

5.1 แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2) กรุงเทพมหานคร ในครั้งนี้ มีจุดเริ่มต้นที่ บริเวณ กม.9+731 ถึง กม.20+500 รวมระยะทางทั้งสิ้น 10.7 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของแขวงสามลำ เขตบางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร ตำบลบางน้ำจืด ตำบลพันท้ายนรสิงห์ และตำบลคอกควาย อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร บริษัทที่ปรึกษาได้วางแผนงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครอบคลุมปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยจะแสดงผลการติดตามตรวจสอบใน **ตารางที่ 5-1** มีรายละเอียดการดำเนินงานแต่ละปัจจัย ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 5.1-1							
การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2) กรุงเทพมหานคร							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
1. ทรัพยากรดิน	<ul style="list-style-type: none"> การรบกวนตัวของดิน^{1/} สภาพการชะล้างพังทลายของดิน การสูญเสียดิน^{1/} 	<ul style="list-style-type: none"> ตลอดแนวเส้นทางโครงการ (กม.9+731 ถึง กม.20+500) 	<ul style="list-style-type: none"> 2 ครั้ง/ปี ฤดูฝน และฤดูแล้ง 	●	ดำเนินการสำรวจการรบกวนตัวของดิน สภาพการชะล้างพังทลายของดิน การสูญเสียดิน จำนวน 4 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 5.2.1) <ul style="list-style-type: none"> - ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25-30 กรกฎาคม พ.ศ. 2563 ซึ่งเป็นตัวแทนในช่วงฤดูฝน - ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 7-9 ธันวาคม พ.ศ.2563 ซึ่งเป็นตัวแทนในช่วงฤดูแล้ง - ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 21-22 กันยายน พ.ศ. 2564 ซึ่งเป็นตัวแทนในช่วงฤดูฝน - ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 15-16 ธันวาคม พ.ศ.2564 ซึ่งเป็นตัวแทนในช่วงฤดูแล้ง 	-	-
2. คุณภาพอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> TSP (24 hr) PM₁₀ (24 hr) CO (1 hr) NO₂ (1 hr) ความเร็ว และทิศทางลม 	<ul style="list-style-type: none"> วัดพันท้ายนรสิงห์ (กม.16+667) 	<ul style="list-style-type: none"> 2 ครั้ง/ปี ฤดูฝน และฤดูแล้ง 	●	ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ โดยมีสถานีและดัชนีตรวจวัดตามที่กำหนด จำนวน 4 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 5.2.2) <ul style="list-style-type: none"> - ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 8-12 กรกฎาคม พ.ศ. 2563 (มรสุมตะวันตกเฉียงใต้) - ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 25-29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2563 (มรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ) - ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 16-20 กันยายน พ.ศ. 2564 (มรสุมตะวันตกเฉียงใต้) - ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 24-28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2564 (มรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ) 	-	ควรกำหนดช่วงเวลาในการตรวจวัดคุณภาพอากาศในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ และช่วงลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ เนื่องจากพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านคุณภาพอากาศจะขึ้นอยู่กับทิศทางลม ประกอบกับช่วงเดือนที่ลมมรสุมพัดผ่านจะต่างกันไปในแต่ละพื้นที่

หมายเหตุ : ^{1/} เสนอแนะเพิ่มเติมโดยบริษัทที่ปรึกษา

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 5.1-1							
การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2) กรุงเทพมหานคร (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
3. ระดับเสียง	<ul style="list-style-type: none"> • L_{eq} (1 hr)^{1/} • L_{eq} (24 hr) • L_{dn} • L_{90} • L_{max} • L_{eq} (8 hr)^{1/} 	<ul style="list-style-type: none"> • หมู่บ้านพฤษภิรมย์ (กม.11+454) • วัดพันท้ายนรสิงห์ (กม.16+667) • โรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ (กม.20+737) 	<ul style="list-style-type: none"> • 2 ครั้ง/ปี • ฤดูฝน และฤดูแล้ง 	●	ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง โดยมีสถานีและดัชนีตรวจวัดตามที่กำหนด จำนวน 4 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 5.2.3) <ul style="list-style-type: none"> - ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 8-12 กรกฎาคม พ.ศ. 2563 - ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 25-29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2563 - ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 16-20 กันยายน พ.ศ. 2564 - ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 24-28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2564 	-	เพิ่มดัชนีตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) และระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชม. (L_{eq} 8 hr) เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบด้านเสียงที่มีผลต่อคนงานก่อสร้างที่ปฏิบัติงานในพื้นที่
4. ความสั่นสะเทือน ^{1/}	<ul style="list-style-type: none"> • ความสั่นสะเทือน (mm/sec) • ความถี่ (Hz) 	<ul style="list-style-type: none"> • โรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ (กม. 20+737) 	<ul style="list-style-type: none"> • 2 ครั้ง/ปี • ฤดูฝน และฤดูแล้ง 	●	ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือน โดยมีสถานีและดัชนีตรวจวัดตามที่กำหนด จำนวน 4 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 5.2.4) <ul style="list-style-type: none"> - ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 8-12 กรกฎาคม พ.ศ. 2563 - ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 25-29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2563 - ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 16-20 กันยายน พ.ศ. 2564 - ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 24-28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2564 	สถานีติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA ไม่ครอบคลุมพื้นที่ก่อสร้างปัจจุบัน (กม.9+731 ถึง กม.20+500)	เพิ่มเติมสถานีติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนบริเวณโรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้าง

หมายเหตุ : ^{1/} เสนอแนะเพิ่มเติมโดยบริษัทที่ปรึกษา

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 5.1-1							
การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2) กรุงเทพมหานคร (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
5. คุณภาพน้ำ ผิวดิน ^{1/}	<ul style="list-style-type: none"> • อุณหภูมิ • ความโปร่งแสง • ความขุ่น • ความนำไฟฟ้า^{1/} • ความเค็ม^{1/} • ออกซิเจนละลาย • ความเป็นกรด-ด่าง • ค่าความสกปรกในรูปบีโอดี • ปริมาณของแข็งทั้งหมด • ไนโตรเจนและน้ำมัน • ไนเตรท • ฟอสเฟต • ฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย 	<ul style="list-style-type: none"> • คลองคอกควาย (กม. 20+400) 	<ul style="list-style-type: none"> • 2 ครั้ง/ปี • ฤดูฝนและฤดูแล้ง 	●	<p>ดำเนินการเก็บตัวอย่าง และตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน โดยมีสถานีเก็บตัวอย่างและดัชนีตรวจวัดตามที่กำหนด จำนวน 4 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 5.2.5)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ครั้งที่ 1 วันที่ 10 กรกฎาคม พ.ศ. 2563 ซึ่งเป็นตัวแทนในช่วงฤดูฝน - ครั้งที่ 2 วันที่ 7 ธันวาคม พ.ศ.2563 ซึ่งเป็นตัวแทนในช่วงฤดูแล้ง - ครั้งที่ 3 วันที่ 15 กันยายน พ.ศ. 2564 ซึ่งเป็นตัวแทนในช่วงฤดูฝน - ครั้งที่ 4 วันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ.2564 ซึ่งเป็นตัวแทนในช่วงฤดูแล้ง 	<p>สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA ไม่ครอบคลุมพื้นที่ก่อสร้างปัจจุบัน (กม.9+731 ถึง กม.20+500)</p>	<p>เพิ่มเติมสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำในคลองคอกควาย บริเวณก่อนและหลังผ่านบ้านพักคนงานก่อสร้าง เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง</p>
6. การจัดการน้ำเสีย ^{1/}	<ul style="list-style-type: none"> • อุณหภูมิ • ความเป็นกรด-ด่าง • ค่าความสกปรกในรูปบีโอดี • ปริมาณของแข็งทั้งหมด • ปริมาณของแข็งแขวนลอย • ไนโตรเจนและน้ำมัน • ไนโตรเจนในรูปที่เคเอ็น • ไนเตรท • ฟอสเฟต • ฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย 	<ul style="list-style-type: none"> • บ่อพักน้ำสุดท้ายก่อนระบายน้ำออกนอกบ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3 	<ul style="list-style-type: none"> • 2 ครั้ง/ปี • ฤดูฝนและฤดูแล้ง 	●	<p>ดำเนินการเก็บตัวอย่าง และตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในบ่อพักน้ำสุดท้ายก่อนระบายน้ำออกนอกบ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3 โดยมีสถานีเก็บตัวอย่างและดัชนีตรวจวัดตามที่กำหนด จำนวน 4 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 5.2.6)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ครั้งที่ 1 วันที่ 10 กรกฎาคม พ.ศ. 2563 - ครั้งที่ 2 วันที่ 7 ธันวาคม พ.ศ.2563 - ครั้งที่ 3 วันที่ 15 กันยายน พ.ศ. 2564 - ครั้งที่ 4 วันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ.2564 	<p>บ้านพักคนงานก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3 อยู่ห่างจากคลองคอกควายเพียง 85 เมตร ซึ่งน้ำทิ้งจากบ้านพักคนงานก่อสร้างอาจทำให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำในคลองคอกควาย</p>	<p>เพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งก่อนระบายออกจากบ้านพักคนงานก่อสร้าง</p>

หมายเหตุ : ^{1/} เสนอแนะเพิ่มเติมโดยบริษัทที่ปรึกษา

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 5.1-1							
การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2) กรุงเทพมหานคร (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
7. สัตว์ในระบบนิเวศ	<ul style="list-style-type: none"> ถิ่นที่อยู่อาศัยและเส้นทางการเคลื่อนย้ายของสัตว์ป่า การเข้ามาใช้ประโยชน์ของสัตว์กลุ่มนก/สัตว์ปีก บริเวณพื้นที่ริมเขตทางหลวง 	<ul style="list-style-type: none"> ตลอดแนวเส้นทางโครงการ (กม. 9+731 ถึง กม. 20+500) 	<ul style="list-style-type: none"> 1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง 	●	ดำเนินการสำรวจสัตว์ในระบบนิเวศ แล้ว 2 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 5.2.7) <ul style="list-style-type: none"> - ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 13-15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2563 - ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 1-3 พฤศจิกายน พ.ศ. 2564 	-	-
8. คมนาคมขนส่งอุบัติเหตุและความปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none"> ปริมาณการจราจร สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ตำแหน่งเวลาและสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ สภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางโครงการและเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> ตลอดแนวเส้นทางโครงการ (กม. 9+731 ถึง กม. 20+500) 	<ul style="list-style-type: none"> 2 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง 	●	ดำเนินการสำรวจปริมาณการจราจรสถิติการเกิดอุบัติเหตุสภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางโครงการและเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง จำนวน 4 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 5.2.8) <ul style="list-style-type: none"> - ครั้งที่ 1 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563 - ครั้งที่ 2 วันที่ 9 ธันวาคม พ.ศ. 2563 - ครั้งที่ 3 วันที่ 17 กันยายน พ.ศ. 2564 - ครั้งที่ 4 วันที่ 4 มีนาคม พ.ศ. 2565 	-	-
9. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	<ul style="list-style-type: none"> ประสิทธิภาพการระบายน้ำ การสะสมของตะกอนดินและวัชพืชบริเวณสะพาน ท่อ และรางระบายน้ำ สภาพปัญหาน้ำท่วมขัง บริเวณทั้ง 2 ฝั่งแนวเส้นทางและบริเวณใกล้เคียง 	<ul style="list-style-type: none"> ทางระบายน้ำหรืออาคารระบายน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการ (กม. 9+731 ถึง กม. 20+500) 	<ul style="list-style-type: none"> 2 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง 	●	ดำเนินการสำรวจสภาพระบายน้ำ ปัญหาน้ำท่วมขัง การสะสมของดินตะกอนและวัชพืชในทางระบายน้ำหรืออาคารระบายน้ำ และลักษณะการไหลของน้ำและการตื่นขึ้นของลำน้ำ/ทางน้ำ จำนวน 4 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 5.2.9) <ul style="list-style-type: none"> - ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 29-30 กรกฎาคม พ.ศ. 2563 - ครั้งที่ 2 วันที่ 9 ธันวาคม พ.ศ. 2563 - ครั้งที่ 3 วันที่ 17 กันยายน พ.ศ. 2564 - ครั้งที่ 4 วันที่ 4 มีนาคม พ.ศ. 2565 	-	-

หมายเหตุ : 1/ เสนอแนะเพิ่มเติมโดยบริษัทที่ปรึกษา

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 5.1-1							
การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2) กรุงเทพมหานคร (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
10. เศรษฐกิจและสังคม	<ul style="list-style-type: none"> ติดตามตรวจสอบและรวบรวมข้อมูล การเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจและสังคม และปัญหา การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นต่อประชาชนในระยะก่อสร้างและความคิดเห็นต่อโครงการ ข้อร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> ตลอดแนวเส้นทางโครงการ (กม. 9+731 ถึง กม. 20+500) 	<ul style="list-style-type: none"> 1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง 	●	ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมแล้ว 2 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 5.2.10) <ul style="list-style-type: none"> - ครั้งที่ 1 ระหว่างเดือนตุลาคม – พฤศจิกายน พ.ศ. 2563 - ครั้งที่ 2 ระหว่างเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2564-กุมภาพันธ์ พ.ศ.2565 	-	-
11. สาธารณสุขและอาชีวอนามัย	<ul style="list-style-type: none"> รวบรวมสถิติข้อมูลด้านสาธารณสุขและสุขภาพของประชาชนในพื้นที่โครงการ สุขภาพทั่วไปของพนักงานและสถิติการเจ็บป่วย และอุบัติเหตุจากการดำเนินงานก่อสร้างโครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> ตลอดแนวเส้นทางโครงการ (กม. 9+731 ถึง กม. 20+500) 	<ul style="list-style-type: none"> 2 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง 	●	ดำเนินการรวบรวมข้อมูลสถิติผู้ป่วย การเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานของพนักงานก่อสร้าง เรื่องร้องเรียนจากความเดือดร้อนรำคาญด้านสาธารณสุขรวมทั้งพื้นที่สำรวจสภาพแวดล้อมทั่วไปการจัดการด้านสุขาภิบาลบริเวณบ้านพักพนักงานก่อสร้าง และพื้นที่ก่อสร้างจำนวน 4 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 5.2.11) <ul style="list-style-type: none"> - ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 20-31 กรกฎาคม พ.ศ. 2563 - ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 7-9 ธันวาคม พ.ศ.2563 - ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 1-4 ตุลาคม พ.ศ. 2564 - ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 4-7 มีนาคม พ.ศ.2565 	-	-

หมายเหตุ : 1/ เสนอแนะเพิ่มเติมโดยบริษัทที่ปรึกษา

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

5.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.2.1 ทรัพยากรดิน

ดำเนินการติดตามตรวจสอบการทรัพยากรดิน ได้แก่ การหลุดตัวของดิน การชะล้างพังทลายของดินตลอดแนวเส้นทาง และการสูญเสียดิน/การเคลื่อนย้ายดินออกจากบริเวณเดิม รายละเอียดดังนี้

5.2.1.1 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อศึกษาและติดตามตรวจสอบผลกระทบจากการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ต่อสภาพการชะล้างพังทลายของดินตลอดแนวเส้นทาง
- 2) เพื่อตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อปัญหาการชะล้างพังทลายของดินและการสูญเสียดินที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง และเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขหากพบว่ามีปัญหาผลกระทบเกิดขึ้น
- 3) เพื่อเสนอแนะและปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านทรัพยากรดินให้มีความเหมาะสม และมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

5.2.1.2 วิธีการศึกษา

- 1) **สถานีตรวจสอบ :** ตรวจสอบสภาพการหลุดตัวของดิน การชะล้างพังทลายของดิน และการสูญเสียดิน ซึ่งจะส่งผลกระทบให้เกิดการตื้นเขินของลำน้ำ/ทางระบายน้ำ เช่น การระบายน้ำจากพื้นที่โครงการ อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อระบบระบายน้ำตามแนวเส้นทาง ฯลฯ ตลอดแนวเส้นทางโครงการ
- 2) **ทบทวนผลการศึกษาด้านทรัพยากรดิน :** จากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการประเมินผล และเปรียบเทียบผลการตรวจสอบ
- 3) **วิธีการตรวจสอบ :** ใช้วิธีการสังเกตการณ์และวิเคราะห์สภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ และถ่ายรูปประกอบกับการแสดงตำแหน่งที่มีปัญหาด้านการชะล้างพังทลายของดิน ตำแหน่งที่เกิดการตื้นเขินของทางระบายน้ำจากการสะสมของตะกอนดิน ลงในแผนที่ภูมิประเทศ มาตราส่วน 1:50,000 หรือภาพถ่ายทางอากาศ หรือภาพถ่ายดาวเทียม
- 4) **ระยะเวลาตรวจสอบ :** ดำเนินการตรวจสอบในภาคสนามตลอดระยะเวลาการศึกษา 24 เดือน โดยมีความถี่ในการติดตามตรวจสอบ ปีละ 2 ครั้ง (ทุกๆ 6 เดือน) ในช่วงฤดูฝน และฤดูแล้ง เป็นเวลา 2 ปี รวมจำนวนทั้งสิ้น 4 ครั้ง ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจแล้ว จำนวน 3 ครั้ง รายละเอียดดังนี้

- | | |
|------------|---------------------------------------|
| ครั้งที่ 1 | ระหว่างวันที่ 25-30 กรกฎาคม พ.ศ. 2563 |
| ครั้งที่ 2 | ระหว่างวันที่ 7-9 ธันวาคม พ.ศ. 2563 |
| ครั้งที่ 3 | ระหว่างวันที่ 21-22 กันยายน พ.ศ. 2564 |
| ครั้งที่ 4 | ระหว่างวันที่ 15-16 ธันวาคม พ.ศ. 2565 |

5) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

- (1) นำผลการติดตามตรวจสอบมาสรุปผลกระทบด้านทรัพยากรดินในสภาพปัจจุบัน และจัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อให้กรมทางหลวงนำไปแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นดังกล่าว
- (2) พิจารณาประเมินความเพียงพอและเหมาะสมของมาตรการฯ เดิม ซึ่งอาจต้องมีการจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านทรัพยากรดินที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และนำไปปฏิบัติได้จริงต่อไป

(3) ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ เพื่อหาแนวทางในการปรับปรุงมาตรการ ป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบ ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

5.2.1.3 ผลการศึกษา

1) ผลการทบทวนรายงานการศึกษาเดิม

1.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ชุดดินที่พบในพื้นที่ระยะ 500 เมตรจากจุดกึ่งกลางของแนวเส้นทาง ช่วง กม.9+731 ถึง กม.20+500 มีจำนวน 2 กลุ่มชุดดิน ได้แก่ กลุ่มชุดดินที่ 3 และกลุ่มชุดดินที่ 12 โดยพบกลุ่มชุดดินที่ 3 มากที่สุด มีลักษณะสภาพพื้นที่เป็นที่ราบเรียบถึงเกือบราบเรียบ เนื้อดินเป็นดินเหนียว การระบายน้ำในช่วงฤดูฝนจะประสบปัญหาน้ำท่วมขังที่ผิวดิน นอกจากนี้ จากข้อมูลการชะล้างพังทลายของดินที่รวบรวมจากกรมพัฒนาที่ดินพบว่า พื้นที่ศึกษาโครงการ มีอัตราการชะล้างพังทลายของดินอยู่ในระดับน้อย (0-2 ตัน/ไร่/ปี)

ผลการเจาะสำรวจชั้นดินฐานราก พบว่าสภาพผิวดินชั้นบนเป็นดินทรายสลับกับดินถม หนาประมาณ 1.0-2.0 เมตร และต่อดัวยชั้นดินเหนียวอ่อนมากถึงอ่อน หนาประมาณ 5.0-12.0 เมตร บางตำแหน่งพบชั้นทรายหวมแทรกหนาประมาณ 1.0 เมตร และต่อดัวยชั้นดินเหนียวแข็งปานกลางหนาประมาณ 2-8 เมตร และต่อดัวยชั้นดินเหนียวแข็งที่สุด หนาประมาณ 8-15 เมตร มีค่า SPT N-Value 30 จนถึงมากกว่า 50 blows/ft.

สำหรับผลการคาดการณ์ผลกระทบในระยะก่อสร้าง พบว่า ปริมาณการชะล้างพังทลายของดินตามสมการสูญเสียดินสากล (USLE) ในระยะ 500 เมตรจากจุดกึ่งกลางของแนวเส้นทางที่เกิดจากการก่อสร้างตอม่อทางยกระดับ พบว่ามีโอกาสเกิดการชะล้างพังทลายของดินสูงสุดเท่ากับ 0.37 ตัน/ไร่/ปี หรือ 173.11 ตัน/ปี สำหรับการชะล้างพังทลายของดินตามแนวเส้นทางอยู่ในระดับปานกลาง (2-5 ตัน/ไร่/ปี) หากมีการเปิดหน้าดินใกล้แหล่งน้ำ อาจมีตะกอนดินบางส่วนไหลลงสู่แหล่งน้ำได้

1.2) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น พบว่าชุดดินที่พบในพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ ในระยะ 500 เมตรจากจุดกึ่งกลางของแนวเส้นทาง มีทั้งหมด 2 กลุ่มชุดดิน ได้แก่ กลุ่มชุดดินที่ 3 และกลุ่มชุดดินที่ 12 โดยพบกลุ่มชุดดินที่ 3 มากที่สุดร้อยละ 85.38 รองลงมาพบกลุ่มชุดดินที่ 12 ร้อยละ 14.62 ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากตะกอนน้ำทะเลผสมกับตะกอนลำน้ำ สภาพพื้นที่มีลักษณะเป็นที่ราบเรียบ เป็นดินเหนียวสีดำ ดินบนตอนล่างมีเนื้อดินเป็นดินเหนียว มีการระบายน้ำไม่ได้ มีความสามารถในการให้น้ำซึมผ่านได้ช้า มีการไหลบ่าของน้ำบนผิวดินช้า นอกจากนี้ จากข้อมูลการชะล้างพังทลายของดินที่รวบรวมจากกรมพัฒนาที่ดินพบว่า พื้นที่ศึกษาโครงการ มีอัตราการชะล้างพังทลายของดินส่วนใหญ่อยู่ในระดับน้อย (0-2 ตัน/ไร่/ปี)

สำหรับผลการคาดการณ์ผลกระทบในระยะก่อสร้าง พบว่า พื้นที่ตลอดแนวเส้นทางโครงการเป็นพื้นที่ที่มีอัตราการสูญเสียดินจากการชะล้างพังทลายของดินอยู่ในระดับ 0-2 ตัน/ไร่/ปี โดยกิจกรรมการก่อสร้าง เข็มเจาะและเสาตอม่อของโครงสร้างทางยกระดับจะมีการขุดเจาะและการเปิดหน้าดินบริเวณตำแหน่งก่อสร้างฐานราก อาจก่อให้เกิดการชะล้างพังทลายของดินได้ในกรณีที่มีฝนตก แต่ทั้งนี้ผลกระทบมีขอบเขตเฉพาะพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น ซึ่งส่วนใหญ่ดำเนินการอยู่บริเวณเกาะกลางและอยู่ในเขตทางถนนเดิม

2) ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน

2.1) การชะล้างพังทลายของดิน

ตลอดแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ ระหว่าง กม.9+731 ถึง กม.20+500 ของทางหลวงหมายเลข 35 มีสภาพภูมิประเทศเป็นที่ราบลุ่ม มีแหล่งน้ำตัดผ่านแนวเส้นทาง จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ คลองสะแกงาม (กม.9+590) คลองขุดใหม่ (กม.10+600) คลองเลนเปิน (กม.11+010) คลองระหาญ (กม.13+100) คลองบางน้ำจืด (กม.17+100) และคลองคอกควาย (กม.20+400) มีการใช้ประโยชน์ที่ดินตลอดแนวก่อสร้างเส้นทางโครงการส่วนใหญ่เป็นพื้นที่อยู่อาศัย ชุมชน หมู่บ้านจัดสรร รองลงมาเป็นพื้นที่ค้าขาย และอุตสาหกรรมกระจายอยู่ทั่วไป

ผลการตรวจสอบครั้งที่ 1 : จากการติดตามตรวจสอบการหลุดตัวของดินตลอดแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ เป็นการติดตามตรวจสอบสภาพการหลุดตัว และการชะล้างพังทลายของดิน บริเวณก่อสร้างต่อม่อของโครงสร้างทางยกระดับ มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.1-1)

โครงการฯ ตอน 1 (กม.9+731 ถึง กม.14+534) : อยู่ระหว่างการปรับปรุงทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน และเตรียมพื้นที่ก่อสร้าง จากการตรวจสอบไม่พบการหลุดตัวของดิน

โครงการฯ ตอน 2 (กม.14+534 ถึง กม.18+642) : อยู่ระหว่างการเตรียมพื้นที่เพื่อก่อสร้าง จากการตรวจสอบไม่พบการหลุดตัวของดิน

โครงการฯ ตอน 3 (กม.18+642 ถึง กม.20+500) : ได้ดำเนินการตอกเสาเข็ม และก่อสร้างต่อม่อของโครงสร้างทางยกระดับแล้วเสร็จทั้งหมด และอยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ จากการตรวจสอบไม่พบการหลุดตัวของดิน

ผลการตรวจสอบครั้งที่ 2 : จากการติดตามตรวจสอบการหลุดตัวของดินตลอดแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ เป็นการติดตามตรวจสอบสภาพการหลุดตัว และการชะล้างพังทลายของดิน บริเวณก่อสร้างต่อม่อของโครงสร้างทางยกระดับ มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.1-1)

โครงการฯ ตอน 1 (กม.9+731 ถึง กม.14+534) : อยู่ระหว่างการปรับปรุงทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน การก่อสร้างเสาเข็ม และต่อม่อของโครงสร้างทางยกระดับ จากการตรวจสอบไม่พบการหลุดตัวของดิน

โครงการฯ ตอน 2 (กม.14+534 ถึง กม.18+642) : อยู่ระหว่างการก่อสร้างเสาเข็ม และก่อสร้างต่อม่อของโครงสร้างทางยกระดับ จากการตรวจสอบไม่พบการหลุดตัวของดิน

โครงการฯ ตอน 3 (กม.18+642 ถึง กม.20+500) : ได้ดำเนินการก่อสร้างเสาเข็ม และต่อม่อของโครงสร้างทางยกระดับแล้วเสร็จทั้งหมด และอยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ จากการตรวจสอบไม่พบการหลุดตัวของดิน

ผลการตรวจสอบครั้งที่ 3 : จากการติดตามตรวจสอบการหลุดตัวของดินตลอดแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ เป็นการติดตามตรวจสอบสภาพการหลุดตัว และการชะล้างพังทลายของดิน บริเวณก่อสร้างต่อม่อของโครงสร้างทางยกระดับ มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.1-1)

โครงการฯ ตอน 1 (กม.9+731 ถึง กม.14+534) : อยู่ระหว่างการปรับปรุงทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน และอยู่ระหว่างการก่อสร้างเสาเข็ม และก่อสร้างต่อม่อของโครงสร้างทางยกระดับ จากการตรวจสอบไม่พบการหลุดตัวของดิน

โครงการฯ ตอน 2 (กม.14+534 ถึง กม.18+642) : ได้ดำเนินการเจาะเสาเข็มและก่อสร้างต่อม่อของโครงสร้างทางยกระดับแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการเจาะเสาเข็ม และก่อสร้างต่อม่อของทางขึ้น-ลง พ้นท้ายนรสิงห์ จากการตรวจสอบไม่พบการหลุดตัวของดิน

โครงการฯ ตอน 3 (กม.18+642 ถึง กม.20+500) : ได้ดำเนินการเจาะเสาเข็มและก่อสร้าง
ตอม่อของโครงสร้างทางยกระดับแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการก่อสร้างตอม่อของทางขึ้น-ลง มหาชัยเมืองใหม่ 1 จาก
การตรวจสอบไม่พบการทรุดตัวของดิน

ผลการตรวจสอบครั้งที่ 4 : จากการติดตามตรวจสอบการทรุดตัวของดินตลอดแนวเส้นทาง
ก่อสร้างโครงการ เป็นการติดตามตรวจสอบสภาพการทรุดตัว และการชะล้างพังทลายของดิน บริเวณก่อสร้างตอม่อ
ของโครงสร้างทางยกระดับ มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.1-1)

โครงการฯ ตอน 1 (กม.9+731 ถึง กม.14+534) : อยู่ระหว่างการก่อสร้างตอม่อทางยกระดับ
ส่วนบริเวณทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน ยังอยู่ระหว่างรอการก่อสร้างเสาเข็มและฐานราก เนื่องจากกรอกรื้อย้าย
สาธารณูปโภค จากการตรวจสอบไม่พบการทรุดตัวของดิน และการพังทลายของดิน

โครงการฯ ตอน 2 (กม.14+534 ถึง กม.18+642) : ได้ดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างตอม่อและ
ฐานรากทางยกระดับแล้วเสร็จ ส่วนบริเวณทางขึ้น-ลงพันท้ายนรสิงห์ ได้ดำเนินการก่อสร้างฐานรากแล้วเสร็จ และอยู่
ระหว่างการก่อสร้างตอม่อของทางขึ้น-ลง จากการตรวจสอบไม่พบการทรุดตัวของดิน และการพังทลายของดิน

โครงการฯ ตอน 3 (กม.18+642 ถึง กม.20+500) : ได้ดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างตอม่อและ
ฐานรากทางยกระดับแล้วเสร็จ ส่วนบริเวณทางขึ้น-ลงมหาชัยเมืองใหม่ 1 ได้ดำเนินการก่อสร้างฐานรากแล้วเสร็จ และ
อยู่ระหว่างการก่อสร้างตอม่อของทางขึ้น-ลง จากการตรวจสอบไม่พบการทรุดตัวของดิน และการพังทลายของดิน

2.2) การสูญเสียดิน/การเคลื่อนย้ายดินออกจากบริเวณเดิม




โครงการก่อสร้างทางยกระดับทั้ง 3 ตอน มีปริมาณดินขุดสะสม และการจัดการดินขุดในเดือน
พฤษภาคม พ.ศ.2565 ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.1-2)



โครงการฯ ตอน 1 (กม.9+731 ถึง กม.14+534) : มีปริมาณดินขุดรวมทั้งหมด 132,179.89
ลบ.ม. ประกอบด้วย ดินที่ไม่ปนเปื้อน จำนวน 35,442.51 ลบ.ม. และดินที่มีการปนเปื้อน จำนวน 96,737.38 ลบ.ม.
ปัจจุบันได้มีการขุดดินออกจากพื้นที่ก่อสร้างแล้ว 94,523.35 ลบ.ม. แบ่งเป็นดินไม่ปนเปื้อน จำนวน 23,914.71 ลบ.ม.
และดินที่มีการปนเปื้อน จำนวน 70,608.64 ลบ.ม. โดยผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 ได้จัดพื้นที่เก็บกองดิน
ชั่วคราวไว้ที่บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งอยู่บริเวณ กม.14+300 มีพื้นที่เก็บกองดิน ขนาด 1,785 ตารางเมตร
สามารถเก็บกองดินที่ระดับความสูง 3 เมตร ได้ประมาณ 5,500 ลบ.ม. ซึ่งเพียงพอสำหรับรอให้ผู้รับประมูลดินจาก
สำนักงานทางหลวงที่ 13 (กรุงเทพมหานคร) มาขนย้ายดินดังกล่าวเพื่อไปใช้ประโยชน์ต่อไป




โครงการฯ ตอน 2 (กม.14+534 ถึง กม.18+642) : มีปริมาณดินขุดรวมทั้งหมด 94,557
ลบ.ม. ประกอบด้วย ดินที่ไม่ปนเปื้อน จำนวน 11,435 ลบ.ม. และดินที่มีการปนเปื้อน จำนวน 83,122 ลบ.ม. ปัจจุบัน
กิจกรรมการขุดดิน ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดพื้นที่เก็บกองดินชั่วคราว ไว้ภายในบริเวณ
บ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งอยู่บริเวณ กม.15+250 ซึ่งเพียงพอสำหรับรอให้ผู้รับประมูลดินจากสำนักงานทางหลวงที่
13 (กรุงเทพมหานคร) มาขนย้ายดินดังกล่าวเพื่อไปใช้ประโยชน์ต่อไป




โครงการฯ ตอน 3 (กม.18+642 ถึง กม.20+500) : มีปริมาณดินขุดรวมทั้งหมด 54,613.859
ลบ.ม. ประกอบด้วย ดินที่ไม่ปนเปื้อน จำนวน 10,274.999 ลบ.ม. และดินที่มีการปนเปื้อน จำนวน 44,338.860
ลบ.ม. ปัจจุบันกิจกรรมการขุดดิน ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดพื้นที่เก็บกองดินชั่วคราวไว้ที่
พื้นที่เช่าของ บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) แปลงโฉนดเลขที่ 5222 ตำบลคอกกระบือ อำเภอ
เมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร บนเนื้อที่ 9 ไร่ 2 งาน 60 วา ซึ่งเพียงพอสำหรับรอให้ผู้รับประมูลดินจาก
สำนักงานทางหลวงที่ 13 (กรุงเทพมหานคร) มาขนย้ายดินดังกล่าวเพื่อไปใช้ประโยชน์ต่อไป


ปัจจุบันสำนักงานทางหลวงที่ 13 (กรุงเทพมหานคร) ได้จัดให้มีการขายมูลดินจากการก่อสร้าง
โครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2) ตอน ทางแยกต่างระดับบางขุน
เทียน-เอกชัย แล้วเสร็จทั้ง 3 ตอน โดยผู้ที่ชนะการประมูลดังกล่าว ได้มีการนำมูลดินไปใช้ประโยชน์ โดยไม่เหลือทิ้งไว้
ในพื้นที่ต่อไป (ภาคผนวก ก)

ตารางที่ 5.2.1-1 ผลการติดตามตรวจสอบการทรุดตัวของดิน และการชะล้างพังทลายของดิน					
ตำแหน่งติดตามตรวจสอบ	ลักษณะทั่วไปของพื้นที่	สาเหตุของการเกิด การพังทลายของดิน	การก่อสร้างโครงการป้องกันการชะล้าง พังทลายของดินตามแบบก่อสร้าง	ผลการติดตามตรวจสอบ	สภาพปัจจุบัน
โครงการฯ ตอน 1 (กม.9+731 ถึง กม.14+534)	มีลักษณะเป็นที่ราบ มีลักษณะ ความลาดชัน 0-1% ลักษณะดิน เป็นดินสีกรมกม. ดินบนเป็นดิน เหนียว สีดำ มักพบจุดประสี น้ำตาล ดินบนตอนล่างเนื้อดิน เป็นดินเหนียว สีเทาเข้มหรือสี เทาปนน้ำตาล ดินล่างตอนล่าง ในระดับความลึก 1-1.5 เมตร จะพบดินเลนสีน้ำเงินที่มี ปริมาณกำมะถันต่ำ มีเปลือก หอยปะปนตลอด จะพบรอย ไถในดินล่าง	ไม่พบการพังทลายของดิน	รูปแบบการก่อสร้างที่มีการออกแบบไว้ : Retaining wall with traffic barrier ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม : -	 <p>กม.12+023 กรกฎาคม พ.ศ. 2563</p>  <p>กม.12+023 พฤษภาคม พ.ศ. 2564</p>  <p>กม.12+023 กันยายน พ.ศ. 2564</p>	อยู่ระหว่างการก่อสร้างตอม่อ ของทางยกระดับ และอยู่ ระหว่างรอการเจาะเสาเข็ม เพื่อก่อสร้างฐานราก และ ตอม่อของทางแยกต่างระดับ บางขุนเทียน ซึ่งอยู่ระหว่าง รอการรื้อย้ายสาธารณูปโภค จากการตรวจสอบไม่พบการ ทรุดตัวของดิน และการ พังทลายของดิน

ตารางที่ 5.2.1-1 ผลการติดตามตรวจสอบการทรุดตัวของดิน และการชะล้างพังทลายของดิน (ต่อ)					
ตำแหน่งติดตามตรวจสอบ	ลักษณะทั่วไปของพื้นที่	สาเหตุของการเกิด การพังทลายของดิน	การก่อสร้างโครงการป้องกันการชะล้าง พังทลายของดินตามแบบก่อสร้าง	ผลการติดตามตรวจสอบ	สภาพปัจจุบัน
โครงการฯ ตอน 1 (กม.9+731 ถึง กม.14+534)	มีลักษณะเป็นที่ราบ มีลักษณะ ความลาดชัน 0-1% ลักษณะดิน เป็นดินสีกรมกม. ดินบนเป็นดิน เหนียว สีดำ มักพบจุดประสี น้ำตาล ดินบนตอนล่างเนื้อดิน เป็นดินเหนียว สีเทาเข้มหรือสี เทาปนน้ำตาล ดินล่างตอนล่าง ในระดับความลึก 1-1.5 เมตร จะพบดินเลนสีน้ำตาลที่มี ปริมาณกัมมะถันต่ำ มีเปลือก หอยปะปนตลอด จะพบรอย ไถในดินล่าง	ไม่พบการพังทลายของดิน	รูปแบบการก่อสร้างที่มีการออกแบบไว้ : Retaining wall with traffic barrier ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม : -	 กม.12+023 ธันวาคม พ.ศ. 2565	อยู่ระหว่างการก่อสร้างตอม่อ ทางยกระดับทางยกระดับ และการวางคันสะพานทาง ยกระดับ ส่วนบริเวณทางแยก ต่างระดับ ยังอยู่ระหว่างรอ การก่อสร้างเสาเข็มและฐาน ราก เนื่องจากยังอยู่ระหว่าง รอการรื้อย้ายสาธารณูปโภค จากการตรวจสอบไม่พบการ ทรุดตัวของดิน และการ พังทลายของดิน
โครงการฯ ตอน 2 (กม.14+534 ถึง กม.18+642)	มีลักษณะเป็นที่ราบ มีลักษณะ ความลาดชัน 0-1% ลักษณะดิน เป็นดินสีกรมกม. ดินบนเป็นดิน เหนียว สีดำ มักพบจุดประสี น้ำตาล ดินบนตอนล่างเนื้อดิน เป็นดินเหนียว สีเทาเข้มหรือสี เทาปนน้ำตาล ดินล่างตอนล่าง ในระดับความลึก 1-1.5 เมตร จะพบดินเลนสีน้ำตาลที่มี ปริมาณกัมมะถันต่ำ มีเปลือก หอยปะปนตลอด จะพบรอย ไถในดินล่าง	ไม่พบการพังทลายของดิน	รูปแบบการก่อสร้างที่มีการออกแบบไว้ : Retaining wall with traffic barrier ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม : -	 กม.15+400 กรกฎาคม พ.ศ. 2563	ได้ดำเนินการกิจกรรมการ ก่อสร้างตอม่อและฐานราก ของทางยกระดับแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการวางคัน สะพานทางยกระดับ ส่วน บริเวณทางขึ้น-ลงพื้นที่นาย สิงห์ อยู่ระหว่างการขุด เสาเข็ม เพื่อก่อสร้างฐานราก ของทางขึ้น-ลงด้านขาเข้า และอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ตอม่อ ของทางขึ้น-ลง ด้านขา ออก จากการตรวจสอบไม่พบ การทรุดตัวของดิน และการ พังทลายของดิน

ตารางที่ 5.2.1-1 ผลการติดตามตรวจสอบการทรุดตัวของดิน และการชะล้างพังทลายของดิน (ต่อ)					
ตำแหน่งติดตามตรวจสอบ	ลักษณะทั่วไปของพื้นที่	สาเหตุของการเกิด การพังทลายของดิน	การก่อสร้างโครงการป้องกันการชะล้าง พังทลายของดินตามแบบก่อสร้าง	ผลการติดตามตรวจสอบ	สภาพปัจจุบัน
โครงการฯ ตอน 2 (กม.14+534 ถึง กม.18+642)	มีลักษณะเป็นที่ราบ มีลักษณะ ความลาดชัน 0-1% ลักษณะดิน เป็นดินสีกรมกม. ดินบนเป็นดิน เหนียว สีดำ มักพบจุดประสี น้ำตาล ดินบนตอนล่างเนื้อดิน เป็นดินเหนียว สีเทาเข้มหรือสี เทาปนน้ำตาล ดินล่างตอนล่าง ในระดับความลึก 1-1.5 เมตร จะพบดินเลนสีน้ำเงินที่มี ปริมาณกำมะถันต่ำ มีเปลือก หอยปะปนตลอด จะพบรอย ไถในดินล่าง	ไม่พบการพังทลายของดิน	รูปแบบการก่อสร้างที่มีการออกแบบไว้ : Retaining wall with traffic barrier ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม : -	 <p>กม.15+400 พฤษภาคม พ.ศ. 2564</p>  <p>กม.15+400 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2564</p>  <p>กม.15+400 ธันวาคม พ.ศ. 2564</p>	ได้ดำเนินการกิจกรรมการ ก่อสร้างตอม่อและฐานราก ของทางยกระดับแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการวางคัน สะพานทางยกระดับ ส่วน บริเวณทางขึ้น-ลงพื้นที่ สิงห์ อยู่ระหว่างการขุด เสาเข็ม เพื่อก่อสร้างฐานราก ของทางขึ้น-ลงด้านขาเข้า และอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ตอม่อ ของทางขึ้น-ลง ด้านขา ออก จากการตรวจสอบไม่พบ การทรุดตัวของดิน และการ พังทลายของดิน

ตารางที่ 5.2.1-1 ผลการติดตามตรวจสอบการทรุดตัวของดิน และการชะล้างพังทลายของดิน (ต่อ)					
ตำแหน่งติดตามตรวจสอบ	ลักษณะทั่วไปของพื้นที่	สาเหตุของการเกิด การพังทลายของดิน	การก่อสร้างโครงการป้องกันการชะล้าง พังทลายของดินตามแบบก่อสร้าง	ผลการติดตามตรวจสอบ	สภาพปัจจุบัน
โครงการฯ ตอน 3 (กม.18+642 ถึง กม.20+500)	มีลักษณะเป็นที่ราบ มีลักษณะ ความลาดชัน 0-1% ลักษณะดิน เป็นดินสีเทา ดินบนเป็นดิน เหนียว สีดำ มักพบจุดประสี น้ำตาล ดินบนตอนล่างเนื้อดิน เป็นดินเหนียว สีเทาเข้มหรือสี เทาปนน้ำตาล ดินล่างตอนล่าง ในระดับความลึก 1-1.5 เมตร จะพบดินเลนสีน้ำเงินที่มี ปริมาณกำมะถันต่ำ มีเปลือก หอยปะปนตลอด จะพบรอยไถ ในดินล่าง	ไม่พบการพังทลายของดิน	รูปแบบการก่อสร้างที่มีการออกแบบไว้ : Retaining wall with traffic barrier ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม : -	 <p>กม.18+950 กรกฎาคม พ.ศ. 2563</p>  <p>กม.19+120 มีนาคม พ.ศ. 2564</p>  <p>กม.19+120 กันยายน พ.ศ. 2564</p>	ได้ดำเนินการกิจกรรมการ ก่อสร้างตอม่อและฐานราก ของทางยกระดับแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการวางคัน สะพานทางยกระดับ ส่วน บริเวณทางขึ้น-ลงมหาชัย เมืองใหม่ 1 ได้ดำเนินการ ก่อสร้างฐานรากแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการทำตอม่อ ทางขึ้น-ลง จากการตรวจสอบ ไม่พบการทรุดตัวของดิน และ การพังทลายของดิน

ตารางที่ 5.2.1-1 ผลการติดตามตรวจสอบการทรุดตัวของดิน และการชะล้างพังทลายของดิน (ต่อ)					
ตำแหน่งติดตามตรวจสอบ	ลักษณะทั่วไปของพื้นที่	สาเหตุของการเกิด การพังทลายของดิน	การก่อสร้างโครงการป้องกันการชะล้าง พังทลายของดินตามแบบก่อสร้าง	ผลการติดตามตรวจสอบ	สภาพปัจจุบัน
โครงการฯ ตอน 3 (กม.18+642 ถึง กม.20+500)	มีลักษณะเป็นที่ราบ มีลักษณะ ความลาดชัน 0-1% ลักษณะดิน เป็นดินสีกรมดิน ดินบนเป็นดิน เหนียว สีดำ มักพบจุดประสี น้ำตาล ดินบนตอนล่างเนื้อดิน เป็นดินเหนียว สีเทาเข้มหรือสี เทาปนน้ำตาล ดินล่างตอนล่าง ในระดับความลึก 1-1.5 เมตร จะพบดินเลนสีน้ำเงินที่มี ปริมาณกำมะถันต่ำ มีเปลือก หอยปะปนตลอด จะพบรอยไถ ในดินล่าง	ไม่พบการพังทลายของดิน	รูปแบบการก่อสร้างที่มีการออกแบบไว้ : Retaining wall with traffic barrier ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม : -	 กม.19+120 ธันวาคม พ.ศ. 2564	ได้ดำเนินการกิจกรรมการ ก่อสร้างต่อม่อและฐานราก ของทางยกระดับแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการวางคัน สะพานทางยกระดับ ส่วน บริเวณทางขึ้น-ลงมหาชัย เมืองใหม่ 1 ได้ดำเนินการ ก่อสร้างฐานรากแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการทำต่อม่อ ทางขึ้น-ลง จากการตรวจสอบ ไม่พบการทรุดตัวของดิน และ การพังทลายของดิน

ตารางที่ 5.2.1-2 ปริมาณดินขุดทั้งหมดของโครงการ เปรียบเทียบกับรายงาน EIA							
รายละเอียด	จำนวน ทั้งหมด (ตัน)	ปริมาณดินขุด (ลบ.ม.)					สถานะโครงการ ปัจจุบัน
		ในรายงาน EIA	งานก่อสร้าง			สะสม* (พฤษภาคม 2565)	
			ดินดี	ดินปนเปื้อน	รวม		
โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 1 เสาเข็ม ขนาด 3.8x1 เมตร เสาเข็ม ขนาด 3x1 เมตร เสาเข็มกลม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.0 เมตร เสาเข็มกลม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.2 เมตร	84 42 46 49	19,440	35,442.51	96,737.38	132,179.89	94,523.35	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ต่อม่อทางยกระดับ และรอการก่อสร้าง เสาเข็มและฐานราก ของทางแยกต่างระดับ บางขุนเทียน เนื่องจาก อยู่ระหว่างรอการรื้อ ย้ายสาธารณูปโภค
โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 2 เสาเข็ม ขนาด 3.8x1 เมตร เสาเข็ม ขนาด 3x1 เมตร เสาเข็มกลม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.0 เมตร	319 80 40	28,400	11,435	83,122	94,557	94,557	ได้ดำเนินกิจกรรมการ ก่อสร้างต่อม่อและฐาน ราก ของทางยกระดับ และทางขึ้น-ลง แล้ว เสร็จ และอยู่ระหว่าง การก่อสร้างต่อม่อ ของ ทางขึ้น-ลง พันท้ายนร สิงห์

ตารางที่ 5.2.1-2							
ปริมาณดินขุดทั้งหมดของโครงการ เปรียบเทียบกับรายงาน EIA (ต่อ)							
รายละเอียด	จำนวน ทั้งหมด (ตัน)	ปริมาณดินขุด (ลบ.ม.)					สถานะโครงการ ปัจจุบัน
		ในรายงาน EIA	งานก่อสร้าง				
			ดินดี	ดินปนเปื้อน	รวม	สะสม* (พฤษภาคม 2565)	
โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3							ได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างตอม่อและฐานราก ของทางยกระดับแล้วเสร็จ ส่วนบริเวณทางขึ้น-ลงมหาชัยเมืองใหม่ 1 ได้ดำเนินการก่อสร้างฐานรากแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการทำตอม่อทางขึ้น-ลง
เสาเข็ม ขนาด 3.8x1 เมตร	143	13,150	10,274.999	44,338.860	54,613.859	54,613.859	
เสาเข็ม ขนาด 3x1 เมตร	96						
เสาเข็มกลม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 0.6 เมตร	88						
เสาเข็มกลม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.0 เมตร	100						
เสาเข็มกลม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.2 เมตร	40						
รวม	1,127	60,990	57,152.509	224,198.24	281,350.749	241,927.689	

3) การเปรียบเทียบกับผลการศึกษา

3.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

จากการติดตามตรวจสอบการพังทลายของดินในปัจจุบันไม่พบปัญหาการชะล้างพังทลายของดิน เช่นเดียวกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.2.1) การหลุดตัวของดิน และการชะล้างพังทลายของดิน

รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้คาดการณ์อัตราการชะล้างพังทลายของดินจากการก่อสร้างต่อม่อทางยกระดับบนเกาะกลางทางหลวงหมายเลข 35 ตามสมการสูญเสียดินสากล (USLE) พบว่า มีโอกาสเกิดการชะล้างดินสูงสุดเท่ากับ 0.37 ตัน/ไร่/ปี เมื่อเทียบกับระดับการชะล้างพังทลายของดิน (กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ.2543) ถือว่ามีการพื้นที่ก่อสร้างโครงการมีอัตราการชะล้างพังทลายของดินน้อย (0-2 ตัน/ไร่/ปี) ซึ่งสอดคล้องกับผลการติดตามตรวจสอบตลอดแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ ระหว่าง กม.9+731 ถึง กม.20+500 ไม่พบการพังทลายของดินในพื้นที่ก่อสร้างโครงการและบริเวณใกล้เคียง

สำหรับการหลุดตัวของดิน รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้คาดการณ์จากข้อมูลสภาพชั้นดินที่ได้จากการเจาะสำรวจ และลักษณะของโครงสร้างหลักที่มีน้ำหนักมาก โดยพิจารณาให้โครงการใช้เสาเข็ม Barrette Pile ซึ่งสามารถรองรับการหลุดตัวของดิน และคาดว่าในระยะก่อสร้างจะไม่ได้รับผลกระทบด้านการหลุดตัวของดินในพื้นที่ ซึ่งสอดคล้องกับผลการติดตามตรวจสอบตลอดแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ ระหว่าง กม.9+731 ถึง กม.20+500 พบว่า โครงการได้ใช้เสาเข็ม Barrette Pile ในการก่อสร้างต่อม่อทางยกระดับ และไม่พบการหลุดตัวของดินในพื้นที่ก่อสร้าง

3.2.2) การสูญเสียดิน / การเคลื่อนย้ายดินออกจากบริเวณเดิม

เมื่อเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบันไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เนื่องจาก ปริมาณดินขุดจากการก่อสร้างโครงการในปัจจุบันมีปริมาณมากกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้ประเมินไว้ เนื่องจากปริมาณดินที่ได้จากการก่อสร้างจริงเป็นไปตามสภาพพื้นที่และจำนวนเสาเข็มที่ได้จากการทดสอบดินเพื่อออกแบบเสาเข็มใหม่ระหว่างก่อสร้างอย่างละเอียด ค่าที่ได้จากขั้นตอนก่อสร้างจะมีความแม่นยำมากกว่าค่าที่ประมาณการในช่วงที่ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตาม โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ทั้ง 3 ตอน ได้จัดให้มีพื้นที่เก็บกองดินอย่างเพียงพอสำหรับวางกองดินชั่วคราว ปัจจุบันสำนักงานทางหลวงที่ 13 (กรุงเทพมหานคร) ได้จัดให้มีการขายมูลดินจากการก่อสร้าง โครงการฯ แล้วเสร็จ โดยผู้ที่ประมูลดินดังกล่าว ได้มีการนำไปใช้ประโยชน์อย่างเหมาะสมต่อไป โดยไม่เหลือทิ้งไว้ในพื้นที่

5.2.1.4 สรุปการศึกษา

จากการตรวจสอบไม่พบการชะล้างพังทลายของดิน และการหลุดตัวของดิน ตลอดแนวก่อสร้างเส้นทางโครงการ ซึ่งสอดคล้องกับผลการทบทวนข้อมูลชุดดิน ข้อมูลชั้นการชะล้างพังทลายของดินจากกรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2543 พบว่า พื้นที่บริเวณแนวเส้นทางก่อสร้างส่วนใหญ่อยู่ในชุดดินบางกอก รองลงมาอยู่ในชุดดินท่าจีน มีการระบายน้ำเร็ว มีความอุดมสมบูรณ์ในระดับปานกลาง-สูง และมีการชะล้างพังทลายของดินตลอดแนวเส้นทางอยู่ในระดับน้อยมาก (0-2 ตัน/ไร่/ปี)

สำหรับปริมาณดินขุดออกจากพื้นที่ก่อสร้าง ในปัจจุบันมีปริมาณมากกว่าที่รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมคาดการณ์ไว้ ซึ่งมีจำนวนเสาเข็มเหลี่ยมและเสาเข็มกลมมากกว่าที่รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมคาดการณ์ไว้ จึงส่งให้มีปริมาณดินขุดมากกว่าปริมาณที่คาดการณ์ไว้ อย่างไรก็ตาม โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ทั้ง 3 ตอน ได้จัดให้มีพื้นที่เก็บกองดินอย่างเพียงพอสำหรับวางกองดินชั่วคราว ปัจจุบันสำนักงานทางหลวงที่ 13 (กรุงเทพมหานคร) ได้จัดให้มีการขายมูลดินจากการก่อสร้าง โครงการฯ แล้วเสร็จ โดยผู้ที่ประมูลดินดังกล่าว ได้มีการนำไปใช้ประโยชน์อย่างเหมาะสมต่อไป โดยไม่เหลือทิ้งไว้ในพื้นที่

5.2.2 คุณภาพอากาศ

ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งเป็นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.2.2.1 วัตถุประสงค์

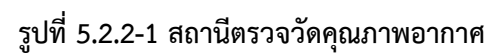
- 1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของคุณภาพอากาศตามแนวเส้นทางตัดผ่านโดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากโครงการฯ
- 2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านคุณภาพอากาศที่อาจเกิดจากกิจกรรมของโครงการฯ
- 3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการคุณภาพอากาศที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

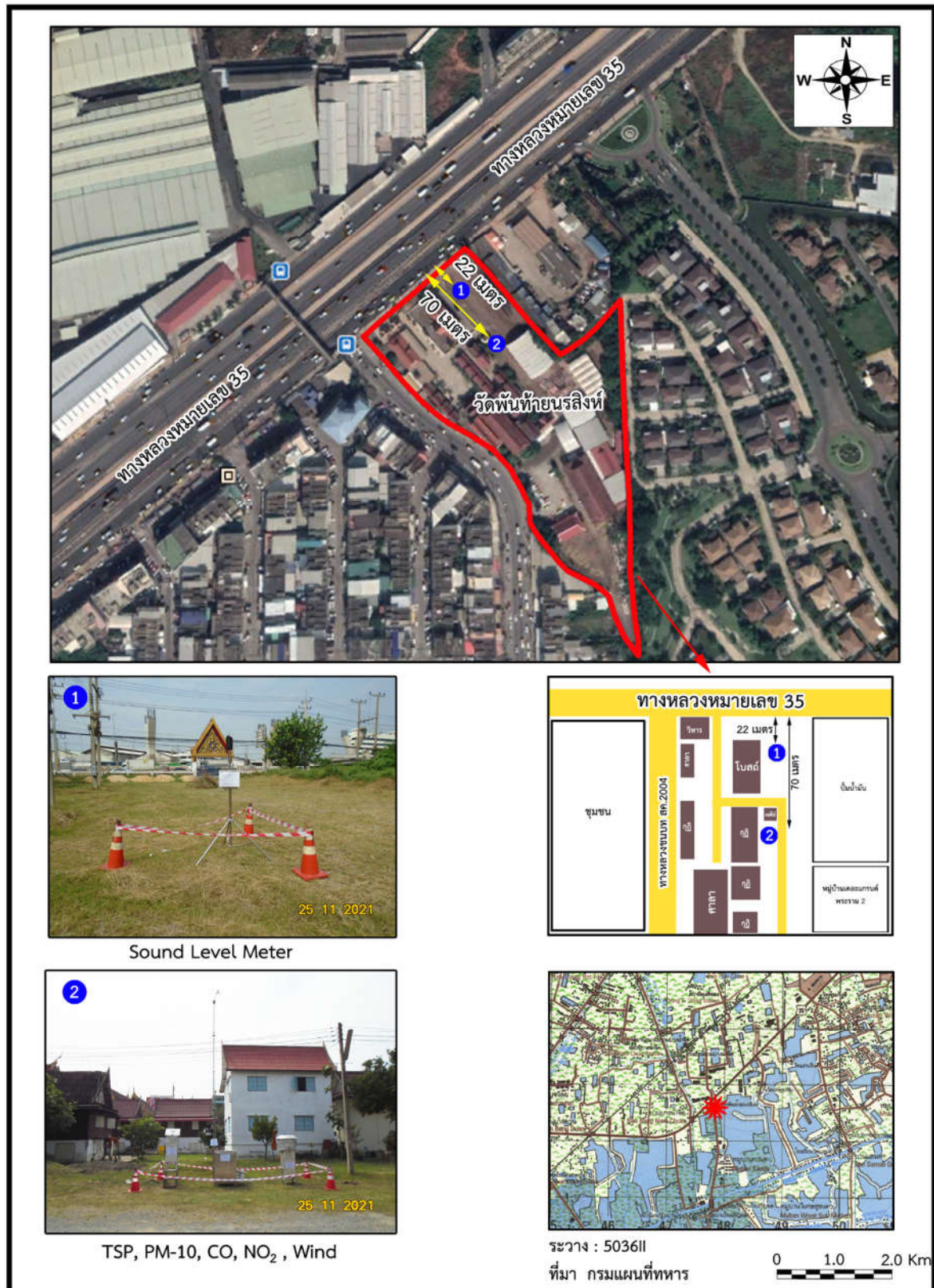
5.2.2.2 วิธีการศึกษา

1) **สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ :** ดำเนินการตรวจสอบคุณภาพอากาศ โดยมีตำแหน่งและจำนวนสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ ตามที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ จำนวน 1 สถานี คือ วัดพันท้ายนรสิงห์ (กม.16+667) (รูปที่ 5.2.2-1 และรูปที่ 5.2.2-2)

2) **ระยะเวลาตรวจวัด :** ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่องกัน และครอบคลุมช่วงวันธรรมดาและวันหยุดราชการ ตลอดระยะเวลาการศึกษา 24 เดือน ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง เป็นเวลา 2 ปี โดยดำเนินการตรวจวัดแล้ว 4 ครั้ง ดังนี้

- ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 8-12 กรกฎาคม พ.ศ. 2563 (มรสุมตะวันตกเฉียงใต้)
- ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 25-29 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 (มรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ)
- ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 16-20 กันยายน พ.ศ.2564 (มรสุมตะวันตกเฉียงใต้)
- ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 24-28 พฤศจิกายน พ.ศ.2564 (มรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ)





รูปที่ 5.2.2-2 จุดตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณวัดพันท้ายนรสิงห์

3) ดัชนีคุณภาพอากาศ : ดำเนินการวิเคราะห์และเก็บตัวอย่างเป็นไปตามวิธีมาตรฐานของ Methods of Air Sampling and Analysis : 3rd Edition, AWMA, ACS, AIChE, APWA ASME, AOAC, HPS และ ISA ดังสรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 5.2.2-1 ดัชนีตรวจวัด และวิธีการวิเคราะห์คุณภาพอากาศ			
ดัชนีตรวจวัด	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีวิเคราะห์	มาตรฐานวิธีวิเคราะห์
1. TSP (24 ชม.)	High-Volume Air Sampler	Gravimetric	US.EPA.
2. PM-10 (24 ชม.)	High-Volume PM-10 Size Selective Inlet	Gravimetric	US.EPA.
3. CO (1 ชม.)	CO-Analyzer	Non-Dispersive Infrared Detection	US.EPA.
4. NO ₂ (1 ชม.)	NO ₂ -Analyzer	Chemiluminescence	US.EPA
5. ทิศทางและความเร็วลม	Wind Speed & Wind Direction Sensor	Wind Speed & Wind Direction Sensor	ISO

นอกจากนี้ บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษาและรวบรวมข้อมูลทางด้านอุตุนิยมวิทยาในคาบ 30 ปี (พ.ศ. 2533 - พ.ศ. 2562) ได้แก่ ทิศทางและความเร็วลม อุณหภูมิ ความชื้นสัมพัทธ์ และข้อมูลอุตุนิยมวิทยาพื้นฐานอื่นๆ ที่จำเป็นจากสถานีตรวจวัดอุตุนิยมวิทยาที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ คือ สถานีตรวจวัดอากาศ กรุงเทพมหานคร

4) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

4.1) นำข้อมูลคุณภาพอากาศ ที่ได้จากการตรวจวัดและวิเคราะห์มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบด้วย

(1) มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538

(2) มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547

(3) มาตรฐานค่าไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ. 2552

รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ที่ผ่านมาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นในระยะเวลาที่ผ่านมา และผลที่ได้จากการประเมินผลกระทบต่อคุณภาพอากาศในรายงานการศึกษาฯ

4.2) สรุปผลกระทบที่มีต่อคุณภาพอากาศในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ หรือแผนปฏิบัติการฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

4.3) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบ และแผนปฏิบัติการฯ ตามความเหมาะสมหรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

4.4) เตรียมแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

5.2.2.3 ผลการศึกษา

1) ผลการทบทวนรายงานการศึกษาเดิม

1.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ช่วง กม.9+731 ถึง กม.20+500 ได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ จำนวน 2 สถานี ได้แก่ หมู่บ้านพฤกษ์ภิรมย์ (กม.11+454) และ วัดพันท้ายนรสิงห์ (กม.16+667) จำนวน 2 ครั้ง ระหว่างวันที่ 27-29 ตุลาคม พ.ศ. 2556 (ฤดูฝน) และระหว่างวันที่ 17-19 เมษายน พ.ศ. 2557 (ฤดูแล้ง) พบว่า

หมู่บ้านพฤกษ์ภิรมย์ (กม.11+454) : ในช่วงฤดูฝน มีค่าปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.125-0.186 mg/m^3 คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.153 mg/m^3 ปริมาณ PM_{10} (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.060-0.094 mg/m^3 คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.072 mg/m^3 ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.81-0.85 ppm คิดเป็นค่าสูงสุด 0.85 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO_2 มีค่าระหว่าง 0.0203-0.0262 ppm คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0262 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ SO_2 มีค่าระหว่าง 0.0073-0.0081 ppm คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0081 ppm และมีค่าความเข้มข้นเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ของ SO_2 มีค่าระหว่าง 0.0055-0.0061 ppm คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.0059 ppm ส่วนปริมาณความเข้มข้นของ THC มีค่าระหว่าง 5.43-7.81 ppm คิดเป็นค่าสูงสุด 7.81 ppm

ส่วนผลการตรวจวัดในช่วงฤดูแล้ง พบว่า ปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.028-0.034 mg/m^3 คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.031 mg/m^3 ปริมาณ PM_{10} (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.015-0.021 mg/m^3 คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.017 mg/m^3 ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.55-0.66 ppm คิดเป็นค่าสูงสุด 0.66 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO_2 มีค่าระหว่าง 0.0156-0.0200 ppm คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0200 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ SO_2 มีค่าระหว่าง 0.0066-0.0077 ppm คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0077 ppm และมีค่าความเข้มข้นเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ของ SO_2 มีค่าระหว่าง 0.0052-0.0058 ppm คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.0055 ppm ส่วนปริมาณความเข้มข้นของ THC มีค่าระหว่าง 3.71-4.01 ppm คิดเป็นค่าสูงสุด 4.01 ppm

วัดพันท้ายนรสิงห์ (กม.16+667) : ในช่วงฤดูฝน มีค่าปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.119-0.165 mg/m^3 คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.145 mg/m^3 ปริมาณ PM_{10} (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.069-0.087 mg/m^3 คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.078 mg/m^3 ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.97-3.25 ppm คิดเป็นค่าสูงสุด 3.25 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO_2 มีค่าระหว่าง 0.0124-0.0262 ppm คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0262 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ SO_2 มีค่าระหว่าง 0.0040-0.0049 ppm คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0086 ppm และมีค่าความเข้มข้นเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ของ SO_2 มีค่าระหว่าง 0.0040-0.0049 ppm คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.0045 ppm ส่วนปริมาณความเข้มข้นของ THC มีค่าระหว่าง 4.47-4.77 ppm คิดเป็นค่าสูงสุด 4.77 ppm

ส่วนผลการตรวจวัดในช่วงฤดูแล้ง พบว่า ปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.080-0.113 mg/m^3 คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.093 mg/m^3 ปริมาณ PM_{10} (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.039-0.049 mg/m^3 คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.043 mg/m^3 ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.86-2.14 ppm คิดเป็นค่าสูงสุด 2.14 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO_2 มีค่าระหว่าง 0.0135-0.0273 ppm คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0273 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ SO_2 มีค่าระหว่าง 0.0060-0.0081 ppm คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0081 ppm และมีค่าความเข้มข้นเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ของ SO_2 มีค่าระหว่าง 0.0037-0.0043 ppm คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.0041 ppm ส่วนปริมาณความเข้มข้นของ THC มีค่าระหว่าง 3.25-3.86 ppm คิดเป็นค่าสูงสุด 3.86 ppm

ซึ่งผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศทั้ง 2 สถานีตรวจวัด มีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานทั้ง 2 ช่วงฤดูกาล

จากผลการคาดการณ์คุณภาพอากาศในระยะก่อสร้างด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ AERMOD พบว่าบริเวณหมู่บ้านพฤษกริมย์ (บางขุนเทียน) กม.11+454 จะมีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เท่ากับ 0.246 mg/m^3 ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน 0.33 mg/m^3 แต่มีปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM_{10}) เท่ากับ 0.125 mg/m^3 ซึ่งมีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน 0.12 mg/m^3 ส่วนผลการคาดการณ์คุณภาพอากาศบริเวณวัดพันท้ายนรสิงห์ (กม.16+667) พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เท่ากับ 0.345 mg/m^3 และปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM_{10}) มีค่าเท่ากับ 0.178 mg/m^3 ซึ่งไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) จึงได้มีการกำหนดมาตรการป้องกันผลกระทบ โดยให้ฉีดพรมน้ำ 3 ครั้ง/วัน ซึ่งจะสามารถลดปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) และปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM_{10}) ให้มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด จึงได้มีการกำหนดให้บริเวณวัดพันท้ายนรสิงห์ เป็นสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ในระยะก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ เพียง 1 สถานี เนื่องจากมีระยะห่างจากหมู่บ้านพฤษกริมย์ (บางขุนเทียน) เพียง 5.2.213 กิโลเมตร ซึ่งสามารถเป็นตัวแทนคุณภาพอากาศในบริเวณดังกล่าวได้

1.2) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น พบว่า ได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ จำนวน 4 สถานี ได้แก่ โรงเรียนพรพิมพ์ พระราม 2 (กม.9+740) และโรงเรียนวัดราชบุรณรังสรรค์ (กม.20+737) ระหว่างวันที่ 23-26 มีนาคม พ.ศ. 2557 และดำเนินการตรวจวัดบริเวณหมู่บ้านพฤษกริมย์ (บางขุนเทียน) กม.11+454 และวัดพันท้ายนรสิงห์ (กม.16+667) ระหว่างวันที่ 17-19 เมษายน พ.ศ. 2557 มีรายละเอียดดังนี้

โรงเรียนพรพิมพ์ พระราม 2 (กม.9+740) : มีค่าปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง $0.076\text{--}0.114 \text{ mg/m}^3$ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.096 mg/m^3 ปริมาณ PM_{10} (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง $0.042\text{--}0.074 \text{ mg/m}^3$ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.057 mg/m^3 ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง $2.08\text{--}2.34 \text{ ppm}$ คิดเป็นค่าสูงสุด 2.34 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO_2 มีค่าระหว่าง $0.0329\text{--}0.0489 \text{ ppm}$ คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0489 ppm มีค่าความเข้มข้นเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ของ SO_2 มีค่าระหว่าง $0.0121\text{--}0.0134 \text{ ppm}$ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.0128 ppm ส่วนปริมาณความเข้มข้นของ THC มีค่าระหว่าง $2.11\text{--}2.69 \text{ ppm}$ คิดเป็นค่าสูงสุด 2.69 ppm

หมู่บ้านพฤษกริมย์ (บางขุนเทียน) กม.11+454 : มีค่าปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง $0.028\text{--}0.031 \text{ mg/m}^3$ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.031 mg/m^3 ปริมาณ PM_{10} (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง $0.015\text{--}0.021 \text{ mg/m}^3$ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.017 mg/m^3 ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง $0.55\text{--}0.66 \text{ ppm}$ คิดเป็นค่าสูงสุด 0.66 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO_2 มีค่าระหว่าง $0.0156\text{--}0.0200 \text{ ppm}$ คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0200 ppm มีค่าความเข้มข้นเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ของ SO_2 มีค่าระหว่าง $0.0052\text{--}0.0058 \text{ ppm}$ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.0055 ppm ส่วนปริมาณความเข้มข้นของ THC มีค่าระหว่าง $3.71\text{--}4.01 \text{ ppm}$ คิดเป็นค่าสูงสุด 4.01 ppm

วัดพันท้ายนรสิงห์ (กม.16+667) : มีค่าปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง $0.080\text{--}0.113 \text{ mg/m}^3$ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.078 mg/m^3 ปริมาณ PM_{10} (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง $0.039\text{--}0.049 \text{ mg/m}^3$ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.043 mg/m^3 ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง $0.86\text{--}2.14 \text{ ppm}$ คิดเป็นค่าสูงสุด 2.14 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO_2 มีค่าระหว่าง $0.0135\text{--}0.0273 \text{ ppm}$ คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0273 ppm ความเข้มข้นเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ของ SO_2 มีค่าระหว่าง $0.0037\text{--}0.0043 \text{ ppm}$ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.0041 ppm ส่วนปริมาณความเข้มข้นของ THC มีค่าระหว่าง $3.25\text{--}3.86 \text{ ppm}$ คิดเป็นค่าสูงสุด 3.86 ppm

โรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ (กม.20+737) : มีค่าปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.060-0.120mg/m³ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.080 mg/m³ ปริมาณ PM₁₀ (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.032-0.070 mg/m³ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.046 mg/m³ ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 2.47-2.84 ppm คิดเป็นค่าสูงสุด 2.84 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ มีค่าระหว่าง 0.0137-0.0147 ppm คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0147 ppm มีค่าความเข้มข้นเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ของ SO₂ มีค่าระหว่าง 0.0150-0.0169 ppm คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.0161 ppm ส่วนปริมาณความเข้มข้นของ THC มีค่าระหว่าง 2.46-5.56 ppm คิดเป็นค่าสูงสุด 5.56 ppm

สำหรับผลการคาดการณ์ผลกระทบในระยะก่อสร้าง พบว่า การก่อสร้างฐานรากของโครงสร้างทางยกระดับจะทำการก่อสร้างเสาเข็มเจาะ โดยจะดำเนินการเจาะเสาเข็มบริเวณเกาะกลางตลอดแนวเส้นทางโครงการ หลังจากนั้นจะทำการก่อสร้างตอม่อที่มีลักษณะเป็นโครงสร้างคอนกรีตอัดแรง เพื่อยึดฐานเสาโครงสร้าง ทั้งนี้ในช่วงดำเนินการกิจกรรมดังกล่าวจะมีการขุดเจาะและเปิดหน้าดิน ซึ่งการดำเนินการกิจกรรมในช่วงนี้จะก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองออกสู่พื้นที่รอบข้างและแหล่งชุมชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียงได้ แต่คาดว่าจะกิจกรรมที่เกิดขึ้นจะไม่ทำให้ค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองมีค่าสูงเกินกว่าค่ามาตรฐานที่กำหนด และไม่เป็นอันตรายถึงแก่ชีวิต แต่ทั้งนี้มีการดำเนินการกิจกรรมตลอดแนวเส้นทางโครงการ จึงคาดว่าจะส่งผลต่อพื้นที่ที่มีความอ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ตั้งอยู่ในระยะ 500 เมตรจากจุดกึ่งกลางแนวเส้นทาง

2) ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน

2.1) การรวบรวมข้อมูลทางด้านอุตุนิยมวิทยา

จากการรวบรวมข้อมูลทางด้านอุตุนิยมวิทยาในคาบ 30 ปี (พ.ศ. 2534 - พ.ศ. 2563) บริเวณสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศกรุงเทพมหานคร ของกรมอุตุนิยมวิทยา (ตารางที่ 5.2.2-2) สรุปได้ดังนี้

ความกดอากาศ : ความกดอากาศเฉลี่ยตลอดปีมีค่าเท่ากับ 1,009.37 เฮกโตปาสกาล โดยมีค่าความกดอากาศสูงที่สุดเท่ากับ 1,024.27 เฮกโตปาสกาล ในเดือนมีนาคม และค่าความกดอากาศต่ำที่สุดเท่ากับ 998.46 เฮกโตปาสกาล ในเดือนมิถุนายน

อุณหภูมิ : อุณหภูมิเฉลี่ยแต่ละเดือนในรอบปี อยู่ระหว่าง 27.3-30.7 องศาเซลเซียส อุณหภูมิเฉลี่ยทั้งปีเท่ากับ 28.9 องศาเซลเซียส เดือนที่มีอุณหภูมิสูงที่สุด คือ เดือนมีนาคม มีอุณหภูมิ 40.1 องศาเซลเซียส และเดือนที่มีอุณหภูมิต่ำที่สุด คือ เดือนธันวาคม มีอุณหภูมิ 13.2 องศาเซลเซียส

ความชื้นสัมพัทธ์ : ความชื้นสัมพัทธ์โดยเฉลี่ยแต่ละเดือนในรอบปีอยู่ในช่วงร้อยละ 66-79 ค่าความชื้นสัมพัทธ์เฉลี่ยตลอดทั้งปี เท่ากับร้อยละ 73 โดยเดือนที่มีค่าความชื้นสัมพัทธ์สูงสุดเฉลี่ย คือ เดือนกันยายน ซึ่งมีความชื้นร้อยละ 92 สำหรับเดือนที่มีความชื้นสัมพัทธ์ต่ำสุดเฉลี่ย คือ เดือนมกราคมและเดือนธันวาคม มีความชื้นร้อยละ 50

ปริมาณฝน : ปริมาณฝนรวมตลอดทั้งปีเท่ากับ 1,703.9 มิลลิเมตร เดือนที่มีปริมาณฝนมากที่สุด คือ เดือนกันยายน ซึ่งมีวันที่ฝนตก 21 วัน วัดปริมาณน้ำฝนได้ 128.1 มิลลิเมตร

ลมและความเร็วลม : ช่วงเดือนกรกฎาคมถึงเดือนกันยายน ได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจากทิศตะวันตก ความเร็วเฉลี่ย 1.7-2.2 น็อต เดือนตุลาคมถึงเดือนธันวาคม ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันออก ความเร็วเฉลี่ย 1.4-1.6 น็อต เดือนมกราคมถึงเดือนกรกฎาคม ได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจากฝ่ายใต้ ความเร็วเฉลี่ย 1.6-2.8 น็อต

ตารางที่ 5.2.2-2 สถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ. 2534-2563) บริเวณสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศกรุงเทพมหานคร ของกรมอุตุนิยมวิทยา

CLIMATOLOGICAL DATA FOR THE PERIOD 1991-2020

Station BANGKOK METROPOLIS
Index Station 48455
Latitude 13° 43' 35.0" N
Longitude 100° 33' 36.0" E

Elevation of station above MSL 3.01 Meters
Height of barometer above MSL 4.27 Meters
Height of Thermometer above ground 1.25 Meters
Height of wind vane above ground 10.00 Meters
Height of rainguage 0.87 Meters

Elements		N-Years	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	Annual
Pressure(hPa)	Mean	30	1012.30	1011.50	1010.10	1008.80	1007.40	1006.80	1006.80	1007.10	1008.10	1009.90	1011.20	1012.40	1009.37
	Mean Daily Range	30	4.60	4.70	4.80	4.70	4.30	3.70	3.70	3.90	4.50	4.60	4.50	4.60	4.38
	Ext.Max.	30	1022.88	1021.33	1024.27	1017.07	1014.08	1014.11	1013.27	1013.16	1018.61	1018.59	1020.14	1022.38	1024.27
	Ext.Min.	30	1005.01	1004.31	1001.66	999.82	1000.95	998.46	999.38	999.73	1000.04	1002.32	1003.32	1002.58	998.46
Temperature(Celsius)	Mean Max.	30	32.7	33.7	34.7	35.7	35.1	34.1	33.5	33.3	33.2	33.0	33.1	32.3	33.7
	Ext.Max.	30	37.6	38.8	40.1	40.0	40.0	38.8	37.9	38.3	37.4	37.9	38.8	36.8	40.1
	Mean Min.	30	23.4	24.8	26.4	27.2	26.9	26.4	26.1	25.9	25.4	25.2	24.7	23.2	25.5
	Ext.Min.	30	14.0	13.9	17.6	22.0	22.3	21.1	22.1	21.6	21.5	18.3	18.0	13.2	13.2
	Mean	30	27.4	28.5	29.7	30.7	30.3	29.7	29.2	29.0	28.6	28.4	28.4	27.3	28.9
Dew Point Temp.(Celsius)	Mean	30	20.4	22.2	23.9	24.8	24.9	24.6	24.2	24.1	24.4	23.9	21.7	19.6	23.2
Relative Humidity(%)	Mean	30	68	71	73	72	74	75	76	76	79	78	69	66	73.0
	Mean Max.	30	84	86	87	86	88	89	88	89	92	91	83	79	86.8
	Mean Min.	30	50	51	54	53	57	60	61	61	63	61	53	50	56.3
	Ext.Min.	30	26	21	21	23	34	38	39	37	40	33	21	28	21.0
Visibility(Km.)	Mean	30	8.5	8.7	9.2	9.7	9.8	9.9	9.9	10.0	9.6	9.1	9.5	9.2	9.4
	07.00LST	30	7.3	7.6	8.6	9.4	9.7	9.9	9.8	9.9	9.4	8.8	9.1	8.7	9.0
Cloud Amount(1-10)	Mean	30	5.2	5.1	5.7	6.0	7.1	7.7	8.0	8.2	8.2	7.4	5.8	5.0	6.6
Wind (Knots)	Prev.Wind	30	S	S	S	S	S	S	S,SW	SW	W	E	NE	E	-
	Mean	30	1.6	2.3	2.8	2.6	2.2	2.2	2.2	2.1	1.7	1.4	1.6	1.6	2.0
	Max.	30	22.0	25.0	34.0	32.0	35.0	38.0	35.0	31.0	33.0	30.0	26.0	28.0	38.0
Pan Evaporation(mm.)	Total	30	115.0	120.7	150.4	154.0	146.3	127.9	123.9	122.3	107.8	104.9	108.5	113.5	1495.2
Rainfall(mm)	Total	30	24.5	23.8	51.0	92.6	216.9	197.6	189.7	226.9	335.8	288.7	43.5	12.9	1703.9
	Num. of Days	30	2.8	2.8	4.1	6.5	15.2	16.7	17.6	19.5	21.5	17.3	4.9	1.8	130.7
	Daily Max.	30	62.3	56.4	79.6	216.8	185.9	174.3	92.5	130.7	128.1	188.3	72.6	37.0	216.8
Sunshine Duration(hr.)	Mean	30	218.9	217.7	234.8	227.1	195.5	158.1	138.4	130.6	130.4	160.4	192.5	217.3	2221.7
Phenomena(Days)	Fog	30	0.8	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2
	Haze	30	21.0	16.9	14.1	9.6	5.1	2.5	2.3	1.5	2.1	6.7	10.3	15.8	107.9
	Hail	30	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	ThunderStorm	30	0.3	0.3	1.9	4.4	8.5	8.3	6.5	6.6	10.6	9.3	1.7	0.2	58.6
	Squall	30	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2

2.2) ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในการติดตามตรวจสอบครั้งนี้ มีรายละเอียดผลการตรวจวัดแต่ละครั้ง ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.2-3 รูปที่ 5.2.2-3 ถึง รูปที่ 5.2.2-4 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงไว้ในภาคผนวก ง)

2.2.1) ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ครั้งที่ 1: ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศระหว่างวันที่ 8-12 กรกฎาคม พ.ศ. 2563 พบว่า

บริเวณวัดพันท้ายนรสิงห์ มีปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.0708-0.0851 mg/m^3 คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.0804 $\text{mg}/\text{lb.ม.}$ ปริมาณ PM_{10} (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.0313-0.0433 mg/m^3 คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.0380 $\text{mg}/\text{lb.ม.}$ ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.70-0.90 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.90 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO_2 มีค่าระหว่าง 0.0119-0.0148 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0148 ppm ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไว้ไม่เกิน 0.33 mg/m^3 ค่า PM_{10} (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.12 mg/m^3 ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30.0 ppm และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO_2 ไม่เกิน 0.17 ppm

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากลมตะวันออกเฉียงใต้โดยมีลักษณะความเร็วลมเป็นลมสงบถึงลมโชย มีความเร็วลมเฉลี่ย 2.39 m/s คิดเป็นลมสงบร้อยละ 2.50

เมื่อพิจารณาจากตำแหน่งสถานีตรวจวัด พบว่า อยู่ในทิศทางที่ไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (เหนือลม) ประกอบกับมีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนี จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบจุดตรวจวัดแต่อย่างใด

2.2.2) ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ครั้งที่ 2 : ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศระหว่างวันที่ 25-29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2563 พบว่า

บริเวณวัดพันท้ายนรสิงห์ มีปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.0308-0.0757 mg/m^3 คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.0559 $\text{mg}/\text{lb.ม.}$ ปริมาณ PM_{10} (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.0156-0.0206 mg/m^3 คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.0186 $\text{mg}/\text{lb.ม.}$ ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.72-0.97 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.97 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO_2 มีค่าระหว่าง 0.0138-0.0159 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0159 ppm ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไว้ไม่เกิน 0.33 mg/m^3 ค่า PM_{10} (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.12 mg/m^3 ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30.0 ppm และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO_2 ไม่เกิน 0.17 ppm

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากลมตะวันออกเฉียงใต้ค่อนข้างไปทางทิศตะวันออก โดยมีลักษณะความเร็วลมเป็นลมสงบถึงลมโชย มีความเร็วลมเฉลี่ย 0.73 m/s คิดเป็นลมสงบร้อยละ 21.67

เมื่อพิจารณาจากตำแหน่งสถานีตรวจวัด พบว่า อยู่ในทิศทางที่ไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (เหนือลม) ประกอบกับมีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนี จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบจุดตรวจวัดแต่อย่างใด

2.2.3) ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ครั้งที่ 3 : ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ
ระหว่างวันที่ 16-20 กันยายน พ.ศ. 2564 พบว่า

บริเวณวัดพันท้ายนรสิงห์ มีปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.0880-0.0950 mg/m^3 คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.0898 $\text{mg}/\text{ลบ.ม.}$ ปริมาณ PM_{10} (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.0210-0.0280 mg/m^3 คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.0238 $\text{mg}/\text{ลบ.ม.}$ ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.89-0.98 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.98 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO_2 มีค่าระหว่าง 0.0120-0.0149 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0149 ppm ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไว้ไม่เกิน 0.33 mg/m^3 ค่า PM_{10} (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.12 mg/m^3 ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30.0 ppm และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO_2 ไม่เกิน 0.17 ppm

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากลมตะวันตกเฉียงใต้ โดยมีลักษณะความเร็วลมเป็นลมสงบถึงลมอ่อน มีความเร็วลมเฉลี่ย 0.92 m/s คิดเป็นลมสงบร้อยละ 14.17

เมื่อพิจารณาจากตำแหน่งสถานีตรวจวัด พบว่า อยู่ในทิศที่ไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (เหนือลม) ประกอบกับมีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนี จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบจุดตรวจวัดแต่อย่างใด

2.2.4) ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ครั้งที่ 4 : ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ
ระหว่างวันที่ 24-28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2564 พบว่า

บริเวณวัดพันท้ายนรสิงห์ มีปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.104-0.111 mg/m^3 คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.1074 $\text{mg}/\text{ลบ.ม.}$ ปริมาณ PM_{10} (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.043-0.055 mg/m^3 คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.0492 $\text{mg}/\text{ลบ.ม.}$ ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.76-0.84 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.84 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO_2 มีค่าระหว่าง 0.0122-0.0157 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0157 ppm ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไว้ไม่เกิน 0.33 mg/m^3 ค่า PM_{10} (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.12 mg/m^3 ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30.0 ppm และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO_2 ไม่เกิน 0.17 ppm

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากลมตะวันออกเฉียงเหนือค่อนไปทางทิศเหนือ โดยมีลักษณะความเร็วลมเป็นลมสงบถึงลมอ่อน มีความเร็วลมเฉลี่ย 0.69 m/s คิดเป็นลมสงบร้อยละ 20.00

เมื่อพิจารณาจากตำแหน่งสถานีตรวจวัด พบว่า อยู่ในทิศที่ไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (เหนือลม) ประกอบกับมีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนี จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบจุดตรวจวัดแต่อย่างใด

ตารางที่ 5.2.2-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณวัดพันท้ายนรสิงห์ (กม.16+667)					
เดือนที่ตรวจวัด	TSP (mg/m ³)	PM ₁₀ (mg/m ³)	CO (ppm)	NO ₂ (ppm)	การประเมินผลการตรวจวัดเมื่อ นำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
ตุลาคม พ.ศ. 2556 ¹	0.1450	0.0780	3.25	0.0262	ทุกดัชนีตรวจวัด มีค่าเป็นไปตามมาตรฐานกำหนด
เมษายน พ.ศ. 2557 ^{1, 2}	0.0930	0.0430	2.14	0.0273	
กรกฎาคม พ.ศ. 2563	0.0804	0.0380	0.90	0.0148	
พฤศจิกายน พ.ศ. 2563	0.0559	0.0186	0.97	0.0159	
กันยายน พ.ศ. 2564	0.0898	0.0238	0.98	0.0149	
พฤศจิกายน พ.ศ. 2564	0.1074	0.0492	0.84	0.0157	
มาตรฐาน	≤ 0.33 ³	≤ 0.12 ³	≤ 30.0 ⁴	≤ 0.17 ⁵	
ค่าคาดการณ์ในรายงาน EIA	0.345	0.178	-	-	-

หมายเหตุ : ¹ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2), พ.ศ. 2562

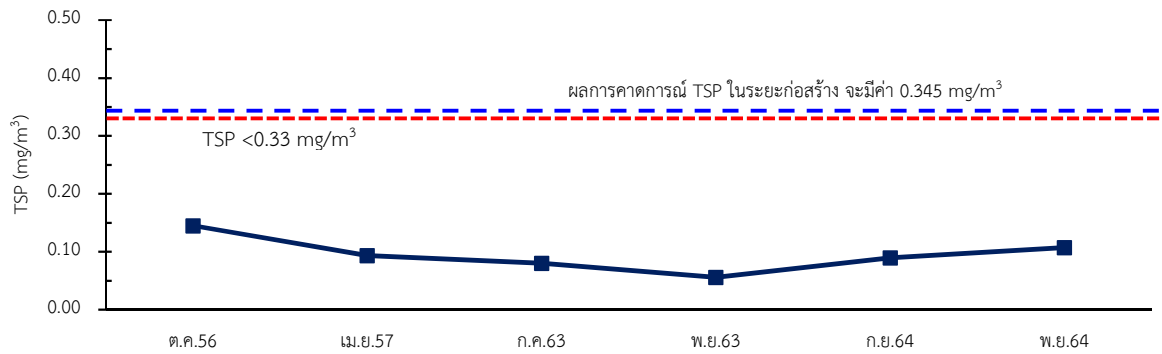
² รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โครงการสำรวจและออกแบบทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี-ปากท่อ), พ.ศ. 2557

³ ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป (ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง.วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547)

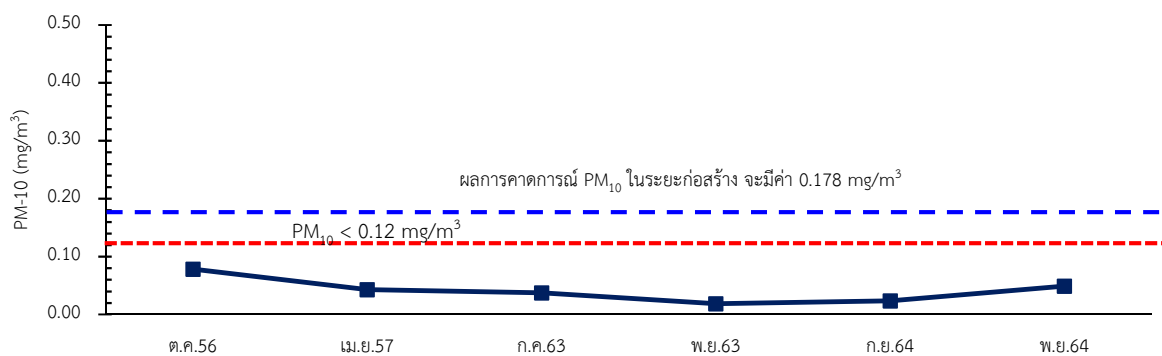
⁴ ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป (ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 112 ตอนพิเศษ 52 ง. วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ตอนพิเศษ 104 ง. วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547)

