ไม่สวยงามจากการก่อสร้างโครงการ จึงไม่มีผลกระทบ</p>		

ลงชื่อ..... 

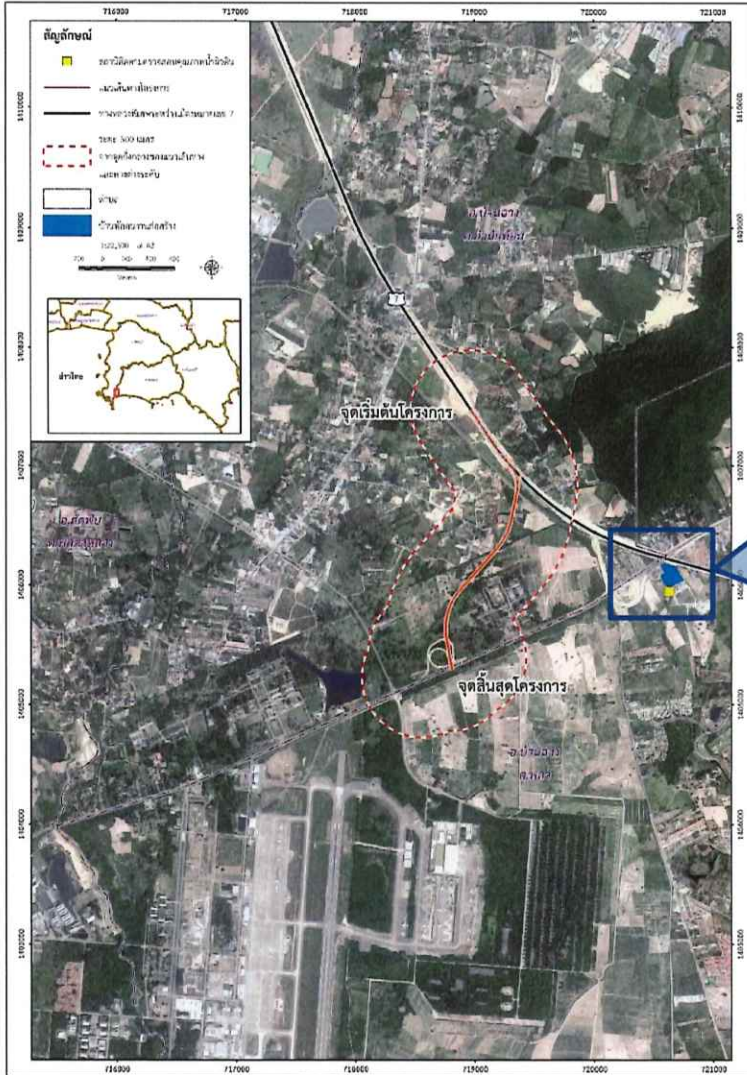
(นายปิยพงษ์ จิวพัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566  
หน้า 84/87

ลงชื่อ..... 

(นางรัชชียา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด





รูปที่ 1 สถานที่ติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน

ลงชื่อ.....

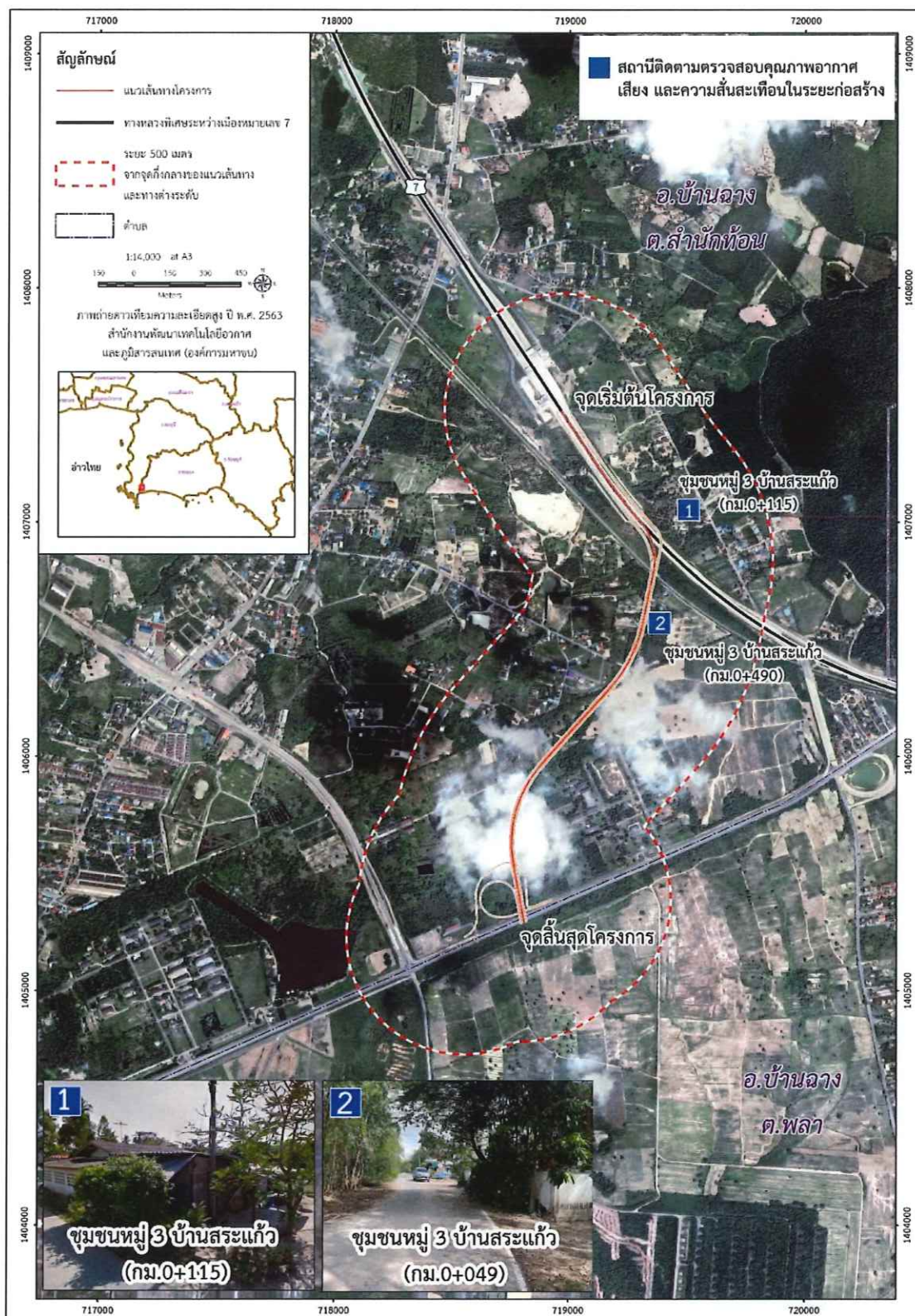
(นายปยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566  
หน้า 85/87

