บทที่ 4
การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเป็นการคาดการณ์ถึงระดับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการทั้งในช่วงก่อสร้างและช่วงดำเนินการ โดยใช้ข้อมูลรายละเอียดของโครงการและสภาพแวดล้อมปัจจุบันของพื้นที่ศึกษาประกอบในการประเมิน เพื่อนำผลการศึกษาที่ได้ไปใช้เป็นแนวทางในการการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและเป็นไปได้ในทางปฏิบัติต่อไป

ในการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ครั้งนี้ เป็นการขอติดตั้งเต็นท์ถาวร (Permanent Tent) จำนวน 2 หลัง สำหรับเก็บผลิตภัณฑ์เม็ดพลาสติกโพลีสไตรีนและสารเคมีต่างๆ เช่น ยางโพลีบิวทาไดอีน เป็นต้น โดยการดำเนินการดังกล่าวจะไม่ส่งผลให้กำลังการผลิตรวมเพิ่มขึ้นจากเดิมที่ได้รับความเห็นชอบไว้แต่อย่างใด รายละเอียดการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีดังนี้

4.1 ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ

(1) ช่วงก่อสร้าง

มลพิษทางอากาศที่เกิดขึ้นในช่วงก่อสร้าง ได้แก่ ไอเสียจากการใช้งานเครื่องจักร/อุปกรณ์และการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งโครงการได้กำหนดให้มีมาตรการในการป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่น โดยการฉีดพรมน้ำในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและถนนทางเข้าออกโครงการอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง (เช้า-เย็น) และกำหนดให้รถบรรทุกวัสดุหรืออุปกรณ์ก่อสร้างมีการปิดคลุมเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองอีกทางหนึ่ง ในส่วนของไอเสียจากเครื่องจักร/อุปกรณ์หรือจากรถบรรทุกจะป้องกันโดยกำหนดให้ซ่อมบำรุงเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ เพื่อลดปริมาณควันเสียที่จะปล่อยมาจากอุปกรณ์และรถบรรทุก ดังนั้นหากบริษัทผู้รับเหมาได้ปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวอย่างเคร่งครัด ผลกระทบต่อคุณภาพอากาศที่เกิดขึ้นในช่วงก่อสร้างจะอยู่ในระดับที่ยอมรับได้

(2) ช่วงดำเนินการ

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ครั้งนี้ ไม่ส่งผลให้อัตราการระบายมลพิษทางอากาศและการควบคุมที่โครงการได้รับเห็นชอบ เปลี่ยนแปลงจากเดิมแต่อย่างใด

4.2 ผลกระทบด้านการใช้น้ำ

(1) ช่วงก่อสร้าง

น้ำใช้เพื่อการอุปโภคของคนงานก่อสร้าง จะใช้น้ำประปาที่โครงการจัดหาให้ โดยมีปริมาณการใช้ประมาณ 2.1 ลูกบาศก์เมตร/วัน (คิดจากปริมาณการใช้น้ำ 70 ลิตร/คน/วัน) ในช่วงเวลาที่มีคนงานสูงสุดประมาณ 30 คน สำหรับน้ำดื่มนั้นทางบริษัทผู้รับเหมาจะดำเนินการจัดซื้อน้ำดื่มสำหรับคนงานก่อสร้าง โดยจัดไว้ในบริเวณจุดพักผ่อนที่กำหนด

เมื่อพิจารณาแหล่งน้ำเพื่อการอุปโภค-บริโภคที่สำคัญของชุมชนในพื้นที่ศึกษาซึ่งส่วนใหญ่จะใช้น้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาค และน้ำใช้ในช่วงก่อสร้างจะรับมาจากนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ซึ่งเป็นคนละแหล่งกับชุมชน รวมทั้งปริมาณใช้ในช่วงก่อสร้างโครงการอยู่ในขีดความสามารถที่นิคมฯ จะจ่ายน้ำให้ได้ ดังนั้นผลกระทบการใช้น้ำของโครงการต่อชุมชนในบริเวณพื้นที่ศึกษาจึงไม่มีนัยสำคัญ