⁵ ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่องกำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศทั่วไป (ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 126 ตอนพิเศษ 114 ง. วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552)

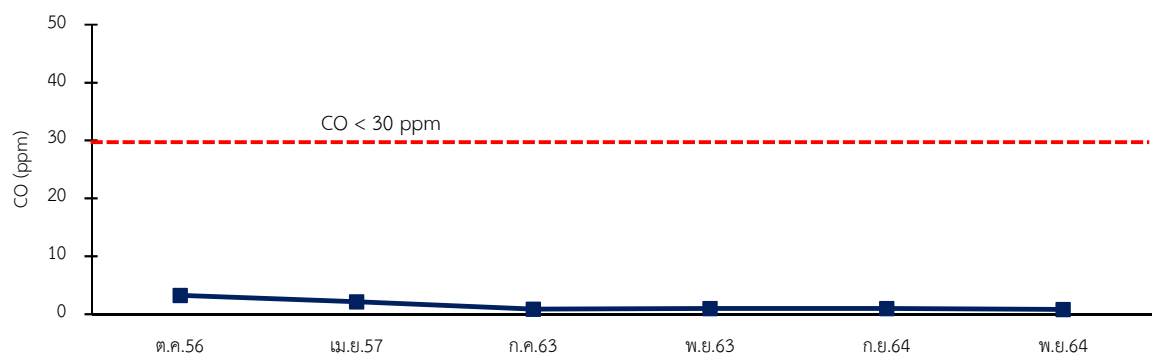
ก. ปริมาณฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศ (TSP)



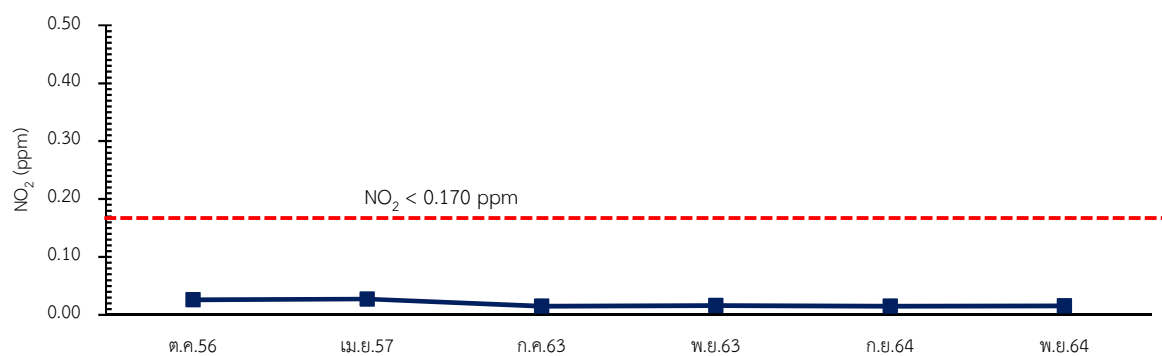
ข. ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM10)



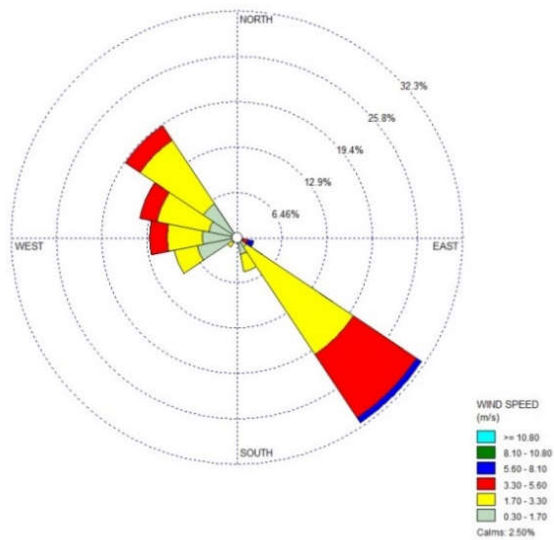
ค. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)



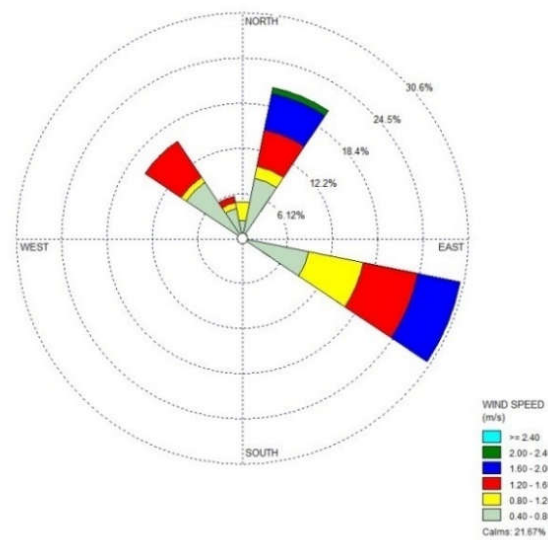
ง. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂)



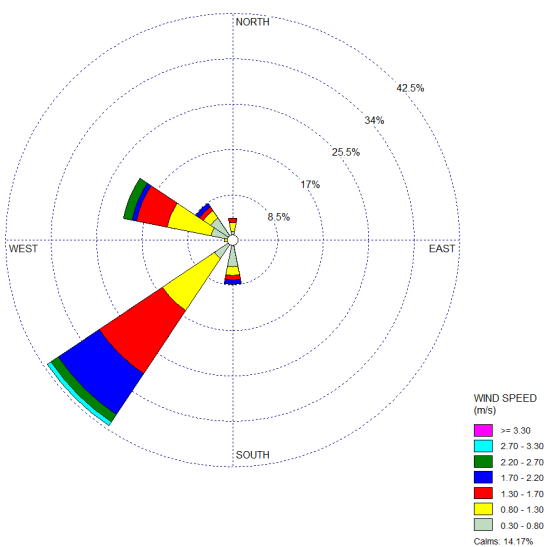
รูปที่ 5.2.2-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ



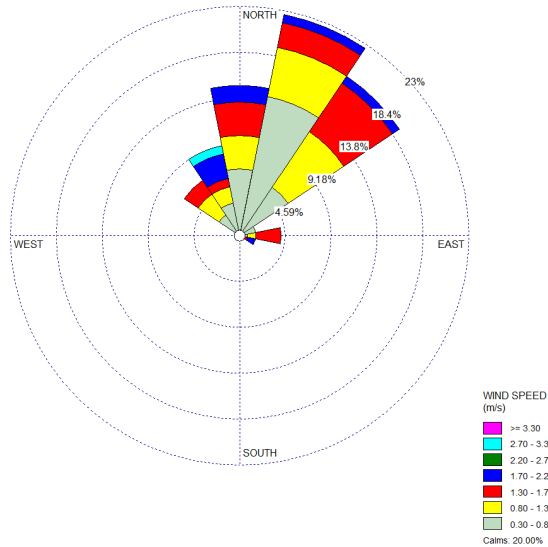
ครั้งที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ.2563



ครั้งที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ.2563



ครั้งที่ 3 กันยายน พ.ศ.2564



ครั้งที่ 4 พฤศจิกายน พ.ศ.2564

รูปที่ 5.2.2-4 ผลการตรวจวัดทิศทางและความเร็วลม

3) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

เมื่อพิจารณาข้อมูลทิศทางลมจากสถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2533-2562) พบว่าบริเวณแนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่ได้รับอิทธิพลจากลมฝ่ายใต้ (ระหว่างเดือนมกราคม-สิงหาคม) และได้รับอิทธิพลจากลมตะวันออกในช่วงเดือนตุลาคม-ธันวาคม ดังนั้น การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณวัดพันท้ายนรสิงห์ในปัจจุบัน (กรกฎาคม พ.ศ. 2563, พฤศจิกายน พ.ศ. 2563, กันยายน พ.ศ. 2564 และพฤศจิกายน พ.ศ. 2564) กับผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศขณะที่ดำเนินการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เดือนตุลาคม พ.ศ. 2556 และเดือนเมษายน พ.ศ. 2557) และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (เดือนเมษายน พ.ศ. 2557) โดยพิจารณาจากลมฝ่ายใต้ และลมตะวันออก มีรายละเอียดดังนี้

ช่วงที่ได้รับอิทธิพลจากลมฝ่ายใต้ : ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2563 และกันยายน พ.ศ. 2564 มีค่า TSP (24 ชั่วโมง), PM₁₀ (24 ชั่วโมง) และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เมษายน พ.ศ. 2557) และในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (เมษายน พ.ศ. 2557) รวมทั้งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ช่วงที่ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันออก : ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2563 และพฤศจิกายน พ.ศ. 2564 มีค่า TSP (24 ชั่วโมง), PM₁₀ (24 ชั่วโมง) และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ตุลาคม พ.ศ. 2556) รวมทั้งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

3.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เมื่อเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่าผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณวัดพันท้ายนรสิงห์ ในระยะก่อสร้างโครงการปัจจุบัน (กรกฎาคม พ.ศ. 2563, พฤศจิกายน พ.ศ. 2563, กันยายน พ.ศ. 2564 และพฤศจิกายน พ.ศ. 2564) มีค่าเฉลี่ยปริมาณฝุ่นละอองรวม และปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน ต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ เนื่องจากโครงการฯ ทั้ง 3 ตอน ได้มีกำหนดมาตรการในการป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ได้แก่ การฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นผิวถนนและพื้นที่ก่อสร้าง อย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ในการทำความสะดวกบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำทุกวัน โดยผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้างโครงการ บริเวณวัดพันท้ายนรสิงห์ จะมีปริมาณ TSP เท่ากับ 0.345 mg/m³ และปริมาณ PM₁₀ เท่ากับ 0.178 mg/m³ เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างในปัจจุบัน พบว่า วัดพันท้ายนรสิงห์ ตั้งอยู่บริเวณ กม.16+667 ซึ่งอยู่ในพื้นที่ก่อสร้างโครงการทางยกระดับฯ ตอน 2 ปัจจุบัน (ในขณะตรวจวัดเดือนธันวาคม พ.ศ. 2564) อยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ และทางขึ้น-ลง พันท้ายนรสิงห์ ประกอบกับโครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 ตอน 2 ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และมีการเปิดใช้เส้นทางแล้ว จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการทางยกระดับฯ และการเปิดใช้เส้นทางโครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด

5.2.2.4 สรุปผลการศึกษา

จากการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในปัจจุบัน (เดือนกรกฎาคม พ.ศ.2563, เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2563, กันยายน พ.ศ.2564 และเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2564) พบว่า คุณภาพอากาศบริเวณวัดพันท้ายนรสิงห์ มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานทุกดัชนีที่ตรวจวัด รวมทั้งมีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเมื่อพิจารณากิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณดังกล่าว พบว่า โครงการทางยกระดับฯ ตอน 2 อยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ และทางขึ้น-ลง พันท้ายนรสิงห์ ประกอบกับโครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 ฯ ตอน 2 (ในขณะตรวจวัดเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2564) ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และมีการเปิดใช้เส้นทางแล้ว จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการทางยกระดับฯ และการเปิดใช้เส้นทางโครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด

5.2.3 ระดับเสียง

ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งเป็นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.2.3.1 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของระดับเสียงตามแนวเส้นทางตัดผ่านโดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากโครงการฯ
- 2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านระดับเสียงที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการฯ
- 3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการระดับเสียงที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

5.2.3.2 วิธีการศึกษา

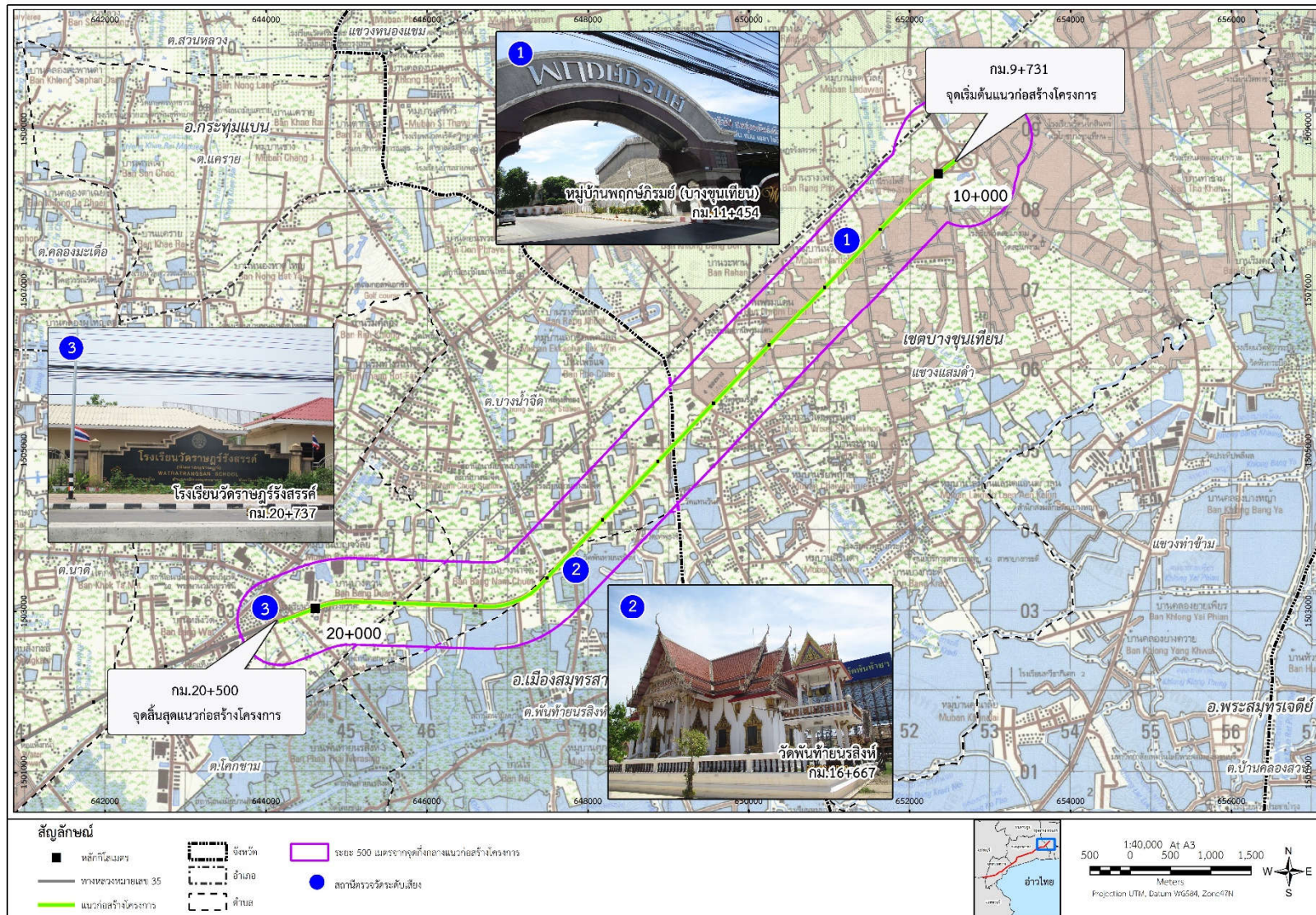
- 1) **สถานีตรวจวัดระดับเสียง :** ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง โดยมีตำแหน่งและจำนวนสถานีตรวจวัดระดับเสียง ตามที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ จำนวน 3 สถานี ดังนี้ (รูปที่ 5.2.3-1 ถึง รูปที่ 5.2.3-4)

ตารางที่ 5.2.3-1 สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียง			
สถานีตรวจวัดระดับเสียง	ตำแหน่งกิโลเมตร	สถานะโครงการ	ระยะห่างจากเขตทาง
หมู่บ้านพฤษภีรัถยา	กม.11+454	ระหว่างก่อสร้าง	169 เมตร
วัดพันท้ายนรสิงห์	กม.16+667	ระหว่างก่อสร้าง	167 เมตร
โรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์	กม.20+737	ระหว่างก่อสร้าง	114 เมตร

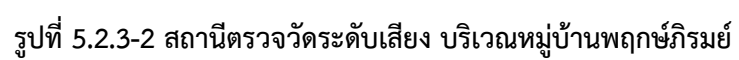
หมายเหตุ : โรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ ตั้งอยู่ กม.20+737 ซึ่งไม่อยู่ในขอบเขตของงานก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 ซึ่งมีจุดสิ้นสุดงานก่อสร้างทางยกระดับที่บริเวณ กม.20+500 อย่างไรก็ตาม บริเวณดังกล่าวยังอยู่ในขอบเขตพื้นที่ศึกษาโครงการปัจจุบัน

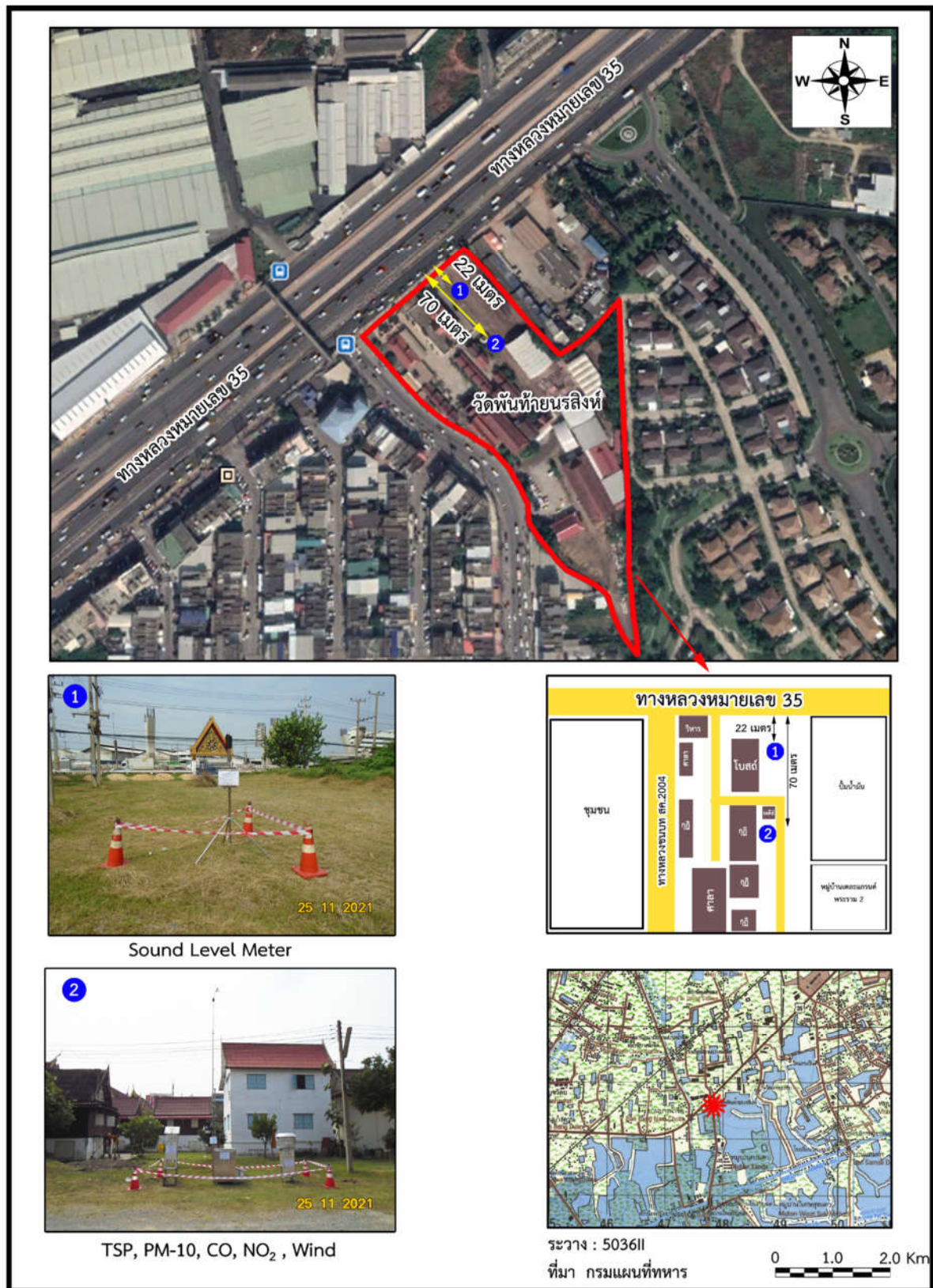
- 2) **ระยะเวลาตรวจวัด :** ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่องกัน และครอบคลุมช่วงวันธรรมดาและวันหยุดราชการ ตลอดระยะเวลาการศึกษา 24 เดือน ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง เป็นเวลา 2 ปี โดยดำเนินการแล้วทั้งสิ้น 4 ครั้ง ดังนี้

- ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 8-12 กรกฎาคม พ.ศ. 2563
- ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 25-29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2563
- ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 16-20 กันยายน พ.ศ. 2564
- ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 24-28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2564



รูปที่ 5.2.3-1 สถานีตรวจวัดระดับเสียง





รูปที่ 5.2.3-3 สถานีตรวจวัดระดับเสียง บริเวณวัดพันท้ายนรสิงห์



รูปที่ 5.2.3-4 สถานีตรวจวัดระดับเสียง บริเวณโรงเรียนวัดราชวรรังสรรค์

3) ดัชนีตรวจวัด: ดำเนินการวิเคราะห์และเก็บตัวอย่างตามวิธีมาตรฐานของ ISO 1996-1 (International Standard for Organization 1996-1) สรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 5.2.3-2 ดัชนีตรวจวัด และวิธีการวิเคราะห์ระดับเสียง			
ดัชนีตรวจวัด	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีวิเคราะห์	มาตรฐานวิธีวิเคราะห์
1. L_{eq} * (1 ชม.) 2. L_{eq} (24 ชม.) 3. L_{dn} 4. L_{90} 5. L_{max} 6. L_{eq} * (8 ชม.)	Integrating Sound Level Meter	Sound Level Recording ตาม ISO 1996-1	ISO

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมโดยบริษัทที่ปรึกษา

4) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

4.1) นำข้อมูลระดับเสียงที่ได้จากการตรวจวัด/วิเคราะห์มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) และประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนพิเศษ 19 ง เมื่อวันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2561) รวมถึงเปรียบเทียบกับผลการตรวจระดับเสียงในช่วงที่ผ่านมา และผลที่ได้จากการคาดการณ์ผลกระทบต่อระดับเสียงในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

4.2) สรุปผลกระทบที่มีต่อระดับความดังของเสียงในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ หรือแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบต่อระดับความดังของเสียงตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.3) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบ และแผนปฏิบัติการฯ ตามความเหมาะสมหรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

4.4) เตรียมแผนการติดตามตรวจสอบระดับเสียงที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

5.2.3.3 ผลการศึกษา

1) ผลการทบทวนรายงานการศึกษาเดิม

1.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่ามีการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณหมู่บ้านพฤษภีร์มย์ (บางขุนเทียน) และวัดพันท้ายนรสิงห์ จำนวน 2 ครั้ง ระหว่างวันที่ 27-29 ตุลาคม พ.ศ. 2556 และระหว่างวันที่ 17-19 เมษายน พ.ศ. 2557 มีรายละเอียดผลการตรวจวัดระดับเสียงของแต่ละสถานี ดังนี้

หมู่บ้านพฤษภีร์มย์ (บางขุนเทียน) (กม.11+454) : ผลการตรวจวัดระดับเสียง ในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2556 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) อยู่ในช่วง 56.3-64.4 dB (A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 59.3-59.7 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 59.5 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 65.1-65.4 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 65.2.3 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 79.9-92.5 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 92.5 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ในช่วง 52.7-60.3 dB(A) สำหรับผลการตรวจวัดในเดือนเมษายน พ.ศ. 2557 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) อยู่ในช่วง

53.8-61.2 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 56.9-57.7 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 57.4 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 62.3-64.0 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 63.3 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 86.0-91.4 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 91.4 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ในช่วง 51.1-56.9 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540

วัดพันท้ายนรสิงห์ (กม.16+667) : ผลการตรวจวัดระดับเสียง ในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2556 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) อยู่ในช่วง 56.3-64.4 dB (A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 56.3-57.0 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 56.7 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 62.0-62.5 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 62.3 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 89.0-95.2 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 95.2 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ในช่วง 47.4-55.4 dB(A) สำหรับผลการตรวจวัดในเดือนเมษายน พ.ศ. 2557 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) อยู่ในช่วง 53.8-61.2 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 54.5-55.0 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 54.8 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 60.0-60.6 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 60.4 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 84.2-87.6 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 87.6 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ในช่วง 46.3-53.2 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540

จากผลการคาดการณ์ระดับเสียงในระยะก่อสร้างด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ พบว่าระดับเสียงจากการก่อสร้าง เมื่อรวมกับเสียงพื้นฐานสูงสุดบริเวณหมู่บ้านพฤกษ์ภิรมย์ (บางขุนเทียน) (กม.11+454) และบริเวณวัดพันท้ายนรสิงห์ (กม.16+667) มีค่าเท่ากับ 70.2 dB(A) เท่ากัน โดยระดับเสียงที่เกิดจากทุกกิจกรรมการก่อสร้างมีค่าไม่เป็นไปตามมาตรฐานของประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 dB(A) จึงได้มีการกำหนดมาตรการให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว บริเวณชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวต่างๆ ซึ่งจะสามารถลดค่าระดับเสียงบริเวณหมู่บ้านพฤกษ์ภิรมย์ (บางขุนเทียน) (กม.11+454) และบริเวณวัดพันท้ายนรสิงห์ (กม.16+667) ให้มีค่าลดลงเหลือ 60.7 dB(A) และ 59.4 dB(A) ตามลำดับ ซึ่งเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

1.2) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น พบว่า ได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 4 สถานี ได้แก่ โรงเรียนพรพิมพ์ พระราม 2 (กม.9+740) และโรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ (กม.20+737) ระหว่างวันที่ 23-26 มีนาคม พ.ศ. 2557 และดำเนินการตรวจวัดบริเวณหมู่บ้านพฤกษ์ภิรมย์ (บางขุนเทียน) กม.11+454 และวัดพันท้ายนรสิงห์ (กม.16+667) ระหว่างวันที่ 17-19 เมษายน พ.ศ. 2557 มีรายละเอียดดังนี้

โรงเรียนพรพิมพ์ พระราม 2 (กม.9+740) : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) อยู่ในช่วง 53.1-61.9 dB (A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 56.9-58.2 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 57.6 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 30.7-64.4 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 62.4 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 84.8-91.3 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 91.3 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ในช่วง 48.8-59.2 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr)

หมู่บ้านพฤกษ์ภิรมย์ (บางขุนเทียน) (กม.11+454) : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) อยู่ในช่วง 53.8-61.2 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 56.9-57.7 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 57.4 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 62.3-64.0 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 63.3 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 86.0-91.4 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 91.4 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ในช่วง 51.1-56.9 dB(A)

วัดพันท้ายนรสิงห์ (กม.16+667) : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) อยู่ในช่วง 53.8-61.2 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 54.5-55.0 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 54.8 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 60.0-60.6 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 60.4 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 84.2-87.6 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 87.6 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ในช่วง 46.3-53.2 dB(A)

โรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ (กม.16+667) : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) อยู่ในช่วง 56.5-74.3 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 60.3-63.7 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 62.1 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 31.6-67.2 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 64.6 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 96.5-110.1 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 110.1 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ในช่วง 51.1-60.6 dB(A)

ซึ่งทุกสถานีวิจัยวัดมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540

2) ผลการดำเนินการในปัจจุบัน :

ผลการตรวจวัดระดับเสียง บริเวณหมู่บ้านพฤกษ์ภิรมย์ วัดพันท้ายนรสิงห์ และโรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.3-3 และรูปที่ 5.2.3-5 รายละเอียดผลการตรวจวัดแสดงไว้ในภาคผนวก จ)

2.1) ผลการตรวจวัดระดับเสียง ครั้งที่ 1 : ระหว่างวันที่ 8-12 กรกฎาคม พ.ศ. 2563 มีรายละเอียดแยกสถานีวิจัยวัด ดังนี้

หมู่บ้านพฤกษ์ภิรมย์ (บางขุนเทียน) (กม.11+454) : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) อยู่ในช่วง 47.4-62.2 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 55.6-57.6 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 56.7 dB(A) ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) มีค่าระหว่าง 56.3-58.7 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ย 57.8 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 59.5-62.0 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 60.6 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 81.8-90.3 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 90.3 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) มีค่าระหว่าง 54.2-57.7 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) และค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

วัดพันท้ายนรสิงห์ (กม.16+667) : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) อยู่ในช่วง 58.7-66.8 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 62.2-62.5 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 62.8 dB(A) ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) มีค่าระหว่าง 63.0-64.1 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ย 63.7 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 67.7-69.4 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 68.4 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 85.2-101.3 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 101.3 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) ระหว่าง 61.4-62.1 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) และค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

โรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ (กม.20+737) : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) อยู่ในช่วง 63.2-72.2 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 67.7-69.6 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 68.8 dB(A) ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) มีค่าระหว่าง 68.4-70.5 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ย 69.9 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 72.9-74.8 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 73.9 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 94.4-99.0 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 99.0 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) ระหว่าง 63.1-65.0 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) และค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

2.2) ผลการตรวจวัดระดับเสียง ครั้งที่ 2 : ระหว่างวันที่ 25-29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2563 มีรายละเอียดแยกแยะสถานีวิจัยวัด ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.3-3 และรูปที่ 5.2.3-5)

หมู่บ้านพฤษภูมิ (บางขุนเทียน) (กม.11+454) : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) อยู่ในช่วง 50.6-60.0 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 55.8-57.4 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 56.4 dB(A) ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) มีค่าระหว่าง 56.5-58.4 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ย 57.6 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 60.7-62.9 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 61.3 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 81.9-87.5 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 87.5 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) มีค่าระหว่าง 55.7-57.2 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) และค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

วัดพันท้ายนรสิงห์ (กม.16+667) : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) อยู่ในช่วง 58.6-63.8 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 61.9-62.3 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 62.1 dB(A) ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) มีค่าระหว่าง 62.1-62.8 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ย 62.5 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 67.2-68.6 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 68.2 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 82.3-97.2 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 97.2 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) ระหว่าง 61.9-62.6 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) และค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

โรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ (กม.20+737) : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) อยู่ในช่วง 67.0-75.0 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 71.0-72.0 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 71.5 dB(A) ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) มีค่าระหว่าง 72.4-73.2 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ย 72.6 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 75.6-77.5 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 76.5 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 96.4-106.1 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 106.1 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) ระหว่าง 66.6-67.5 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน แต่มีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) และค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

2.3) ผลการตรวจวัดระดับเสียง ครั้งที่ 3 : ระหว่างวันที่ 16-20 กันยายน พ.ศ. 2564 มีรายละเอียดแยกแยะสถานีวิจัยวัด ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.3-3 และรูปที่ 5.2.3-5)

หมู่บ้านพฤษภูมิ (บางขุนเทียน) (กม.11+454) : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) อยู่ในช่วง 49.8-61.0 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 57.2-60.5 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 59.1 dB(A) ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) มีค่าระหว่าง 58.0-61.0 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ย 59.8 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 61.9-64.8 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 63.7 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 82.4-95.6 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 95.6 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) มีค่าระหว่าง 56.9-61.7 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) และค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

วัดพันท้ายนรสิงห์ (กม.16+667) : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) อยู่ในช่วง 55.4-66.4 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 60.8-62.3 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 61.5 dB(A) ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) มีค่าระหว่าง 61.8-63.6 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ย 62.5 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 66.0-67.7 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 66.5 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 84.3-96.1 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 96.1 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) ระหว่าง 59.3-62.6 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) และค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

โรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ (กม.20+737) : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) อยู่ในช่วง 60.5-71.7 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 63.8-66.7 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 65.2.3 dB(A) ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) มีค่าระหว่าง 64.5-68.2 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ย 66.6 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 69.3-71.6 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 70.5 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 88.7-95.8 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 95.8 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) ระหว่าง 61.6-66.6 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) และค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

2.4) ผลการตรวจวัดระดับเสียง ครั้งที่ 4 : ระหว่างวันที่ 24-28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2564 มีรายละเอียดแยกรายสถานีตรวจวัด ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.3-3 และรูปที่ 5.2.3-5)

หมู่บ้านพฤษภีภิรมย์ (บางขุนเทียน) (กม.11+454) : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) อยู่ในช่วง 50.4-59.8 dB (A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 55.2-57.4 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 56.2 dB(A) ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) มีค่าระหว่าง 56.5-58.0 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ย 57.1 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 60.2-63.4 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 61.7 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 83.4-88.1 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 88.1 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) มีค่าระหว่าง 49.1-59.0 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) และค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

วัดพันท้ายนรสิงห์ (กม.16+667) : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) อยู่ในช่วง 64.1-59.1 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 62.3-62.6 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 62.4 dB(A) ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) มีค่าระหว่าง 62.7-63.3 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ย 63.0 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 67.8-68.6 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 68.3 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 83.0-93.1 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 93.1 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) ระหว่าง 57.0-63.4 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) และค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

โรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ (กม.20+737) : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) อยู่ในช่วง 62.0-68.7 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 63.9-65.4 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 64.5 dB(A) ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) มีค่าระหว่าง 64.4-66.5 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ย 65.0 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 70.0-70.9 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 70.5 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 91.2-95.2 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 95.2 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) ระหว่าง 49.0-61.7 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน แต่มีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) และค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ตารางที่ 5.2.3-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง								
สถานีที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด dB(A)							การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
	วันที่ตรวจวัด	L _{eq} (1 hr)	L _{eq} (24 hr)	L _{max}	L _{dn}	L ₉₀	L _{eq} (8 hr)	
หมู่บ้านพฤษภรณ์ (บางขุนเทียน) (กม.11+454)	ตุลาคม พ.ศ. 2556 ¹	56.3-64.4	59.5	92.5	65.2.3	52.7-60.3	***	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
	มีนาคม พ.ศ. 2557 ²	***	***	***	***	***	***	
	เมษายน พ.ศ. 2557 ^{1/2}	53.8-61.2	57.4	91.4	63.3	51.1-56.9	***	
	กรกฎาคม พ.ศ. 2563	47.4-62.2	56.7	90.3	60.6	54.2-57.7	57.8	
	พฤศจิกายน พ.ศ. 2563	50.6-60.0	56.4	87.5	61.3	55.7-57.2	57.6	
	กันยายน พ.ศ. 2564	49.8-61.0	59.1	95.6	63.7	56.9-61.7	59.8	
	พฤศจิกายน พ.ศ. 2564	50.4-59.8	56.2	88.1	61.7	59.0	57.1	
ค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ¹		-	70.2	-	-	-	-	
วัดพันท้ายนรสิงห์ (กม.16+667)	ตุลาคม พ.ศ. 2556 ¹	56.3-64.4	56.7	95.2	62.3	47.4-55.4	***	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
	มีนาคม พ.ศ. 2557 ²	***	***	***	***	***	***	
	เมษายน พ.ศ. 2557 ^{1/2}	53.8-61.2	54.8	87.6	60.4	46.3-53.2	***	
	กรกฎาคม พ.ศ. 2563	58.7-66.8	62.8	101.3	68.4	61.4-62.1	63.7	
	พฤศจิกายน พ.ศ. 2563	58.6-63.8	62.1	97.2	68.2	61.9-62.6	62.5	
	กันยายน พ.ศ. 2564	55.4-66.4	61.5	96.1	66.5	59.3-62.6	62.5	
	พฤศจิกายน พ.ศ. 2564	59.1-64.1	62.4	93.1	68.3	63.4	63.0	
ค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ¹		-	70.2	-	-	-	-	
มาตรฐาน		-	70 ³	115 ³	-	-	85 ⁴	-

หมายเหตุ :¹= รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2), พ.ศ. 2562

²= รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โครงการสำรวจและออกแบบทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี-ปากท่อ), พ.ศ. 2557

³= ค่ามาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540

⁴= ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับที่ยอมให้ถูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนพิเศษ 19 ง วันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2561)

- ไม่ได้กำหนดค่า

*** ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.3-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง (ต่อ)								
สถานีที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด dB(A)							
	วันที่ตรวจวัด	L _{eq} (1 hr)	L _{eq} (24 hr)	L _{max}	L _{dn}	L ₉₀	L _{eq} (8 hr)	การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
โรงเรียนวัดราชบุรี รังสรรค์ (กม.20+737)	ตุลาคม พ.ศ. 2556 ¹	***	***	***	***	***	***	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
	มีนาคม พ.ศ. 2557 ²	56.5-74.3	62.1	110.1	64.6	51.1-60.6	***	
	เมษายน พ.ศ. 2557 ^{1/2}	***	***	***	***	***	***	
	กรกฎาคม พ.ศ. 2563	63.2-72.2	68.8	99.0	73.9	63.1-65.0	69.9	
	พฤศจิกายน พ.ศ. 2563	67.0-75.0	71.5	106.1	76.5	66.6-67.5	72.6	
	กันยายน พ.ศ. 2564	60.5-71.7	65.2	95.8	70.5	61.6-66.6	66.6	
	พฤศจิกายน พ.ศ. 2564	62.0-68.7	64.5	95.2	70.5	61.7	65.0	
ค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ¹		-	73.6	-	-	-	-	-
มาตรฐาน		-	70 ³	115 ³	-	-	85 ⁴	-

หมายเหตุ :¹ = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2), พ.ศ. 2562

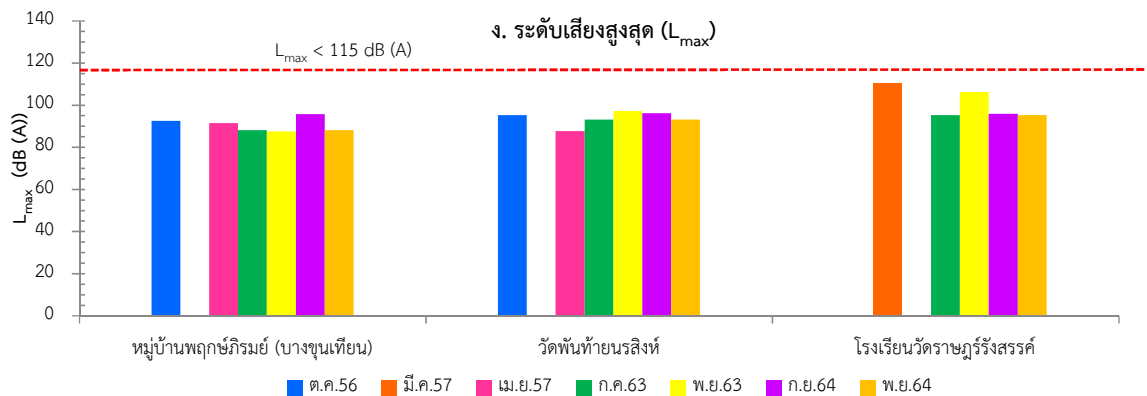
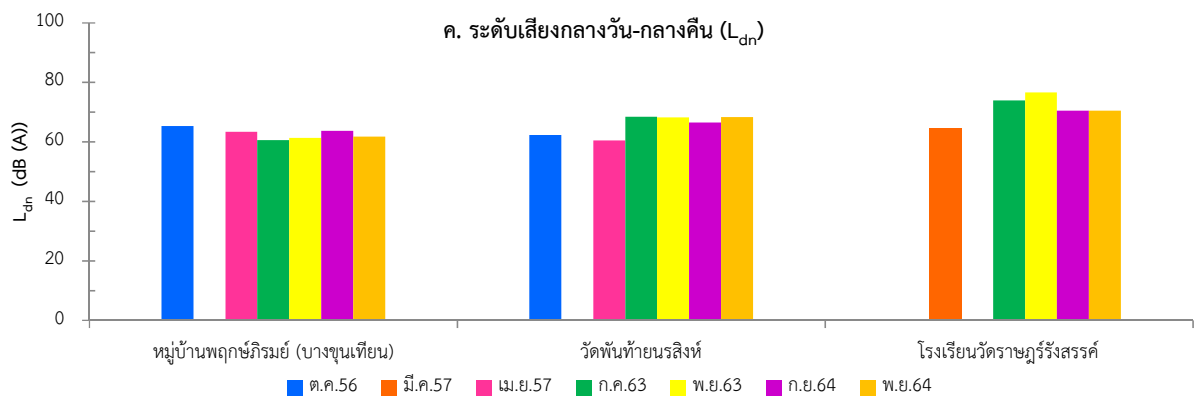
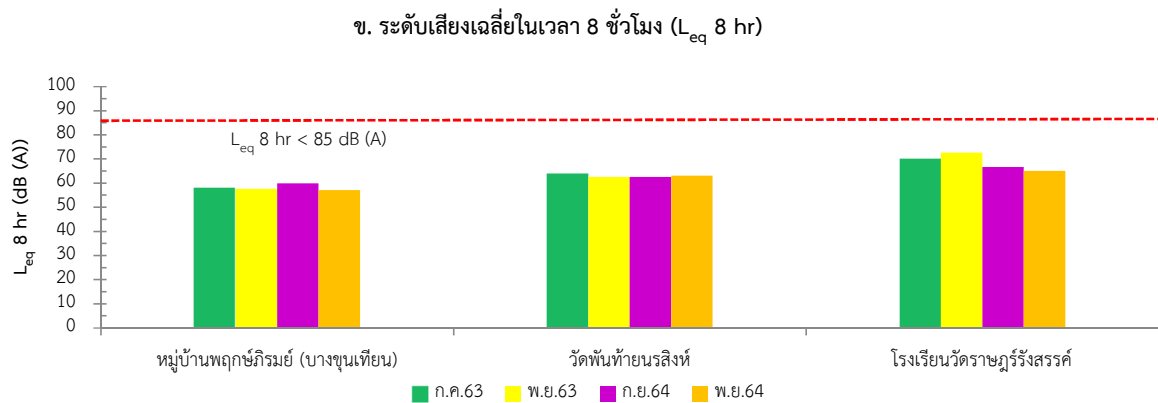
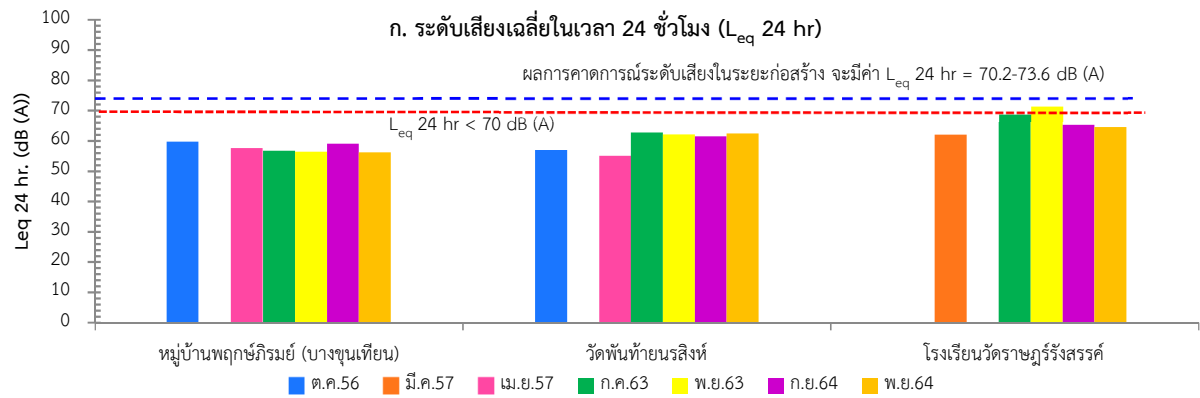
² = รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โครงการสำรวจและออกแบบทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี-ปากท่อ), พ.ศ. 2557

³ = ค่ามาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540

⁴ = ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับที่ยอมให้ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนพิเศษ 19 ง ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2561)

- ไม่ได้กำหนดค่า

*** ไม่ได้ตรวจวัด



รูปที่ 5.2.3-5 ผลการตรวจวัดระดับเสียง

3) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในปัจจุบัน (กรกฎาคม พ.ศ. 2563, พฤศจิกายน พ.ศ. 2563, กันยายน พ.ศ. 2564 และพฤศจิกายน พ.ศ. 2564) กับผลการตรวจวัดระดับเสียงขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เดือนตุลาคม พ.ศ. 2556 และเดือนเมษายน พ.ศ. 2557) และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (เดือนเมษายน พ.ศ. 2557) มีรายละเอียดดังนี้

หมู่บ้านพฤษภิมย์ (บางขุนเทียน) : ผลการตรวจวัดในปัจจุบัน มีค่าเฉลี่ยระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) ใกล้เคียงกัน รวมทั้งมีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โดยผลการตรวจวัดระดับเสียงปัจจุบันมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

วัดพันท้ายนรสิงห์ : ผลการตรวจวัดในปัจจุบัน มีค่าเฉลี่ยระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น เนื่องจากบริเวณด้านหน้าสถานีตรวจวัดมีการชะลอตัวของยานพาหนะเพื่อกลับรถ อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดปัจจุบันยังคงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

โรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ : ผลการตรวจวัดในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2564 มีค่าเฉลี่ยระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนกันยายน พ.ศ. 2564 และผลการตรวจวัดขณะจัดทำและรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โดยส่วนใหญ่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ยกเว้น ค่าเฉลี่ยระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2563 ที่มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากตำแหน่งสถานีตรวจวัด พบว่า บริเวณโรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ (กม.20+737) อยู่ห่างจากขอบเขตการก่อสร้างโครงการทางยกระดับฯ ตอน 3 โดยอยู่ห่างจากจุดสิ้นสุดโครงการ ตอน 3 เป็นระยะทาง 237 เมตร รวมทั้งกิจกรรมการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 ตอน 3 ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ดังนั้น การที่ผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2563 มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงไม่ได้เป็นผลมาจากกิจกรรมการก่อสร้างทางยกระดับ แต่เป็นผลมาจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการในขณะที่มีการตรวจวัด

3.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการเปรียบเทียบระดับความดังเสียงในระยะก่อสร้างปัจจุบัน (กรกฎาคม พ.ศ. 2563, พฤศจิกายน พ.ศ. 2563, กันยายน พ.ศ. 2564 และพฤศจิกายน พ.ศ. 2564) กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดแยกสถานียังได้ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.3-4)

หมู่บ้านพฤษภวิกรมย์ (บางขุนเทียน) กม.11+454 : อยู่ในพื้นที่โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 1 (กม.9+731 ถึง กม.14+534) และโครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 ตอน 1 (กม.9+800 ถึง กม.13+300) พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ที่ตรวจวัดได้ในปัจจุบัน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 56.7 dB(A), 56.4 dB(A), 59.1 dB(A) และ 56.2 dB(A) ตามลำดับ ซึ่งต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้มีการคาดการณ์ระดับเสียงในระยะก่อสร้างไว้เท่ากับ 70.2 dB(A) เมื่อพิจารณาจากสถานะของการก่อสร้างในขณะตรวจวัดระดับเสียง พบว่า โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 1 อยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ การวางคานขวาง รวมทั้งอยู่ระหว่างการก่อสร้างฐานรากของทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน ในขณะที่โครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 ตอน 1 ได้ดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างผิวทาง ติดตั้งอุปกรณ์งานทาง และก่อสร้างสะพานกลับรถ กม.12+000 แล้วเสร็จ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการทางยกระดับฯ ตอน 1 และการเปิดใช้เส้นทางโครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35ฯ ตอน 1 ไม่ส่งผลกระทบต่อค่าระดับเสียงในปัจจุบัน

วัดพันท้ายนรสิงห์ กม.16+667 : อยู่ในพื้นที่โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 2 (กม.14+534 ถึง กม.18+642) และโครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 ตอน 2 (กม.13+300 ถึง กม.17+400) พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ที่ตรวจวัดได้ในปัจจุบัน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 62.8 dB(A), 62.1 dB(A), 61.5 dB(A) และ 62.4 dB(A) ตามลำดับ ซึ่งต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้มีการคาดการณ์ระดับเสียงในระยะก่อสร้างไว้ เท่ากับ 70.2 dB(A) เมื่อพิจารณาจากสถานะของการก่อสร้างในขณะตรวจวัดระดับเสียง พบว่า โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 2 พบว่า อยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ การวางคานขวาง การวางพื้นสะพานทางยกระดับ รวมทั้งก่อสร้างฐานรากทางขึ้น-ลง พันท้ายนรสิงห์ ในขณะที่โครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 ตอน 2 ได้เปิดใช้เส้นทางแล้ว จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการเปิดใช้เส้นทางและสะพานกลับรถ กม.16+000 ของโครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35ฯ ตอน 2 ไม่ส่งผลกระทบต่อค่าระดับเสียงในปัจจุบัน

โรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ กม.20+737 : อยู่ในพื้นที่โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3 (กม.18+642 ถึง กม.20+500) และโครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 ตอน 3 (กม.17+400 ถึง กม.21+500) พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ที่ตรวจวัดได้ในปัจจุบัน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 68.8 dB(A), 71.5 dB(A), 65.2.3 d(B)A และ 64.5 d(B)A ตามลำดับ ซึ่งต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้มีการคาดการณ์ระดับเสียงในระยะก่อสร้างไว้ เท่ากับ 73.6 dB(A) อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากตำแหน่งสถานีตรวจวัดพบว่า บริเวณโรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ (กม.20+737)อยู่นอกขอบเขตการก่อสร้างโครงการทางยกระดับฯ ตอน 3 และอยู่ห่างจากจุดสิ้นสุดโครงการ ตอน 3 เป็นระยะทาง 237 เมตร รวมทั้งกิจกรรมการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 ตอน 3 ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3 ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงบริเวณสถานีตรวจวัด แต่เป็นผลมาจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการในขณะที่มีการตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.3-4 ผลการคาดการณ์ระดับเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทางโครงการ					
พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ	กม.	ระยะห่างจากแหล่งกำเนิด (เมตร)	สถานะการก่อสร้างโครงการ	ระดับเสียง (dB(A))	
				ผลการคาดการณ์	ผลการตรวจวัดปัจจุบัน
โรงเรียนพรพิมพ์ พระราม 2	9+731	325	ก่อสร้างโครงสร้างทางแยกต่างระดับบางขุนเทียนและโครงสร้างทางยกระดับฯ ตอน 1	65.2	ไม่ได้ตรวจวัด
ศาลเจ้าพ่อจงอาง	9+731	132		72.2	ไม่ได้ตรวจวัด
โรงเรียนนครพิทักษ์ศึกษา	9+731	385		64.1	ไม่ได้ตรวจวัด
หมู่บ้านธารทิพย์	9+998	264		66.7	ไม่ได้ตรวจวัด
หมู่บ้านพฤษภาภิรมย์ (พระราม 2)	10+065	292		65.9	ไม่ได้ตรวจวัด
หมู่บ้านพฤษภาวิลิศ	10+234	299		65.8	ไม่ได้ตรวจวัด
หมู่บ้านพระราม 2 (หมู่บ้านพฤษภาวิลิศ 32)	10+329	376		64.2	ไม่ได้ตรวจวัด
โรงเรียนอนุบาลวันเฉลิม	10+426	358		64.6	ไม่ได้ตรวจวัด
หมู่บ้านอมรชัย 4	10+857	85		75.9	ไม่ได้ตรวจวัด
หมู่บ้านนันทวัน	11+301	73		77.3	ไม่ได้ตรวจวัด
ชุมชนเพชรทองคำ (ตัวแทน 1)	11+363	319		65.4	ไม่ได้ตรวจวัด
ชุมชนเพชรทองคำ (ตัวแทน 2)	11+421	131		72.3	ไม่ได้ตรวจวัด
หมู่บ้านเดอะริช	11+444	461		63.0	ไม่ได้ตรวจวัด
หมู่บ้านพฤษภาภิรมย์ (บางขุนเทียน)	11+454	169		70.2	56.2-59.1
หมู่บ้าน The Rich	11+467	362		64.5	ไม่ได้ตรวจวัด
หมู่บ้านบางกระบือ	11+694	128		72.5	ไม่ได้ตรวจวัด
ตลาดกลางบางกระบือ	11+709	310		65.5	ไม่ได้ตรวจวัด
หมู่บ้านลัดดาภิรมย์	12+203	62		78.6	ไม่ได้ตรวจวัด
สำนักแม่ชีไทย	12+531	473		62.9	ไม่ได้ตรวจวัด
หมู่บ้านวิเศษสุนทร	12+952	414		63.7	ไม่ได้ตรวจวัด
หมู่บ้านพฤษภาภิรมย์ 2 (บางกระบือ)	13+664	226		67.6	ไม่ได้ตรวจวัด
วัดพรหมรังสี	14+013	138	พื้นที่ก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับฯ ตอน 2	71.7	ไม่ได้ตรวจวัด
ชุมชนทรัพย์สินพัฒนา	14+169	391		63.4	ไม่ได้ตรวจวัด
วัดแทนวันดีสุขาราม	15+162	547		61.2	ไม่ได้ตรวจวัด
วัดเทพธงชัย	15+168	487		61.9	ไม่ได้ตรวจวัด
หมู่บ้านเดอะแกรนด์ (พระราม 2)	16+460	187		69.2	ไม่ได้ตรวจวัด
หมู่ 1 บ้านบางน้ำจืด	16+606	402		63.2	ไม่ได้ตรวจวัด
วัดพันท้ายนรสิงห์	16+667	167		70.2	61.5-62.8
หมู่ 6 บ้านแสมดำ	16+701	257		66.6	ไม่ได้ตรวจวัด
หมู่บ้านอมรชัย 5	17+037	130		72.3	ไม่ได้ตรวจวัด
หมู่ 5 บ้านไร่	17+478	286		65.8	ไม่ได้ตรวจวัด
หมู่บ้านดุสิตา	17+777	285	พื้นที่ก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3	65.8	ไม่ได้ตรวจวัด
หมู่บ้านเต็มสมบูรณ์	18+569	368		63.8	ไม่ได้ตรวจวัด
หมู่ 7 บ้านโคกงาม	18+943	596		63.6	ไม่ได้ตรวจวัด
หมู่ 1 บ้านบางด้วน	19+992	529		64.0	ไม่ได้ตรวจวัด
สโมสรชู้คอนโดมิเนียม	20+435	146		71.6	ไม่ได้ตรวจวัด
รพ.สต.คอกกระบือ	20+516	483		64.4	ไม่ได้ตรวจวัด
วัดราษฎร์รังสรรค์	20+550	208		69.0	ไม่ได้ตรวจวัด
โรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์	20+737	114		73.6	64.5-71.5
หมู่บ้านมั่นคงพาวลิเลียน	20+894	87		75.8	ไม่ได้ตรวจวัด

5.2.3.4 สรุปผลการศึกษา

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2563 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการตรวจวัดในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2563 พบว่า บริเวณโรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการตรวจวัดในเดือนกันยายน และในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2564 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้าง พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการทางยกระดับ ทั้ง 3 ตอน เลือกใช้วิธีการเจาะเสาเข็มซึ่งมีผลกระทบด้านเสียงรบกวนต่ำกว่าวิธีการตอก รวมทั้งไม่มีการใช้เครื่องจักรขนาดใหญ่ และเมื่อพิจารณาจากตำแหน่งที่ตั้งของ ตำแหน่งสถานีตรวจวัด พบว่า บริเวณโรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ (กม.20+737) อยู่นอกขอบเขตการก่อสร้างโครงการทางยกระดับฯ ตอน 3 และอยู่ห่างจากจุดสิ้นสุดโครงการ ตอน 3 เป็นระยะทาง 237 เมตร รวมทั้งกิจกรรมการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 ตอน 3 ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3 ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงบริเวณสถานีตรวจวัด แต่เป็นผลมาจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการในขณะที่มีการตรวจวัด จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 ทั้ง 3 ตอน ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงต่อบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมตลอดแนวเส้นทางก่อสร้าง โดยทุกสถานีตรวจวัดยังคงมีค่าระดับเสียงต่ำกว่าค่าที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.2.4 ความสั่นสะเทือน

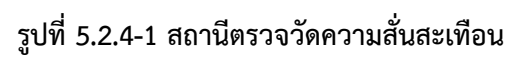
ดำเนินการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งเป็นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.2.4.1 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของระดับความสั่นสะเทือนตามแนวเส้นทางตัดผ่าน โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากโครงการฯ
- 2) เพื่อคาดการณ์ระดับความสั่นสะเทือนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการฯ
- 3) เพื่อสรุปผลกระทบด้านระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการฯ
- 4) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการระดับความสั่นสะเทือนที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

5.2.4.2 วิธีการศึกษา

- 1) **สถานีตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน** : ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือน บริเวณโรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ (กม.20+737) ซึ่งเสนอแนะโดยบริษัทที่ปรึกษา เนื่องจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้มีการคาดการณ์ความสั่นสะเทือนในพื้นที่ช่วง กม.9+731 ถึง กม.20+500 จำนวน 41 แห่ง พบว่า มีพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบที่มีค่าคาดการณ์สูงสุด 4 อันดับแรก ได้แก่ หมู่บ้านนันทวัน หมู่บ้านอมรชัย 4 หมู่บ้านลัดดาภิรมย์ และโรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ แต่เนื่องจากโรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ มีการตรวจวัดจากรายงานเดิมในปี พ.ศ. 2557 และปัจจุบันมีการก่อสร้างสะพานต่างระดับเอ็กชัยที่อยู่บริเวณใกล้เคียง แต่อีก 3 แห่ง อยู่ในช่วงพื้นที่ก่อสร้างของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง ดังนั้น โรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ จึงเหมาะสมสำหรับกำหนดเป็นสถานีตรวจวัดความสั่นสะเทือนของโครงการในปัจจุบัน ดังรูปที่ 5.2.4-1 ถึง 5.2.4-2





รูปที่ 5.2.4-2 สถานีตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน บริเวณโรงเรียนวัดราชวรจักรรังสรรค์

2) **ระยะเวลาตรวจวัด :** ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือนเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่องกัน และครอบคลุมช่วงวันธรรมดาและวันหยุดราชการ ตลอดระยะเวลาการศึกษา 24 เดือน ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง เป็นเวลา 2 ปี โดยดำเนินการตรวจวัดแล้วทั้งสิ้น 4 ครั้ง ดังนี้

- ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 8-12 กรกฎาคม พ.ศ. 2563
- ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 25-29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2563
- ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 16-20 กันยายน พ.ศ. 2564
- ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 24-28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2564

3) **ดัชนีตรวจวัด :** ดำเนินการวิเคราะห์และเก็บตัวอย่างตามวิธีมาตรฐานของ ISO (International Standard for Organization) และจะใช้เครื่องวัดแรงสั่นสะเทือน Seismometer วิเคราะห์ด้วยวิธี Ground Vibration Recording ตามมาตรฐานของ ISO มีค่าการตรวจวัดเป็น Peak Particle Velocity (PPV : มีหน่วยเป็น มม./วินาที) และความถี่ (Frequency : มีหน่วยเป็น Hz)

4) **การประเมินผลกระทบการศึกษา :** การประเมินผลกระทบความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้และอาจส่งผลกระทบต่อมนุษย์ โดยเปรียบเทียบกับมาตรฐานความสั่นสะเทือนที่มีต่อมนุษย์และต่อโครงสร้างอาคารของ Whiffin and Leonard และมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

ตารางที่ 5.2.4-1 เกณฑ์เสนอแนะของ Whiffin and Leonard เรื่อง ผลกระทบเนื่องจากความสั่นสะเทือน ที่มีต่อมนุษย์และอาคารสิ่งปลูกสร้าง		
ความเร็วอนุภาคสูงสุด	ผลกระทบต่อมนุษย์	ผลกระทบต่อโครงสร้างอาคาร
0-0.15 มม./วินาที (0-0.006 นิ้ว/วินาที)	ไม่สามารถรับรู้ความรู้สึกได้	ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท
0.15-0.30 มม./วินาที (0.006-0.012 นิ้ว/วินาที)	ระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้	ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท
2.0 มม./วินาที (0.079 นิ้ว/วินาที)	รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน	ระดับที่สูงขึ้นของความสั่นสะเทือนจะส่งผลกระทบต่อการทำลายหรือสร้างความเสียหายต่อโบราณสถาน
2.5 มม./วินาที (0.098 นิ้ว/วินาที)	ถ้าความสั่นสะเทือนเป็นไปอย่างต่อเนื่อง จะสร้างความรู้สึกรำคาญ	ไม่เสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับอาคารทั่วไป หรือโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม
5 มม./วินาที (0.197 นิ้ว/วินาที)	ความสั่นสะเทือนรบกวนต่อคนที่อาศัยอยู่ในอาคาร (สอดคล้องกับระดับที่ส่งผลกระทบต่อคนที่อยู่บนสะพาน และได้รับในช่วงเวลาสั้นๆ)	ระดับที่จะส่งผลกระทบทำให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม บ้านเรือนทั่วไปที่มีผนัง และเพดานเป็นแบบ Plaster (ส่วนผสมที่มีปูน หินทราย น้ำ และ โยต่าง ๆ) ในกรณีที่เป็นผนัง/ฝ้าเพดาน แบบยึดหยุ่นจะได้รับความเสียหายเล็กน้อย
10-15 มม./วินาที (0.394-0.591 นิ้ว/วินาที)	คนจะรู้สึกไม่พอใจ ถ้าเกิดแรงสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่อง และคนที่เดินบนสะพานจะไม่สามารถยอมรับได้	ระดับความสั่นสะเทือนที่สูงกว่าการจราจรปกติ ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม และสร้างความเสียหายต่อโครงสร้างข้างเล็กน้อย

ที่มา : Whiffin, A.C., and Leonard, D.R., A Survey of Traffic Induced Vibration, Eng., 1971.

ตารางที่ 5.2.4-2 มาตรฐานกำหนดความสัมพันธ์เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร				
อาคารประเภทที่	จุดตรวจวัด	ความถี่ (เฮิรตซ์)	ความเร็วอนุภาคสูงสุดไม่เกิน (มิลลิเมตร/วินาที)	
			ความสัมพันธ์ กรณีที่ 1	ความสัมพันธ์ กรณีที่ 2
1	1.1 ฐานราก หรือชั้นล่างของอาคาร	$f \leq 10$	20	-
		$10 < f \leq 50$	$0.5 f + 15$	
		$50 < f \leq 100$	$0.2 f + 30$	
		$f > 100$	50	
	1.2 ชั้นบนสุดของอาคาร	ทุกความถี่	40*	10*
	1.3 พื้นอาคารในแต่ละชั้น	ทุกความถี่	20**	10**
2	2.1 ฐานราก หรือชั้นล่างของอาคาร	$f \leq 10$	5	-
		$10 < f \leq 50$	$0.25 f + 2.5$	
		$50 < f \leq 100$	$0.1 f + 10$	
		$f > 100$	20	
	2.2 ชั้นบนสุดของอาคาร	ทุกความถี่	15*	5*
	2.3 พื้นอาคารในแต่ละชั้น	ทุกความถี่	20**	10**
3	3.1 ฐานราก หรือชั้นล่างของอาคาร	$f \leq 10$	3	-
		$10 < f \leq 50$	$0.125 f + 1.75$	
		$50 < f \leq 100$	$0.04 f + 6$	
		$f > 100$	10	
	3.2 ชั้นบนสุดของอาคาร	ทุกความถี่	8*	2.5*
	3.3 พื้นอาคารในแต่ละชั้น	ทุกความถี่	20**	10**

ที่มา : ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 เรื่อง มาตรฐานกำหนดความสัมพันธ์เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

หมายเหตุ : f หมายถึง ความถี่ของความสั่นสะเทือน ณ เวลาที่มีความเร็วอนุภาคสูงสุด มีหน่วยเป็น เฮิรตซ์

* หมายถึง กำหนดมาตรฐานไว้เฉพาะค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในแกนนอน

** หมายถึง กำหนดมาตรฐานไว้เฉพาะค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในแกนตั้ง

อาคารประเภทที่ 1 หมายถึง โรงงาน อาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงาน อาคารคลังสินค้า อาคารพิเศษ อาคารขนาดใหญ่ หรืออาคารอื่นใดที่มีการใช้ประโยชน์เพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น

อาคารประเภทที่ 2 หมายถึง อาคารอยู่อาศัย อาคารอยู่อาศัยรวม ห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว บ้านแฝด อาคารชุด หอพัก อาคารที่ใช้เป็นสถานพยาบาลและโรงพยาบาล อาคารที่ใช้ประโยชน์เพื่อเป็นสถานศึกษา เพื่อกิจกรรมทางศาสนา หรืออาคารอื่นใดที่มีการใช้ประโยชน์เพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น

อาคารประเภทที่ 3 หมายถึง โบราณสถาน หรือสิ่งปลูกสร้างที่มีลักษณะอื่นใดที่มีลักษณะไม่มั่นคงแข็งแรง แต่มีคุณค่าทางวัฒนธรรม

5.5.2.3 ผลการศึกษา

1) ผลการทบทวนรายงานการศึกษาเดิม

1.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ได้มีการตรวจวัดความสั่นสะเทือน จำนวน 2 สถานี ได้แก่ บริเวณหน้าหมู่บ้านพฤษภิรมย์ (กม.11+454) และบริเวณวัดพันท้ายนรสิงห์ (กม.16+667) จำนวน 2 ครั้ง เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม พ.ศ. 2556 และวันที่ 17 เมษายน พ.ศ. 2557 มีรายละเอียดดังนี้

หมู่บ้านพฤษภิรมย์ (บางขุนเทียน) กม.11+454 : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2556 มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด 0.508 mm/s และมีค่าความถี่ 27.0 Hz ส่วนผลการตรวจวัดในเดือนเมษายน พ.ศ. 2557 มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด 0.508 mm/s และมีความถี่เท่ากับ 7.0 Hz

วัดพันท้ายนรสิงห์ กม.16+667 : ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2556 มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด 0.572 mm/s และมีค่าความถี่ 4.0 Hz ส่วนผลการตรวจวัดในเดือนเมษายน พ.ศ. 2557 มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด 0.445 mm/s และมีความถี่เท่ากับ 4.0 Hz

ซึ่งทั้ง 2 สถานีตรวจวัดมีค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่รู้สึกได้เพียงเล็กน้อย ตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของประชาชน และการรับรู้ (Reicher and Meister) และไม่มีผลกระทบต่ออาคาร ตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2)

ผลการคาดการณ์ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้าง พบว่า กิจกรรมการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 และกิจกรรมการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ จะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจากเครื่องจักรกลขนาดใหญ่ต่ออาคารหรือการรับรู้ของมนุษย์ จึงไม่มีการเสนอแนะสถานีติดตามตรวจสอบด้านความสั่นสะเทือน

1.2) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น :

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น พบว่า ได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ จำนวน 4 สถานี ได้แก่ โรงเรียนพรพิมพ์ พระราม 2 (กม.9+740) และโรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ (กม.20+737) ระหว่างวันที่ 23-26 มีนาคม พ.ศ. 2557 และดำเนินการตรวจวัด บริเวณหมู่บ้านพฤษภิรมย์ (บางขุนเทียน) กม.11+454 และวัดพันท้ายนรสิงห์ (กม.16+667) เมื่อวันที่ 17 เมษายน พ.ศ. 2557 มีรายละเอียดดังนี้

โรงเรียนพรพิมพ์ พระราม 2 กม.9+740 : มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด น้อยกว่า 0.127 mm/s และไม่สามารถตรวจวัดความถี่ได้

หมู่บ้านพฤษภิรมย์ (บางขุนเทียน) กม.11+454 : มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด 0.508 mm/s และมีความถี่เท่ากับ 7.0 Hz

วัดพันท้ายนรสิงห์ กม.16+667 : มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด 0.445 mm/s และมีความถี่เท่ากับ 4.0 Hz

โรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ : มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด น้อยกว่า 0.127 mm/s และไม่สามารถตรวจวัดความถี่ได้

ซึ่งทั้ง 4 สถานีตรวจวัด มีค่าระดับความสั่นสะเทือนเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) โดยบริเวณโรงเรียนพรพิมพ์ พระราม 2 และโรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ มีค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่ไม่สามารถรับรู้ได้ ส่วนบริเวณหมู่บ้านพฤษภิรมย์ (บางขุนเทียน) และบริเวณวัดพันท้ายนรสิงห์ มีค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่รู้สึกได้เพียงเล็กน้อย ตามเกณฑ์

มาตรฐานกำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของประชาชน และการรับรู้ (Reicher and Meister)

2) ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน

ผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนในการติดตามตรวจสอบปัจจุบันมีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.4-3 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงไว้ในภาคผนวก ฉ)

2.1) ครั้งที่ 1 (กรกฎาคม พ.ศ. 2563) : ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนบริเวณโรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ ระหว่างวันที่ 8-12 กรกฎาคม พ.ศ. 2563 พบว่า มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด เท่ากับ 1.994 mm/s และมีความถี่ เท่ากับ 3.7 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

2.2) ครั้งที่ 2 (พฤศจิกายน พ.ศ. 2563) : ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนบริเวณโรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ ระหว่างวันที่ 25-29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2563 พบว่า มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด เท่ากับ 1.440 mm/s และไม่สามารถตรวจวัดความถี่ได้ เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

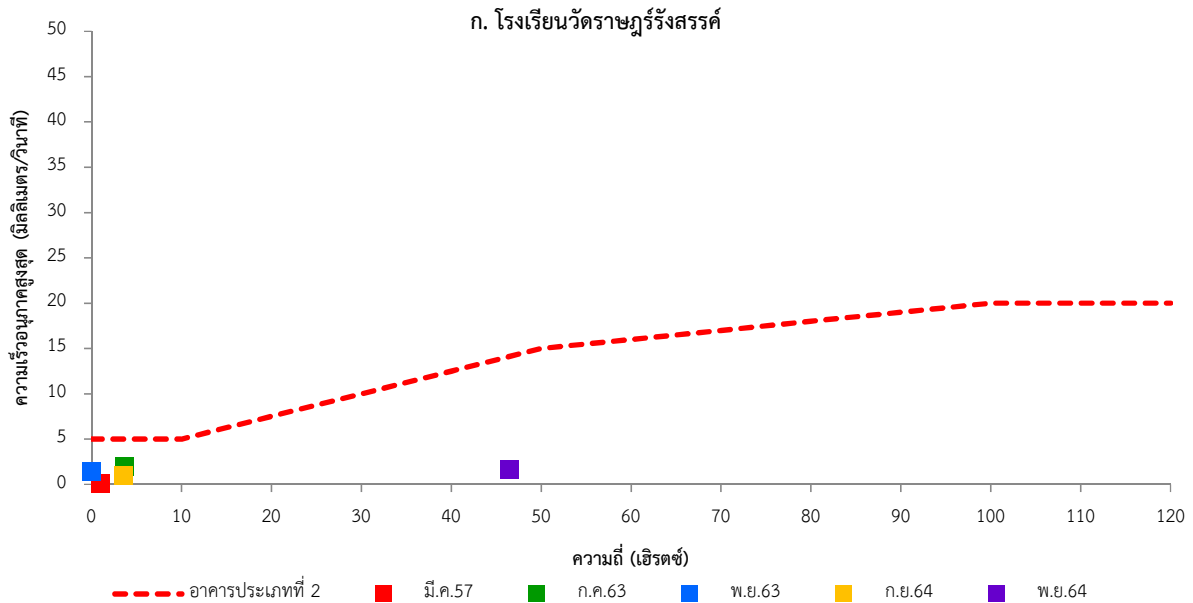
2.3) ครั้งที่ 3 (กันยายน พ.ศ. 2564) : ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนบริเวณโรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ ระหว่างวันที่ 16-20 กันยายน พ.ศ. 2564 พบว่า มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด เท่ากับ 0.993 mm/s และมีความถี่ เท่ากับ 3.5 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

2.4) ครั้งที่ 4 (พฤศจิกายน พ.ศ. 2564) : ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนบริเวณโรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ ระหว่างวันที่ 24-28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2564 พบว่า มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด เท่ากับ 1.680 mm/s และมีความถี่ เท่ากับ 46.5 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

ตารางที่ 5.2.4-3 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนบริเวณโรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ (กม.20+737)				
วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน			การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (mm/s)	ความถี่สูงสุด (Hz)	มาตรฐาน ² (mm/s)	
23-26/03/2557 ¹	<0.127	N/A	5.000	อยู่ในระดับที่มนุษย์ไม่สามารถรับรู้ได้ ตามเกณฑ์ของ Whiffin and Leonard แต่ยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553
8-12/07/2563	1.994	3.7	5.000	อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท ตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard แต่ยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553
25-29/11/2563	1.440	N/A	5.000	อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท ตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard แต่ยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553
16-20/09/2564	0.993	3.5	5.000	อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท ตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard แต่ยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553
24-29/11/2564	1.680	46.5	5.000	อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท ตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard แต่ยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

หมายเหตุ : ¹ รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โครงการสำรวจและออกแบบทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี-ปากท่อ),พ.ศ. 2557

² มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารประเภทที่ 2 (อาคารอยู่อาศัย ห้างแถว ดึกแถว บ้านแถว บ้านแฝด สถานพยาบาล โรงเรียน และอาคารที่ใช้ประโยชน์เพื่อกิจกรรมทางศาสนา) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553)



รูปที่ 5.2.4-3 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน บริเวณโรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์

3) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

เมื่อเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในปัจจุบัน (กรกฎาคม พ.ศ. 2563, พฤศจิกายน พ.ศ. 2563, กันยายน พ.ศ. 2564 และพฤศจิกายน พ.ศ. 2564) กับผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (มีนาคม พ.ศ. 2557) พบว่า ผลการตรวจวัดปัจจุบันมีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด เพิ่มขึ้นจากการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น อย่างไรก็ตาม ค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้ ยังอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภทตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

เมื่อพิจารณาตำแหน่งที่ตั้งของสถานีตรวจวัด พบว่า บริเวณโรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ (กม. 20+737)อยู่นอกขอบเขตการก่อสร้างโครงการทางยกระดับฯ ตอน 3 รวมทั้งกิจกรรมการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 ตอน 3 ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3 ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนบริเวณสถานีตรวจวัด แต่เป็นผลมาจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการในขณะที่มีการตรวจวัด

3.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนในปัจจุบัน (กรกฎาคม พ.ศ. 2563, พฤศจิกายน พ.ศ. 2563, กันยายน พ.ศ. 2564 และพฤศจิกายน พ.ศ. 2564) มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด เท่ากับ 1.994 mm/s, 1.440 mm/s, 0.993 mm/s และ 1.680 mm/s ตามลำดับ ซึ่งเพิ่มสูงขึ้นกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ เท่ากับ 0.330 mm/s แต่หากนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐาน พบว่า ความสั่นสะเทือนในปัจจุบันอยู่ในระดับเดียวกันกับผลการคาดการณ์ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม คือ ยังอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภทตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

5.2.4.4 สรุปผลการศึกษา

จากการติดตามตรวจสอบค่าความสั่นสะเทือนในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2563 พฤศจิกายน พ.ศ. 2563 กันยายน พ.ศ. 2564 และพฤศจิกายน พ.ศ. 2564 พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับเดียวกันกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม คือ ยังอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงข่าย/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภทตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาตำแหน่งที่ตั้งของสถานีตรวจวัด พบว่า บริเวณโรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ (กม. 20+737) อยู่นอกขอบเขตการก่อสร้างโครงการทางยกระดับฯ ตอน 3 โดยอยู่ห่างจากจุดสิ้นสุดโครงการ ตอน 3 เป็นระยะทาง 237 เมตร รวมทั้งกิจกรรมการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 ตอน 3 ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3 ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนบริเวณสถานีตรวจวัด แต่เป็นผลมาจากกิจกรรมการใช้เส้นทางโครงการในขณะที่มีการตรวจวัด

5.2.5 คุณภาพน้ำผิวดิน

ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน โดยเน้นในแหล่งน้ำ/ทางน้ำสำคัญตามแนวเส้นทางตัดผ่านรายละเอียดดังนี้

5.2.5.1 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อให้ทราบสถานภาพปัจจุบันของคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่าน
- 2) เพื่อตรวจสอบและควบคุมการเปลี่ยนแปลงของคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่านให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ ที่ยอมรับได้
- 3) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการด้านคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่าน

5.2.5.2 วิธีการศึกษา

1) **สถานีตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน** : บริษัทที่ปรึกษาได้เสนอแนะให้เพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำในคลองคอกควาย เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างและสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง โครงการฯ ตอน 3 ซึ่งอยู่ห่างจากคลองคอกควาย เป็นระยะทาง 84 เมตร และ 117 เมตร ตามลำดับ โดยดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำในคลองคอกควาย จำนวน 2 สถานี ดังนี้ (รูปที่ 5.2.5-1)

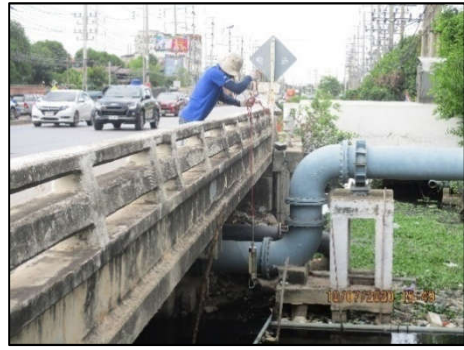
- คลองคอกควายบริเวณก่อนผ่านสำนักงานควบคุมโครงการ และบ้านพักคนงานก่อสร้าง
- คลองคอกควายบริเวณหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง

2) **ระยะเวลาตรวจวัด** : ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์คุณภาพน้ำ ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝน และฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาการศึกษา 24 เดือน รวมจำนวนทั้งสิ้น 4 ครั้ง ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจแล้ว จำนวน 4 ครั้ง รายละเอียดดังนี้ (ภาพที่ 5.2.5-1)

- | | |
|------------|----------------------------------|
| ครั้งที่ 1 | เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม พ.ศ. 2563 |
| ครั้งที่ 2 | เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม พ.ศ. 2563 |
| ครั้งที่ 3 | เมื่อวันที่ 15 กันยายน พ.ศ. 2564 |
| ครั้งที่ 4 | เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ. 2564 |



รูปที่ 5.2.5-1 สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน



คลองคอกควาย บริเวณก่อนผ่านสำนักงานควบคุมโครงการ และบ้านพักคนงานก่อสร้าง



คลองคอกควาย บริเวณหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง

ครั้งที่ 1 วันที่ 10 กรกฎาคม พ.ศ. 2563



คลองคอกควาย บริเวณก่อนผ่านสำนักงานควบคุมโครงการ และบ้านพักคนงานก่อสร้าง



คลองคอกควาย บริเวณหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง

ครั้งที่ 2 วันที่ 7 ธันวาคม พ.ศ. 2563

ภาพที่ 5.2.5-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน



คลองคอกควาย บริเวณก่อนผ่านสำนักงานควบคุมโครงการ และบ้านพักคนงานก่อสร้าง



คลองคอกควาย บริเวณหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง

ครั้งที่ 3 วันที่ 15 กันยายน พ.ศ. 2564



คลองคอกควาย บริเวณก่อนผ่านสำนักงานควบคุมโครงการ และบ้านพักคนงานก่อสร้าง



คลองคอกควาย บริเวณหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง

ครั้งที่ 4 วันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ. 2564

ภาพที่ 5.2.5-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)

3) **ดัชนีคุณภาพน้ำผิวดิน** : ดำเนินการเก็บตัวอย่างที่ระดับกึ่งกลางความลึก ณ จุดกึ่งกลางความกว้างของลำน้ำ ซึ่งเป็นไปตามวิธีที่กำหนดไว้ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) และวิธีเก็บรักษาและวิเคราะห์ตัวอย่างจะดำเนินการตามมาตรฐานของ APHA-AWWA-WEF (Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater: 23rd Edition, 2017) ดังนี้

ตารางที่ 5.2.5-1 ดัชนีตรวจวัด และวิธีการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน		
ดัชนีตรวจวัด	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีการวิเคราะห์
1. อุณหภูมิ (Temperature)	Grab Sampling	Certified Thermometer at site
2. ความเป็นกรด-ด่าง (pH)	Grab Sampling	Electrometric Method at site
3. ออกซิเจนละลาย (DO)	Grab Sampling	Membrane Electrode Method
4. ความขุ่น (Turbidity)	Grab Sampling	Nephelometric Method
5. ความโปร่งแสง (Transparency)	Grab Sampling	Secchi Disk
6. ความนำไฟฟ้า (Conductivity)	Grab Sampling	Electrical Conductivity Method
7. ค่าความเค็ม (Salinity)	Grab Sampling	Electrical Conductivity Method
8. ค่าความสกปรกในรูปบีโอดี (BOD)	Grab Sampling	5-day BOD Test, Membrane Electrode Method
9. ปริมาณของแข็งทั้งหมด (Total Solids)	Grab Sampling	Total Solids Dried at 103-105°C
10. ปริมาณของแข็งแขวนลอย (Total Suspended Solids)	Grab Sampling	Total Solids Dried at 103-105°C
11. ไขมันและน้ำมัน (Fat, Oil & Grease)	Grab Sampling	Partition-Gravimetric Method
12. Phosphate (PO_4^{3-})	Grab Sampling	Ascorbic Acid Method
13. Nitrate (NO_3^-)	Grab Sampling	Cadmium Reduction Method
14. Fecal Coliform Bacteria	Grab Sampling	Multiple Tube Fermentation Technique Method

4) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

4.1) นำผลการตรวจวัดและวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินซึ่งมีใช้น้ำทะเล ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537 รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ที่ผ่านมาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

4.2) สรุปผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น หากพบปัญหาผลกระทบด้านคุณภาพน้ำ จะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

4.3) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ และแผนปฏิบัติการฯ จัดการด้านคุณภาพน้ำผิวดินให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

4.4) อาจมีการปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน

5.2.5.3 ผลการศึกษา

1) ผลการทบทวนรายงานการศึกษาเดิม

1.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ช่วง กม.9+731 ถึง กม.20+500 ได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน จำนวน 2 สถานี ได้แก่ คลองเลนเปน (กม.11+000) และ คลองคอกควาย (กม.20+400) โดยดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำ จำนวน 2 ครั้ง เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม พ.ศ. 2556 (ฤดูฝน) และวันที่ 8 มีนาคม พ.ศ. 2557 (ฤดูแล้ง) พบว่า

คลองเลนเปน (กม.11+000) : น้ำค่อนข้างใส โดยในช่วงฤดูฝนมีปริมาณออกซิเจนละลายต่ำ (0.1 มิลลิกรัม/ลิตร) เนื่องจากแหล่งน้ำมีลักษณะเป็นน้ำนิ่ง และมีการย่อยสลายของสารอินทรีย์สูง (บีโอดี มีค่าเท่ากับ 5.3 มิลลิกรัม/ลิตร และฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย เท่ากับ 35,000 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร) ส่วนในช่วงฤดูแล้ง มีค่าความขุ่นเท่ากับ 36 เอ็นทียู พบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 0.9 มิลลิกรัม/ลิตร และมีค่า บีโอดี เท่ากับ 12.0 มิลลิกรัม/ลิตร ส่วนค่าฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย มีค่ามากกว่า 160,000 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าสูง เนื่องจากน้ำไหลผ่านชุมชน และมีการใช้ประโยชน์ของมนุษย์โดยคุณภาพน้ำในคลองเลนเปน (กม.11+000) ทั้ง 2 ช่วงฤดูกาล จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5

คลองคอกควาย (กม.20+400) : น้ำค่อนข้างใส โดยในช่วงฤดูฝนมีค่าออกซิเจนละลายอยู่ในระดับต่ำ (0.1 มิลลิกรัม/ลิตร) พบค่าบีโอดีในระดับสูง (5.0 มิลลิกรัม/ลิตร) และมีค่าฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรียเท่ากับ 7,000 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าสูงเพราะน้ำไหลผ่านชุมชนและมีการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ส่วนในช่วงฤดูแล้ง พบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 1.4 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำเนื่องจากแหล่งน้ำเป็นน้ำนิ่ง และมีการย่อยสลายของสารอินทรีย์สูงเพราะเป็นแหล่งรับน้ำเสียจากชุมชน สอดคล้องกับค่าบีโอดีที่พบในปริมาณที่สูง คือ 7.4 มิลลิกรัม/ลิตร ส่วนค่าฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรียพบ 160,000 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าสูงเพราะน้ำไหลผ่านชุมชนและมีการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ สรุปผลการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำในคลองคอกควายทั้ง 2 ฤดูกาล พบว่า คุณภาพน้ำจัดอยู่ในแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 (ตารางที่ 5.2.5-2)

ผลการคาดการณ์ผลกระทบในระยะก่อสร้าง พบว่า กิจกรรมการรื้อย้าย งานเตรียมพื้นที่ก่อสร้าง การก่อสร้างถนนระดับดินเชื่อมต่อทางขึ้น-ลง ก่อสร้างฐานรากและเข็มเจาะ จะต้องมีการเปิดหน้าดิน การขุดเจาะ บดอัดหรือถมดิน ในกรณีที่ฝนตกอาจทำให้เกิดการชะล้างของเศษมวลดินไหลลงสู่แหล่งน้ำ ซึ่งทำให้มีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำทางด้านกายภาพ อาจทำให้มีปริมาณความขุ่นหรือสารแขวนลอยในน้ำเพิ่มสูงขึ้น และอาจมีผลกระทบต่อเนื้อไปยังสัตว์ในระบบนิเวศได้ อย่างไรก็ตาม ผลกระทบดังกล่าว จะเกิดขึ้นเฉพาะในช่วงการก่อสร้างฐานรากสะพาน และตอม่อ ซึ่งเป็นช่วงระยะเวลาสั้นๆ เท่านั้น ส่วนผลกระทบจากการปนเปื้อนของสารอินทรีย์จากน้ำทิ้งและมูลฝอยจากที่พักคนงานก่อสร้าง อาจเป็นผลให้แหล่งน้ำมีคุณภาพน้ำเปลี่ยนแปลงไป จึงได้มีการกำหนดมาตรการให้ตั้งสำนักงานควบคุมโครงการ ที่พักคนงานก่อสร้าง พื้นที่เก็บกองวัสดุ และโรงซ่อมบำรุง ให้อยู่ห่างจากแหล่งน้ำมากกว่า 100 เมตร เพื่อป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อแหล่งน้ำใกล้เคียง ประกอบกับคุณภาพน้ำในคลองเลนเปน และคลองคอกควาย จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม ดังนั้น จึงไม่ได้มีการเสนอแนะให้มีการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในช่วงแนวเส้นทางก่อสร้างปัจจุบัน

1.2) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น พบว่าได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินในคลองเลนเป (กม.11+015) คลองบางน้ำจืด (กม.17+028) และคลองคอกควาย (กม.20+400) จำนวน 1 ครั้ง เมื่อวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2557 มีรายละเอียดดังนี้

คลองเลนเป (กม.11+015) : พบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 0.93 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ เนื่องจากแหล่งน้ำมีลักษณะเป็นแหล่งน้ำนิ่ง และมีการย่อยสลายของสารอินทรีย์สูง เพราะเป็นแหล่งรองรับน้ำเสียจากชุมชน ซึ่งสอดคล้องกับค่าบีโอดี ที่มีค่าสูง (12.0 มิลลิกรัม/ลิตร) และค่าฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย พบน้อยกว่า 160,000 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าสูง เพราะน้ำมีการไหลผ่านชุมชนและมีการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ โดยคุณภาพน้ำในคลองเลนเป จัดอยู่ในแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5

คลองบางน้ำจืด (กม.17+028) : พบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 1.26 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำเนื่องจากแหล่งน้ำเป็นน้ำนิ่ง และมีการย่อยสลายของสารอินทรีย์สูง เพราะเป็นแหล่งรับน้ำเสียจากชุมชน สอดคล้องกับค่าบีโอดีที่พบในปริมาณที่สูง คือ 15.7 มิลลิกรัม/ลิตร ส่วนค่าฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรียพบต่ำกว่า 160,000 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าสูงเพราะน้ำไหลผ่านชุมชนและมีการใช้ประโยชน์ของมนุษย์โดยคุณภาพน้ำในคลองคอกควายจัดอยู่ในแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5