ลงชื่อ.....

(นางรัชชียา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แกล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด





รูปที่ 2 ตำแหน่งสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน ระยะก่อสร้างโครงการ

ลงชื่อ.....

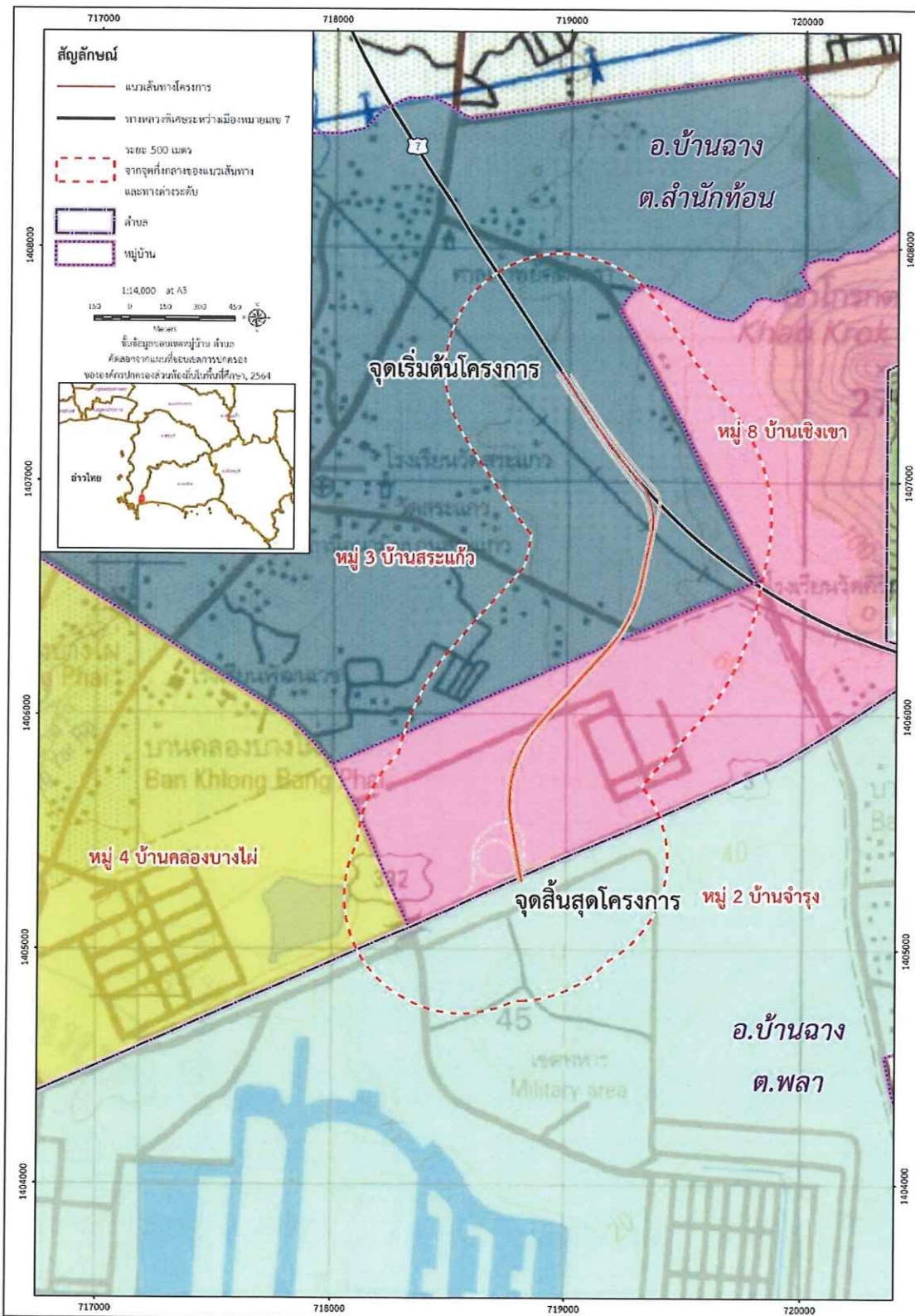
(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566  
หน้า 86/87


ลงชื่อ.....

(นางรัชชียา กมลพนัส)  
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด





รูปที่ 3 พื้นที่สำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

ลงชื่อ.....   
 (นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)  
 รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
 อธิบดีกรมทางหลวง

เมษายน 2566  
 หน้า 87/87

ลงชื่อ.....   
 (นางรังษิยา กมลพนัส)  
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน  
 บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