(2) ช่วงดำเนินการ

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในครั้งนี้ฯ ในช่วงดำเนินการไม่มีการใช้น้ำเพิ่มขึ้นจากเดิม จึงไม่ได้ทำให้ผลการประเมินผลกระทบด้านการใช้น้ำเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมที่เคยประเมินไว้แต่อย่างใด

4.3 ผลกระทบด้านคุณภาพน้ำ

(1) ช่วงก่อสร้าง

น้ำเสียที่เกิดขึ้นในช่วงก่อสร้างจะเป็นน้ำเสียที่เกิดจากการอุปโภค-บริโภคของคนงาน และน้ำเสียที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้าง

น้ำเสียที่เกิดจากการอุปโภค-บริโภคของคนงาน ประมาณ 1.68 ลูกบาศก์เมตร/วัน (คำนวณจากร้อยละ 80 ของปริมาณน้ำใช้ ตามเกณฑ์คำนวณปริมาณน้ำเสียของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย) โครงการจะ โครงการจะกำหนดให้ผู้รับเหมาใช้ห้องน้ำที่บริเวณโรงอาหารของบริษัทฯ และจัดให้มีผู้ดูแลทำความสะอาดเป็นประจำทุกวัน

(2) ช่วงดำเนินการ

ภายหลังการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ปริมาณน้ำเสียที่เกิดจากการดำเนินการของโครงการจะไม่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม จึงไม่ทำให้ผลการประเมินผลกระทบด้านน้ำเสียและการจัดการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมที่เคยประเมินไว้แต่อย่างใด

4.4 ผลกระทบด้านกากของเสีย

(1) ช่วงก่อสร้าง

1) มูลฝอยทั่วไปจากการอุปโภคบริโภคของคนงานก่อสร้าง ได้แก่ เศษอาหาร เศษพลาสติก ซึ่งคาดว่าจะมีปริมาณสูงสุด 24 กิโลกรัม/วัน (คิดจากจำนวนคนงานสูงสุด 30 คน อัตราการผลิตมูลฝอย 0.8 กิโลกรัม/คน/วัน) โดยทางบริษัทรับเหมาจะจัดเตรียมถังเก็บรวบรวมขยะมูลฝอยและติดต่อให้หน่วยงานท้องถิ่นหรือหน่วยงานภายนอกที่ได้รับอนุญาตจากทางราชการเข้ามารับเพื่อนำไปกำจัดต่อไป ดังนั้นผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับต่ำ

2) กากของเสียจากกิจกรรมก่อสร้าง เช่น เศษเหล็ก เศษไม้ และเศษโลหะ เป็นต้น ทางโครงการจะกำหนดให้บริษัทรับเหมารับผิดชอบในการแยกประเภท โดยส่วนที่สามารถใช้ประโยชน์ได้ก็จะนำกลับมาใช้ใหม่หรือขายให้แก่ผู้รับซื้อ ส่วนเศษวัสดุก่อสร้างที่นำมาใช้ประโยชน์ไม่ได้จะทำการรวบรวมแล้วส่งให้เทศบาลเมืองมาบตาพุดหรือผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการมารับไปกำจัดต่อไป

(2) ช่วงดำเนินการ

สำหรับระยะดำเนินการ ภายหลังการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ไม่ส่งผลให้ปริมาณและชนิดกากของเสียที่เกิดขึ้นเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมแต่อย่างใด ดังนั้นผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากกากของเสียของโครงการจึงอยู่ในระดับต่ำ

4.5 ผลกระทบต่อการคมนาคมขนส่ง

(1) ปริมาณการจราจรของเส้นทางภายในพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน

การศึกษาลักษณะทางกายและปริมาณยานพาหนะของเส้นทางต่างๆ ของพื้นที่ศึกษา เพื่อทำให้ทราบถึงสถานการณ์หรือสภาพจราจรของพื้นที่ในแต่ละชั่วโมงหรือแต่ละช่วงในปัจจุบันหรือก่อนดำเนินโครงการ รวมถึงใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานที่นำมาใช้ประเมินผลกระทบในภาพรวมจากปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นเมื่อมีการดำเนินโครงการ หรือใช้เป็นข้อมูลเปรียบเทียบสภาพจราจรระหว่างก่อนและหลังดำเนินโครงการ โดยมุ่งเน้นศึกษาเฉพาะ