คลองคอกควาย (กม.20+400) : พบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 1.43 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำเนื่องจากแหล่งน้ำเป็นน้ำนิ่ง และมีการย่อยสลายของสารอินทรีย์สูง เพราะเป็นแหล่งรับน้ำเสียจากชุมชน สอดคล้องกับค่าบีโอดีที่พบในปริมาณที่สูง คือ 7.4 มิลลิกรัม/ลิตร ส่วนค่าฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรียพบ 160,000 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าสูงเพราะน้ำไหลผ่านชุมชนและมีการใช้ประโยชน์ของมนุษย์โดยคุณภาพน้ำในคลองคอกควายจัดอยู่ในแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 (ตารางที่ 5.2.5-2)

ผลการคาดการณ์ผลกระทบในระยะก่อสร้าง พบว่า การก่อสร้างถนนระดับดินเชื่อมต่อทางขึ้น-ลงในช่วงที่ฝนตกอาจเกิดการชะล้างวัสดุ หรือหินคลุกลงสู่แหล่งน้ำ ซึ่งจะรบกวนตะกอนพื้นท้องน้ำ และส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำได้ สำหรับการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ ไม่มีการนำโครงสร้างขนาดใหญ่ลงไปในแหล่งน้ำ จึงคาดว่าไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน นอกจากนี้ ผลกระทบจากกิจกรรมอื่นๆ ได้แก่ การปนเปื้อนของไขมันและน้ำมันลงสู่แหล่งน้ำ และผลกระทบจากการปนเปื้อนของสารอินทรีย์จากน้ำทิ้งและมูลฝอยจากที่พักคนงานก่อสร้าง อาจเป็นผลให้แหล่งน้ำมีคุณภาพน้ำเปลี่ยนแปลงไป จึงได้มีการกำหนดมาตรการให้ตั้งสำนักงานควบคุมโครงการ ที่พักคนงานก่อสร้าง พื้นที่เก็บกองวัสดุ และโรงซ่อมบำรุง ให้อยู่ห่างจากแหล่งน้ำมากกว่า 100 เมตร เพื่อป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อแหล่งน้ำใกล้เคียง ประกอบกับคุณภาพน้ำในคลองเลนเป และคลองคอกควาย จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม ดังนั้น จึงไม่ได้มีการเสนอแนะให้มีการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในช่วงแนวเส้นทางก่อสร้างปัจจุบัน

2) ผลการดำเนินการในปัจจุบัน :

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในคลองคอกควาย มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.5-2 และรูปที่ 5.2.5-2 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงไว้ในภาคผนวก ข)

2.1) ครั้งที่ 1 เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2563 (ฤดูฝน) : ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำในคลองคอกควาย เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม พ.ศ. 2563 มีรายละเอียดผลการตรวจวิเคราะห์ดังนี้

บริเวณก่อนผ่านสำนักงานควบคุมโครงการ และบ้านพักคนงานก่อสร้าง : ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในระยะเวลาก่อสร้างโครงการ พบว่า อุณหภูมิมีค่าเท่ากับ 34.8 เซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่างมีค่า 7.14 ซึ่งมีค่าเป็นปกติ ความนำไฟฟ้ามีค่าเท่ากับ 2,270 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ซึ่งสอดคล้องกับค่าความเค็มที่พบคือ 1.2 ส่วนในพัน ความโปร่งแสงที่พบมีค่าเพียง 20 เซนติเมตร สัมพันธ์กับค่าความขุ่นที่มีค่าเท่ากับ 16.8 เอ็นทียู เพราะน้ำมีสภาพขุ่นและมีสีดำ สำหรับปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าเพียง 0.7 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำเนื่องจากแหล่งน้ำเป็นน้ำนิ่ง และมีการย่อยสลายของสารอินทรีย์สูงเพราะเป็นแหล่งรับน้ำเสียจากชุมชน สอดคล้องกับค่าบีโอดีที่พบในปริมาณที่สูง คือ 15.8 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าสูงเพราะน้ำไหลผ่านชุมชนและมีการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ปริมาณของแข็งแขวนลอยมีค่า 14 มิลลิกรัม/ลิตร และปริมาณของแข็งทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 1,461 มิลลิกรัม/ลิตร ค่าไขมันและน้ำมันพบมีค่าเท่ากับ 4.50 มิลลิกรัม/ลิตร ค่าไนเตรทและฟอสเฟตมีค่าเท่ากับ 0.050 มิลลิกรัม/ลิตร และ 1.59 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ ปริมาณฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย มีค่าเท่ากับ 210 เอ็มพีเอ็น/ 100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในคลองคอกควายบริเวณก่อนถึงโครงการในครั้งนี้อยู่ในแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 เป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม เนื่องจากค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่ามากกว่า 4.0 มิลลิกรัม/ลิตร

บริเวณหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง : ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในระยะเวลาก่อสร้างโครงการ พบว่า อุณหภูมิมีค่าเท่ากับ 35.6 เซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่างมีค่า 7.03 ซึ่งมีค่าเป็นปกติ ความนำไฟฟ้ามีค่าเท่ากับ 7,180 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ซึ่งสอดคล้องกับค่าความเค็มที่พบคือ 4.0 ส่วนในพัน เพราะมีน้ำทะเลขึ้นถึงความโปร่งแสงที่พบคือมีค่าเพียง 15 เซนติเมตร สัมพันธ์กับค่าความขุ่นที่มีค่าเท่ากับ 21.6 เอ็นทียู เพราะน้ำมีสภาพขุ่นและมีสีเขียวคล้ำปนดำ สำหรับปริมาณออกซิเจนละลายมีค่า 4.0 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าปานกลางเนื่องจากฝนบริเวณนี้ในน้ำมีพืชน้ำที่ขึ้นสูงกว่าในสถานที่ 1 สังเกตจากน้ำบริเวณนี้มีสีเขียวกว่า โดยค่าบีโอดีในบริเวณนี้พบ 9.46 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าสูงเพราะน้ำไหลผ่านชุมชนและมีการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ปริมาณของแข็งแขวนลอยมีค่า 26 มิลลิกรัม/ลิตร และปริมาณของแข็งทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 4,950 มิลลิกรัม/ลิตร ค่าไขมันและน้ำมันพบมีค่าเท่ากับ 1.25 มิลลิกรัม/ลิตร ค่าไนเตรทและฟอสเฟตมีค่าเท่ากับ 0.046 มิลลิกรัม/ลิตร และ 1.62 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ ปริมาณฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย มีค่าเท่ากับ 540 เอ็มพีเอ็น/ 100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในคลองคอกควายบริเวณหลังผ่านโครงการในครั้งนี้อยู่ในแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 เป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม เนื่องจากค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่ามากกว่า 4.0 มิลลิกรัม/ลิตร

2.2) ครั้งที่ 2 เดือนธันวาคม พ.ศ. 2563 (ฤดูแล้ง) : ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำในคลองคอกควาย เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม พ.ศ. 2563 มีรายละเอียดผลการตรวจวิเคราะห์ดังนี้

บริเวณก่อนผ่านสำนักงานควบคุมโครงการ และบ้านพักคนงานก่อสร้าง : ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในระยะเวลาก่อสร้างโครงการ พบว่า อุณหภูมิมีค่าเท่ากับ 27.2 เซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่างมีค่า 7.67 ซึ่งมีค่าเป็นปกติ ความนำไฟฟ้ามีค่าเท่ากับ 1,414 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ซึ่งสอดคล้องกับค่าความเค็มที่พบคือ 0.7 ส่วนในพัน ความโปร่งแสงที่พบมีค่าเพียง 25 เซนติเมตร สัมพันธ์กับค่าความขุ่นที่มีค่าเท่ากับ 19.0 เอ็นทียู เพราะน้ำมีสภาพขุ่นเล็กน้อยและมีสีเขียวอมน้ำตาล สำหรับปริมาณออกซิเจนละลายมีค่า 3.8 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าปานกลางเนื่องจากแหล่งน้ำมีสภาพเป็นแหล่งน้ำนิ่ง และมีการย่อยสลายของสารอินทรีย์สูงเพราะเป็นแหล่งรับน้ำเสียจากชุมชน สอดคล้องกับค่าบีโอดีที่พบในปริมาณที่สูง คือ 26.6 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าสูงเพราะน้ำไหลผ่านชุมชนและมีการ

ใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ปริมาณของแข็งแขวนลอยมีค่า 28 มิลลิกรัม/ลิตร และปริมาณของแข็งทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 1,060 มิลลิกรัม/ลิตร ค่าไขมันและน้ำมันพบมีค่าเท่ากับ 3.20 มิลลิกรัม/ลิตร ค่าไนเตรทและฟอสเฟตมีค่าเท่ากับ 0.054 มิลลิกรัม/ลิตร และ 0.699 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ ปริมาณฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย มีค่าเท่ากับ 220 เอ็มพีเอ็น/ 100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในคลองคอกควายบริเวณก่อนถึงโครงการในครั้งนี้จัดอยู่ในแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 เป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม เนื่องจากค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่ามากกว่า 4.0 มิลลิกรัม/ลิตร

บริเวณหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง : ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในระยะก่อสร้างโครงการ พบว่า อุณหภูมิมีค่าเท่ากับ 27.3 เซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่างมีค่า 7.41 ซึ่งมีค่าเป็นปกติ ความนำไฟฟ้ามีค่าเท่ากับ 4,970 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ซึ่งสอดคล้องกับค่าความเค็มที่พบคือ 2.7 ส่วนในพัน เพราะมีน้ำทะเลขึ้นถึงความโปร่งแสงที่พบคือมีค่า 35 เซนติเมตร สัมพันธ์กับค่าความขุ่นที่มีค่าเท่ากับ 7.66 เอ็นทียู เพราะน้ำมีสภาพน้ำตล ไส สำหรับปริมาณออกซิเจนละลายมีค่า 1.7 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ โดยมีค่าบีโอดี 9.18 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าสูง เนื่องจากน้ำไหลผ่านชุมชนและมีการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ปริมาณของแข็งแขวนลอยมีค่า 11 มิลลิกรัม/ลิตร และปริมาณของแข็งทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 3,100 มิลลิกรัม/ลิตร ค่าไขมันและน้ำมันพบมีค่าเท่ากับ 2.40 มิลลิกรัม/ลิตร ค่าไนเตรทและฟอสเฟตมีค่าเท่ากับ 0.031 มิลลิกรัม/ลิตร และ 1.11 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ ปริมาณฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย มีค่าเท่ากับ 1,600 เอ็มพีเอ็น/ 100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในคลองคอกควายบริเวณหลังผ่านโครงการในครั้งนี้จัดอยู่ในแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 เป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม เนื่องจากค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่ามากกว่า 4.0 มิลลิกรัม/ลิตร

2.3) ครั้งที่ 3 เดือนกันยายน พ.ศ. 2564 (ฤดูฝน) : ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำในคลองคอกควาย เมื่อวันที่ 15 กันยายน พ.ศ. 2564 มีรายละเอียดผลการตรวจวิเคราะห์ดังนี้

บริเวณก่อนผ่านสำนักงานควบคุมโครงการ และบ้านพักคนงานก่อสร้าง : ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในระยะก่อสร้างโครงการ พบว่า อุณหภูมิมีค่าเท่ากับ 28.9 เซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่างมีค่า 7.46 ซึ่งมีค่าเป็นปกติ ความนำไฟฟ้ามีค่าเท่ากับ 1,107 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ซึ่งสอดคล้องกับค่าความเค็มที่พบคือ 0.5 ส่วนในพัน ความโปร่งแสงที่พบมีค่าเพียง 25 เซนติเมตร สัมพันธ์กับค่าความขุ่นที่มีค่าเท่ากับ 13.9 เอ็นทียู เพราะน้ำมีสภาพขุ่นเล็กน้อยและมีสีชา สำหรับปริมาณออกซิเจนละลายมีค่า 0.95 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำเนื่องจากแหล่งน้ำมีสภาพเป็นแหล่งน้ำนิ่ง และมีการย่อยสลายของสารอินทรีย์สูงเพราะเป็นแหล่งรับน้ำเสียจากชุมชน สอดคล้องกับค่าบีโอดีที่พบในปริมาณที่สูง คือ 9.0 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าสูงเพราะน้ำไหลผ่านชุมชนและมีการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ปริมาณของแข็งแขวนลอยมีค่า 15 มิลลิกรัม/ลิตร และปริมาณของแข็งทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 568 มิลลิกรัม/ลิตร ค่าไขมันและน้ำมันพบมีค่าเท่ากับ 2.20 มิลลิกรัม/ลิตร ค่าไนเตรทและฟอสเฟตมีค่าเท่ากับ 0.166 มิลลิกรัม/ลิตร และ 2.15 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ ปริมาณฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย มีค่าเท่ากับ 1,600 เอ็มพีเอ็น/ 100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในคลองคอกควายบริเวณก่อนถึงโครงการในครั้งนี้จัดอยู่ในแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 เป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม เนื่องจากค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่ามากกว่า 4.0 มิลลิกรัม/ลิตร

บริเวณหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง : ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในระยะก่อสร้างโครงการ พบว่า อุณหภูมิมีค่าเท่ากับ 30.8 เซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่างมีค่า 7.48 ซึ่งมีค่าเป็นปกติ ความนำไฟฟ้ามีค่าเท่ากับ 2,756 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ซึ่งสอดคล้องกับค่าความเค็มที่พบคือ 1.3 ส่วนในพัน เพราะมีน้ำทะเลขึ้นถึงความโปร่งแสงที่พบคือมีค่า 25 เซนติเมตร สัมพันธ์กับค่าความขุ่นที่มีค่าเท่ากับ 17.3 เอ็นทียู เพราะน้ำมีสภาพขุ่นเล็กน้อยและมีสีชา สำหรับปริมาณออกซิเจนละลายมีค่า 0.43 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ โดยมีค่าบีโอดี 23.0 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าสูง เนื่องจากน้ำไหลผ่านชุมชนและมีการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ปริมาณของแข็งแขวนลอยมีค่า 15 มิลลิกรัม/ลิตร และปริมาณของแข็งทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 1,268 มิลลิกรัม/ลิตร ค่าไขมันและน้ำมันพบมีค่าเท่ากับ 2.05 มิลลิกรัม/ลิตร ค่าไนเตรทและฟอสเฟตมีค่าเท่ากับ 0.075 มิลลิกรัม/ลิตร และ 1.75 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ

ปริมาณฟิโกลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย มีค่าเท่ากับ 4,200 เอ็มพีเอ็น/ 100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าสูง โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในคลองคอกควายบริเวณหลังผ่านโครงการในครั้งนี้จัดอยู่ในแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 เป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม เนื่องจากค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่ามากกว่า 4.0 มิลลิกรัม/ลิตร

2.4) ครั้งที่ 4 เดือนธันวาคม พ.ศ. 2564 (ฤดูแล้ง) : ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำในคลองคอกควาย เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ. 2564 มีรายละเอียดผลการตรวจวิเคราะห์ดังนี้

บริเวณก่อนผ่านสำนักงานควบคุมโครงการ และบ้านพักคนงานก่อสร้าง : ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในระยะก่อสร้างโครงการ พบว่า อุณหภูมิมีค่าเท่ากับ 25.5 เซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่างมีค่า 7.45 ซึ่งมีค่าเป็นปกติ ความนำไฟฟ้ามีค่าเท่ากับ 1,340 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ซึ่งสอดคล้องกับค่าความเค็มที่พบคือ 0.7 ส่วนในพัน ความโปร่งแสงที่พบมีค่าเพียง 20 เซนติเมตร สัมพันธ์กับค่าความขุ่นที่มีค่าเท่ากับ 14.2 เอ็นทียู เพราะน้ำมีสภาพขุ่นเล็กน้อยและมีสีเขียวอมน้ำตาล สำหรับปริมาณออกซิเจนละลายมีค่า 0.6 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำเนื่องจากแหล่งน้ำมีสภาพเป็นแหล่งน้ำนิ่ง และมีการย่อยสลายของสารอินทรีย์สูงเพราะเป็นแหล่งรับน้ำเสียจากชุมชน สอดคล้องกับค่าบีโอดีที่พบในปริมาณที่สูง คือ 25.5 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าสูงเพราะน้ำไหลผ่านชุมชนและมีการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ปริมาณของแข็งแขวนลอยมีค่า 21 มิลลิกรัม/ลิตร และปริมาณของแข็งทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 824 มิลลิกรัม/ลิตร ค่าไขมันและน้ำมันพบมีค่าเท่ากับ 6.80 มิลลิกรัม/ลิตร ค่าไนเตรทและฟอสเฟตมีค่าเท่ากับ 0.044 มิลลิกรัม/ลิตร และ 1.98 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ ปริมาณฟิโกลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย มีค่าเท่ากับ 4,400 เอ็มพีเอ็น/ 100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าสูง โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในคลองคอกควายบริเวณก่อนถึงโครงการในครั้งนี้จัดอยู่ในแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 เป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม เนื่องจากปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าน้อยกว่า 2.0 มิลลิกรัม/ลิตร และค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่ามากกว่า 4.0 มิลลิกรัม/ลิตร

บริเวณหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง : ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในระยะก่อสร้างโครงการ พบว่า อุณหภูมิมีค่าเท่ากับ 25.9 เซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่างมีค่า 7.32 ซึ่งมีค่าเป็นปกติ ความนำไฟฟ้ามีค่าเท่ากับ 5,058 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ซึ่งสอดคล้องกับค่าความเค็มที่พบคือ 2.7 ส่วนในพัน เพราะมีน้ำทะเลขึ้นถึงความโปร่งแสงที่พบมีค่า 25 เซนติเมตร สัมพันธ์กับค่าความขุ่นที่มีค่าเท่ากับ 15.6 เอ็นทียู น้ำมีสภาพขุ่นเล็กน้อยและมีสีน้ำตาล สำหรับปริมาณออกซิเจนละลายมีค่า 0.6 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ โดยมีค่าบีโอดี 28.6 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าสูง เนื่องจากน้ำไหลผ่านชุมชนและมีการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ปริมาณของแข็งแขวนลอยมีค่า 27 มิลลิกรัม/ลิตร และปริมาณของแข็งทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 2,182 มิลลิกรัม/ลิตร ค่าไขมันและน้ำมันพบมีค่าเท่ากับ 6.10 มิลลิกรัม/ลิตร ค่าไนเตรทและฟอสเฟตมีค่าเท่ากับ 0.053 มิลลิกรัม/ลิตร และ 2.21 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ ปริมาณฟิโกลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย มีค่าเท่ากับ 200 เอ็มพีเอ็น/ 100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในคลองคอกควายบริเวณหลังผ่านโครงการในครั้งนี้จัดอยู่ในแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 เป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม เนื่องจากปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าน้อยกว่า 2.0 มิลลิกรัม/ลิตร และค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่ามากกว่า 4.0 มิลลิกรัม/ลิตร

ตารางที่ 5.2.5-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน													
ดัชนีคุณภาพ	หน่วย	คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่					คลองคอกควาย บริเวณก่อนผ่านสำนักงานควบคุมโครงการและพื้นที่ก่อสร้าง						
		1	2	3	4	5	ต.ค.56 ¹	มี.ค.57 ¹	มี.ค.57 ²	ก.ค.63 ³	ธ.ค.63 ³	ก.ย.64 ³	ธ.ค.64 ³
อุณหภูมิน้ำ	°C	ธ	ธ'	ธ'	ธ'	-	**	**	**	34.8	27.2	28.9	25.5
ความขุ่น	เอ็นทียู	-	-	-	-	-	**	**	**	16.8	19.0	13.9	14.2
ความโปร่งแสง	cm	-	-	-	-	-	**	**	**	20	25	25	20
ความนำไฟฟ้า	ไมโครซีเมนต์/ซม.	-	-	-	-	-	**	**	**	2,270	1,414	1,107	1,340
ความเค็ม	ppt	-	-	-	-	-	**	**	**	1.2	0.7	0.5	0.7
ความเป็นกรด-ด่าง	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	**	**	**	7.14	7.67	7.46	7.45
ปริมาณออกซิเจนละลาย	มก./ล.	ธ	>6.0	>4.0	>2.0	-	**	**	**	0.7	3.8	0.95	0.6
ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	ธ	<1.5	<2.0	<4.0	-	**	**	**	15.8	26.6	9.0	25.5
ปริมาณของแข็งทั้งหมด	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	**	**	1,461	1,060	568	824
ปริมาณของแข็งแขวนลอย	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	**	**	14	28	15	21
ไขมันและน้ำมัน	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	**	**	4.50	3.20	2.20	6.80
ฟอสเฟต	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	**	**	0.050	0.699	2.15	1.98
ไนเตรท	มก./ล.	ธ	<5.0	<5.0	<5.0	-	**	**	**	1.59	0.054	0.166	0.044
ฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ธ	<1,000	<4,000	-	-	**	**	**	210	220	1,600	4,400

ที่มา :¹ = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2), พ.ศ. 2562

² = รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โครงการสำรวจและออกแบบทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี-ปากท่อ), พ.ศ. 2557

³ = บริษัท เอเซียแล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พ.ศ. 2563

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน

ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนที่ 16 ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2537

ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งน้ำที่คุณภาพน้ำมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำทิ้งจากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติก่อน, 2) การขยายพันธุ์ตามธรรมชาติของสิ่งมีชีวิตระดับพื้นฐานและ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศของแหล่งน้ำ

ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน, 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ, 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร

ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

ธ = ธรรมชาติไม่ได้รับผลจากการกระทำของมนุษย์

ธ' = อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

- ไม่ได้กำหนดค่า

** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

ตารางที่ 5.2.5-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)													
ดัชนีคุณภาพ	หน่วย	คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่					คลองคอกควาย บริเวณหลังผ่านสำนักงานควบคุมโครงการและพื้นที่ก่อสร้าง						
		1	2	3	4	5	ต.ค.56 ¹	มี.ค.57 ¹	มี.ค.57 ²	ก.ค.63 ³	ธ.ค.63 ³	ก.ย.64 ³	ธ.ค.64 ³
อุณหภูมิ	°C	ธ	ธ'	ธ'	ธ'	-	28.1	29.0	29.0	35.6	27.3	30.8	25.9
ความขุ่น	เอ็นทียู	-	-	-	-	-	6	23	27.0	21.6	9.1	17.3	15.6
ความโปร่งแสง	cm	-	-	-	-	-	40	35	35.0	15	35	25	25
ความนำไฟฟ้า	ไมโครซีเมนต์/ซม.	-	-	-	-	-	1,613.0	1,809.0	1,809.0	7,180	4,970	2,756	5,058
ความเค็ม	ppt	-	-	-	-	-	0.8	0.9	0.9	4.0	2.7	1.3	2.7
ความเป็นกรด-ด่าง	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	7.2	7.8	7.75	7.03	7.41	7.48	7.32
ปริมาณออกซิเจนละลาย	มก./ล.	ธ	>6.0	>4.0	>2.0	-	0.1	1.4	1.43	4.0	1.7	0.43	0.6
ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	ธ	<1.5	<2.0	<4.0	-	5.0	7.4	7.4	9.46	9.18	23.0	28.6
ปริมาณของแข็งทั้งหมด	มก./ล.	-	-	-	-	-	906	1,027	1,027	4,950	3,100	1,268	2,182
ปริมาณของแข็งแขวนลอย	มก./ล.	-	-	-	-	-	-	-	-	26	11	15	27
ไขมันและน้ำมัน	มก./ล.	-	-	-	-	-	<1	23	0.06	1.25	2.40	2.05	6.10
ฟอสเฟต	มก./ล.	-	-	-	-	-	<0.09	0.06	23	0.046	1.11	1.75	2.21
ไนเตรท	มก./ล.	ธ	<5.0	<5.0	<5.0	-	2.34	5.33	5.33	1.62	0.031	0.075	0.053
ฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ธ	<1,000	<4,000	-	-	7,000	160,000	>160,000	540	1,600	4,200	200

ที่มา :¹ = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2), พ.ศ. 2562

² = รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โครงการสำรวจและออกแบบทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี-ปากท่อ), พ.ศ. 2557

³ = บริษัท เอเชียแอสฟัลต์ คอนกรีต จำกัด, พ.ศ. 2563

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน

ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนที่ 16 ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2537

ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งน้ำที่มีคุณภาพน้ำมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำทิ้งจากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติก่อน, 2) การขยายพันธุ์ตามธรรมชาติของสิ่งมีชีวิตระดับพื้นฐานและ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศของแหล่งน้ำ

ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน, 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ, 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร

ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

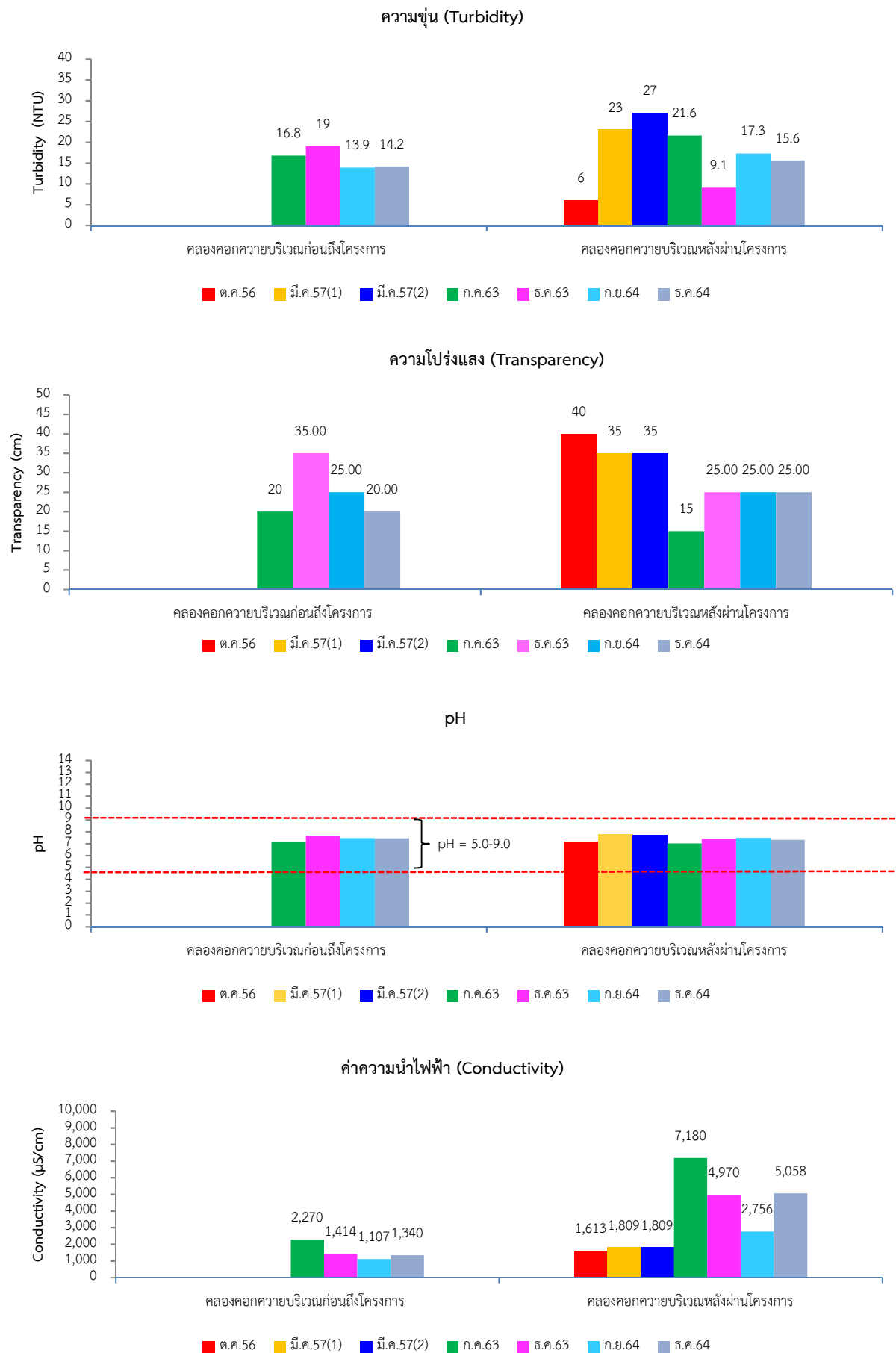
ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

ธ = ธรรมชาติไม่ได้รับผลจากการกระทำของมนุษย์

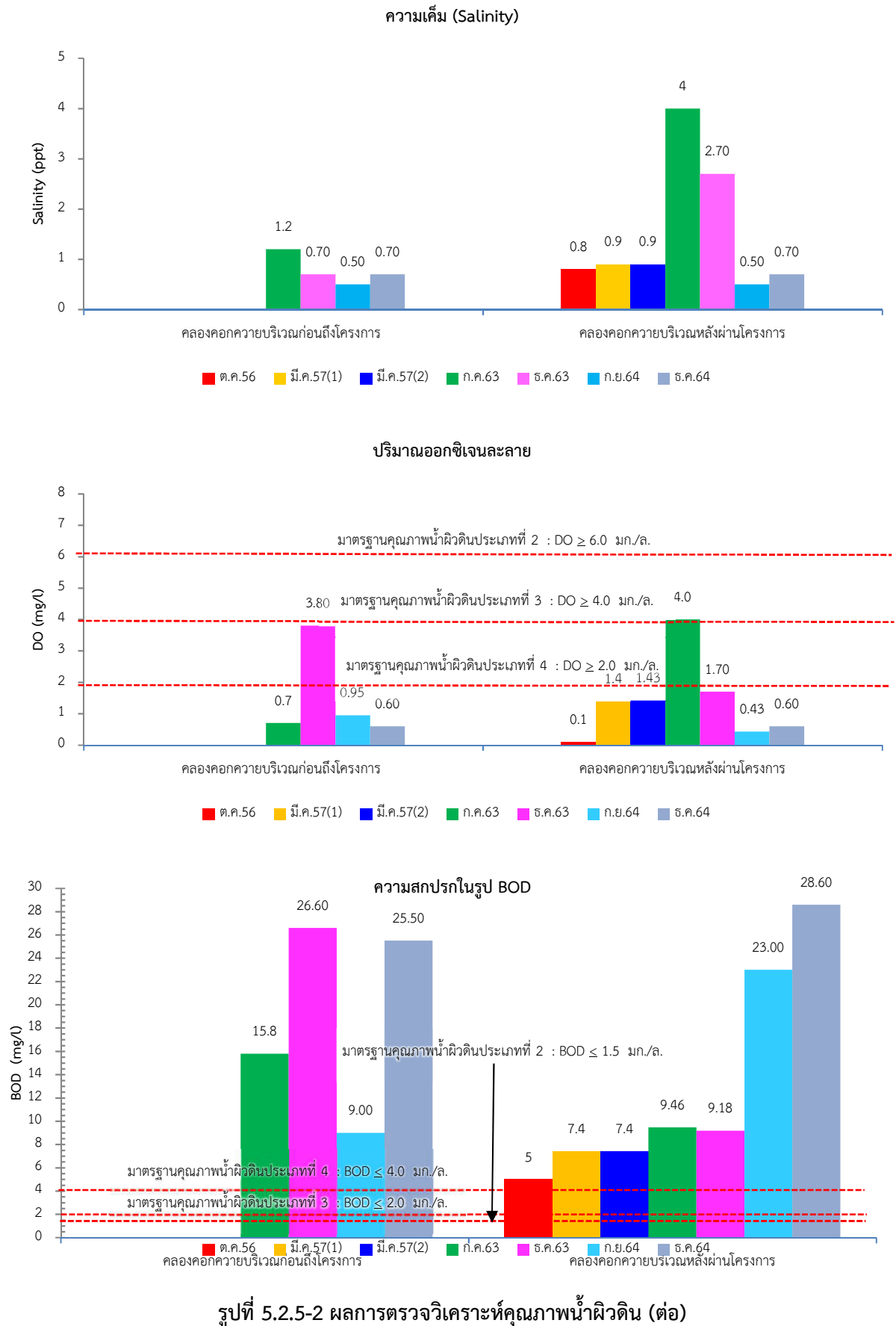
ธ' = อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

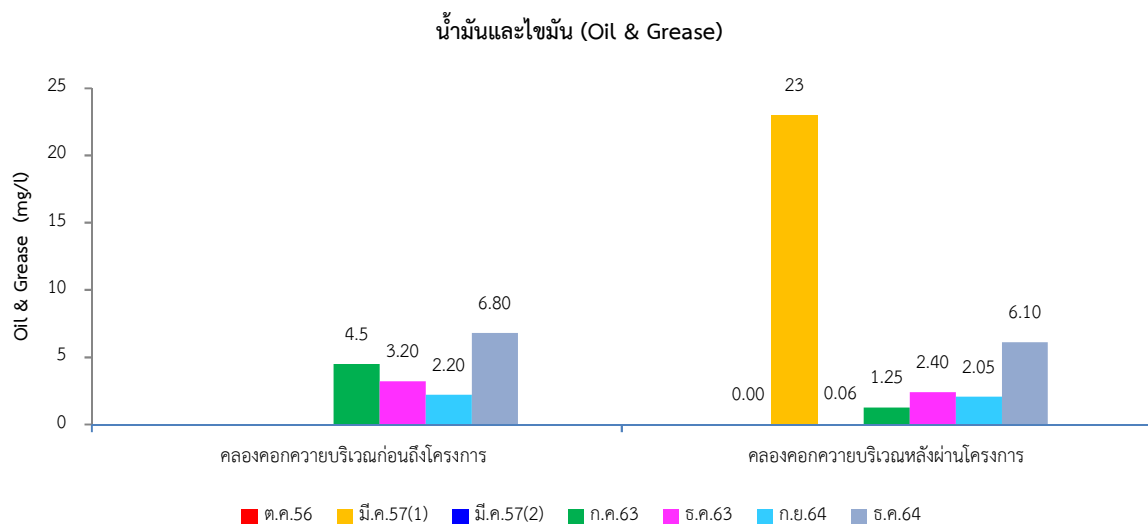
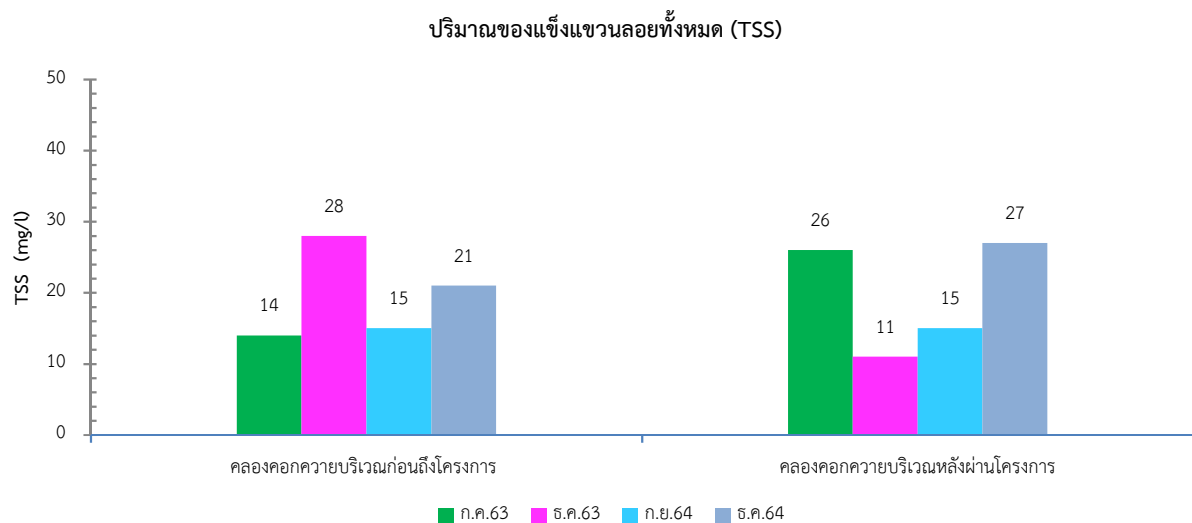
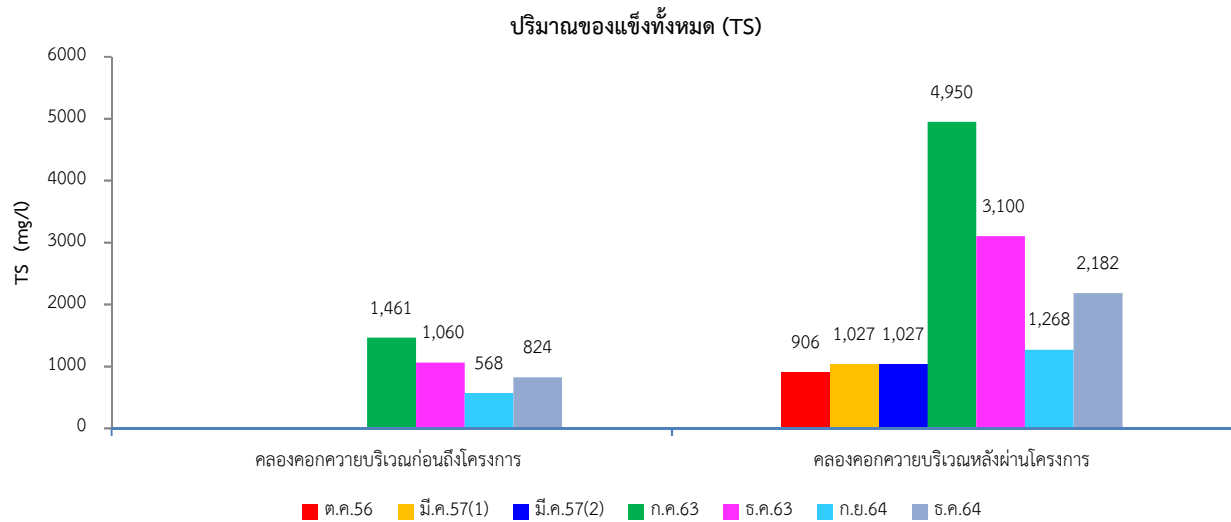
- ไม่ได้กำหนดค่า

** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

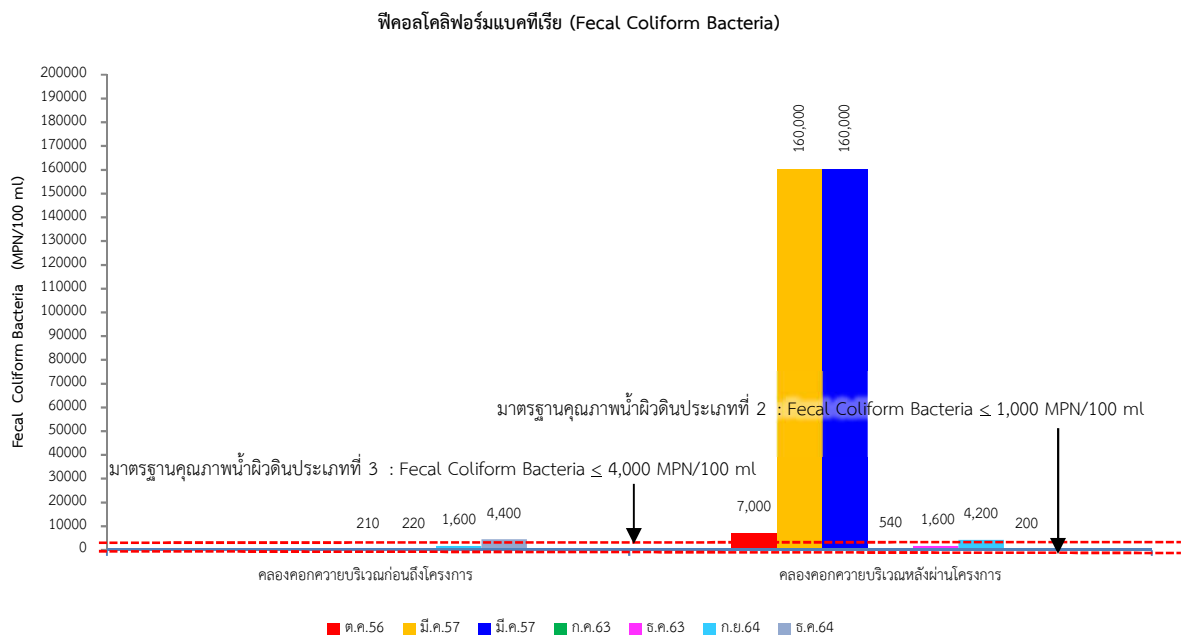
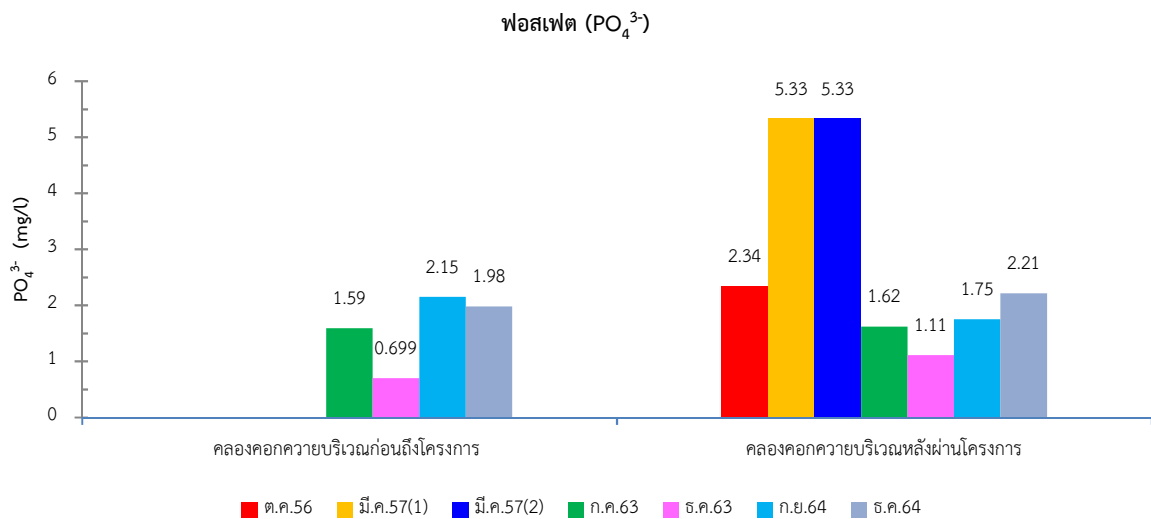
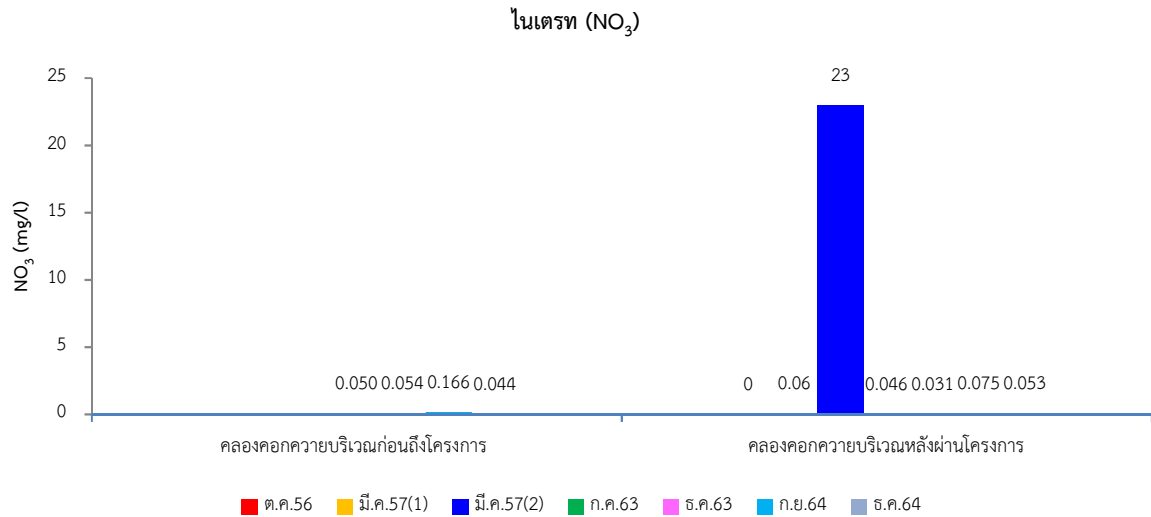


รูปที่ 5.2.5-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน





รูปที่ 5.2.5-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)



รูปที่ 5.2.5-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)

3) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

เมื่อเปรียบเทียบผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำคลองคอกควายในปัจจุบัน (เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2563 ธันวาคม พ.ศ. 2563 กรกฎาคม พ.ศ. 2564 และธันวาคม พ.ศ. 2564) กับผลการตรวจวิเคราะห์ในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2556 (ฤดูฝน) และมีนาคม พ.ศ. 2557 (ฤดูแล้ง) และผลการตรวจวัดในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2557 (ฤดูแล้ง) สามารถอธิบายได้ดังนี้

บริเวณก่อนผ่านสำนักงานควบคุมโครงการและบ้านพักคนงานก่อสร้าง : เป็นสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำที่ได้มีการเสนอแนะเพิ่มเติมโดยบริษัทที่ปรึกษา จึงไม่มีผลการศึกษาในช่วงทำการศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นโดยมีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในแต่ละช่วงฤดูกาล ดังนี้

ฤดูฝน : ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในเดือนกันยายน พ.ศ. 2564 เปรียบเทียบกับเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2563 พบว่าผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในเดือนกันยายน พ.ศ. 2564 ค่าอุณหภูมิ ความขุ่น ความนำไฟฟ้า ความเค็ม ค่าบีโอดี ปริมาณของแข็งทั้งหมด ไขมันและน้ำมัน และไนเตรท มีค่าต่ำลง ส่วนความโปร่งแสง ความเป็นกรด-ด่าง ปริมาณออกซิเจนละลาย ปริมาณของแข็งแขวนลอย ฟอสเฟต และปริมาณฟิโคลโลคลิฟอร์มแบคทีเรีย มีค่าสูงขึ้น กล่าวคือ ค่าความเป็นกรด-ด่างมีค่าเพิ่มขึ้น (7.14-7.46) โดยอยู่ในช่วงปกติ ความโปร่งแสงมีค่าลดลงเล็กน้อย (20-25 เซนติเมตร) สอดคล้องกับค่าความขุ่นที่เพิ่มขึ้นเล็กน้อย (13.9-16.8 เอ็นทียู) และน้ำมีสีขุ่นสำหรับปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าเพิ่มขึ้นเล็กน้อยโดยมีค่าต่ำ (0.7-0.95 มิลลิกรัม/ลิตร) เนื่องจากแหล่งน้ำเป็นน้ำนิ่ง และมีการย่อยสลายของสารอินทรีย์สูงเพราะเป็นแหล่งรับน้ำเสียจากชุมชน สอดคล้องกับค่าบีโอดีที่พบในปริมาณที่สูง โดยมีค่าลดลง (9.0-15.8 มิลลิกรัม/ลิตร) เพราะน้ำไหลผ่านชุมชนและมีการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ส่วนปริมาณของแข็งแขวนลอย ปริมาณของแข็งทั้งหมด ค่าไขมันและน้ำมัน ค่าไนเตรท ค่าฟอสเฟต และปริมาณฟิโคลโลคลิฟอร์มแบคทีเรียมีค่าต่ำ เมื่อพิจารณาคุณภาพน้ำของสถานีนี้เปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน พบว่าผลการศึกษาในปัจจุบัน (กรกฎาคม พ.ศ. 2563 และกันยายน พ.ศ. 2564) จัดเป็นแหล่งน้ำประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถใช้ประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ และผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และเพื่อการเกษตร

ฤดูแล้ง : ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2564 เปรียบเทียบกับเดือนธันวาคม พ.ศ. 2563 พบว่า ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2564 ค่าอุณหภูมิ ความขุ่น ความโปร่งแสง ความเป็นกรด-ด่าง ปริมาณออกซิเจนละลาย ค่าบีโอดี ปริมาณของแข็งทั้งหมด ปริมาณของแข็งแขวนลอย และไนเตรท มีค่าต่ำลง ส่วนความนำไฟฟ้า ความเค็ม ไขมันและน้ำมัน ฟอสเฟต และปริมาณฟิโคลโลคลิฟอร์มแบคทีเรียมีค่าสูงขึ้น กล่าวคือ ค่าความเป็นกรด-ด่างมีค่าลดลง (7.67-7.45) โดยอยู่ในช่วงปกติ ค่าความขุ่นมีค่าลดลง (19.0-14.2) รวมถึงความโปร่งแสงมีค่าลดลง (25-20 เซนติเมตร) สำหรับปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าลดลงและมีค่าต่ำ (3.8-0.6 มิลลิกรัม/ลิตร) เนื่องจากแหล่งน้ำเป็นน้ำนิ่ง และมีการย่อยสลายของสารอินทรีย์สูงเพราะเป็นแหล่งรับน้ำเสียจากชุมชน สอดคล้องกับค่าบีโอดีที่พบในปริมาณที่สูง โดยมีค่าลดลง (26.6-25.5 มิลลิกรัม/ลิตร) และปริมาณฟิโคลโลคลิฟอร์มแบคทีเรียมีค่าสูงขึ้น (220-4,400 เอ็มพีเอ็น/ 100 มิลลิลิตร) เพราะน้ำไหลผ่านชุมชนและมีการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ส่วนปริมาณของแข็งแขวนลอย ปริมาณของแข็งทั้งหมด ค่าไขมันและน้ำมัน ค่าไนเตรท ค่าฟอสเฟต มีค่าต่ำ เมื่อพิจารณาคุณภาพน้ำของสถานีนี้เปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน พบว่า ผลการศึกษาในปัจจุบัน (ธันวาคม พ.ศ. 2563 และธันวาคม พ.ศ. 2564) จัดเป็นแหล่งน้ำประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถใช้ประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ และผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และเพื่อการเกษตร

บริเวณหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง : เป็นสถานที่ติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำที่มีการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ตุลาคม พ.ศ. 2556 (ฤดูฝน) และมีนาคม พ.ศ. 2557 (ฤดูแล้ง)) และรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (มีนาคม พ.ศ. 2557 (ฤดูแล้ง)) โดยมีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในแต่ละช่วงฤดูกาล ดังนี้

ฤดูฝน : ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2563 และเดือนกันยายน พ.ศ. 2564 เปรียบเทียบกับรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ตุลาคม พ.ศ. 2556) พบว่าผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2563 มีค่าความขุ่น ค่าความนำไฟฟ้า ค่าความเค็ม ปริมาณออกซิเจนละลาย ความสกปรกในรูปบีโอดี และปริมาณของแข็งทั้งหมดสูงขึ้น ส่วนค่าความโปร่งแสง ความเป็นกรด-ด่าง และฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรียมีค่าต่ำกว่าผลการตรวจวิเคราะห์ขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ส่วนผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในเดือนกันยายน พ.ศ. 2564 มีค่าความขุ่น ค่าความนำไฟฟ้า ค่าความเค็ม ปริมาณออกซิเจนละลายน้ำ ความเป็นกรด-ด่าง ความสกปรกในรูปบีโอดี และปริมาณของแข็งทั้งหมดสูงขึ้น ส่วนค่าความโปร่งแสง และฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรียมีค่าต่ำกว่าผลการตรวจวิเคราะห์ขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เมื่อพิจารณาคุณภาพน้ำของสถานีนี้เปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน พบว่า ผลคุณภาพน้ำผิวดินในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ตุลาคม พ.ศ. 2556) กับผลการศึกษาในปัจจุบัน (กรกฎาคม พ.ศ. 2563 และเดือนกันยายน พ.ศ. 2564) จัดเป็นแหล่งน้ำประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถใช้ประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ และผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และเพื่อการเกษตร

ฤดูแล้ง : ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2563 และเดือนธันวาคม พ.ศ. 2564 เปรียบเทียบกับรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มีนาคม พ.ศ. 2557) และรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (มีนาคม พ.ศ. 2557) พบว่า ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2563 มีค่าความนำไฟฟ้า ค่าความเค็ม ปริมาณออกซิเจนละลาย ความสกปรกในรูปบีโอดี และปริมาณของแข็งทั้งหมดสูงขึ้น ส่วนค่าอุณหภูมิ ความขุ่น ความเป็นกรด-ด่าง ไนโตรเจนและไนโตรเจนในเตรท และฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรียมีค่าต่ำกว่าผลการตรวจวิเคราะห์ขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ส่วนผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2564 มีค่าความนำไฟฟ้า ค่าความเค็ม ค่าความสกปรกในรูปบีโอดี และปริมาณของแข็งทั้งหมดสูงขึ้น ส่วนค่าอุณหภูมิ ความขุ่น ค่าความโปร่งแสง ความเป็นกรด-ด่าง ปริมาณออกซิเจนละลาย ไนโตรเจน และฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรียมีค่าต่ำกว่าผลการตรวจวิเคราะห์ขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เมื่อพิจารณาคุณภาพน้ำของสถานีนี้เปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน พบว่า ผลคุณภาพน้ำผิวดินในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ตุลาคม พ.ศ. 2556) กับผลการศึกษาในปัจจุบัน (ธันวาคม พ.ศ. 2563 และเดือนธันวาคม พ.ศ. 2564) จัดเป็นแหล่งน้ำประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถใช้ประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ และผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และเพื่อการเกษตร

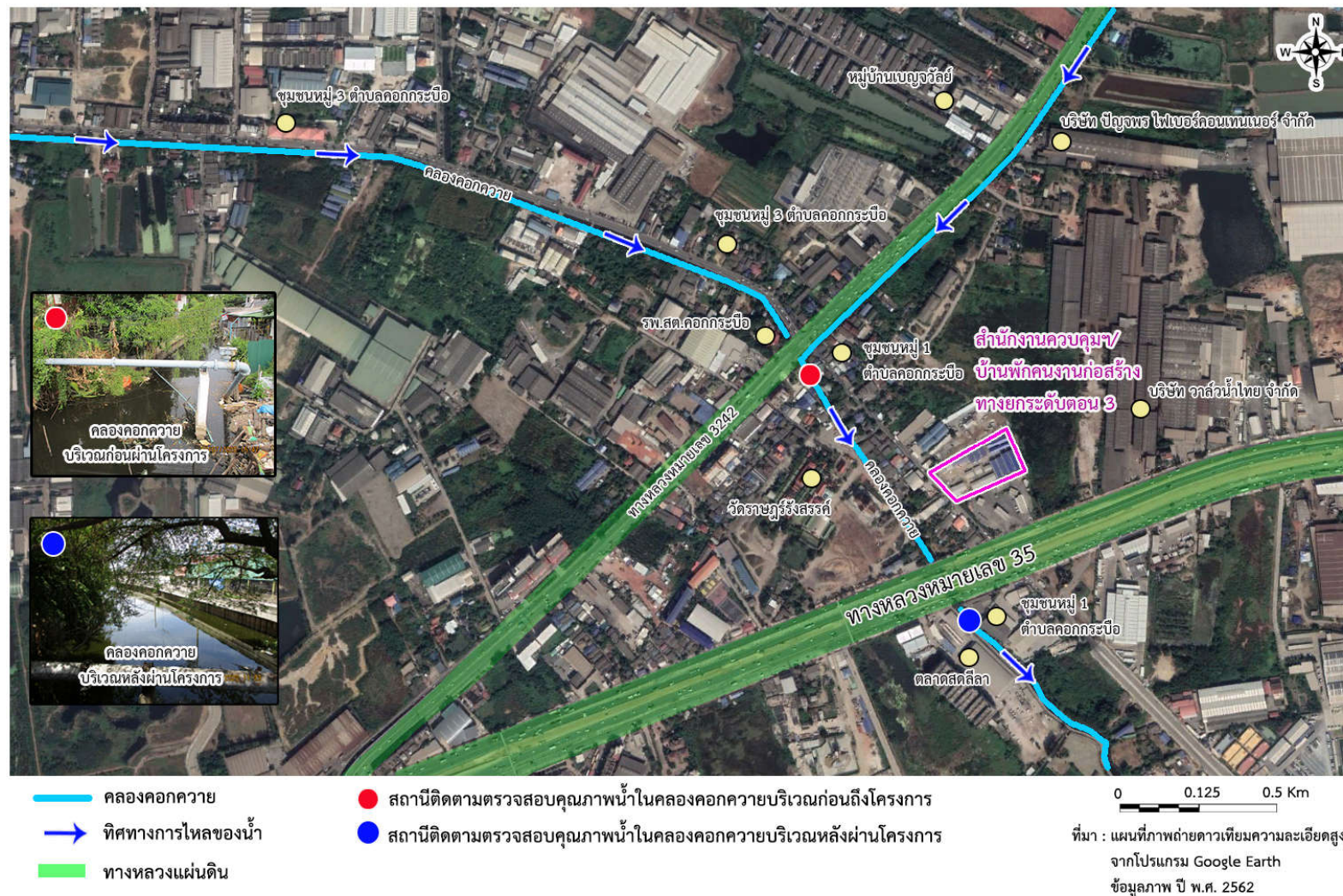
3.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการคาดการณ์ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน ในระยะก่อสร้าง จะเป็นผลมาจากการปนเปื้อนของไขมันและน้ำมันลงสู่แหล่งน้ำ และผลกระทบจากการปนเปื้อนของสารอินทรีย์จากน้ำทิ้งและมูลฝอยจากที่พักคนงานก่อสร้าง โดยคุณภาพน้ำคลองคอกควาย ในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 จึงไม่ได้กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในคลองคอกควาย เมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินในคลองคอกควายในปัจจุบัน พบว่า มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยยังคงจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดินในคลองคอกควาย ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.2.5.4 สรุปผลการศึกษา

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินในฤดูฝน : จากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2563 และเดือนกันยายน พ.ศ. 2564 พบว่าในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2563 คลองคอกควาย บริเวณก่อนผ่านสำนักงานควบคุมโครงการและบ้านพักคนงานก่อสร้าง น้ำมีสภาพขุ่นและมีสีดำ สำหรับปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าต่ำเนื่องจากแหล่งน้ำเป็นน้ำนิ่ง และมีการย่อยสลายของสารอินทรีย์สูงเพราะเป็นแหล่งรับน้ำเสียจากชุมชน สอดคล้องกับค่าบีโอดีที่พบในปริมาณที่สูง เพราะน้ำไหลผ่านชุมชนและมีการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ปริมาณของแข็งแขวนลอยค่าไขมันและน้ำมัน ค่าไนเตรท ค่าฟอสเฟต และปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย มีค่าต่ำ ส่วนคลองคอกควาย บริเวณหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง มีค่าความเค็มปานกลางเพราะมีน้ำทะเลขึ้นถึง น้ำมีสภาพขุ่นและมีสีเขียวคล้ำปนดำ ปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าปานกลาง เนื่องจากบริเวณนี้มีแหล่งกักตุนพืชสูงกว่าในสถานีที่ 1 สังเกตจากน้ำบริเวณนี้มีสีเขียวกว่า ส่วนค่าบีโอดีมีค่าสูงเพราะน้ำไหลผ่านชุมชนและมีการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ปริมาณของแข็งแขวนลอย ปริมาณของแข็งทั้งหมด ค่าไขมันและน้ำมัน ค่าไนเตรท ค่าฟอสเฟต และปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย ซึ่งมีค่าต่ำ เปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2556 ซึ่งเป็นการศึกษาในช่วงฤดูฝนในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า คุณภาพน้ำในคลองคอกควาย บริเวณหลังพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ ตอน 3 มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกับผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในช่วงฤดูฝน ในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยจัดอยู่ในแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 จึงกล่าวได้ว่า การก่อสร้างโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ส่วนในเดือนกันยายน พ.ศ. 2564 คลองคอกควาย บริเวณก่อนผ่านสำนักงานควบคุมโครงการและบ้านพักคนงานก่อสร้าง น้ำมีสภาพขุ่นเล็กน้อยและมีสีเทา สำหรับปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าต่ำเนื่องจากแหล่งน้ำเป็นน้ำนิ่ง และมีการย่อยสลายของสารอินทรีย์สูงเพราะเป็นแหล่งรับน้ำเสียจากชุมชน สอดคล้องกับค่าบีโอดีที่พบในปริมาณที่สูง เพราะน้ำไหลผ่านชุมชนและมีการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ปริมาณของแข็งแขวนลอยค่าไขมันและน้ำมัน ค่าไนเตรท ค่าฟอสเฟต มีค่าต่ำ ส่วนปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย มีค่าปานกลาง ส่วนคลองคอกควาย บริเวณหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง น้ำมีสภาพขุ่นเล็กน้อยและมีสีเทา สำหรับปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าต่ำเนื่องจากแหล่งน้ำเป็นน้ำนิ่ง และมีการย่อยสลายของสารอินทรีย์สูงเพราะเป็นแหล่งรับน้ำเสียจากชุมชน สอดคล้องกับค่าบีโอดีที่พบในปริมาณที่สูง เพราะน้ำไหลผ่านชุมชนและมีการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ปริมาณของแข็งแขวนลอยค่าไขมันและน้ำมัน ค่าไนเตรท ค่าฟอสเฟต มีค่าต่ำ ส่วนปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย มีค่าสูง เปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2556 ซึ่งเป็นการศึกษาในช่วงฤดูฝนในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า คุณภาพน้ำในคลองคอกควาย บริเวณหลังพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ ตอน 3 มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกับผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในช่วงฤดูฝน ในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยจัดอยู่ในแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินในฤดูแล้ง : จากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2563 และเดือนธันวาคม พ.ศ. 2564 พบว่าในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2563 คลองคอกควายบริเวณก่อนผ่านสำนักงานควบคุมโครงการและบ้านพักคนงานก่อสร้าง คลองคอกควายบริเวณก่อนผ่านสำนักงานควบคุมโครงการและบ้านพักคนงานก่อสร้าง น้ำมีสภาพขุ่นเล็กน้อยและมีสีเขียวอมน้ำตาล สำหรับปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าปานกลาง เนื่องจากแหล่งน้ำมีสภาพเป็นแหล่งน้ำนิ่ง และมีการย่อยสลายของสารอินทรีย์สูงเพราะเป็นแหล่งรับน้ำเสียจากชุมชน สอดคล้องกับค่าบีโอดีที่พบในปริมาณที่สูง เพราะน้ำไหลผ่านชุมชนและมีการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ปริมาณของแข็งแขวนลอย ปริมาณของแข็งทั้งหมด ค่าไขมันและน้ำมัน ค่าไนเตรท ค่าฟอสเฟต และ ปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์ม แบคทีเรียมีค่าต่ำ ส่วนคลองคอกควายบริเวณหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง ค่าความเป็นกรด-ด่างมีค่าเป็นปกติ มีน้ำทะเลขึ้นถึง น้ำมีสภาพน้ำตาลใส สำหรับปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าต่ำ โดยมีค่าบีโอดีสูง เนื่องจากน้ำไหลผ่านชุมชนและมีการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ปริมาณของแข็งแขวนลอยมีค่าต่ำ ปริมาณของแข็งทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 3,100 มิลลิกรัม/ลิตร ค่าไขมันและน้ำมันพบมีค่าเท่ากับ 2.40 มิลลิกรัม/ลิตร ค่าไนเตรทและฟอสเฟตมีค่าต่ำ ปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์ม แบคทีเรียมีค่าปานกลาง เปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2557 ซึ่งเป็นการศึกษาในช่วงฤดูแล้ง ในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า คุณภาพน้ำในคลองคอกควาย บริเวณหลังพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ ตอน 3 มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกับผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในช่วงฤดูแล้ง ในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยจัดอยู่ในแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 จึงกล่าวได้ว่า การก่อสร้างโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ส่วนในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2564 คลองคอกควายบริเวณก่อนผ่านสำนักงานควบคุมโครงการและบ้านพักคนงานก่อสร้าง น้ำมีสภาพขุ่นเล็กน้อยและมีสีเขียวอมน้ำตาล สำหรับปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าต่ำเนื่องจากแหล่งน้ำมีสภาพเป็นแหล่งน้ำนิ่ง และมีการย่อยสลายของสารอินทรีย์สูงเพราะเป็นแหล่งรับน้ำเสียจากชุมชน สอดคล้องกับค่าบีโอดีและปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรียที่มีค่าสูง เพราะน้ำไหลผ่านชุมชนบ้านหลังวัดและชุมชนบ้านบางด้วน (รูปที่ 5.2.5-2) ซึ่งมีการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ปริมาณของแข็งแขวนลอย ปริมาณของแข็งทั้งหมด ค่าไขมันและน้ำมัน ค่าไนเตรท และค่าฟอสเฟต มีค่าต่ำ ส่วนคลองคอกควายบริเวณหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง ค่าความเป็นกรด-ด่างมีค่าเป็นปกติ มีน้ำทะเลขึ้นถึง น้ำมีสภาพขุ่นเล็กน้อยและมีสีน้ำตาล สำหรับปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าต่ำ โดยมีค่าบีโอดีสูง เนื่องจากน้ำไหลผ่านชุมชนและมีการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ปริมาณของแข็งแขวนลอยมีค่าต่ำ ปริมาณของแข็งทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 2,182 มิลลิกรัม/ลิตร ค่าไขมันและน้ำมันพบมีค่าเท่ากับ 6.10 มิลลิกรัม/ลิตร ค่าไนเตรทและฟอสเฟตมีค่าต่ำ ปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรียมีค่าต่ำ เปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2557 ซึ่งเป็นการศึกษาในช่วงฤดูแล้งในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า คุณภาพน้ำในคลองคอกควาย บริเวณหลังพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ ตอน 3 มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกับผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในช่วงฤดูแล้ง ในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยจัดอยู่ในแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 จึงกล่าวได้ว่า การก่อสร้างโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน



รูปที่ 5.2.5-2 ลักษณะการใช้ประโยชน์พื้นที่บริเวณจุดเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำในคลองคอกควาย บริเวณหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง

5.2.6 การจัดการน้ำเสีย

เนื่องจากการโครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3 ได้จัดพื้นที่สำนักงานควบคุมโครงการ และบ้านพักคนงานก่อสร้างไว้บริเวณ กม.19+500 โดยบริเวณสำนักงานควบคุมโครงการ มีระยะห่างจากคลองคอกควายเพียง 84 เมตร ซึ่งกิจกรรมภายในบ้านพักคนงานก่อสร้างและสำนักงานควบคุมโครงการ จะก่อให้เกิดน้ำเสียระบายออกสู่ภายนอกพื้นที่และอาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในคลองคอกควายได้ ทั้งนี้ เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น จึงต้องมีการดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำในบ่อบำบัดน้ำเสียสุดท้ายก่อนระบายน้ำออกนอกบ้านพักคนงานก่อสร้าง

5.2.6.1 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อตรวจสอบคุณภาพน้ำในบ่อบำบัดน้ำเสียสุดท้ายก่อนระบายน้ำออกนอกบ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3 ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ ที่ยอมรับได้
- 2) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการด้านการจัดการน้ำเสียจากบ้านพักคนงานก่อสร้าง

5.2.6.2 วิธีการศึกษา

1) **สถานีตรวจวัดคุณภาพน้ำ** : บริษัทที่ปรึกษาได้เสนอแนะให้มีการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำบริเวณบ่อบำบัดน้ำเสียสุดท้ายก่อนระบายน้ำออกนอกบ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3 จำนวน 1 สถานี เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ บริเวณสำนักงานควบคุมโครงการ และบ้านพักคนงานก่อสร้าง (รูปที่ 5.2.6-1)

2) **ระยะเวลาตรวจวัด** : ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์คุณภาพน้ำ ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝน และฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาการศึกษา 24 เดือน รวมจำนวนทั้งสิ้น 4 ครั้ง ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจแล้ว จำนวน 4 ครั้ง รายละเอียดดังนี้ (ภาพที่ 5.2.6-1)

- | | |
|------------|----------------------------------|
| ครั้งที่ 1 | เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม พ.ศ. 2563 |
| ครั้งที่ 2 | เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม พ.ศ. 2563 |
| ครั้งที่ 3 | เมื่อวันที่ 15 กันยายน พ.ศ. 2564 |
| ครั้งที่ 4 | เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ. 2564 |



รูปที่ 5.2.6-1 สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำในบ่อกักสุดท้ายก่อนระบายออกจากร้านพักคนงานก่อสร้าง



ครั้งที่ 1 วันที่ 10 กรกฎาคม พ.ศ. 2563



ครั้งที่ 2 วันที่ 7 ธันวาคม พ.ศ. 2563



ครั้งที่ 3 วันที่ 15 กันยายน พ.ศ. 2564



ครั้งที่ 4 วันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ. 2564

ภาพที่ 5.2.6-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำก่อนระบายออกจากบ้านพักคนงานก่อสร้าง

3) ดัชนีตรวจวัด : ดำเนินการเก็บตัวอย่างและวิเคราะห์ตัวอย่างตามมาตรฐานของ APHA-AWWA-WEF (Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater: 23rd Edition, 2017) ดังนี้

ตารางที่ 5.2.6-1 ดัชนีตรวจวัด และวิธีการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน		
ดัชนีตรวจวัด	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีการวิเคราะห์
1. อุณหภูมิ (Temperature)	Grab Sampling	Certified Thermometer at site
2. ความเป็นกรด-ด่าง(pH)	Grab Sampling	Electrometric Method at site
3. ค่าความสกปรกในรูปบีโอดี (BOD)	Grab Sampling	5-day BOD Test, Membrane Electrode Method
4. ปริมาณของแข็งทั้งหมด (Total Solids)	Grab Sampling	Total Solids Dried at 103-105°C
5. ปริมาณของแข็งแขวนลอย (Total Suspended Solids)	Grab Sampling	Total Solids Dried at 103-105°C
6. ไขมันและน้ำมัน (Fat, Oil & Grease)	Grab Sampling	Partition-Gravimetric Method
7. ไนโตรเจนในรูปทีเคเอ็น (Total Kjeldahl Nitrogen, TKN)	Grab Sampling	Semi-Micro Kjeldahl
8. Phosphate (PO_4^{3-})	Grab Sampling	Ascorbic Acid Method
9. Nitrate (NO_3^-)	Grab Sampling	Cadmium Reduction Method
10. Fecal Coliform Bacteria	Grab Sampling	Multiple Tube Fermentation Technique Method

4) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

4.1) นำผลการตรวจวัดและวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาดตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารบางประเภท และบางขนาด ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา

4.2) ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น หากพบปัญหาผลกระทบด้านคุณภาพที่จะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

4.3) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการจัดการระบบบำบัดน้ำเสียให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

4.4) อาจมีการปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบการจัดการระบบบำบัดน้ำเสียที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน

5.2.6.3 ผลการศึกษา

1) ผลการพบทวนรายงานการศึกษาเดิม

ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไม่ได้มีการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำเสียจากบ้านพักคนงานก่อสร้าง เนื่องจากยังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง

2) ผลการดำเนินการในปัจจุบัน

ครั้งที่ 1 เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2563 (ฤดูฝน) : ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำบ่อพักน้ำสุดท้ายก่อนระบายน้ำออกนอกบ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3 พบว่า มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 36.7 องศาเซลเซียส มีสีเหลืองขุ่น โดยมีปริมาณของแข็งที่พบทั้งหมดเท่ากับ 862 มิลลิกรัม/ลิตร และปริมาณของแข็งแขวนลอยเท่ากับ 34 มิลลิกรัม/ลิตร ค่าบีโอดีที่พบเท่ากับ 30.0 มิลลิกรัม/ลิตร ความเป็นกรดเป็นด่างเท่ากับ 7.43 ค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 10.7 มิลลิกรัม/ลิตร สำหรับค่าไนโตรเจนในรูปทีเคเอ็น ไนเตรท และฟอสเฟตพบเท่ากับ 16.4 มิลลิกรัม/ลิตร 0.044 มิลลิกรัม/ลิตร และ 1.46 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ ส่วนค่าฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรียพบ 9,200 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งคุณภาพน้ำมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค เนื่องจากมีค่าบีโอดีที่พบน้อยกว่า 40.0 มิลลิกรัม/ลิตร ปริมาณของแข็งแขวนลอยน้อยกว่า 50.0 มิลลิกรัม/ลิตร ปริมาณไนโตรเจนในรูปทีเคเอ็น ไขมันและน้ำมัน มีค่าน้อยกว่า 40.0 และ 20.0 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ (ตารางที่ 5.2.6-2)

ครั้งที่ 2 เดือนธันวาคม พ.ศ. 2563 (ฤดูแล้ง) : ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำบ่อพักน้ำสุดท้ายก่อนระบายน้ำออกนอกบ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3 พบว่า มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 29.5 องศาเซลเซียส มีสีเหลืองขุ่น โดยมีปริมาณของแข็งที่พบทั้งหมดเท่ากับ 840 มิลลิกรัม/ลิตร และปริมาณของแข็งแขวนลอยเท่ากับ 44 มิลลิกรัม/ลิตร ค่าบีโอดีที่พบเท่ากับ 51.3 มิลลิกรัม/ลิตร ความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.60 ค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 6.05 มิลลิกรัม/ลิตร สำหรับค่าไนโตรเจนในรูปทีเคเอ็น ไนเตรท และฟอสเฟตพบเท่ากับ 33.7 มิลลิกรัม/ลิตร 0.072 มิลลิกรัม/ลิตร และ 2.44 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ ส่วนค่าฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรียพบ 43,000 เอ็มพีเอ็น/ 100 มิลลิลิตร ซึ่งคุณภาพน้ำมีค่าสูงกว่าตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค ถึงแม้จะพบว่ามีปริมาณของแข็งแขวนลอยน้อยกว่า 50.0 มิลลิกรัม/ลิตร ปริมาณไนโตรเจนในรูปทีเคเอ็น ไขมันและน้ำมัน มีค่าน้อยกว่า 40.0 และ 20.0 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ แต่พบว่าค่าบีโอดีที่พบมากกว่า 40.0 มิลลิกรัม/ลิตร (ตารางที่ 5.2.6-2)

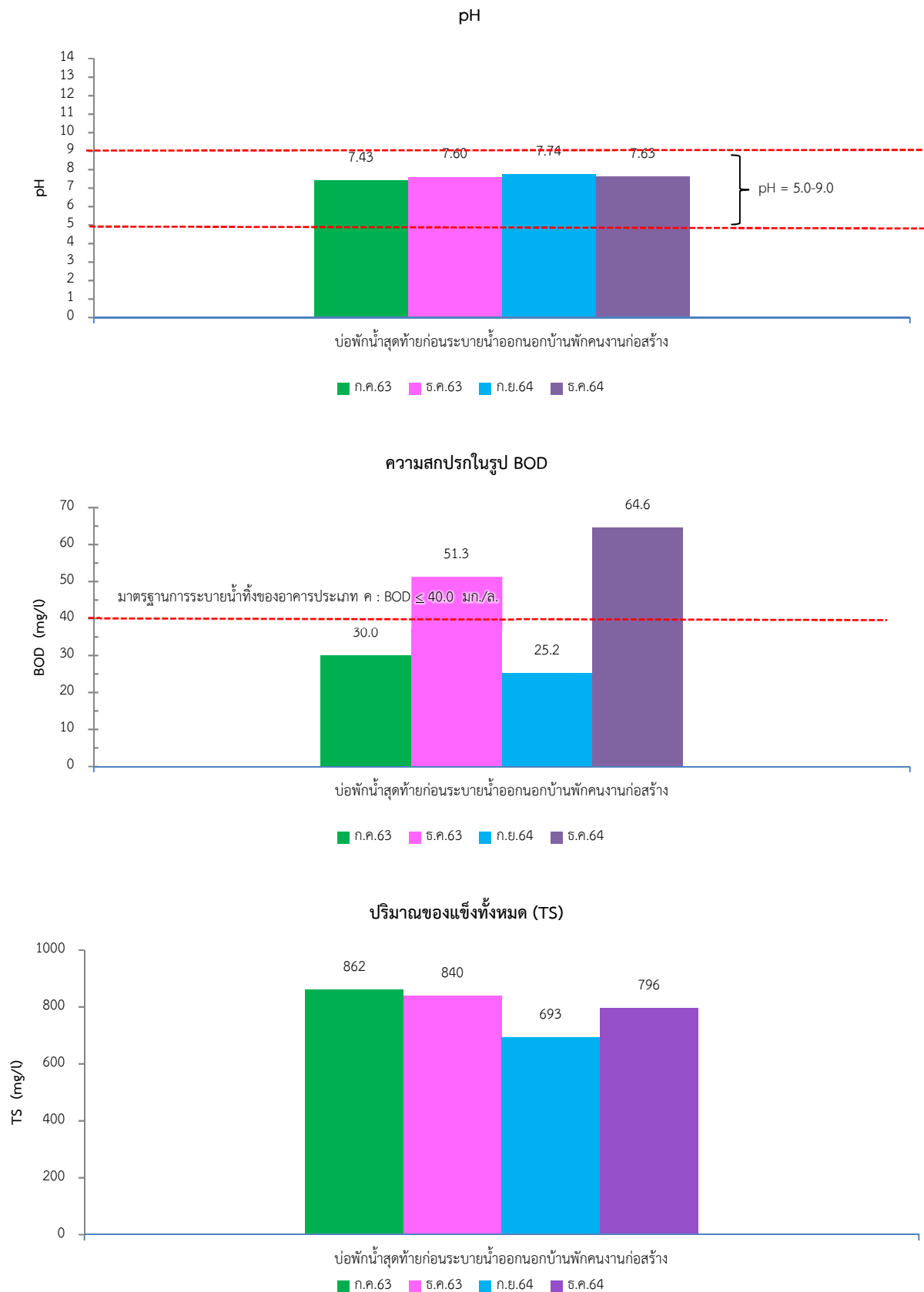
ครั้งที่ 3 เดือนกันยายน พ.ศ. 2564 (ฤดูฝน) : ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำบ่อพักน้ำสุดท้ายก่อนระบายน้ำออกนอกบ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3 พบว่า มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 30.7 องศาเซลเซียส มีสีเหลืองขุ่น โดยมีปริมาณของแข็งที่พบทั้งหมดเท่ากับ 693 มิลลิกรัม/ลิตร และปริมาณของแข็งแขวนลอยเท่ากับ 72 มิลลิกรัม/ลิตร ค่าบีโอดีที่พบเท่ากับ 25.2 มิลลิกรัม/ลิตร ความเป็นกรดเป็นด่างเท่ากับ 7.74 ค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 3.35 มิลลิกรัม/ลิตร สำหรับค่าไนโตรเจนในรูปทีเคเอ็น ไนเตรท และฟอสเฟตพบเท่ากับ 16.3 มิลลิกรัม/ลิตร 0.058 มิลลิกรัม/ลิตร และ 1.22 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ ส่วนค่าฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรียพบ 3,600 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งคุณภาพน้ำมีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค เพราะถึงแม้จะพบว่ามีค่าความเป็นกรด-ด่างอยู่ในช่วง 5-9 ค่าบีโอดีน้อยกว่า 40.0 มิลลิกรัม/ลิตร ไขมันและน้ำมันน้อยกว่า 20 มิลลิกรัม/ลิตร และปริมาณไนโตรเจนในรูปทีเคเอ็นมีค่าน้อยกว่า 40.0 มิลลิกรัม/ลิตร แต่พบว่ามีปริมาณของแข็งแขวนลอยมากกว่า 50.0 มิลลิกรัม/ลิตร (ตารางที่ 5.2.6-2)

ครั้งที่ 4 เดือนธันวาคม พ.ศ. 2564 (ฤดูแล้ง) : ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำบ่อน้ำสุดท้ายก่อนระบายน้ำออกนอกบ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3 พบว่า มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 25.0 องศาเซลเซียสมีสีเขียวขุ่น โดยมีปริมาณของแข็งที่พบทั้งหมดเท่ากับ 796 มิลลิกรัม/ลิตรและปริมาณของแข็งแขวนลอยเท่ากับ 35 มิลลิกรัม/ลิตร ค่าบีโอดีที่พบเท่ากับ 64.6 มิลลิกรัม/ลิตร ความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.63 ค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 6.85 มิลลิกรัม/ลิตร สำหรับค่าไนโตรเจนในรูปที่เคเอ็น ไนเตรท และฟอสเฟตพบเท่ากับ 28.1 มิลลิกรัม/ลิตร 0.069 มิลลิกรัม/ลิตร และ 0.527 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ ส่วนค่าฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรียพบ 5,300 เอ็มพีเอ็น/ 100 มิลลิลิตร ซึ่งคุณภาพน้ำมีค่าสูงกว่าตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค ถึงแม้จะพบว่าปริมาณของแข็งแขวนลอยน้อยกว่า 50.0 มิลลิกรัม/ลิตร ปริมาณไนโตรเจนในรูปที่เคเอ็น ไขมันและน้ำมัน มีค่าน้อยกว่า 40.0 และ 20.0 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับแต่พบว่าค่าบีโอดีที่พบมากกว่า 40.0 มิลลิกรัม/ลิตร (ตารางที่ 5.2.6-2)

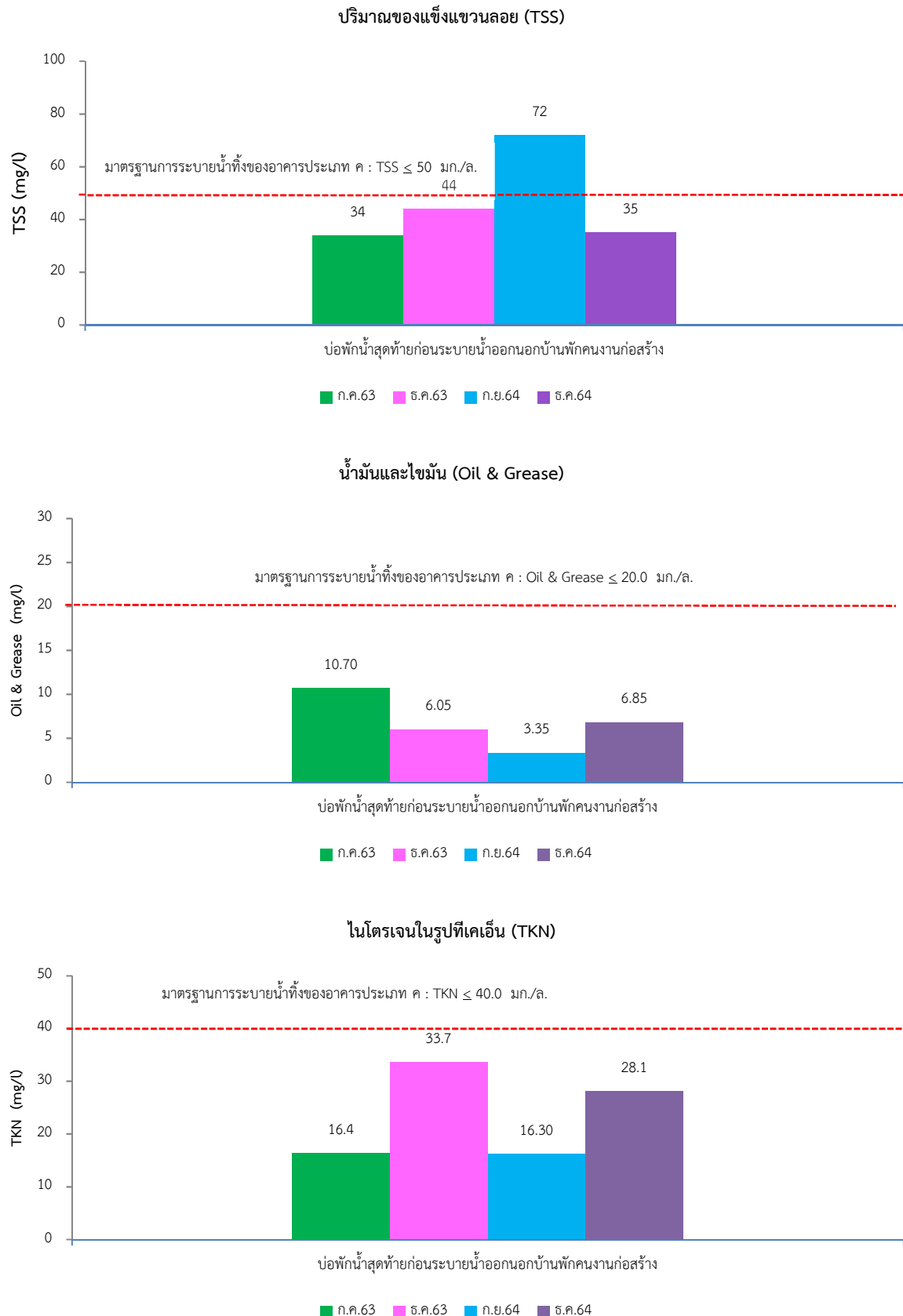
ตารางที่ 5.2.6-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในบ่อน้ำสุดท้ายก่อนระบายออกนอกบ้านพักคนงานก่อสร้าง						
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	ก.ค. 63 ¹	ธ.ค. 63 ¹	ก.ย. 64 ¹	ธ.ค. 64 ¹	มาตรฐานการระบายน้ำทิ้ง *
1. อุณหภูมิ (Temperature)	°C	36.7	29.5	30.7	25.0	-
2. ความเป็นกรด-ด่าง (pH)	-	7.43	7.60	7.74	7.63	5-9
3. ค่าความสกปรกในรูปบีโอดี (BOD)	mg/l	30.0	51.3	25.2	64.6	≤40.0
4. ปริมาณของแข็งทั้งหมด (TS)	mg/l	862	840	693	796	-
5. ปริมาณของแข็งแขวนลอย (TSS)	mg/l	34	44	72	35	≤50
6. ไขมันและน้ำมัน (Fat, Oil and Grease)	mg/l	10.7	6.05	3.35	6.85	≤20.0
7. ไนโตรเจนในรูปที่เคเอ็น (TKN)	mg/l	16.4	33.7	16.3	28.1	≤40.0
8. ไนเตรท (NO ₃ ⁻)	mg/l	1.46	0.072	0.058	0.069	-
9. ฟอสเฟต (PO ₄ ³⁻)	mg/l	0.044	2.44	1.22	0.527	-
10. ฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria)	MPN/100 ml	9,200	43,000	3,600	5,300	-

หมายเหตุ : ¹ = บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พ.ศ. 2563

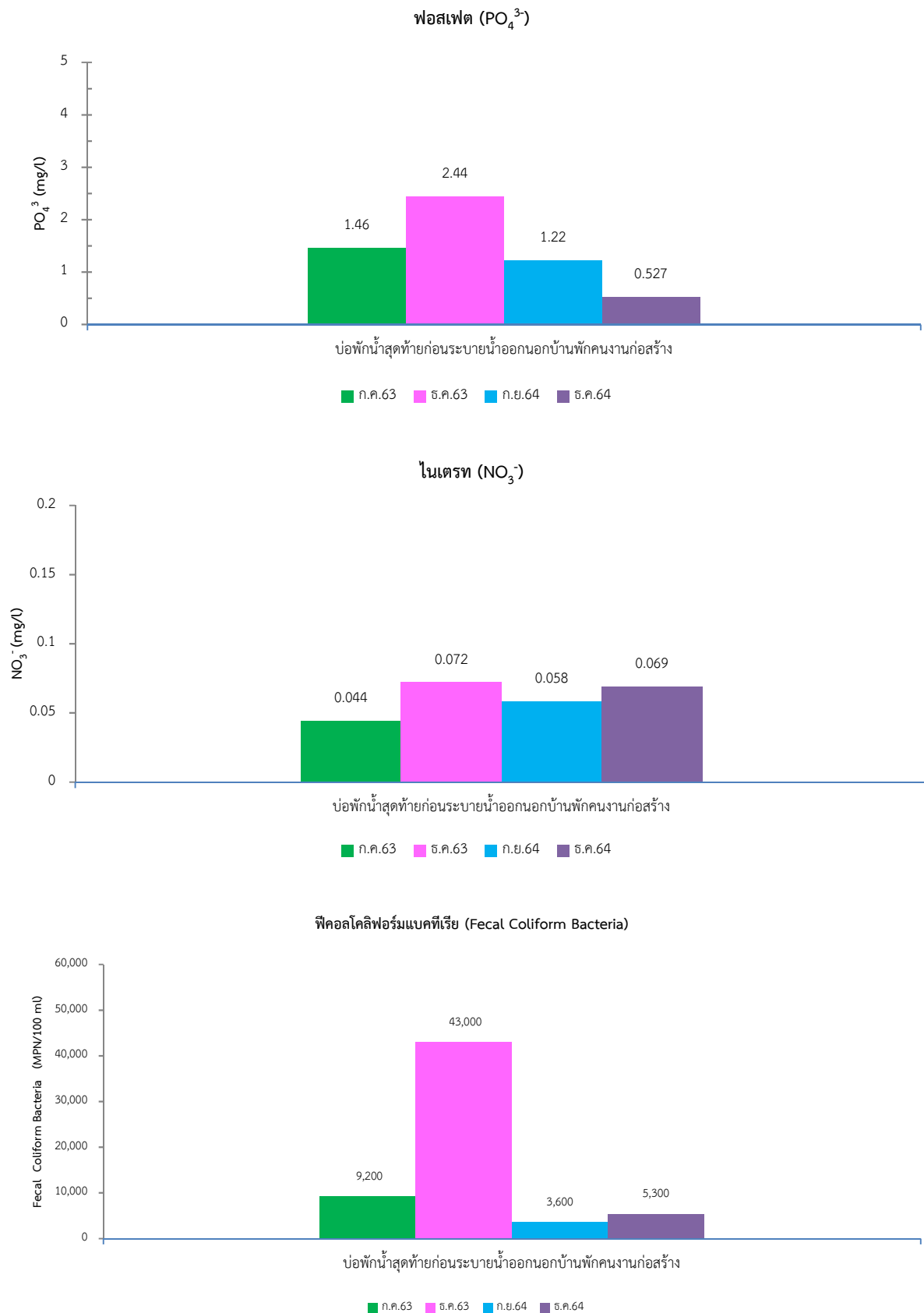
* = มาตรฐานการระบายน้ำทิ้งของอาคารประเภท ค ตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทของอาคาร เป็นแหล่งกำเนิดมลพิษที่จะต้องถูกควบคุมการปล่อยน้ำเสียลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะหรือ ออกสู่สิ่งแวดล้อม ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม111 ตอนพิเศษ 9 ง วันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2537



รูปที่ 5.6-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำก่อนระบายออกจากบ้านพักคนงานก่อสร้าง



รูปที่ 5.6-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำก่อนระบายออกจากบ้านพักคนงานก่อสร้าง (ต่อ)



รูปที่ 5.2.6-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำก่อนระบายออกจากบ้านพักคนงานก่อสร้าง (ต่อ)

3) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

เนื่องจากบ่อพักน้ำสุดท้ายก่อนระบายน้ำออกนอกบ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3 เป็นสถานีสถานีตรวจสอบคุณภาพน้ำที่ได้มีการเสนอแนะเพิ่มเติมโดยบริษัทที่ปรึกษา จึงไม่มีผลการศึกษาในระยะที่ผ่านมา ดังนั้นจึงพิจารณาเปรียบเทียบเฉพาะผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำในปัจจุบันในช่วงฤดูฝน (กรกฎาคม พ.ศ. 2563 และกันยายน พ.ศ. 2564) และช่วงฤดูแล้ง (ธันวาคม พ.ศ. 2563 และธันวาคม พ.ศ. 2564) กับมาตรฐานการระบายน้ำทิ้งของอาคารประเภท ค ตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทของอาคาร เป็นแหล่งกำเนิดมลพิษที่จะต้องถูกควบคุมการปล่อยน้ำเสียลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะหรือออกสู่สิ่งแวดล้อม ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษาฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 111 ตอนพิเศษ 99 ลงวันที่ 4 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2537 สามารถอธิบายได้ดังนี้

ฤดูฝน : ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2563 เปรียบเทียบกับเดือนกันยายน พ.ศ. 2564 พบว่าคุณภาพน้ำในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2563 มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค เนื่องจากมีค่าบีโอดีที่น้อยกว่า 40.0 มิลลิกรัม/ลิตร ปริมาณของแข็งแขวนลอยน้อยกว่า 50.0 มิลลิกรัม/ลิตร ปริมาณไนโตรเจนในรูปที่เคเอ็น ไนโตรเจนและน้ำมีค่าต่ำกว่า 40.0 มิลลิกรัม/ลิตร และ 20.0 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ ส่วนคุณภาพน้ำในเดือนกันยายน พ.ศ. 2564 มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค เพราะถึงแม้จะพบว่ามีค่าความเป็นกรด-ด่างอยู่ในช่วง 5-9 ค่าบีโอดีน้อยกว่า 40.0 มิลลิกรัม/ลิตร ไนโตรเจนและน้ำมีค่าต่ำกว่า 20 มิลลิกรัม/ลิตร และปริมาณไนโตรเจนในรูปที่เคเอ็นมีค่าต่ำกว่า 40.0 มิลลิกรัม/ลิตร แต่พบว่ามีปริมาณของแข็งแขวนลอยมากกว่า 50.0 มิลลิกรัม/ลิตร

ฤดูแล้ง : ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2563 เปรียบเทียบกับเดือนธันวาคม พ.ศ. 2564 พบว่าคุณภาพน้ำในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2563 มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค เพราะถึงแม้จะพบว่ามีค่าความเป็นกรด-ด่างอยู่ในช่วง 5-9 มีปริมาณของแข็งแขวนลอยน้อยกว่า 50.0 มิลลิกรัม/ลิตร ไนโตรเจนและน้ำมีค่าต่ำกว่า 20 มิลลิกรัม/ลิตร และปริมาณไนโตรเจนในรูปที่เคเอ็นมีค่าต่ำกว่า 40.0 มิลลิกรัม/ลิตร แต่พบว่ามีค่าบีโอดีมากกว่า 40.0 มิลลิกรัม/ลิตร ส่วนคุณภาพน้ำในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2564 มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค เพราะถึงแม้จะพบว่ามีค่าความเป็นกรด-ด่างอยู่ในช่วง 5-9 ลิตร มีปริมาณของแข็งแขวนลอยน้อยกว่า 50.0 มิลลิกรัม/ลิตร ไนโตรเจนและน้ำมีค่าต่ำกว่า 20 มิลลิกรัม/ลิตร และปริมาณไนโตรเจนในรูปที่เคเอ็นมีค่าต่ำกว่า 40.0 มิลลิกรัม/ลิตร แต่พบว่ามีค่าบีโอดีมากกว่า 40.0 มิลลิกรัม/ลิตรเช่นกัน

3.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เนื่องจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้มีการคาดการณ์ไว้ว่า หากไม่มีการบำบัดน้ำเสียจากบ้านพักคนงานให้มีค่าเป็นไปตามมาตรฐาน ก่อนปล่อยระบายลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ จะทำให้เกิดผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินในระดับปานกลาง ซึ่งเมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำก่อนระบายออกจากบ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการฯ ตอน 3 ในปัจจุบัน พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ผู้รับเหมาก่อสร้างจึงไม่ได้ระบายน้ำทิ้งดังกล่าวออกจากพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงค่าคุณภาพน้ำในคลองคอกควายซึ่งเป็นแหล่งรองรับน้ำทิ้งจากบ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการฯ ตอน 3 ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.2.6.4 สรุปผลการศึกษา

จากการติดตามตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2563 พบว่า มีคนงานก่อสร้างจำนวน 274 คน ก่อให้เกิดน้ำเสีย 43.8 ลบ.ม./วัน (ประเมินจากร้อยละ 80 ของปริมาณการใช้น้ำ 200 ลิตร/คน/วัน) ซึ่งผู้รับจ้างก่อสร้างได้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียขนาด 2 ลบ.ม. จำนวน 26 ถัง (ปริมาตรรวม 52 ลบ.ม.) มีระยะเวลาการเก็บกักประมาณ 1 วัน (52/43.8) รวมทั้งจัดให้มีบ่อบำบัดน้ำเสียซึ่งเป็นบ่อดินขนาด 72 ลบ.ม. เพื่อบำบัดน้ำเสียให้ได้มาตรฐานก่อนปล่อยออกสู่ภายนอกซึ่งจากผลการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำในบ่อบำบัดน้ำเสียสุดท้ายก่อนระบายน้ำออกนอกบ้านพักคนงานก่อสร้าง ส่งผลให้ผลการตรวจวิเคราะห์น้ำมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค กำหนด ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าระบบบำบัดน้ำเสียของโครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3 มีประสิทธิภาพเพียงพอในการบำบัดน้ำทิ้งจากโครงการก่อนระบายออกสู่ภายนอกพื้นที่

ผลการติดตามตรวจสอบในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2563 พบว่า มีคนงานก่อสร้าง จำนวน 235 คน ก่อให้เกิดน้ำเสีย 37.60 ลบ.ม./วัน (ประเมินจากร้อยละ 80 ของปริมาณการใช้น้ำ 200 ลิตร/คน/วัน) ซึ่งผู้รับจ้างก่อสร้างได้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสีย ขนาด 2 ลบ.ม. จำนวน 26 ถัง (ปริมาตรรวม 52 ลบ.ม.) มีระยะเวลาการเก็บกักประมาณ 1 วัน (52/43.8) รวมทั้งจัดให้มีบ่อบำบัดน้ำเสีย ซึ่งเป็นบ่อดินขนาด 72 ลบ.ม. เพื่อบำบัดน้ำเสียให้ได้มาตรฐานก่อนปล่อยออกสู่ภายนอก ซึ่งจากผลการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำในบ่อบำบัดน้ำเสียสุดท้ายก่อนระบายน้ำออกนอกบ้านพักคนงานก่อสร้าง พบว่า คุณภาพน้ำมีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค โดยพบว่าค่าบีโอดีที่พบมีค่ามากกว่า 40.0 มิลลิกรัม/ลิตร ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าระบบบำบัดน้ำเสียของโครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3 มีประสิทธิภาพไม่เพียงพอในการบำบัดน้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่ภายนอกพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างอยู่ระหว่างการปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสีย โดยการเพิ่มการเติมอากาศ และชุดลอกตะกอนออกจากระบบบำบัดน้ำเสีย รวมทั้งไม่มีการระบายน้ำเสียดังกล่าวออกนอกพื้นที่ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมต่างๆ บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินในคลองคอกควาย แต่อย่างใด

ผลการติดตามตรวจสอบในเดือนกันยายน พ.ศ. 2564 พบว่า มีคนงานก่อสร้าง จำนวน 296 คน ก่อให้เกิดน้ำเสีย 43.04 ลบ.ม./วัน (ประเมินจากร้อยละ 80 ของปริมาณการใช้น้ำ 200 ลิตร/คน/วัน) ซึ่งผู้รับจ้างก่อสร้างได้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสีย ขนาด 2 ลบ.ม. จำนวน 26 ถัง (ปริมาตรรวม 52 ลบ.ม.) มีระยะเวลาการเก็บกักประมาณ 1 วัน (52/43.8) รวมทั้งจัดให้มีบ่อบำบัดน้ำเสีย ซึ่งเป็นบ่อดินขนาด 72 ลบ.ม. เพื่อบำบัดน้ำเสียให้ได้มาตรฐานก่อนปล่อยออกสู่ภายนอก ซึ่งจากผลการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำในบ่อบำบัดน้ำเสียสุดท้ายก่อนระบายน้ำออกนอกบ้านพักคนงานก่อสร้าง พบว่า คุณภาพน้ำมีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค โดยพบว่าปริมาณของแข็งแขวนลอยมากกว่า 50.0 มิลลิกรัม/ลิตร ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าระบบบำบัดน้ำเสียของโครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3 มีประสิทธิภาพไม่เพียงพอในการบำบัดน้ำทิ้งจากโครงการก่อนระบายออกสู่ภายนอกพื้นที่ อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ได้มีการระบายน้ำเสียดังกล่าวออกนอกพื้นที่ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมต่างๆ บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินในคลองคอกควาย แต่อย่างใด

ผลการติดตามตรวจสอบในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2564 พบว่า มีคนงานก่อสร้าง จำนวน 292 คน ก่อให้เกิดน้ำเสีย 46.72 ลบ.ม./วัน (ประเมินจากร้อยละ 80 ของปริมาณการใช้น้ำ 200 ลิตร/คน/วัน) ซึ่งผู้รับจ้างก่อสร้างได้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสีย ขนาด 2 ลบ.ม. จำนวน 26 ถัง (ปริมาตรรวม 52 ลบ.ม.) มีระยะเวลาการเก็บกักประมาณ 1 วัน (52/46.72) รวมทั้งจัดให้มีบ่อบำบัดน้ำเสีย ซึ่งเป็นบ่อดินขนาด 72 ลบ.ม. เพื่อบำบัดน้ำเสียให้ได้มาตรฐานก่อนปล่อยออกสู่ภายนอก ซึ่งจากผลการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำในบ่อบำบัดน้ำเสียสุดท้ายก่อนระบายน้ำออกนอกบ้านพักคนงานก่อสร้าง พบว่า คุณภาพน้ำมีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค โดยพบว่าค่าบีโอดีที่พบมีค่ามากกว่า 40.0 มิลลิกรัม/ลิตร ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าระบบบำบัดน้ำเสียของโครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3 มีประสิทธิภาพไม่เพียงพอในการบำบัดน้ำทิ้งจากโครงการก่อนระบายออกสู่ภายนอกพื้นที่ อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ได้มีการระบายน้ำเสียดังกล่าวออกนอกพื้นที่ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมต่างๆ บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินในคลองคอกควาย แต่อย่างใด

5.2.7 สัตว์ในระบบนิเวศ

ดำเนินการติดตามตรวจสอบการเข้ามาใช้ประโยชน์ของสัตว์ ตลอดแนวเส้นทางโครงการในระยะอย่างน้อย 500 เมตร จากกึ่งกลางเส้นทาง โดยเน้นการตรวจสอบชนิดของสัตว์/จำนวน/ความชุกชุม แหล่งที่อยู่อาศัยและหากินของสัตว์ โดยเฉพาะกลุ่มนก/สัตว์ปีก ฯลฯ

5.2.7.1 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อศึกษาและตรวจสอบสภาพของสัตว์ป่า ได้แก่ ความหลากหลายชนิด ความชุกชุมของสัตว์และสภาพนิเวศของพื้นที่ เพื่อวิเคราะห์การแพร่กระจายของสัตว์ ตลอดแนวเส้นทางโครงการในระยะอย่างน้อย 500 เมตร จากกึ่งกลางเส้นทาง
- 2) เพื่อสรุปผลกระทบต่อนิเวศในระบบนิเวศที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการฯ
- 3) เพื่อเสนอแนะมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบที่เหมาะสมต่อสัตว์ในระบบนิเวศ

5.2.7.2 วิธีการศึกษา

1) **การรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ** : โดยรวบรวมข้อมูลของสัตว์ในระบบนิเวศจากรายงานการศึกษาต่างๆ ได้แก่ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และรายงานการศึกษาอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อตรวจสอบการปฏิบัติ ตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ รวมทั้งแผนปฏิบัติการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านสัตว์ป่า และประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ

2) **การสำรวจภาคสนาม** : เพื่อรวบรวมข้อมูลความหลากหลายชนิดของสัตว์ ทั้งวิธีการสำรวจโดยตรง และการสำรวจทางอ้อม ดังนี้

2.1) **การค้นหาโดยตรง (Direct Count)** : เป็นการสำรวจภาคสนามด้วยการเดินสำรวจในเวลา กลางวัน ให้ครอบคลุมสภาพนิเวศทุกลักษณะของพื้นที่แนวทางหลวงและบริเวณใกล้เคียงอย่างน้อยในระยะ 500 เมตร จากจุดกึ่งกลางของแนวเส้นทางตลอดแนวเส้นทางโครงการ เพื่อค้นหาตัวสัตว์หรือร่องรอยและหลักฐานที่ใช้ระบุชนิด สัตว์ป่าได้ เช่น รอยตีน กองมูล ซาก ขน คราบ รูและโพรง ร่องรอยการทำรังหรือการทำเครื่องหมาย เป็นต้น และจาก การรับฟังเสียงร้อง โดยกำหนดเส้นทางเดินสำรวจสัตว์ป่าให้ผ่านพื้นที่มีสภาพนิเวศทุกลักษณะที่มีอยู่ในพื้นที่ ซึ่งการ ค้นหาใช้วิธีการกับสัตว์ป่าแต่ละกลุ่มคือ

(1) **กลุ่มสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก** : สำรวจบริเวณแหล่งน้ำทุกลักษณะที่กระจายอยู่ในพื้นที่ โครงการโดยเน้นพื้นที่ตามแนวฝั่งลำน้ำในพื้นที่โครงการฯ นอกจากการค้นหาตัวเต็มวัยได้ค้นหาลูกออดด้วยเนื่องจาก ลูกออดต้องอาศัยในน้ำจึงมีแนวโน้มของการพบในเวลากลางวันได้ดีกว่าค้นหาตัวเต็มวัยซึ่งออกหากินเวลากลางคืนและ ชุกซ่อนตัวเวลากลางวัน

(2) **กลุ่มนก** : สำรวจในพื้นที่ที่มีสภาพนิเวศทุกลักษณะ โดยใช้กล้องสองตา (binoculars-10x42) ส่องและจำแนกชนิด รวมทั้งจำแนกชนิดจากการรับฟังเสียงร้อง

(3) **กลุ่มสัตว์เลื้อยคลานและกลุ่มสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม** : สำรวจในพื้นที่ที่มีสภาพนิเวศทุก ลักษณะ และคุ้ยหาบริเวณที่เป็นกองวัสดุ ขอนไม้/โชดหิน ใบไม้ที่กองทับถมอยู่บนพื้นดิน ในโพรง และมองหาบนต้นไม้

นอกจากนี้ จะใช้การชมดูในสถานที่หลายแห่ง เช่น แนวฝั่งลำห้วย ต้นไม้ที่ผลิดอกและติดผล กลุ่มไม้ธรรมชาติ แหล่งน้ำและที่ชุ่มน้ำ เป็นต้น

ระหว่างการสำรวจภาคสนามได้บันทึกชนิดสัตว์ที่พบหรือที่ระบุชนิดได้จากร่องรอยและหลักฐานตามสภาพนิเวศแต่ละลักษณะที่พบสัตว์ป่าแต่ละชนิดเพื่อใช้ประเมินผลกระทบกรณีโครงการฯ รวมทั้งบันทึกความถี่การพบสัตว์ป่าแต่ละชนิดเพื่อใช้ประเมินระดับความชุกชุมสัมพันธ์

2.2) การสำรวจทางอ้อมจากการสอบถาม (Indirect Count) : เป็นการรวบรวมข้อมูลสัตว์ระหว่างการสำรวจภาคสนามด้วยการสอบถามราษฎรผู้เข้าไปใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่โครงการฯ โดยสอบถามหลายครั้งและในหลายพื้นที่ เพื่อตรวจสอบความถูกต้องของชนิดสัตว์ป่า และเพื่อให้ข้อมูลความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าใกล้เคียงกับสภาพปัจจุบันมากที่สุด เนื่องจากสัตว์ป่าบางชนิดชุกชุมน้อย หรือชุกช่อนตัว หรือออกหากินเวลากลางคืน หรือเข้ามาใช้ประโยชน์ในพื้นที่โครงการฯ เป็นบางช่วงเวลาของปี ซึ่งทำให้การสำรวจโดยตรงที่มีช่วงเวลาสั้นไม่พบเห็นสัตว์ป่าชนิดดังกล่าว ความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าจากวิธีการนี้ใช้เป็นข้อมูลเสริมชนิดสัตว์ป่าที่ไม่พบจากการค้นหาโดยตรง และเพื่อประเมินสภาพปัญหาของสัตว์ป่าในปัจจุบัน โดยเฉพาะข้อมูลการล่าสัตว์และชนิดสัตว์ป่าที่นำมาบริโภคหรือใช้ประโยชน์ในชีวิตประจำวันของราษฎรท้องถิ่น ในด้านอนุรักษ์สัตว์ป่า และในด้านความขัดแย้งระหว่างราษฎรท้องถิ่นกับสัตว์ป่า

3) การศึกษาสภาพนิเวศของพื้นที่ : ดำเนินการขณะสำรวจสัตว์ในระบบนิเวศในบริเวณพื้นที่ศึกษาทุกแห่งของโครงการฯ เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ในด้านเป็นแหล่งอาศัยของสัตว์ป่า และเพื่อพิจารณาความสัมพันธ์กับชนิดและประเภทสัตว์และลักษณะการเข้ามาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ของสัตว์ป่า โดยจำแนกเป็น

3.1) ประเภทที่อาศัยในพื้นที่เขตทาง ซึ่งประกอบด้วย พื้นที่ช่องจราจรและไหล่ทาง พื้นที่เกาะกลางพื้นที่ริมไหล่ทาง สิ่งก่อสร้างในแนวเขตทาง และแม่น้ำลำคลอง

2.2) ประเภทที่อาศัยอยู่นอกพื้นที่เขตทาง ในระยะ 500 เมตร ซึ่งประกอบด้วย พื้นที่ชุมชนและสิ่งก่อสร้าง พื้นที่ชุ่มน้ำ พื้นที่นาเกลือ บ่อเลี้ยงกุ้งทะเล บ่อเลี้ยงปลา นาข้าว ห่อมต้นไม้และสังคมพรรณพืช สวนผลไม้ และพื้นที่รกร้างต่างๆ

4) การจำแนกชนิดและการตรวจสอบความถูกต้องของชนิดของสัตว์ : ใช้เอกสารประกอบด้วย

4.1) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก : ใช้ ธีธัญญา (2546), วีรยุทธ์ (2552) และ Taylor (1962), สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2560) และ Taylor (1962)

4.2) สัตว์เลื้อยคลาน : ใช้ วีรยุทธ์ (2552), สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2560), Cox (1991), Cox et al. (1998), Das (2010, 2012), และ Taylor (1963, 1965)

4.3) นก : ใช้ Treesucon and Limparungpatthanakij (2018), จารุจินต์ และคณะ (2555), ไชยยันต์ และคณะ (2551), ประสิทธิ์ (2551), Lekagul and Round (1991), และ Robson (2002)

4.4) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม : ใช้ จอห์น (2546), Francis (2001, 2008), และ Lekagul and McNeely (1977)

5) จัดทำบัญชีรายชื่อสัตว์ : ข้อมูลความหลากหลายชนิดสัตว์ที่สำรวจพบจัดทำเป็นบัญชีรายชื่อสัตว์แต่ละกลุ่มเรียงลำดับตามหลักอนุกรมวิธาน ซึ่งในกลุ่มสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก และกลุ่มสัตว์เลื้อยคลานใช้แนวทางของ Vitt and Caldwell (2009) ในกลุ่มนกใช้แนวทางของ The Bird Conservation Society of Thailand (2018) และในกลุ่มสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมใช้แนวทางของ Wilson and Reeder (2005) พร้อมข้อมูลการพบสัตว์ป่าในพื้นที่โครงการฯ รวมทั้งข้อมูลระดับความชุกชุมสัมพันธ์และข้อมูลสถานภาพของสัตว์ป่าแต่ละชนิด

6) **คำนวณความชุกชุมสัมพัทธ์** : โดยเปรียบเทียบจากความถี่ของการพบสัตว์ป่ากับจำนวนเส้นทาง/จำนวนครั้งใช้สำรวจสัตว์ป่า และคำนวณเป็นค่าร้อยละของความชุกชุมสัมพัทธ์ตามแนวทางของ Pettingill (1970)

$$\text{ความชุกชุมสัมพัทธ์ (\%)} = \frac{\text{จำนวนครั้งที่พบสัตว์} \times 100}{\text{จำนวนเส้นทาง/ครั้งที่สำรวจ}}$$

ค่าร้อยละของความชุกชุมสัมพัทธ์ที่คำนวณได้ จะนำมาประเมินเป็นความชุกชุม 3 ระดับ ดังนี้

6.1) สัตว์มีความชุกชุมสัมพัทธ์มาก ได้แก่ ชนิดที่พบจากการสำรวจบ่อยครั้งมาก และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพัทธ์ระหว่าง 67-100

6.2) สัตว์มีความชุกชุมสัมพัทธ์ปานกลาง ได้แก่ ชนิดที่พบจากการสำรวจค่อนข้างบ่อย และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพัทธ์ระหว่าง 34-66

6.3) สัตว์มีความชุกชุมสัมพัทธ์น้อย ได้แก่ ชนิดที่พบจากการสำรวจน้อยครั้ง และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพัทธ์ระหว่าง 1-33 หรือชนิดได้ข้อมูลจากการสอบถาม

7) **สถานภาพของสัตว์** : ตรวจสอบสถานภาพที่สัตว์ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย และสถานภาพของสัตว์เพื่อการอนุรักษ์ ดังนี้

7.1) **สถานภาพที่สัตว์ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย** ตรวจสอบจากพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 ซึ่งกำหนดสัตว์ป่าของประเทศไทยให้เป็น

(1) **สัตว์ป่าสงวน (reserved animal)** ได้แก่ สัตว์ป่าหายากหรือสัตว์ป่าที่ใกล้สูญพันธุ์ จำเป็นต้องสงวนและอนุรักษ์ไว้อย่างเข้มงวดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งมี 19 ชนิด และมีรายชื่อแนบท้ายพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 (ราชกิจจานุเบกษา, 2562)

(2) **สัตว์ป่าคุ้มครอง (protected animal)** ได้แก่ สัตว์ป่าที่มีความสำคัญต่อระบบนิเวศ หรือจำนวนประชากรของสัตว์ป่าชนิดนั้นมีแนวโน้มลดลง อันอาจส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศ ตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ตามมาตรา 112 ให้สัตว์ป่าคุ้มครองตามกฎหมายที่ออกตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535 เป็นสัตว์ป่าคุ้มครองตามพระราชบัญญัตินี้ จนกว่าจะมีกฎหมายตราตามมาตรา 7 ใช้บังคับ

7.2) **สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์** ตรวจสอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2560) ซึ่งพิจารณาตามภาวะการถูกคุกคามเฉพาะในประเทศไทย และตรวจสอบจาก IUCN (2020-1) ซึ่งพิจารณาตามภาวะการถูกคุกคามในระดับโลกและเป็นมาตรฐานที่ยอมรับโดยนานาชาติรวมทั้งประเทศไทย การพิจารณาของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2560) และของ IUCN (2020-1) ได้กำหนดสถานภาพของสัตว์ป่าเพื่อการอนุรักษ์ให้เป็นสัตว์ป่าถูกคุกคาม (threatened animal) ในแนวทางเดียวกัน และจำแนกเป็น 4 ระดับ ตามความรุนแรงของการถูกคุกคามจากมากไปน้อยคือ

(1) **สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง (critically endangered animal-CR)** ได้แก่ ชนิดประสบกับความเสี่ยงสูงต่อการสูญพันธุ์ในธรรมชาติ

(2) **สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ (endangered animal-EN)** ได้แก่ ชนิดประสบกับความเสี่ยงสูงต่อการสูญพันธุ์ในธรรมชาติ

(3) **สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (vulnerable animal-VU)** ได้แก่ ชนิดประสบกับความเสี่ยงต่อการสูญพันธุ์ในธรรมชาติ

(4) **สัตว์ป่าใกล้ถูกคุกคาม (near threatened animal-NT)** ได้แก่ ชนิดมีความเสี่ยงน้อยคือ มีคุณสมบัติใกล้เคียงสัตว์ป่าถูกคุกคามในระดับมีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

8) การเปรียบเทียบผลการสำรวจ : นำข้อมูลจากการสำรวจสัตว์ป่าและศึกษาสภาพนิเวศของพื้นที่โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (พระราม 2) ตั้งแต่ กม.9+731 ถึง กม. 20+500 ในการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมใช้เปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (2556) โดยเฉพาะในช่วงระยะทางที่ใกล้เคียงกับการศึกษาในครั้งนี้ให้มากที่สุด เพื่อตรวจสอบการปฏิบัติ ประสิทธิภาพ และประสิทธิผล ตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของแผนปฏิบัติการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านสัตว์ป่า รวมถึงการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นหลังจากการมีโครงการที่เกิดขึ้นจริง และเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบแนวโน้มสภาพการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจริง รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะหรือปรับปรุงแนวทางที่เป็นประโยชน์ต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมในพื้นที่โครงการฯ ด้านสัตว์ป่า

9) ระยะเวลาตรวจสอบ : ดำเนินการสำรวจ ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาการศึกษา 24 เดือน โดยวางแผนการติดตามตรวจสอบ 1 ครั้ง/ปี รวมจำนวนทั้งสิ้น 2 ครั้ง ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจแล้ว จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 13-15 พฤศจิกายน พ.ศ.2563

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 1-3 พฤศจิกายน พ.ศ.2564

10) การประเมินผลการศึกษา

10.1) สรุปผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงสถานภาพและถิ่นที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่า

10.2) ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

10.3) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ และแผนปฏิบัติการฯ ลดผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่าให้เหมาะสม และมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

10.4) เตรียมแผนการติดตามตรวจสอบสถานภาพทรัพยากรสัตว์ป่าที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน

10.5) จัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบที่มีต่อทรัพยากรสัตว์ป่า หากพบว่ามีปัญหาเกิดขึ้นในระหว่างการใช้เส้นทางโครงการ

5.2.7.3 ผลการศึกษา

1) ผลการทบทวนรายงานการศึกษาเดิม

1.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1.1.1) ความหลากหลายชนิดของสัตว์ที่สำรวจพบ จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่ามีการสำรวจสัตว์ในระบบนิเวศจำนวน 2 ครั้ง ระหว่างวันที่ 28-30 ตุลาคม พ.ศ. 2556 (ฤดูฝน) และระหว่างวันที่ 10-14 มีนาคม พ.ศ. 2557 (ฤดูแล้ง) พบสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก 11 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน 26 ชนิด นก 156 ชนิด และสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม 23 ชนิด เมื่อประเมินระดับความชุกชุมของสัตว์แต่ละชนิดที่รวบรวมได้ โดยใช้เกณฑ์ความถี่ของการพบ สามารถสรุปได้ ดังนี้

ตารางที่ 5.2.7-1 จำนวนชนิดของสัตว์แต่ละกลุ่มที่รวบรวมได้จากการสำรวจบริเวณพื้นที่โครงการ				
กลุ่มสัตว์ป่า	จำนวนตามหลักอนุกรมวิธาน			
	อันดับ (Order)	วงศ์ (Family)	สกุล (Genus)	ชนิด (Species)
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	1	4	8	11
สัตว์เลื้อยคลาน	2	10	21	26
นก	16	56	111	156
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	7	13	20	23
รวม	26	83	160	216

สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก : สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่มีความชุกชุมมาก 3 ชนิด ได้แก่ คางคกบ้าน (*Duttaphrynus melanostictus*) อึ่งน้ำเต้า (*Microhyla ornata*) และอึ่งอ่างบ้าน (*Kaloula pulchra*) มีความชุกชุมปานกลาง 4 ชนิด ได้แก่ เขียดหลังป้อม (*Occidozyga martensii*) กบหนอง (*Fejervarya limnocharis*) ปาดบ้าน (*Polypedates leucomystax*) และอึ่งข้างดำ (*Microhyla heymonsi*) และมีความชุกชุมน้อย 4 ชนิด เช่น กบนา (*Hoplobatrachus rugulosus*) เขียดจิกเขียด (*Hylarana erythraea*) เป็นต้น

สัตว์เลื้อยคลาน : สัตว์เลื้อยคลานที่มีความชุกชุมมาก 3 ชนิด ได้แก่ จิ้งจกหางหนาม (*Hemidactylus frenatus*) กิ้งก่าริ้ว (*Calotes versicolor*) จิ้งเหลนบ้าน (*Eutropis multifasciata*) เป็นต้น ชนิดที่มีความชุกชุมปานกลาง 13 ชนิด เช่น ตุ๊กแกบ้าน (*Gekko gecko*) เหี้ย (*Varanus salvator*) งูสิงบ้าน (*Ptyas korros*) งูเขียวลายพระอินทร์ (*Chrysopelea ornata*) งูสามม่านพระอินทร์ (*Dendrelaphis pictus*) งูลายสอสวน (*Xenochrophis flavipunctata*) เป็นต้น และส่วนที่เหลือ 10 ชนิด มีความชุกชุมน้อย เช่น งูสายรุ้งลายขีด (*Enhydryis enhydryis*) และงูหลาม (*Python bivittatus*) เป็นต้น

สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม : สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่มีความชุกชุมมาก 2 ชนิด ได้แก่ กระรอกหลากสี (*Callosciurus finlaysoni*) และหนูท่อ (*Rattus norvegicus*) มีความชุกชุมปานกลาง 9 ชนิด เช่น กระแตเหิน (*Tupaia belangeri*) ค้างคาวขอบหูขาวกลาง (*Cynopterus brachyotis*) และพังพอนเล็ก (*Herpestes javanicus*) เป็นต้น และส่วนที่เหลือมีความชุกชุมน้อย เช่น ลิงแสม (*Macaca fascicularis*) เป็นต้น

นก : นกที่มีชนิดมีความชุกชุมมาก 21 ชนิด เช่น นกยางกรอกพันธุ์จีน (*Ardeola bacchus*) นกยางเปีย (*Egretta garzetta*) นกยางโทนใหญ่ (*Ardea alba*) นกแซงแซวหางปลา (*Dicrurus macrocercus*) และนกกระจอกบ้าน (*Passer montanus*) เป็นต้น มีความชุกชุมปานกลาง 49 ชนิด เช่น นกยางโทนน้อย (*Egretta intermedia*) นกแขวก (*Nycticorax nycticorax*) และนกกวัก (*Amaurornis phoenicurus*) เป็นต้น และมีความชุกชุมน้อย 86 ชนิด เช่น นกยางไฟธรรมดา (*Ixobrychus cinnamomeus*) นกปรอทหัวสีเข้ม (*Pycnonotus aurigaster*) และนกกินปลีคอสีน้ำตาล (*Anthreptes malacensis*) เป็นต้น

จากการตรวจสอบสภาพเพื่อการอนุรักษ์กับสำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2005) และ IUCN (2014) สัตว์ป่าที่รวบรวมได้ 216 ชนิด ถูกระบุให้มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าถูกคุกคาม และเป็นสัตว์ป่าใกล้ถูกคุกคาม จำนวนรวมทั้งหมด 18 ชนิด ดังตารางที่ 5.2.7-2

ตารางที่ 5.2.7-2 จำนวนชนิดของสัตว์แต่ละกลุ่มที่รวบรวมได้จากการสำรวจบริเวณพื้นที่โครงการที่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์				
กลุ่มสัตว์ป่า	จำนวนชนิดทั้งหมด	จำนวนชนิดตาม พรบ. พ.ศ. 2535 ^{1/} และกฎกระทรวง พ.ศ. 2546 ^{2/}		
		สัตว์ป่าสงวน	สัตว์ป่าคุ้มครอง	ไม่ได้รับการคุ้มครอง
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	11	-	-	11
สัตว์เลื้อยคลาน	26	-	8	18
นก	156	-	153	3
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	23	-	10	13
รวม	216	-	171	45

หมายเหตุ: ^{1/} = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535

^{2/} = บัญชีกฎกระทรวงกำหนดให้สัตว์ป่าบางชนิดเป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง พ.ศ. 2546

1.1.2) สถานภาพของสัตว์

(1) สำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2005) :

สถานภาพสัตว์ป่าตามสถานะของการถูกคุกคามในระดับประเทศ ระบุให้ นกกระสาแดง (*Ardea purpurea*) และ เสือปลา (*Prionailurus viverrinus*) เป็นสัตว์ป่าถูกคุกคามในระดับมีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ ส่วนนกกระสาใหญ่ (*Phalacrocorax carbo*) นกอ้ายจ้าว (*Anhinga melanogaster*) นกกระทุง (*Pelecanus philippensis*) นกข่อนหอยขาว (*Threskiornis melanocephalus*) และเหยี่ยวดำ (*Milvus migrans*) เป็นสัตว์ป่าถูกคุกคามในระดับใกล้สูญพันธุ์ และนกกระสาปากยาว (*Phalacrocorax fuscicollis*) นกอีลุ้ม (*Gallicrex cinerea*) นกออก (*Haliaeetus leucogaster*) นกแสก (*Tyto alba*) นกปรอดหัวโขน (*Pycnonotus jocosus*) นกกระจาบธรรมดา (*Ploceus philippinus*) นกกระจาบอกลาย (*Ploceus manyar*) นกกระจาบทอง (*Ploceus hypoxanthus*) และค้างคาวแม่ไก่ภาคกลาง (*Pteropus lylei*) เป็นสัตว์ป่าใกล้ถูกคุกคาม

(2) IUCN (2014) : สถานภาพสัตว์ป่าตามภาวะของการถูกคุกคามในระดับโลก

ระบุให้ เสือปลา (*Prionailurus viverrinus*) เป็นสัตว์ป่าถูกคุกคามในระดับใกล้สูญพันธุ์ ระบุให้ งูหลาม (*Python bivittatus*) ค้างคาวแม่ไก่ภาคกลาง (*Pteropus lylei*) นากเล็บสั้น (*Aonyx cinereus*) เป็นสัตว์ป่าถูกคุกคามในระดับมีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ และระบุให้นกอ้ายจ้าว (*Anhinga melanogaster*) นกกระทุง (*Pelecanus philippensis*) นกข่อนหอยขาว (*Threskiornis melanocephalus*) และนกกระจาบทอง (*Ploceus hypoxanthus*) เป็นสัตว์ป่าใกล้ถูกคุกคาม

สำหรับการคาดการณ์ผลกระทบในระยะก่อสร้าง พบว่า การรื้อย้ายต้นไม้ออกจากพื้นที่เกาะกลางทางหลวงหมายเลข 35 อาจมีผลกระทบต่อสัตว์ที่อาศัยอยู่ตามกิ่งไม้หรือต้นไม้ ซึ่งส่วนใหญ่เป็น นก และ สัตว์เลื้อยคลานขนาดเล็ก เช่น นกกระจอกบ้าน นกเขาขาว กระรอกหลากสี กระแตเหนือ และหนูท้องขาว จึงเป็นผลกระทบในระดับต่ำ

ส่วนสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่มีสถานภาพเป็นสัตว์คุ้มครองเพื่อการอนุรักษ์ และมีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ ได้แก่ นากเล็กเล็บสั้น และ เสือปลา ซึ่งเข้ามาอาศัย / หลบพัก / หากิน บริเวณริมตลิ่งลำน้ำที่ตัดผ่านแนวเส้นทางโครงการ บริเวณ กม.73+000 ถึง กม.74+000 ห่างจากแนวเส้นทางโครงการประมาณ 500 เมตร อาจได้รับผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือนจากการทำงานของเครื่องจักรขนาดใหญ่ ทำให้ต้องหลบเลี่ยงไกลออกไป จึงคาดว่า จะมีผลกระทบในระดับปานกลาง

สำหรับพื้นที่ริมเขตทางหลวงหมายเลข 35 ช่วง กม.17+547 ถึง กม.36+367, กม.62+500 ถึง กม.76+000 และพื้นที่นาเกลือ ช่วง กม.45+000 ถึง กม.62+000 ซึ่งมีนกชายเลนอพยพ / นกน้ำเข้ามาพักอาศัย ในช่วงฤดูร้อน อาจได้รับผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากกิจกรรมการก่อสร้าง แต่มีขอบเขตการเกิดผลกระทบในระยะ 40-300 เมตร ซึ่งคาดว่าจะมีผลกระทบในระดับต่ำ

1.2) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

พื้นที่ก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 ตลอดแนว 2 ฝั่งถนน มีการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นแหล่งชุมชน พื้นที่พาณิชยกรรม และพื้นที่เกษตรกรรม ประกอบกับมีแหล่งน้ำทั้งที่เป็นแหล่งน้ำธรรมชาติและแหล่งน้ำที่มนุษย์สร้างขึ้นตัดผ่านพื้นที่จำนวนหลายสาย ซึ่งบริเวณดังกล่าวเป็นแหล่งหากิน แหล่งอยู่อาศัย แหล่งขยายพันธุ์ และแหล่งอพยพ โดยเฉพาะสัตว์จำพวกนก เช่น นกหัวโตทรายเล็ก (*Charadrius mongolus*) นกชายเลนปากโค้ง (*Calidris ferruginea*) นกทะเลแดง (*Tringa tetanus*) นกชายเลนบึง (*Tringa taganilis*) นกตีนเทียน (*Himantopus himantopus*) เป็นต้น อีกทั้งพื้นที่ก่อสร้างโครงการบริเวณช่วงที่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม (บริเวณพื้นที่นาเกลือ) สำรองพบนกชายเลนอพยพ (migratory shorebirds) ห่างจากแนวถึงกลางแนวเส้นทางโครงการในระยะ 200 เมตร โดยนกเหล่านี้มีความเป็นไปได้ที่บินจากด้านชายทะเลและบินผ่านแนวเส้นทางโครงการมาพักที่นาเกลือดังกล่าวในช่วงน้ำทะเลหนุนสูงขึ้นนอกจากนี้ผลการสำรวจภาคสนามยัง พบว่า มีนกที่อยู่ในบัญชีแดงของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ONEP, 2005) จัดสถานภาพอนุรักษ์ถูกคุกคามระดับใกล้สูญพันธุ์และหายาก เช่น นกอ้ายจ้าว (*Anhinga melanogaster*) และสัตว์ที่มีสถานภาพอนุรักษ์ถูกคุกคามระดับใกล้สูญพันธุ์ (IUCN, 2013) อาทิเช่น นกเล็กเล็บสั้นและเสือปลา หากินอยู่บริเวณพื้นที่ป่าชายเลนที่อยู่ห่างจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการออกไปในระยะ 200 เมตร ส่วนสัตว์ประเภทอื่นที่พบในแนวเส้นทางสำรวจ ได้แก่ สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกและสัตว์เลื้อยคลาน ประเภทสัตว์ที่พบส่วนใหญ่เป็นกลุ่มของสัตว์เลื้อยลูกด้วยนม จำพวกสัตว์ประเภทฟันแทะที่อาศัยอาหารในแหล่งชุมชนและพื้นที่เกษตรกรรม ซึ่งเป็นสัตว์จำพวกที่สามารถอาศัย สืบพันธุ์และปรับตัวเข้ากับสภาพพื้นที่ได้ง่ายและมีกระจายอยู่ทั่วพื้นที่

2) ผลการดำเนินการในปัจจุบัน

2.1) จำนวนชนิดของสัตว์ป่า : ผลการศึกษาสัตว์ที่แพร่กระจายอยู่บริเวณแนวเขตทางหลวงโครงการ มีดังนี้ (ตารางที่ 5.2.7-3) ส่วนผลการศึกษาความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่า จำแนกตามกลุ่มสัตว์ป่าแต่ละชนิด มีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.2.7-4 ถึง ตารางที่ 5.2.7-7

ผลการสำรวจในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2563 : พบสัตว์ทั้ง 4 กลุ่ม เป็นจำนวนรวมกัน 92 ชนิด จำแนกเป็น สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 9 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 17 ชนิด นก จำนวน 62 ชนิด และ สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 4 ชนิด

ผลการสำรวจในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2564 : พบสัตว์ทั้ง 4 กลุ่ม เป็นจำนวนรวมกัน 78 ชนิด จำแนกเป็น สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก 7 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน 14 ชนิด นก 51 ชนิด และสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม 6 ชนิด

ตารางที่ 5.2.7-3		
จำนวนชนิดสัตว์ป่าที่สำรวจพบบริเวณแนวเขตทางในระยะ 500 เมตร ช่วง กม.9+731 ถึง กม.20+500		
กลุ่มสัตว์ป่า	จำนวนชนิดทั้งหมด	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563	พฤศจิกายน พ.ศ.2564
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	9	7
สัตว์เลื้อยคลาน	17	14
นก	62	51
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	4	6
รวม	92	78

2.2) ความหลากหลายชนิดของสัตว์ที่สำรวจพบ : ผลการศึกษาความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่า จากการศึกษาทั้ง 2 ครั้ง (เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2563 และพฤศจิกายน พ.ศ.2564) จำแนกตามกลุ่มสัตว์ป่าแต่ละชนิด มีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.2.7-4 ถึง ตารางที่ 5.2.7-7 และภาพที่ 5.2.8-1 โดยมีรายละเอียดแสดงไว้ในภาคผนวก ก

ตารางที่ 5.2.7-4			
บัญชีรายชื่อสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบบริเวณแนวเขตทางหลวงหมายเลข 35 ในระยะ 500 เมตร			
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ครั้งที่พบ		
	1	2	3
Order Anura			
Family Bufonidae			
คางคกบ้าน (<i>Duttaphrynus melanostictus</i>)	✓	✓	✓
Family Microhylidae			
อึ่งอ่างบ้าน (<i>Kaloula pulchra</i>)	✓	✓	✓
อึ่งน้ำเต้า (<i>Microhyla mukhlesuri</i>)	✓	✓	✓
อึ่งข้างดำ (<i>Microhyla heymonsi</i>)	✓	✓	×
Family Dicroglossidae			
กบหนอง (<i>Fejervarya limnocharis</i>)	✓	✓	✓
กบนา (<i>Hoplobatrachus rugulosus</i>)	×	✓	×
เขียดหลังป้อมที่ราบ (<i>Occidozyga martensii</i>)	✓	✓	✓
Family Ranidae			
เขียดเขียว (<i>Hylarana erythraea</i>)	✓	✓	✓
Family Rhacophoridae			
ปาดบ้านหัวใหญ่ (<i>Polypedates megacephalus</i>)	✓	✓	✓
9	8	9	7

ระดับชุมชุม : +++ = ชุมชุมมาก ++ = ชุมชุมปานกลาง + = ชุมชุมน้อย

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562

- = ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง ส = สัตว์ป่าสงวน

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2560)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง - = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

3 = IUCN (2021-2)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

ข้อมูลจาก : 1 = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2) พ.ศ.2562 ซึ่งดำเนินการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2556 และมีนาคม พ.ศ.2557

2 = การสำรวจในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2563

3 = การสำรวจในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2564

หมายเหตุ : มีสัตว์ป่าที่ชื่อวิทยาศาสตร์ถูกเปลี่ยนแปลง (เปลี่ยนทั้งชื่อสกุล และชื่อเฉพาะ หรือเปลี่ยนชื่อเฉพาะ) 1 ชนิด คือ จากปาดบ้าน (*Polypedates leucomystax*) แยกชนิดเป็นปาดบ้านหัวใหญ่ (*Polypedates megacephalus*) และปาดบ้าน (*Polypedates leucomystax*) โดยชนิดที่พบในพื้นที่โครงการฯ เป็นปาดบ้านหัวใหญ่ (*Polypedates megacephalus*)

ตารางที่ 5.2.7-5 บัญชีรายชื่อสัตว์เลื้อยคลาน ที่สำรวจพบบริเวณแนวเขตทางหลวงหมายเลข 35 ในระยะ 500 เมตร			
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ครั้งที่พบ		
	1	2	3
Order Testudines			
Family Bataguridae			
เต่านาหัวใหญ่ (<i>Malayemys macrocephala</i>)	✓	✓	✓
Order Squamata			
Family Agamidae			
กิ้งก่าสวน (<i>Calotes mystaceus</i>)	✓	✗	✗
กิ้งก่าริ้ว (<i>Calotes versicolor</i>)	✓	✓	✓
Family Gekkonidae			
ตุ๊กแกบ้าน (<i>Gekko gecko</i>)	✓	✓	✓
จิ้งจกหางหนาม (<i>Hemidactylus frenatus</i>)	✓	✓	✓
จิ้งจกหางแบนเล็ก (<i>Hemidactylus platyurus</i>)	✓	✓	✓
Family Scincidae			
จิ้งเหลนหลากลาย (<i>Eutropis macularia</i>)	✓	✓	✗
จิ้งเหลนบ้าน (<i>Eutropis multifasciata</i>)	✓	✓	✓
Family Varanidae			
เหี้ย (<i>Varanus salvator</i>)	✓	✓	✓
Family Cyndrophidae			
งูกันขบ (<i>Cylindrophis ruffus</i>)	✓	✓	✗
Family Xenopeltidae			
งูแสงอาทิตย์ (<i>Xenopeltis unicolor</i>)	✓	✓	✗
Family Pythonidae			
งูหลาม (<i>Python bivittatus</i>)	✓	✗	✗
งูเหลือม (<i>Python reticulatus</i>)	✓	✓	✓
Family Elapidae			
งูเห่าหม้อ (<i>Naja kaouthia</i>)	✓	✓	✗
Family Colubridae			
งูเขียวปากแหลม (<i>Ahaetulla nasuta</i>)	✓	✗	✗
งูเขียวพระอินทร์ (<i>Chrysopelea ornata</i>)	✓	✓	✓
งูสามม่านพระอินทร์ (<i>Dendrelaphis pictus</i>)	✓	✗	✓
งูอดไทย (<i>Oligodon taeniatus</i>)	✓	✗	✓
งูสิงบ้าน (<i>Ptyas korros</i>)	✓	✓	✓
งูสายรุ้งลายขีด (<i>Enhydrys enhydryis</i>)	✓	✗	✗
งูเหลือมอ้อ (<i>Homalopsis buccata</i>)	✗	✓	✓
งูปลิง (<i>Hypsiscopus plumbea</i>)	✓	✓	✓
งูลายสอสวน (<i>Xenochrophis flavipunctatus</i>)	✓	✓	✗
23	22	17	14

ระดับชุมชม : +++ = ชุมชมมาก ++ = ชุมชมปานกลาง + = ชุมชน้อย
 สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562
 - = ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง ส = สัตว์ป่าสงวน
 2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2560)
 NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์
 CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง - = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์
 3 = IUCN (2021-2)
 NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

ข้อมูลจาก : 1 = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2) พ.ศ.2562 ซึ่งดำเนินการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2556 และมีนาคม พ.ศ.2557)
 2 = การสำรวจในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2563
 3 = การสำรวจในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2564

ตารางที่ 5.2.7-6			
บัญชีรายชื่อนก ที่สำรวจพบบริเวณแนวเขตทางหลวงหมายเลข 35 ในระยะ 500 เมตร			
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ครั้งที่พบ		
	1	2	3
Order Podicipediformes			
Family Podicipedidae			
นกเป็ดผีเล็ก (<i>Tachybaptus ruficollis</i>)	×	×	✓
Order Ciconiiformes			
Family Ciconiidae			
นกกาบบัว (<i>Mycteria leucocephala</i>)	×	×	✓
นกปากห่าง (<i>Anastomus oscitans</i>)	×	✓	×
Order Pelecaniformes			
Family Ardeidae			
นกยางไฟหัวดำ (<i>Ixobrychus sinensis</i>)	×	✓	✓
นกแขวก (<i>Nycticorax nycticorax</i>)	✓	×	×
นกยางเขียว (<i>Butorides striata</i>)	×	✓	×
นกยางกรอกพันธุ์จีน (<i>Ardeola bacchus</i>)	✓	✓	✓
นกยางกรอกพันธุ์ขาว (<i>Ardeola speciosa</i>)	✓	✓	✓
นกกระสาขาว (<i>Ardea cinerea</i>)	×	✓	✓
นกกระสาแดง (<i>Ardea purpurea</i>)	×	✓	✓
นกยางโทนใหญ่ (<i>Ardea alba</i>)	✓	✓	✓
นกยางโทนน้อย (<i>Ardea intermedia</i>)	×	✓	✓
นกยางเปีย (<i>Egretta garzetta</i>)	✓	✓	✓
Order Suliformes			
Family Phalacrocoracidae			
นกกระสาเล็ก (<i>Microcarbo niger</i>)	✓	✓	✓
นกกระสาปากยาว (<i>Phalacrocorax fuscicollis</i>)	×	✓	✓
Order Accipitriformes			
Family Accipitridae			
เหยี่ยวดำ (<i>Milvus migrans</i>)	×	✓	×
เหยี่ยวแดง (<i>Haliastur indus</i>)	×	✓	✓
Order Gruiformes			
Family Rallidae			
นกกวัก (<i>Amauromis phoenicurus</i>)	✓	✓	✓
Order Charadriiformes			
Family Recurvirostridae			
นกตีนเทียน (<i>Himantopus himantopus</i>)	✓	✓	✓
Family Charadriidae			
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	✓	✓	×
Family Scolopacidae			
นกเด้าดิน (<i>Actitis hypoleucos</i>)	×	×	✓
นกทะเลขาแดงธรรมดา (<i>Tringa totanus</i>)	×	×	✓
นกชายเลนน้ำจืด (<i>Tringa glareola</i>)	×	×	✓

ตารางที่ 5.2.7-6 บัญชีรายชื่อนก ที่สำรวจพบบริเวณแนวเขตทางหลวงหมายเลข 35 ในระยะ 500 เมตร (ต่อ)			
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ครั้งที่พบ		
	1	2	3
Family Laridae			
นกนางนวลธรรมดา (<i>Chroicocephalus brunnicephalus</i>)	×	×	✓
นกนางนวลเกลบลีเล็ก (<i>Sternula albifrons</i>)	✓	✓	✓
นกนางนวลเกลบลีท้ายทอยดำ (<i>Sterna sumatrana</i>)	×	✓	×
นกนางนวลเกลบลีเคราขาว (<i>Chlidonias hybrida</i>)	✓	✓	✓
Order Columbiformes			
Family Columbidae			
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	✓	✓	✓
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	✓	✓	✓
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	✓	✓	✓
นกเขาขาว (<i>Geopelia striata</i>)	✓	✓	✓
Order Cuculiformes			
Family Cuculidae			
นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)	×	✓	×
นกกาเหว่า (<i>Eudynamis scolopaceus</i>)	×	✓	✓
นกอีวาบตักแตน (<i>Cacomantis merulinus</i>)	✓	×	×
Order Strigiformes			
Family Strigidae			
นกเค้าโมง (<i>Glaucidium cuculoides</i>)	✓	×	×
Order Caprimulgiformes			
Family Apodidae			
นกแอ่นกินรัง (<i>Aerodramus germani</i>)	×	✓	×
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasiensis</i>)	✓	✓	✓
นกแอ่นบ้าน (<i>Apus nipalensis</i>)	✓	✓	✓
Order Coraciiformes			
Family Coraciidae			
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias affinis</i>)	✓	✓	✓
Family Alcedinidae			
นกกะเต็นอกขาว (<i>Halcyon smyrnensis</i>)	✓	✓	✓
นกกะเต็นหัวดำ (<i>Halcyon pileata</i>)	×	✓	×
นกกินเปี้ยว (<i>Todiramphus chloris</i>)	×	×	✓
นกกะเต็นน้อยธรรมดา (<i>Alcedo atthis</i>)	×	✓	×
Order Piciformes			
Family Megalaimidae			
นกตีทอง (<i>Psilopogon haemacephalus</i>)	✓	✓	✓
Order Passeriformes			
Family Artamidae			
นกแอ่นพง (<i>Artamus fuscus</i>)	×	✓	×
Family Aegithinidae			
นกขมิ้นน้อยธรรมดา (<i>Aegithina tiphia</i>)	✓	✓	✓
Family Laniidae			
นกอีเสือสีน้ำตาล (<i>Lanius cristatus</i>)	✓	✓	✓

ตารางที่ 5.2.7-6 บัญชีรายชื่อนก ที่สำรวจพบบริเวณแนวเขตทางหลวงหมายเลข 35 ในระยะ 500 เมตร (ต่อ)			
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ครั้งที่พบ		
	1	2	3
Family Oriolidae			
นกขมิ้นท้ายทอยดำ (<i>Oriolus chinensis</i>)	×	✓	✓
Family Dicruridae			
นกแซงแซวหางปลา (<i>Dicrurus macrocercus</i>)	✓	✓	✓
นกแซงแซวสีเทา (<i>Dicrurus leucophaeus</i>)	×	✓	×
นกแซงแซวหงอนขน (<i>Dicrurus hottentottus</i>)	×	✓	×
Family Rhipiduridae			
นกอีแพรดแถบอกดำ (<i>Rhipidura javanica</i>)	✓	✓	✓
Family Corvidae			
อีกา (<i>Corvus leuallantii</i>)	✓	✓	✓
Family Alaudidae			
นกจาบผนปีกแดง (<i>Mirafra erythrocephala</i>)	×	✓	×
Family Pycnonotidae			
นกปรอดหัวสีเข้มดำ (<i>Pycnonotus aurigaster</i>)	✓	×	×
นกปรอดคอลาย (<i>Pycnonotus finlaysoni</i>)	×	✓	×
นกปรอดหน้าขาว (<i>Pycnonotus goiavier</i>)	✓	×	×
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus blanfordi</i>)	✓	✓	✓
Family Hirundinidae			
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)	✓	✓	✓
Family Cisticolidae			
นกกระจุบหญ้าท้องเหลือง (<i>Prinia flaviventris</i>)	×	✓	×
นกกระจุบหญ้าสีเขียว (<i>Prinia inornata</i>)	✓	✓	✓
นกกระจุบธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)	✓	✓	✓
นกกระจุบคอดำ (<i>Orthotomus atrogularis</i>)	×	✓	×
Family Sturnidae			
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)	✓	✓	✓
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)	✓	✓	✓
นกกิ้งโครกคอดำ (<i>Gracupica nigricollis</i>)	✓	✓	×
นกเอี้ยงต่าง (<i>Gracupica contra</i>)	✓	✓	✓
Family Muscicapidae			
นกกาเหมาบ้าน (<i>Copsychus saularis</i>)	✓	✓	✓
Family Dicaeidae			
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	×	✓	✓
Family Nectariniidae			
นกกินปลีอกเหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>)	✓	✓	✓
Family Passeridae			
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)	✓	✓	×
นกกระจอกตาล (<i>Passer flaveolus</i>)	✓	×	✓
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)	✓	✓	✓
Family Estrildidae			
นกกระติ๊ดขี้หมู (<i>Lonchura punctulata</i>)	✓	✓	✓

ตารางที่ 5.2.7-6			
บัญชีรายชื่อนก ที่สำรวจพบบริเวณแนวเขตทางหลวงหมายเลข 35 ในระยะ 500 เมตร (ต่อ)			
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ครั้งที่พบ		
	1	2	3
Family Motacillidae			
นกอุ้มบาตร (<i>Motacilla alba</i>)	×	✓	×
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)	✓	×	×
76	44	62	51

ระดับชุมชม : +++ = ชุมชมมาก ++ = ชุมชมปานกลาง + = ชุมชมน้อย

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562

- = ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง ส = สัตว์ป่าสงวน

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2560)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง - = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

3 = IUCN (2021-2)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

ข้อมูลจาก : 1 = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2) พ.ศ.2562 ซึ่งดำเนินการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2556 และมีนาคม พ.ศ.2557)

2 = การสำรวจในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2563

3 = การสำรวจในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2564

ตารางที่ 5.2.7-7			
บัญชีรายชื่อสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม ที่สำรวจพบบริเวณแนวเขตทางหลวงหมายเลข 35 ในระยะ 500 เมตร			
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ครั้งที่พบ		
	1	2	3
Order Insectivora			
Family Soricidae			
หนูผีบ้าน (<i>Suncus murina</i>)	✓	×	✓
Order Scandentia			
Family Tupaiidae			
กระแตเหินือ (<i>Tupaia belangeri</i>)	✓	✓	✓
Order Chiroptera			
Family Vespertilionidae			
ค้างคาวเพดานเล็ก (<i>Scotophilus kuhlii</i>)	✓	×	×
ค้างคาวลูกหนู (<i>Pipistrellus spp.</i>)	✓	×	✓
Order Rodentia			
Family Muridae			
หนูจิ้ง (<i>Rattus exulans</i>)	✓	×	×
หนูท้องขาว (<i>Rattus tanezumi</i>)	×	✓	✓
หนูท่อ (<i>Rattus norvegicus</i>)	✓	✓	✓
Family Sciuridae			
กระรอกหลากสี (<i>Callosciurus finlaysoni</i>)	✓	✓	✓
8	7	4	6

ระดับชุมชม : +++ = ชุมชมมาก ++ = ชุมชมปานกลาง + = ชุมชมน้อย

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562

- = ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง ส = สัตว์ป่าสงวน

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2560)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง - = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

3 = IUCN (2021-2)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

ข้อมูลจาก : 1 = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2) พ.ศ.2562 ซึ่งดำเนินการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2556 และมีนาคม พ.ศ.2557)

2 = การสำรวจในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2563

3 = การสำรวจในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2564

2.2) ความชุกชุมของสัตว์ป่า : เมื่อประเมินระดับความชุกชุมของสัตว์ป่าที่รวบรวมข้อมูลได้บริเวณพื้นที่โครงการ ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2563 และพฤศจิกายน พ.ศ.2564 โดยใช้เกณฑ์จากความถี่ของการพบสัตว์ป่าแต่ละชนิด เป็นจำนวนชนิดตามระดับความชุกชุมของสัตว์ป่าแต่ละชั้นในตารางที่ 5.2.7-8 และภาคผนวก ก

2.3) สถานภาพของสัตว์ป่า : การอนุรักษ์สัตว์ป่าจำเป็นต้องกำหนดสถานภาพของสัตว์ป่าเพื่อใช้เป็นพื้นฐานในการคุ้มครองชนิดที่มีประชากรน้อย และชนิดที่แพร่กระจายเป็นขอบเขตจำกัดไม่ให้หมด หรือสูญหายไปจากพื้นที่ และ/หรือไม่ให้สูญพันธุ์ไปจากโลก ซึ่งประเทศไทยได้กำหนดสถานภาพสัตว์ป่าเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าว และสัตว์ป่าจำนวน 92 ชนิดที่รวบรวมข้อมูลได้บริเวณพื้นที่โครงการ ในเดือนพฤศจิกายน 2563 มีสถานภาพดังตารางที่ 5.2.7-9

2.3.1) สถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย : ผลการตรวจสอบสถานภาพของสัตว์ป่าจากการศึกษาในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2563 และพฤศจิกายน พ.ศ. 2564 มีสถานภาพดังนี้ (ตารางที่ 5.2.7-9 และภาคผนวก ก)

(1) พฤติกรรม พ.ศ.2563 : ผลการตรวจสอบสถานภาพประเภทนี้ของสัตว์ป่าจำนวน 92 ชนิด ที่สำรวจพบหรือได้ข้อมูลจากการสอบถามในพื้นที่โครงการไม่มีชนิดใดที่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าสงวนตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 จำนวน 62 ชนิด ส่วนสัตว์ป่าอีก 30 ชนิด ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมายตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 มีรายละเอียดดังนี้

(1.1) นก : จำนวน 56 ชนิด เช่น นกปากห่าง นกยางเปีย นกกระสา นกยางโทนใหญ่ นกกวัก นกนางนวลเล็ก เหยี่ยวดำ นกกระแตแต้แว๊ด นกนางนวลแกลบเล็ก นกกระปูดใหญ่ นกแอ่นบ้าน นกเขาไฟ นกตีทอง นกตะขาบทุ่ง นกแอ่นกินรัง นกกระเต็นอกขาว นกกระเต็นหัวดำ นกตีทอง นกขมิ้นท้ายทอยดำ นกอีเสือสีน้ำตาล นกแซงแซวหางปลา นกแซงแซวสีเทา นกอีแพรดแถบออกดำ นกยางเขนบ้าน นกเอี้ยงต่าง นกกระจุยคอดำ นกเอี้ยงสาริกา นกกินปลือกเหลือง นกกินปลือกส้มม่วง นกกระติ๊ดขี้หมู นกอุ้มบาตร เป็นต้น

(1.2) สัตว์เลื้อยคลาน : จำนวน 6 ชนิด ประกอบด้วย เต่านาหัวใหญ่ กิ้งก่าริ้วเหี้ย งูเหลือม งูแสงอาทิตย์ และงูสิงบ้าน

(2) พฤติกรรม พ.ศ.2564 : ผลการตรวจสอบสถานภาพประเภทนี้ของสัตว์ป่าจำนวน 78 ชนิด ที่สำรวจพบหรือได้ข้อมูลจากการสอบถามในพื้นที่โครงการไม่มีชนิดใดที่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าสงวนตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 จำนวน 50 ชนิด ส่วนสัตว์ป่าอีก 28 ชนิด ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมายตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562

(2.1) นก : จำนวน 45 ชนิด เช่น นกเป็ดผีเล็ก นกกาบบัว นกกระสา นกยางโทนใหญ่ นกยางเปีย นกนางนวลปากยาว นกกวัก นกชายเลนน้ำจืด นกนางนวลแกลบเล็ก นกเขาไฟ นกแอ่นบ้าน นกตะขาบทุ่ง นกตีทอง นกแอ่นกินรัง นกกระเต็นอกขาว นกกระเต็นหัวดำ นกตีทอง นกอีเสือสีน้ำตาล นกขมิ้นท้ายทอยดำ นกแซงแซวหางปลา นกอีแพรดแถบออกดำ นกกระจุยธรรมดา นกเอี้ยงต่าง นกยางเขนบ้าน นกกินปลือกเหลือง นกกระติ๊ดขี้หมู เป็นต้น

(2.2) สัตว์เลื้อยคลาน : จำนวน 5 ชนิด ประกอบด้วย เต่านาหัวใหญ่ กิ้งก่าริ้วเหี้ย งูเหลือม และงูสิงบ้าน

ตารางที่ 5.2.7-8								
จำนวนชนิดตามระดับความชุกชุมของสัตว์ป่าแต่ละชั้นที่รวบรวมได้ในบริเวณเขตทาง ในระยะ 500 เมตร								
ชั้นสัตว์ป่า	พฤศจิกายน พ.ศ.2563				พฤศจิกายน พ.ศ.2564			
	จำนวนชนิดทั้งหมด	จำนวนชนิดตามระดับความชุกชุม			จำนวนชนิดทั้งหมด	จำนวนชนิดตามระดับความชุกชุม		
		ชุกชุมมาก	ชุกชุมปานกลาง	ชุกชุมน้อย		ชุกชุมมาก	ชุกชุมปานกลาง	ชุกชุมน้อย
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	9	0	4	5	7	0	4	3
สัตว์เลื้อยคลาน	17	0	3	14	14	0	3	11
นก	62	10	25	27	51	1	8	42
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	4	0	0	4	6	0	2	4
รวม	92	10	32	50	78	1	17	60

ตารางที่ 5.2.7-9								
จำนวนชนิดที่เป็นสัตว์ป่าคุ้มครองและที่ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมายของสัตว์ป่าที่รวบรวมข้อมูลได้ในบริเวณเขตทาง ในระยะ 500 เมตร								
ชั้นสัตว์ป่า	พฤศจิกายน พ.ศ.2563				พฤศจิกายน พ.ศ.2564			
	จำนวนชนิดทั้งหมด	จำนวนชนิดมีสถานภาพตาม พรบ. 2562			จำนวนชนิดทั้งหมด	จำนวนชนิดมีสถานภาพตาม พรบ. 2562		
		สัตว์ป่าสงวน	สัตว์ป่าคุ้มครอง	ไม่ได้รับการคุ้มครอง		สัตว์ป่าสงวน	สัตว์ป่าคุ้มครอง	ไม่ได้รับการคุ้มครอง
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	9	-	0	9	7	-	-	7
สัตว์เลื้อยคลาน	17	-	6	11	14	-	5	9
นก	62	-	56	6	51	-	45	6
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	4	-	0	4	6	-	-	6
รวม	92	-	62	30	78	-	50	28



นกกระสาขาว



นกกะเต็นหัวดำ



นกกาน้ำปากยาว



นกกาน้ำเล็ก



นกเขาไฟ



นกแซงแซวหางปลา



นกนางนวลเกลบเคราขาว



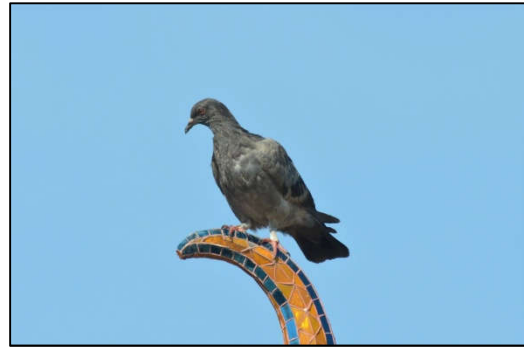
นกนางแอ่นบ้าน

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 13-15 พฤศจิกายน พ.ศ.2563

ภาพที่ 5.2.7-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบในแนวเส้นทางโครงการ



นกปรอดสวน



นกพิราบป่า



นกยางเขียว



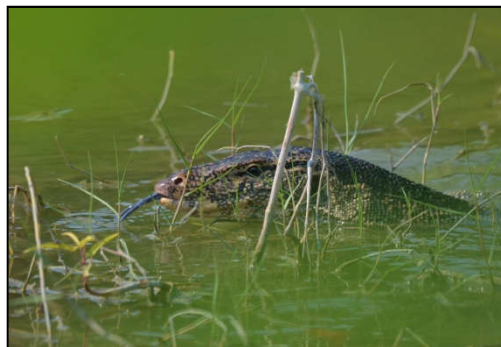
นกยางเปี้ยว



นกเอี้ยงสาริกา



นกแอ่นพง



เหี้ย

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 13-15 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 (ต่อ)

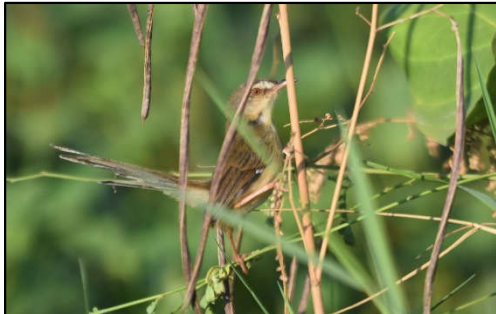
ภาพที่ 5.2.7-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบในแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)



นกกระสาขาว



นกกระจาบทองแดง



นกกระเจี๊ยบเขียว



นกกระต๊อ



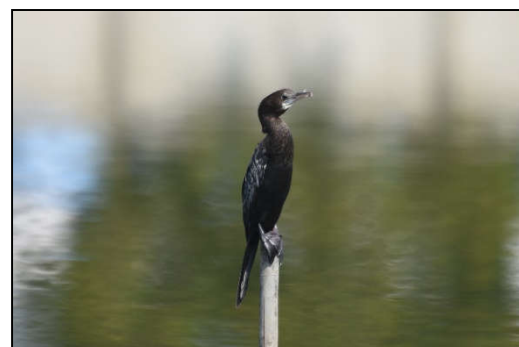
นกกระสาแดง



นกเขาชวา



นกกระสาปากยาว



นกกระสาปากเล็ก

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 1-3 พฤศจิกายน พ.ศ.2564

ภาพที่ 5.2.7-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบในแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)



นกเด้าดิน



นกตีนเทียน



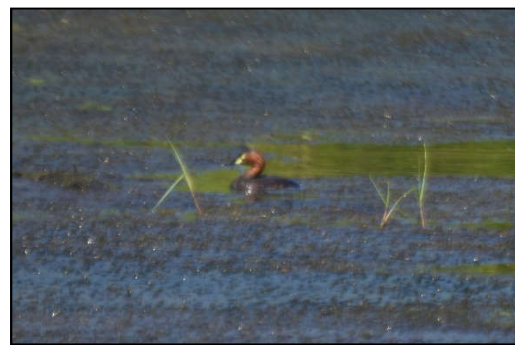
นกแซงแซวหางปลา



นกทะเลขาแดงธรรมดา



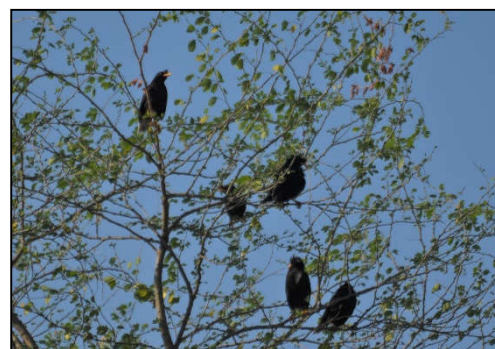
นกนางแอ่นบ้าน



นกเป็ดผีเล็ก



นกพิราบป่า



นกเอี้ยงหงอน

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 1-3 พฤศจิกายน พ.ศ.2564 (ต่อ)

ภาพที่ 5.2.7-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบในแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)



นกยางกรอกพันธุ์จีน



นกยางโทนใหญ่ และนกยางเปี่ย



นกยางเปี่ย



นกอีเสือสีน้ำตาล



เหี้ย

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 1-3 พฤศจิกายน พ.ศ.2564 (ต่อ)

ภาพที่ 5.2.7-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบในแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)

2.3.2) สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ : ผลการตรวจสอบสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตามเกณฑ์ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2560) และ IUCN (2021-2) มีรายละเอียดดังนี้

(1) พืชจิกายน พ.ศ.2563 :

(1.1) สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตามเกณฑ์ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2560) : มีจำนวน 5 ชนิด ที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2560) กำหนดให้มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์เป็นสัตว์ป่าถูกคุกคามและใกล้ถูกคุกคาม ได้แก่

(1.1.1) สัตว์ป่าถูกคุกคามในระดับใกล้สูญพันธุ์ (EN) : จำนวน 1 ชนิด
ได้แก่ เขี้ยวดำ

(1.1.2) สัตว์ป่าถูกคุกคามในระดับมีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (VU) :
จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ นกกระสาแดง

(1.1.3) สัตว์ป่าใกล้ถูกคุกคาม (NT) : จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ นกกาน้ำปากยาว นกนางนวลแกลบเล็ก และนกนางนวลแกลบท้ายทอยดำ

(1.2) สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตาม IUCN (2020-1) : การศึกษาในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2563 ไม่มีสัตว์ป่าชนิดใดที่พบในพื้นที่โครงการฯ และมีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตาม IUCN (2020-1)

เมื่อพิจารณาจากสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ของทั้ง 2 เกณฑ์ อธิบายได้ดังนี้

สัตว์ป่าที่มีประชากรมากและมีขอบเขตการแพร่กระจายกว้างในภูมิภาคอื่นของโลกแต่ในประเทศไทยมีแนวโน้มลดลง : พบจำนวน 5 ชนิด ได้แก่ เขี้ยวดำ นกกระสาแดง นกกาน้ำปากยาว นกนางนวลแกลบเล็ก และนกนางนวลแกลบท้ายทอยดำ

(2) พืชจิกายน พ.ศ.2564 :

(2.1) สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตามเกณฑ์ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2560) : มีจำนวน 4 ชนิด ที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2560) กำหนดให้มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์เป็นสัตว์ป่าถูกคุกคามและใกล้ถูกคุกคาม ได้แก่

(2.1.1) สัตว์ป่าถูกคุกคามในระดับมีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (VU) :
จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ นกกระสาแดง

(2.1.2) สัตว์ป่าใกล้ถูกคุกคาม (NT) : จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ นกกาบบัว นกกาน้ำปากยาว และนกนางนวลแกลบเล็ก และนกนางนวลแกลบท้ายทอยดำ

(2.2) สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตาม IUCN (2021-2) : มีจำนวน 1 ชนิด ที่กำหนดให้มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ คือ นกกาบบัว เป็นสัตว์ป่าใกล้ถูกคุกคาม (NT)

เมื่อพิจารณาจากสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ของทั้ง 2 เกณฑ์ อธิบายได้ดังนี้

สัตว์ป่าที่มีประชากรมากและมีขอบเขตการแพร่กระจายกว้างในภูมิภาคอื่นของโลกแต่ในประเทศไทยมีแนวโน้มลดลง : พบจำนวน 3 ชนิด ได้แก่ นกกระสาแดง นกกาน้ำปากยาว และนกนางนวลแกลบเล็ก

สัตว์ป่าที่มีประชากรมีแนวโน้มลดลงทั้งในภูมิภาคอื่นของโลกและในประเทศไทย : พบจำนวน 1 ชนิด ได้แก่ นกกาบบัว

2.4) สภาพนิเวศ : สภาพนิเวศโดยรวมของพื้นที่ศึกษามีสภาพนิเวศเป็นเมือง ที่มีหย่อมของพื้นที่ลุ่มน้ำขังรกร้าง และพื้นที่เกษตรกรรมแทรกอยู่เป็นแห่งๆ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นบ่อเลี้ยงปลา โดยส่วนมากอยู่ในเขตจังหวัดสมุทรสาคร สำหรับพื้นที่ชุมชนมีทั้งพื้นที่พักอาศัย และพื้นที่ของโรงงานอุตสาหกรรม และมีอยู่ล้อมรอบพื้นที่รกร้างพรรณไม้ธรรมชาติที่พบ เช่น สะแก มะขามเทศ โพธิ์ ไทร จามจุรี ชลู่ อ้อ ฐปฤษาชี โสน เป็นต้น ขณะที่บ่อเลี้ยงปลา มีการปลูกพืชร่วมอยู่ด้วย เช่น มะม่วง กล้วย มะละกอ มะขาม เป็นต้น สำหรับแหล่งน้ำ มีตัดผ่านแนวถนนพระราม 2 อยู่หลายแห่ง อาทิ คลองเลนเปน คลองบางน้ำจืด นอกจากนี้ ยังมีบ่อน้ำกระจายอยู่หลายแห่งตามพื้นที่รกร้าง

3) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

เมื่อเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในระยะที่ผ่านมา พบว่า จำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่ได้จากการศึกษาในแต่ละครั้ง มีจำนวนชนิดแตกต่างกัน ซึ่งขึ้นกับปัจจัยหลายประการ และไม่สามารถควบคุมได้ เช่น ปริมาณน้ำฝน ระดับอุณหภูมิ และโอกาสในการพบเห็นตัว เป็นต้น แต่โดยภาพรวมแล้ว การศึกษาได้พบสัตว์ป่าเป็นชนิดต่างๆ ดังตารางที่ 5.2.7-10

ตารางที่ 5.2.7-10			
การเปรียบเทียบจำนวนชนิดสัตว์ป่าแต่ละกลุ่ม ที่ได้จากการศึกษา			
กลุ่มสัตว์ป่า	ครั้งที่ศึกษา		
	EIA พ.ศ.2556	พฤศจิกายน พ.ศ.2563	พฤศจิกายน พ.ศ.2564
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	8	9	7
สัตว์เลื้อยคลาน	22	17	14
นก	44	62	51
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	7	4	6
รวม	81	92	78

ส่วนการเปรียบเทียบความคล้ายคลึงกันของชนิดสัตว์ป่าที่ได้จากการศึกษาในแต่ละครั้ง ที่มีจำนวนชนิดแตกต่างกันจากปัจจัยหลายประการ และไม่สามารถควบคุมได้ โดยการเปรียบเทียบเป็นความคล้ายคลึงเชิงคุณภาพ (qualitative similarity) โดยใช้ Sorrenson Index ซึ่งใช้ข้อมูลของจำนวนชนิดสัตว์ป่าจากการศึกษาแต่ละครั้ง และข้อมูลจำนวนสัตว์ป่าชนิดเหมือนกันที่พบร่วมกันในพื้นที่โครงการปรับปรุงถนนโดยสังเคราะห์จากตารางที่ 5.2.7-4 ถึง ตารางที่ 5.2.7-7

จากการวิเคราะห์ความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่าที่พบในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (พ.ศ.2556) พบว่า สัตว์ที่พบจำนวน 81 ชนิด ส่วนใหญ่เป็นสัตว์ป่าประเภทอาศัยอยู่ตามที่รกร้างหรือในที่เปิดโล่งสภาพธรรมชาติ หรือประเภทอาศัยในพื้นที่เกษตรกรรมและบริเวณชุมชนที่มีกิจกรรมของมนุษย์อย่างต่อเนื่อง หรือประเภทอาศัยในน้ำหรือแบบสะเทินน้ำสะเทินบก ซึ่งสามารถอาศัยอยู่ในพื้นที่เกษตรกรรมที่ถูกรบกวนได้ค่อนข้างดี โดยมีสัตว์ป่าเพียง 2 ชนิด (งูหลาม และนกเค้าแมว) ที่เป็นสัตว์ป่าประเภทอาศัยในพื้นที่ป่าหรือในที่ที่มีพรรณพืชหนาแน่นและเป็นพื้นที่ไม่ถูกรบกวนอย่างต่อเนื่อง ด้วยเหตุนี้จึงแสดงให้เห็นว่าสภาพนิเวศของพื้นที่ในขณะนั้นมีสภาพเป็นพื้นที่ประเภทต่างๆ ที่ไม่ใช่สภาพนิเวศที่เหมาะสมของสัตว์ป่าประเภทอาศัยในพื้นที่ป่าหรือในที่ที่มีพรรณพืชหนาแน่นและเป็นพื้นที่ไม่ถูกรบกวนอย่างต่อเนื่องอยู่แล้ว จึงพบสัตว์ป่าประเภทนี้เพียง 2 ชนิด

ส่วนผลการศึกษาในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2563 มีความหลากหลายชนิดเหมือนกับสัตว์ป่าในการศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (2556) ระดับค่อนข้างมาก (ร้อยละ 73.98) โดยเป็นการพบเพิ่มเติมทั้งสิ้น 11 ชนิด (92 ชนิด เปรียบเทียบกับ 81 ชนิด) ซึ่งสัตว์ที่พบในการศึกษาทั้ง 2 ครั้ง ส่วนใหญ่เป็นสัตว์ป่าประเภทอาศัยอยู่ตามที่รกร้างหรือในที่เปิดโล่งสภาพธรรมชาติ หรือประเภทอาศัยในพื้นที่เกษตรกรรมและบริเวณชุมชนที่มีกิจกรรมของมนุษย์อย่างต่อเนื่อง หรือประเภทอาศัยในน้ำหรือแบบสะเทินน้ำสะเทินบก ซึ่งสามารถอาศัยอยู่ในพื้นที่เกษตรกรรมที่ถูกรบกวนได้ค่อนข้างดี โดยมีสัตว์ป่าเพียง 2 ชนิด (งูหลาม และนกเค้าแมว) ที่เป็นสัตว์ป่าประเภท

อาศัยในพื้นที่ป่าหรือในที่มีพรรณพืชหนาแน่นและเป็นพื้นที่ที่ไม่ถูกรบกวนอย่างต่อเนื่อง ด้วยเหตุนี้ จึงแสดงให้เห็นว่า สภาพนิเวศของพื้นที่ในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (2556) มีสภาพเป็นพื้นที่ที่ไม่เหมาะสมกับสัตว์ประเภทอาศัยในพื้นที่ป่าหรือในที่มีพรรณพืชหนาแน่น และเป็นพื้นที่ที่ไม่ถูกรบกวนอย่างต่อเนื่องอยู่แล้ว จึงพบสัตว์ป่าประเภทนี้เพียง 2 ชนิด และเมื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ (การศึกษาครั้งนี้ดำเนินการเฉพาะในช่วง กม. 9+731 ถึง กม.20+500 เท่านั้น) พบสัตว์ป่ารวมทั้งสิ้น 92 ชนิด โดยเป็นสัตว์ป่าประเภทอาศัยในพื้นที่ป่าหรือในที่มีพรรณพืชหนาแน่นและเป็นพื้นที่ที่ไม่ถูกรบกวนอย่างต่อเนื่อง จำนวน 1 ชนิด คือ นกแขวกแขวงทองนชน แต่ไม่พบงูหลามและนกเค้าแมว ที่เคยพบก่อนหน้านี้ ซึ่งงูหลามเป็นสัตว์ที่มักอาศัยอยู่ใกล้แหล่งน้ำ ชุกช่อนตัวในเวลากลางวัน และออกหากินในเวลากลางคืน เช่นเดียวกับนกเค้าแมวเป็นนกที่หลบซ่อนตัวในเวลากลางวัน และออกหากินในเวลากลางคืน ซึ่งอาจทำให้ไม่พบในการศึกษาในครั้งนี้ได้

สำหรับสัตว์ป่าประเภทอื่นๆ ที่ไม่ใช่สัตว์ป่าประเภทอาศัยในพื้นที่ป่าหรือในที่มีพรรณพืชหนาแน่นและเป็นพื้นที่ที่ไม่ถูกรบกวนอย่างต่อเนื่อง พบว่ามีสัตว์ป่าที่พบเพิ่มเติมจากเดิม 27 ชนิด คือ กบนา งูเหลือมอ้อน นกปากห่าง นกยางไฟหัวดำ นกยางเขียว นกกระสานวล นกกระสาแดง นกยางโทนน้อย นกกาบน้ำปากยาว เหยี่ยวดำ เหยี่ยวแดง นกนางนวลกลีบท้ายทอยดำ นกกระปูดใหญ่ นกกาเหว่า นกแอ่นกินรัง นกกะเต็นหัวดำ นกกะเต็นน้อย ธรรมดา นกแอ่นพง นกขมิ้นท้ายทอยดำ นกแขวกแสวสีเทา นกจาบผ่นปีกแดง นกปรอดคอคลาย นกกระजิบหัวทองเหลือง นกกระจิบคอดำ นกสีชมพูสวน นกอุ้มบาตร และหนูท้องขาว ซึ่งส่วนใหญ่เป็นนก (จำนวน 24 ชนิด) ที่มีทั้งนกอพยพ และนกประจำถิ่น ซึ่งสามารถบินเข้ามาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ได้ดีกว่าสัตว์กลุ่มอื่น นอกจากนี้ พบว่านกที่พบเพิ่มเป็นสัตว์ป่าที่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2560) จำนวน 5 ชนิด คือ (1) เหยี่ยวดำเป็นสัตว์ป่าถูกคุกคามในระดับใกล้สูญพันธุ์ (EN) (2) นกกระสาแดงเป็นสัตว์ป่าถูกคุกคามในระดับมีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (VU) และ (3) นกกาบน้ำปากยาว นกนางนวลกลีบเล็ก และนกนางนวลกลีบท้ายทอยดำ (3 ชนิด) เป็นสัตว์ป่าใกล้ถูกคุกคาม (NT) และจากการศึกษาครั้งนี้ไม่พบสัตว์ป่าในพื้นที่โครงการฯ ที่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตาม IUCN (2020-1)

อย่างไรก็ตาม ผลการศึกษาเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2563 ไม่พบสัตว์ป่าที่เคยพบในการศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (2556) จำนวน 17 ชนิด โดยเป็นสัตว์ป่าประเภทอาศัยในพื้นที่ป่าหรือในที่มีพรรณพืชหนาแน่นและเป็นพื้นที่ที่ไม่ถูกรบกวนอย่างต่อเนื่อง 2 ชนิด ที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น ส่วนสัตว์ป่าประเภทอื่นๆ ที่ไม่ใช่สัตว์ป่าประเภทอาศัยในพื้นที่ป่าหรือในที่มีพรรณพืชหนาแน่นและเป็นพื้นที่ที่ไม่ถูกรบกวนอย่างต่อเนื่อง จำนวน 15 ชนิด คือ กิ้งก่าสวน งูเขียวปากแพนบ งูสยาม่านพระอินทร์ งูอวดไทย งูสายรุ้งลายขีด นกแขวก นกอีวาบ ตั๊กแตน นกปรอดหัวสีเขมา นกปรอดหัวนวล นกกระจอกตาล นกเค้าดินทุ่งเล็ก หนูผีบ้าน ค้างคาวเพดานเล็ก ค้างคาวลูกหนู และหนูจืด (*Rattus exulans*) ซึ่งทั้ง 15 ชนิด ดังกล่าว สามารถอาศัยอยู่ในพื้นที่เกษตรกรรมที่ถูกรบกวนได้ค่อนข้างดี และพบว่าเป็นนก จำนวน 6 ชนิด และเป็นนกที่ออกหากินเวลากลางคืน 1 ชนิด คือ นกแขวก ขณะที่สัตว์ป่ากลุ่มอื่นอีกจำนวน 9 ชนิด เป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม 4 ชนิด และทั้ง 4 ชนิดเป็นสัตว์ที่ออกหากินในเวลากลางคืนทั้งหมด ขณะที่สัตว์เลื้อยคลานอีก มี 1 ชนิด ได้แก่ งูสายรุ้งลายขีด และมักหลบซ่อนตัว จึงอาจพบตัวได้ยาก ส่วนอีก 3 ชนิด คือ งูอวดไทย ซึ่งออกหากินในเวลากลางคืน งูเขียวปากแพนบ และงูสยาม่านพระอินทร์ ออกหากินในเวลากลางวัน แต่โดยปกติซึ่งเป็นสัตว์ที่มักหลบซ่อนตัวอยู่แล้ว และยังเป็นสัตว์ผู้ล่า ดังนั้นจึงมีประชากรตามธรรมชาติจึงมีไม่มากนัก

สำหรับผลการสำรวจในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2564 พบว่า มีความหลากหลายชนิดเหมือนกับที่สำรวจพบในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ (พ.ศ.2556) ในระดับค่อนข้างมาก (ร้อยละ 75.47) โดยพบจำนวนชนิดรวมน้อยกว่าผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (พ.ศ.2556) จำนวน 3 ชนิด ซึ่งเป็นจำนวนชนิดที่แตกต่างกัน แต่พบว่าค่าร้อยละของชนิดเหมือนกันมีค่อนข้างสูง จากการศึกษาในครั้งนี้พบสัตว์ป่ารวมทั้งสิ้น 78 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ป่าประเภทอาศัยในพื้นที่ป่าหรือในที่มีพรรณพืชหนาแน่นและเป็นพื้นที่ที่ไม่ถูกรบกวนอย่างต่อเนื่อง และในการศึกษาครั้งนี้ก็ไม่พบงูหลาม และนกเค้าแมวที่เคยพบก่อนหน้านี้ ซึ่งงูหลามนั้นปกติมักอาศัยอยู่ใกล้แหล่งน้ำ ชุกช่อนตัวในเวลากลางวัน และออกหากินในเวลากลางคืน จึงอาจทำให้ไม่พบใน