เส้นทางที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการขนส่งของโครงการ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 3 (สุขุมวิท) ทางหลวงหมายเลข 363 และทางหลวงหมายเลข 3191 สำหรับปริมาณการจราจรของเส้นทางภายในพื้นที่ศึกษาในช่วงปี พ.ศ. 2566 มีรายละเอียดดังนี้

1) ทางหลวงหมายเลข 3 (สุขุมวิท) เป็นทางหลวงที่มีความสำคัญ อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง โดยมีจุดเริ่มจ้นจากกรุงเทพมหานคร ผ่านจังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง จังหวัดจันทบุรี และสิ้นสุดที่จังหวัดตราด สภาพพื้นที่ผิวการจราจรของถนนภายในพื้นที่ศึกษาเป็นแบบแอสฟัลต์คอนกรีต (Asphalt Concrete) มีช่องทางจราจรไป-กลับ 4 ช่องทางจราจร แต่ละช่องจราจรกว้าง 3.5 เมตร มีเกาะกลางถนนและมีไหล่ทางกว้างด้านละประมาณ 1.8 เมตร สำหรับปริมาณรถในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนมีค่าเท่ากับ 4,775 PCU ต่อชั่วโมง ส่วนช่วงเวลานอกชั่วโมงเร่งด่วนมีปริมาณรถทุกประเภทเฉลี่ย 2,811 PCU ต่อชั่วโมง

2) ทางหลวงหมายเลข 363 เป็นถนนที่เริ่มต้นจากนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 3 (สุขุมวิท) ใกล้ศูนย์ราชการระยอง และไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 36 (กระทิงลาย-ปลวกเกตุ) บริเวณอำเภอเมืองระยอง จังหวัดระยอง สภาพพื้นผิวการจราจรของถนนภายในพื้นที่ศึกษาเป็นแบบแอสฟัลต์คอนกรีต (Asphalt Concrete) มีช่องทางจราจรไป-กลับ 4 ช่องทางจราจร แต่ละช่องจราจรกว้าง 3.5 เมตร มีเกาะกลางถนนและมีไหล่ทางกว้างด้านละประมาณ 2.3 เมตร สำหรับปริมาณรถในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนมีค่าเท่ากับ 2,431 PCU ต่อชั่วโมง ส่วนช่วงเวลานอกชั่วโมงเร่งด่วนมีปริมาณรถทุกประเภทเฉลี่ย 1,519 PCU ต่อชั่วโมง

3) ทางหลวงหมายเลข 3191 เป็นทางหลวงที่แยกจากทางหลวงหมายเลข 3 (สุขุมวิท) ไปยังรอบอ่างเก็บน้ำหนองปลาไหล ซึ่งด้านหนึ่งไปสิ้นสุดบริเวณแยกลุงอุ้ย ตำบลปลวกแดง อำเภอปลวกแดง จังหวัดระยอง และอีกด้านหนึ่งไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 3245 โดยมีการแบ่งลักษณะของเส้นทางตามหน่วยงานที่รับผิดชอบออกเป็น 2 ช่วง คือ ช่วงที่ 1 ระหว่างทางหลวงหมายเลข 3 (สุขุมวิท) ถึงเสีแยกพวงมาลัยอยู่ในความรับผิดชอบของหมวดการทางทับมา และช่วงที่ 2 บริเวณสี่แยกพวงมาลัยถึงแยกลุงอุ้ย ตำบลปลวกแดง อำเภอปลวกแดง จังหวัดระยอง และบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 3245 อยู่ในความรับผิดชอบของหมวดการทางปลวกแดง สภาพพื้นผิวการจราจรของถนนภายในพื้นที่ศึกษาเป็นแบบแอสฟัลต์คอนกรีต (Asphalt Concrete) มีช่องทางจราจรไป-กลับ 4 ช่องทางจราจร แต่ละช่องจราจรกว้าง 3.5 เมตร มีเกาะกลางถนนและมีไหล่ทางกว้างด้านละประมาณ 2.5 เมตร สำหรับปริมาณรถในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนมีค่า 2,191 PCU ต่อชั่วโมง ส่วนช่วงเวลานอกชั่วโมงเร่งด่วนมีปริมาณรถทุกประเภทเฉลี่ย 1,478 PCU ต่อชั่วโมง