การศึกษาครั้งนี้ ขณะที่นกเค้าโมงเป็นนกที่ออกหากินในเวลากลางคืน และหลบซ่อนตัวในเวลากลางวัน ดังนั้น อาจทำให้ไม่พบในการศึกษาในครั้งนี้ได้เช่นเดียวกัน

สำหรับสัตว์ป่าประเภทอื่นๆ ที่ไม่ใช่สัตว์ป่าประเภทอาศัยในพื้นที่ป่าหรือในที่ที่มีพรรณพืชหนาแน่นและเป็นพื้นที่ไม่ถูกรบกวนอย่างต่อเนื่อง พบว่ามีสัตว์ป่าที่พบเพิ่มจากเดิม 17 ชนิด คือ นกเป็ดผีเล็ก นกกาบบัว นกยางไฟหัวดำ นกกระสานวล นกกระสาแดง นกยางโทนน้อย นกกาบน้ำปากยาว เหยี่ยวแดง นกเค้าดิน นกทะเลขาแดงธรรมดา นกชายเลนน้ำจืด นกนางนวลธรรมดา นกกาเหว่า นกกินเปี้ยว นกขมิ้นท้ายทอยดำ นกสีชมพูสวน และหนูท้องขาว โดยส่วนใหญ่เป็นนก (จำนวน 16 ชนิด) ที่มีทั้งนกอพยพ และนกประจำถิ่น ซึ่งสามารถบินเข้ามาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ได้ดีกว่าสัตว์กลุ่มอื่น นอกจากนี้ยังพบว่านกที่พบเพิ่มจากเดิมเป็นสัตว์ป่าที่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2560) จำนวน 4 ชนิด คือ (1) นกกระสาแดง เป็นสัตว์ป่าถูกคุกคามในระดับมีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (VU) และ (2) นกกาบบัว นกกาบน้ำปากยาว และนกนางนวลแกลบเล็ก เป็นสัตว์ป่าใกล้ถูกคุกคาม (NT) และจากการศึกษาครั้งนี้มีสัตว์ป่า 1 ชนิด ที่พบในพื้นที่โครงการฯ และมีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตาม IUCN (2021-2) คือ นกกาบบัว เป็นสัตว์ป่าใกล้ถูกคุกคาม (NT)

ในขณะเดียวกันการศึกษาในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2564 ไม่พบสัตว์ป่าที่เคยพบในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (พ.ศ.2556) จำนวน 21 ชนิด โดยเป็นสัตว์ป่าประเภทอาศัยในพื้นที่ป่าหรือในที่ที่มีพรรณพืชหนาแน่นและเป็นพื้นที่ไม่ถูกรบกวนอย่างต่อเนื่อง 2 ชนิด ที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น ส่วนสัตว์ป่าประเภทอื่นๆ ที่ไม่ใช่สัตว์ป่าประเภทอาศัยในพื้นที่ป่าหรือในที่ที่มีพรรณพืชหนาแน่นและเป็นพื้นที่ไม่ถูกรบกวนอย่างต่อเนื่อง จำนวน 19 ชนิด คือ อี้ง่าดำ กิ้งก่าสวน จิ้งเหลนหลากหลาย งูกันขบ งูแสงอาทิตย์ งูเห่าหม้อ งูเขียวปากแพนงูสายรุ้งลายขีด งูลายสอสวน นกแขวก นกกระแตแต้แว๊ด นกอีราบตั๊กแตน นกปรอดหัวสีเขม่า นกปรอดหน้าขาว นกกิ่งไคร้ คอดำ นกกระจอกใหญ่ นกเค้าดินทุ่งเล็ก ค้างคาวเปดานเล็ก และหนูจืด ซึ่งทั้ง 19 ชนิดดังกล่าว สามารถอาศัยอยู่ในพื้นที่เกษตรกรรมที่ถูกรบกวนได้ค่อนข้างดี และพบว่าเป็นนกจำนวน 8 ชนิด และเป็นนกที่ออกหากินเวลากลางคืน 1 ชนิด คือ นกแขวก ขณะที่สัตว์ป่ากลุ่มอื่นอีกจำนวน 11 ชนิด เป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 2 ชนิด และทั้ง 2 ชนิด เป็นสัตว์ที่ออกหากินในเวลากลางคืนทั้งหมด ส่วนสัตว์เลื้อยคลานอีก 8 ชนิด มีจำนวน 3 ชนิด เป็นสัตว์น้ำ หรือสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก คือ งูกันขบ งูสายรุ้งลายขีด และงูลายสอสวน ซึ่งมักหลบซ่อนตัว จึงอาจพบตัวได้ยาก ส่วนอีก 3 ชนิด คือ งูเห่าหม้อ ซึ่งออกหากินในเวลาพลบค่ำ และเช้ามืด ส่วนงูแสงอาทิตย์ และงูเขียวปากแพนงู แม้จะออกหากินในเวลากลางวัน ซึ่งแม้ว่าจะพบสัตว์บกแต่โดยปกติซึ่งเป็นสัตว์ที่มักหลบซ่อนตัวอยู่แล้ว และยังเป็นสัตว์ผู้ล่า ดังนั้นจึงมีประชากรตามธรรมชาติจึงมีไม่มากนัก

จากการศึกษาในครั้งนี้ยังมีพื้นที่อีกหลายแห่งที่มีสภาพนิเวศที่สัตว์ป่าประเภทอาศัยในพื้นที่ป่าหรือในที่ที่มีพรรณพืชหนาแน่นและเป็นพื้นที่ไม่ถูกรบกวนอย่างต่อเนื่องอาจใช้อาศัยอยู่ได้ แม้ไม่ดินนั้นก็ตาม แต่เนื่องจากพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่ (โดยเฉพาะพื้นที่ดังกล่าว) มีลักษณะเป็นชุมชนที่พักอาศัย และสถานประกอบการต่างๆ ซึ่งเป็นพื้นที่เอกชนที่มีการกั้นรั้วและไม่สามารถเข้าศึกษาได้ ประกอบกับการศึกษาในช่วงเวลากลางคืนดำเนินการได้ยากกว่าการศึกษาในช่วงเวลากลางวัน จึงทำให้การศึกษาอาจไม่ครอบคลุมพื้นที่ และช่วงเวลาตามที่ได้คาดหมายไว้

โดยพื้นที่ที่ติดตามตรวจสอบทรัพยากรสัตว์ป่าในการศึกษาครั้งนี้ ไม่ครอบคลุมพื้นที่ที่เคยสำรวจพบนกอ้ายจ้าว และนกเล็กเล็บสั้น ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยนกเล็กเล็บสั้น สำรวจพบบริเวณแนวคันป้องกันน้ำเค็มฝั่งขวา สายอัมพวา ช่วง กม.73+000 ถึง กม.74+000 ฝั่งขาเข้ากรุงเทพ รวมทั้งในบริเวณอื่นๆ เช่น ชายบ่อน้ำทิ้งร้าง ห่างจากเขตทางขาออกกรุงเทพมหานครประมาณ 30 เมตร (กม.41+000 ถึง กม.42+000) และในดงป่าประชิดเขตทาง บริเวณ กม.36+000 ขาออกจากกรุงเทพมหานคร ห่างจากเขตทางประมาณ 100 เมตร ส่วนนกอ้ายจ้าว เป็นนกอพยพที่สำรวจพบขณะบินผ่านแนวเส้นทางโครงการที่ บริเวณ กม.76+000 เนือพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศดอนหอยหลอด

3.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่าในการก่อสร้างปัจจุบัน ซึ่งมีขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างระหว่าง กม.9+731 ถึง กม.20+500 ซึ่งมีลักษณะเป็นพื้นที่ชุมชน และสถานประกอบการต่างๆ ซึ่งจากการตรวจสอบพบว่า ทรัพยากรสัตว์ป่าที่พบ ส่วนใหญ่เป็นสัตว์ที่พบได้ทั่วไป ซึ่งสามารถปรับตัวให้อยู่ในพื้นที่ที่ถูกรบกวนได้ค่อนข้างดี จึงถือว่าเป็นผลกระทบระดับต่ำ สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.2.7.4 สรุปผลการศึกษา

จากผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบสัตว์ป่าในพื้นที่โครงการ จำนวน 81 ชนิด ส่วนผลการศึกษาในปัจจุบัน (พฤศจิกายน พ.ศ.2563 และพฤศจิกายน พ.ศ.2564) พบสัตว์ป่าในพื้นที่โครงการ ในระยะ 500 เมตร จำนวน 92 ชนิด และ 78 ชนิด ตามลำดับ โดยมีรายละเอียดความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าที่แตกต่างกัน ดังนี้

1) กลุ่มสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก

1.1) ผลการศึกษาในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2563 : พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทุกชนิด และพบเพิ่มเติม จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ กบนา ซึ่งเป็นสัตว์ที่สามารถพบเห็นได้ทั่วไป

1.2) ผลการศึกษาในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2564 : พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 1 ชนิด และมีชนิดที่พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการติดตามตรวจสอบเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2564 จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ อึ่งอ่างดำ

โดยในการศึกษาปัจจุบัน (พฤศจิกายน พ.ศ.2563 และพฤศจิกายน พ.ศ.2564) มีสัตว์ป่าที่ชื่อวิทยาศาสตร์ถูกเปลี่ยนแปลง (เปลี่ยนทั้งชื่อสกุล และชื่อเฉพาะ หรือเปลี่ยนชื่อเฉพาะ) จำนวน 1 ชนิด คือ จาก ปาดบ้าน (*Polypedates leucomystax*) ซึ่งแยกชนิดเป็นปาดบ้านหัวใหญ่ (*Polypedates megacephalus*) และปาดบ้าน (*Polypedates leucomystax*) โดยชนิดที่พบในพื้นที่โครงการ เป็นปาดบ้านหัวใหญ่ (*Polypedates megacephalus*)

2) กลุ่มสัตว์เลื้อยคลาน

2.1) ผลการสำรวจในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2563

พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการติดตามตรวจสอบเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2563 : จำนวน 6 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่าสวน งูหลาม งูเขียวปากแฉก งูสาม่านพระอินทร์ งูออดไทย และงูสายรุ้งลายขีด โดยเป็นชนิดที่มีระดับความชุกชุมปานกลาง 3 ชนิด คือ กิ้งก่าสวน งูสาม่านพระอินทร์ และงูออดไทย และเป็นชนิดที่มีระดับความชุกชุมน้อย 3 ชนิด คือ งูหลาม งูเขียวปากแฉก และงูสายรุ้งลายขีด

พบเพิ่มจากการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 1 ชนิด คือ งูเหลือมอ้อ ซึ่งเป็นสัตว์ที่สามารถพบเห็นได้ทั่วไป

2.2) ผลการสำรวจในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2564

พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการติดตามตรวจสอบเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2564 : จำนวน 9 ชนิด ประกอบด้วย กิ้งก่าสวน จิ้งเหลนหลากลาย งูกันขบ งูแสงอาทิตย์ งูหลาม งูเห่าหม้อ งูเขียวปากแฉก งูสายรุ้งลายขีด และงูลายสอสวน

พบเพิ่มจากการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 1 ชนิด คือ งูเหลือมอ้อ ซึ่งเป็นสัตว์ที่สามารถพบเห็นได้ทั่วไป

3) กลุ่มนก

3.1) ผลการสำรวจในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2563

พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการติดตามตรวจสอบเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2564 : จำนวน 7 ชนิด ประกอบด้วย นกแขวก นกอีวาบตักแต่น นกเค้าโมง นกปรอดหัวสีเขม่า นกปรอดหน้าवल นกกระจอกตาล และนกเค้าดินทุ่งเล็ก โดยเป็นชนิดที่มีระดับความชุกชุมปานกลาง 4 ชนิด คือ นกแขวก นกอีวาบตักแต่น นกปรอดหน้าवल และนกเค้าดินทุ่งเล็ก และเป็นชนิดที่มีระดับความชุกชุมน้อย 3 ชนิด คือ นกเค้าโมง นกปรอดหัวสีเขม่า และนกกระจอกตาล

พบเพิ่มจากการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 25 ชนิด ได้แก่ นกปากห่าง นกยางไฟหัวดำ นกยางเขียว นกกระสาवल นกกระสาแดง นกยางโทนน้อย นกกาบน้ำปากยาว เหยี่ยวดำ เหยี่ยวแดง นกนางนวลกลบท้ายทอยดำ นกกระปูดใหญ่ นกกาเหว่า นกแอ่นกินรัง นกกะเต็นหัวดำ นกกะเต็นน้อยธรรมดา นกแอ่นพง นกขมิ้นท้ายทอยดำ นกแซงแซวสีเทา นกแซงแซวหงอนขน นกจาบผนปีกแดง นกปรอดคอกลาย นกกระจับหูท้อเหลือง นกกระจับคอดำ นกสีชมพูสวน และนกอุ้มบาตร ซึ่งจาก 25 ชนิดที่พบเพิ่มเติม มี 9 ชนิด เป็นนกอพยพ คือ นกปากห่าง นกกระสาवल นกกระสาแดง นกกะเต็นหัวดำ นกกะเต็นน้อยธรรมดา นกขมิ้นท้ายทอยดำ นกแซงแซวสีเทา นกแซงแซวหงอนขน และนกอุ้มบาตร

3.2) ผลการสำรวจในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2564

พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการติดตามตรวจสอบเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2564 : จำนวน 9 ชนิด ประกอบด้วย นกแขวก นกกระแตแต้แว๊ด นกอีวาบตักแต่น นกเค้าโมง นกปรอดหัวสีเขม่า นกปรอดหน้าवल นกกิ้งโครงคอดำ นกกระจอกใหญ่ และนกเค้าดินทุ่งเล็ก ซึ่งทั้ง 9 ชนิด เป็นนกประจำถิ่น

พบเพิ่มจากการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 16 ชนิด ได้แก่ นกเป็ดผีเล็ก นกกาบบัว นกยางไฟหัวดำ นกกระสาवल นกกระสาแดง นกยางโทนน้อย นกกาบน้ำปากยาว เหยี่ยวแดง นกเค้าดิน นกทะเลาแดงธรรมดา นกชายเลนน้ำจืด นกนางนวลธรรมดา นกกาเหว่า นกกินเปี้ยว นกขมิ้นท้ายทอยดำ และนกสีชมพูสวน ซึ่งจาก 16 ชนิดที่พบเพิ่มเติม มี 9 ชนิด เป็นนกอพยพ คือ นกกาบบัว นกกระสาवल นกกระสาแดง นกยางโทนน้อย นกเค้าดิน นกทะเลาแดงธรรมดา นกชายเลนน้ำจืด นกนางนวลธรรมดา และนกขมิ้นท้ายทอยดำ

4) กลุ่มสัตว์เลื้อยคลานด้วยนม :

4.1) ผลการสำรวจในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2564

พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการติดตามตรวจสอบเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2563 : จำนวน 4 ชนิด ประกอบด้วย หนูผีบ้าน ค้างคาวเพดานเล็ก ค้างคาวลูกหนู และหนูจืด โดยทั้ง 4 ชนิด มีระดับความชุกชุมปานกลาง

พบเพิ่มจากการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 1 ชนิด คือ หนูท้องขาว ซึ่งเป็นสัตว์ที่สามารถพบเห็นได้ทั่วไป

4.2) ผลการสำรวจในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2564

พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการติดตามตรวจสอบเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2564 : จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ ค้างคาวเพดานเล็ก และหนูจืด

พบเพิ่มจากการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ หนูท้องขาว ซึ่งเป็นสัตว์ที่สามารถพบเห็นได้ทั่วไป

ความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าที่แตกต่างกันระหว่างการศึกษ 2 ครั้งนี้ เนื่องจากปัจจัย 3 ประการ คือ

1) **ในประเด็นปริมาณประชากร :** สัตว์ป่าบางชนิดมีประชากรมาก จะแพร่กระจายเป็นบริเวณกว้าง ส่วนชนิดที่มีประชากรน้อยแพร่กระจายเฉพาะพื้นที่ ดังนั้น โอกาสการพบเห็นตัวสัตว์ป่าชนิดที่มีประชากรน้อยจึงต่ำ หรือไม่พบเห็นตัว ซึ่งสัตว์ป่าที่ไม่พบในผลการศึกษาดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2563 จำนวน 17 ชนิด ประกอบไปด้วย 6 ชนิด ที่มีประชากรระดับชุมชนน้อย คือ งูหลาม งูเขียวปากแพนงู งูสายรุ้งลายขีด นกเค้าโมง นกปรอดหัวสีเขม่า และนกกระจอกตาล และจำนวน 11 ชนิด ที่มีประชากรชุกชุมปานกลาง คือ กิ้งก่าสวน งูสามม่านพระอินทร์ งูออกไทย นกแขวก นกอีวาบตักแตน นกปรอดหน้าขาว นกเค้าดินทุ่งเล็ก หนูผีบ้าน ค้างคาวเพดานเล็ก ค้างคาวลูกหนู และหนูจืด

ส่วนสัตว์ป่าที่สำรวจไม่พบในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2564 มีจำนวน 21 ชนิด โดยเป็นชนิดที่มีประชากรระดับชุมชนน้อย จำนวน 8 ชนิด คือ จิ้งเหลนหลากลาย งูหลาม งูเขียวปากแพนงู งูสายรุ้งลายขีด นกเค้าโมง นกปรอดหัวสีเขม่า นกกิ้งโคงคอดำ และนกกระจอกใหญ่ ส่วนชนิดที่มีประชากรชุกชุมปานกลาง จำนวน 13 ชนิด คือ อึ่งขำดำ กิ้งก่าสวน งูกันขบ งูแสงอาทิตย์ งูเห่าหม้อ งูลายสอสวน นกแขวก นกกระแตแต้แว๊ด นกอีวาบตักแตน นกปรอดหน้าขาว นกเค้าดินทุ่งเล็ก ค้างคาวเพดานเล็ก และหนูจืด

2) **ประเด็นของนกอพยพ :** นกอพยพที่โยกย้ายเข้ามาประเทศไทยในฤดูหนาวนั้น แต่ละชนิดไม่ได้เข้ามาในช่วงเวลาพร้อมกัน ส่วนใหญ่เข้ามาประเทศไทยประมาณเดือนตุลาคม แต่พบบางชนิดเข้ามาประเทศไทยตั้งแต่เดือนกันยายน และออกไปจากประเทศไทยในช่วงเวลาแตกต่างกัน โดยนกอพยพส่วนใหญ่โยกย้ายออกจากประเทศไทยประมาณเดือนมีนาคม แต่นกอพยพบางชนิดโยกย้ายออกไปก่อนหน้านี้ ประกอบกับ นกอพยพเมื่อโยกย้ายเข้ามาประเทศไทยไม่ได้อาศัยและหากินในพื้นที่แห่งเดิมเป็นประจำทุกปี และไม่ได้อาศัยหากินอยู่ในพื้นที่เดิมเป็นเวลานาน ดังนั้นการศึกษาแต่ละปีจึงมีโอกาสพบนกอพยพในความหลากหลายชนิดแตกต่างกัน

โดยผลการศึกษาในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2563 พบนกอพยพต่างกับนกอพยพที่พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 9 ชนิด ได้แก่ นกปากห่าง นกกระสาขาว นกกระสาแดง นกกระเต็นหัวดำ นกกระเต็นน้อยธรรมดา นกขมิ้นท้ายทอยดำ นกแขวงแวงสีเทา นกแขวงแวงหงอนขน และนกอู๋มาตร ซึ่งเป็นนกอพยพเข้ามาประเทศไทยในฤดูหนาว

ส่วนผลการศึกษาในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2564 พบนกอพยพที่ไม่พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ จำนวน 16 ชนิด ได้แก่ นกเป็ดผีเล็ก นกกาบบัว นกยางไฟหัวดำ นกกระสาขาว นกกระสาแดง นกยางโทนน้อย นกกาบน้ำปากยาว เหยี่ยวแดง นกเค้าดิน นกทะเลสาแดงธรรมดา นกชายเลนน้ำจืด นกนางนวลธรรมดา นกกาเหว่า นกกินเปี้ยว นกขมิ้นท้ายทอยดำ และนกสีชมพูสวน โดยมีนก 9 ชนิด ที่เป็นนกอพยพ คือ นกกาบบัว นกกระสาขาว นกกระสาแดง นกยางโทนน้อย นกเค้าดิน นกทะเลสาแดงธรรมดา นกชายเลนน้ำจืด นกนางนวลธรรมดา และนกขมิ้นท้ายทอยดำ ซึ่งอพยพเข้ามาประเทศไทยในฤดูหนาว

ทั้งนี้ การที่ผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน พบจำนวนนกอพยพเพิ่มเติมมากกว่าผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น อาจเป็นผลมาจากช่วงเวลาในการสำรวจซึ่งปัจจุบันได้ดำเนินการสำรวจในเดือนพฤศจิกายน ส่วนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ดำเนินการสำรวจในเดือนตุลาคม และ มีนาคม

3) **สภาพนิเวศพื้นที่โดยรอบโครงการก่อสร้างทาง ช่วง กม.9+731 ถึง กม.20+500 :** จากการทบทวนผลการศึกษาในรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า สภาพนิเวศโดยรวมของพื้นที่ศึกษาก่อนการก่อสร้างโครงการ มีสภาพนิเวศเป็นเมือง ที่มีหย่อมของพื้นที่ลุ่มน้ำขังกร้าง และพื้นที่เกษตรกรรมแทรกอยู่เป็นแห่งๆ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นบ่อเลี้ยงปลา โดยส่วนมากอยู่ในเขตจังหวัดสมุทรสาคร สำหรับพื้นที่ชุมชนมีทั้งพื้นที่พักอาศัย และพื้นที่ของโรงงานอุตสาหกรรม และมีอยู่ล้อมรอบพื้นที่กร้าง พรรณไม้ธรรมชาติที่พบ เช่น สะแก มะขามเทศ โพธิ์ ไทร จามจุรี ชลูด อ้อ ฤๅษี โสน เป็นต้น ขณะที่บ่อเลี้ยงปลามีการปลูกพืชร่วมอยู่ด้วย เช่น มะม่วง กล้าย มะละกอ มะขาม เป็นต้น สำหรับแหล่งน้ำ มีตัดผ่านแนวถนนพระราม 2 อยู่หลายแห่ง อาทิ คลองเลนเปิน คลองบางน้ำจืด นอกจากนั้นยังมีบ่อน้ำ

กระจายอยู่หลายแห่งตามพื้นที่ที่รกร้าง ขณะที่พื้นที่ริมถนนถูกรบกวนจากกิจกรรมมนุษย์ที่เข้าไปใช้ประโยชน์ จึงไม่พบสัตว์ป่าประเภทอาศัยในพื้นที่ป่าหรือในที่ที่มีพรรณพืชหนาแน่นและเป็นพื้นที่ไม่ถูกรบกวนอย่างต่อเนื่อง เข้ามาใช้พื้นที่เป็นแหล่งอาศัยและหากิน ส่วนสัตว์ป่าที่เข้ามาใช้ประโยชน์ส่วนใหญ่เป็นสัตว์ป่าประเภทอาศัยอยู่ตามที่รกร้างหรือในที่เปิดโล่งสภาพธรรมชาติ หรือประเภทอาศัยในพื้นที่เกษตรกรรมและบริเวณชุมชนที่มีกิจกรรมของมนุษย์อย่างต่อเนื่อง หรือประเภทอาศัยในน้ำหรือแบบสะเทินน้ำสะเทินบกเป็นหลัก ยกตัวอย่างเช่น นกที่พบในการผลการศึกษาในปัจจุบัน แต่ไม่พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 25 ชนิด ได้แก่ นกปากห่าง (*Anastomus oscitans*) นกยางไฟหัวดำ (*Ixobrychus sinensis*) นกยางเขียว (*Butorides striata*) นกกระสาขาว (*Ardea cinerea*) นกกระสาแดง (*Ardea purpurea*) นกยางโทนน้อย (*Ardea intermedia*) นกกาน้ำปากยาว (*Phalacrocorax fuscicollis*) เหยี่ยวดำ (*Milvus migrans*) เหยี่ยวแดง (*Haliastur indus*) นกนางนวลเกลบท้ายทอยดำ (*Sterna sumatrana*) นกกระปูดใหญ่ (*Centropus sinensis*) นกกาเหว่า (*Eudynamis scolopaceus*) นกแอ่นกินรัง (*Aerodramus germani*) นกกะเต็นหัวดำ (*Halcyon pileata*) นกกะเต็นน้อยธรรมดา (*Alcedo atthis*) นกแอ่นพง (*Artamus fuscus*) นกขมิ้นท้ายทอยดำ (*Oriolus chinensis*) นกแซงแซวสีเทา (*Dicrurus leucophaeus*) นกแซงแซวหงอนขน (*Dicrurus hottentottus*) นกจาบผ่นปีกแดง (*Mirafra erythrocephala*) นกปรอดคอกลาย (*Pycnonotus finlaysoni*) นกกระजิบหัวทอเหลือง (*Prinia flaviventris*) นกกระจิบคอดำ (*Orthotomus atrogularis*) นกสีชมพูสวน (*Dicaeum cruentatum*) และนกอุ้มบาตร (*Motacilla alba*) มีจำนวน 21 ชนิด ที่พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม นอกพื้นที่การศึกษาโครงการในครั้งนี้ ดังนั้นจึงแสดงให้เห็นว่าโครงการก่อสร้างทางหลวงสายหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (พระราม 2) ในระยะ 500 เมตร ช่วง กม.9+731 ถึง กม.20+500 ไม่ได้เป็นสาเหตุให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศพื้นที่โดยรอบโครงการ และไม่ส่งผลกระทบต่อชนิดของสัตว์ป่าที่อยู่โดยรอบในพื้นที่ดังกล่าว

4) **พื้นที่ศึกษา :** เนื่องจากการศึกษารั้วนี้ไม่สามารถเข้าศึกษาในพื้นที่ เนื่องจากเป็นพื้นที่ของภาคเอกชนที่มีการกั้นรั้ว ขณะเดียวกันการศึกษาในช่วงเวลากลางคืนดำเนินการศึกษาลำบากกว่าการศึกษาในเวลากลางวันมาก จึงทำให้การศึกษาอาจไม่ครอบคลุมพื้นที่ และช่วงเวลา ประกอบกับพื้นที่ในการศึกษารั้วนี้ อยู่ในช่วง กม.9+731 ถึง กม.20+500 ซึ่งมีระยะทางสั้นกว่าพื้นที่ศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ศึกษาในช่วง กม.9+731 ถึง กม.34+731 เป็นระยะทางที่แตกต่างกันถึง 14.231 กิโลเมตร ดังนั้น สัตว์ป่าที่เคยพบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมแต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน จำนวน 9 ชนิด คือ กิ้งก่าสวน (*Calotes mystaceus*) งูเขียวปากแพน (*Ahaetulla nasuta*) งูสามง่ามพระอินทร์ (*Dendrelaphis pictus*) งูสายรุ้งลายขีด (*Enhydrys enhydryis*) นกอีวาบตักแตน (*Cacomantis merulinus*) นกปรอดหัวสีเขม่า (*Pycnonotus aurigaster*) นกปรอดหน้าขาว (*Pycnonotus goiavier*) นกกระจอกตาล (*Passer flaveolus*) และนกเด้าดินทุ่งเล็ก (*Anthus rufus*) อาจพบในพื้นที่ตั้งแต่ กม.20+501 ถึง กม.34+731 ก็ได้ ขณะเดียวกัน มีสัตว์ป่าหลายชนิดที่ออกหากินในเวลากลางคืน และเคยพบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการศึกษารั้วนี้ จำนวน 8 ชนิด ได้แก่ งู หลาม (*Python bivittatus*) งูอดไทย (*Oligodon taeniatu*) นกแขวก (*Nycticorax nycticorax*) นกเค้าโมง (*Glaucidium cuculoides*) หนูผีบ้าน (*Suncus murina*) ค้างคาวเพดานเล็ก (*Scotophilus kuhlii*) ค้างคาวลูกหนู (*Pipistrellus spp.*) หนูจิ้ง (*Rattus exulans*)

ด้วยปัจจัยทั้ง 4 ประการดังกล่าวข้างต้น ทำให้ผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการศึกษาปัจจุบัน (พฤศจิกายน พ.ศ.2563) พบสัตว์ป่าในความหลากหลายชนิดแตกต่างกันจำนวน 45 ชนิด อย่างไรก็ตาม เมื่อวิเคราะห์ความคล้ายคลึงของสัตว์ป่า พบว่า มีความคล้ายคลึงกันร้อยละ 73.98 หมายถึง มีความหลากหลายชนิดเหมือนกันมาก ซึ่งความหลากหลายชนิดที่เหมือนกันเป็นสัดส่วนมากนัก อธิบายได้ว่า แม้ว่าปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการฯ แต่เนื่องจากสภาพนิเวศที่อยู่โดยรอบมีสภาพนิเวศลักษณะเดียวกัน และเป็นสภาพนิเวศที่สามารถรองรับการอาศัยของสัตว์ป่าประเภทอาศัยอยู่ตามที่รกร้างหรือในที่เปิดโล่งสภาพธรรมชาติ หรือประเภทอาศัยในพื้นที่เกษตรกรรมและบริเวณชุมชนที่มีกิจกรรมของมนุษย์อย่างต่อเนื่อง หรือประเภทอาศัยในน้ำหรือแบบสะเทินน้ำสะเทินบก ดังนั้นสัตว์ป่าที่พบจึงเป็นสัตว์ป่าประเภทที่ทนทานต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพนิเวศได้ค่อนข้างมาก และหลากหลายรูปแบบ ส่วนสัตว์ป่าที่ถูกรบกวนการดำรงชีวิตจากกิจกรรมของโครงการฯ บางส่วนโยกย้ายออกจากพื้นที่

ซึ่งมีเพียงส่วนน้อย ซึ่งเมื่อดำเนินการก่อสร้างแนวเส้นทางแล้วเสร็จ หรือการรบกวนสัตว์ป่าลดน้อยลง สัตว์ป่าที่อพยพ ออกจากกลับเข้ามาใช้ประโยชน์พื้นที่โดยรอบโครงการฯ อีกครั้ง จึงถือว่ากิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ทำให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่าในระดับต่ำ

5.2.8 คมนาคม อุบัติเหตุและความปลอดภัย

5.2.8.1 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อรวบรวมข้อมูลสภาพการจราจรปัจจุบัน สถิติอุบัติเหตุหรือความเสียหายตามแนวเส้นทาง และหาวิธีการแก้ไขปัญหาคอขวดที่เกิดขึ้นในระหว่างการใช้เส้นทางโครงการ
- 2) เพื่อประเมินประสิทธิภาพของมาตรการในการลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัยที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการฯ
- 3) เพื่อเสนอแนะปรับปรุงมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ เนื่องจากกิจกรรมของโครงการฯ

5.2.8.2 วิธีการศึกษา

- 1) ตรวจสอบสภาพการคมนาคมของโครงการ และเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง สภาพการจราจร และความเสียหายของผิวจราจร ฯลฯ โดยใช้การสำรวจในภาคสนามและจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง หรือหน่วยงานท้องถิ่นของกรมทางหลวง โดยดำเนินการตรวจสอบ ปีละ 2 ครั้ง
- 2) สำรวจและรวบรวมข้อมูลสภาพการจราจรบนเส้นทางหลักและโครงข่ายที่เกี่ยวข้องปีละ 2 ครั้ง
 - 2.1) ข้อมูลจำนวนชนิดและประเภทของยานพาหนะ จะรวบรวมจากสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง หรือหน่วยงานท้องถิ่นของกรมทางหลวง
 - 2.2) ข้อมูลความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง/ลำเลียงวัสดุอุปกรณ์ฯ จะรวบรวมโดยตรงจากการสำรวจและสุ่มตัวอย่างในภาคสนาม
- 3) ตรวจสอบสภาพผิวทางจราจร โครงสร้างทาง การชำรุดขององค์ประกอบต่างๆ จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ทางเชื่อมหรือทางเข้าสถานที่ต่างๆ การกีดขวางการคมนาคม ฯลฯ โดยใช้การสำรวจในภาคสนามและจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง หรือหน่วยงานท้องถิ่นของกรมทางหลวง โดยดำเนินการตรวจสอบ ปีละ 2 ครั้ง
- 4) รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ ตำแหน่งและเวลาที่เกิดเหตุ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ระดับความรุนแรง และผลการเข้าช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุเพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ในการปรับปรุงระบบความปลอดภัยของเส้นทางฯ โดยจะรวบรวมจากสถานีตำรวจหรือสถานพยาบาลในท้องถิ่นที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางตัดผ่านปีละ 1 ครั้ง

5) ระยะเวลาตรวจสอบ : ดำเนินการตรวจสอบสภาพการคมนาคมขนส่งปีละ 2 ครั้ง ในเดือนสิงหาคม และเดือนกุมภาพันธ์ ตลอดระยะเวลาการศึกษา 24 เดือน รวมจำนวนทั้งสิ้น 4 ครั้ง ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจแล้ว จำนวน 4 ครั้ง รายละเอียดดังนี้

- ครั้งที่ 1 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563
- ครั้งที่ 2 วันที่ 9 ธันวาคม พ.ศ. 2563
- ครั้งที่ 3 วันที่ 17 กันยายน พ.ศ. 2564
- ครั้งที่ 4 วันที่ 4 มีนาคม พ.ศ. 2565

6) สรุปผลการศึกษา

6.1) สรุปผลการติดตามตรวจสอบและสรุปผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุและความปลอดภัย ในสภาพปัจจุบัน รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งเพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

6.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย ตามความเหมาะสม หรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบันหากพบปัญหาผลกระทบทางด้านการคมนาคมจะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาดังกล่าวทันที

6.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านระบบคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย ที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบันและอนาคต

5.2.8.3 ผลการศึกษา

1) ผลการทบทวนรายงานการศึกษาเดิม

1.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่ามีการสำรวจปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนน ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 4 ทางหลวงหมายเลข 35 ทางหลวงหมายเลข 3088 ทางหลวงหมายเลข 325 ทางหลวงหมายเลข 3242 และทางหลวงหมายเลข 3091 ในวันธรรมดาและวันหยุด โดยผลการสำรวจพบว่าปริมาณจราจรในช่วงวันธรรมดาโดยเฉลี่ยประมาณ ร้อยละ 11 จะมีปริมาณจราจรสูงสุดอยู่บนทางหลวงหมายเลข 35 ช่วงแยกต่างระดับบางขุนเทียน-อำเภอเมืองสมุทรสาคร มีปริมาณจราจร 168,228 คัน/วัน โดยในวันธรรมดามีปริมาณจราจร 11,291 คัน/ชั่วโมง และในวันหยุดมีปริมาณจราจร 11,975 คัน/ชั่วโมง สำหรับผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในช่วงระหว่างดาวคะนองถึงทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน ปริมาณจราจรบนโครงการจะสูงในช่วงจุดเริ่มต้นของโครงการเช่นเดียวกับปริมาณบนทางหลวงโครงการ ทั้งนี้เนื่องจากต้องรองรับปริมาณเดินทางในเขตชุมชนซึ่งมีความหนาแน่นสูง และปริมาณจราจรผ่านเมือง โดยปริมาณจราจรในช่วงระหว่างดาวคะนองถึงทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน มีปริมาณจราจรในปี พ.ศ. 2563 ซึ่งเป็นปีสมมติเปิดให้บริการทางหลวงโครงการ ประมาณ 276,496 PCU/วัน เพิ่มขึ้นเป็น 414,931 PCU/วัน ในปีพ.ศ. 2592 (ปีที่ 30) หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มของปริมาณจราจรในช่วงเวลาดังกล่าวเฉลี่ยร้อยละ 1.5 ต่อปีสำหรับปริมาณจราจรในช่วงระหว่างจุดเริ่มต้นโครงการ (ทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน) จนถึงทางขึ้น-ลงบางขุนเทียน (บางกระดี่) มีปริมาณจราจรลดลงเล็กน้อย โดยมีปริมาณจราจรประมาณ 215,059-331,413 PCU/วันในช่วงเวลาดังกล่าว โดยคิดเป็นอัตราการเพิ่มเฉลี่ยร้อยละ 1.6 ต่อปี

ส่วนผลการรวบรวมข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในปี พ.ศ. 2550-2554 ของ กรุงเทพมหานคร และจังหวัดสมุทรสาคร สามารถสรุปได้ดังนี้

(1) กรุงเทพมหานคร มีการรับแจ้งเหตุเฉลี่ย 43,662 ครั้ง มีทรัพย์สินเสียหาย 885,152,455 บาท มีผู้เสียชีวิตเฉลี่ย 433 คน และมีผู้บาดเจ็บเฉลี่ยรวมทั้งหมด 12,150 ราย

(2) จังหวัดสมุทรสาคร มีการรับแจ้งเหตุเฉลี่ย 172 ครั้ง มีทรัพย์สินเสียหาย 4,960,970 บาท มีผู้เสียชีวิตเฉลี่ย 54 คน และมีผู้บาดเจ็บเฉลี่ยรวมทั้งหมด 103 ราย

1.2) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ได้ศึกษาปริมาณจราจรเฉลี่ยของทางหลวงที่แนวเส้นทางโครงการพาดผ่านตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553-2555 สรุปได้ดังนี้

1) ทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2) หรือ สายธนบุรี-ปากท่อ มีปริมาณจราจรเฉลี่ยตั้งแต่ 40,001-80,000 คันต่อวันและ 80,000 คันต่อวันขึ้นไป

2) ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร) หรือถนนกาญจนาภิเษก มีปริมาณจราจรเฉลี่ยตั้งแต่ 80,000 คันต่อวันขึ้นไป

3) ทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) มีปริมาณจราจรเฉลี่ยตั้งแต่ 20,001-40,000 คันต่อวัน 40,001-80,000 คันต่อวัน และ 80,000 คันต่อวันขึ้นไป

4) ทางหลวงหมายเลข 303 สายดาวคะนอง – ป้อมพระจุลจอมเกล้า (ถนนสุขสวัสดิ์) มีปริมาณจราจรเฉลี่ย 20,001-40,000 คันต่อวัน

5) ทางหลวงหมายเลข 325 เป็นทางหลวงเชื่อมต่อระหว่างทางหลวงหมายเลข 4 กับจังหวัดสมุทรสงคราม มีปริมาณจราจรเฉลี่ย 10,001-20,000 คันต่อวัน

6) ทางหลวงหมายเลข 3088 (ราชบุรี - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3093) มีปริมาณจราจรเฉลี่ย 10,001-20,000 คันต่อวัน

7) ทางหลวงหมายเลข 3097 สายแยกทางหลวงหมายเลข 4 (พระประโทน) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 35 (บ้านบ่อ) หรือถนนพระประโทน-บ้านแพ้ว มีปริมาณจราจรเฉลี่ย 20,001-40,000 คันต่อวัน

8) ทางหลวงหมายเลข 3091 หรือถนนเศรษฐกิจ 1 สายแยกทางหลวงหมายเลข 4 (อ้อมน้อย) – ต่อทางของเทศบาลเมืองสมุทรสาคร มีปริมาณจราจรเฉลี่ย 20,001-40,000 คันต่อวัน

นอกจากนี้ ยังได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลด้านการขนส่งที่เกี่ยวข้องทั้งในอดีตและปัจจุบัน ด้านการขนส่งที่เกี่ยวข้องทั้งในอดีตและปัจจุบันเพื่อใช้เป็นฐานสำหรับองค์ประกอบในการคาดการณ์แนวโน้มปริมาณจราจรในอนาคต โดยจากข้อมูลรายละเอียดสถิติข้อมูลปริมาณจราจรที่สำรวจโดยกรมทางหลวง ณ สถานีสำรวจต่างๆ บริเวณพื้นที่โครงการและบริเวณใกล้เคียงตั้งแต่ปี พ.ศ.2551 ถึงปี พ.ศ.2555 พบว่า ทางหลวงหมายเลข 9 กม. 19+347 ช่วงพระประแดง ถึง กม.30+600 (ต่อเขต สน.บต.นนทบุรี) มีปริมาณการจราจรรวมทั้งขาเข้า-ขาออกมากที่สุด รองลงมา คือ ทางหลวงหมายเลข 35 กม.6+500 ช่วงแยกทางหลวงหมายเลข 303 (ดาวคะนอง) ถึง กม.14+660 (ต่อเขตแขวงทางหลวงสมุทรสาคร) และปริมาณการจราจรที่น้อยที่สุดคือ ทางหลวงหมายเลข 3423 กม.3+400 ช่วงสมุทรสาคร-โคกขาม

2) ผลการดำเนินการในปัจจุบัน

2.1) สภาพการคมนาคมของโครงการ

เส้นทางคมนาคมของโครงการ : เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะเป็นทางพิเศษมีรูปแบบเป็น โครงสร้างยกระดับชั้นที่ 3 ขนาด 6 ช่องจราจร โดยมีทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน ทำหน้าที่รับและส่งรถจาก ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (กาญจนาภิเษก) และ ทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2 ตอน บางขุนเทียน-ดาวคะนอง) รวมทั้งมีโครงการเชื่อมต่อกับระบบทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย มาเชื่อมต่อกับทางยกระดับโครงการ ที่ กม 9+800 โดยโครงการมีทางขึ้นลงบน ทางหลวงหมายเลข 35 ที่ กม.11+300 กม.15+700 และ กม.19+500 ซึ่งโครงการจะมีผลต่อปริมาณจราจรของ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (กาญจนาภิเษก) ทางหลวงหมายเลข 35 (พระราม 2) และ ทางหลวงหมายเลข 3242 (เอกชัย) ซึ่งเป็นถนนเชื่อมกับโครงการโดยตรง

สถานะของการก่อสร้างโครงการในปัจจุบัน : (ภาพที่ 5.2.8-1)

เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2563 พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างทางยกระดับ ตอน 3 อยู่ระหว่างการก่อสร้างฐานราก เสา และคาน ของทางยกระดับ ส่วนการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 1 และตอน 2 อยู่ระหว่างการเตรียมพื้นที่เพื่อรอการก่อสร้าง ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างทางยกระดับ ได้มีการกันพื้นที่ก่อสร้างด้วยกำแพงคอนกรีตบน ทางหลวงหมายเลข 35 ซึ่งในการก่อสร้างจะยังคงผิวจราจรในเส้นทางหลักไว้ 6 ช่องจราจร และทางขนานไว้ 4-6 ช่องจราจร

ส่วนกิจกรรมการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 ได้ดำเนินการก่อสร้างผิวจราจรบนทางหลัก จำนวน 6 ช่องจราจร ส่วนช่องจราจรด้านขวา อีก 2 ช่องจราจร ได้ดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างชั้นทางชั้นที่ 1 แล้ว ส่วนผิวจราจรชั้นที่ 2 ยังอยู่ระหว่างรอการดำเนินการภายหลังกิจกรรมการก่อสร้างฐานรากของทางยกระดับแล้วเสร็จ ส่วนทางขนานของทางหลวงหมายเลข 35 ได้ดำเนินการก่อสร้างปรับปรุงผิวทางแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง ป้ายจราจร และไฟฟ้าส่องสว่าง

เดือนธันวาคม พ.ศ. 2563 พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างทางยกระดับ ตอน 3 อยู่ระหว่างการก่อสร้างฐานราก เสา และคาน ของทางยกระดับ ส่วนโครงการฯ ตอน 1 และ ตอน 2 อยู่ระหว่างการก่อสร้างฐานรากของทางยกระดับ และทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน

ส่วนกิจกรรมการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 ตอน 3 (กม.17+400 ถึง กม.21+500) ได้ดำเนินการก่อสร้างปรับปรุงแล้วเสร็จ และได้เปิดให้บริการแล้ว ส่วนกิจกรรมการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 ตอน 1 และตอน 2 อยู่ระหว่างการก่อสร้างสะพานกลับรถ บริเวณ กม.12+000 และ กม.16+000 ตามลำดับ รวมทั้งอยู่ระหว่างการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง ป้ายจราจร และไฟฟ้าส่องสว่าง

เดือนกันยายน พ.ศ.2564 พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างทางยกระดับ ตอน 1 อยู่ระหว่างการก่อสร้างฐานรากของทางยกระดับ และทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน ส่วนโครงการฯ ตอน 2 อยู่ระหว่างการก่อสร้าง เสา คาน และพื้นของทางยกระดับ รวมทั้งก่อสร้างฐานรากของทางขึ้น-ลง พันท้ายนรสิงห์ สำหรับโครงการฯ ตอน 3 อยู่ระหว่างการวางคาน และพื้นของทางยกระดับ และก่อสร้างฐานรากของทางขึ้น-ลง มหาชัยเมืองใหม่ 1

ส่วนกิจกรรมการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 ตอน 2 (กม.13+300 ถึง กม. 17+400) ได้ดำเนินการก่อสร้างปรับปรุงแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการแล้วตั้งแต่วันที่ 29 กันยายน พ.ศ.2564 ส่วนกิจกรรมการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 ตอน 1 (กม.9+800 ถึง กม.กม.13+300) อยู่ระหว่างการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง ป้ายจราจร และไฟฟ้าส่องสว่าง โดยได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการในวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2564

เดือนมีนาคม พ.ศ.2565 พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างทางยกระดับ ตอน 1 อยู่ระหว่างการก่อสร้างต่อม่อทางยกระดับทางยกระดับ การหล่อชิ้นส่วน และการวางคานสะพานทางยกระดับ รวมทั้งอยู่ระหว่างการก่อสร้างบริเวณทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน กม.9+731 ซึ่งยังอยู่ระหว่างรอการรื้อย้ายสาธารณูปโภค ส่วนโครงการฯ ตอน 2 ได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างต่อม่อและฐานราก ของทางยกระดับแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการวางคานสะพานทางยกระดับ และหล่อชิ้นส่วนสะพาน ส่วนกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณทางขึ้น-ลงพื้นที่ท้ายนรสิงห์ พบว่า อยู่ระหว่างการขุดเสาเข็ม เพื่อก่อสร้างฐานรากของทางขึ้น-ลงด้านขาเข้า และอยู่ระหว่างการก่อสร้างต่อม่อของทางขึ้น-ลง ด้านขาออก สำหรับโครงการฯ ตอน 3 ได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างต่อม่อและฐานรากของทางยกระดับแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการวางคานสะพาน ส่วนบริเวณทางขึ้น-ลงมหาชัยเมืองใหม่ 1 ได้ดำเนินการก่อสร้างฐานรากแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการทำต่อม่อทางขึ้น-ลง

ส่วนกิจกรรมการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 ระดับดิน (กม.9+800 ถึง กม. 21+500) ได้ดำเนินการก่อสร้างปรับปรุงแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการตลอดแนวเส้นทางแล้วตั้งแต่วันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2564 ที่ผ่านมา



ผิวทางถนนระดับพื้นก่อสร้างแล้วเสร็จ
กม.10+800



การก่อสร้างทางยกระดับที่คงช่องจราจรไว้เท่าเดิม
กม.15+900 (ซ้ายทาง)



การติดตั้งกำแพงคอนกรีตกันพื้นที่ก่อสร้าง
กม.14+000 (ขวาทาง)



งานก่อสร้างอาคารระบายน้ำในแนวนาน
กม.12+300 (ขวาทาง)



งานก่อสร้างทางยกระดับบริเวณเกาะกลาง
กม.18+600



การติดตั้งป้ายเตือนพื้นที่ก่อสร้าง
กม.20+600 (ขวาทาง)

ครั้งที่ 1 : สิงหาคม พ.ศ.2563

ภาพที่ 5.2.8-1 สภาพเส้นทางโครงการปัจจุบัน



การติดตั้งกำแพงคอนกรีตกันพื้นที่ก่อสร้าง
กม.13+315



งานก่อสร้างอาคารระบายน้ำในแนวนาน
กม.13+315 (ซ้ายทาง)



ผิวทางถนนระดับพื้นก่อสร้างแล้วเสร็จ
กม.15+600 (ซ้ายทาง)



งานก่อสร้างทางยกระดับ โครงการฯ ตอน 2
บริเวณเกาะกลาง กม.15+600



การติดตั้งตาข่ายชิงด้านล่างโครงสร้างทางยกระดับ
กม.14+595



สะพานกลับรถ กม.16+000 (ระดับดิน)

ครั้งที่ 2 : ธันวาคม พ.ศ.2564

ภาพที่ 5.2.8-1 สภาพเส้นทางโครงการปัจจุบัน (ต่อ)



การก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ
(โครงการฯ ตอน 1) กม.13+315



อาคารระบายน้ำในแนวนาน
กม.13+315 (ซ้ายทาง)



อาคารระบายน้ำในแนวนาน
กม.15+567 (ขวาทาง)



การก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ
(โครงการฯ ตอน 2) กม.16+766



ผิวทางถนนระดับพื้น กม.17+970 (ซ้ายทาง)



การก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ
(โครงการฯ ตอน 3) กม.19+515

ครั้งที่ 3 : กันยายน พ.ศ.2564

ภาพที่ 5.2.8-1 สภาพเส้นทางโครงการปัจจุบัน (ต่อ)



การก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ
(โครงการฯ ตอน 1) กม.12+350



การก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ
(โครงการฯ ตอน 1) กม.13+315



การก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ
(โครงการฯ ตอน 2) กม.14+060



การก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ
(โครงการฯ ตอน 2) กม.15+565



การก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ
(โครงการฯ ตอน 2) กม.17+950



การก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ
(โครงการฯ ตอน 3) กม.19+110

ครั้งที่ 4 : มีนาคม พ.ศ.2565

ภาพที่ 5.2.8-1 สภาพเส้นทางโครงการปัจจุบัน (ต่อ)

สภาพการจราจร : เนื่องจากปัจจุบันอยู่ในระหว่างการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ ซึ่งได้มีการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างบนทางหลวงหมายเลข 35 ให้ช่องทางหลักใช้งานได้ 6 ช่อง และทางขนานใช้งานได้ 6 ช่องจราจร ในช่วงทางปรกติ ส่วนบริเวณทางขึ้น ทางลงทางยกระดับและจุดกลับรถ ใช้งานได้ 4 ช่องจราจร โดยไม่มีการลดจำนวนช่องจราจร และได้ดำเนินการติดตั้งกำแพงคอนกรีตแบ่งพื้นที่ก่อสร้างกับถนนไว้ชัดเจน พร้อมติดตั้งป้ายเตือนไฟส่องสว่าง ซึ่งเป็นรูปแบบการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างที่สอดคล้องตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า บริเวณโครงการมีปริมาณจราจรค่อนข้างสูง โดยเฉพาะในช่วงวันหยุดยาว ซึ่งผู้ใช้ทางสามารถทำความเร็วได้ 60-80 กม./ชม. และมีการชะลอตัวในบริเวณที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง ทางโครงการจึงได้ดำเนินการเพิ่มเติมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคมขนส่ง ดังนี้

- ติดตั้งกล้องเพื่อรายงานให้ผู้ใช้งานทราบถึงปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข 35 บริเวณ กม.15+700 โดยรายงานสภาพการจราจรเข้าและออก สภาพอากาศบริเวณโครงการ

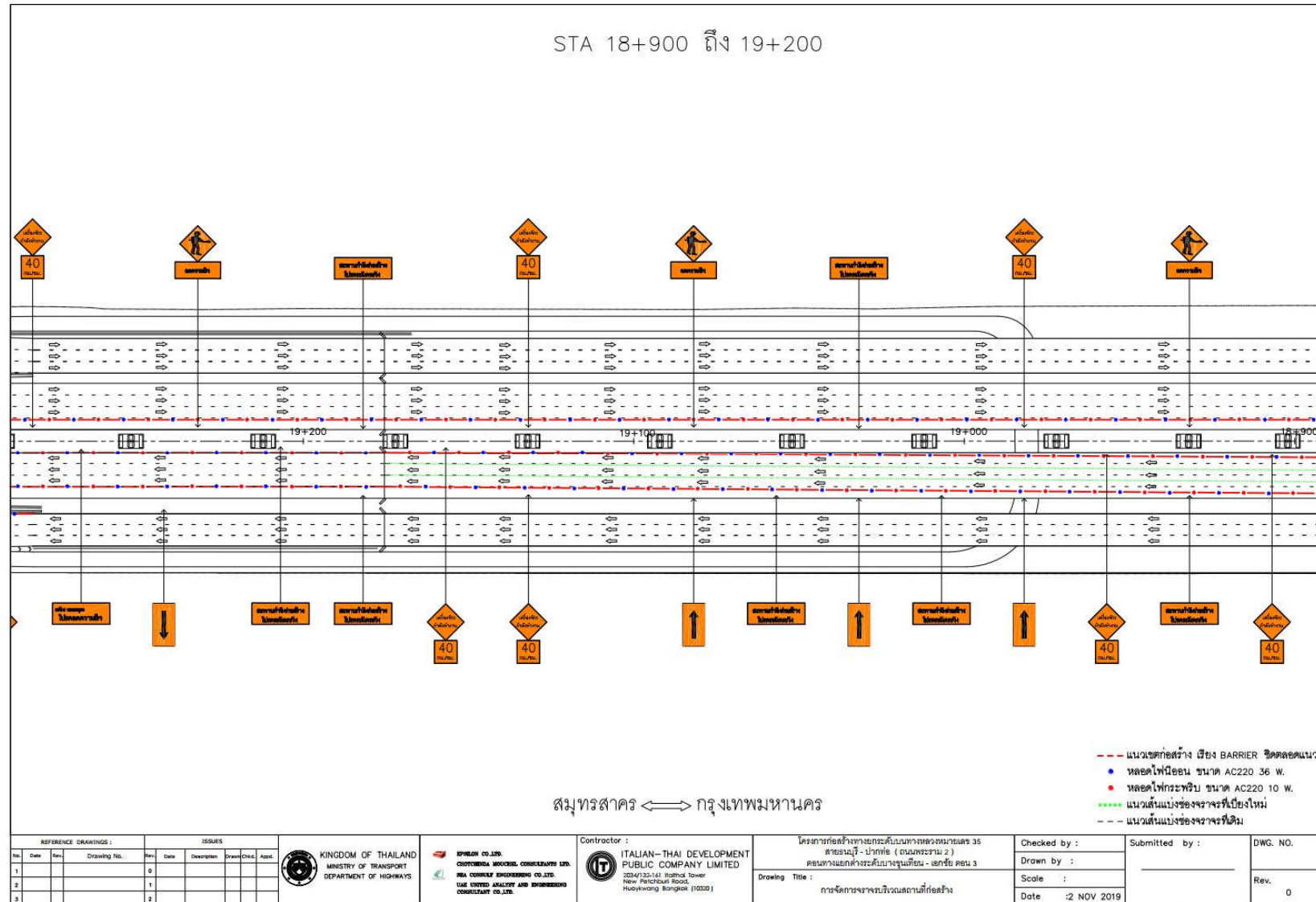
- ติดตามและรายงานอุบัติเหตุที่ส่งผลกระทบต่อจราจรบนเส้นทางของโครงการ ที่จะส่งผลกระทบต่อทำให้การจราจรติดขัด ในผู้ใช้ทางรับทราบ รวมทั้งประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเร่งเปิดการจราจรให้รวดเร็วที่สุด เช่น กรณีช่วยเหลือรถบรรทุกที่เกิดอุบัติเหตุพลิกคว่ำบนสะพานกลับรถ กม.14 ได้ประสานงานหน่วยงานต่าง เพื่อเคลื่อนย้ายรถบรรทุกออกจากพื้นที่ให้ได้เร็วที่สุด

- หยุดดำเนินการก่อสร้างในช่วงวันหยุดยาว เพื่อทำการคืนพื้นผิวจราจรให้มีช่องจราจรเท่าเดิมหรือให้ใกล้เคียงของเดิมมากที่สุด พร้อมติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟสัญญาณต่างๆ ในพื้นที่บริเวณก่อสร้าง และตรวจสอบให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ตลอดเวลา หากพบว่ามีปริมาณจราจรหนาแน่น จะดำเนินการประสานกับตำรวจทางหลวงและตำรวจท้องที่สนับสนุนอำนวยความสะดวกด้านการจราจรหรือการจัดช่องทางพิเศษ (Reversible Lane) เพื่อให้ประชาชนเดินทางอย่างสะดวกและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

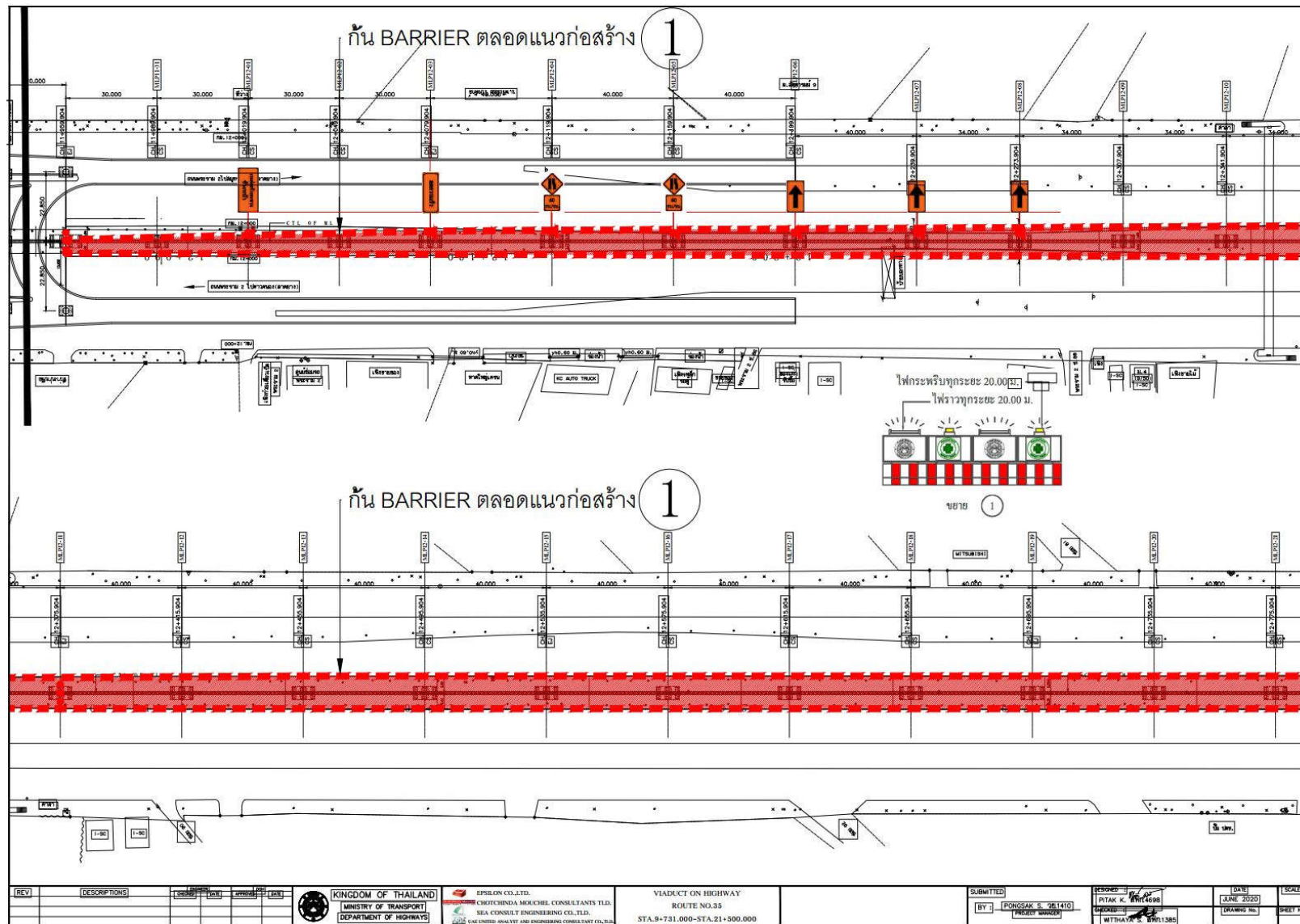
- ดำเนินการจัดทำแผนการจัดการจราจรในช่วงที่ดำเนินการก่อสร้าง ทุกสัปดาห์เพื่อบริหารและจัดการจราจรให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด แสดงดังรูปที่ 5.2.8-1 ถึง รูปที่ 5.2.8-3

- จัดการประชาสัมพันธ์ เพื่อให้ผู้ใช้ทางได้รับทราบถึงความก้าวหน้าของโครงการเส้นทางที่ต้องหลีกเลี่ยงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ หรือ ปริมาณจราจรที่มากในพื้นที่ก่อสร้าง ตามสื่อที่ประชาชนเข้าถึงได้ง่าย เช่น ช่องทางประชาสัมพันธ์ของกรมทางหลวง ทางสื่อโทรทัศน์ วิทยุ และสื่อสังคมออนไลน์ เช่น facebook twitter เพื่อให้ผู้ใช้ทางเข้าถึงข้อมูลได้สะดวกที่สุด


ด้วยกิจกรรมการก่อสร้าง จำเป็นต้องดำเนินการยกคันสะพานขึ้นติดตั้ง จึงมีการปิดการจราจรในเส้นทางหลัก เพื่อความสะดวกในการดำเนินงานและความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง โดยจะปิดการจราจร ช่วงเวลา 22.00 น. – 04.00 น. และจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้ทางในช่วงเวลาที่ปิดการจราจรและทำการประสานงานกับตำรวจจราจรในพื้นที่ รวมทั้งมีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้งานได้รับทราบก่อนดำเนินการปิดการจราจรในแต่ละครั้ง แต่หากกิจกรรมใดจำเป็นต้องทำการปิดการจราจรในช่วงกลางวัน เช่นงานติดตั้งหรือย้าย Truss Support จะทำการดำเนินการในวันเสาร์ อาทิตย์ ช่วง 9.00 น. -16.00 น. ซึ่งมีปริมาณจราจรน้อย รูปที่ 5.2.8-4



รูปที่ 5.2.8-1 ผังการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง



รูปที่ 5.2.8-2 รายละเอียดการติดป้ายและอุปกรณ์เพื่อป้องกันอันตรายจากการก่อสร้าง

โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ สายธนบุรี - ปากท่อ (ถนนพระราม ๒) ตอน ทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน - เอกชัย ตอน ๑ กรุงเทพมหานคร				
สัญญาที่ สส.๒๓/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๒				
ตำแหน่งการจัดจราจร				
ทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข : ๓๕				
กม.๑๑+๙๕๔.๙๐๔ ถึง กม.๑๔+๕๓๔.๙๐๔				
การปิดช่องจราจร / การเบี่ยงช่องจราจร				
ช่องจราจร	ทางหลัก		ทางคู่ขนาน	
	LT	RT	LT	RT
๑. ก่อนเริ่มปิดหรือเบี่ยง	๔	๔	๓	๓
๒. ระหว่างเริ่มปิดหรือเบี่ยง	๓	๓	๓	๓
๓. ความกว้างช่องจราจร	๓.๕๐	๓.๕๐	๓.๕๐	๓.๕๐
๔. ชนิดผิวจราจรถนนเดิม	Asphalt Concrete			
๕. ชนิดผิวทางเบี่ยง	Asphalt Concrete			
๖. ระยะทางที่ใช้เบี่ยงช่องจราจร (TAPER)	๒๐๐ เมตร			
๗. ระยะเวลาเบี่ยงจราจรวันที่	๑๑	ตุลาคม	๒๕๖๔	
	ถึงวันที่	๑๗	ตุลาคม	๒๕๖๔
หมายเหตุ				
<div>      </div>				

รูปที่ 5.2.8-3 รายงานการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างประจำสัปดาห์



รูปที่ 5.2.8-4 การจัดการจราจรช่วงงานติดตั้งและรื้อย้าย Truss Support

เส้นทางขนส่งวัสดุ : ปัจจุบันอยู่ในระหว่างการดำเนินการก่อสร้างฐานรากเสา และคานสำเร็จรูป (BOX SEGMENT) ของโครงสร้างทางยกระดับ โดยวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างมีแหล่งวัสดุอยู่นอกพื้นที่โครงการ ซึ่งสามารถสรุปเส้นทางที่ใช้ขนส่ง ได้ดังนี้ (รูปที่ 5.2.8-5)

- แหล่งวัสดุใน จ.ราชบุรี : เส้นทางที่ใช้ในการขนส่ง ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 4 ทางหลวงหมายเลข 35 ทางหลวงหมายเลข 3297 ทางหลวงหมายเลข 3091 ทางหลวงหมายเลข 3206 ทางหลวงหมายเลข 3337 และทางหลวงหมายเลข 323
- แหล่งวัสดุใน อ.อู่ทอง จ.สุพรรณบุรี : เส้นทางที่ใช้ในการขนส่ง ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 321 ทางหลวงหมายเลข 333 ทางหลวงหมายเลข 3461 ทางหลวงหมายเลข 357 ทางหลวงหมายเลข 340 และทางหลวงหมายเลข 9
- โรงงานหล่อคานสำเร็จรูป อ.ไทรน้อย จ.นนทบุรี : โดยได้ทำการขออนุญาตเส้นทางที่ใช้ในการขนส่ง ได้แก่ ผ่านทางหลวงหมายเลข 346 ทางหลวงหมายเลข 340 ทางหลวงหมายเลข 9 โดยมีจุดพักที่ อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี (รูปที่ 5.2.8-5) ในส่วนของจุดนี้เป็นเพียงการขออนุญาตเท่านั้นแต่ไม่ได้ทำการขนส่ง
- โรงงานหล่อคานสำเร็จรูป อ.แก่งคอย จ.สระบุรี : โดยได้ทำการขออนุญาตเส้นทางที่ใช้ในการขนส่ง ได้แก่ ผ่านทางหลวงหมายเลข 3222 ทางหลวงหมายเลข 2 ทางหลวงหมายเลข 362 ทางหลวงหมายเลข 1 ทางหลวงหมายเลข 9 โดยมีจุดพักที่ อ.สามโคก จ.ปทุมธานี (รูปที่ 5.2.8-5) ในส่วนของจุดนี้เป็นจุดที่ทำการขนส่งคานสำเร็จรูปเข้ามาในพื้นที่โครงการ

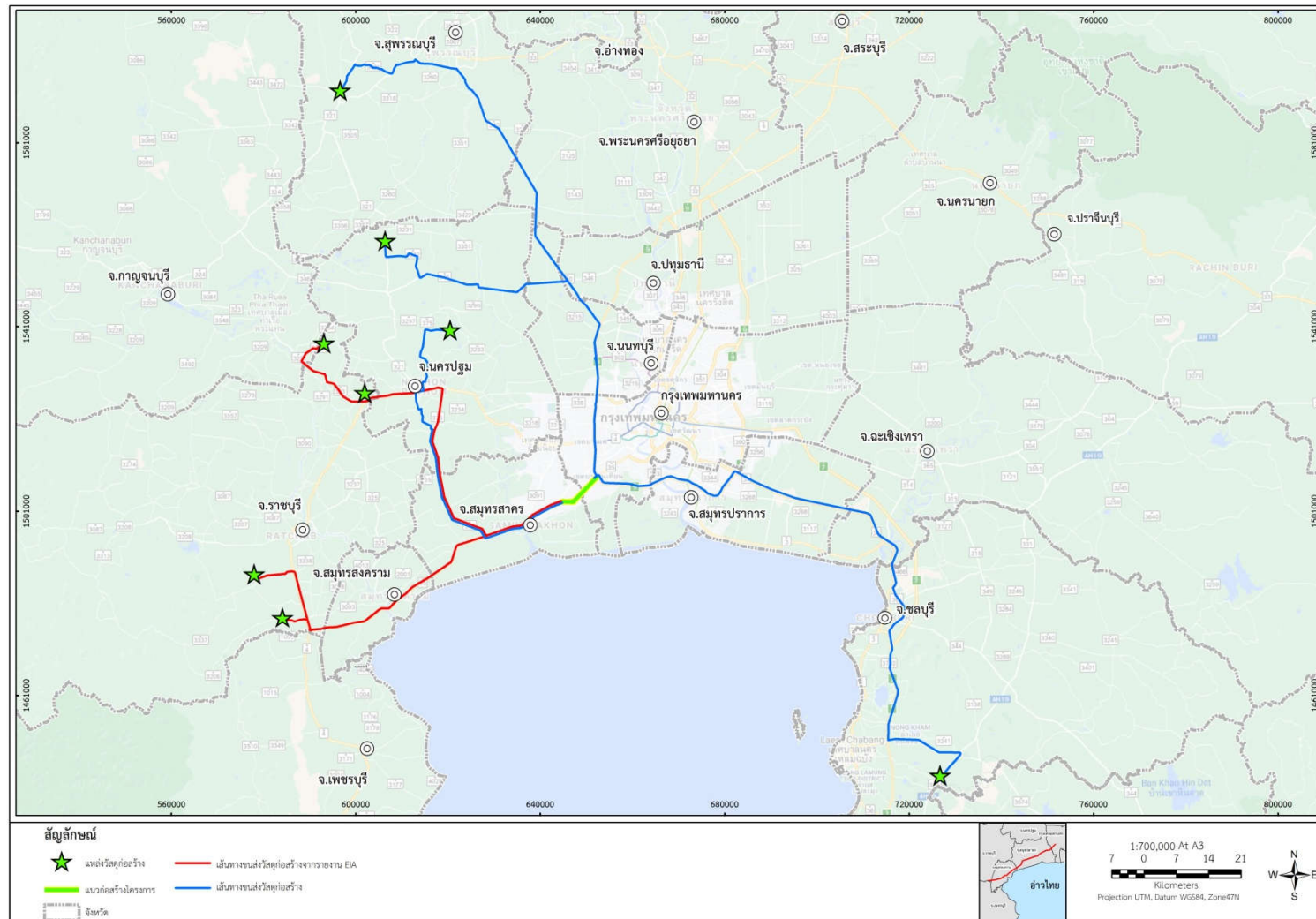
โดยโครงการจะทยอยขนส่งวัสดุเข้าสู่พื้นที่โครงการเท่าที่จำเป็น ซึ่งไม่ส่งผลกระทบต่อปริมาณจราจร และยังไม่พบความเสียหายต่อผิวจราจรที่เกิดขึ้นจากการขนส่งวัสดุของโครงการ โดยโครงการฯ มีการควบคุมความเร็วรถในการขนส่งวัสดุ ไม่เกิน 60 กม./ชม. ในส่วนของคานสำเร็จรูป (BOX SEGMENT) ทางโครงการได้ดำเนินขนส่งจากโรงงานหล่อมายังพื้นที่ก่อสร้าง มีการจัดทำแผนการขนส่งและได้รับหนังสืออนุญาตจากกรมทางหลวง (สำนักงานควบคุมน้ำหนักรถบรรทุก) ในการดำเนินการดังกล่าวแล้ว โดยจากการติดตามการขนส่งในระยะที่ผ่านมา ไม่พบปัญหาด้านการจราจรหรืออุบัติเหตุ

2.2) สภาพผิวทาง โครงสร้างทาง การชำรุดขององค์ประกอบต่างๆ

1) ผลการติดตามตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2563 พบว่า อยู่ระหว่างการก่อสร้างฐานรากและเสาของทางยกระดับและได้ทำการสำรวจสภาพโครงสร้างชั้นทางของทางหลวงหมายเลข 35 ที่อยู่ในแนวก่อสร้างของทางยกระดับ พบว่าได้ดำเนินการก่อสร้างผิวทางทั้งหมดแล้ว ยกเว้นผิวทางด้านขวาสุดของเส้นทางหลักที่ยังไม่ได้ดำเนินการปูผิวจราจรชั้นที่ 2 เนื่องจากต้องรอการก่อสร้างฐานรากของโครงสร้างทางยกระดับก่อน ในส่วนขององค์ประกอบอื่นๆที่เป็นอุปกรณ์งานทางระดับพื้น อยู่ในการดำเนินการติดตั้ง เช่น กำแพงคอนกรีต ป้ายและเส้นจราจรไฟฟ้าทาง เป็นต้น

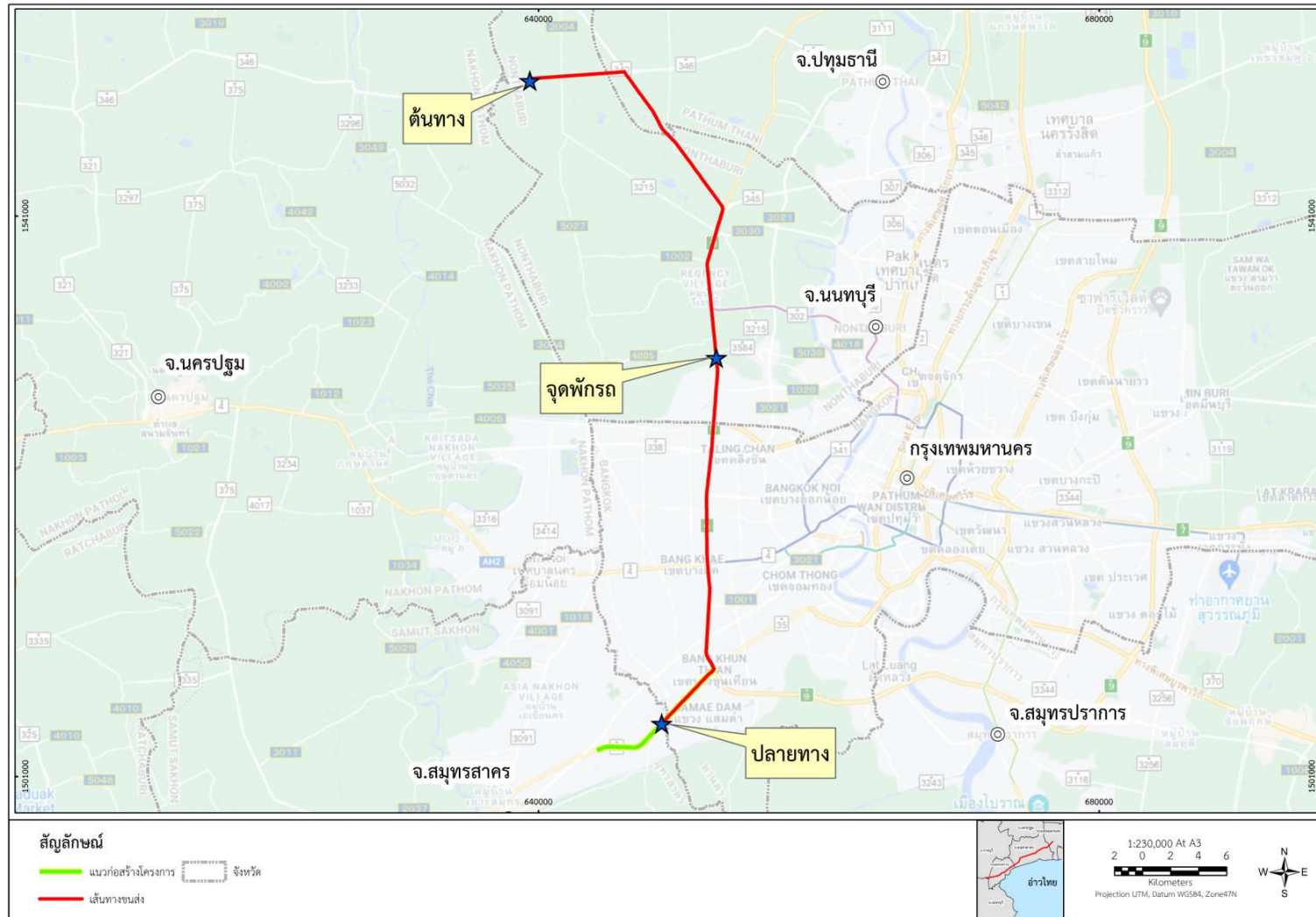
2) ผลการติดตามตรวจสอบในเดือนธันวาคม พ.ศ.2563 พบว่า อยู่ระหว่างการก่อสร้างฐานราก เสา และคานของทางยกระดับ ส่วนการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 ระดับดิน ได้ดำเนินการก่อสร้างผิวทางแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการติดตั้งอุปกรณ์งานทางระดับพื้น และก่อสร้างสะพานกลับรถ กม.12+000 จากการตรวจสอบพบว่า สภาพผิวทางของทางหลวงหมายเลข 35 ระดับดิน อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน

3) ผลการติดตามตรวจสอบในเดือนกันยายน พ.ศ.2564 พบว่า อยู่ระหว่างการก่อสร้างฐานราก เสา และคานของทางยกระดับ ส่วนการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 ระดับดิน ได้ดำเนินการก่อสร้างผิวทางแล้วเสร็จ และติดตั้งอุปกรณ์งานทางระดับพื้นแล้วเสร็จ จากการตรวจสอบพบว่า สภาพผิวทางของทางหลวงหมายเลข 35 ระดับดิน อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน

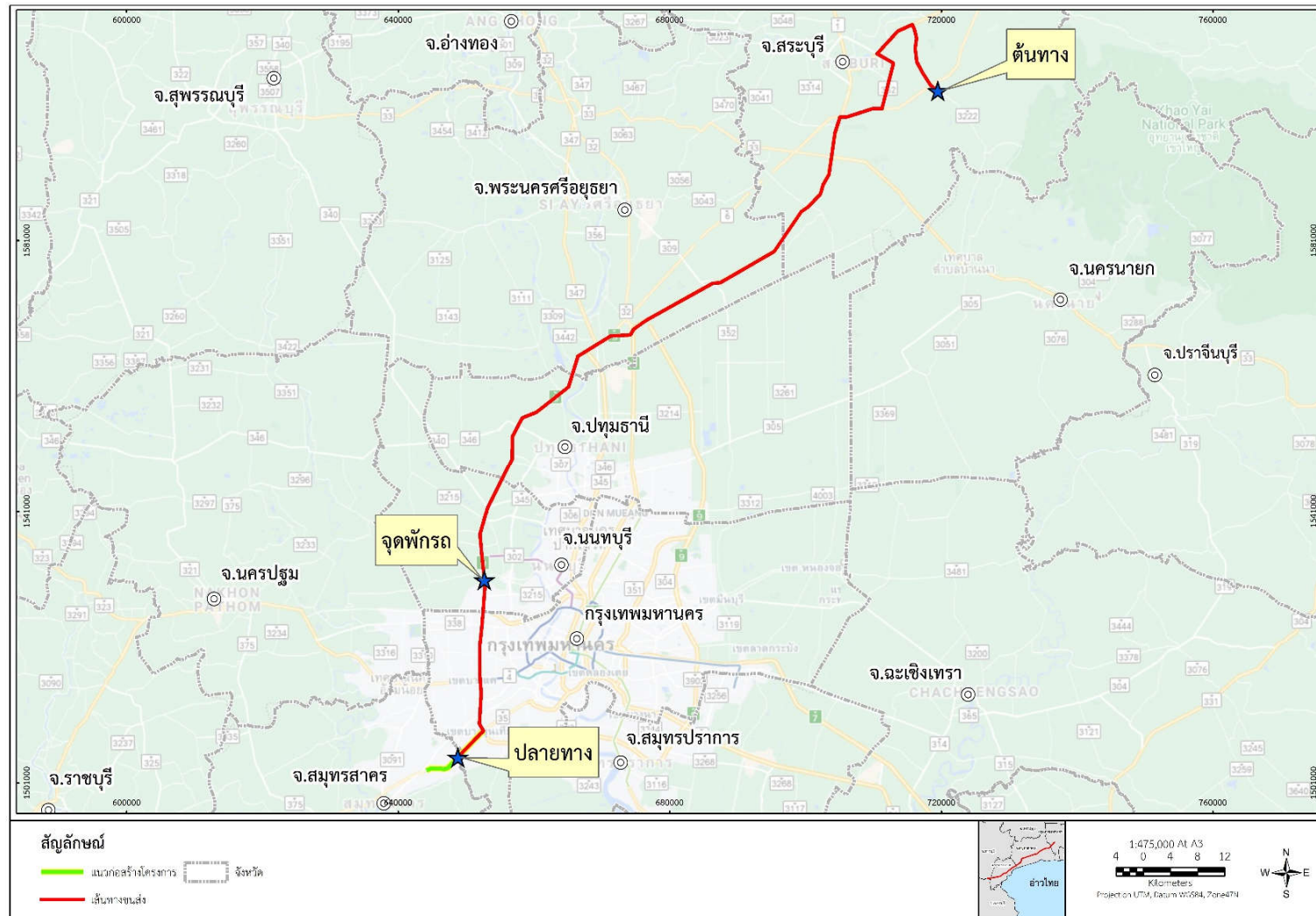


(ก) วัสดุก่อสร้างทั่วไป

รูปที่ 5.2.8-5 เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง



(ข) วัสดุก่อสร้างขนาดใหญ่ (Box Segment) จาก อ.ไทรน้อย จ.นนทบุรี
รูปที่ 5.2.8-5 เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง (ต่อ)



(ค) วัสดุก่อสร้างขนาดใหญ่ (Box Segment) จาก อ.แก่งคอย จ.สระบุรี

รูปที่ 5.2.8-5 เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง (ต่อ)

4) ผลการติดตามตรวจสอบในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 พบว่า อยู่ระหว่างการก่อสร้างฐานราก เสา และคานของทางยกระดับ ส่วนการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 ระดับดิน ได้ดำเนินการก่อสร้างปรับปรุงแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการแล้ว จากการตรวจสอบพบว่า สภาพผิวทางของทางหลวงหมายเลข 35 ระดับดิน อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน

2.3) ปริมาณจราจร

ผลการตรวจสอบปริมาณการจราจรระหว่างปี พ.ศ. 2560-2563 มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.8-1 และรูปที่ 5.2.8-6)

(1) จุดสำรวจ ทล.35 (กม.24+550) เป็นจุดที่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ผลสำรวจจากปี พ.ศ. 2560 – 2564 ปริมาณจราจรลดลงเล็กน้อยจากปีที่ผ่านมา โดยในปีล่าสุด พ.ศ. 2564 มีปริมาณจราจรอยู่ที่ 114,472 คัน/วัน

(2) จุดสำรวจ ทล.35 (กม.30+700) เป็นจุดที่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ผลสำรวจจากปี พ.ศ. 2560 – 2564 ปริมาณจราจรลดลงเล็กน้อยจากปีที่ผ่านมา โดยในปีล่าสุด พ.ศ. 2564 มีปริมาณจราจรอยู่ที่ 115,527 คัน/วัน

(3) จุดสำรวจ ทล.4 (กม.111+587) เป็นจุดที่อยู่ติดต่อกับแนวเส้นทางโครงการฯ ผลสำรวจจากปี พ.ศ. 2560 – 2564 ปริมาณจราจรลดลงเล็กน้อยจากปีที่ผ่านมา โดยในปีล่าสุด พ.ศ. 2564 มีปริมาณจราจรอยู่ที่ 34,674 คัน/วัน

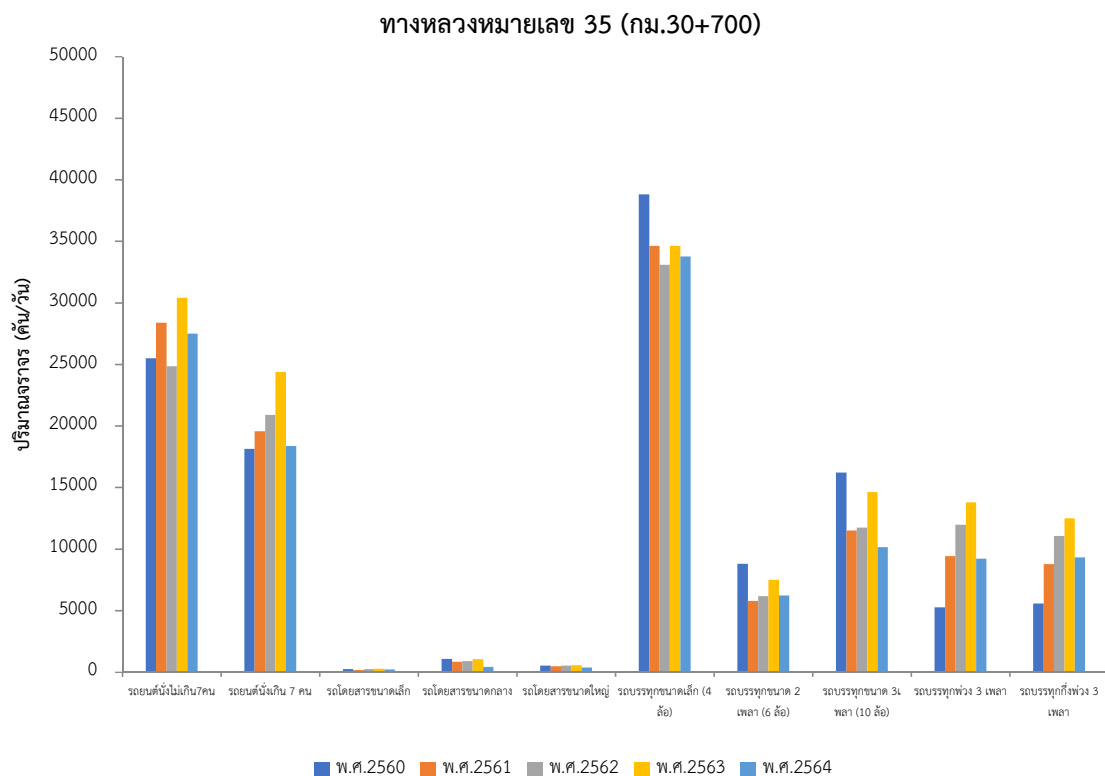
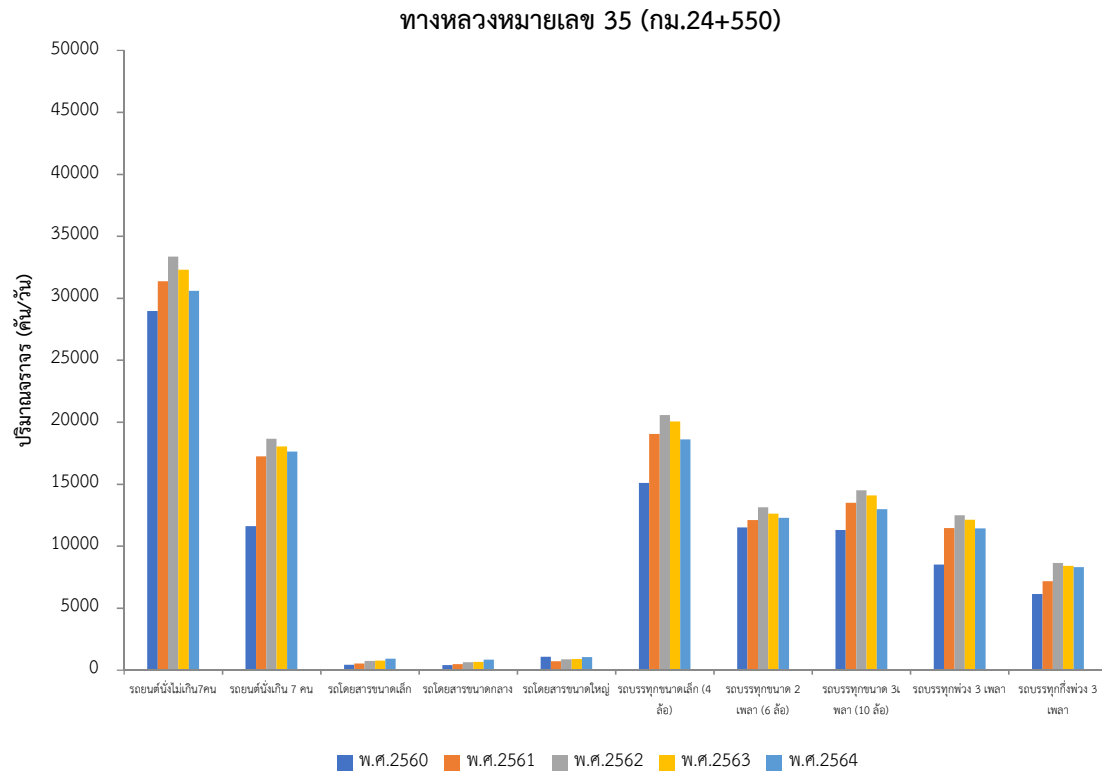
(4) จุดสำรวจ ทล.4 (กม.135+587) เป็นจุดที่อยู่ติดต่อกับแนวเส้นทางโครงการฯ ผลสำรวจจากปี พ.ศ. 2560 – 2564 ปริมาณจราจรลดลงเล็กน้อยจากปีที่ผ่านมา โดยในปีล่าสุด พ.ศ. 2564 มีปริมาณจราจรอยู่ที่ 36,351 คัน/วัน

ตารางที่ 5.2.8-1 ปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4 และทางหลวงหมายเลข 35										
ประเภท	ปริมาณจราจร (คัน/วัน)									
	ทล.4 (กม.111+587)					ทล.4 (กม.135+587)				
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ.2563	พ.ศ.2564
รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน	11,952	12,547	11,134	10,140	10,355	10,550	10,082	9,890	9,742	9,427
รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	11,468	10,948	10,882	9,986	9,221	9,332	9,230	9,310	9,267	8,758
รถโดยสารขนาดเล็ก	313	277	72	37	43	2,579	2,408	2,371	2,515	2,053
รถโดยสารขนาดกลาง	408	175	79	67	77	253	271	235	261	245
รถโดยสารขนาดใหญ่	269	261	272	191	198	1,085	1,380	1,334	1,270	1,208
รถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ)	10,501	10,847	11,961	12,826	11,322	7,286	7,046	7,737	7,288	6,984
รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ)	2,046	2,159	1,130	798	815	2,799	2,929	2,718	2,636	2,556
รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ)	1,051	1,333	1,129	1,100	1,144	2,957	2,968	2,711	2,618	2,558
รถบรรทุกพ่วง 3 เพลา	760	1,110	768	739	878	1,931	1,621	1,571	1,506	1,416
รถบรรทุกกึ่งพ่วง 3 เพลา	470	597	547	618	621	1,709	1,387	1,331	1,244	1,146
รวม	39,238	40,254	37,974	36,502	34,674	40,481	39,322	39,208	38,347	36,351

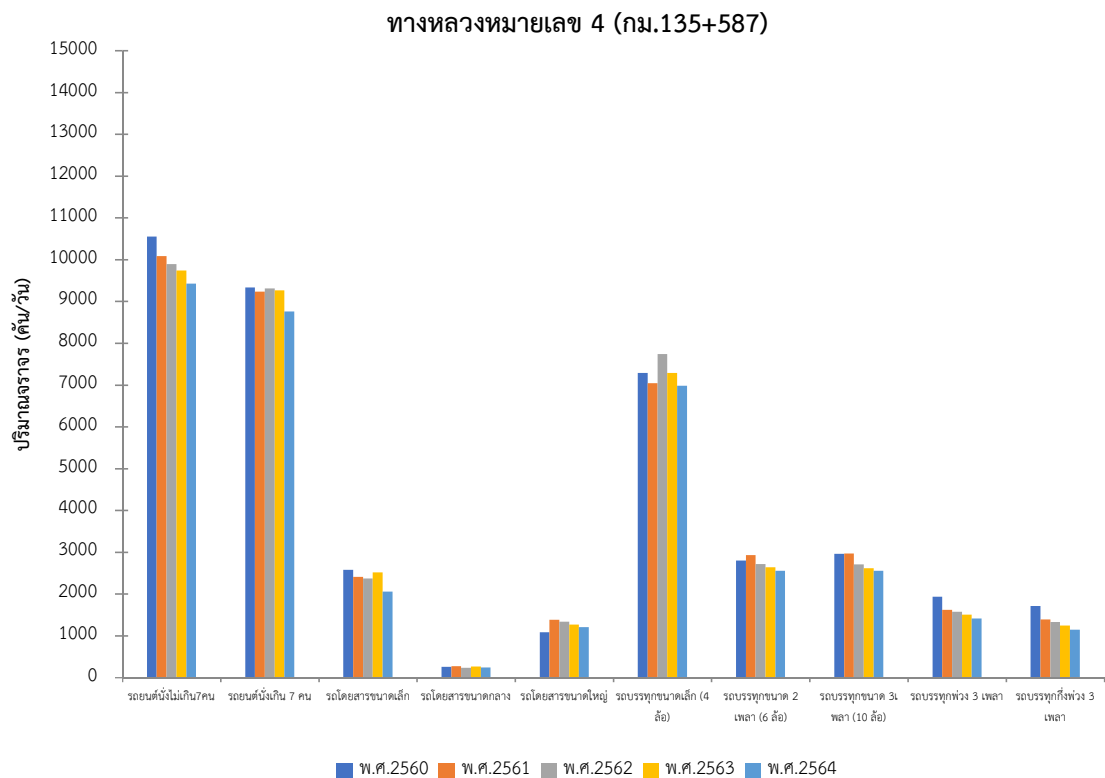
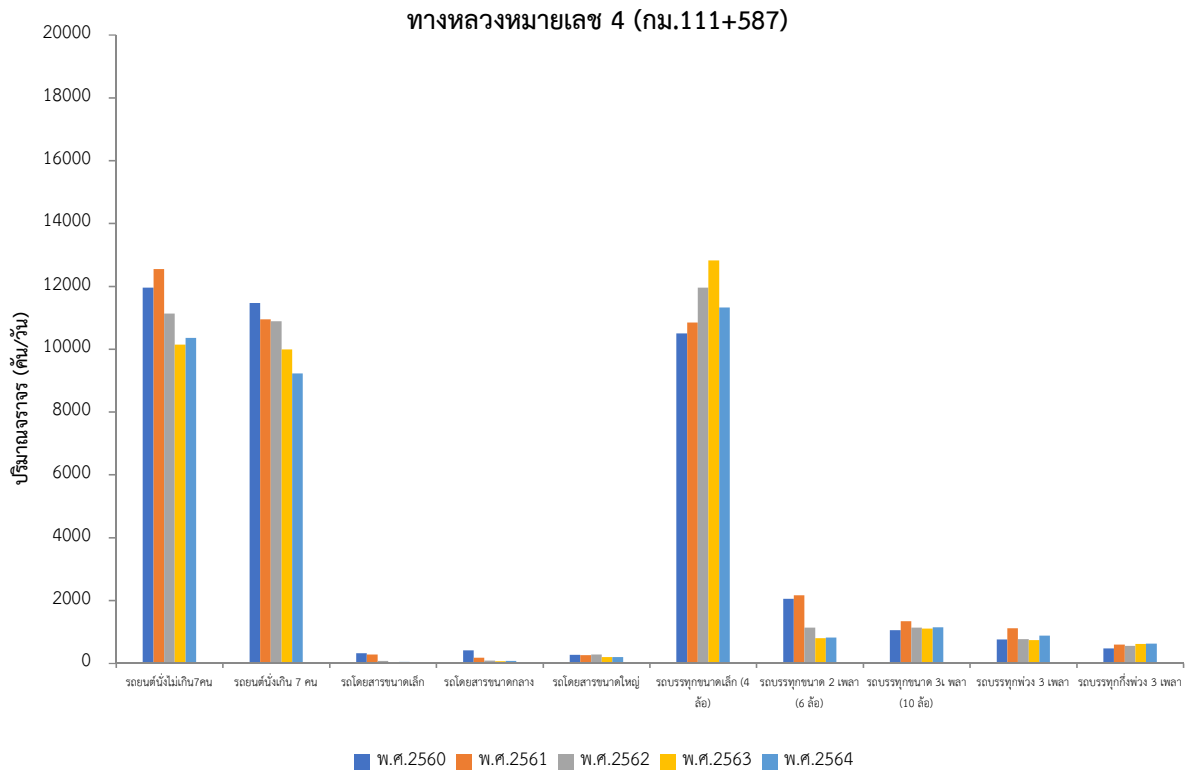
ที่มา : สำนักอำนาจความปลอดภัย กรมทางหลวง, พ.ศ.2560-2564

ตารางที่ 5.2.8-1 ปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4 และทางหลวงหมายเลข 35 (ต่อ)										
ประเภท	ปริมาณจราจร (คัน/วัน)									
	ทล.35 (กม.24+550)					ทล.35 (กม.30+700)				
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ.2563	พ.ศ.2564
รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน	28,962	31,357	33,358	32,288	30,594	25,486	28,381	24,836	30,408	27,494
รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	11,613	17,238	18,668	18,099	17,615	18,124	19,564	20,895	24,371	18,371
รถโดยสารขนาดเล็ก	431	531	723	747	911	242	176	237	267	205
รถโดยสารขนาดกลาง	388	459	625	660	820	1,073	851	892	1,055	426
รถโดยสารขนาดใหญ่	1,056	712	852	880	1,040	524	488	530	567	367
รถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ)	15,092	19,055	20,560	20,055	18,599	38,802	34,630	33,091	34,629	33,762
รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ)	11,492	12,105	13,138	12,623	12,266	8,810	5,790	6,181	7,494	6,220
รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ)	11,297	13,492	14,508	14,079	12,963	16,200	11,489	11,747	14,614	10,151
รถบรรทุกพ่วง 3 เพลา	8,506	11,455	12,493	12,134	11,418	5,273	9,417	11,980	13,181	9,211
รถบรรทุกกึ่งพ่วง 3 เพลา	6,126	7,151	8,639	8,407	8,286	5,584	8,778	11,063	12,499	9,320
รวม	94,963	113,555	123,564	119,972	114,472	120,118	119,564	121,452	139,085	115,527

ที่มา : สำนักอำนวยความสะดวก กรมทางหลวง, พ.ศ.2560-2564



รูปที่ 5.2.8-6 ปริมาณการจราจรบนแนวเส้นทางโครงการ



รูปที่ 5.2.8-6 ปริมาณการจราจรบนแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)

2.4) สถิติอุบัติเหตุ

เนื่องจากโครงการทางยกระดับอยู่ในระหว่างการก่อสร้างยังไม่ได้เปิดใช้งานจึงยังไม่มีสถิติของการเกิดอุบัติเหตุ จึงได้รวบรวมสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ระหว่าง ปี พ.ศ.2560-2564 จากสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ของทางหลวงหมายเลข 35 ซึ่งอยู่ในพื้นที่ที่มีผลกระทบจากการก่อสร้างทางยกระดับ โดยการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดไม่ได้เป็นผลมาจากการก่อสร้างทางยกระดับ แสดงดังตารางที่ 5.2.8-2 และข้อมูลของศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ (Thai RSC) ปี พ.ศ. 2561 เกิดอุบัติเหตุ 26 ครั้ง ปี พ.ศ. 2562 เกิดอุบัติเหตุ 27 ครั้ง ปี พ.ศ. 2563 เกิดอุบัติเหตุ 24 ครั้ง และปี พ.ศ. 2564 เกิดอุบัติเหตุ 18 ครั้ง

จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า ในปี พ.ศ.2564 บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุมีลักษณะการกระจายอยู่ตลอดแนวเส้นทางโครงการ โดยสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ขับรถเร็วเกินกำหนด 11 ครั้ง ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร 2 ครั้ง มีการตัดหน้ากระชั้นชิด 1 ครั้ง อุปกรณ์รถบกพร่อง 2 ครั้ง หลับใน 2 ครั้ง ซึ่งไม่ได้เกิดจากผิวทางและอุปกรณ์งานทางชำรุด เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่ มีลักษณะเป็นทางราบตรง บริเวณทางโค้งมีรัศมีที่สามารถรองรับความเร็วได้สูง ตลอดจนไม่มีทางร่วมทางแยกในแนวเส้นทาง การเข้าออกถนนหลักถูกควบคุมโดยสามารถเข้าหรือออกได้ที่จุดเข้าออกทางขนานเท่านั้น ในส่วนของพื้นที่ก่อสร้างได้มีการกั้นพื้นที่โดยใช้กำแพงคอนกรีตแบ่งพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ผิวจราจรแยกจากกันชัดเจน โดยจะเปิดทางเข้าและทางออกของพื้นที่ก่อสร้างตามจุดที่จำเป็นเพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุด

ตารางที่ 5.2.8-2 สถิติการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงหมายเลข 35			
ปี	กม.9+800 -กม.21+500		
	จำนวน (ครั้ง)	ผู้บาดเจ็บ (ราย)	เสียชีวิต (ราย)
พ.ศ. 2560	170	93	1
พ.ศ. 2561	26	62	5
พ.ศ. 2562	27	29	2
พ.ศ. 2563	24	39	1
พ.ศ. 2564	18	9	2
พ.ศ. 2565*	8	5	0

ที่มา : สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง, พ.ศ.2560-2565

* ผลการติดตามในเดือนมกราคม - กุมภาพันธ์ พ.ศ.2565

สำหรับอุบัติเหตุที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า มีสาเหตุมาจากการที่มิ้น้ำปูนกระเด็นใส่ยานพาหนะของผู้ใช้ทาง จำนวน 2 ครั้ง และ มีวัสดุก่อสร้างบนโครงสร้างทางยกระดับร่วงหล่นในยานพาหนะของผู้ใช้เส้นทาง จำนวน 1 ครั้ง ซึ่งทำให้เกิดความเสียหายแก่ยานพาหนะของผู้ใช้ทางเล็กน้อย ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการประสานงานเพื่อจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้เสียหายแล้ว รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก ณ อย่างไรก็ตามผู้รับเหมาก่อสร้างควรเพิ่มการควบคุมดูแลให้คนงานก่อสร้างปฏิบัติงานด้วยความระมัดระวัง รวมทั้งหมั่นตรวจสอบตาข่ายป้องกันวัสดุร่วงหล่นที่ขึงไว้บริเวณใต้โครงสร้างทางยกระดับที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างให้มีสภาพดีอยู่เสมอ

3) การเปรียบเทียบผล

3.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

ด้านปริมาณจราจร : ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณบนทางหลวงหมายเลข 35 พบว่า ในปี พ.ศ. 2564 มีปริมาณจราจรประมาณ 114,000 -115,000 คัน/วัน และพิจารณาจุดสำรวจในโครงข่ายใกล้เคียง พบว่า จุดสำรวจบน ทางหลวงหมายเลข 4 ในปี พ.ศ.2564 มีปริมาณจราจรประมาณ 34,000 - 36,000 คัน/วัน ซึ่งมีปริมาณจราจรลดลงจากข้อมูลปริมาณจราจรในระยะที่ผ่านมา ซึ่งการลดลงของปริมาณจราจรจะเหมือนกับโครงข่ายถนนเส้นอื่นๆทั่วประเทศ ที่ในปี พ.ศ.2564 มีปริมาณจราจรลดลงเช่นเดียวกัน ไม่ได้เป็นผลจากการก่อสร้างของโครงการ

ด้านสถิติการเกิดอุบัติเหตุ พบอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการดำเนินการก่อสร้างของโครงการทั้งสิ้น 3 ครั้ง ซึ่งมีสาเหตุมาจากความประมาทของคณงานก่อสร้าง อย่างไรก็ตามอุบัติเหตุจากการก่อสร้างดังกล่าวก่อให้เกิดความเสียหายต่อยานพาหนะของผู้ใช้ทางเพียงเล็กน้อย

3.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ด้านปริมาณจราจร : ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในช่วงระหว่างดาวคะนองถึงทางแยกต่างระดับบางขุนเทียนจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีปริมาณจราจรในปี พ.ศ. 2563 ซึ่งเป็นปีสมมติเปิดให้บริการทางยกระดับโครงการ โดยปริมาณจราจรในช่วงระหว่างจุดเริ่มต้นโครงการ (ทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน) กม.9+731 ถึง กม.21.500 ประมาณ 276,496 คัน/วัน แต่จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า ในปี พ.ศ.2564 มีปริมาณจราจรที่ใช้เส้นทาง ช่วงดังกล่าวอยู่ที่ 114,472 -115,527 คัน/วัน ซึ่งมีปริมาณจราจรต่ำกว่าที่คาดการณ์ โดยสาเหตุที่ปริมาณจราจรไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์เนื่องจาก การเติบโตของเศรษฐกิจ จำนวนประชากร ในพื้นที่ไม่เป็นไปตามสมมุติฐานที่กำหนดในแบบจำลองการคาดการณ์ปริมาณจราจร ไม่ได้มีผลจากสภาพถนนของโครงการแต่อย่างใด

ด้านสภาพเส้นทาง : ผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า กิจกรรมการขนส่งวัสดุก่อสร้างโครงการ จะทำให้ถนนที่ใช้เป็นเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างชำรุดเสียหาย ซึ่งถือว่าเป็นผลกระทบระดับสูง แต่จากการตรวจสอบพบว่ากิจกรรมการขนส่งวัสดุก่อสร้างโครงการในระยะที่ผ่านมา ไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

5.2.8.4 สรุปผลการศึกษา

ผลการตรวจสอบสภาพการคมนาคมของโครงการพบว่า กิจกรรมการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 (ระดับดิน) ได้ดำเนินการแล้วเสร็จตลอดทั้งแนวเส้นทางช่วง กม.9+800 ถึง กม.21+500 ตั้งแต่วันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2564 ส่วนกิจกรรมการก่อสร้างโครงการทางยกระดับ อยู่ระหว่างการก่อสร้างฐานราก เสา คาน และพื้นสะพาน ของทางยกระดับที่อยู่บริเวณเกาะกลางของทางหลวงหมายเลข 35 ซึ่งได้มีการวาง Concrete Barrier เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างอย่างชัดเจน โดยทางหลวงหมายเลข 35 ที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน ประกอบด้วย เส้นทางหลักขนาด 6 ช่องจราจร และทางคู่ขนานขนาด 4-6 ช่องจราจร

นอกจากนี้ โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 ทั้ง 3 ตอน ได้ร่วมกันจัดตั้ง “ศูนย์บริหารการจราจรระหว่างก่อสร้าง ถนนพระราม 2” และ “ศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม” เพื่อประสานแก้ไขปัญหาการจราจร รวมทั้งรับเรื่องร้องเรียนต่างๆ โดยศูนย์ฯ ดังกล่าว ตั้งอยู่บริเวณสำนักงานควบคุมโครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 2 รวมทั้งได้จัดให้มีมาตรการเพิ่มเติมเพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรของผู้ใช้ทาง ดังนี้

1) ติดตั้งกล้องวงจรปิดเพื่อรายงานสภาพการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 35 เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการหลีกเลี่ยงการเดินทางบนทางหลวงหมายเลข 35 หากพบว่ามีรถติดขัด โดยสามารถเลือกใช้ทางหลวงหมายเลข 4 แทนได้

2) ติดตามและรายงานอุบัติเหตุที่ส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจรบนเส้นทางของโครงการ รวมทั้งประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเร่งเปิดการจราจรให้เร็วที่สุด

3) หยุดดำเนินการก่อสร้างในช่วงวันหยุดยาว และทำการคืนพื้นผิวจราจรให้เต็มช่องจราจรเท่าเดิมหรือให้ใกล้เคียงของเดิมมากที่สุด พร้อมติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟสัญญาณต่างๆ ในพื้นที่บริเวณก่อสร้างและตรวจสอบให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ตลอดเวลา หากพบว่าปริมาณจราจรหนาแน่นจะประสานงานกับตำรวจทางหลวงและตำรวจท้องที่สนับสนุนอำนวยความสะดวกด้านการจราจรหรือการจัดช่องทางพิเศษ (Reversible Lane) ซึ่งมาตรการนี้จะส่งผลดีต่อสภาพการจราจร เนื่องจากเป็นการลดปริมาณของรถขนส่งวัสดุก่อสร้างที่ต้องใช้ขนส่งในโครงการลง และยังปิดจุดเข้าออกพื้นที่ก่อสร้างทำให้รถที่ใช้เส้นทางไม่ต้องชะลอความเร็วบริเวณทางเข้า ออก พื้นที่ก่อสร้างโครงการ

4) จัดทำแผนการจัดการจราจรในช่วงที่ดำเนินการก่อสร้าง ทุกสัปดาห์เพื่อบริหารและจัดการจราจรให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด

5) ประสัมพันธ์ให้ผู้ใช้งานทราบความก้าวหน้าของการก่อสร้างโครงการ เส้นทางที่ต้องหลีกเลี่ยงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ หรือ ปริมาณจราจรที่มากในพื้นที่ก่อสร้าง ตามสื่อที่ประชาชนเข้าถึงได้ง่าย เช่น ช่องทางประชาสัมพันธ์ของกรมทางหลวง ทางสื่อโทรทัศน์ วิทยุ และสื่อสังคมออนไลน์

สำหรับกิจกรรมการยกคันสะพานขึ้นติดตั้งบนทางยกระดับ เป็นกิจกรรมการก่อสร้างที่มีความจำเป็นต้องปิดการจราจรในช่องทางหลักของทางหลวงหมายเลข 35 ในช่วงระหว่างเวลา 22.00-04.00 น. ทางโครงการก่อสร้างฯ ได้มีการประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางต่างๆ เพื่อให้ผู้ใช้ทางทราบ และมีการประสานงานกับตำรวจจราจรในพื้นที่เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้ทาง ในกรณีที่กิจกรรมการก่อสร้างใดมีความจำเป็นต้องปิดการจราจรในช่วงเวลากลางวัน จะทำการปิดการจราจรเฉพาะวันเสาร์ และวันอาทิตย์ ในช่วงระหว่างเวลา 09.00-16.00 น. เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด

ส่วนเส้นทางการขนส่งวัสดุก่อสร้าง พบว่า ในการขนส่งวัสดุก่อสร้างขนาดใหญ่ ได้แก่ คานสำเร็จรูป (BOX SEGMENT) โครงการได้จัดทำแผนการขนส่งและได้รับหนังสืออนุญาตจากกรมทางหลวง (สำนักงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ) โดยใช้ทางหลวงหมายเลข 3222 ทางหลวงหมายเลข 2 ทางหลวงหมายเลข 362 ทางหลวงหมายเลข 1 ทางหลวงหมายเลข 9 โดยมีจุดพักรถที่ อ.สามโคก จ.ปทุมธานี โดยการขนส่งที่ผ่านมาไม่พบปัญหาด้านการจราจรหรืออุบัติเหตุ

สำหรับผลการสำรวจข้อมูลปริมาณบนทางหลวงหมายเลข 35 พบว่า ในปี พ.ศ.2564 มีปริมาณจราจรประมาณ 114,000 -115,000 คัน/วัน และพิจารณาจุดสำรวจในโครงข่ายใกล้เคียง พบว่า จุดสำรวจบน ทางหลวงหมายเลข 4 ในปี พ.ศ.2564 มีปริมาณจราจรประมาณ 34,000 - 36,000 คัน/วัน ซึ่งมีปริมาณจราจรลดลงจากข้อมูลปริมาณจราจรในระยะที่ผ่านมา ซึ่งการลดลงของปริมาณจราจรจะเหมือนกับโครงข่ายถนนเส้นอื่นๆทั่วประเทศ ที่ในปี พ.ศ.2564 มีปริมาณจราจรลดลงเช่นเดียวกัน ไม่ได้เป็นผลจากการก่อสร้างของโครงการ

ในด้านสถิติการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ในการก่อสร้างโครงการทางยกระดับ มีการกั้นพื้นที่ก่อสร้างอย่างชัดเจน โดยมีการควบคุมการเข้าออกของเครื่องจักร และมีการติดตั้งป้ายเตือนการก่อสร้างตามมาตรฐาน มีดูแลรักษาป้ายและอุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุอย่างสม่ำเสมอ ส่วนสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงหมายเลข 35 เกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่ และความบกพร่องของยานพาหนะเป็นหลัก โดยพบอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการดำเนินการก่อสร้างของโครงการ ทั้งสิ้น 3 ครั้ง ซึ่งมีสาเหตุมาจากการประมาทของคนงานก่อสร้าง อย่างไรก็ตามอุบัติเหตุจากการก่อสร้างดังกล่าว ก่อให้เกิดความเสียหายต่อยานพาหนะของผู้ใช้ทางเพียงเล็กน้อย ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการประสานงานและดำเนินการจ่ายค่าชดเชยให้กับผู้เสียหายแล้วเสร็จ อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างควรเพิ่มการควบคุมดูแลให้คนงานก่อสร้างปฏิบัติงานด้วยความระมัดระวัง รวมทั้งหมั่นตรวจสอบตาข่ายป้องกันวัสดุร่วงหล่นที่ขึงไว้บริเวณใต้โครงสร้างทางยกระดับที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างให้มีสภาพดีอยู่เสมอ

5.2.9 การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ

5.2.9.1 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อศึกษาและตรวจสอบผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการต่อสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมตลอดแนวเส้นทาง
- 2) เพื่อประเมินประสิทธิภาพของมาตรการในการลดผลกระทบต่อสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมเนื่องจากการก่อสร้างโครงการและหาแนวทางในการแก้ไข
- 3) เพื่อเสนอแนะและปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

5.2.9.2 วิธีการศึกษา

- 1) พื้นที่ดำเนินการเพื่อติดตามตรวจสอบเป็นพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน โดยเน้นลำน้ำธรรมชาติ/ทางน้ำ และอาคารระบายน้ำ/ท่อลอด ฯลฯ
- 2) ศึกษาและทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในประเด็นการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการติดตามตรวจสอบและเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับสภาพปัจจุบัน
- 3) ตรวจสอบและวิเคราะห์สภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ และจะถ่ายรูปเพื่อแสดงตำแหน่งกิจกรรมการก่อสร้างต่างๆ ลงในแผนที่ภูมิประเทศ มาตราส่วน 1:50,000 หรือภาพถ่ายทางอากาศ หรือภาพถ่ายดาวเทียม ดำเนินการตรวจสอบ ปีละ 2 ครั้ง ดังสรุปประเด็นที่จะตรวจสอบ ดังนี้
 - 3.1) สภาพการระบายน้ำ เช่น ทิศทางและลักษณะการไหลหรือการระบายน้ำในพื้นที่ก่อสร้าง การมี/ไม่มีระบบระบายน้ำ ความสมบูรณ์และความเพียงพอของระบบระบายน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่านแหล่งน้ำ/ลำน้ำ หรือการตื้นเขินของลำน้ำ/ทางน้ำ ฯลฯ
 - 3.2) สภาพปัญหาน้ำท่วมขัง เช่น สภาพการระบายน้ำจากพื้นที่โครงการฯ จะส่งผลกระทบให้เกิดปริมาณน้ำท่วมขังในพื้นที่ส่วนต่างๆ ตามแนวเส้นทางตัดผ่าน เช่น พื้นที่กร้างว่างเปล่า พื้นที่เกษตรกรรม ชุมชนที่พักอาศัยและลำน้ำหรือไม่
 - 3.3) สภาพการสะสมของเศษวัสดุและดินตะกอนในทางระบายน้ำหรืออาคารระบายน้ำ เช่น อาคารระบายน้ำหรือท่อระบายน้ำมีปัญหาการแตกร้าวหรือรั่วหรือเสียหายจนสามารถใช้งานได้หรือมีปัญหาการอุดตันเนื่องจากตะกอนดินหรือไม่
 - 3.4) ลักษณะการไหลของน้ำและการตื้นเขินของลำน้ำ/ทางน้ำ เช่น ปัญหาการพังทลายตามแนวเส้นทางในพื้นที่สูงๆ หรือการวางเศษวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างปรับปรุงไว้บนไหล่ทางตามแนวเส้นทางตัดผ่าน หากมีฝนตกลงมาอาจมีการพัดพาเศษวัสดุดังกล่าวลงสู่แหล่งน้ำ/ทางน้ำได้
- 4) ระยะเวลาตรวจสอบ : ดำเนินการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม ปีละ 2 ครั้ง ตลอดระยะเวลาการศึกษา 24 เดือน รวมจำนวนทั้งสิ้น 4 ครั้ง ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจแล้ว จำนวน 4 ครั้ง รายละเอียดดังนี้

- | | |
|------------|---------------------------------------|
| ครั้งที่ 1 | ระหว่างวันที่ 29-30 กรกฎาคม พ.ศ. 2563 |
| ครั้งที่ 2 | วันที่ 9 ธันวาคม พ.ศ.2563 |
| ครั้งที่ 3 | วันที่ 17 กันยายน พ.ศ. 2564 |
| ครั้งที่ 4 | วันที่ 4 มีนาคม พ.ศ.2565 |

5) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

5.1) นำผลการติดตามตรวจสอบในประเด็นต่างๆ ด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม เช่น สภาพการระบายน้ำ สภาพปัญหาน้ำท่วมขัง สภาพการสะสมของเศษวัสดุและดินตะกอนในอาคารระบายน้ำ และลักษณะการไหลของน้ำและการตื่นขึ้นของลำน้ำ/ทางน้ำ ฯลฯ มาสรุปผลกระทบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม เพื่อประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ว่ามีความเหมาะสมเพียงพอหรือไม่

5.2) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำตามความเหมาะสม หรือนำไปปฏิบัติได้จริงในสภาพปัจจุบันได้ทันที

5.3) อาจมีการปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน

5.2.9.3 ผลการศึกษา

1) ผลการทบทวนรายงานการศึกษาเดิม

1.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า มีแหล่งน้ำผิวดินไหลผ่านแนวเส้นทางช่วง กม.9+731 ถึง กม.20+500 จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ คลองสะแกงาม (กม.9+590) คลองชุดใหม่ (กม.10+600) คลองเลนเปิน (กม.11+010) คลองระหาน (กม.13+000) คลองบางน้ำจืด (กม.17+100) คลองคอกควาย (กม.20+400) สภาพแหล่งน้ำในปัจจุบันมีความตื่นขึ้น และ/หรือมีวัชพืชปกคลุม ซึ่งอาจเป็นสาเหตุทำให้เกิดการกีดขวางการระบายน้ำ และเกิดน้ำท่วมขังในฤดูน้ำหลาก นอกจากนี้ พื้นที่ศึกษาโครงการตั้งอยู่บริเวณที่ราบลุ่มปากแม่น้ำและด้านตอนล่างของโครงการเป็นทะเลอ่าวไทย ทำให้รูปแบบการระบายน้ำของโครงการไหลจากด้านขวางทางลงสู่ด้านซ้ายทาง

1.2) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ในระยะที่ผ่านมา

สภาพการระบายน้ำปัจจุบันทั่วไปตามแนวเส้นทางโครงการ จะประกอบด้วยระบบระบายน้ำตามแนวยาว (ท่อระบายน้ำข้างทาง ใต้ทางเท้า) และตามแนวขวางของถนน (สะพานข้ามคลองและท่อลอดถนน) ซึ่งสภาพปัจจุบันของการระบายน้ำตามแนวยาวของโครงการดังกล่าว พบว่า กรมทางหลวงได้ว่าจ้างผู้รับจ้างในการดำเนินการวางท่อระบายน้ำ ขนาด ศก. 1.20 เมตร พร้อมก่อสร้างทางเท้า ตั้งแต่จุดเริ่มต้นโครงการจนถึงบริเวณสะพานข้ามคลองบางน้ำจืด สำหรับระบบระบายน้ำบริเวณพื้นที่โครงการเป็นระบบระบายน้ำที่ออกแบบสำหรับการระบายน้ำฝนเป็นหลัก โดยใช้ท่อคอนกรีตเสริมเหล็กวางใต้ทางเท้าทั้งสองฝั่งตามแนวยาว ซึ่งจะระบายน้ำสู่ทางน้ำธรรมชาติต่อไป สำหรับทางน้ำธรรมชาติที่ตัดผ่านถนนพระราม 2 จะมีอาคารระบายน้ำ ได้แก่ ท่อลอดถนนคอนกรีตเสริมเหล็กชนิดเหลี่ยม และสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก

พื้นที่ศึกษาตามแนวเส้นทางและทางแยกต่างระดับของโครงการ (ช่วง กม. 9+731 ถึง 13+500) ในพื้นที่แขวงแสมดำ เขตบางขุนเทียน กรุงเทพมหานครเคยประสบปัญหาอุทกภัยในปี พ.ศ. 2526, พ.ศ. 2538 และ พ.ศ.2554 ซึ่งสาเหตุหลักของการเกิดอุทกภัย ได้แก่ ปริมาณฝนในพื้นที่ น้ำหลากจากแม่น้ำ น้ำทะเลหนุน และระบบระบายน้ำไม่เพียงพอในปัจจุบันกรุงเทพมหานครมีแผนและได้ดำเนินการป้องกันน้ำท่วมโดยวิธีก่อสร้างระบบปิดล้อมย่อยในพื้นที่จำนวน 15 พื้นที่ โดยระบบปิดล้อมย่อยเป็นระบบที่ประกอบด้วยอาคารก่อสร้างบ่อสูบน้ำ ประตูระบายน้ำ และการติดตั้งเครื่องสูบน้ำ เพื่อระบายน้ำในพื้นที่ออกสู่คลองภายนอกและแม่น้ำเจ้าพระยา ตามลำดับ และได้มีการป้องกันน้ำจากพื้นที่ภายนอกไหลเข้าพื้นที่ปิดล้อมโดยใช้คันกันน้ำในรูปถนน ทางรถไฟ และคันดิน สำหรับส่วนที่เป็นพื้นดิน และใช้ประตูระบายน้ำประตูท่อน้ำปิดกั้นในส่วนที่เป็นทางระบายน้ำ โดยจากการรวบรวมข้อมูล

พบว่ามีการจัดการระบบป้องกันน้ำท่วมที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่แนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ โครงการแก้มลิงคลองมหาชัย-คลองสนามชัย อันเนื่องมาจากพระราชดำริ และโครงการจัดหาพื้นที่รองรับและเก็บกักน้ำ (แก้มลิง)

สำหรับพื้นที่ศึกษาตามแนวเส้นทางของโครงการ (ช่วง กม. 13+500 ถึง 21+500) อยู่ในพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร มีโครงการเก็บน้ำจากแหล่งน้ำในคลองชลประทาน และคลองธรรมชาติกว่า 170 สาย สมุทรสาคร พื้นที่ในระบบชลประทาน จำนวน 303.142 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 55.60 ของพื้นที่จังหวัด ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ทำการเกษตรทั้ง 3 อำเภอ พื้นที่ในระบบชลประทานดังกล่าวอยู่ในความรับผิดชอบของโครงการส่งน้ำและบำรุงรักษาภาษีเจริญ จำนวน 128,705 ไร่ โครงการส่งน้ำและบำรุงรักษาดำเนินสะดวก จำนวน 90,193 ไร่ โครงการส่งน้ำและบำรุงรักษานครปฐม จำนวน 29,464 ไร่ และโครงการส่งน้ำและบำรุงรักษานครปฐม จำนวน 54,780 ไร่ และมีพื้นที่ทางตอนล่างของจังหวัดที่อยู่ติดกับชายทะเล เป็นพื้นที่นอกเขตชลประทานจำนวน 242,074 ไร่ อยู่ในความรับผิดชอบของโครงการชลประทานสมุทรสาคร เพื่อส่งน้ำให้แก่พื้นที่การเกษตร และใช้เป็นคลองระบายน้ำในช่วงฤดูน้ำหลาก

2) ผลการดำเนินการในปัจจุบัน :

2.1) ผลการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ ครั้งที่ 1 : ดำเนินการสำรวจในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2563 พบว่า อยู่ระหว่างการก่อสร้างฐานรากของทางยกระดับซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่มีการวางระบบระบายน้ำในแนวดิ่งของโครงสร้างทางยกระดับ

ส่วนการระบายน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างในปัจจุบัน ใช้ระบบระบายน้ำของทางหลวงหมายเลข 35 (ระดับดิน) จากการติดตามตรวจสอบพบว่า อาคารระบายน้ำที่เกาะแบ่งช่องทางหลักกับทางขนาน (SEPARATOR) ยังก่อสร้างไม่แล้วเสร็จ ดังภาพที่ 5.2.9-1 อย่างไรก็ตาม จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาการท่วมขังบนผิวจราจร และบริเวณขีดเขตทางเท้าจนส่งผลกระทบต่อการใช้ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าอาคารระบายน้ำในปัจจุบันมีความเพียงพอต่อการระบายน้ำ ส่วนผลการติดตามตรวจสอบอาคารระบายน้ำตามแนวนอน ไม่พบน้ำล้นตลิ่ง แสดงให้เห็นว่าอาคารระบายน้ำที่ตัดผ่านพื้นที่โครงการมีความสามารถในการรองรับน้ำจากพื้นที่โครงการ และบริเวณใกล้เคียง นอกจากนี้ จากการตรวจสอบไม่พบเศษวัสดุก่อสร้าง หรือดินตะกอนที่เกิดจากการก่อสร้างกีดขวางทางระบายทั้งในแนวยาว และแนวนอน รายละเอียดผลการสำรวจดังตารางที่ 5.2.9-1

2.2) ผลการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ ครั้งที่ 2 : ดำเนินการสำรวจในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2563 และสำรวจเพิ่มเติมในเดือนมีนาคม พ.ศ.2564 พบว่า อยู่ระหว่างการก่อสร้างฐานรากของทางยกระดับซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่มีการวางระบบระบายน้ำในแนวดิ่งของโครงสร้างทางยกระดับ

ส่วนการระบายน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างในปัจจุบัน ใช้ระบบระบายน้ำของทางหลวงหมายเลข 35 (ระดับดิน) ซึ่งก่อสร้างเสร็จทั้งหมด จากการติดตามตรวจสอบไม่พบปัญหาการท่วมขังบนผิวจราจร และบริเวณขีดเขตทางเท้าจนส่งผลกระทบต่อการใช้ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าอาคารระบายน้ำมีความเพียงพอต่อการระบายน้ำ นอกจากนี้ ยังไม่พบปัญหาน้ำล้นตลิ่งบริเวณอาคารระบายแนวนอน แสดงให้เห็นว่าอาคารระบายน้ำที่ตัดผ่านพื้นที่โครงการมีความสามารถในการรองรับน้ำจากพื้นที่โครงการ และบริเวณใกล้เคียง และยังไม่พบเศษวัสดุก่อสร้าง หรือดินตะกอนที่เกิดจากการก่อสร้างกีดขวางทางระบายทั้งในแนวยาว และแนวนอน รายละเอียดผลการสำรวจดังตารางที่ 5.2.9-1

2.3) ผลการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ ครั้งที่ 3 : ปัจจุบันการก่อสร้างฐานรากของทางยกระดับส่วนใหญ่ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง เสาและพื้นของสะพานทางยกระดับ ซึ่งยังไม่ถึงขั้นตอนการก่อสร้างระบบระบายน้ำของทางยกระดับ

ส่วนการระบายน้ำระดับพื้น ใช้ระบบระบายน้ำของทางหลวงหมายเลข 35 (ระดับดิน) ซึ่งก่อสร้างแล้วเสร็จทั้งหมด จากการติดตามตรวจสอบพบว่า ส่วนใหญ่ไม่พบปัญหาการท่วมขังบนผิวจราจร และบริเวณขีดเขตทางเท้าที่ส่งผลกระทบต่อการใช้ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าอาคารระบายน้ำเพียงพอต่อการระบายน้ำ ดังภาพที่ 5.2.9-1 โดยยังไม่พบปัญหาน้ำล้นตลิ่งบริเวณอาคารระบายน้ำในแนวนอน แสดงให้เห็นว่าอาคารระบายน้ำที่ตัดผ่านพื้นที่โครงการมีความสามารถในการรองรับน้ำจากพื้นที่โครงการ และบริเวณใกล้เคียง และยังไม่พบเศษวัสดุก่อสร้าง หรือดินตะกอน

ที่เกิดจากการก่อสร้างกีดขวางทางระบายทั้งในแนวยาว และแนวขวาง รายละเอียดผลการสำรวจดังตารางที่ 5.2.9-1 แต่จากการตรวจสอบพบว่าเมื่อมีฝนตกหนักในพื้นที่โครงการ จะพบปัญหาการท่วมขังในพื้นที่โครงการ 2 แห่ง คือ

1) กม.10+200 ถึง กม. 10+600 ทิศทางขาเข้า มีการท่วมขังบริเวณทางสายหลัก เนื่องจากร่องระบายน้ำบริเวณร่องน้ำช่องทางหลักกับทางขนาน (SEPARATOR) มีความลึกไม่เพียงพอต่อการระบายน้ำ จึงทำให้เกิดน้ำท่วมขังเมื่อมีฝนตกหนัก ดังภาพที่ 5.2.9-2

2) กม.10+080 ถึง กม.10+150 ทิศทางขาเข้า มีการท่วมขังร่องระบายน้ำด้านข้าง เนื่องจากมีการถมพื้นที่เพื่อดำเนินการก่อสร้างฐานรากในบริเวณใกล้เคียง โดยไม่ได้ทำการติดตั้งท่อระบายน้ำชั่วคราวไว้ ดังภาพที่ 5.2.9-2

2.4) ผลการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ ครั้งที่ 4 : ปัจจุบันการก่อสร้างฐานรากของทางยกระดับส่วนใหญ่ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง เสาและพื้นของสะพานทางยกระดับ ซึ่งยังไม่ถึงขั้นตอนการก่อสร้างระบบระบายน้ำของทางยกระดับ

ส่วนการระบายน้ำระดับพื้น ใช้ระบบระบายน้ำของทางหลวงหมายเลข 35 (ระดับดิน) ซึ่งก่อสร้างแล้วเสร็จทั้งหมด จากการติดตามตรวจสอบ ไม่พบปัญหาการท่วมขังบนผิวจราจร และบริเวณขีดเขตทางเท้าที่ส่งผลต่อการขับขี่ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าอาคารระบายน้ำเพียงพอต่อการระบายน้ำ ดังภาพที่ 5.2.9-1 โดยยังไม่พบปัญหาน้ำล้นตลิ่งบริเวณอาคารระบายน้ำในแนวขวาง แสดงให้เห็นว่าอาคารระบายน้ำที่ตัดผ่านพื้นที่โครงการมีความสามารถในการรองรับน้ำจากพื้นที่โครงการ และบริเวณใกล้เคียง และยังไม่พบเศษวัสดุก่อสร้าง หรือดินตะกอนที่เกิดจากการก่อสร้างกีดขวางทางระบายทั้งในแนวยาว และแนวขวาง รายละเอียดผลการสำรวจดังตารางที่ 5.2.9-1

ตารางที่ 5.2.9-1 ผลการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำบริเวณอาคารข้ามลำน้ำ				
ตำแหน่งสะพาน	เดือนกรกฎาคม พ.ศ.2563	เดือนธันวาคม พ.ศ.2563	เดือนกันยายน พ.ศ.2564	มีนาคม พ.ศ.2565
1. คลองสะแกงาม (กม.9+590) ท่อลอดเหลี่ยม 3-2.10x2.10	ระดับน้ำสูง 2.00 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษ วัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่ พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยัง สามารถรองรับปริมาณน้ำและระบาย น้ำได้ดี 	ระดับน้ำสูง 2.00 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษ วัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่ พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยัง สามารถรองรับปริมาณน้ำและระบาย น้ำได้ดี 	ระดับน้ำสูง 2.00 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษ วัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่ พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยัง สามารถรองรับปริมาณน้ำและระบาย น้ำได้ดี 	ระดับน้ำสูง 2.00 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษ วัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่ พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยัง สามารถรองรับปริมาณน้ำและระบาย น้ำได้ดี 
2. สะพานคลองขุดใหม่ (กม.10+600) สะพาน คสล. ขนาด 3x8.00 = 24 ม	ระดับน้ำสูง 2.00 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษ วัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่ พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยัง สามารถรองรับปริมาณน้ำและระบาย น้ำได้ดี 	ระดับน้ำสูง 2.00 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษ วัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่ พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยัง สามารถรองรับปริมาณน้ำและระบาย น้ำได้ดี 	ระดับน้ำสูง 2.00 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษ วัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่ พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยัง สามารถรองรับปริมาณน้ำและระบาย น้ำได้ดี 	ระดับน้ำสูง 2.00 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษ วัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่ พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยัง สามารถรองรับปริมาณน้ำและระบาย น้ำได้ดี 

<p>ตารางที่ 5.2.9-1</p> <p>ผลการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำบริเวณอาคารข้ามลำน้ำ (ต่อ)</p>				
ตำแหน่งสะพาน	เดือนกรกฎาคม พ.ศ.2563	เดือนธันวาคม พ.ศ.2563	เดือนกันยายน พ.ศ.2564	มีนาคม พ.ศ.2565
<p>3. สะพานคลองเลนเปน (กม.11+010)</p> <p>สะพาน คสล.</p> <p>ขนาด 3x8.00 = 24 ม.</p>	<p>ระดับน้ำสูง 3.00 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี</p> 	<p>ระดับน้ำสูง 3.00 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี</p> 	<p>ระดับน้ำสูง 3.00 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี</p> 	<p>ระดับน้ำสูง 3.00 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี</p> 
<p>4. สะพานคลองระแหง (กม.13+100)</p> <p>คสล. ขนาด 3x6.00 = 18 ม.</p>	<p>ระดับน้ำสูง 2.00 ม. มีขยะจากแหล่งชุมชนขวางกีดขวางการไหลของน้ำเล็กน้อย ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี</p> 	<p>ระดับน้ำสูง 3.00 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี</p> 	<p>ระดับน้ำสูง 2.00 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี</p> 	<p>ระดับน้ำสูง 3.00 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี</p> 

<p>ตารางที่ 5.2.9-1</p> <p>ผลการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำบริเวณอาคารข้ามลำน้ำ (ต่อ)</p>				
ตำแหน่งสะพาน	เดือนกรกฎาคม พ.ศ.2563	เดือนธันวาคม พ.ศ.2563	เดือนกันยายน พ.ศ.2564	มีนาคม พ.ศ.2565
<p>5. สะพานคลองบางน้ำจืด (กม.17+100)</p> <p>สะพาน คสล. ขนาด 8.00+10.00+8.00 = 28 ม.</p>	<p>ระดับน้ำสูง 4.00 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี</p> 	<p>ระดับน้ำสูง 4.00 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี</p> 	<p>ระดับน้ำสูง 4.00 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี</p> 	<p>ระดับน้ำสูง 4.00 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี</p> 
<p>6. สะพานคลองคอกควาย (กม.20+400)</p> <p>สะพาน คสล. ขนาด 3x6.00 = 18 ม.</p>	<p>ระดับน้ำสูง 3.00 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี</p> 	<p>ระดับน้ำสูง 3.00 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี</p> 	<p>ระดับน้ำสูง 3.00 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี</p> 	<p>ระดับน้ำสูง 3.00 ม. ไม่มีวัชพืชและเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางการไหลของน้ำ ไม่พบตะกอนจากการก่อสร้าง ลำน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำและระบายน้ำได้ดี</p> 



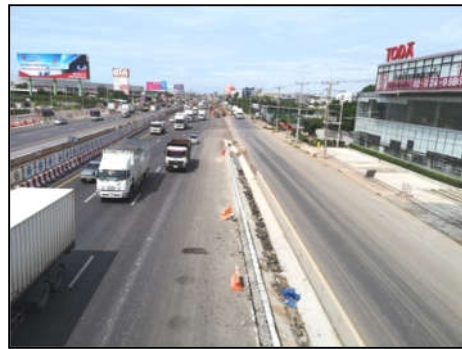
ท่อระบายน้ำบนทางเท้าที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ
กม.10+800 (ซ้ายทาง)



ท่อระบายน้ำบนทางเท้าที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ
กม.14+100 (ขวาทาง)



รางระบายน้ำที่เกาะแบ่งช่องทางหลักกับทางขนาน
(SEPARATOR) กำลังก่อสร้าง กม.12+550 (ขวาทาง)



รางระบายน้ำที่เกาะแบ่งช่องทางหลักกับทางขนาน
(SEPARATOR) ก่อสร้างแล้วเสร็จ กม.15+600 (ขวาทาง)



รางระบายน้ำที่เกาะแบ่งช่องทางหลักกับทางขนาน
(SEPARATOR) กำลังก่อสร้าง กม.20+600 (ซ้ายทาง)



รางระบายน้ำที่เกาะแบ่งช่องทางหลักกับทางขนาน
(SEPARATOR) ก่อสร้างแล้วเสร็จ กม.20+600 (ขวาทาง)

ครั้งที่ 1 : กรกฎาคม พ.ศ.2563

ภาพที่ 5.2.9-1 อาคารระบายน้ำตามแนวขนานโครงการ



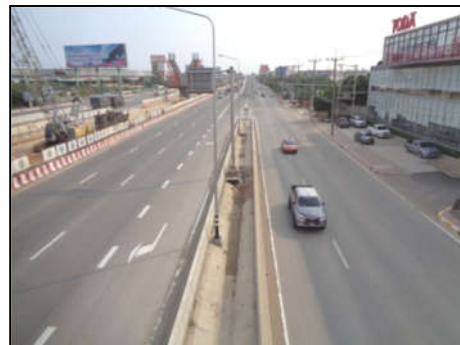
ท่อระบายน้ำบนทางเท้าที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ
กม.17+050 (ขวาทาง)



บ่อพักสุดท้ายก่อนถึงคลองคอกควาย
กม.20+400 (ขวาทาง)



รางระบายน้ำที่เกาะแบ่งช่องทางหลักกับทางขนาน
(SEPARATOR) กม.13+314 (ซ้ายทาง)



รางระบายน้ำที่เกาะแบ่งช่องทางหลักกับทางขนาน
(SEPARATOR) กม.15+600 (ขวาทาง)



รางระบายน้ำที่เกาะแบ่งช่องทางหลักกับทางขนาน
(SEPARATOR) กม.15+558 (ซ้ายทาง)



รางระบายน้ำที่เกาะแบ่งช่องทางหลักกับทางขนาน
(SEPARATOR) กม.17+965 (ขวาทาง)

ครั้งที่ 2 : มีนาคม พ.ศ.2564

ภาพที่ 5.2.9-1 อาคารระบายน้ำตามแนวขนานโครงการ (ต่อ)



บ่อพักสุดท้ายก่อนถึงคลองชุดใหม่ กม.10+600



รางระบายน้ำที่เกาะแบ่งช่องทางหลักกับทางขนาน
(SEPARATOR) กม.13+315 (ซ้ายทาง)



รางระบายน้ำที่เกาะแบ่งช่องทางหลักกับทางขนาน
(SEPARATOR) กม.15+558 (ซ้ายทาง)



รางระบายน้ำที่เกาะแบ่งช่องทางหลักกับทางขนาน
(SEPARATOR) กม.15+600 (ขวาทาง)



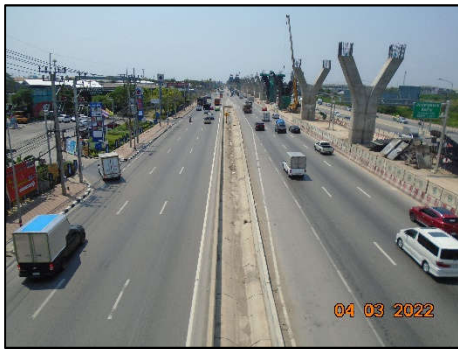
รางระบายน้ำที่เกาะแบ่งช่องทางหลักกับทางขนาน
(SEPARATOR) กม.17+965 (ซ้ายทาง)



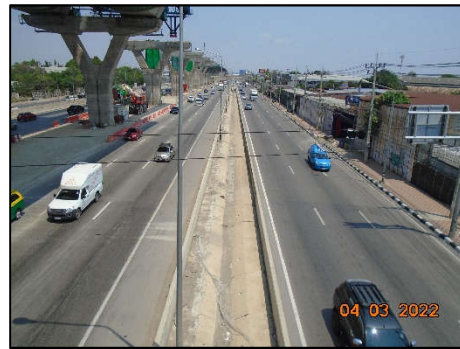
บ่อพักสุดท้ายก่อนถึงคลองบางน้ำจืด กม.17+100

ครั้งที่ 3 : กันยายน พ.ศ.2564

ภาพที่ 5.2.9-1 อาคารระบายน้ำตามแนวนานโครงการ (ต่อ)



วางระบายน้ำที่เกาะแบ่งช่องทางหลักกับทางขนาน
(SEPARATOR) กม.12+350 (ซ้ายทาง)



วางระบายน้ำที่เกาะแบ่งช่องทางหลักกับทางขนาน
(SEPARATOR) กม.13+315 (ซ้ายทาง)



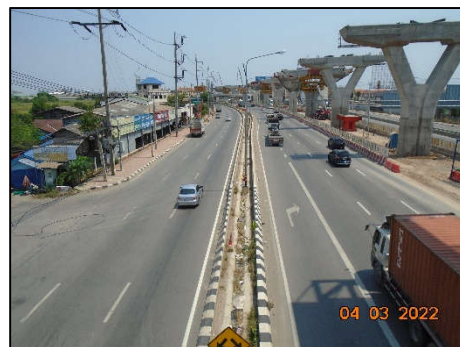
วางระบายน้ำที่เกาะแบ่งช่องทางหลักกับทางขนาน
(SEPARATOR) กม.13+315 (ขวาทาง)



วางระบายน้ำที่เกาะแบ่งช่องทางหลักกับทางขนาน
(SEPARATOR) กม.15+558 (ซ้ายทาง)



วางระบายน้ำที่เกาะแบ่งช่องทางหลักกับทางขนาน
(SEPARATOR) กม.15+558 (ขวาทาง)



วางระบายน้ำที่เกาะแบ่งช่องทางหลักกับทางขนาน
(SEPARATOR) กม.17+965 (ขวาทาง)

ครั้งที่ 4 : มีนาคม พ.ศ.2565

ภาพที่ 5.2.9-1 อาคารระบายน้ำตามแนวขนานโครงการ (ต่อ)



ร่องน้ำช่องทางหลักกับทางขนาน(SEPARATOR)

กม.10+200 ถึง กม.10+600



รางระบายน้ำด้านข้าง

กม.10+080 ถึง กม.10+150

ภาพที่ 5.2.9-2 บริเวณที่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ

3) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

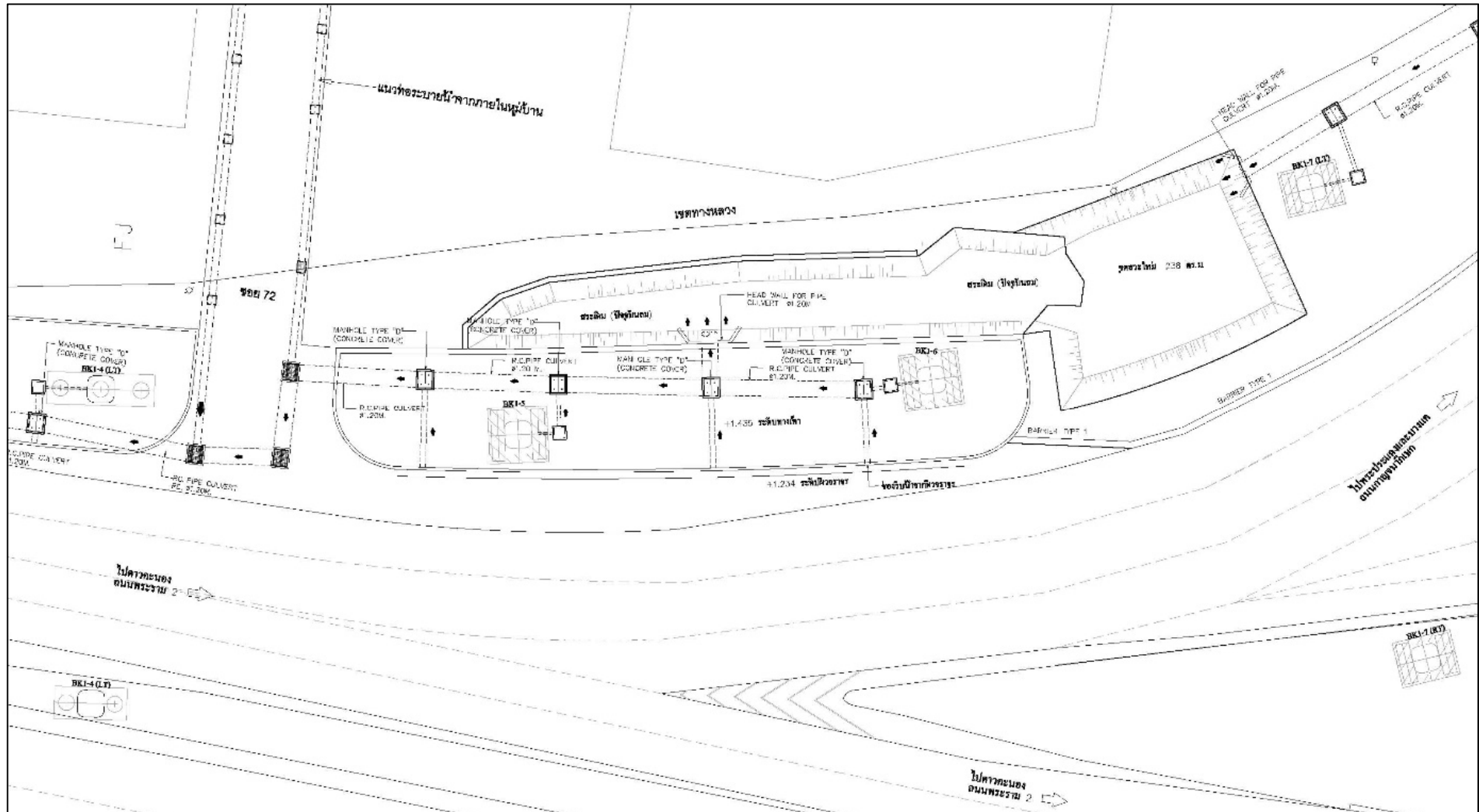
จากการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำในปัจจุบัน พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ และทางขึ้น-ลง ซึ่งเป็นกิจกรรมการก่อสร้างบนพื้นดินเดิมบริเวณเกาะกลางทางหลวงหมายเลข 35 รวมทั้งไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างใดที่กีดขวางทางน้ำ รวมทั้งไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ โดยสภาพการระบายน้ำในปัจจุบัน ยังคงมีลักษณะเช่นเดียวกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำในปัจจุบัน พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างช่วง กม.9+731 ถึง กม.20+500 ไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ รวมทั้งไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างใดที่กีดขวางทางน้ำ จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพการระบายน้ำในพื้นที่ ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการจะมีน้ำฝนชะล้างเศษดินและวัสดุก่อสร้างลงไปทับถมในลำน้ำ ซึ่งอาจทำให้ลำน้ำตื้นเขิน หรือแคบลง จนเป็นอุปสรรคต่อการไหลของน้ำ ซึ่งจัดเป็นผลกระทบในระดับปานกลาง

5.2.9.4 สรุปผลการศึกษา

เนื่องจากทางยกระดับยังก่อสร้างไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่สามารถติดตั้งอาคารระบายน้ำบนโครงสร้างทางยกระดับได้ การระบายน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างในปัจจุบันได้ใช้ระบบระบายน้ำของทางหลวงหมายเลข 35 (ระดับดิน) ที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยจากการติดตามตรวจสอบส่วนใหญ่ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ จากน้ำฝนที่ตกลงบริเวณผิวทางจราจรและพื้นที่ประชิดเขตทาง ซึ่งอาคารระบายน้ำตามแนวขวางของโครงการสามารถระบายน้ำได้ดี ไม่พบปัญหาน้ำท่วมในด้านเหนือน้ำ ไม่มีเศษวัสดุก่อสร้าง หรือตะกอนกีดขวางทางน้ำ ส่วนของอาคารระบายน้ำตามยาวส่วนใหญ่ไม่มีปัญหาการระบายน้ำ แต่พบว่ามีปัญหาการระบายน้ำหากฝนตกหนักจะมีน้ำขังระบายไม่ทันเนื่องจากร่องน้ำช่องทางหลักกับทางขนาน (SEPARATOR) กม.10+200 ถึง กม.10+600 ด้านขาเข้า มีความลึกไม่เพียงพอต่อการระบายน้ำ ทางโครงการก่อสร้างจึงได้ปรับแต่งร่องน้ำเพื่อรับน้ำจากผิวจราจรให้ระบายน้ำได้ทัน และพบว่าจากการเตรียมพื้นที่เพื่อดำเนินการก่อสร้างฐานรากบริเวณทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน ต่อม่อฐานรากด้านซ้ายทาง อยู่บริเวณทางเท้าและตรงกับท่อระบายน้ำ ทำให้เกิดการกีดขวางทางน้ำ จึงส่งผลให้เกิดน้ำท่วมขังซอยพระราม 2 ซอย 72 และซอยพระราม 2 ซอย 74 ที่ กม.10+080 ถึง กม.10+150 ดังภาพที่ 5.2.9-2 ซึ่งเมื่อเกิดเหตุน้ำท่วมทางโครงการได้เร่งเปิดทางน้ำทันที เพื่อให้พื้นที่ที่ท่วมขังสามารถระบายออกไปได้ โดยปัจจุบันบริเวณนี้ไม่มีการถมทับรางระบายน้ำแล้ว และเพื่อเป็นการป้องกันการเกิดปัญหาในการระบายน้ำในบริเวณนี้อีกในอนาคต ทางโครงการก่อสร้างและแขวงทางหลวงธนบุรีได้ร่วมกันออกแบบระบบระบายน้ำบริเวณนี้ให้มีการเชื่อมต่อเพื่อระบายน้ำไปยังจุดทิ้งน้ำของโครงการ ดังรูปที่ 5.2.9-1



รูปที่ 5.2.9-1 การออกแบบปรับปรุงระบายน้ำ กม.10+080 - กม.10+600

5.2.10 เศรษฐกิจและสังคม

5.2.10.1 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคมและความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการและปัญหาที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ
- 2) เพื่อสรุปผลกระทบอันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ
- 3) เพื่อเสนอแนะและปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขเพื่อลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจสังคมของประชาชนในพื้นที่ที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

5.2.10.2 วิธีการศึกษา

1) ศึกษาและรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากรายงานและเอกสารที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ รายงานประจำปีของหน่วยงาน/องค์กรในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ สำนักงานเขตบางขุนเทียน และแผนพัฒนาท้องถิ่นขององค์การบริหารส่วนตำบลที่ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากเขตทาง

2) การกำหนดขอบเขตพื้นที่สำรวจเศรษฐกิจสังคม ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากเขตทาง ตั้งแต่ กม.9+731 ถึง กม.20+500 สำหรับขอบเขตหมู่บ้าน/ชุมชน ได้ทบทวนจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่วมกับการขออนุเคราะห์ข้อมูลแผนที่ชุมชนจากฝ่ายพัฒนาชุมชนและสวัสดิการสังคม สำนักงานเขตบางขุนเทียน และจากแผนพัฒนาท้องถิ่นขององค์การบริหารส่วนตำบล ซึ่งครอบคลุม 2 จังหวัด 3 อำเภอ/เขต 5 ตำบล/แขวง 12 ชุมชน ดังตารางที่ 5.2.10-1 และรูปที่ 5.2.10-1

ตารางที่ 5.2.10-1 พื้นที่สำรวจเศรษฐกิจสังคม				
จังหวัด	อำเภอ/เขต	ตำบล/แขวง	หมู่บ้าน/ชุมชน	EIA
กรุงเทพมหานคร	บางขุนเทียน	แสมดำ	ชุมชนเคหะชุมชนธนบุรี 3 โซน 1 ชุมชนเพชรทองคำ ชุมชนทรัพย์สินพัฒนา ชุมชนศักดิ์มงคลชัย ชุมชนโพโมสต์ ³	ชุมชนเคหะชุมชนธนบุรี 1 ส่วนที่ 1 ¹ ชุมชนเคหะชุมชนธนบุรี 1 ส่วนที่ 2 ¹ ชุมชนเคหะชุมชนธนบุรี 1 ส่วนที่ 3 ¹ ชุมชนเคหะชุมชนธนบุรี 3 โซน 1 ชุมชนเพชรทองคำ ชุมชนทรัพย์สินพัฒนา ชุมชนศักดิ์มงคลชัย ชุมชนวัดสะแกงาม ²
	บางบอน	บางบอน	ชุมชนแขวงบางบอน ³	-
สมุทรสาคร	เมืองสมุทรสาคร	บางน้ำจืด	หมู่ 1 บ้านบางน้ำจืด	หมู่ 1 บ้านบางน้ำจืด
		พันท้ายนรสิงห์	หมู่ 5 บ้านไร่ หมู่ 6 บ้านแสมดำ หมู่ 7 บ้านพันท้ายนรสิงห์ ⁴	หมู่ 5 บ้านไร่ หมู่ 6 บ้านแสมดำ หมู่ 7 บ้านโคกงาม
		คอกกระบือ	หมู่ 1 บ้านบางด้วน หมู่ 2 บ้านหลังวัด	หมู่ 1 บ้านบางด้วน หมู่ 2 บ้านหลังวัด
2 จังหวัด	3 อำเภอ/เขต	5 ตำบล/แขวง	12 ชุมชน	

หมายเหตุ : ¹ = ชุมชนตั้งอยู่นอกพื้นที่ศึกษา ระยะ 500 เมตรจากแนวเส้นทาง แต่ให้ความสนใจรับทราบข้อมูลโครงการในขณะจัดทำรายงาน EIA

² = ชุมชนตั้งอยู่นอกพื้นที่ก่อสร้างปัจจุบัน

³ = เป็นชุมชนที่ก่อตั้งมาก่อนปี พ.ศ.2557 ซึ่งอยู่ในระยะ 500 เมตรจากแนวเส้นทาง แต่ไม่ได้แสดงในรายงาน EIA

⁴ = ปัจจุบันชุมชนมีการเปลี่ยนชื่อจากบ้านโคกงามเป็นบ้านพันท้ายนรสิงห์



3) กลุ่มเป้าหมายในการสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคม แบ่งกลุ่มเป้าหมายหลักออกเป็น 5 กลุ่ม ดังนี้

3.1) กลุ่มผู้นำชุมชน : เป็นกลุ่มบุคคลที่มีบทบาทต่อการสื่อสารข้อมูลต่างๆ ชุมชน และเป็นบุคคลที่มีความใกล้ชิดกับการพัฒนาชุมชนในด้านต่างๆ รวมทั้งการปกครองในท้องถิ่น กลุ่มบุคคลเหล่านี้มีความสัมพันธ์กับการสนับสนุน/ช่วยเหลือ/ประสานงานระหว่างชุมชนกับหน่วยงานเจ้าของโครงการ และยังมีบทบาทในการชักนำ โน้มน้าวสมาชิกในชุมชนในการกระทำการสิ่งหนึ่งสิ่งใด อันเป็นการสนับสนุน และ/หรือโต้แย้งกิจกรรมของโครงการได้เช่นเดียวกัน ในการสำรวจครั้งนี้ได้แบ่งกลุ่มผู้นำชุมชนเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่

- กลุ่มผู้นำชุมชนอย่างเป็นทางการ หมายถึง บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งจากทางราชการ ได้แก่ ผู้อำนวยการเขต ผู้ใหญ่บ้าน และประธานชุมชนจัดตั้ง ที่ปกครองหมู่บ้านหรือชุมชนที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ

- กลุ่มผู้นำชุมชนที่ไม่เป็นทางการ หมายถึง บุคคลที่เป็นที่ยอมรับนับถือของคนในชุมชนหรือเป็นตัวแทนของคนในชุมชนที่ได้รับมอบหมาย ได้แก่ ประธานหมู่บ้านนิติบุคคลหมู่บ้านจัดสรร

3.2) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม : หมายถึง สถานที่ที่มีความอ่อนไหวที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ ได้แก่ ศาสนสถาน สถานศึกษา และสถานบริการด้านสาธารณสุข

3.3) กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ : กลุ่มเป้าหมายนี้มีความสัมพันธ์กับผลกระทบจากการก่อสร้างและดำเนินโครงการในประเด็นต่างๆ เช่น ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม สุขภาพ และการเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิต อีกทั้งเป็นกลุ่มเป้าหมายที่สะท้อนให้เห็นความคิดเห็นที่มีต่อสภาพเศรษฐกิจหรือในมิติด้านอื่นๆ ที่สัมพันธ์กับกิจกรรมของโครงการ การสำรวจแบบสอบถามจะกระทำในเขตพื้นที่ที่มีการตั้งถิ่นฐานที่เด่นชัดซึ่งปรากฏความสัมพันธ์ของผลกระทบทั้งทางบวก/ลบของโครงการที่มีต่อชุมชนหรือหน่วยพื้นที่นั้นๆ โดยปฎิบัติแบ่งกลุ่มเป้าหมายของครัวเรือนในการสำรวจด้านเศรษฐกิจสังคม ออกเป็น 2 ระยะจากแนวเส้นทางโครงการ ดังนี้

- กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะประชิดถึง 50 เมตรจากเขตทาง
- กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะมากกว่า 50-500 เมตรจากเขตทาง

3.4) กลุ่มสถานประกอบการที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ : หมายถึง สถานประกอบการที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตรจากเขตทาง

3.5) กลุ่มผู้ใช้ทาง : หมายถึง ผู้ใช้เส้นทางสัญจรบนทางหลวงหมายเลข 35 ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ

4) วิธีการสุ่มตัวอย่าง : การสำรวจในครั้งนี้ ได้ใช้วิธีการเลือกประชากร และการสุ่มตัวอย่างให้สอดคล้องกับรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยกลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมและกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะประชิดถึง 50 เมตรจากเขตทาง ดำเนินการสำรวจทุกหน่วยงาน และทุกครัวเรือน (ร้อยละ 100) ส่วนกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะมากกว่า 50-500 เมตรจากเขตทาง ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเป็นระบบ (Systematic Random Sampling) โดยใช้วิธีการ Sampling Interval และพิจารณาตามเขตพื้นที่ปกครองในแต่ละหมู่บ้าน ในกรณีนี้สัดส่วนจะประมาณ 5-7 หลัง เป็นการสุ่มตัวอย่างโดยมีแผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ (Google Earth) ประกอบการเดินสำรวจ โดยเริ่มต้นจากหลังแรกแล้วเว้นไปอีก 5 หลัง ถ้าไม่มีคนอยู่บ้านก็ขยับไปอีกหลัง และสุ่มไปที่ละ 5-7 หลังต่อไปจนครบแต่ละหมู่บ้านที่คำนวณไว้ โดยสุ่มตัวอย่างครัวเรือนจากแต่ละหมู่บ้านทั้ง 2 ข้างทางให้ได้ขนาดตัวอย่างที่เพียงพอสามารถเป็นตัวแทนของประชากรครัวเรือนที่ระดับความเชื่อมั่นทางสถิติที่ร้อยละ 95 (ค่าความคลาดเคลื่อน 0.05) โดยใช้สูตรของ Yamane (1967)

สำหรับกลุ่มสถานประกอบการ และกลุ่มผู้ใช้ทาง เป็นกลุ่มเป้าหมายที่เพิ่มเติมจากรายงาน EIA โดยการสำรวจกลุ่มสถานประกอบการในครั้งนี้ ได้ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเป็นระบบ(Systematic Random Sampling) ส่วนกลุ่มผู้ใช้ทาง ได้พิจารณาปริมาณจราจรที่มาจากการสำรวจโดยสำนักอำนวยความสะดวก กรมทางหลวง และ

คำนวณขนาดตัวอย่างโดยใช้สูตรของ Yamane (1967) ที่ระดับความเชื่อมั่นทางสถิติที่ร้อยละ 95 (ค่าความคลาดเคลื่อน 0.05) และเก็บข้อมูลบริเวณสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงที่อยู่ตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการทั้งขาเข้าและขาออก เนื่องจากเป็นสถานที่ที่ผู้ใช้ทางจะเข้าไปใช้บริการตลอดวันเป็นจำนวนมาก สำหรับรายละเอียดในแต่ละกลุ่มเป้าหมาย ดังนี้

4.1) กลุ่มผู้นำชุมชน : ได้ใช้วิธีการสำรวจตามรายงาน EIA ด้วยการดำเนินการสำรวจผู้นำชุมชนทุกราย (ร้อยละ 100) กระจายตามเขตการปกครองครอบคลุมพื้นที่ศึกษาให้ครอบคลุมผู้นำชุมชนในทุกชุมชนที่สอดคล้องกับกลุ่มตัวอย่างครัวเรือนที่ถูกคัดเลือก ประกอบด้วย 2 กลุ่ม

4.1.1) กลุ่มผู้นำชุมชนอย่างเป็นทางการ กำหนดให้สัมภาษณ์หมู่บ้าน/ชุมชนละ 1 ตัวอย่าง จำนวนรวม 13 ราย ดังตารางที่ 5.2.10-2

ตารางที่ 5.2.10-2				
กลุ่มผู้นำชุมชนอย่างเป็นทางการ				
จังหวัด	อำเภอ/เขต	ตำบล/แขวง	หมู่บ้าน/ชุมชน	จำนวน (ราย)
กรุงเทพมหานคร	บางขุนเทียน	แหลมดํา	1) ผู้อำนวยการสำนักงานเขตบางขุนเทียน	1
			2) ผู้นำชุมชนเพชรทองคำ	1
			3) ผู้นำชุมชนศักดิ์มงคลชัย	1
			4) ผู้นำชุมชนทรัพย์สินพัฒนา	1
			5) ผู้นำชุมชนโพโมสต์	1
			6) ผู้นำชุมชนเคหะชุมชนธนบุรี 3 โซน 1	1
	บางบอน	บางบอน	1) ผู้อำนวยการสำนักงานเขตบางบอน	1
สมุทรสาคร	เมืองสมุทรสาคร	บางน้ำจืด	1) ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านบางน้ำจืด	1
		พันท้ายนรสิงห์	1) ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านไร่	1
			2) ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านแหลมดํา	1
			3) ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านพันท้ายนรสิงห์	1
		คอกกระบือ	1) ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านบางด้วน	1
			2) ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านหลังวัด	1
รวม				13

4.1.2) กลุ่มผู้นำชุมชนที่ไม่เป็นทางการ กำหนดให้สัมภาษณ์หมู่บ้าน/ชุมชนละ 1 ตัวอย่าง
จำนวนรวม 18 ราย ดังตารางที่ 5.2.10-3

ตารางที่ 5.2.10-3 กลุ่มผู้นำชุมชนที่ไม่เป็นทางการ					
จังหวัด	อำเภอ/เขต	ตำบล/แขวง	หมู่บ้าน/ชุมชน	หมู่บ้าน/ชุมชน	จำนวน (ราย)
กรุงเทพมหานคร	บางขุนเทียน	แสมดำ	พื้นที่ยังไม่ได้ขึ้นทะเบียนชุมชนของกรุงเทพมหานคร	หมู่บ้านแอริ พระราม 2	1
				หมู่บ้านพฤกษาภิรมย์ (พระราม 2)	1
				หมู่บ้านพฤกษาภิรมย์ (บางขุนเทียน)	
				หมู่บ้านพระราม 2	1
				หมู่บ้านพฤกษาวิลล์ 32	1
				หมู่บ้านนันทวัน	1
				หมู่บ้าน The Rich	1
				หมู่บ้านลัดดาภิรมย์อโศกแอนด์ พระราม 2	1
				หมู่บ้านวิเศษสุนทร	1
				หมู่บ้านนาราสิริ พระราม 2	1
				หมู่บ้านพฤกษาภิรมย์ รีเจนท์	1
				หมู่บ้านลัดดาวัลย์	1
สมุทรสาคร	เมืองสมุทรสาคร	บางน้ำจืด	หมู่ 1 บ้านบางน้ำจืด	หมู่บ้านอนุสาสิริ (เลคซีรีน พระราม 2)	1
				หมู่บ้านมิราเคิล พลัส พระราม 2	1
		พันท้ายนรสิงห์	หมู่ 6 บ้านแสมดำ	หมู่บ้านเดอะแกรนด์ (พระราม 2)	1
				หมู่ 5 บ้านไร่	หมู่บ้านอมรชัย 5
				หมู่บ้านดุสิตา	1
				หมู่บ้านเต็มสมบูรณ์	1
		คอกกระบือ	หมู่ 1 บ้านบางด้วน	สินเศรษฐีคอนโดมิเนียม	1
รวม					18

หมายเหตุ :เขตบางบอนไม่มีชุมชนในพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร

4.2) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม : การสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคมของโครงการนี้ได้พิจารณาพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมประเภทศาสนสถาน สถานพยาบาล และสถานศึกษา ในระยะ 500 เมตรจากเขตทาง รวมทั้งหมด 11 แห่ง ซึ่งเป็นสถานที่เดียวกันกับในรายงาน EIA กำหนด 9 แห่ง และเพิ่มเติมจากรายงาน EIA จำนวน 2 แห่ง คือ โรงเรียนรัตนโกสินทร์สมโภชบางขุนเทียน และโรงเรียนนานาชาติอินริช รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.10-4

ตารางที่ 5.2.10-4 จำนวนกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	
พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	ผู้บริหารหน่วยงาน
1. สถานีอนามัยเฉลิมพระเกียรติ 60 พรรษา นวมินทราชินี (รพ.สต.คอกควาย)	ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลคอกควาย
2. โรงเรียนพรพิมพ์ พระราม 2	ผู้อำนวยการโรงเรียนพรพิมพ์ พระราม 2
3. โรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์	ผู้อำนวยการโรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์
4. สำนักแม่ชีไทยบางขุนเทียนในบรมราชินีปัทมย์	ประธานสำนักแม่ชีไทย
5. วัดพรหมรังษี	เจ้าอาวาสวัดพรหมรังษี
6. วัดแทนวันดีสุขาราม	เจ้าอาวาสวัดแทนวันดีสุขาราม
7. โรงเรียนนานาชาติชาตินอลิซ พระราม 2	ผู้อำนวยการโรงเรียนนานาชาติชาตินอลิซ พระราม 2
8. วัดเทพธงชัย	เจ้าอาวาสวัดเทพธงชัย
9. วัดพันท้ายนรสิงห์	เจ้าอาวาสวัดพันท้ายนรสิงห์
10. วัดราษฎร์รังสรรค์	เจ้าอาวาสวัดราษฎร์รังสรรค์
11. โรงเรียนรัตนโกสินทร์สมโภชบางขุนเทียน	ผู้อำนวยการโรงเรียนรัตนโกสินทร์สมโภชบางขุนเทียน

4.3) กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ : เนื่องจากรายงาน EIA ได้สำรวจกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะประชิด ถึง 500 เมตรจากเขตทาง ด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเป็นระบบและกำหนดค่าความเชื่อมั่นทางสถิติที่ร้อยละ 95 (ค่าความคลาดเคลื่อน 0.05) โดยใช้สูตรของ Yamane (1967) ซึ่งการสำรวจกลุ่มครัวเรือนในครั้งนี้ ได้แบ่งเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ ในระยะประชิดถึง 50 เมตรจากเขตทาง กำหนดให้ดำเนินการสำรวจ 100% และในระยะมากกว่า 50-500 เมตรจากเขตทาง สำหรับวิธีการสำรวจใช้การสุ่มตัวอย่างแบบเป็นระบบ โดยใช้สูตรของ Yamane (1967) ที่ระดับความเชื่อมั่นทางสถิติที่ร้อยละ 95 เช่นเดียวกันกับในรายงาน EIA มีรายละเอียดดังนี้

(1) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะประชิดถึง 50 เมตรจากเขตทาง : จากการสำรวจจำนวนสิ่งปลูกสร้างด้วยวิธีการนับภาพถ่ายทางอากาศ (Google Earth) ในระยะดังกล่าวมีครัวเรือน จำนวน 47 หลังคาเรือน กำหนดให้ดำเนินการสำรวจ 100% รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.10-5

(2) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะมากกว่า 50-500 เมตรจากเขตทาง : จากการสำรวจจำนวนสิ่งปลูกสร้างด้วยวิธีการนับภาพถ่ายทางอากาศ (Google Earth) ในระยะดังกล่าวมีครัวเรือน จำนวน 5,881 หลังคาเรือน โดยที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเป็นระบบ เพื่อให้ได้ขนาดตัวอย่างที่เพียงพอสามารถเป็นตัวแทนของประชากรครัวเรือนได้ และกำหนดค่าความเชื่อมั่นทางสถิติที่ร้อยละ 95 (ค่าความคลาดเคลื่อน 0.05) โดยใช้สูตรของ Yamane (1967) รายละเอียดดังสมการที่ (1)

$$n = \frac{N}{1+Ne^2} \quad \text{-----(1)}$$

โดย n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

N = ขนาดของประชากร ในที่นี้มีหน่วยเป็นหลังคาเรือน (5,881 หลังคาเรือน)

e = ค่าความคลาดเคลื่อนเท่ากับ 0.05 เนื่องจากการศึกษาวิจัยที่มีคุณภาพโดยทั่วไปยอมรับผลการวิจัยที่มีความคลาดเคลื่อนได้ตั้งแต่ 0.01, 0.05 จนถึง 0.10 (เพ็ญแข แสงแก้ว, 2540)

แทนค่าในสูตร

$$n = \frac{5,881}{1+[(5,881)(0.05^2)]}$$

$$= 374.5$$

เมื่อแทนค่าในสูตรจะได้เท่ากับ 374.5 ตัวอย่าง

หลังจากได้จำนวนตัวอย่างแล้ว นำมาแบ่งจำนวนตัวอย่างให้มีการกระจายตัวอย่างในแต่ละหมู่บ้านให้เหมาะสมตามลักษณะของพื้นที่และจำนวนครัวเรือน โดยคำนวณจำนวนตัวอย่างที่เป็นตัวแทนของแต่ละพื้นที่ให้เป็นสัดส่วนโดยตรงกับจำนวนครัวเรือนในแต่ละพื้นที่ รายละเอียดดังสมการที่ (2)

$$A = \frac{n_1 n}{N} \quad \text{-----}(2)$$

โดย A = ขนาดกลุ่มตัวอย่างตามสัดส่วน

n_1 = ขนาดของประชากรในแต่ละหมู่บ้าน

n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่างจากสมการ (1) (375 ตัวอย่าง)

N = ขนาดของประชากรทั้งหมดในพื้นที่ศึกษา (5,881 หลังคาเรือน)

แทนค่าในสูตร

$$A = \frac{(\text{ขนาดของประชากรในแต่ละหมู่บ้าน})(375)}{5,881}$$

เนื่องจากชุมชนศักดิ์มงคลชัย มีครัวเรือนในพื้นที่ศึกษาโครงการ 2 ครัวเรือน จึงได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างครบทั้งหมด 2 ตัวอย่าง ดังนั้น จำนวนตัวอย่างของกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะ 50 ถึง 500 เมตร จากจุดกึ่งกลางของแนวเส้นทางที่ดำเนินการสำรวจและเก็บข้อมูลมีจำนวนรวมทั้งหมด 376 ตัวอย่าง ซึ่งถือว่าเป็นขนาดตัวอย่างที่มีความเหมาะสมและสามารถเป็นตัวแทนที่ดีของประชากรได้ รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.10-5

ตารางที่ 5.2.10-5 จำนวนสิ่งปลูกสร้าง และจำนวนตัวอย่างของกลุ่มครัวเรือน							
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	จำนวนสิ่งปลูกสร้างนับจากภาพถ่ายทางอากาศ (Google Earth) ปี พ.ศ.2563		แผนการสำรวจ	
				ประชิดถึง 50 เมตร	ระยะมากกว่า 50-500 เมตร	ประชิดถึง 50 เมตร	ระยะมากกว่า 50-500 เมตร
กรุงเทพมหานคร	เขตบางขุนเทียน	แขวงแสมดำ	ชุมชนเคหะชุมชนธนบุรี 3 โซน 1	0	99	0	6
			ชุมชนทรัพย์สินพัฒนา	1	128	1	8
			ชุมชนเพชรทองคำ	1	153	1	10
			ชุมชนโพโมสต์	0	396	0	25
			ชุมชนศักดิ์มงคลชัย	0	2	0	2
			พื้นที่ยังไม่ได้ขึ้นทะเบียนชุมชนของกรุงเทพมหานคร	23	3,046	23	194
			รวม	25	3,824	25	244
	เขตบางบอน	แขวงบางบอน	พื้นที่ยังไม่ได้ขึ้นทะเบียนชุมชนของกรุงเทพมหานคร	0	16	0	1
			รวม	0	16	0	1
จ.สมุทรสาคร	อ.เมืองสมุทรสาคร	คอกกระบือ	หมู่ 1 บ้านบางด้วน	1	763	1	49
			หมู่ 2 บ้านหลังวัด	0	48	0	3
			รวม	1	811	1	52
		บางน้ำจืด	หมู่ 1 บ้านบางน้ำจืด	13	135	13	9
			รวม	13	135	13	9
		พันท้ายนรสิงห์	หมู่ 5 บ้านไร่	8	775	8	49
			หมู่ 6 บ้านแสมดำ	0	320	0	20
			หมู่ 7 บ้านพันท้ายนรสิงห์	0	0	0	0
			รวม	8	1,095	8	69
		รวมทั้งหมด		47	5,881	47	376

4.4) กลุ่มสถานประกอบการ : จากการสำรวจจำนวนสิ่งปลูกสร้างด้วยวิธีการนับภาพถ่ายทางอากาศ (Google Earth) ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม พบว่าในระยะดังกล่าวมีครัวเรือน จำนวน 1,315 หลังคาเรือน กำหนดให้ดำเนินการสำรวจโดยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเป็นระบบ เพื่อให้ได้ขนาดตัวอย่างที่เพียงพอสามารถเป็นตัวแทนของประชากรครัวเรือนได้ และกำหนดค่าความเชื่อมั่นทางสถิติที่ร้อยละ 95 (ค่าความคลาดเคลื่อน 0.05) โดยใช้สูตรของ Yamane (1967) รายละเอียดดังสมการที่ (1)

$$n = \frac{N}{1+Ne^2} \text{ -----(1)}$$

โดย n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

N = ขนาดของประชากร ในพื้นที่มีหน่วยเป็นหลังคาเรือน (1,315 หลังคาเรือน)

e = ค่าความคลาดเคลื่อนเท่ากับ 0.05 เนื่องจากการศึกษาวิจัยที่มีคุณภาพโดยทั่วไปยอมรับผลการวิจัยที่มีความคลาดเคลื่อนได้ตั้งแต่ 0.01, 0.05 จนถึง 0.10 (เพ็ญแข แสงแก้ว, 2540)

แทนค่าในสูตร

$$n = \frac{1,315}{1+[(1,315)(0.05^2)]}$$

$$= 306.7$$

เมื่อแทนค่าในสูตรจะได้เท่ากับ 306.7 ตัวอย่าง ดังนั้น ที่ปรึกษาต้องดำเนินการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูลจำนวน 307 ตัวอย่าง

หลังจากได้จำนวนตัวอย่างแล้ว นำมาแบ่งจำนวนตัวอย่างให้มีการกระจายตัวอย่างในแต่ละหมู่บ้านให้เหมาะสมตามลักษณะของพื้นที่และจำนวนครัวเรือน โดยคำนวณจำนวนตัวอย่างที่เป็นตัวแทนของแต่ละพื้นที่ให้เป็นสัดส่วนโดยตรงกับจำนวนครัวเรือนในแต่ละพื้นที่ รายละเอียดดังสมการที่ (2)

$$A = \frac{n_1 n}{N} \text{ -----(2)}$$

โดย A = ขนาดกลุ่มตัวอย่างตามสัดส่วน

n_1 = ขนาดของประชากรในแต่ละหมู่บ้าน

n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่างจากสมการ (1) (307 ตัวอย่าง)

N = ขนาดของประชากรทั้งหมดในพื้นที่ศึกษา (1,315 หลังคาเรือน)

แทนค่าในสูตร

$$A = \frac{(\text{ขนาดของประชากรในแต่ละหมู่บ้าน})(307)}{1,315}$$

สำหรับจำนวนตัวอย่างมีรายละเอียดดังตารางที่ 5.2.10-6

ตารางที่ 5.2.10-6 จำนวนสิ่งปลูกสร้าง และจำนวนตัวอย่างของกลุ่มสถานประกอบการ					
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	จำนวนสิ่งปลูกสร้างนับจากภาพถ่ายทางอากาศ (Google Earth) ปี พ.ศ.2563	แผนการสำรวจ
กรุงเทพมหานคร	เขตบางขุนเทียน	แขวงแสมดำ	ชุมชนเคหะชุมชนธนบุรี 3 โซน 1	2	1
			ชุมชนทรัพย์สินพัฒนา	0	0
			ชุมชนเพชรทองคำ	18	4
			ชุมชนโพโมสต์	5	1
			ชุมชนศักดิ์มงคลชัย	0	0
			พื้นที่ยังไม่ได้ขึ้นทะเบียนชุมชนของกรุงเทพมหานคร	827	192
			รวม	852	198
	เขตบางบอน	แขวงบางบอน	พื้นที่ยังไม่ได้ขึ้นทะเบียนชุมชนของกรุงเทพมหานคร	1	1
			รวม	1	1
จ.สมุทรสาคร	อ.เมืองสมุทรสาคร	คอกกระบือ	หมู่ 1 บ้านบางด้วน	94	22
			หมู่ 2 บ้านหลังวัด	20	5
			รวม	114	27
		บางน้ำจืด	หมู่ 1 บ้านบางน้ำจืด	133	31
			รวม	133	31
		พันท้ายนรสิงห์	หมู่ 5 บ้านไร่	164	38
			หมู่ 6 บ้านแสมดำ	51	12
			หมู่ 7 บ้านพันท้ายนรสิงห์	0	0
			รวม	215	50
		รวมทั้งรวม		1,315	307