(2) การเปรียบเทียบค่า V/C

การประเมินผลกระทบด้านคมนาคมของพื้นที่ศึกษาจะพิจารณาปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นจากกิจกรรมของโครงการภายหลังการเปลี่ยนแปลง รวมทั้งจะพิจารณาผลกระทบในภาพรวมโดยพิจารณาปริมาณรถจากกิจกรรมต่างๆ ของแต่ละเส้นทางที่มีอยู่เดิมในปัจจุบันร่วมด้วย สำหรับเกณฑ์บ่งชี้ว่าผลกระทบต่อสภาพจราจรของแต่ละเส้นทางจะอ้างอิงกับค่าสัดส่วนระหว่างปริมาณรถที่เกิดขึ้นกับความสามารถรองรับปริมาณรถของแต่ละเส้นทาง หรือที่เรียกว่าอัตราส่วนวีต่อซี (V/C Ratio) มีรายละเอียดดังนี้

ระดับ	ความหมาย	อัตราส่วน V/C
A	การจราจรมีสภาพคล่อง ยวดยานสามารถเคลื่อนที่ได้ด้วยความเร็วอิสระ ไม่มีข้อจำกัดในการหลบหลีก ความล่าช้าทีเกิดจากการหยุดรถบริเวณทางแยกมีน้อย	0.00 – 0.60
B	ยวดยานสามารถเครื่องที่ได้โดยอิสระ และยังสามารถเลือกใช้ความเร็วในการสัญจรได้โดยอิสระ มีความล่าช้าที่เกิดจากการหยุดชะลอบ้าง แต่ยังคงเป็นระดับการให้บริการที่ทำให้เกิดความสบายในการขับขี่	0.61 – 0.70
C	ความอิสระในการสัญจรจะถูกจำกัดมากขึ้น ผู้ขับขี่ต้องให้ความระมัดระวังขณะเปลี่ยนช่องจราจรมากกว่าระดับการให้บริการ B ผู้ขับขี่อาจมีความเครียดขณะขับรถ	0.71 – 0.80
D	ความอิสระในการสัญจรในกระแสจราจรถูกจำกัดมาขึ้นอย่างเห็นได้ชัด การเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยของปริมาณจราจรจะทำให้เกิดความล่าช้าและใช้ความเร็วได้ลดลง	0.81 – 0.90
E	การสัญจรเป็นได้ด้วยความยากลำบาก สภาพการจราจรมีความล่าช้า บริเวณทางแยกมีความเฉลี่ยต่ำ	0.91 – 1.00
F	สภาพการจราจรติดขัด ใช้ความเร็วได้ต่ำมาก เนื่องจากบริเวณทางแยกมีความแออัดเกิดความล่าช้า	> 1.00

ที่มา : Transportation Research Board, Highway Capacity Manual, Special Report 2009, (Washington, D.C, 1994)

(3) การประเมินผลกระทบต่อสภาพจราจรเมื่อเริ่มก่อสร้างโครงการ

1) ปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นจากการก่อสร้างโครงการ การประเมินจะพิจารณาปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ครั้งนี้ พบว่าทำให้ปริมาณการขนส่งในช่วงก่อสร้างเพิ่มขึ้นสูงสุด 6 เที่ยวต่อวัน หรือ 4 PCU ต่อชั่วโมง โดยการศึกษาครั้งนี้จะพิจารณาในกรณีที่รถขนส่งจากกิจกรรมต่างๆ เกิดขึ้นพร้อมกัน ซึ่งมีรายละเอียดดังตารางที่ 4.5-1

2) การประเมินสภาพจราจรที่เปลี่ยนแปลงไปหลังเปิดดำเนินโครงการ ผลการประเมินสภาพจราจรของเส้นทางต่างๆ ที่เปลี่ยนแปลงไปก่อนและหลังดำเนินโครงการสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.5-2