4.5) กลุ่มผู้ใช้ทาง : จากการทบทวนข้อมูลสำรวจปริมาณจราจรของสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ในปี พ.ศ.2562 บริเวณ กม.24+550 ซึ่งเป็นจุดสำรวจที่ใกล้พื้นที่โครงการมากที่สุด มีปริมาณจราจรเฉลี่ยวันละ 123,564 คัน สำหรับการสำรวจกลุ่มผู้ใช้ทางในครั้งนี้ ได้กำหนดไว้ที่บริเวณสถานีบริการ น้ำมันเชื้อเพลิงที่อยู่ตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการทั้งขาเข้าและขาออก จำนวนรวม 13 จุด (รูปที่ 5.2.10-2) เนื่องจากเป็นสถานที่ที่ผู้ใช้ทางจะเข้าไปใช้บริการตลอดวันเป็นจำนวนมาก เพื่อให้ได้ขนาดตัวอย่างที่เพียงพอสามารถเป็นตัวแทนของประชากรครัวเรือนได้ และกำหนดค่าความเชื่อมั่นทางสถิติที่ร้อยละ 95 (ค่าความคลาดเคลื่อน 0.05) โดยใช้สูตรของ Yamane (1967) รายละเอียดดังสมการที่ (1)

$$n = \frac{N}{1+Ne^2} \quad \text{-----}(1)$$

โดย n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

N = ขนาดของประชากร ในที่นี้เป็นปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน (123,564 คัน)

e = ค่าความคลาดเคลื่อนเท่ากับ 0.05 เนื่องจากการศึกษาวิจัยที่มีคุณภาพโดยทั่วไป ยอมรับผลการวิจัยที่มีความคลาดเคลื่อนได้ตั้งแต่ 0.01, 0.05 จนถึง 0.10 (เพ็ญแข แสงแก้ว, 2540)

แทนค่าในสูตร

$$n = \frac{123,564}{1+[(123,564)(0.05^2)}$$

$$= 398.7$$

เมื่อแทนค่าในสูตรจะได้เท่ากับ 398.7 ตัวอย่าง ดังนั้น ที่ปรึกษาดำเนินการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูลกลุ่มผู้ใช้ทางจำนวน 400 ตัวอย่าง โดยเก็บตัวอย่างฝั่งขาเข้า 200 ตัวอย่าง และฝั่งขาออก 200 ตัวอย่าง โดยมีจำนวนตัวอย่างมีรายละเอียดดังตารางที่ 5.2.10-7

ตารางที่ 5.2.10-7 จำนวนตัวอย่างของกลุ่มผู้ใช้ทาง			
ฝั่งขาเข้า		ฝั่งขาออก	
สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง	จำนวน (ตัวอย่าง)	สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง	จำนวน (ตัวอย่าง)
ปั้มน้ำมันบางจาก	200	ปั้มน้ำมัน PTT LPG	200
ปั้มน้ำมัน PTT NGV		ปั้มน้ำมัน PTT	
ปั้มน้ำมันธวัชชัย LPG		ปั้มน้ำมัน Shell	
ปั้มน้ำมันบางจาก		ปั้มน้ำมันบางจาก	
ปั้มน้ำมัน PTT		ปั้มน้ำมัน ESSO	
ปั้มน้ำมัน Shell		ปั้มน้ำมัน LPG เวลด์แก๊ส	
		ปั้มน้ำมันบางจาก	



รูปที่ 5.2.10-2 ตำแหน่งสำรวจกลุ่มผู้ใช้ทางในพื้นที่ศึกษา

ตารางที่ 5.2.10-8 สรุปจำนวนตัวอย่างในการสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคม			
กลุ่มเป้าหมาย	รายงาน MONITOR ²	รายงาน EIA ¹	หมายเหตุ
1. กลุ่มผู้นำชุมชน 1.1 กลุ่มผู้นำชุมชนอย่างเป็นทางการ	13	9	<ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ศึกษาโครงการครอบคลุมพื้นที่ที่ยังไม่ได้ขึ้นทะเบียนชุมชนในเขตบางขุนเทียน จึงทำให้ไม่มีผู้นำชุมชนในบริเวณดังกล่าว ดังนั้น ที่ปรึกษาได้เพิ่มการสัมภาษณ์ผู้อำนวยการเขตบางขุนเทียน เพื่อเป็นตัวแทนผู้นำชุมชนของการศึกษาในครั้งนี้ จากการตรวจสอบพบพื้นที่ในเขตบางบอนเพิ่มเติมจากรายงาน EIA และเนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวยังไม่ได้ขึ้นทะเบียนชุมชนในเขตบางบอน จึงยังไม่มีผู้นำชุมชนในบริเวณดังกล่าว ดังนั้น ที่ปรึกษาได้เพิ่มการสัมภาษณ์ผู้อำนวยการเขตบางบอน เพื่อเป็นตัวแทนผู้นำชุมชนของการศึกษาในครั้งนี้ จากการตรวจสอบพบชุมชนโพโมสต์อยู่ในพื้นที่ศึกษาเพิ่มเติมจากรายงาน EIA ดังนั้น การศึกษาครั้งนี้ ได้เพิ่มการสัมภาษณ์ผู้นำชุมชนโพโมสต์ จากการตรวจสอบในรายงาน EIA พบว่า ไม่ได้มีการสอบถามความคิดเห็นจากชุมชนบ้านพันท้ายนรสิงห์ ดังนั้น ที่ปรึกษาได้เพิ่มการสัมภาษณ์ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ที่ 7 บ้านพันท้ายนรสิงห์ เป็นตัวแทนผู้นำชุมชนในการศึกษาครั้งนี้
1.2 กลุ่มผู้นำชุมชนที่ไม่เป็นทางการ	18	-	
2. กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	11	9	จากการตรวจสอบพบโรงเรียนนานาชาติชาตินิโอส พิษณุ 2 และโรงเรียนรัตนโกสินทร์สมโภชบางขุนเทียน อยู่ในพื้นที่ศึกษาเพิ่มเติมจากรายงาน EIA ดังนั้น การศึกษาครั้งนี้ได้เพิ่มการสัมภาษณ์ผู้อำนวยการโรงเรียน ทั้ง 2 แห่ง
3. กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ			
3.1 กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะประชิดถึง 50 เมตรจากเขตทาง	47	211	รายงาน EIA สำรวจกลุ่มครัวเรือนที่ระยะประชิดถึง 500 เมตร โดยใช้สูตร Yamane (1967)
3.2 กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะมากกว่า 50-500 เมตรจากเขตทาง	376		
4. กลุ่มสถานประกอบการในระยะ 500 เมตรจากเขตทาง	307	-	
5. กลุ่มผู้ใช้ทาง	400	-	
รวม	1,172	229	

หมายเหตุ : ¹ = รายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2) กรุงเทพมหานคร, พ.ศ.2563

² = พื้นที่ศึกษาช่วง กม.9+731 ถึง กม.20+500 ของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2), พ.ศ.2562

- = ไม่ได้สำรวจ

5) เครื่องมือที่ใช้สำรวจ

ที่ปรึกษาได้ใช้แบบสอบถาม เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งจัดทำขึ้นตามกลุ่มประชากรเป้าหมาย และกำหนดรายละเอียดของคำถามให้สอดคล้องกับการคาดการณ์ผลกระทบต่อกลุ่มเป้าหมายต่าง ๆ ที่ได้เคยทำการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังตารางที่ 5.2.10-9 (ภาคผนวก ก)

6) การวิเคราะห์ข้อมูล

นำข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้จากแบบสอบถาม สัมภาษณ์ มาลงรหัสข้อมูล และบันทึกลงในคอมพิวเตอร์และประมวลผลข้อมูลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมทางสังคมศาสตร์ที่เชื่อถือได้ และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป (เช่น SPSS PC PLUS) และนำเสนอผลการวิเคราะห์ในรูปแบบของตาราง และแสดงค่าสถิติต่าง ๆ ที่จำเป็นเช่น ค่าเฉลี่ย และร้อยละ

7) ขั้นตอนการดำเนินงาน

7.1) การเตรียมความพร้อมของทีมสำรวจ เป็นการดำเนินการเพื่อเตรียมความพร้อมของทีมสำรวจ ก่อนลงพื้นที่สำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยประชุมคณะทำงานภาคสนามเพื่อทำความเข้าใจรายละเอียดโครงการ รวมถึงขั้นตอนและรายละเอียดของการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ดังนี้

- รายละเอียดโครงการ : ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ พื้นที่ศึกษาโครงการ ขั้นตอนการศึกษา รายละเอียด และองค์ประกอบของโครงการ

- แผนการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ-สังคม : กลุ่มเป้าหมาย วิธีการสุ่มตัวอย่าง เครื่องมือโครงสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

- จัดเตรียมแผ่นพับเป็นสื่อที่ใช้ประกอบความเข้าใจในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม เพื่อให้ข้อมูลกับกลุ่มเป้าหมายมีความถูกต้อง ครบถ้วน และสมบูรณ์

7.2) หัวหน้าผู้ควบคุมทีม การสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคมนำทีมโดยผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐกิจสังคม ซึ่งเป็นผู้ที่มีความรู้ มีประสบการณ์จากการควบคุมคณะทำงานภาคสนาม และได้ศึกษารายละเอียดโครงการเพื่อให้เกิดความเข้าใจในการบริหารจัดการคณะทำงานภาคสนามและการแก้ไขปัญหาในพื้นที่ศึกษาได้อย่างเหมาะสม

7.3) การวางแผนสัมภาษณ์ประชากรตัวอย่าง

การสัมภาษณ์ประชากรตัวอย่างจะเริ่มดำเนินการภายหลังจากที่แผนการสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคม และแบบสอบถาม ตลอดจนรายละเอียดต่าง ๆ ได้รับความเห็นชอบจากกรมทางหลวงแล้ว โดยการดำเนินการในแต่ละกลุ่มเป้าหมายจะมีแผนการดำเนินงาน ดังนี้

- กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม จะดำเนินการติดต่อกับผู้นำชุมชน/ตัวแทนพื้นที่อ่อนไหวในแต่ละพื้นที่เพื่อขออนุญาตก่อนเข้าสัมภาษณ์

- กลุ่มครัวเรือน และกลุ่มสถานประกอบการ จะดำเนินการแจ้งขออนุญาตผู้นำชุมชน เพื่อกำหนดวันเข้าสัมภาษณ์ในพื้นที่ จากนั้นจึงดำเนินการเก็บตัวอย่างครัวเรือนด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเป็นระบบ

- กลุ่มผู้ใช้ทาง จะดำเนินการแจ้งขออนุญาตเจ้าของสถานบริการเชื้อเพลิงโดยทำหนังสือแจ้งเป็นทางการ เพื่อขอใช้สถานที่และกำหนดวันเข้าสัมภาษณ์ผู้ใช้ทาง

8) ระยะเวลาดำเนินการ

ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ปีละ 1 ครั้ง โดยดำเนินการแล้วทั้งสิ้น 2 ครั้ง ดังนี้

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 15 ตุลาคม-25 พฤศจิกายน พ.ศ. 2563

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 24 พฤศจิกายน พ.ศ.2564 - 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2565

ตารางที่ 5.2.10-9 โครงสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคมของโครงการ					
ประเด็นคำถาม	กลุ่มที่ 1 ผู้นำชุมชน	กลุ่มที่ 2 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	กลุ่มที่ 3 ครัวเรือน	กลุ่มที่ 4 สถานประกอบการ	กลุ่มที่ 5 ผู้ใช้ทาง
ข้อมูลทั่วไป ของผู้ให้สัมภาษณ์	<ul style="list-style-type: none"> - ตำแหน่ง - ระยะเวลาที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ - เพศ - อายุ - ระดับการศึกษาสูงสุด - การนับถือศาสนา 	<ul style="list-style-type: none"> - ตำแหน่ง - ระยะเวลาที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ - เพศ - อายุ - ระดับการศึกษาสูงสุด - การนับถือศาสนา 	<ul style="list-style-type: none"> - เพศ - อายุ - ระดับการศึกษาสูงสุด - สถานภาพในครัวเรือน - สถานภาพสมรส - การนับถือศาสนา - การประกอบอาชีพ - ภูมิถิ่นเดิม - พื้นที่อพยพโยกย้ายมา - ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ - สาเหตุที่ต้องย้ายมาอยู่ในพื้นที่ 	<ul style="list-style-type: none"> - ตำแหน่ง - ระยะเวลาที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ - เพศ - อายุ - ระดับการศึกษาสูงสุด - การนับถือศาสนา 	<ul style="list-style-type: none"> - เพศ - อายุ
สถานภาพ ทางเศรษฐกิจ และสังคม			<ul style="list-style-type: none"> - จำนวนสมาชิกในครัวเรือน - การทำงานของสมาชิกในครัวเรือน - อาชีพหลักของครัวเรือน - ปัญหาในการประกอบอาชีพ - อาชีพเสริมของครัวเรือน - รายได้-รายจ่ายของครัวเรือน - ลักษณะรายได้ของครัวเรือน - ความเพียงพอของรายได้ - สภาวะหนี้สิน - แหล่งเงินกู้ - การออมของครัวเรือน 	<ul style="list-style-type: none"> - ระยะเวลาดำเนินการถึงปัจจุบัน - จำนวนพนักงาน - ช่วงเวลาเปิดทำการ-ปิดทำการ - ประเภทของสถานประกอบการ - ลักษณะอาคาร / สถานที่ประกอบกิจการ - ขนาดพื้นที่ของสถานประกอบการ - ลักษณะความเป็นเจ้าของ - วัตถุประสงค์ของการใช้อาคาร/สถานประกอบการ - รายได้ของสถานประกอบการ - รายจ่ายของสถานประกอบการ - การเปลี่ยนแปลงการขายสินค้าหรือการบริการของสถานประกอบการในอนาคต 	

ตารางที่ 5.2.10-9 โครงสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคมของโครงการ (ต่อ)					
ประเด็นคำถาม	กลุ่มที่ 1 ผู้นำชุมชน	กลุ่มที่ 2 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	กลุ่มที่ 3 ครัวเรือน	กลุ่มที่ 4 สถานประกอบการ	กลุ่มที่ 5 ผู้ใช้ทาง
ข้อมูลพื้นฐานชุมชน / พื้นที่อ่อนไหวด้าน สิ่งแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none"> - จำนวนครัวเรือนในหมู่บ้าน - จำนวนประชากรในหมู่บ้าน - ระยะเวลาการตั้งถิ่นฐานของหมู่บ้าน/ชุมชน - การเปลี่ยนแปลงของชุมชนในระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา - ลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนใกล้เคียง - ลักษณะความสัมพันธ์ของคนในชุมชน - การประกอบอาชีพหลักของชุมชน - การร่วมกันทำกิจกรรมที่สำคัญในโอกาสต่างๆ ของชุมชน 	<ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมภายในหน่วยงาน - จำนวนผู้มาใช้พื้นที่/ใช้บริการ - ระยะเวลาในการประกอบกิจกรรม - ผู้ที่มาประกอบกิจกรรมเดินทางมาจากที่ใด 			
ข้อมูลสภาพแวดล้อม และโครงสร้างพื้นฐาน ของหมู่บ้าน/ชุมชน	การคมนาคม ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ การจัดการขยะ การรักษาพยาบาล ระบบบริการทางสังคม ปัญหาฝุ่น ละออง		การคมนาคม ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ การจัดการขยะ การรักษาพยาบาล ระบบบริการทางสังคม ปัญหาฝุ่น ละออง	การคมนาคม ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ การจัดการขยะ การรักษาพยาบาล ระบบบริการทางสังคม ปัญหาฝุ่น ละออง	
ข้อมูลการเดินทาง		<ul style="list-style-type: none"> - การใช้ยานพาหนะในการเดินทาง - วัตถุประสงค์ในการเดินทาง - ความถี่ในการเดินทาง - ความสะดวกในการใช้เส้นทาง 	<ul style="list-style-type: none"> - การใช้ยานพาหนะในการเดินทาง - วัตถุประสงค์ในการเดินทาง - ความถี่ในการเดินทาง - ความสะดวกในการใช้เส้นทาง 	<ul style="list-style-type: none"> - การใช้ยานพาหนะในการเดินทาง - วัตถุประสงค์ในการเดินทาง - ความถี่ในการเดินทาง - ความสะดวกในการใช้เส้นทาง 	<ul style="list-style-type: none"> - การใช้ยานพาหนะในการเดินทาง - จำนวนผู้ร่วมเดินทาง - เส้นทางที่ใช้ในการเดินทาง - วัตถุประสงค์ในการเดินทาง - เป้าหมายในการหยุดพักระหว่างทาง - ความถี่ในการเดินทาง - ความสะดวกในการใช้เส้นทาง

ตารางที่ 5.2.10-9 โครงสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคมของโครงการ (ต่อ)					
ประเด็นคำถาม	กลุ่มที่ 1 ผู้นำชุมชน	กลุ่มที่ 2 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	กลุ่มที่ 3 ครัวเรือน	กลุ่มที่ 4 สถานประกอบการ	กลุ่มที่ 5 ผู้ใช้ทาง
ข้อมูลด้าน สุขภาพอนามัย			- การเจ็บป่วยของสมาชิกในครัวเรือน - - สถานพยาบาลที่ไปรักษา		
การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ของโครงการ และการมีส่วนร่วม กับโครงการ	- การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ - ช่องทางการรับรู้ข่าวสารของโครงการ ที่ผ่านมา - - เสนอช่องทางการประชาสัมพันธ์ เพิ่มเติม	- การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ - ช่องทางการรับรู้ข่าวสารของโครงการ ที่ผ่านมา - - เสนอช่องทางการประชาสัมพันธ์ เพิ่มเติม	- การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ - ช่องทางการรับรู้ข่าวสารของโครงการ ที่ผ่านมา - - เสนอช่องทางการประชาสัมพันธ์ เพิ่มเติม	- การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ - ช่องทางการรับรู้ข่าวสารของโครงการ ที่ผ่านมา - - เสนอช่องทางการประชาสัมพันธ์ เพิ่มเติม	
สภาพปัญหา/ผลกระทบ ที่ได้รับจากกิจกรรมการ ก่อสร้างหรือการเปิดใช้ งานโครงการก่อสร้างทาง ยกระดับบนทางหลวง หมายเลข 35	- ผลกระทบที่ได้รับในระยะก่อสร้าง ของโครงการ - - ข้อเสนอแนะอื่นๆ	- ผลกระทบที่ได้รับในระยะก่อสร้าง ของโครงการ - - ข้อเสนอแนะอื่นๆ	- ผลกระทบที่ได้รับในระยะก่อสร้าง ของโครงการ - - ข้อเสนอแนะอื่นๆ	- ผลกระทบที่ได้รับในระยะก่อสร้าง ของโครงการ - - ข้อเสนอแนะอื่นๆ	- ผลกระทบที่ได้รับในระยะก่อสร้าง ของโครงการ - - ข้อเสนอแนะอื่นๆ

9) การประเมินผลการศึกษา

9.1) ประเมินผลการติดตามตรวจสอบและสรุปผลกระทบด้านในสภาพปัจจุบัน รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคมที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

9.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคมตามความเหมาะสม หรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน หากพบปัญหาผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม จะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาดังกล่าวทันที

9.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจและสังคม ที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบันและอนาคต

5.2.10.3 ผลการศึกษา

1) ผลการทบทวนรายงานการศึกษาเดิม

1.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ได้ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยมีกลุ่มเป้าหมาย ประกอบด้วย กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบทางตรง (กลุ่มเวนคืน) ครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบทางอ้อม (ครัวเรือนทั่วไป) และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม สามารถสรุปผลการสำรวจข้อห่วงกังวลเกี่ยวกับผลกระทบในระยะก่อสร้างได้ดังนี้

1.1.1) กลุ่มผู้นำชุมชน พบว่า ร้อยละ 45.71 ชุมชนไม่น่าจะได้รับผลกระทบ ส่วนที่เหลือร้อยละ 54.29 คาดว่าจะมีผลกระทบในระยะก่อสร้างในประเด็นต่างๆ ดังนี้

ผลกระทบด้านเสียง คาดว่าได้รับผลกระทบในระดับน้อย (ร้อยละ 47.74) ความสั่นสะเทือน (ร้อยละ 57.89) ฝุ่นละอองระดับมาก (ร้อยละ 36.84) การกีดขวางการเดินทางได้รับในระดับน้อย (ร้อยละ 38.46) ซึ่งมีข้อเสนอแนะให้เร่งทำงานให้แล้วเสร็จโดยเร็ว ใช้แรงงานคนแทนเครื่องจักรในช่วงที่ชุมชนหนาแน่น มีผ้าใบปกคลุมป้องกันฝุ่นและการรบกวนเสียง เก็บวัสดุก่อสร้างให้เป็นระเบียบ มีป้ายสัญลักษณ์บอกชัดเจน และมีการควบคุมการก่อสร้างอย่างเข้มงวด

ส่วนความคิดเห็นต่อการประกอบอาชีพ ส่วนใหญ่คาดว่าชุมชนไม่ได้รับผลกระทบ สำหรับในกรณีที่เกิดผลกระทบจะเป็นประเด็นเกี่ยวกับรายได้ที่เพิ่มขึ้นจากการมีแรงงาน คนต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่ ส่วนผลกระทบทางลบจะเป็นด้านการสัญจรไม่สะดวก การค้าขายได้น้อยลง รายได้ลดลง ซึ่งมีข้อเสนอแนะให้มีทางเบี่ยงระหว่างการก่อสร้าง รวมทั้งมีสัญญาณไฟจราจรและป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน สำหรับผลกระทบด้านสังคม ได้แก่ ความไม่สวยงามในการท่องเที่ยว ความสัมพันธ์ในชุมชน สุขภาพจิต และความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

1.1.2) กลุ่มครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบทางตรง (กลุ่มเวนคืน) ครัวเรือนที่มีความคิดเห็นต่อภาพรวมครัวเรือนอื่นๆ ของชุมชนเกี่ยวกับผลกระทบในระยะก่อสร้าง มีข้อห่วงกังวลถึงผลกระทบด้านเสียง ในระดับปานกลาง (ร้อยละ 45.45) ความสั่นสะเทือนระดับมาก (ร้อยละ 81.82) ฝุ่นละอองได้รับในระดับมาก (ร้อยละ 54.55) การกีดขวางการเดินทางในระดับปานกลาง (ร้อยละ 40.00) ผลกระทบดังกล่าวนี้ เสนอให้ควรเร่งทำงานให้แล้วเสร็จโดยเร็ว มีผ้าใบปกคลุมป้องกันฝุ่นและการรบกวนเสียง และมีการควบคุมการก่อสร้างอย่างเข้มงวด

ส่วนความคิดเห็นต่อการประกอบอาชีพ ส่วนใหญ่ร้อยละ 45.45 คาดว่าจะได้รับผลกระทบทางบวกเนื่องจากมีลูกค้ามากขึ้น รายได้เพิ่มขึ้นจากการมีแรงงาน คนต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่ ส่วนผลกระทบทางลบ (ร้อยละ 54.55) คาดว่าเป็นผลกระทบระดับมาก เนื่องจากการสัญจรไม่สะดวก การค้าขายได้น้อยลง รายได้ลดลง ซึ่งผลกระทบดังกล่าวนี้ เสนอให้มีทางเบี่ยงระหว่างการก่อสร้าง สำหรับผลกระทบด้านเศรษฐกิจและการค้าขายของ

ท้องถิ่นในระยะก่อสร้าง คาดว่าเป็นผลกระทบทางบวก (ร้อยละ 54.55) คือเศรษฐกิจการค้าขายดีขึ้นในระดับปานกลาง ขณะที่ร้อยละ 45.45 คาดว่าน่าจะแย่ลง (ระดับปานกลาง) เนื่องจากการเดินทางที่ไม่สะดวก จึงเสนอให้มีทางเบี่ยงระหว่างการก่อสร้าง มีสัญญาณไฟจราจรและป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจนเพื่อการอำนวยความสะดวกในการติดต่อการค้า

1.1.3) กลุ่มครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบทางอ้อม (ครัวเรือนทั่วไป) กลุ่มชุมชนเมือง พบว่า ครัวเรือนส่วนใหญ่คาดว่าจะได้รับผลกระทบทางลบในระยะก่อสร้าง ร้อยละ 85.89 โดยมีความกังวลผลกระทบด้านเสียงในระดับน้อย (ร้อยละ 29.97) ความสั่นสะเทือนไม่มีผลกระทบ (ร้อยละ 55.92) ฝุ่นละอองได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง (ร้อยละ 49.62) การกีดขวางการเดินทาง (ร้อยละ 54.91) ซึ่งผลกระทบดังกล่าวนี้ เสนอให้ควรงovernment ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว ใช้แรงงานคนแทนเครื่องจักรในช่วงที่ชุมชนหนาแน่น มีผ้าใบปกคลุมป้องกันฝุ่นและการรบกวน หล่น เก็บวัสดุก่อสร้างให้เป็นระเบียบ มีป้ายสัญลักษณ์บอกชัดเจน และมีการควบคุมการก่อสร้างอย่างเข้มงวด

ส่วนความคิดเห็นต่อการประกอบอาชีพ ส่วนใหญ่ร้อยละ 80.08 คาดว่าจะได้รับผลกระทบทางบวกเนื่องจากมีลูกค้ามากขึ้น รายเพิ่มขึ้นจากการมีแรงงาน คนต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่ ส่วนผลกระทบทางลบ (ร้อยละ 57.93) ส่วนใหญ่เป็นผลกระทบระดับปานกลาง เนื่องจากการสัญจรไม่สะดวก การค้าขายได้น้อยลง รายได้ลดลง ซึ่งผลกระทบดังกล่าวนี้ เสนอให้มีทางเบี่ยงระหว่างการก่อสร้าง สำหรับผลกระทบด้านเศรษฐกิจและการค้าขายของท้องถิ่นในระยะก่อสร้าง คาดว่าเป็นผลกระทบทางบวก (ร้อยละ 51.89) คือเศรษฐกิจการค้าขายดีขึ้นในระดับปานกลาง ขณะที่ร้อยละ 12.85 คาดว่าน่าจะแย่ลง (ระดับปานกลาง) เนื่องจากการเดินทางที่ไม่สะดวก จึงเสนอแนะให้มีป้ายสัญลักษณ์บอกชัดเจนเพื่อการอำนวยความสะดวกในการติดต่อการค้า

1.1.4) กลุ่มครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบทางอ้อม (ครัวเรือนทั่วไป) กลุ่มชุมชนชนบท พบว่า ครัวเรือนส่วนใหญ่คาดว่าจะได้รับผลกระทบทางลบในระยะก่อสร้าง ร้อยละ 88.77 โดยมีความกังวลผลกระทบด้านฝุ่นละอองในระดับน้อย (ร้อยละ 35.51) การกีดขวางการเดินทาง (ร้อยละ 44.39) คาดว่าจะมีผลกระทบในระดับปานกลาง จึงเสนอแนะให้มีป้ายสัญลักษณ์บอกชัดเจน และเก็บวัสดุก่อสร้างให้เป็นระเบียบ

ส่วนความคิดเห็นต่อการประกอบอาชีพ ร้อยละ 44.13 คาดว่าจะได้รับผลกระทบทางบวกเนื่องจากมีลูกค้ามากขึ้น รายเพิ่มขึ้นจากการมีแรงงาน คนต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่ ส่วนผลกระทบทางลบ (ร้อยละ 49.35) ส่วนใหญ่เป็นผลกระทบระดับปานกลาง เนื่องจากการสัญจรไม่สะดวก การค้าขายได้น้อยลง รายได้ลดลง ซึ่งผลกระทบดังกล่าวนี้ เสนอให้มีทางเบี่ยงระหว่างการก่อสร้าง สำหรับผลกระทบด้านเศรษฐกิจและการค้าขายของท้องถิ่นในระยะก่อสร้าง คาดว่าเป็นผลกระทบทางบวก (ร้อยละ 59.53) คือ เศรษฐกิจการค้าขายดีขึ้นในระดับปานกลาง ขณะที่ร้อยละ 14.10 คาดว่าน่าจะแย่ลง (ระดับน้อย) เนื่องจากการเดินทางที่ไม่สะดวก จึงเสนอแนะให้สัญญาณไฟจราจรและป้ายสัญลักษณ์บอกชัดเจนเพื่อการอำนวยความสะดวกในการติดต่อการค้า

1.1.5) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ ร้อยละ 53.33 ได้แสดงความเห็นว่าไม่ได้รับผลกระทบ เนื่องจากไม่ได้อยู่ริมเขตทางหลวงหมายเลข 35 ส่วนผู้ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบร้อยละ 44.44 มีความกังวลผลกระทบด้านเสียงรบกวน ฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง และการกีดขวางการเดินทางสัญจรภายในชุมชน และระหว่างชุมชนในระดับมาก โดยเสนอให้เร่งดำเนินการก่อสร้างให้เสร็จโดยเร็ว และใช้แรงงานคนแทนเครื่องจักรในช่วงที่ชุมชนหนาแน่น

1.2) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น พบว่า ได้ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยมีกลุ่มเป้าหมาย ประกอบด้วย กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบหลัก และครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบรอง สามารถสรุปผลการสำรวจข้อห่วงกังวลเกี่ยวกับผลกระทบในระยะก่อสร้างได้ดังนี้

1.2.1) กลุ่มผู้นำชุมชน ผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อห่วงกังวลเกี่ยวกับผลกระทบดังนี้

- ด้านเสียงดังรบกวน ผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 33.33 และระดับน้อย ร้อยละ 66.67
- ด้านความสั่นสะเทือน ผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 66.67 และระดับน้อย ร้อยละ 33.33
- ด้านฝุ่นละออง ผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 66.67 และระดับน้อย ร้อยละ 33.33
- ด้านกีดขวางการเดินทาง ผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 66.67 และระดับน้อย ร้อยละ 33.33
- ด้านการประกอบอาชีพของคนในชุมชน ผลกระทบด้านบวก ร้อยละ 100.00 ไม่มีผลกระทบ ผลกระทบด้านลบ ร้อยละ 77.78 ไม่มีผลกระทบ รองลงมา ร้อยละ 11.11 มีผลกระทบระดับมากและระดับน้อย ตามลำดับ โดยผลกระทบด้านลบที่ได้รับ คือการสัญจรไม่สะดวก ส่งผลต่อการประกอบอาชีพและสูญเสียที่ดินทำกินขาดรายได้ ร้อยละ 100.00
- ด้านเศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น ร้อยละ 100.00 ให้ความคิดเห็นว่าไม่มีสภาพที่ดีขึ้นและแย่ลง
- ด้านการท่องเที่ยว ไม่มีผลกระทบ ร้อยละ 77.78 และมีผลกระทบระดับปานกลางและระดับน้อย ร้อยละ 11.11
- ด้านความสัมพันธ์ของคนในชุมชน/ท้องถิ่น ร้อยละ 100.00 ไม่มีผลกระทบ
- ด้านสุขภาพจิต ร้อยละ 11.11 มีผลกระทบระดับปานกลางและระดับน้อย และ ร้อยละ 77.78 ไม่มีผลกระทบ
- ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ร้อยละ 100.00 ไม่มีผลกระทบ

1.2.2 กลุ่มครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบหลัก ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 36.36 ไม่ได้รับผลกระทบ และร้อยละ 63.64 ได้รับผลกระทบ ดังนี้

- ผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ผลกระทบระดับมาก ร้อยละ 14.29 ระดับปานกลาง ร้อยละ 28.57 และระดับน้อย ร้อยละ 57.14
- ด้านความสั่นสะเทือน ผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 28.57 และระดับน้อย ร้อยละ 71.43
- ด้านฝุ่น ผลกระทบระดับมากและระดับปานกลาง ร้อยละ 28.57 และระดับน้อย ร้อยละ 42.86
- ด้านกีดขวางการเดินทาง ผลกระทบระดับมาก ร้อยละ 100.00
- ด้านการประกอบอาชีพของคนในชุมชน ผลกระทบด้านบวก ร้อยละ 54.55 ไม่มีผลกระทบ รองลงมา ระดับน้อย ร้อยละ 27.27 และระดับปานกลาง ร้อยละ 18.18 โดยผลกระทบด้านบวกที่ได้รับ คือ เศรษฐกิจในภาพรวมของชุมชนดีขึ้น

และระหว่างชุมชนดีขึ้น ร้อยละ 80.00 และมีการจ้างงานในชุมชนเพิ่มขึ้น ลดการว่างงาน ประชาชนมีรายได้มากขึ้น ร้อยละ 20.00

- ผลกระทบด้านลบ ร้อยละ 54.55 ไม่มีผลกระทบ รองลงมา ร้อยละ 27.27 มีผลกระทบระดับน้อย และร้อยละ 18.18 มีผลกระทบระดับปานกลาง ตามลำดับ
- ผลกระทบด้านลบที่ได้รับ คือ การสัญจรไม่สะดวก ส่งผลต่อการประกอบอาชีพ ร้อยละ 100.00 และ สูญเสียที่ดินทำกิน ขาดรายได้ ร้อยละ 40.00
- ด้านเศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น ร้อยละ 27.27 ให้ความคิดเห็นว่าดีขึ้นเล็กน้อย และไม่มีสภาพที่ดีขึ้น ร้อยละ 72.73 แย่ลงในระดับปานกลางและระดับน้อย สัดส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 9.09 และไม่มีสภาพที่แย่ลง ร้อยละ 81.82
- ด้านการท่องเที่ยว ไม่มีผลกระทบ ร้อยละ 18.18 และมีผลกระทบระดับมากและระดับปานกลาง สัดส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 9.09 และระดับน้อย ร้อยละ 63.64
- ด้านความสัมพันธ์ของคนในชุมชน/ท้องถิ่น ร้อยละ 81.82 ไม่มีผลกระทบ และร้อยละ 18.18 มีผลกระทบระดับน้อย
- ด้านสุขภาพจิต ร้อยละ 100.00 ไม่มีผลกระทบ ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ร้อยละ 100.00 ไม่มีผลกระทบ

1.2.3) กลุ่มครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบรอง

(1) ครัวเรือนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครในรัศมีศึกษา 0-100 เมตร : ผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 99.07 ได้รับผลกระทบจากโครงการ ผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ไม่มีผลกระทบ ร้อยละ 16.04 ผลกระทบระดับมาก ร้อยละ 25.47 ระดับปานกลาง ร้อยละ 38.68 และระดับน้อย ร้อยละ 19.81 ด้านความสั่นสะเทือน ไม่มีผลกระทบ ร้อยละ 22.64 ผลกระทบระดับมาก ร้อยละ 24.53 ระดับปานกลาง ร้อยละ 40.57 และระดับน้อย ร้อยละ 12.26 ด้านฝุ่นละออง ไม่มีผลกระทบ ร้อยละ 12.26 ผลกระทบระดับมาก ร้อยละ 23.58 ระดับปานกลาง ร้อยละ 43.40 และระดับน้อย ร้อยละ 20.75 ด้านกีดขวางการเดินทาง ไม่มีผลกระทบ ร้อยละ 0.94 ผลกระทบระดับมาก ร้อยละ 37.74 ระดับปานกลาง ร้อยละ 54.71 และระดับน้อย ร้อยละ 6.60

การประกอบอาชีพของคนในชุมชน ด้านบวก (ร้อยละ 30.19) ไม่มีผลกระทบ ร้อยละ 43.75 ระดับน้อย ร้อยละ 56.25 ด้านลบ (ร้อยละ 69.81) ระดับมาก ร้อยละ 10.81 และระดับปานกลาง ร้อยละ 89.19

เศรษฐกิจ/การค้าขาย ในชุมชน ดีขึ้น (ร้อยละ 56.60) ระดับมาก ร้อยละ 5.00 ระดับปานกลาง ร้อยละ 85.00 และระดับน้อย ร้อยละ 10.00 แย่ลง (ร้อยละ 43.40) ระดับมาก 10.87 ระดับปานกลาง ร้อยละ 71.74 และระดับน้อย ร้อยละ 17.39

(2) ครัวเรือนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครในรัศมีศึกษา 100-500 เมตร : ผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 97.02 ได้รับผลกระทบจากโครงการ ผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ไม่มีผลกระทบ ร้อยละ 25.77 ผลกระทบระดับมาก ร้อยละ 5.52 ระดับปานกลาง ร้อยละ 19.63 และระดับน้อย ร้อยละ 49.08 ด้านความสั่นสะเทือน ไม่มีผลกระทบ ร้อยละ 69.94 ผลกระทบระดับมาก ร้อยละ 3.68 ระดับปานกลาง ร้อยละ 12.88 และระดับน้อย ร้อยละ 13.50 ด้านฝุ่นละออง ไม่มีผลกระทบ ร้อยละ 13.50 ผลกระทบระดับมาก ร้อยละ 4.29 ระดับปานกลาง ร้อยละ 57.67 และระดับน้อย ร้อยละ 24.54 ด้านกีดขวางการเดินทาง ไม่มีผลกระทบ ร้อยละ 0.61 ผลกระทบระดับมาก ร้อยละ 19.63 ระดับปานกลาง ร้อยละ 64.42 และระดับน้อย ร้อยละ 15.34

การประกอบอาชีพของคนในชุมชน ด้านบวก (ร้อยละ 17.18) ไม่มีผลกระทบ ร้อยละ 71.43 ระดับน้อย ร้อยละ 28.57 ด้านลบ (ร้อยละ 82.82) ระดับมาก ร้อยละ 8.15 และระดับปานกลาง ร้อยละ 91.85

เศรษฐกิจ/การค้าขาย ในชุมชน ดีขึ้น (ร้อยละ 75.46) ระดับมาก ร้อยละ 2.44 ระดับปานกลาง ร้อยละ 88.62 และระดับน้อย ร้อยละ 8.94 แย่ลง (ร้อยละ 24.54) ระดับมาก ร้อยละ 5.00 ระดับปานกลาง ร้อยละ 55.00 และระดับน้อย ร้อยละ 40.00

(3) **ครัวเรือนในเขตพื้นที่จังหวัดสมุทรสาครในรัศมีศึกษา 0-100 เมตร :** ผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 98.31 ได้รับผลกระทบจากโครงการ ผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ไม่มีผลกระทบ ร้อยละ 37.93 ผลกระทบระดับมาก ร้อยละ 12.93 ระดับปานกลาง ร้อยละ 16.38 และระดับน้อย ร้อยละ 32.76 ด้านความสั่นสะเทือน ไม่มีผลกระทบ ร้อยละ 58.62 ผลกระทบระดับมาก ร้อยละ 8.62 ระดับปานกลาง ร้อยละ 18.10 และระดับน้อย ร้อยละ 14.66 ด้านฝุ่นละออง ไม่มีผลกระทบ ร้อยละ 18.10 ผลกระทบระดับมาก ร้อยละ 9.48 ระดับปานกลาง ร้อยละ 24.14 และระดับน้อย ร้อยละ 28.28 ด้านกีดขวางการเดินทาง ผลกระทบระดับมาก ร้อยละ 31.90 ระดับปานกลาง ร้อยละ 43.97 และระดับน้อย ร้อยละ 24.14

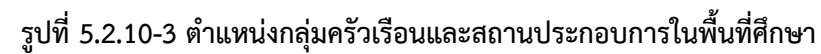
การประกอบอาชีพของคนในชุมชน ด้านบวก (ร้อยละ 29.31) ระดับมาก ร้อยละ 23.53 ระดับปานกลาง ร้อยละ 47.06 และระดับน้อย ร้อยละ 29.41 ด้านลบ (ร้อยละ 70.69) ระดับมาก ร้อยละ 11.86 และระดับปานกลาง ร้อยละ 57.63

เศรษฐกิจ/การค้าขาย ในชุมชน ดีขึ้น (ร้อยละ 62.07) ระดับมาก ร้อยละ 6.94 ระดับปานกลาง ร้อยละ 88.89 และระดับน้อย ร้อยละ 4.17 แย่ลง (ร้อยละ 37.93) ระดับมาก 13.64 ระดับปานกลาง ร้อยละ 59.09 และระดับน้อย ร้อยละ 27.27

2) ผลการดำเนินการในปัจจุบัน :

2.1) **ครั้งที่ 1 (ตุลาคม-พฤศจิกายน พ.ศ.2563) :** ผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม ครั้งที่ 1 ในเดือนตุลาคม - เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2563 สามารถสำรวจข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้รวมจำนวน 1,182 ตัวอย่าง (ตารางที่ 5.2.10-10 และรูปที่ 5.2.10-3) โดยมีองค์ประกอบและรายละเอียดที่สำคัญ ดังนี้

ตารางที่ 5.2.10-10			
สรุปจำนวนกลุ่มตัวอย่างจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1			
กลุ่มเป้าหมาย	ผู้ให้สัมภาษณ์	เครื่องมือที่ใช้ในการสำรวจ	จำนวนที่เก็บจริง (ตัวอย่าง)
1. กลุ่มผู้นำชุมชน			
1.1. กลุ่มผู้นำชุมชนอย่างเป็นทางการ	ผู้อำนวยการสำนักงานเขต/ นายก อบต. กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน และ ผู้นำชุมชน	การสัมภาษณ์เชิงลึก	13
1.2. กลุ่มผู้นำชุมชนที่ไม่เป็นทางการ	ประธาน/ผู้จัดการ/คณะกรรมการนิติ บุคคลหมู่บ้านจัดสรร	การสัมภาษณ์เชิงลึก	18
2. กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	เจ้าอาวาส/ผู้อำนวยการ	การสัมภาษณ์เชิงลึก	11
3. กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ			
3.1. กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะประชิดถึง 50 เมตรจากเขตทาง	หัวหน้าครัวเรือน/คู่สมรส	แบบสอบถาม	47
3.2. กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะ 50-500 เมตร เมตรจากเขตทาง	หัวหน้าครัวเรือน/คู่สมรส	แบบสอบถาม	376
4. กลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 500 เมตร เมตรจากเขตทาง	เจ้าของสถานประกอบการ	แบบสอบถาม	307
5. กลุ่มผู้ใช้ทาง	ผู้ขับขี่ยานพาหนะ	แบบสอบถาม	410
รวม			1,182









2.1.1) กลุ่มผู้นำชุมชน

การสำรวจสภาพเศรษฐกิจ สังคมและความคิดเห็นต่อโครงการของผู้นำชุมชน ประกอบด้วยกลุ่มผู้นำชุมชนอย่างเป็นทางการ และกลุ่มผู้นำชุมชนที่ไม่เป็นทางการ ใช้วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก (In Depth Interview) ในการรวบรวมข้อมูล มีระยะเวลาสำรวจระหว่างวันที่ 15 ตุลาคม – 25 พฤศจิกายน พ.ศ. 2563 คณะที่ทำการศึกษามีได้รับความร่วมมือจากผู้นำชุมชนของพื้นที่ศึกษาโครงการเป็นอย่างดี ทั้งการให้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ การแนะนำข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาโครงการ สามารถรวบรวมความคิดเห็นกลุ่มผู้นำชุมชนได้ตามแผนงานจำนวน 31 ราย แสดงดังตารางที่ 5.2.10-11 สามารถสรุปข้อมูลที่สำคัญ ดังนี้

ตารางที่ 5.2.10-11 รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
1. กลุ่มผู้นำชุมชนอย่างเป็นทางการ			
1.1	นางพัชพงศ์ นิ่มสำลี วันที่ 28 ตุลาคม พ.ศ.2563	หัวหน้าฝ่ายสิ่งแวดล้อมและสุขาภิบาล สำนักงานเขตบางขุนเทียน (รับมอบหมายจากผู้อำนวยการสำนักงานเขต บางขุนเทียน)	
1.2	นายชินวัตร กุสุโมทย์ วันที่ 18 ตุลาคม พ.ศ.2563	ประธานชุมชนเพชรทองคำ	
1.3	นางพรสิริ โพธิ์สุวรรณ วันที่ 21 ตุลาคม พ.ศ.2563	ประธานชุมชนศักดิ์มงคลชัย	ขอสงวนการบันทึกภาพ
1.4	นายจำรัส แดงมณี วันที่ 18 ตุลาคม พ.ศ.2563	ประธานชุมชนทรัพย์สินพัฒนา	
1.5	นายสมศักดิ์ แดงมณี วันที่ 18 ตุลาคม พ.ศ.2563	ประธานชุมชนโพธิ์โมสต์	
1.6	นายศักดิ์ชัย จารุทัศน์ วันที่ 22 ตุลาคม พ.ศ.2563	ประธานเคหะชุมชนธนบุรี 3 โซน 1	ขอสงวนการบันทึกภาพ
1.7	นายบวรสิน นิยมตรง วันที่ 26 ตุลาคม พ.ศ.2563	ผู้อำนวยการสำนักงานเขตบางบอน	
1.8	นายผดุง มีบุญธรรม วันที่ 15 ตุลาคม พ.ศ.2563	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 1 บ้านบางน้ำจืด	ขอสงวนการบันทึกภาพ
1.9	นางวันนา แก้วมณี วันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ.2563	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 5 บ้านไร่	

ตารางที่ 5.2.10-11			
รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1 (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
1.10	นายอุดม กันบัว วันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ.2563	กำนันตำบลพันท้ายนรสิงห์ ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 6 บ้านแสมดำ	
1.11	นายสมพร กุลนิน วันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ.2563	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 7 บ้านพันท้ายนรสิงห์	
1.12	นายสุรชัย ชันกอง วันที่ 15 ตุลาคม พ.ศ.2563	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 1 บ้านบางด้วน	
1.13	นางสาวยุพิน หุ่นปั้น วันที่ 21 ตุลาคม พ.ศ.2563	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 2 บ้านหลังวัด	
2. กลุ่มผู้นำชุมชนที่ไม่เป็นทางการ			
2.1	นายสุนทร จิตรบุตร วันที่ 25 พฤศจิกายน พ.ศ.2563	นิติบุคคลหมู่บ้านแอริ พระราม 2	ขอสงวนการบันทึกภาพ
2.2	นางชลพร หิรัญเนตร วันที่ 28 ตุลาคม พ.ศ.2563	ผู้จัดการนิติบุคคลหมู่บ้านพฤกษ์ภิรมย์ (พระราม2)	
2.3	นายทรงพล มโนโชควินสกุล วันที่ 21 ตุลาคม พ.ศ.2563	รองประธานหมู่บ้านพระราม 2	
2.4	นางสาวสุพรรณิกา เดชโฮม วันที่ 20 พฤศจิกายน พ.ศ.2563	ผู้จัดการนิติบุคคลหมู่บ้านพฤกษาวิลล์ 32	
2.5	นายวีระชาติ บุญนิต วันที่ 26 ตุลาคม พ.ศ.2563	ประธานคณะกรรมการนิติบุคคลหมู่บ้านนันทวัน	ขอสงวนการบันทึกภาพ
2.6	นายวิเชียร เทพนนท์ วันที่ 26 ตุลาคม พ.ศ.2563	ผู้จัดการนิติบุคคลหมู่บ้าน The Rich	
2.7	นายวิรุทธ สดสมัย วันที่ 20 ตุลาคม พ.ศ.2563	ผู้จัดการนิติบุคคลหมู่บ้านพฤกษ์ภิรมย์ รีเจนท์	

ตารางที่ 5.2.10-11 รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1 (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
2.8	นางสาวสุภาวดี ณ นคร วันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ.2563	เจ้าหน้าที่บริการและลูกค้าสัมพันธ์ (หมู่บ้านลาดดาวลัย)	
2.9	นางสุนันทา รัตนรักษาชัย วันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ.2563	ผู้จัดการโครงการหมู่บ้านวิเศษสุขนคร	
2.10	นางสาวซาร่า เพ็งสกุล วันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ.2563	ผู้จัดการโครงการหมู่บ้านนาราสิริ พระราม2	ขอสงวนการบันทึกภาพ
2.11	นางสาววิภา เนียมจันทร์ วันที่ 28 ตุลาคม พ.ศ.2563	ธุรการโครงการหมู่บ้านอนุศาสน์ (เลคซีรีน พระราม 2) (รับมอบจากผู้จัดการ)	
2.12	นางสาวพัฒนรัตน์ เวชกรณิกกาญจน์ วันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ.2563	หัวหน้าฝ่ายขายโครงการหมู่บ้านมิราเคิลพลัส พระราม2	
2.13	นางสาวศยามล นครินทร์สาคร วันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ.2563	ผู้จัดการนิติบุคคลหมู่บ้านเดอะแกรนด์ (Island Paradise)	
2.14	นางอโนทัย มนต์คำ วันที่ 22 ตุลาคม พ.ศ.2563	ผู้จัดการโครงการหมู่บ้านอมรชัย 5	
2.15	นางวันทนา อิศรสุนทร วันที่ 21 ตุลาคม พ.ศ.2563	ประธานหมู่บ้านดุสิตา	ขอสงวนการบันทึกภาพ
2.16	นางสาวเตวัน จันทวิหะลี วันที่ 22 ตุลาคม พ.ศ.2563	ผู้จัดการนิติบุคคลชุมชนเต็มสมบูรณ์	
2.17	นายพิเชษฐ คำเตือ วันที่ 21 ตุลาคม พ.ศ.2563	ผู้จัดการนิติบุคคลสินเสริมศรีคอนโดมิเนียม	ขอสงวนการบันทึกภาพ
2.18	นางสาวจรรพ วงษ์อ่อน วันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ.2563	ผู้จัดการหมู่บ้านลาดดารมย์อิลิแกนซ์พระราม 2	ขอสงวนการบันทึกภาพ

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ. 2563

(1) ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มผู้นำชุมชน

ผลการสำรวจข้อมูลความคิดเห็นจากกลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษา พบว่า ดำรงตำแหน่งเป็นผู้จัดการนิติบุคคลหมู่บ้านจัดสรรมากที่สุด ร้อยละ 45.16 รองลงมาดำรงตำแหน่งประธานชุมชน หรือประธานคณะกรรมการหมู่บ้าน ร้อยละ 22.58 ดำรงตำแหน่งเป็นผู้ใหญ่บ้าน ร้อยละ 19.35 ส่วนร้อยละ 6.45 เป็นผู้แทนที่ได้รับมอบหมายจากหมู่บ้านหรือนิติบุคคล สำหรับผู้อำนวยความสะดวก และหัวหน้าฝ่ายสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (ได้รับมอบจากผู้อำนวยความสะดวก) มีสัดส่วนเท่ากันที่ร้อยละ 3.23 ตามลำดับ โดยมีระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งเฉลี่ยประมาณ 9 ปี ทั้งนี้ผู้นำชุมชนที่ให้ความร่วมมือเป็นเพศหญิง ร้อยละ 51.61 และเป็นเพศชาย ร้อยละ 48.39 โดยมีอายุระหว่าง 50-59 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 54.84 รองลงมา มีอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 16.13 มีอายุระหว่าง 40-49 ปี สัดส่วนร้อยละ 12.90 ส่วนที่มีอายุต่ำกว่า 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 9.68 และมีอายุระหว่าง 30-39 ปี ร้อยละ 6.45 ตามลำดับ

ระดับการศึกษาของผู้ให้ข้อมูล พบว่า ผู้นำชุมชนสำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรีมากที่สุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 38.71 รองลงมาสำเร็จการศึกษาระดับสูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 19.35 ประถมศึกษา และมีธยมศึกษาตอนต้น มีสัดส่วนเท่ากันที่ร้อยละ 12.90 ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูงหรืออนุปริญญา ร้อยละ 9.68 และมีธยมศึกษาตอนปลายหรืออาชีวศึกษา ร้อยละ 6.45 โดยผู้นำชุมชนที่ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ นับถือพุทธศาสนา คิดเป็นร้อยละ 96.77 ส่วนที่เหลือนับถือศาสนาอิสลาม คิดเป็นร้อยละ 3.23 ตามลำดับ

(2) สภาพเศรษฐกิจและสังคมครัวเรือน

จำนวนครัวเรือนในชุมชน ครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ สามารถจำแนกออกเป็นครัวเรือนในเขตปกครองของเขตบางบอน และเขตบางขุนเทียน มีจำนวนครัวเรือนเฉลี่ย 70,765 หลังคาเรือน มีประชากรเฉลี่ย 145,529 คน เป็นเพศชาย 68,936 คน และเป็นเพศหญิง 74,593 คน หากเป็นระดับชุมชนหรือหมู่บ้าน มีครัวเรือนเฉลี่ย 2,429 หลังคาเรือน มีประชากรรวมเฉลี่ย 4,510 คน โดยเป็นเพศชายเฉลี่ย 2,173 คน และเป็นเพศหญิงเฉลี่ย 2,397 คน และหากเป็นระดับหมู่บ้านจัดสรรจะมีครัวเรือนเฉลี่ยหมู่บ้านละ 192 หลังคาเรือน และมีประชากรรวมเฉลี่ยหมู่บ้านละ 539 คน ซึ่งแต่ละหมู่บ้านหรือชุมชนมีระยะเวลาการตั้งถิ่นฐานเฉลี่ย 34 ปี หากพิจารณาจากในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา ผู้นำชุมชนคิดเห็นว่าลักษณะชุมชนในปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมไปในทิศทางที่ดีขึ้น เช่น การเพิ่มจำนวนของประชากรและที่อยู่อาศัย มีการตั้งถิ่นฐานที่เพิ่มขึ้นจากในอดีต และการขยายตัวของชุมชนที่เพิ่มขึ้นจากในอดีตเช่นเดียวกัน จึงส่งผลต่อลักษณะความสัมพันธ์ของคนในชุมชนที่มีความช่วยเหลือกันน้อยลง ทำให้เกิดความสัมพันธ์ของคนในชุมชนที่มีลักษณะต่างคนต่างอยู่ ร้อยละ 38.71 มีความสัมพันธ์กันแบบเครือญาติ ร้อยละ 32.26 ให้ความช่วยเหลือเกื้อกูลกันพอสมควร ร้อยละ 19.35 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 9.68 ตามลำดับ

การประกอบอาชีพ ผู้นำชุมชนคิดเห็นว่าอาชีพพนักงานบริษัท หรือพนักงานโรงงาน เป็นอาชีพหลักของคนในชุมชน ร้อยละ 38.71 รองลงมาสัดส่วนร้อยละ 19.35 ประกอบอาชีพรับราชการหรือพนักงานรัฐวิสาหกิจ ประกอบอาชีพค้าขายหรือธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 16.13 ส่วนที่ประกอบอาชีพรับจ้าง ร้อยละ 12.90 และประกอบอาชีพเกษตรกร ร้อยละ 6.45 ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ขอสงวนสิทธิ์ในการเปิดเผยข้อมูลด้านอาชีพ คิดเป็นร้อยละ 6.45 สำหรับข้อมูลด้านการประกอบอาชีพเสริม พบว่ามีผู้นำชุมชน ร้อยละ 83.87 คิดเห็นว่าครัวเรือนในพื้นที่ปกครองมีการประกอบอาชีพเสริมเพื่อเพิ่มรายได้ให้กับครอบครัว ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเสริมด้วยการการค้าขายมากที่สุด ร้อยละ 41.94 รองลงมา ได้แก่ อาชีพรับจ้าง ร้อยละ 12.90 และทำงานออนไลน์ ร้อยละ 6.45 ส่วนที่เหลือขอสงวนสิทธิ์การให้ข้อมูล ร้อยละ 22.58 ในด้านความสัมพันธ์ของคนในชุมชน ในปัจจุบันยังคงมีการจัดกิจกรรมวันสำคัญต่างๆ เพื่อให้คนในชุมชนเข้ามาร่วมกันทำกิจกรรม เช่น กิจกรรมวันปีใหม่ วันเด็ก วันสงกรานต์ และงานทำบุญประจำปีของแต่ละชุมชน หรือแต่ละหมู่บ้าน เป็นต้น

(3) ข้อมูลสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานชุมชน

กลุ่มผู้นำชุมชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการส่วนใหญ่คิดเห็นว่า การบริการโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของชุมชน ได้แก่ การคมนาคม ไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ ฯลฯ โดยภาพรวมแล้วครัวเรือนในชุมชนได้รับการบริการอย่างทั่วถึงอยู่ในเกณฑ์ระดับปานกลางถึงในระดับดี แต่ยังคงประสบปัญหาการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ มีรายละเอียด ดังนี้

ถนน : ผู้นำชุมชน ร้อยละ 45.16 คิดเห็นว่า เส้นทางสัญจรสายหลัก และสายรองที่ใช้ในการสัญจรอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ รองลงมา คิดเห็นว่า อยู่ในระดับดี ร้อยละ 38.71 และไม่ต้องมีการปรับปรุง ร้อยละ 16.13 ตามลำดับ เนื่องจากยังประสบปัญหาเกี่ยวกับสภาพถนนชำรุด เป็นหลุมเป็นบ่อ มีสิ่งก่อสร้างขวางการจราจร เช่น สิ่งก่อสร้างที่ยังสร้างไม่เสร็จ และไม่ได้รื้อ/ถอนทิ้ง ช่องจราจรบางช่วงของถนนแคบทำให้รถสวนกันลำบาก รวมทั้งจุดกลับรถบนถนนพระราม 2 มีระยะห่างกันมากทำให้ต้องใช้เวลานานในการเดินทางเพิ่มขึ้น

ไฟฟ้า : ผู้นำชุมชน ร้อยละ 54.84 คิดเห็นว่า ระบบไฟฟ้าในพื้นที่อยู่ในระดับดี รองลงมา คิดเห็นว่า ระบบไฟฟ้าอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ และไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 41.94 และ 3.23 ตามลำดับ เนื่องจากปัจจุบันมีริมเขตทางในบางช่วงของถนนไม่มีเสาไฟฟ้าส่องสว่าง ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุร้าย รวมทั้งเกิดปัญหาไฟฟ้าตกหรือไฟฟ้าดับบ่อยโดยเฉพาะช่วงฝนตก

น้ำประปา : ผู้นำชุมชน ร้อยละ 58.06 คิดเห็นว่า การให้บริการระบบน้ำประปาในพื้นที่อยู่ในระดับดี รองลงมาคิดเห็นว่า การบริการอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ และไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 32.26 และ 9.68 ตามลำดับ เนื่องจากน้ำประปามีรสเค็มและกร่อย น้ำไม่ค่อยไหลหรือไหลช้า และคุณภาพน้ำไม่สะอาด ชุ่น มีตะกอน เป็นต้น

โทรศัพท์ : ผู้นำชุมชน ร้อยละ 70.97 คิดเห็นว่า การให้บริการโทรศัพท์อยู่ในระดับดี มีเพียงส่วนน้อยที่คิดเห็นว่า การให้บริการโทรศัพท์อยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ และไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 16.13 และ 6.45 ตามลำดับ เนื่องจากยังประสบปัญหาจากสัญญาณโทรศัพท์ครอบคลุมไม่ทั่วถึงในบางพื้นที่

การจัดการเก็บขยะ : ผู้นำชุมชน ร้อยละ 58.06 ใช้บริการเก็บขยะมูลฝอยของสำนักงานเขต หรือ อบต. อยู่ในระดับดี ส่วนที่คิดเห็นว่า การบริการเก็บขยะของสำนักงานเขต หรือ อบต. อยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ ร้อยละ 22.58 และไม่ดี ร้อยละ 12.90 ตามลำดับ เนื่องจากความถี่ในการเก็บขยะไม่เหมาะสม เว้นช่วงระยะเวลาเก็บนานไป เกิดการทับถมของขยะมูลฝอย และทำให้บางครัวเรือนต้องเผาขยะ ส่งผลให้เกิดปัญหาเขม่าควันจากการเผาระบบบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง

การรักษาพยาบาล : ผู้นำชุมชน ร้อยละ 67.74 คิดเห็นว่า การให้บริการของสถานพยาบาลหรือรับการรักษาเมื่อเกิดการเจ็บป่วยอยู่ในระดับดี ส่วนที่คิดเห็นว่า การบริการอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ การบริการไม่ดี และไม่ได้รับการบริการในพื้นที่ คิดเป็นร้อยละ 19.35, 6.45 และ 6.45 ตามลำดับ โดยมีสาเหตุเกิดจากปัญหาการบริการล่าช้า หรือใช้เวลารอรับบริการค่อนข้างนาน อาจเนื่องจากบุคลากรของโรงพยาบาลที่ไม่เพียงพอ โดยหากเกิดการเจ็บป่วยส่วนใหญ่เลือกเข้ารับรักษาที่โรงพยาบาลรัฐบาลเป็นหลัก รองลงเลือกเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลเอกชน คลินิก โรงพยาบาลส่วนตัวในชุมชน และซื้อยากินเอง ตามลำดับ

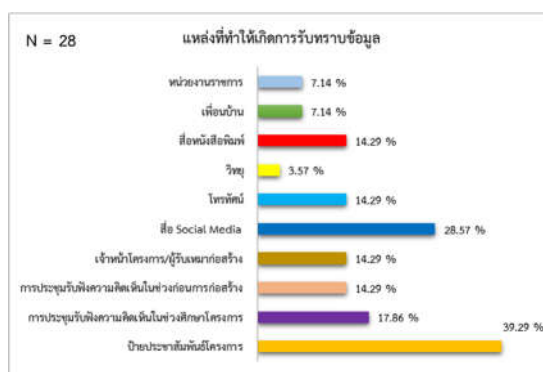
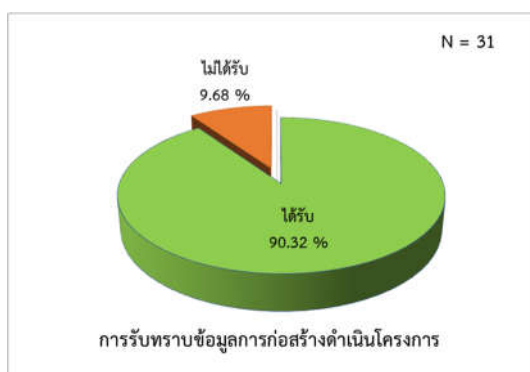
ระบบบริการทางสังคม : ผู้นำชุมชนคิดเห็นว่า การให้บริการทางด้านการศึกษาอยู่ในระดับดี ร้อยละ 70.97 รองลงมา ได้แก่ ไม่ได้ได้รับการบริการ และการบริการอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ ร้อยละ 12.90 และ 9.68 ตามลำดับ เนื่องจากสถานศึกษาห่างไกลจากชุมชน ต้องใช้เวลาในการเดินทาง และงบประมาณสนับสนุนการศึกษาไม่เพียงพอ เป็นต้น ส่วนการบริการด้านสวนสาธารณะ/สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ อยู่ในระดับดี ร้อยละ 38.71 พอใช้ ร้อยละ 12.90 ไม่ดี ร้อยละ 3.23 และไม่ได้ได้รับการบริการ ร้อยละ 41.94 ทั้งนี้มีผู้นำชุมชนขอสงวนการให้ข้อมูล ร้อยละ 3.23

การจัดการสภาพสิ่งแวดล้อมทั่วไปของชุมชน : ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชนที่ได้รับในภาพรวมผู้นำชุมชนคิดเห็นว่า ปัญหาด้านฝุ่นละอองเป็นปัญหาที่สำคัญที่สุดของชุมชน เพราะมีผู้นำชุมชน ร้อยละ 45.16 คิดเห็นว่า ปัญหาด้านฝุ่นละอองมีผลกระทบต่อชุมชนอยู่ในระดับมาก รองลงมา ได้แก่ ปัญหาน้ำท่วม ที่มีผลต่อชุมชนอยู่ในระดับมากเช่นเดียวกัน คิดเป็นร้อยละ 32.26 ส่วนปัญหาสิ่งแวดล้อมที่มีผลต่อชุมชนอยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ ปัญหาเสียงดัง ปัญหาน้ำเสีย/น้ำเน่า และปัญหาเขม่า/หมอก/ควัน คิดเป็นร้อยละ 38.71, 32.26 และ 32.26 ตามลำดับ สำหรับปัญหาทางสิ่งแวดล้อมในด้านอื่นๆ เช่น ปัญหาทัศนียภาพไม่สวยงาม ปัญหาขยะมูลฝอย และปัญหาสภาพแวดล้อมและความปลอดภัยของชุมชน ผู้นำชุมชนคิดเห็นว่าชุมชนของตนพบปัญหาเหล่านี้เพียงส่วนน้อยเท่านั้น แต่อย่างไรก็ตาม ภายในชุมชนยังคงต้องเร่งปรับปรุง แก้ไขปัญหาสำคัญ 4 ลำดับแรก ได้แก่ ปัญหาการลักขโมย ปัญหายาเสพติด ปัญหาอาชญากรรม และปัญหาด้านการศึกษาของคนในชุมชน เพื่อให้เกิดความผาสุกแก่ประชาชนในชุมชนต่อไป

(4) การรับรู้ข่าวสารข้อมูลโครงการ

การรับรู้รับทราบข้อมูลโครงการของกลุ่มผู้นำชุมชนตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้นำชุมชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 90.32 รับทราบและรับรู้ข้อมูลโครงการมาก่อนแล้ว ซึ่งมีแหล่งข่าวสารที่ทำให้ทราบข้อมูลมาจากสื่อป้ายประชาสัมพันธ์โครงการมากที่สุด ร้อยละ 39.29 รองลงมา ร้อยละ 28.57 ได้รับทราบข้อมูลโครงการจาก Social Media เช่น Facebook, Line, Youtube เป็นต้น ในส่วนที่เหลือได้รับทราบข้อมูลโครงการจากการการประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ (พ.ศ. 2557-2558) ร้อยละ 17.86 การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนการก่อสร้าง (จัดประชุม ณ วัดบ้านไร่เจริญผล เดือนกุมภาพันธ์ 2563) จากเจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง สื่อโทรทัศน์ และสื่อหนังสือพิมพ์ คิดเป็นสัดส่วนเท่ากันที่ร้อยละ 14.29 สำหรับรับทราบข้อมูลโครงการจากเพื่อนบ้าน จากหน่วยราชการของรัฐ คิดเป็นสัดส่วนเท่ากันที่ร้อยละ 7.14 และจากวิทยุชุมชน ร้อยละ 3.57 รายละเอียดดังรูปที่ 5.2.10-4 และตารางที่ 5.2.10-12

ในส่วนช่องทางการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ คราวเรือนส่วนใหญ่ ร้อยละ 77.42 คิดเห็นว่า ควรมีสื่อ Social Media เช่น Facebook รองลงมา คิดเห็นว่า ควรมีสวนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 51.61 กล่องรับเรื่องร้องเรียนของโครงการ ร้อยละ 29.03 รถประชาสัมพันธ์/แผ่นพับประชาสัมพันธ์/ป้ายประกาศ และผู้นำชุมชนในการรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ คิดเป็นสัดส่วนเท่ากันที่ร้อยละ 6.45 และ 6.45



รูปที่ 5.2.10-4 การรับรู้ข่าวสารข้อมูลโครงการของผู้นำชุมชนตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1

ตารางที่ 5.2.10-12 การทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการของผู้นำชุมชนตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
1. การรับทราบข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินการก่อสร้างโครงการ		
- ได้รับ	28	90.32
- ไม่ได้รับ	3	9.68
รวม	31	100.00
กรณีทราบ ทราบจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (เฉพาะผู้แทนกลุ่มผู้นำชุมชนที่รับทราบข้อมูลแล้ว)		
- ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ	11	39.29
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ (พ.ศ. 2557-2558)	5	17.86
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนการก่อสร้าง (จัดที่วัดบ้านไร่เจริญผล เดือนกุมภาพันธ์ 2563)	4	14.29
- เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง	4	14.29
- สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, Youtube เป็นต้น	8	28.57
- โทรศัพท์	4	14.29
- วิทยุ	1	3.57
- สื่อหนังสือพิมพ์	4	14.29
- เพื่อนบ้าน	2	7.14
- หน่วยงานราชการ	2	7.14

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ. 2563

สภาพปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างของกลุ่มผู้นำชุมชนพบว่า ปัญหาที่ชุมชนได้รับผลกระทบเกิดขึ้นมากกว่าผู้ที่ได้รับผลกระทบ สำหรับประเด็นที่สำคัญที่ทางกลุ่มผู้นำชุมชนพบมากที่สุด และเป็นผลกระทบที่อยู่ในระดับมาก คือ ปัญหาความไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง เนื่องจากความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง ร้อยละ 38.71 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม และการกองวัสดุบนไหล่ทาง และเกี่ยวกับพื้นผิวจราจรขรุขระ คิดเป็นสัดส่วนเท่ากันที่ร้อยละ 35.48 พื้นผิวไม่เรียบและเป็นทางต่างระดับ ร้อยละ 32.26 ตามลำดับ รองลงมา คือ ปัญหากิจกรรมการก่อสร้างทำให้เกิดฝุ่นละอองฟุ้งกระจายส่งผลกระทบต่อระบบหายใจ ระคายเคืองตา เกิดความรำคาญและหงุดหงิด และปัญหาการระบายน้ำหรือน้ำท่วม ที่เกิดปัญหาในระยะก่อสร้างในสัดส่วนที่เท่ากันร้อยละ 67.74 และมีผลกระทบอยู่ในระดับมากเช่นเดียวกัน คิดเป็นร้อยละ 45.16 และ 29.03 ตามลำดับ

ในส่วนประเด็นปัญหาที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง พบว่า ร้อยละ 51.61 ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง ส่วนปัญหาบริเวณชุมชนมีขยะมากขึ้น รวมทั้งปัญหาผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ พบว่า เกิดปัญหาในระยะก่อสร้างในสัดส่วนที่เท่ากัน หรือ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 48.39 โดยทั้ง 3 ประเด็นปัญหานี้ มีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 29.03, 22.58 และ 19.35 ตามลำดับ

กิจกรรมการก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนทางเศรษฐกิจ ทำให้การค้าขายของท้องถิ่นที่แย่ง คิดเป็นร้อยละ 61.29 โดยจะมีผลกระทบระดับมาก ร้อยละ 25.81 และการก่อสร้างอาจมีอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างกีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง มีผลกระทบร้อยละ 58.06 และคาดว่าจะมีผลกระทบในระดับมาก ร้อยละ 38.71 โดยกิจกรรมการก่อสร้างจะไม่ส่งผลกระทบต่อการเดินทาง เพื่อเข้ามาประกอบอาชีพ และซื้อของภายในพื้นที่ ร้อยละ 61.29 ผู้นำชุมชนคิดเห็นว่า กิจกรรมการก่อสร้างจะไม่ส่งผลกระทบทำให้จำนวนลูกค้าที่เข้ามาซื้อของเพิ่มมากขึ้นจากเดิม คิดเป็นร้อยละ 58.06

ส่วนประเด็นการศึกษาด้านอื่นๆ มี 4 ประเด็นหลักที่กลุ่มผู้นำชุมชนส่วนใหญ่คิดเห็นว่า จะไม่ได้รับผลกระทบมากกว่าการได้รับผลกระทบ ได้แก่ ไม่เกิดปัญหาสูญเสียความเป็นส่วนตัวจากการ

ก่อสร้างหรือจากคนงาน เช่น คนงานก่อสร้างก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในพื้นที่ และความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินลดลง ฯลฯ ไม่เกิดปัญหาความขัดแย้งระหว่างชุมชนกับคนงานก่อสร้าง การทำลายทัศนียภาพ และสุนทรียภาพ รวมทั้งไม่เกิดปัญหาการชะล้างพังทลายของดิน/ดินทรุดจากการก่อสร้าง เป็นต้น รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.10-13

ตารางที่ 5.2.10-13 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของผู้แทนกลุ่มผู้นำชุมชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษา จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1						
ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับ	ไม่แสดง ความคิดเห็น
	มาก	ปานกลาง	น้อย	รวม		
1. เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง	4 (12.90)	9 (29.03)	3 (9.68)	16 (51.61)	15 (48.39)	0 (0.00)
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	2 (6.45)	8 (25.81)	5 (16.13)	15 (48.39)	15 (48.39)	1 (3.22)
3. ผู้รบกวนจากการก่อสร้าง	14 (45.16)	5 (16.13)	2 (6.45)	21 (67.74)	10 (32.26)	0 (0.00)
4. การชะล้างพังทลายของดิน/ดินทรุด	4 (12.90)	6 (19.35)	2 (6.45)	12 (38.71)	15 (48.39)	4 (12.90)
5. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม	9 (29.03)	9 (29.03)	3 (9.68)	21 (67.74)	9 (29.03)	1 (3.23)
6. ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/ สาธารณูปการ	4 (12.90)	6 (19.35)	5 (16.13)	15 (48.39)	14 (45.16)	2 (6.45)
7. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้						
7.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	11 (35.48)	8 (25.81)	7 (22.58)	26 (83.87)	5 (16.13)	0 (0.00)
7.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	12 (38.71)	7 (22.58)	4 (12.90)	23 (74.19)	8 (25.81)	0 (0.00)
7.3 การกองวัสดุบนไหล่ทาง	11 (35.48)	5 (16.13)	6 (19.35)	22 (70.97)	9 (29.03)	0 (0.00)
7.4 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	10 (32.26)	4 (12.90)	7 (22.58)	21 (67.74)	9 (29.03)	1 (3.23)
7.5 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้ เพิ่มระยะทางในการเดินทาง	2 (6.45)	10 (32.26)	7 (22.58)	19 (61.29)	12 (38.71)	0 (0.00)
7.6 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ ชัดเจน	8 (25.81)	10 (32.26)	6 (19.35)	24 (77.42)	6 (19.35)	1 (3.23)
8. การประกอบอาชีพของคนในชุมชน						
8.1 ด้านบวก						
8.1.1 มีลูกค้ามากขึ้น	0 (0.00)	4 (12.90)	9 (29.03)	13 (41.94)	18 (58.06)	0 (0.00)
8.1.2 การเดินทางเพื่อการประกอบอาชีพสะดวก มากขึ้น	1 (3.23)	3 (9.68)	8 (25.81)	12 (38.71)	19 (61.29)	0 (0.00)
8.2 ด้านลบ						
8.2.1 กีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการ เดินทาง	12 (38.71)	5 (16.13)	1 (3.23)	18 (58.06)	12 (38.71)	1 (3.23)
8.2.2 ค่าขายได้น้อยลง รายได้ลดลง	8 (25.81)	7 (22.58)	4 (12.90)	19 (61.29)	11 (35.48)	1 (3.23)

ตารางที่ 5.2.10-13 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของผู้แทนกลุ่มผู้นำชุมชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษา จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1 (ต่อ)						
ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับ	ไม่แสดง ความ คิดเห็น
	มาก	ปาน กลาง	น้อย	รวม		
9. เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น						
9.1 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นดีขึ้น	1 (3.23)	6 (19.35)	7 (22.58)	14 (45.16)	16 (51.61)	1 (3.23)
9.2 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นแย่ลง	5 (16.13)	6 (19.35)	6 (19.35)	17 (54.84)	14 (45.16)	0 (0.00)
10. บริเวณชุมชนมีขยะมากขึ้น	4 (12.90)	6 (19.35)	5 (16.13)	15 (48.39)	15 (48.39)	1 (3.22)
11. ทำลายทัศนียภาพและสุนทรีภาพ	6 (19.35)	6 (19.35)	2 (6.45)	14 (45.16)	15 (48.39)	2 (6.45)
12. สูญเสียความเป็นส่วนตัวจากการก่อสร้าง/คนงาน						
12.1 คนงานก่อสร้างก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ เช่น การดื่มสุรา ส่งเสียงดัง	1 (3.23)	2 (6.45)	3 (9.68)	6 (19.35)	25 (80.65)	0 (0.00)
12.2 คนงานก่อสร้างก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในพื้นที่	0 (0.00)	2 (6.45)	4 (12.90)	6 (19.35)	25 (80.65)	0 (0.00)
12.3 ความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินลดลง เช่น เกิดอาชญากรรม การลักขโมยมากขึ้น	0 (0.00)	8 (25.81)	0 (0.00)	8 (25.81)	22 (70.97)	1 (3.22)
13. ปัญหาความขัดแย้งระหว่างชุมชนกับคนงานก่อสร้าง	0 (0.00)	3 (9.68)	1 (3.22)	4 (12.90)	24 (77.42)	3 (9.68)

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤษภาคม พ.ศ. 2563

อย่างไรก็ตามการสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ สังคมของกลุ่มผู้นำชุมชนในครั้งนี้ ได้เปิดโอกาสให้ผู้แทนกลุ่มผู้นำชุมชนได้ร่วมแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหา และข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาการก่อสร้างโครงการที่สำคัญเพิ่มเติม สามารถสรุปรายละเอียดตามหน่วยงาน ได้ดังนี้

ผู้อำนวยการสำนักงานเขตบางบอน

- การก่อสร้างทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ดังนั้น จึงไม่ควรมีการตั้งด่านตำรวจในช่วงใกล้บริเวณก่อสร้าง

ผู้นำชุมชน

- ในระยะก่อสร้าง ควรเพิ่มเสาไฟฟ้าส่องสว่างในถนนซอย และบริเวณพื้นที่ที่มีการก่อสร้าง
- ควรเพิ่มมีป้ายเตือนงานก่อสร้าง และเร่งการก่อสร้างให้เสร็จโดยเร็ว
- ควรแบ่งช่องจราจรให้ชัดเจน และจัดการงานก่อสร้างให้เป็นระเบียบในบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างถนนพระราม 2 กับถนนสายรองที่เข้าชุมชน
- ต้องการให้แก้ปัญหาจราจรติดขัดในช่วงการก่อสร้าง และวางแผนการก่อสร้าง เพื่อให้การก่อสร้างเสร็จโดยเร็วที่สุด

ผู้ใหญ่บ้าน

- ก่อนเริ่มการก่อสร้างบริเวณหน้าสถานประกอบการ และร้านค้าต่างๆ ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างแจ้งผู้ประกอบการให้ทราบก่อนล่วงหน้า
- ควรมีการแก้ไขปัญหาเรื่องการระบายน้ำ เนื่องจากปัจจุบันมีการฝังท่อระบายน้ำเป็นบางช่วงไม่สม่ำเสมอ ให้การระบายน้ำไม่ดี
- ควรเร่งดำเนินการก่อสร้างให้เสร็จโดยเร็วที่สุด เนื่องจากประสบปัญหาการติดขัดและส่งผลกระทบต่อสุขภาพจิต
- ควรเพิ่มป้ายเตือนงานก่อสร้าง และให้ติดตั้งล่วงหน้าก่อนถึงทางเบี่ยง
- ควรมีการจัดการเรื่องช่องจราจร เพราะปัจจุบันเส้นแบ่งช่องจราจรไม่ชัดเจน
- ควรเพิ่มไฟส่องสว่าง

นิติบุคคลหมู่บ้านจัดสรร

- เพิ่มป้ายเตือนการทำงาน สัญญาณจราจร รวมทั้งติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง เนื่องจากปัจจุบันมีน้อยเกินไป
- ช่องจราจรบางช่วงคับแคบ จึงต้องการให้ลดพื้นที่ก่อสร้างโครงการลง
- ควรเร่งการก่อสร้างให้เร็วขึ้น เนื่องจากปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างได้ล่าช้า
- ปัญหาการระบายน้ำของหมู่บ้านที่ระบายน้ำลงสู่คลองระหาญ ปัจจุบันหมู่บ้านมีความสามารถระบายน้ำได้น้อยลง ทำให้เกิดปัญหาน้ำท่วม
- ปัญหาฝุ่นละอองที่ส่งผลกระทบต่อระบบทางเดินหายใจของผู้พักอาศัยริมเขตทาง
- ควรการวางแผนการทำงานระหว่างโครงการก่อสร้างต่างๆ ในพื้นที่ เพื่อให้การก่อสร้างโครงการต่างๆ ในพื้นที่ดำเนินงานไปพร้อมกัน


ผู้แทนนิติบุคคล หรือหมู่บ้านในพื้นที่ศึกษา

- การตั้งเครื่องมือตรวจวัดควรเลือกจุดที่เหมาะสม และจัดทำรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่ตรวจวัดได้ส่งผลการตรวจต่างๆ แจ้งแก่สำนักงานเขต เพื่อให้ทราบข้อมูลผลกระทบที่เกิดขึ้น
- ควรติดตั้งป้ายเตือนต่างๆ เพิ่มเติม
- ควรแก้ไขปัญหาถนนขรุขระไม่เรียบ และรถติดอยู่บ่อยครั้งในช่วงเวลาเย็น
- ต้องการให้แก้ปัญหาน้ำท่วมขัง โดยการลอกคลองแสมดำ
- ปากซอยพระราม 2 78 มีปัญหาท่อระบายน้ำไม่ได้ถูกเชื่อมเข้ากับท่อน้ำทิ้งรวมของกรุงเทพมหานคร ทำให้ระบายน้ำไม่ทันและเกิดปัญหาน้ำท่วม
- ควรเพิ่มตำแหน่งจุดกลับรถบนถนนพระราม 2
- ต้องการให้แก้ปัญหการจอดรถพ่วง /รถ 10 ล้อ ในหมู่บ้าน เนื่องจากเป็นสาเหตุทำให้ถนนชำรุดเสียหาย รวมทั้งเส้นทางเดินรถแคบ

2.1.2) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

ผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ สังคมและความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ศึกษาต่อ กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ และปัญหาที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างตามแนวเส้นทางของโครงการสำหรับกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลกลุ่มเป้าหมายรวมจำนวน 11 ราย แสดงดังตารางที่ 5.2.10-14 โดยใช้ระยะเวลาดำเนินการสำรวจระหว่างวันที่ 11 - 30 ตุลาคม พ.ศ.2563 สามารถสรุปข้อมูลที่สำคัญที่ทำการศึกษา ได้ดังนี้

ตารางที่ 5.2.10-14 รายละเอียดของผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
1.	นางนพพร วิสาลี วันที่ 18 ตุลาคม พ.ศ.2563	ผู้อำนวยการสถานีอนามัยเฉลิมพระเกียรติ 60 พรรชนา นวมินทร์ราชินี (รพ.สต.คอกควาย)	ขอสงวนการบันทึกภาพ
2.	นางพรพิมล เสตะจันทร์ วันที่ 21 ตุลาคม พ.ศ.2563	ผู้อำนวยการโรงเรียนพรพิมพ์ พระราม 2	ขอสงวนการบันทึกภาพ
3.	นายวินัย ผลจันทร์ วันที่ 14 ตุลาคม พ.ศ.2563	รักษาราชการแทนผู้อำนวยการโรงเรียนวัดราชบุรี รังสรรค์	
4.	แม่ชีโรธะติ ศรีปะภาวสุ วันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ.2563	ประธานสำนักแม่ชีไทยบางขุนเทียนในบรมราชินีนาถ	
5.	พระครูพรหมสราภิรักษ์ วันที่ 21 ตุลาคม พ.ศ.2563	เจ้าอาวาสวัดพรหมรังษี	
6.	พระไพศาล เทชธโร วันที่ 19 ตุลาคม พ.ศ.2563	ผู้ช่วยเจ้าอาวาสวัดแทนวันดีสุขาราม	
7.	นายธีระเดช เมฆดารา วันที่ 30 ตุลาคม พ.ศ.2563	ที่ปรึกษากิจการการบริหารโรงเรียนนานาชาติชาตินอลิช พระราม 2	ขอสงวนการบันทึกภาพ
8.	พระครูพิพัฒน์เดชาธร วันที่ 22 ตุลาคม พ.ศ.2563	เจ้าอาวาสวัดเทพธงชัย	
9.	พระอธิการเล็ก วันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ.2563	เจ้าอาวาสวัดพันท้ายนรสิงห์	

ตารางที่ 5.2.10-14			
รายละเอียดของผู้แทนพื้นที่อันไหนด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
10.	พระครูสาครศุภกิจ วันที่ 15 ตุลาคม พ.ศ.2563	เจ้าอาวาสวัดราชบุรณราชวรวิหาร	
11.	นายวิธาน พรหมสินธุศักดิ์ วันที่ 28 ตุลาคม พ.ศ.2563	ผู้อำนวยการโรงเรียนรัตนโกสินทร์สมโภชบางขุนเทียน	ขอสงวนการบันทึกภาพ

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ตุลาคม พ.ศ. 2563

(1) ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่อันไหนด้านสิ่งแวดล้อม

สถานีนามัยเฉลิมพระเกียรติ 60 พรรษา นวมินทราชินี (รพ.สต.คอกควาย)

เป็นหน่วยงานด้านสาธารณสุขที่ให้การรักษายาบาลกับประชาชนในชุมชน โดยมีผู้มาเข้ารับบริการเฉลี่ยประมาณ 80 คนต่อวัน และเปิดทำการตามเวลาราชการหรือระหว่างเวลา 08.30 - 16.30 น.

โรงเรียนพรพิมพ์ พระราม 2 เป็นโรงเรียนแห่งที่ 2 ที่ขยายกิจการจากโรงเรียนอนุบาลพรพิมพ์ ถนนเอกชัย แขวงบางขุนเทียน เขตจอมทอง กรุงเทพมหานคร เปิดดำเนินการเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม พ.ศ. 2548 โดยมีนางพรพิมล เสตะจันทน์ เป็นผู้รับใบอนุญาตและผู้อำนวยการ เปิดสอนระดับปฐมวัย ถึงระดับประถมศึกษาปีที่ 6 ในช่วงเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้มาใช้บริการประมาณ 500 คนต่อวัน ส่วนในช่วงปิดภาคการเรียนจะมีบุคลากรทางการศึกษาเข้ามาใช้พื้นที่ประมาณ 100 คนต่อวัน โดยส่วนใหญ่ผู้เข้ามาใช้บริการทางการศึกษาจะเป็นนักเรียนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ของชุมชน ทั้งนี้ ทางโรงเรียนจะเปิดทำการระหว่างเวลา 06.30-18.30 น.