- **ทางหลวงหมายเลข 3 (สุขุมวิท)** ช่วงก่อสร้างโครงการส่งผลให้สภาพจราจรนอกชั่วโมงเร่งด่วนและในชั่วโมงเร่งด่วนมีค่าอัตราส่วนวีต่อซี (V/C Ratio) เปลี่ยนแปลงจาก 0.451 เป็น 0.452 และ 0.766 เป็น 0.767 ตามลำดับ ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อย โดยไม่ทำให้สภาพการจราจรเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม กล่าวคือ นอกชั่วโมงเร่งด่วนยังคงมีสภาพการจราจรระดับ A คือ การจราจรมีสภาพคล่อง ยวดยานสามารถเคลื่อนที่ได้ด้วยความเร็วอิสระ ไม่มีข้อจำกัดในการหลบหลีก ความล่าช้าที่เกิดจากการหยุดรถบริเวณทางแยกมีน้อย ส่วนในชั่วโมงเร่งด่วนยังคงมีสภาพการจราจรระดับ C คือ ความอิสระในการสัญจรจะถูกจำกัดมากขึ้น ผู้ขับขี่ต้องให้ความระมัดระวังขณะเปลี่ยนช่องจราจรมากกว่าระดับการให้บริการ B ผู้ขับขี่อาจมีความเครียดขณะขับรถ

- **ทางหลวงหมายเลข 363** ช่วงก่อสร้างโครงการส่งผลให้สภาพจราจรนอกชั่วโมงเร่งด่วนและในชั่วโมงเร่งด่วนมีค่าอัตราส่วนวีต่อซี (V/C Ratio) เปลี่ยนแปลงจาก 0.236 เป็น 0.237 และ 0.378 เป็น 0.378 (ไม่เปลี่ยนแปลง) ตามลำดับ ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อย โดยไม่ทำให้สภาพการจราจรเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมทั้งในและนอกชั่วโมงเร่งด่วน กล่าวคือ ยังคงมีสภาพการจราจรระดับ A คือ การจราจรมีสภาพคล่อง ยวดยานสามารถเคลื่อนที่ได้ด้วยความเร็วอิสระ ไม่มีข้อจำกัดในการหลบหลีก ความล่าช้าที่เกิดจากการหยุดรถบริเวณทางแยกมีน้อย

- **ทางหลวงหมายเลข 3191** ช่วงก่อสร้างโครงการส่งผลให้สภาพจราจรนอกชั่วโมงเร่งด่วนและในชั่วโมงเร่งด่วนมีค่าอัตราส่วนวีต่อซี (V/C Ratio) เปลี่ยนแปลงจาก 0.155 เป็น 0.156 และ 0.230 เป็น 0.231 ตามลำดับ ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อย โดยไม่ทำให้สภาพการจราจรเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมทั้งในและนอกชั่วโมงเร่งด่วน กล่าวคือ ยังคงมีสภาพการจราจรระดับ A คือ การจราจรมีสภาพคล่อง ยวดยานสามารถเคลื่อนที่ได้ด้วยความเร็วอิสระ ไม่มีข้อจำกัดในการหลบหลีก ความล่าช้าที่เกิดจากการหยุดรถบริเวณทางแยกมีน้อย

ตารางที่ 4.5-1 สรุปจำนวนเที่ยวรถขนส่งในช่วงก่อสร้าง

ประเภทกิจกรรม	ชนิดรถขนส่ง	PCEs[1/]	ปริมาณการจราจร			
			คัน/วัน[2/]	เที่ยว/วัน[3/]	PCU/วัน[4/]	PCU/ชั่วโมง[5/]
1. คนงานก่อสร้าง	รถโดยสารขนาดกลาง	1.5	2	4	6	3
2. ขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้าง	รถบรรทุกขนาดกลาง	2.1	1	2	4	1
รวมปริมาณการขนส่งสูงสุดช่วงก่อสร้าง			3	6	10	4

หมายเหตุ :
[1/] PCEs = Passenger Car Equivalents (PCEs) เป็นปัจจัยตัวคูณเพื่อแปลงหน่วยจากรถแต่ละชนิดให้อยู่ในหน่วยเดียวกัน คือ รถส่วนบุคคลหรือ Passenger Car Unit (PCU)

[2/] ปริมาณรถขนส่งที่เพิ่มขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ

[3/] การขนส่งแต่ละคันจะคิดจำนวน 2 เที่ยวต่อวัน เนื่องจากคิดรวมทั้งเที่ยวไปและกลับ

[4/] PCUต่อวัน = เที่ยวต่อวัน x PCEs

[5/] การขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้างกำหนดให้ใช้เวลา 8 ชั่วโมงต่อวัน ยกเว้นการขนส่งคนงานก่อสร้างใช้เวลา 2 ชั่วโมงต่อวัน

ตารางที่ 4.5-2 สภาพจราจรบนเส้นทางต่างๆ ก่อนและเมื่อก่อสร้างโครงการทั้งช่วงนอกชั่วโมงเร่งด่วนและชั่วโมงเร่งด่วนจากโครงการ

ช่วงเวลาในการประเมินผลกระทบ	ความสามารถการรองรับพาหนะ (PCUต่อชั่วโมง)	นอกชั่วโมงเร่งด่วน			ชั่วโมงเร่งด่วน		
		ปริมาณพาหนะ (PCU ต่อชั่วโมง)	V/C Ratio	สภาพจราจร	ปริมาณพาหนะ (PCU ต่อชั่วโมง)	V/C Ratio	สภาพจราจร
1. ทางหลวงหมายเลข 3 (กิโลเมตรที่ 206+000)	6,232						
1.1 ก่อนก่อสร้างโครงการ (พ.ศ. 2566)		2,811	0.451	A	4,775	0.766	C
1.2 เมื่อก่อสร้างโครงการ (พ.ศ. 2566)		2,815	0.452	A	4,779	0.767	C
2. ทางหลวงหมายเลข 363 (กิโลเมตรที่ 4+877)	6,434						
2.1 ก่อนก่อสร้างโครงการ (พ.ศ. 2566)		1,519	0.236	A	2,431	0.378	A
2.2 เมื่อก่อสร้างโครงการ (พ.ศ. 2566)		1,523	0.237	A	2,435	0.378	A
3. ทางหลวงหมายเลข 3191 (กิโลเมตรที่ 0+500)	9,508						
3.1 ก่อนก่อสร้างโครงการ (พ.ศ. 2566)		1,478	0.155	A	2,191	0.230	A
3.2 เมื่อก่อสร้างโครงการ (พ.ศ. 2566)		1,482	0.156	A	2,195	0.231	A

เพื่อเป็นการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินการในช่วงก่อสร้าง โครงการได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการคมนาคมขนส่งในช่วงก่อสร้าง ดังนี้

1) กำหนดให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด
2) ตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ทุกครั้งตามคู่มือการบำรุงรักษารถตลอดอายุการใช้งาน
3) หลีกเลี่ยงการขนวัสดุอุปกรณ์ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า-เย็น (07.00–08.00 และ 16.30–17.30 น.) รวมถึงช่วงเวลาอื่นๆ ที่โครงการพบว่าก่อให้เกิดผลกระทบด้านการจราจรต่อชุมชน
4) หลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่น เช่น ถนนห้วยโป่ง-หนองบอน เป็นต้น รวมถึงเส้นทางอื่นๆ ที่โครงการพบว่าก่อให้เกิดผลกระทบด้านการจราจรต่อชุมชน
5) กำหนดให้ผู้รับเหมาติดป้ายชื่อและเบอร์โทรศัพท์ลงบนรถขนส่งคนงานและอุปกรณ์ก่อสร้าง เพื่อเป็นช่องทางหนึ่งในการรับเรื่องร้องเรียน

(2) ช่วงดำเนินการ

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ครั้งนี้ ไม่ส่งผลต่อจำนวนเที่ยวการขนส่งต่างๆ ในช่วงดำเนินการตามที่โครงการได้เคยประเมินแต่อย่างใด

บทที่ 5
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจประเมินผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในบทที่ 3 และผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจจะเกิดขึ้นมาจากการดำเนินโครงการภายหลังการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ (บทที่ 4) พบว่าการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ครั้งนี้ ไม่ส่งผลกระทบต่อมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม แสดงดังภาคผนวก ข