โรงเรียนวัดราชบุรณราชวรวิหาร เป็นโรงเรียนในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาลถึงระดับมัธยมศึกษาตอนต้น เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 07.00 – 18.00 น. โดยเป็นสถานศึกษาที่รองรับนักเรียนในเขตพื้นที่ของชุมชนบ้านหลังวัด ตำบลคอกกระบือ จังหวัดสมุทรสาคร รวมไปถึงนักเรียนในจังหวัดใกล้เคียงเพราะมีความสะดวกในการเดินทาง ในช่วงเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้มาใช้บริการประมาณ 1,300 คนต่อวัน ส่วนในช่วงปิดภาคการเรียนจะมีบุคลากรทางการศึกษาเข้ามาใช้พื้นที่ประมาณ 160 คนต่อวัน

สำนักแม่ชีไทยบางขุนเทียนในบรมราชินูปถัมภ์ เป็นสถานที่ปฏิบัติธรรมและพักอาศัยของแม่ชีและสตรีผู้ปฏิบัติธรรมในสังกัดมูลนิธิสถาบันแม่ชีไทยในพระบรมราชินูปถัมภ์ ปัจจุบันมีแม่ชีและสตรีผู้ปฏิบัติธรรมในวันธรรมดาประมาณ 10 คนต่อวัน แต่หากเป็นวันพระหรือวันวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีผู้มาร่วมปฏิบัติธรรมเพิ่มขึ้นเป็น 30 คนต่อวัน

วัดพรหมรังษี ตั้งอยู่แขวงแสมดำ เขตบางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร มีพระครูพรหมสราภิรักษ์ อายุ 93 ปีเป็นเจ้าอาวาส เป็นศาสนสถานที่มีกิจกรรมทำนุบำรุงศาสนาพุทธอย่างต่อเนื่อง โดยมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญในวันธรรมดาประมาณ 150 คนต่อวัน แต่หากทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญในวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้าร่วมงานทำบุญประมาณ 700 คนต่อวัน โดยส่วนใหญ่เป็นพุทธศาสนิกชนภายในชุมชนและบริเวณใกล้เคียง

วัดแทนวันดีสุขาราม เป็นศาสนสถานที่ทำกรก่อสร้างตามเจตนารมณ์ของ คุณตาเจริญ แทนวันดี และครอบครัว โดยเป็นผู้บริจาคที่ดินและเงินทุนเพื่อก่อสร้างวัด ปัจจุบันทางวัดมีการจัดกิจกรรมการศึกษา ปฏิบัติธรรม และบำเพ็ญกุศลเป็นประจำทุกวันพระ วันอาทิตย์ และวันสำคัญทางพระพุทธศาสนาอย่างต่อเนื่อง มีช่วงเวลาเปิด-ปิดประตูวัดระหว่างเวลา 04:00-17:00 น. โดยในวันธรรมดาจะมีพุทธศาสนิกชนเข้ามา

ทำบุญประมาณ 10 คนต่อวัน ส่วนวันพระหรือวันสำคัญทางทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญประมาณ 40 คนต่อวัน

โรงเรียนนานาชาติ นอลิซ พระราม 2 จัดการเรียนการสอนด้วยระบบอังกฤษ (British Curriculum) เริ่มเปิดดำเนินการในปี พ.ศ.2557 รับนักเรียนตั้งแต่อายุ 18 เดือน (Pre-Nursery) ไปจนถึงระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ซึ่งนักเรียนส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาในชุมชนบริเวณใกล้เคียงโรงเรียน และยังมีนักเรียนที่เดินทางมาจากกรุงเทพมหานคร สมุทรสงคราม และราชบุรี ปัจจุบันมีบุคลากรประมาณ 150 คน และหากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 400 คนต่อวัน

วัดเทพธงชัย เป็นวัดสังกัดคณะสงฆ์มหานิกาย ทางวัดได้รับพระราชทานวิสุงคามสีมา เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม พ.ศ. 2535 มีเนื้อจำนวน 8 ไร่ 1 งาน 88 ตารางวา ในวันธรรมดามีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญประมาณ 100 คนต่อวัน ส่วนวันพระหรือวันสำคัญทางทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญประมาณ 250 คน

วัดพันท้ายนรสิงห์ ตั้งอยู่ถนนพระราม 2 หมู่ที่ 5 ตำบลพันท้ายนรสิงห์ อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร ปัจจุบันทางวัดมีการประกอบพิธีกรรมทางศาสนา ถวายสังฆทาน สะเดาะเคราะห์ เสริมดวงชะตาให้กับชีวิต อาบน้ำมนต์ และปฏิบัติธรรมในวันพระ โดยวันธรรมดามีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญประมาณ 40 คนต่อวัน ส่วนวันพระหรือวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญกับทางวัดประมาณ 500 คนต่อวัน

วัดราษฎร์รังสรรค์ เป็นวัดที่สังกัดคณะสงฆ์มหานิกาย ภายในการกำกับดูแลของสำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ ตั้งอยู่ตำบลคอกกระบือ อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร มีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญในวันธรรมดามากประมาณ 5 คนต่อวัน ส่วนวันพระหรือวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีผู้เข้ามาทำบุญประมาณ 30 คนต่อวัน

โรงเรียนรัตนโกสินทร์สมโภชบางขุนเทียน เป็นโรงเรียนรัฐบาล ประเภทโรงเรียนมัธยมศึกษาขนาดใหญ่ในสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา เขต 1 (กรุงเทพมหานคร) ตั้งอยู่ถนนพระราม 2 แขวงแสมดำ เขตบางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร ปัจจุบันมีเนื้อที่ 12 ไร่ เปิดสอนในระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นและตอนปลายแบบสหศึกษา และเป็นโรงเรียนในกลุ่มโรงเรียนรัตนโกสินทร์สมโภช เปิดทำการตามเวลาราชการ โดยช่วงเปิดภาคการเรียนการสอนจะมีนักเรียนและบุคลากรทางการศึกษาประมาณ 3,500 คนต่อวัน แต่หากเป็นช่วงปิดภาคการศึกษาจะมีบุคลากรเข้ามาทำงานประมาณ 300 คนต่อวัน

สำหรับผลการสำรวจข้อมูลความคิดเห็นจากผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษา พบว่า เป็นเพศชาย ร้อยละ 72.73 เป็นเพศหญิง ร้อยละ 27.27 ผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมมีอายุมากกว่า 60 ปีขึ้นไป มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 45.45 รองลงมาอยู่ระหว่าง 50-59 ปี ร้อยละ 36.36 อยู่ระหว่าง 40-49 ปี และมีอายุระหว่าง 30-39 ปี มีสัดส่วนเท่ากันที่ร้อยละ 9.09

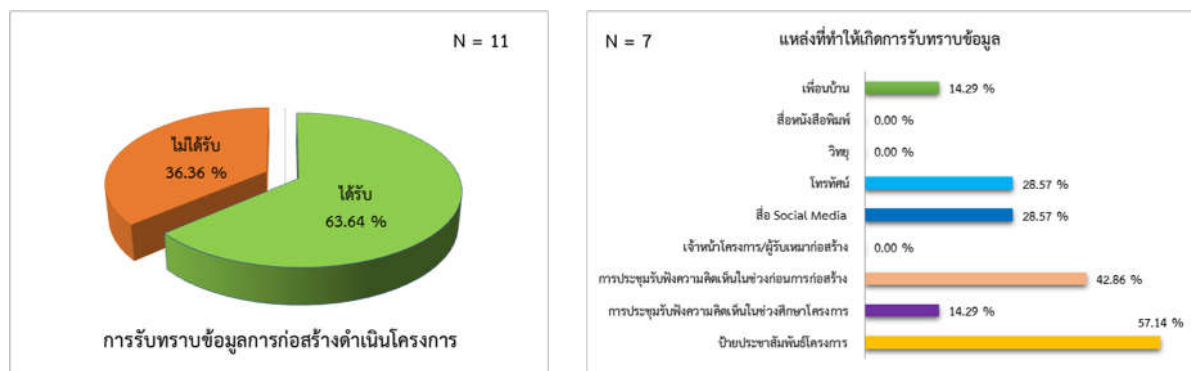
ระดับการศึกษาของผู้ให้ข้อมูล พบว่า ผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมสำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรีมากที่สุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 45.45 รองลงมาสำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น และประถมศึกษา มีสัดส่วนเท่ากันที่ร้อยละ 18.18 ส่วนมัธยมศึกษาตอนปลายหรืออาชีวศึกษา และระดับสูงกว่าปริญญาตรี มีสัดส่วนเท่ากันที่ร้อยละ ร้อยละ 9.09 โดยผู้ให้ข้อมูลทั้งหมด ร้อยละ 100 นับถือศาสนาพุทธ

(2) ข้อมูลด้านการเดินทาง

ข้อมูลด้านการเดินทางผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า ผู้ให้ข้อมูล ร้อยละ 90.91 อาศัยรถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี-ปากท่อ) มากที่สุด รองลงมา อาศัยรถโดยสารสาธารณะหรือรถรับจ้าง ร้อยละ 18.18 และรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 9.09 ตามลำดับ โดยมี วัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อการทำงานเป็นหลัก ร้อยละ 54.55 รองลงมาใช้เดินทางไปประกอบพิธีกรรมทางศาสนา ร้อยละ 45.45 ส่วนที่ใช้เดินทางเพื่อการท่องเที่ยว และเดินทางไปติดต่อธุรกิจ คิดเป็นสัดส่วนเท่ากันที่ ร้อยละ 9.09 ตามลำดับ

ทั้งนี้ ผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 27.27 มีความถี่ในการเดินทางบนทางหลวงหมายเลข 35 ระหว่าง 2-4 ครั้ง/สัปดาห์ และเข้าใช้เส้นทางมากกว่า 10 ครั้ง/สัปดาห์ มีสัดส่วนเท่ากันที่ร้อยละ 27.27 เข้าใช้จำนวน 7-8 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 18.18 ส่วนที่เหลือที่เข้าใช้น้อยกว่า 2 ครั้ง/สัปดาห์ ระหว่าง 5-6 ครั้ง/สัปดาห์ และระหว่าง 9-10 ครั้ง/สัปดาห์ มีสัดส่วนเท่ากันที่ร้อยละ 9.09 ซึ่งการเข้าใช้ถนนนั้น พบว่า ผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม พบเจอปัญหาในการเดินทางบ้างเป็นบางครั้ง ร้อยละ 81.82 และคิดเห็นว่ามี ความสะดวกดี เพียงร้อยละ 18.18 โดยผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมพบเจอปัญหาการจราจรติดขัดในการเดินทาง และปัญหาเกี่ยวกับพื้นผิวทางชำรุดเป็นหลัก

การรับรู้รับทราบข้อมูลการดำเนินการก่อสร้างโครงการของผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ พบว่า ผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 63.64 รับทราบรับรู้ข้อมูลการดำเนินการก่อสร้างโครงการมาก่อนแล้ว ซึ่งมีแหล่งข่าวสารที่ทำให้ทราบข้อมูลมาจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 57.14 รองลงมา เป็นการประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนการก่อสร้าง ร้อยละ 42.86 จากสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, Youtube เป็นต้น และโทรทัศน์ มีสัดส่วนเท่ากันที่ร้อยละ 28.57 และการประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ และเพื่อนบ้าน มีสัดส่วนเท่ากันที่ร้อยละ 14.29 สำหรับผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ยังไม่ทราบข้อมูล และเพิ่งรับทราบจากการสอบถามในครั้งนี้ ร้อยละ 36.36 รายละเอียดดังรูปที่ 5.2.10-5 และตารางที่ 5.2.10-15



รูปที่ 5.2.10-5 การรับรู้รับทราบข้อมูลโครงการของผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม
จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1

ตารางที่ 5.2.10-15 การทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการของผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
1. การรับทราบข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินการก่อสร้างโครงการ		
- ได้รับ	7	63.64
- ไม่ได้รับ	4	36.36
- ไม่แสดงความคิดเห็น	0	0.00
รวม	11	100.00
กรณีทราบ ทราบจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (เฉพาะผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่รับทราบข้อมูลแล้ว)		
- ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ	4	57.14
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ	1	14.29
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนการก่อสร้าง	3	42.86
- เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง	0	0.00
- สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, Youtube เป็นต้น	2	28.57
- โทรศัพท์	2	28.57
- วิทยุ	0	0.00
- สื่อนิตยสารพิมพ์	0	0.00
- เพื่อนบ้าน	1	14.29

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ตุลาคม พ.ศ. 2563

สภาพปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่พบว่า มีผู้ที่พบเจอปัญหาหรือผลกระทบมากกว่าผู้ที่ได้รับผลกระทบ โดยส่วนใหญ่พบปัญหาความไม่สะดวกในการเดินทาง ได้แก่ ปัญหาเกี่ยวกับเกี่ยวกับพื้นผิวจราจรขรุขระ พื้นผิวไม่เรียบและเป็นทางต่างระดับ และปัญหาการกีดขวางการเดินทาง อุปสรรคในการเดินทาง ได้รับผลกระทบร้อยละ 81.81 และผลกระทบดังกล่าวอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 45.45 รองลงมา ได้แก่ ปัญหาฝุ่นละอองรบกวนจากการก่อสร้าง การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม และป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน ส่งผลต่อการเดินทาง โดยทั้ง 3 ได้รับผลกระทบร้อยละ 72.72 และระดับของผลกระทบดังกล่าวอยู่ในระดับปานกลาง

กิจกรรมการก่อสร้างทางยกระดับทำให้ความปลอดภัยในการใช้ถนน และการใช้ยานพาหนะลดลง ทั้งยังพบเจอการกองวัสดุบนไหล่ทาง ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง ทำให้เศรษฐกิจและการค้าขายของท้องถิ่นแย่ลง ร้อยละ 63.64 ในสัดส่วนเท่ากัน สำหรับประเด็นศึกษาที่มีผลกระทบร้อยละ 54.54 ประกอบด้วย ปัญหาความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม การค้าขายของผู้ประกอบการมีรายได้น้อยลง และการก่อสร้างทำลายทัศนียภาพและสุนทรียภาพของพื้นที่ ส่วนผลกระทบและปัญหาที่พบเจออยู่ในสัดส่วนร้อยละ 45.45 ได้แก่ ปัญหาเสียงดังรบกวนการก่อสร้าง ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค หรือสาธารณูปการ และ บริเวณชุมชนมีขยะมากขึ้น

อย่างไรก็ตามผู้แทนพื้นที่อ่อนไหว ร้อยละ 54.55 มีความคิดเห็นว่าการก่อสร้างโครงการ ส่งผลดีต่อชุมชนทำให้เศรษฐกิจ การค้าขายของท้องถิ่นดีขึ้น และการประกอบอาชีพของคนในชุมชนมีลูกค้ามากขึ้น ร้อยละ 45.45 ตามลำดับ ส่วนประเด็นการศึกษาด้านอื่นๆ นั้นพบเจอผลกระทบไม่มากนัก แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 5.2.10-16

<p>ตารางที่ 5.2.10-16</p> <p>สภาพปัญหาและระดับของผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม</p> <p>จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1</p>						
ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับ	ไม่แสดง ความ คิดเห็น
	มาก	ปานกลาง	น้อย	รวม		
1. เสียงดังรบกวนการก่อสร้าง	1 (9.09)	3 (27.27)	1 (9.09)	5 (45.45)	6 (54.55)	0 (0.00)
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	0 (0.00)	5 (45.45)	1 (9.09)	6 (54.54)	5 (45.46)	0 (0.00)
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	1 (9.09)	5 (45.45)	2 (18.18)	8 (72.72)	3 (27.28)	0 (0.00)
4. การชะล้างพังทลายของดิน/ดินทรุด	1 (9.09)	1 (9.09)	2 (18.18)	4 (36.36)	7 (63.64)	0 (0.00)
5. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม	2 (18.18)	1 (9.09)	3 (27.27)	6 (54.54)	4 (36.37)	1 (9.09)
6. ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/ สาธารณูปการ	2 (18.18)	3 (27.27)	0 (0.00)	5 (45.45)	5 (45.46)	1 (9.09)
7. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้						
7.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	2 (18.18)	4 (36.36)	2 (18.18)	8 (72.72)	3 (27.28)	0 (0.00)
7.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	1 (9.09)	5 (45.45)	1 (9.09)	7 (63.64)	4 (36.36)	0 (0.00)
7.3 การกองวัสดุบนไหล่ทาง	2 (18.18)	3 (27.27)	2 (18.18)	7 (63.64)	4 (36.36)	0 (0.00)
7.4 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	2 (18.18)	5 (45.45)	2 (18.18)	9 (81.81)	2 (18.19)	0 (0.00)
7.5 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้ เพิ่มระยะทางในการเดินทาง	1 (9.09)	3 (27.27)	3 (27.27)	7 (63.64)	4 (36.36)	0 (0.00)
7.6 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ ชัดเจน	4 (36.36)	2 (18.18)	2 (18.18)	8 (72.72)	3 (27.28)	0 (0.00)
8. การประกอบอาชีพของคนในชุมชน						
8.1 ด้านบวก						
8.1.1 มีลูกค้ามากขึ้น	2 (18.18)	2 (18.18)	1 (9.09)	5 (45.45)	5 (45.46)	1 (9.09)
8.1.2 การเดินทางเพื่อการประกอบอาชีพ สะดวกมากขึ้น	2 (18.18)	2 (18.18)	2 (18.18)	6 (54.54)	4 (36.37)	1 (9.09)
8.2 ด้านลบ						
8.2.1 กีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการ เดินทาง	3 (27.27)	5 (45.45)	1 (9.09)	9 (81.81)	2 (18.19)	0 (0.00)
8.2.2 ค่าขายได้น้อยลง รายได้ลดลง	2 (18.18)	2 (18.18)	2 (18.18)	6 (54.54)	4 (36.36)	1 (9.09)
9. เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น						
9.1 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นดีขึ้น	1 (9.09)	3 (27.27)	2 (18.19)	6 (54.55)	4 (36.36)	1 (9.09)
9.2 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นแย่ลง	2 (18.18)	2 (18.18)	3 (27.28)	7 (63.64)	4 (36.36)	0 (0.00)

<p>ตารางที่ 5.2.10-16</p> <p>สภาพปัญหาและระดับของผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม</p> <p>จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1 (ต่อ)</p>						
ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับ	ไม่แสดงความ ความคิดเห็น
	มาก	ปานกลาง	น้อย	รวม		
10. บริเวณชุมชนมีขยะมากขึ้น	1 (9.09)	1 (9.09)	3 (27.27)	5 (45.45)	5 (45.46)	1 (9.09)
11. ทำลายทัศนียภาพและสุนทรียภาพ	1 (9.09)	4 (36.36)	1 (9.09)	6 (54.54)	5 (45.46)	0 (0.00)
12. สูญเสียความเป็นส่วนตัวจากการก่อสร้าง/คนงาน						
12.1 คนงานก่อสร้างก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ เช่น การตีตุ้มสุมรา ส่งเสียงดัง	1 (9.09)	0 (0.00)	2 (18.18)	3 (27.27)	7 (63.64)	1 (9.09)
12.2 คนงานก่อสร้างก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในพื้นที่	0 (0.00)	0 (0.00)	2 (18.18)	2 (18.18)	8 (72.73)	1 (9.09)
12.3 ความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินลดลง เช่น เกิดอาชญากรรม การลักขโมยมากขึ้น	0 (0.00)	1 (9.09)	2 (18.18)	3 (27.27)	7 (63.64)	1 (9.09)
13. ปัญหาความขัดแย้งระหว่างชุมชนกับคนงานก่อสร้าง	0 (0.00)	0 (0.00)	1 (9.09)	1 (9.09)	8 (72.73)	2 (18.18)

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ตุลาคม พ.ศ. 2563

ทั้งนี้ ผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมได้ร่วมแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหา และข้อเสนอแนะ ที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างโครงการเพิ่มเติม สามารถสรุปได้ดังนี้

โรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์

- ควรมีการนำเสนอสื่อประชาสัมพันธ์ข้อมูลกิจกรรมการก่อสร้างอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งทำการวิเคราะห์ผลกระทบจากสภาพปัจจุบันโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง ไม่ให้มีการนำเสนอแต่ในแง่ลบจากการก่อสร้างเพียงอย่างเดียว เพราะปัญหามลพิษเกี่ยวกับฝุ่นละอองมาจากหลายหลากสาเหตุ เช่น โรงงานอุตสาหกรรม เป็นต้น
- ควรมีการติดตั้งป้ายแจ้งเตือนล่วงหน้าก่อนถึงเขตการก่อสร้างในระยะ 100 เมตร หรือก่อนทำการปิดถนนหรือปิดกั้นพื้นที่ก่อสร้าง

สำนักแม่ชีไทยบางขุนเทียนในบรมราชินีปัทมภ์

- ไฟฟ้าส่องสว่างตามถนนมีไม่เพียงพอ ซึ่งเป็นอันตรายต่อการใช้ทาง และเป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุได้บ่อยครั้ง
- ควรมีการประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าก่อนที่จะทำการปิดถนน หรือมีกิจกรรมกีดขวางเส้นทางการก่อสร้าง

วัดแทนวันดีสุขาราม

- ให้เร่งดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพราะหากดำเนินการล่าช้าจะทำให้เกิดปัญหารถติดมีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น

โรงเรียนนานาชาติ นอลิช พระราม 2

- การจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างยังไม่เหมาะสมกับพื้นที่ เนื่องจากยังคงประสบปัญหาการจราจรติดขัด
- ควรกำหนดคุณสมบัติของผู้รับเหมาก่อสร้างให้มีศักยภาพในการควบคุมการก่อสร้างให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด เพราะหากควบคุมงานล่าช้า และมีการขยายเวลาก่อสร้างจะส่งผลกระทบต่อการคมนาคมในพื้นที่
- ควรเพิ่มการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณพื้นที่ที่มีการก่อสร้างให้เพียงพอ เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเวลากลางคืน

วัดเทพธงชัย

- การดำเนินการก่อสร้างมีความล่าช้าเป็นอย่างมาก ส่งผลต่อชุมชนและปัญหาสิ่งแวดล้อม

วัดพันท้ายนรสิงห์

- ควรมีการวางแผนรื้อย้ายต้นโพธิ์ที่เกิดขวางแนวเส้นทางออกพื้นที่ผิวจราจร

2.1.3) กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ

(1) กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะประชิดเขตทางถึง 50 เมตร จากเขตทาง

การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็นต่อโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะประชิดถึง 50 เมตรจากเขตทาง ดำเนินการระหว่างวันที่ 10 ตุลาคม – 14 พฤศจิกายน พ.ศ. 2563 โดยได้รับความร่วมมือจากครัวเรือนพอสมควร โดยได้ทำการรวบรวมความคิดเห็นของครัวเรือนได้ตามแผนงานกำหนดไว้รวม 47 ราย สามารถสรุปผลการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลได้ ดังนี้ (รายละเอียดในภาคผนวก ก-3)

(1.1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ผู้แทนครัวเรือนที่อยู่ในระยะประชิดถึงระยะ 50 เมตรจากเขตทาง เป็นเพศหญิง ร้อยละ 63.83 เพศชาย ร้อยละ 36.17 ผู้ให้สัมภาษณ์มีอายุอยู่ในช่วง 60 ปีขึ้นไปมากที่สุด ร้อยละ 36.17 และรองลงมาคืออายุอยู่ในช่วง 40-49 ปี ร้อยละ 27.66 มีอายุระหว่าง 50-59 ปี ร้อยละ 17.02 อายุระหว่าง 30-39 ปี ร้อยละ 12.77 และอายุต่ำกว่า 30 ปี ร้อยละ 6.38 โดยผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่มีสถานภาพเป็นเจ้าบ้านของครัวเรือน ร้อยละ 87.23 รองลงมาเป็นคู่สมรส และเป็นผู้แทนนิติบุคคลให้ข้อมูลในสัดส่วนที่เท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 6.38 สำหรับสถานภาพสมรส พบว่า ผู้ให้ข้อมูล ร้อยละ 55.32 มีสถานภาพสมรสแล้ว รองลงมาคือมีสถานภาพโสด ร้อยละ 21.28 ส่วนสถานภาพอื่นที่เหลือพบเจอเพียงเล็กน้อย

ระดับการศึกษาของผู้ให้สัมภาษณ์ พบว่า ผู้แทนครัวเรือนร้อยละ 31.91 สำเร็จการศึกษาในระดับประถมศึกษา รองลงมา คือ ผู้ที่สำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรี ร้อยละ 29.79 สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรืออาชีวศึกษา มัธยมศึกษาตอนต้น และสูงกว่าระดับปริญญาตรี ร้อยละ 17.02, 8.51, 8.51 ตามลำดับ ส่วนอีกร้อยละ 4.26 ไม่ได้เรียนหนังสือ สำหรับครัวเรือนกลุ่มนี้ส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ คิดเป็นร้อยละ 91.49 มีเพียงร้อยละ 8.51 ที่ขอสงวนสิทธิ์การให้ข้อมูลเกี่ยวกับศาสนาที่ตนเองนับถือ ทั้งนี้ผู้ให้ข้อมูลประกอบอาชีพค้าขายมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 40.43 รองลงมาทำงานในโรงงานหรือบริษัทเอกชน ร้อยละ 19.15 ส่วนอาชีพอื่นพบในสัดส่วนเล็กน้อย โดยผู้ให้ข้อมูลกลุ่มหลักเป็นผู้ที่อพยพย้ายถิ่นมาจากที่อื่น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 48.94 ซึ่งเป็นผู้ที่ย้ายมาจากต่างจังหวัด เช่น นครปฐม ขอนแก่น สมุทรปราการ ลพบุรี สุรินทร์ สุราษฎร์ธานี ระนอง นครนายก นนทบุรี นครศรีธรรมราช และนครราชสีมา เป็นต้น โดยมีระยะเวลาในการย้ายมาอยู่ในพื้นที่แล้ว

เฉลี่ย 17 ปี โดยมีสาเหตุในการย้ายถิ่นฐานเพื่อเข้ามาทำงานในพื้นที่ ย้ายครอบครัวมาอยู่ที่นี่ แต่งงานกับคนในพื้นที่ และย้ายตามพ่อแม่ผู้ปกครอง รายละเอียดตัวอย่างผู้ให้ข้อมูลดังภาพที่ 5.2.10-1



นางสุกัญญา กล้าพิมาย



นายจ๋อม เขียวกระโคน



นายประลอง ชาโสรัส



นางกิสสินี ปรัชญาเสถียรกุล

ครัวเรือนระยะประชิดภายในเขตพื้นที่ตำบลบางน้ำจืด และตำบลพันท้ายนรสิงห์ อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร



นางอุษากัจฉิรา บุญเกิด



นายยิ่งศักดิ์ อยู่เจริญ



นางพันทิมา ชินตะขบ



น.ส.นพวรรณ ทัพพยาง

ครัวเรือนระยะประชิดภายในเขตพื้นที่แขวงแสมดำ เขตบางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร

ภาพที่ 5.2.10-1 การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคมกลุ่มครัวเรือน
ที่อยู่ในระยะประชิดถึง 50 เมตรจากเขตทาง จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1

(1.2) สภาพเศรษฐกิจและสังคมครัวเรือน

จำนวนสมาชิกของครัวเรือน ครัวเรือนที่อยู่ในระยะประชิดถึงระยะ 50 เมตรจากเขตทาง มีจำนวนสมาชิกในครัวเรือนประมาณ 5 คน จำแนกเป็นเพศชาย 2 คน และเป็นเพศหญิง 3 คน ซึ่งหากพิจารณาจากการทำงาน พบว่า สมาชิกภายในครัวเรือนที่ทำงานมีรายได้ประมาณ 3 คนต่อครัวเรือน และเป็นผู้พึ่งพิงหรือไม่มีรายได้ 2 คนต่อครัวเรือน

การประกอบอาชีพของครัวเรือน ผู้ให้ข้อมูลคิดว่าครัวเรือนของตนยึดอาชีพค้าขายหรือธุรกิจส่วนตัวเป็นอาชีพหลัก คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 34.04 รองลงมาประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชนหรือโรงงาน ร้อยละ 23.40 เกษตรกรรม ร้อยละ 12.77 รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 10.64 ข้าราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 6.38 และขอสงวนสิทธิ์การให้ข้อมูล ร้อยละ 12.77 โดยครัวเรือนส่วนใหญ่ไม่มีปัญหาในการประกอบอาชีพ คิดเป็นร้อยละ 68.09 มีครัวเรือนส่วนน้อย ร้อยละ 19.15 ที่ประสบปัญหาในการประกอบอาชีพ ซึ่งปัญหาที่พบมากที่สุด ได้แก่ ต้นทุนในการผลิตมีราคาแพง และเกิดปัญหาน้ำท่วมในสัดส่วนที่เท่ากันที่ร้อยละ 44.44 รองลงมา ร้อยละ 22.22 พบเจอปัญหาเงินทุนไม่เพียงพอต่อการประกอบอาชีพ จึงทำให้ครัวเรือน ร้อยละ 72.34 ไม่ได้ประกอบอาชีพเสริม เพื่อเพิ่มรายได้ให้กับครัวเรือนแต่อย่างใด มีเพียงร้อยละ 27.66 ที่มีอาชีพเสริม โดยกลุ่มครัวเรือนนี้ประกอบอาชีพค้าขาย เป็นอาชีพเสริมมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ อาชีพรับจ้าง และเล่นหุ้น ส่วนครัวเรือนที่เหลือขอสงวนสิทธิ์การให้ข้อมูลเกี่ยวกับอาชีพเสริม สัดส่วนร้อยละ 17.02 ตามลำดับ

รายได้และรายจ่ายครัวเรือน ครัวเรือนกลุ่มนี้มีระดับของรายได้ที่มีความใกล้เคียงกับระดับของรายจ่าย เนื่องจากการรวบรวมข้อมูลพบว่า ครัวเรือนสัดส่วนร้อยละ 19.15 มีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 10,001–20,000 บาท/เดือน รองลงมา มีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 50,001–100,000 บาท/เดือน ร้อยละ 14.89 มีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 20,001 – 30,000 บาท/เดือน และมีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 30,001 – 40,000 บาท/เดือน สัดส่วนเท่ากันที่ร้อยละ 12.77 ถือเป็นระดับรายได้หลักของครัวเรือนในกลุ่มนี้ ส่วนรายจ่ายของแต่ละครัวเรือน พบว่า มีรายจ่ายต่อเดือนมากกว่า 100,000 บาท/เดือน คิดเป็นร้อยละ 27.66 รองลงมา มีรายจ่ายที่น้อยกว่า 10,000 บาท/เดือน ร้อยละ 17.02 และมีรายจ่ายระหว่าง 10,001–20,000 บาท/เดือน ร้อยละ 14.89 ส่วนระดับของรายได้อื่นๆ มีเพียงส่วนน้อยเท่านั้น ผู้แทนครัวเรือนมากกว่าครึ่งหนึ่งของทุกครัวเรือน ร้อยละ 51.06 คิดเห็นว่ารายได้ของตัวตนนั้นมี

ลักษณะเป็นรายได้ที่ไม่แน่นอน ส่วนที่คิดว่ารายได้ของตนนั้นเป็นรายได้ที่แน่นอนแล้วนั้น มีเพียงร้อยละ 38.30 อย่างไรก็ตาม ครั้วเรือน ร้อยละ 42.55 ยังคงมีรายได้ที่เพียงพอกับรายจ่าย แต่มีไม่เพียงพอที่จะเหลือไว้เก็บออมในอนาคต มีเพียงร้อยละ 27.66 ที่มีรายได้ที่เพียงพอกับรายจ่าย และสามารถแบ่งปันส่วนรายได้บางส่วนเก็บออมไว้ในอนาคตได้ ดังนั้น จึงทำให้บางครั้วเรือน ร้อยละ 36.17 ยังมีภาระหนี้สินที่ต้องอาศัยการกู้หนี้ยืมสิน เพื่อนำมาใช้จ่ายภายในครั้วเรือนหรือการประกอบกิจการ โดยครั้วเรือนที่มีหนี้สินส่วนมากทำการกู้ยืมเงินจากธนาคารพาณิชย์ จากธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร และจากสหกรณ์ เป็นหลัก

สำหรับการออมของครั้วเรือน พบว่า ครั้วเรือนที่มีการออมเงิน มีสัดส่วนร้อยละ 44.68 ของครั้วเรือนทั้งหมด จำแนกเป็นการออมด้วยการนำเงินไปฝากธนาคารเป็นหลัก คิดเป็นร้อยละ 95.24 ของครั้วเรือนที่มีการออมเงิน และที่เหลืออีกร้อยละ 4.76 เป็นการออมโดยการนำเงินไปฝากกองทุนหมู่บ้าน ซึ่งวิธีการออมต่างๆ เหล่านี้มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการออม เพื่อเก็บไว้ใช้ในอนาคตกาลจำเป็น

(1.3) ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย

จากการสอบถามเกี่ยวกับสุขภาพของครั้วเรือน พบว่า สมาชิกในครั้วเรือนมีสุขภาพแข็งแรงปกติ ไม่เจ็บป่วย มีเพียงร้อยละ 31.91 เท่านั้น ส่วนที่เหลือร้อยละ 59.57 เคยเจ็บป่วยในรอบปีที่ผ่านมา ซึ่งเกิดจากการเป็นโรคหัวใจ โรคความดันโลหิตสูง โรคภูมิแพ้ โรคทางเดินหายใจ โรคทางเดินอาหาร เป็นต้น โดยหากสมาชิกในครั้วเรือนเจ็บป่วยแล้ว ทางครอบครัวพาสมาชิกเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลของรัฐบาล และโรงพยาบาลของเอกชนในสัดส่วนเท่ากัน ร้อยละ 61.70 รองลงมาเป็นไปซื้อยากินเองตามอาการ คิดเป็นร้อยละ 4.26 และเข้ารักษาที่โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ร้อยละ 2.13 ของครั้วเรือนทั้งหมด ตามลำดับ

(1.4) ข้อมูลสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานชุมชน

ครั้วเรือนที่อยู่ในระยะประชิดถึง 50 เมตรจากเขตทาง ส่วนใหญ่คิดเห็นว่าการบริการโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของชุมชน ได้แก่ การคมนาคม ไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ ฯลฯ โดยภาพรวมแล้วครั้วเรือนในพื้นที่ศึกษาได้รับการบริการอย่างทั่วถึงอยู่ในเกณฑ์ระดับปานกลางถึงในระดับที่ดี แต่ยังคงประสบปัญหาการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ มีรายละเอียด ดังนี้

ถนน : กลุ่มครั้วเรือน ร้อยละ 29.79 คิดเห็นว่าปัจจุบันถนนพระราม 2 สามารถใช้สัญจรไปมาอยู่ในระดับดี ส่วนที่เหลือคิดเห็นว่าการสัญจรไปมาอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ และการได้รับการที่ไม่ดี รวมถึงไม่ได้รับการ คิดเป็นร้อยละ 36.17, 25.53, 2.13 ตามลำดับ เนื่องจากยังประสบปัญหาการมีสิ่งก่อสร้างขวางการจราจร สภาพถนนชำรุด เป็นหลุมเป็นบ่อ ช่องจราจรแคบในช่วงของแนวเส้นทาง และจุดกลับบนถนนพระราม 2 มีระยะห่างกันค่อนข้างมาก

ไฟฟ้า : กลุ่มครั้วเรือน ร้อยละ 65.96 คิดเห็นว่า ระบบไฟฟ้าอยู่ในระดับดี มีเพียงส่วนน้อยที่คิดเห็นว่า ระบบไฟฟ้าอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ และไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 21.28 และ 6.38 ตามลำดับ เนื่องจากริมทางหลวงบางช่วงมีไฟฟ้าส่องสว่างไม่เพียงพอ ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุร้าย ไฟฟ้าตกหรือไฟฟ้าดับบ่อย โดยเฉพาะในช่วงที่มีฝนตก

น้ำประปา : กลุ่มครั้วเรือน ร้อยละ 61.70 คิดเห็นว่า คุณภาพน้ำประปาอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ และไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 17.02 และ 10.64 ตามลำดับ เนื่องจากเกิดปัญหาน้ำไม่ค่อยไหล น้ำไม่สะอาด น้ำขุ่น มีตะกอน กลิ่น สี และ มีรสกร่อย รวมถึงท่อประปาแตกชำรุดเสียหาย

โทรศัพท์ : กลุ่มครัวเรือน ร้อยละ 72.34 คิดเห็นว่า มีการให้บริการโทรศัพท์อยู่ในระดับดี มีเพียงส่วนน้อยที่คิดเห็นว่าการให้บริการโทรศัพท์อยู่ในระดับไม่ได้รับการบริการ ร้อยละ 12.77 การบริการที่ได้รับแต่ไม่ดี และการได้รับการบริการอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ มีสัดส่วนเท่ากันที่ร้อยละ 2.13 เนื่องจากยังประสบปัญหาจากสัญญาณโทรศัพท์ครอบคลุมไม่ทั่วถึงในบางพื้นที่

การจัดการเก็บขยะ : ครัวเรือนร้อยละ 72.34 ใช้บริการเก็บขยะมูลฝอยของ อบต.หรือสำนักงานเขต ซึ่งการจัดการเก็บขยะอยู่ในระดับดี มีเพียงส่วนน้อยที่คิดเห็นว่าการบริการเก็บขยะของสำนักงานเขตหรือ อบต. ยังอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ และไม่คิดเป็นร้อยละ 14.89 และ 4.26 ตามลำดับ เนื่องจากยังเกิดปัญหาความถี่ในการเก็บขยะไม่เหมาะสม เว้นช่วงระยะเวลาเก็บนานไป ทำให้ขยะล้นถัง และส่งกลิ่นเหม็น

การรักษาพยาบาลและสถาบันการศึกษา : สถานพยาบาลที่เข้ารับบริการหรือรับการรักษาเมื่อเกิดการเจ็บป่วย ครัวเรือนมีความเห็นว่าอยู่ในระดับดี ร้อยละ 63.83 มีเพียงส่วนน้อย ที่คิดเห็นว่าการบริการยังอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ ร้อยละ 21.28 และการบริการที่ได้รับแต่ไม่ดี รวมถึงไม่ได้รับการบริการ มีสัดส่วนเท่ากันที่ร้อยละ 2.13 เนื่องจากยังเกิดปัญหาการบริการล่าช้า หรือใช้เวลารอรับบริการค่อนข้างนาน อาจเนื่องจากบุคลากรของโรงพยาบาลที่ไม่เพียงพอ และอุปกรณ์เครื่องมือการรักษาไม่ทันสมัย ในส่วนระบบบริการทางสังคมทางด้านการศึกษาอยู่ในระดับดี คิดเป็นร้อยละ 55.32 ส่วนการบริการด้านสวนสาธารณะ/สถานที่พักผ่อนหย่อนใจอยู่ในระดับไม่ได้รับการบริการมากที่สุด ร้อยละ 65.96 เนื่องจากการไม่มีสวนสาธารณะในชุมชนที่ตนเองอาศัยอยู่

การจัดการสภาพสิ่งแวดล้อมทั่วไปของชุมชน : ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชนของกลุ่มครัวเรือนในภาพรวม เป็นปัญหาด้านฝุ่นละออง เนื่องจากครัวเรือนร้อยละ 57.45 คิดเห็นว่าปัญหาด้านฝุ่นละอองมีผลกระทบต่อชุมชน รองลงมา ได้แก่ ปัญหาน้ำท่วม ปัญหาด้านเสียงดัง และปัญหาเขม่า/หมอก/ควัน ร้อยละ 48.94, 42.55 และ 34.04 ตามลำดับ ในส่วนปัญหาด้านอื่นๆ เช่น ปัญหาน้ำเสีย/น้ำเน่า ปัญหาขยะมูลฝอย ปัญหาทัศนียภาพไม่สวยงาม ปัญหาสภาพแวดล้อม และความปลอดภัยของชุมชน ครัวเรือนส่วนใหญ่ในกลุ่มนี้คิดเห็นว่าชุมชนของตนไม่พบปัญหาเหล่านี้แต่อย่างใด

ครัวเรือน ร้อยละ 34.04 คิดเห็นว่าชุมชนของตน มีความสัมพันธ์กันของคนในชุมชนอยู่ในระดับปานกลาง และสภาพแวดล้อมโดยรวมบริเวณที่อยู่อาศัยในปัจจุบันอยู่ในระดับพอใช้ ร้อยละ 40.43 อย่างไรก็ตาม ภายในชุมชนยังคงต้องเร่งปรับปรุง แก้ไขปัญหาที่สำคัญ 3 ลำดับแรก ได้แก่ ปัญหาน้ำท่วม การปรับปรุงซ่อมแซมถนน/ลาดยาง และปัญหาฝุ่นละออง/ควัน เพื่อให้เกิดความพึงพอใจกับประชาชนในชุมชนต่อไป ในส่วนความคิดเห็นต่อสภาพโดยรวมของชุมชนหรือท้องถิ่นในปัจจุบัน พบว่า ครัวเรือนสัดส่วนร้อยละ 27.66 มีความพอใจมาก รองลงมา คือพอใจพอสมควร ร้อยละ 25.53 เฉยๆ ร้อยละ 6.38 ไม่พอใจมาก ร้อยละ 4.26 ไม่พอใจบ้าง ร้อยละ 2.13 และขอสงวนสิทธิ์การให้ข้อมูลประเด็นศึกษานี้มากกว่าร้อยละ 34.04

(1.5) ข้อมูลการเดินทาง

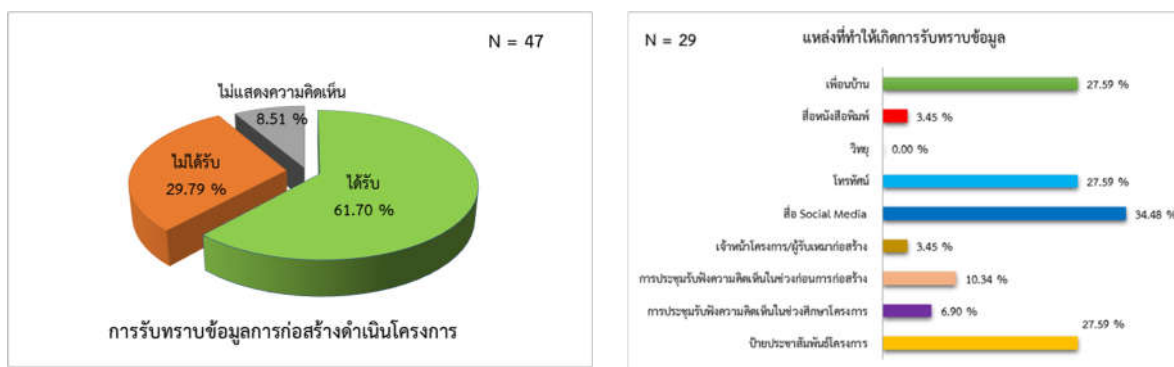
จากการสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางที่สำคัญของผู้แทนครัวเรือนที่อยู่ในระยะประชิดถึงระยะ 50 เมตรจากเขตทาง พบว่า แต่ละครัวเรือนมีรถจักรยานยนต์เฉลี่ย 1.00 คัน และมีรถยนต์ 4 ล้อเฉลี่ย 2.00 คัน จึงมีความจำเป็นในการใช้เส้นทางคมนาคมภายในชุมชนเพื่อการสัญจร และส่วนใหญ่ใช้ถนนสายหลัก หรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 35 โดยพบว่าครัวเรือนร้อยละ 51.06 เข้ามาใช้เส้นทาง 7-8 ครั้งต่อสัปดาห์ รองลงมา คือ เข้ามาใช้บริการมากกว่า 10 ครั้งต่อสัปดาห์ ร้อยละ 14.89 ส่วนที่เหลือเข้าใช้บริการน้อยกว่า 2 ครั้งต่อสัปดาห์ และเข้าใช้บริการจำนวน 2-4 ครั้งต่อสัปดาห์ มีสัดส่วนเท่ากันที่ร้อยละ 8.51 เข้ามาใช้บริการจำนวน 5-6 ครั้งต่อสัปดาห์ และเข้าใช้บริการจำนวน 9-10 ครั้งต่อสัปดาห์ มีสัดส่วนเท่ากันที่ร้อยละ 4.26 ตามลำดับ ทั้งนี้ มีครัวเรือนที่ขอสงวนสิทธิ์ในการให้ข้อมูลร้อยละ 8.51

สำหรับการเลือกใช้เส้นทางสายหลักหรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 35 นี้ ครั้วเรือนมีวัตถุประสงค์หลักในการเดินทาง เพื่อเดินทางไปทำงาน ร้อยละ 36.17 รองลงมา ได้แก่ เพื่อติดต่อธุรกิจ ร้อยละ 22.66 เพื่อการค้าขาย ร้อยละ 19.15 เยี่ยมญาติ และเพื่อการศึกษา มีสัดส่วนเท่ากันที่ร้อยละ 8.51

(1.6) การรับรู้ข่าวสารข้อมูลโครงการ

การรับรู้รับทราบข้อมูลโครงการของครั้วเรือนที่อยู่ในระยะประชิดถึง 50 เมตรจากเขตทาง พบว่า ครั้วเรือนส่วนใหญ่ร้อยละ 61.70 รับทราบและรับรู้ข้อมูลโครงการมาก่อน ซึ่งมีแหล่งข่าวสารที่ทำให้ทราบข้อมูลมาจากสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, Youtube เป็นต้นมากที่สุด ร้อยละ 34.48 รองลงมา ได้แก่ ได้รับทราบข้อมูลโครงการจากเพื่อนบ้าน ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และโทรทัศน์ ในสัดส่วนเท่ากันที่ร้อยละ 27.59 ได้รับทราบข้อมูลโครงการจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนการก่อสร้าง (จัดที่วัดบ้านไร่เจริญผล เดือนกุมภาพันธ์ 2563) ร้อยละ 10.34 การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ (พ.ศ. 2557-2558) ร้อยละ 6.90 ส่วนที่เหลือได้แก่ จากเจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง และสื่อหนังสือพิมพ์/วิทยุชุมชน มีสัดส่วนเท่ากันที่ร้อยละ 3.45 สำหรับครั้วเรือนที่เพิ่งรับข้อมูลจากการสอบถามในครั้งนี้ คิดเป็นร้อยละ 29.79 และขอสงวนสิทธิ์การให้ข้อมูลร้อยละ 8.51 ตามลำดับ รายละเอียดดังรูปที่ 5.2.10-6 และตารางที่ 5.2.10-17

ในส่วนของช่องทางการประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ พบว่า ครั้วเรือนร้อยละ 40.43 คิดเห็นว่า ควรมีการจัดตั้งศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม รองลงมาคิดเห็นว่า ควรมีสื่อ Social Media เช่น Facebook หรือผ่านทางกล่องรับเรื่องร้องเรียนของโครงการ และผู้นำชุมชนในการรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ คิดเป็นร้อยละ 29.79, 12.77 และ 2.13 ตามลำดับ



รูปที่ 5.2.10-6 การรับรู้รับทราบข้อมูลโครงการของครั้วเรือนที่อยู่ในระยะประชิดถึง 50 เมตรจากเขตทางจากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1

ตารางที่ 5.2.10-17 การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการของครัวเรือนที่อยู่ในระยะประชิดถึง 50 เมตรจากเขตทาง จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
1. การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการ		
- ได้รับ	29	61.70
- ไม่ได้รับ	14	29.79
- ขอสงวนสิทธิ์การให้ข้อมูล	4	8.51
รวม	47	100.00
กรณีทราบ ทราบจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (เฉพาะครัวเรือนที่รับทราบข้อมูลแล้ว)		
- ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ	8	27.59
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ (พ.ศ. 2557-2558)	2	6.90
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนการก่อสร้าง (จัดที่วัดบ้านไร่เจริญผล เดือนกุมภาพันธ์ 2563)	3	10.34
- เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง	1	3.45
- สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, Youtube เป็นต้น	10	34.48
- โทรศัพท์	8	27.59
- วิทยุ	0	0.00
- สื่อหนังสือพิมพ์	1	3.45
- เพื่อนบ้าน	8	27.59

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ. 2563

สำหรับการคาดการณ์ถึงผลกระทบสิ่งแวดล้อมและชุมชนกรณีมีการพัฒนาโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะประชิดถึง 50 เมตรจากเขตทาง มีรายละเอียดดังนี้

จากการสอบถามถึงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตามการคาดการณ์ พบว่า ประเด็นที่สำคัญที่สุดที่ทางครัวเรือนกลุ่มนี้ มีความกังวลว่าจะได้รับผลกระทบอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 63.83 คือ กิจกรรมการก่อสร้างทำให้เกิดฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย ส่งผลต่อระบบหายใจ ระคายเคืองตา เกิดความรำคาญและหุดหิด รองลงมา 3 ประเด็นที่สำคัญที่ครัวเรือนยังมีความห่วงกังวลว่าจะได้รับผลกระทบอยู่ในระดับมากเช่นเดียวกัน ได้แก่ ปัญหาจากการระบายน้ำหรือน้ำท่วม ปัญหากิจกรรมการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม ทำให้มีปัญหาการสัญจรติดขัด ใช้เวลาเดินทางมากขึ้น มีสัดส่วนเท่ากันที่ร้อยละ 48.94 และปัญหาเสียงดังรบกวนจากกิจกรรมการก่อสร้าง ร้อยละ 46.81 ตามลำดับ ส่วนประเด็นการศึกษาอื่นๆ ที่ครัวเรือนมีความกังวลว่าจะได้รับผลกระทบ ได้แก่ ปัญหาป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน ปัญหาพื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ ปัญหาความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง ปัญหาความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง ปัญหาการกองวัสดุบนไหล่ทาง โดยมีความกังวลในสัดส่วนร้อยละ 42.55, 40.43, 36.17, 36.17 และ 34.04 ตามลำดับ ซึ่งผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นอยู่ในระดับมากทุกประเด็น

ในส่วนประเด็นศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดการณ์ว่าจะไม่ได้รับผลกระทบมีสัดส่วนที่มากกว่าการได้รับผลกระทบ ได้แก่ การสูญเสียความเป็นส่วนตัวจากการก่อสร้างหรือจากคนงาน เช่น คนงานก่อสร้างก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในพื้นที่ และความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินลดลง เป็นต้น ความขัดแย้งระหว่างชุมชนกับคนงานก่อสร้าง ปริมาณขยะ การประกอบอาชีพ การค้าขายภายในท้องถิ่น การชะล้างพังทลายของดิน/ดินหลุดจากการก่อสร้าง รวมทั้งการทำลายทัศนียภาพ และสุนทรียภาพ เป็นต้น ซึ่งทางครัวเรือนกลุ่มนี้ส่วนใหญ่คาดว่าจะไม่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.10-18

ตารางที่ 5.2.10-18 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการ ของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะประชิดถึง 50 เมตรจากเขตทาง จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1						
ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับ	ไม่แสดงความ ความคิดเห็น
	มาก	ปานกลาง	น้อย	รวม		
1. เสียงดังรบกวนการก่อสร้าง	22 (46.81)	4 (8.51)	7 (14.89)	33 (70.21)	11 (23.40)	3 (6.39)
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	17 (36.17)	7 (14.89)	6 (12.77)	30 (63.83)	13 (27.66)	4 (8.51)
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	30 (63.83)	3 (6.38)	4 (8.51)	37 (78.72)	7 (14.89)	3 (6.39)
4. การชะล้างพังทลายของดิน/ดินทรุด	7 (14.89)	5 (10.64)	7 (14.89)	19 (40.42)	24 (51.06)	4 (8.52)
5. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม	23 (48.94)	8 (17.02)	3 (6.38)	34 (72.34)	10 (21.28)	3 (6.38)
6. ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/ สาธารณูปการ	8 (17.02)	6 (12.77)	12 (25.53)	26 (55.32)	17 (36.17)	4 (8.51)
7. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้						
7.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	23 (48.94)	3 (6.38)	5 (10.64)	31 (65.96)	11 (23.40)	5 (10.64)
7.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	17 (36.17)	6 (12.77)	5 (10.64)	28 (59.58)	15 (31.91)	4 (8.51)
7.3 การกองวัสดุบนไหล่ทาง	16 (34.04)	7 (14.89)	3 (6.38)	26 (55.31)	16 (34.04)	5 (10.65)
7.4 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	19 (40.43)	5 (10.64)	3 (6.38)	27 (57.45)	15 (31.91)	5 (10.64)
7.5 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้ เพิ่มระยะทางในการเดินทาง	15 (31.91)	9 (19.15)	2 (4.26)	26 (55.32)	17 (36.17)	4 (8.51)
7.6 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ ชัดเจน	20 (42.55)	4 (8.51)	4 (8.51)	28 (59.57)	13 (27.66)	6 (12.77)
8. การประกอบอาชีพของคนในชุมชน						
8.1 ด้านบวก						
8.1.1 มีลูกค้ามากขึ้น	2 (4.26)	6 (12.77)	5 (10.64)	13 (27.67)	26 (55.32)	8 (17.01)
8.1.2 การเดินทางเพื่อการประกอบอาชีพ สะดวกมากขึ้น	2 (4.26)	1 (2.13)	10 (21.28)	13 (27.67)	26 (55.32)	8 (17.01)
8.2 ด้านลบ						
8.2.1 กีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการ เดินทาง	14 (29.79)	2 (4.26)	4 (8.51)	20 (42.56)	19 (40.43)	8 (17.01)
8.2.2 ค่าขายได้น้อยลง รายได้ลดลง	12 (25.53)	3 (6.38)	3 (6.38)	18 (38.29)	20 (42.55)	9 (19.16)
9. เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น						
9.1 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นดีขึ้น	2 (4.26)	3 (6.38)	8 (17.02)	13 (27.66)	24 (51.06)	10 (21.28)
9.2 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นแย่ลง	13 (27.66)	5 (10.64)	2 (4.26)	20 (42.56)	20 (42.55)	7 (14.89)

ตารางที่ 5.2.10-18 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการ ของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะประชิดถึง 50 เมตรจากเขตทาง จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1 (ต่อ)						
ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับ	ไม่แสดง ความ คิดเห็น
	มาก	ปานกลาง	น้อย	รวม		
10. บริเวณชุมชนมีขยะมากขึ้น	4 (8.51)	3 (6.38)	5 (10.64)	12 (25.53)	32 (68.09)	3 (6.38)
11. ทำลายทัศนียภาพและสุนทรียภาพ	4 (8.51)	9 (19.15)	1 (2.13)	14 (29.79)	30 (63.83)	3 (6.38)
12. สูญเสียความเป็นส่วนตัวจากการก่อสร้าง/คนงาน						
12.1 คนงานก่อสร้างก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ เช่น การตีตุ่มรา ส่งเสียงดัง	1 (2.13)	1 (2.13)	2 (4.26)	6 (8.52)	40 (85.11)	3 (6.37)
12.2 คนงานก่อสร้างก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในพื้นที่	0 (0.00)	0 (0.00)	2 (4.26)	2 (4.26)	42 (89.36)	3 (6.38)
12.3 ความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินลดลง เช่น เกิดอาชญากรรม การลักขโมยมากขึ้น	0 (0.00)	6 (12.77)	1 (2.13)	7 (14.90)	35 (74.47)	5 (10.63)
13. ปัญหาความขัดแย้งระหว่างชุมชนกับคนงานก่อสร้าง	0 (0.00)	0 (0.00)	1 (2.13)	1 (2.13)	40 (85.11)	6 (12.76)

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ. 2563

(1.7) ข้อเสนอแนะอื่นๆ ต่อโครงการ

กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะประชิดถึง 50 เมตรจากเขตทาง ได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากที่ได้สอบถามในแบบสอบถาม สามารถสรุปข้อคิดเห็น และข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ได้ดังตารางที่ 5.2.10-19

ตารางที่ 5.2.10-19 ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติมของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะประชิด ถึง 50 เมตรจากเขตทาง จำแนกตามพื้นที่ศึกษา จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1	
ชุมชน	ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม
ตำบลบางน้ำจืด อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร	1. วางแผนการก่อสร้าง และดำเนินการก่อสร้างถนนให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เนื่องจากปัจจุบันประสบปัญหาจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก
	2. แก้ไขปัญหาน้ำท่วมซึ่งเกิดจากเศษวัสดุในการก่อสร้างปิดกั้นทางระบายน้ำ
	3. จัดให้มีเส้นทางเบี่ยงในบริเวณชุมชนบางน้ำจืดในฝั่งขาเข้าจากกรุงเทพมหานคร
	4. ไฟฟ้าส่องสว่างริมทางหลวงไม่เพียงพอ
ตำบลพันท้ายนรสิงห์ อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร	1. ให้มีการดูแลท่อระบายน้ำ เพื่อไม่ให้เกิดการอุดตัน
	2. ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในเวลากลางคืน
	3. แก้ไขปัญหาพื้นผิวถนนที่ไม่เท่ากัน ทำให้เกิดปัญหาน้ำไหลท่วมซึ่งบริเวณหน้าบ้าน
แขวงสามดํา เขตบางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร	1. ให้มีการลาดยางบนถนนตามเส้นทางคนเดิน และบริเวณถนนหน้าบ้านพักอาศัยของแต่ละบ้าน
	2. ให้รถสิบล้อวิ่งขนส่งวัสดุก่อสร้างในเส้นทางบริเวณก่อสร้างเท่านั้น
	3. เพิ่มการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เกี่ยวกับขั้นตอน และสถานะปัจจุบันของการก่อสร้างให้มากกว่าเดิม
	4. ควรมีการบริหารงบประมาณอย่างคุ้มค่า โดยควรมีการปรึกษาหารือระหว่างหน่วยงาน และเร่งรัดดำเนินการให้เสร็จในคราวเดียว
	5. มีการวางแผนการทำงานระหว่างโครงการก่อสร้างต่างๆ ในพื้นที่ เพื่อให้การก่อสร้างโครงการต่างๆ ในพื้นที่ดำเนินงานไปพร้อมกัน

ตารางที่ 5.2.10-19 ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติมของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะประชิด ถึง 50 เมตรจากเขตทาง จำแนกตามพื้นที่ศึกษา จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1 (ต่อ)	
ชุมชน	ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม
แขวงแสมดำ เขตบางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร (ต่อ)	6. แก้ไขการจัดการจราจรบริเวณการก่อสร้างทางขึ้นลงของทางยกระดับ เนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีช่องทางเดินรถแคบ ทำให้เกิดปัญหาการติดขัดเป็นประจำทุกวัน และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง
	7. แก้ไขปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง
	8. ปรับปรุงถนนที่มีลักษณะเป็นทางหล่งเต่า เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมถนน

(2) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะมากกว่า 50-500 เมตรจากเขตทาง

การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็นต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะมากกว่า 50-500 เมตรจากเขตทาง ได้ดำเนินการระหว่างวันที่ 14 ตุลาคม – 21 พฤศจิกายน พ.ศ. 2563 โดยได้รับความร่วมมือจากครัวเรือนพอสมควรและทำการรวบรวมข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนตามแผนงานกำหนดจำนวน 376 ตัวอย่าง สามารถสรุปผลการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลที่สำคัญได้ (รายละเอียดในภาคผนวก ก-3)

(2.1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ผู้แทนครัวเรือนที่อยู่ในระยะมากกว่า 50-500 เมตรจากเขตทาง เป็นเพศหญิง ร้อยละ 52.39 และเป็นเพศชาย ร้อยละ 47.61 ผู้ให้สัมภาษณ์มีอายุอยู่ระหว่างช่วง 60 ปีขึ้นไปมากที่สุด หรือคิดเป็นร้อยละ 29.26 รองลงมา คือ มีอายุอยู่ในระหว่าง 40-49 ปี ร้อยละ 22.87 อายุระหว่าง 50-59 ปี ร้อยละ 21.81 อายุระหว่าง 30-39 ปี ร้อยละ 10.90 มีอายุต่ำกว่า 30 ปี ร้อยละ 7.71 และขอสงวนสิทธิ์ในการให้ข้อมูล อีกร้อยละ 7.45 ตามลำดับ ผู้ให้ข้อมูลเกือบทั้งหมดมีสถานภาพเป็นเจ้าของบ้านของครัวเรือน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 81.38 รองลงมา เป็นคู่สมรส ร้อยละ 14.89 และเป็นผู้แทนนิติบุคคลหมู่บ้าน คิดเป็นร้อยละ 3.72 ทั้งนี้พบว่าผู้ให้ข้อมูลมีสถานสมรสแล้ว ร้อยละ 63.83 สถานภาพโสด 17.02 ส่วนสถานภาพสมรสอื่นๆ พบเจอเพียงส่วนน้อยเท่านั้น

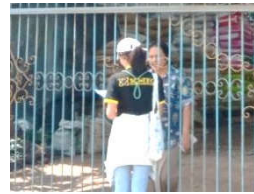
ระดับการศึกษาของผู้ให้สัมภาษณ์ พบว่า ผู้แทนครัวเรือนที่ให้ข้อมูล ร้อยละ 29.26 สำเร็จการศึกษาในระดับประถมศึกษา รองลงมา คือ สำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรี ร้อยละ 22.87 และสำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรืออาชีวศึกษา มัธยมศึกษาตอนต้น สูงกว่าระดับปริญญาตรี ร้อยละ 15.16, 10.37, 5.05 ตามลำดับ ส่วนอีกร้อยละ 3.19 สำเร็จการศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูงหรืออนุปริญญา และมีเพียงส่วนน้อย ร้อยละ 2.13 ที่ไม่ได้เรียนหนังสือ ครัวเรือนกลุ่มนี้ส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ ร้อยละ 88.03 นับถือศาสนาคริสต์ ร้อยละ 1.86 และสัดส่วนร้อยละ 10.11 ขอสงวนสิทธิ์การให้ข้อมูลเกี่ยวกับศาสนาที่ตนเองนับถือ ผู้ให้สัมภาษณ์มากกว่ากึ่งหนึ่งเป็นผู้ที่อพยพย้ายถิ่นฐานมาจากที่อื่น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 53.19 เป็นผู้ที่ย้ายมาจากต่างหมู่บ้าน ต่างตำบล ต่างอำเภอ หรือต่างจังหวัด เช่น เพชรบุรี นครปฐม สุพรรณบุรี กำแพงเพชร สมุทรสาคร สมุทรสงคราม ร้อยเอ็ด นครสวรรค์ ปทุมธานี มหาสารคาม หนองบัวลำภู พิจิตร นครพนม นครนายก เพชรบูรณ์ สุรินทร์ ตรัง และนครราชสีมา เป็นต้น โดยมีระยะเวลาในการย้ายมาอยู่ในพื้นที่แล้วเฉลี่ย 17 ปี และมีสาเหตุในการย้ายถิ่นฐาน เนื่องจากมาทำงาน ย้ายครอบครัวมาอยู่ที่นี่ แต่งงานกับคนในพื้นที่ และย้ายตามพ่อแม่ผู้ปกครอง รายละเอียดตัวอย่างผู้ให้ข้อมูลดังภาพที่ 5.2.10-2



นางอารี หุ่นปั้น



นายบุญลือ ดวงสงค์



นายเสาร์ บุญประสม



นางสาวอุบล เสี่ยงไพเราะ

ครัวเรือนระยะ 50-500 เมตร จากแนวเขตเส้นทางหลวงภายในพื้นที่ อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร



นายสังวาล รอดเร็น



นางอรรณพ หงษ์แสง



นายคุดดี ศรีญาญ



คุณบุญธิสา มาโชติ

ครัวเรือนระยะ 50-500 เมตร จากแนวเขตเส้นทางหลวงภายในเขตพื้นที่บางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร

ภาพที่ 5.2.10-2 การสัมภาษณ์สภาพเศรษฐกิจ-สังคม กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะมากกว่า 50-500 เมตร
จากเขตทาง จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1

(2.2) สภาพเศรษฐกิจและสังคมครัวเรือน

จำนวนสมาชิกของครัวเรือน ครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 50-50 เมตรจากเขตทาง มีจำนวนสมาชิกในครัวเรือนประมาณ 4 คน จำแนกเป็นเพศชาย 2 คน และเป็นเพศหญิง 2 คน ซึ่งหากพิจารณาจากการทำงาน พบว่า สมาชิกภายในครัวเรือนที่ทำงานมีรายได้ประมาณ 2 คนต่อครัวเรือน และเป็นผู้พึ่งพิงหรือไม่มีรายได้ 2 คนต่อครัวเรือนเช่นเดียวกัน

การประกอบอาชีพ ผู้ให้สัมภาษณ์ในกลุ่มนี้ให้ข้อมูลว่า ครัวเรือนของตนประกอบอาชีพค้าขายหรือธุรกิจส่วนตัวเป็นอาชีพหลัก ร้อยละ 36.97 รองลงมาประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชนหรือโรงงาน ร้อยละ 13.56 อาชีพรับจ้าง และเกษตรกรรม มีสัดส่วนเท่ากันที่ร้อยละ 10.64 และอาชีพรับราชการหรือพนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 9.84 ตามลำดับ โดยครัวเรือนมากกว่าครึ่งหนึ่งไม่มีปัญหาในการประกอบอาชีพ ร้อยละ 63.83 มีเพียงครัวเรือนส่วนน้อยที่ประสบปัญหาในการประกอบอาชีพ ร้อยละ 14.63 ซึ่งปัญหาหลักที่พบมากที่สุด ได้แก่ ต้นทุนในการผลิตมีราคาแพง ร้อยละ 45.45 รองลงมา เกิดปัญหาเงินทุนไม่เพียงพอต่อการประกอบอาชีพ และเกิดปัญหาน้ำท่วม ร้อยละ 25.45 และ 18.18 ของครัวเรือนที่ประสบปัญหาตามลำดับ อย่างไรก็ตาม ยังมีครัวเรือนร้อยละ 21.54 ที่ขอสงวนการให้ข้อมูลในประเด็นศึกษานี้ ทั้งนี้ครัวเรือน ร้อยละ 67.29 ไม่ได้ประกอบอาชีพเสริม เพื่อเพิ่มรายได้ให้กับครัวเรือนแต่อย่างใด มีเพียงร้อยละ 10.91 ที่ประกอบอาชีพเสริม โดยครัวเรือนในกลุ่มนี้นิยมประกอบ อาชีพค้าขาย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.59 รองลงมา ได้แก่ อาชีพธุรกิจส่วนตัว และการรับจ้าง ร้อยละ 2.93 และ 2.39 ตามลำดับ และขอสงวนสิทธิ์การให้ข้อมูลเกี่ยวกับอาชีพเสริม อีกร้อยละ 21.81

รายได้และรายจ่ายครัวเรือน ครัวเรือนกลุ่มนี้มีระดับของรายได้ใกล้เคียงกับระดับของรายจ่าย เนื่องจากการรวบรวมข้อมูล พบว่า ครัวเรือนร้อยละ 16.49 มีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 10,001-20,000 บาท รองลงมามีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 20,001-30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 14.10 และระดับน้อยกว่า 10,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 11.70 ถือเป็นระดับรายได้หลักของครัวเรือนกลุ่มนี้ ส่วนระดับรายจ่ายของแต่ละครัวเรือนพบว่า มีรายจ่ายต่อเดือนระหว่าง 10,001-20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 21.81 มีรายจ่ายระดับน้อยกว่า 10,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 13.83 และมีรายจ่ายต่อเดือนระหว่าง 20,001-30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 8.78 เป็นรายจ่ายหลักของครัวเรือนกลุ่มนี้อีกเช่นเดียวกัน โดยผู้แทนครัวเรือนสัดส่วนร้อยละ 44.95 คิดเห็นว่ารายได้ของตนนั้นมีลักษณะเป็นรายได้ที่ไม่แน่นอน ส่วนที่คิดเห็นว่าเป็นรายได้ที่แน่นอนนั้น มีเพียงสัดส่วนร้อยละ 35.37 และขอสงวนการให้ข้อมูล ร้อยละ 19.68 อย่างไรก็ตาม ครัวเรือนมากกว่าหนึ่งในสามของครัวเรือนทั้งหมด หรือ คิดเป็นร้อยละ

38.30 ที่มีรายได้เพียงพอกับรายจ่าย แต่ไม่มีเหลือเก็บออมไว้ในอนาคต ส่วนที่มีรายได้ที่เพียงพอกับรายจ่าย และสามารถแบ่งปันส่วนของรายได้เพื่อการเก็บออมไว้ในอนาคตได้ คิดเป็นร้อยละ 35.11 ดังนั้นทำให้ครัวเรือน ร้อยละ 31.38 ยังมีภาวะหนี้สินที่ต้องอาศัยการกู้หนี้ยืมสินจากแหล่งเงินทุน เพื่อใช้จ่ายภายในครัวเรือนหรือการประกอบกิจการ โดยครัวเรือนที่มีหนี้สินส่วนมากจะทำการกู้ยืมเงินจากธนาคารพาณิชย์ จากสหกรณ์ จากญาติหรือเพื่อน และจากเงินกู้ยืมกระแสราย เป็นหลัก

สำหรับการออมของครัวเรือน พบว่า ครัวเรือนที่มีการออมเงิน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 39.36 ของครัวเรือนทั้งหมด ด้วยการออมโดยการนำเงินไปฝากธนาคารเป็นหลัก ร้อยละ 94.04 ของครัวเรือนที่มีการออมเงิน ส่วนที่เหลือเป็นการออม โดยการนำเงินไปทำซื้อประกันชีวิต ซื้อพันธบัตรรัฐบาล ฝากสหกรณ์ และฝากกองทุนหมู่บ้าน คิดเป็นร้อยละ 9.93, 3.31, 1.99 และ 0.66 ตามลำดับ ซึ่งวิธีการออมต่างๆ เหล่านี้มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการออม เพื่อเก็บไว้ในอนาคตยามจำเป็น ใช้สำหรับลงทุนทำธุรกิจส่วนตัว และเก็บไว้ใช้จ่ายยามเจ็บป่วยในอนาคต เป็นต้น

(2.3) ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย

จากการสอบถามเกี่ยวกับสุขภาพของครัวเรือน พบว่าสมาชิกในครัวเรือนมีสุขภาพแข็งแรงปกติดี ไม่เจ็บป่วย ร้อยละ 39.36 โดยมีครัวเรือนมากกว่าครึ่งหนึ่ง หรือร้อยละ 52.13 ที่สมาชิกภายในครัวเรือนเคยเจ็บป่วยในรอบปีที่ผ่านมา ซึ่งเกิดจากการเป็นโรคหัวใจ โรคความดันโลหิตสูง โรคภูมิแพ้ โรคทางเดินหายใจ โรคทางเดินอาหาร เป็นต้น โดยหากสมาชิกในครัวเรือนเจ็บป่วยแล้ว ทางครอบครัวพาเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลของรัฐบาล คิดเป็นร้อยละ 67.82 รองลงมาเป็นโรงพยาบาลของเอกชน ร้อยละ 30.85 ส่วนที่เหลือเป็นเข้าไปรักษาที่คลินิก การซื้อยากินเองตามอาการ และเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ร้อยละ 8.51, 6.65 และ 0.53 ตามลำดับ

(2.4) ข้อมูลสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานชุมชน

ครัวเรือนที่อยู่ในระยะมากกว่า 50-500 เมตรจากเขตทาง ส่วนใหญ่คิดเห็นว่า การบริการโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของชุมชน ได้แก่ การคมนาคม ไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ ฯลฯ โดยภาพรวมแล้วครัวเรือนในพื้นที่ศึกษาได้รับการบริการอย่างทั่วถึงอยู่ในเกณฑ์ระดับที่ดี แต่ยังคงประสบปัญหาการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ มีรายละเอียด ดังนี้

ถนน : ผู้แทนครัวเรือน ร้อยละ 40.69 คิดเห็นว่า ปัจจุบันถนนพระราม 2 สามารถใช้สัญจรอยู่ในระดับดี ส่วนที่เหลือคิดเห็นว่า การสัญจรอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ การได้รับการบริการที่ไม่ดี รวมถึงไม่ได้รับการบริการ คิดเป็นร้อยละ 31.12, 21.28, 1.06 ตามลำดับ เนื่องจากยังประสบปัญหาสภาพถนนชำรุดเป็นหลุมเป็นบ่อ มีสิ่งก่อสร้างขวางการจราจร เช่น สิ่งก่อสร้างที่ยังสร้างไม่เสร็จหรือไม่ได้รื้อ/ถอนทิ้ง เป็นต้น รวมทั้งสภาพช่องการจราจรแคบในบางช่วงเส้นทาง ทำให้รถสวนทางกันลำบาก และจุดกลับรถบนถนนพระราม 2 มีระยะห่างกันค่อนข้างมาก

ไฟฟ้า : ผู้แทนครัวเรือน ร้อยละ 68.62 คิดเห็นว่า ระบบบริการไฟฟ้าอยู่ในระดับดี มีเพียงส่วนน้อยที่คิดเห็นว่า ระบบบริการไฟฟ้าอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ ไม่ดี และไม่ได้รับการบริการ คิดเป็นร้อยละ 22.07, 4.79 และ 0.53 ตามลำดับ เนื่องจากประสบปัญหาเกี่ยวกับไฟฟ้าตกหรือไฟฟ้ายัดบ้อย โดยเฉพาะในช่วงที่มีฝนตก ริมทางหลวงบางช่วงมีไฟฟ้าส่องสว่างไม่เพียงพอ ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุร้าย

น้ำประปา : ผู้แทนครัวเรือน ร้อยละ 62.50 คิดเห็นว่า คุณภาพน้ำประปาอยู่ในระดับดี มีเพียงส่วนน้อยที่คิดเห็นว่า คุณภาพน้ำประปาอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ ไม่ดี และไม่ได้รับการบริการ คิดเป็นร้อยละ 23.94, 8.78 และ 0.53 ตามลำดับ เนื่องจากเกิดปัญหาน้ำไม่ค่อยไหล น้ำประปามีรสขม น้ำขุ่นมีตะกอน กลิ่น สี และรสกร่อย รวมถึงท่อประปาแตกชำรุดเสียหาย

โทรศัพท์ : ครั้วเรือนส่วนใหญ่ ร้อยละ 80.32 คิดเห็นว่าการให้บริการทางโทรศัพท์อยู่ในระดับดี มีเพียงส่วนน้อยที่คิดเห็นว่า การให้บริการโทรศัพท์อยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ ไม่ได้ได้รับการบริการ และการบริการไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 6.91, 3.46 และ 2.93 ตามลำดับ เนื่องจากยังประสบปัญหาจากสัญญาณโทรศัพท์ครอบคลุมไม่ทั่วถึงในบางพื้นที่

การจัดการเก็บขยะ : ครั้วเรือน ร้อยละ 75.80 ใช้บริการเก็บขยะมูลฝอยของสำนักงานเขต หรือ อบต. ซึ่งการจัดการเก็บขยะอยู่ในระดับดี ส่วนน้อยเท่านั้นที่คิดเห็นว่า การบริการเก็บขยะอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ ไม่ดี และไม่ได้ได้รับการบริการ คิดเป็นร้อยละ 13.56, 4.26 และ 1.33 ตามลำดับ เนื่องจากยังเกิดปัญหาความถี่ในการเก็บขยะไม่เหมาะสม เว้นช่วงระยะเวลาเก็บนานไป และถังขยะมีไม่เพียงพอกับความต้องการ ทำให้ขยะล้นถัง และส่งกลิ่นเหม็น

การรักษาพยาบาลและสถาบันการศึกษา : สถานพยาบาลที่ครั้วเรือนในพื้นที่เข้ารับบริการหรือรับการรักษาเมื่อเกิดการเจ็บป่วย ผู้แทนครั้วเรือนมีความเห็นว่าอยู่ในระดับดี คิดเป็นร้อยละ 65.43 ส่วนที่คิดเห็นว่า การบริการยังอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ และไม่ได้ได้รับการบริการ รวมถึงการบริการที่ได้รับไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 15.16, 10.64 และ 1.60 ตามลำดับ เนื่องจากยังเกิดปัญหาการบริการล่าช้า หรือใช้เวลารอรับบริการค่อนข้างนาน อาจเนื่องจากบุคลากรของโรงพยาบาลที่ไม่เพียงพอ และอุปกรณ์เครื่องมือการรักษามีไม่ทันสมัยในส่วนระบบบริการทางสังคมทางด้านการศึกษาอยู่ในระดับดี คิดเป็นร้อยละ 48.94 ส่วนการบริการด้านสวนสาธารณะ/สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ครั้วเรือนยังไม่ได้ได้รับการบริการมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 59.31 เนื่องจากการไม่มีสวนสาธารณะในพื้นที่ชุมชนที่ตนพักอาศัยอยู่

การจัดการสภาพสิ่งแวดล้อมทั่วไปของชุมชน : ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชนของครั้วเรือนกลุ่มนี้ โดยภาพรวมครั้วเรือนคิดเห็นว่าปัญหาด้านฝุ่นละออง เป็นปัญหาที่สำคัญที่สุดของชุมชน เพราะครั้วเรือน สัดส่วนร้อยละ 29.26 คิดเห็นว่าปัญหาฝุ่นละอองมีผลกระทบระดับปานกลางต่อครอบครัวของตน รองลงมา คือ ปัญหาด้านเสียงดัง ที่มีผลกระทบระดับปานกลาง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 27.13 และปัญหาน้ำท่วม ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 22.87 ตามลำดับ ส่วนปัญหาด้านอื่นๆ เช่น ปัญหาน้ำเสีย/น้ำเน่า ปัญหาเขม่า/ควัน ปัญหาขยะมูลฝอย ปัญหาทัศนียภาพไม่สวยงาม และปัญหาสภาพแวดล้อมและความปลอดภัยของชุมชน ทางครั้วเรือนกลุ่มนี้คิดเห็นว่าชุมชนของตนพบเจอปัญหาในสัดส่วนเล็กน้อยเท่านั้น

ครั้วเรือน ร้อยละ 41.49 คิดเห็นว่าชุมชนที่ครั้วเรือนพักอาศัยอยู่ไม่มีปัญหาใดๆเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมและความปลอดภัยของชุมชน โดยผู้แทนครั้วเรือน ร้อยละ 34.04 คิดเห็นว่าชุมชนของตนนั้น มีความสัมพันธ์กันของคนในชุมชนอยู่ในระดับมีความผูกพันกันค่อนข้างเหนียวแน่น ทั้งยังมีความพอใจอยู่ในระดับที่ดีต่อสภาพแวดล้อมโดยบริเวณที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน คิดเป็นร้อยละ 52.93 อย่างไรก็ตามภายในชุมชนยังคงต้องเร่งปรับปรุงแก้ไขปัญหา 3 ลำดับแรก ได้แก่ ปัญหาจากน้ำท่วม/การระบายน้ำ ปัญหาการไม่มีสวนสาธารณะ และปัญหาฝุ่นละออง/ควัน เพื่อให้เกิดความผาสุกกับประชาชนในชุมชนต่อไป ส่วนความคิดเห็นของครั้วเรือนต่อสภาพโดยรวมของชุมชนหรือท้องถิ่นในปัจจุบัน พบว่า ครั้วเรือน ร้อยละ 42.02 มีความพอใจพอสมควร รองลงมา มีความพอใจมาก ร้อยละ 33.51 ส่วนความคิดเห็นลักษณะอื่นมีอยู่ในสัดส่วนเล็กน้อยเท่านั้น

(2.5) ข้อมูลการเดินทาง

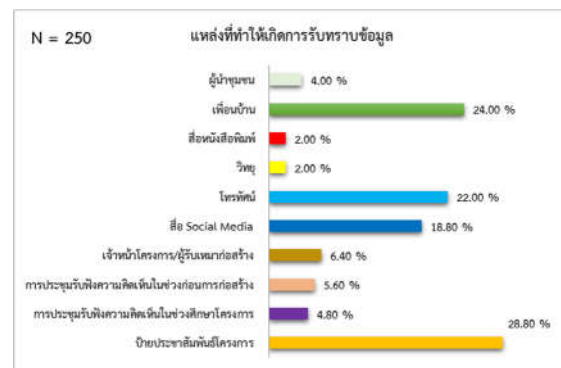
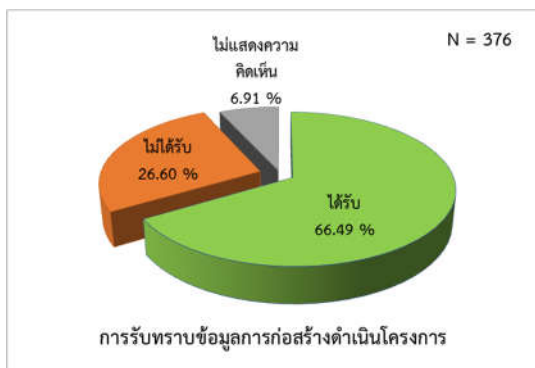
จากการสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางที่สำคัญของผู้แทนครั้วเรือนที่อยู่ในระยะมากกว่า 50-500 เมตรจากเขตทาง พบว่าแต่ละครั้วเรือนมีรถจักรยานยนต์เฉลี่ย 2 คัน และมีรถยนต์ 4 คันเฉลี่ย 2 คัน จึงมีความจำเป็นในการใช้ถนนสายหลัก หรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 35 โดยครั้วเรือน ร้อยละ 45.74 เข้าใช้บริการจำนวน 7-8 ครั้งต่อสัปดาห์ รองลงมาเข้าใช้บริการน้อยกว่า 2 ครั้งต่อสัปดาห์ ร้อยละ 14.89 ส่วนที่เข้าใช้บริการจำนวน 5-6 ครั้งต่อสัปดาห์ เข้าใช้บริการมากกว่า 10 ครั้งต่อสัปดาห์ เข้าใช้บริการจำนวน 2-4 ครั้งต่อสัปดาห์ และเข้าใช้บริการจำนวน 9-10 ครั้งต่อสัปดาห์ คิดเป็นร้อยละ 12.23, 8.78, 6.91 และ 2.13 ตามลำดับ โดยมีครั้วเรือนที่ไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 9.31

สำหรับการเลือกใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 35 นี้ มีวัตถุประสงค์หลักในการเดินทางไปติดต่อธุรกิจมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 39.63 รองลงมา ได้แก่ ใช้เดินทางไปทำงาน ร้อยละ 17.55 ใช้เดินทางเพื่อการค้าขาย ซื้อของ เพื่อการศึกษา เพื่อการไปท่องเที่ยว เยี่ยมญาติ และเพื่อไปประกอบพิธีทางศาสนา คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 12.50, 8.51, 7.45, 6.12, 5.85 และ 0.53 ตามลำดับ

(2.6) การรับรู้ข่าวสารข้อมูลโครงการ

การรับรู้รับทราบข้อมูลกิจกรรมการก่อสร้างโครงการของครัวเรือนที่อยู่ในระยะมากกว่า 50-500 เมตรจากเขตทาง พบว่าครัวเรือน ร้อยละ 66.49 รับทราบและรับรู้ข้อมูลโครงการมาก่อนแล้ว ซึ่งมีแหล่งข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการมากที่สุด ร้อยละ 28.80 รองลงมา ร้อยละ 24.00 ได้รับทราบข้อมูลโครงการจากเพื่อนบ้าน ส่วนที่ได้รับทราบข้อมูลโครงการจากโทรทัศน์ สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, Youtube เป็นต้น เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนการก่อสร้าง (จัดที่วัดบ้านไร่เจริญผล เดือนกุมภาพันธ์ 2563) การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ (พ.ศ. 2557-2558) ผู้นำชุมชน โดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 22.00, 18.80, 6.40, 5.60, 4.00ตามลำดับ สำหรับจากสื่อหนังสือพิมพ์ และวิทยุชุมชน มีสัดส่วนเท่ากันที่ร้อยละ 2.00 รายละเอียดดังรูปที่ 5.2.10-7 และตารางที่ 5.2.10-20

ในส่วนช่องทางทางการประชาสัมพันธ์ และการรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ พบว่า ครัวเรือนส่วนใหญ่ ร้อยละ 71.28 คิดเห็นว่า ควรมีสื่อ Social Media เช่น Facebook เป็นช่องทางหลักในการสื่อสารระหว่างกัน รองลงมา เสนอให้ทำการจัดตั้งศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม กล้องรับเรื่องร้องเรียนของโครงการ และผ่านผู้นำชุมชนในการรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ รวมถึงการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์โครงการเพิ่มเติม คิดเป็นร้อยละ 42.82, 30.59, 2.39 และ 1.86 ตามลำดับ



รูปที่ 5.2.10-7 การรับรู้ข่าวสารข้อมูลโครงการของครัวเรือนที่อยู่ในระยะมากกว่า 50-500 เมตรจากเขตทางจากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1

ตารางที่ 5.2.10-20 การทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการครวเรือนที่อยู่ในระยะมากกว่า 50-500 เมตรจากเขตทาง จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
1. ท่านทราบข่าวสารเกี่ยวกับโครงการหรือไม่		
- ได้รับ	250	66.49
- ไม่ได้รับ	100	26.60
- ขอสงวนสิทธิ์การให้ข้อมูล	26	6.91
รวม	376	100.00
กรณีทราบ ทราบจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (เฉพาะครัวเรือนที่รับทราบข้อมูลแล้ว)		
- ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ	72	28.80
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ (พ.ศ. 2557-2558)	12	4.80
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนการก่อสร้าง (จัดที่วัดบ้านไร่เจริญผล เดือนกุมภาพันธ์ 2563)	14	5.60
- เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง	16	6.40
- สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, Youtube เป็นต้น	47	18.80
- โทรศัพท์	55	22.00
- วิทยุ	5	2.00
- สื่อหนังสือพิมพ์	5	2.00
- เพื่อนบ้าน	60	24.00
- ผู้นำชุมชน	4	4.00

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ. 2563

สภาพปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะมากกว่า 50-500 เมตรจากเขตทาง พบว่า มีครัวเรือนได้รับผลกระทบมากกว่าผู้ที่ไม่ได้รับผลกระทบ โดยประเด็นที่สำคัญที่กลุ่มผู้แทนครัวเรือนพบมากที่สุดในระยะก่อสร้าง คือ ปัญหาความไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง เช่น ป้ายเตือนหรือสัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน ได้รับผลกระทบร้อยละ 61.97 มีความรุนแรงในระดับปานกลาง ร้อยละ 22.61 รองลงมา คือ ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง ได้รับผลกระทบร้อยละ 60.64 ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 25.27 ปัญหาฝุ่นละอองรบกวนจากการก่อสร้างได้รับผลกระทบ ร้อยละ 60.37 ส่วนใหญ่อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 26.33 การก่อสร้างทำให้เกิดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม ได้รับผลกระทบร้อยละ 57.71 ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 24.73 พื้นผิวจราจรขรุขระ พื้นผิวไม่เรียบและเป็นทางต่างระดับ ได้ผลกระทบร้อยละ 56.91 และการกองวัสดุบนไหล่ทาง ได้รับผลกระทบร้อยละ 51.33 และส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 21.54

อย่างไรก็ตาม กลุ่มครัวเรือนส่วนใหญ่ คิดเห็นว่า ด้านการประกอบอาชีพและการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของคนในชุมชน คาดว่าจะไม่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง เพราะไม่ทำให้จำนวนลูกค้าที่เข้ามาซื้อของลดลงไปจากเดิมมากนัก และไม่ได้เป็นอุปสรรคต่อการเดินทางเข้ามาประกอบอาชีพ คิดเป็นร้อยละ 67.29 และ 61.70 ตามลำดับ มีเพียงส่วนน้อยที่คิดเห็นว่า การก่อสร้างกีดขวางและเป็นอุปสรรคในการเดินทาง ทำให้การค้าขายมีรายได้น้อยลง คิดเป็นสัดส่วนรวมของผู้ที่ได้รับผลกระทบร้อยละ 38.04 และ 29.26 ตามลำดับ

ส่วนประเด็นการศึกษาด้านอื่นๆ นั้น กลุ่มครัวเรือนส่วนใหญ่ คิดเห็นว่า ไม่ได้รับผลกระทบมากกว่าการได้รับผลกระทบจากปัญหาเหล่านี้ ได้แก่ ไม่เกิดปัญหาเสียงดัง ความสั่นสะเทือน การชะล้างพังทลายของดิน การระบายน้ำ และการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการในกระบวนการก่อสร้าง รวมถึงไม่เกิดปัญหาขยะในชุมชนเพิ่มมากขึ้น ไม่เกิดความสูญเสียความเป็นส่วนตัวจากการก่อสร้างหรือจากคนงาน เช่น คนงานก่อสร้างก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในพื้นที่ และความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินลดลง ฯลฯ ไม่เกิด

ปัญหาความขัดแย้งระหว่างชุมชนกับคนงานก่อสร้าง ไม่เกิดปัญหาการทำลายทัศนียภาพและสุนทรียภาพ เป็นต้น
รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.10-21

ตารางที่ 5.2.10-21 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของ กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะมากกว่า 50-500 เมตรจากเขตทาง จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1						
ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับ	ไม่แสดง ความเห็น
	มาก	ปานกลาง	น้อย	รวม		
1. เสียงดังรบกวนการก่อสร้าง	24 (6.38)	62 (16.49)	45 (11.97)	131 (30.84)	227 (60.37)	18 (4.79)
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	16 (4.26)	51 (13.56)	55 (14.63)	122 (32.45)	236 (62.77)	18 (4.78)
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	99 (26.33)	81 (21.54)	47 (12.50)	227 (60.37)	129 (34.31)	20 (5.32)
4. การชะล้างพังทลายของดิน/ดินทรุด	23 (6.12)	36 (9.57)	39 (10.37)	98 (26.06)	252 (67.02)	26 (6.92)
5. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม	56 (14.89)	63 (16.76)	38 (10.11)	157 (41.76)	197 (52.39)	22 (5.85)
6. ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/ สาธารณูปการ	16 (4.26)	56 (14.89)	53 (14.10)	125 (33.25)	215 (57.18)	36 (9.57)
7. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้						
7.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	78 (20.74)	93 (24.73)	46 (12.23)	217 (57.70)	139 (36.97)	20 (5.33)
7.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	76 (20.21)	95 (25.27)	57 (15.16)	228 (60.64)	127 (33.78)	21 (5.58)
7.3 การกองวัสดุบนไหล่ทาง	50 (13.30)	81 (21.54)	62 (16.49)	193 (51.33)	162 (43.09)	21 (5.58)
7.4 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	68 (18.09)	96 (25.53)	50 (13.30)	214 (56.92)	139 (36.97)	23 (6.11)
7.5 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้ เพิ่มระยะทางในการเดินทาง	54 (14.36)	79 (21.01)	36 (9.57)	169 (44.94)	181 (48.14)	26 (6.92)
7.6 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ ชัดเจน	87 (23.14)	85 (22.61)	61 (16.22)	233 (61.97)	117 (31.12)	26 (6.91)
8. การประกอบอาชีพของคนในชุมชน						
8.1 ด้านบวก						
8.1.1 มีลูกค้ามากขึ้น	23 (6.12)	31 (8.24)	37 (9.84)	91 (24.20)	253 (67.29)	32 (8.51)
8.1.2 การเดินทางเพื่อการประกอบอาชีพ สะดวกมากขึ้น	22 (5.85)	28 (7.45)	62 (16.49)	112 (29.79)	232 (61.70)	32 (8.51)
8.2 ด้านลบ						
8.2.1 กีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการ เดินทาง	63 (16.76)	53 (14.10)	27 (7.18)	143 (38.04)	201 (53.46)	32 (8.50)
8.2.2 ค่าขายได้น้อยลง รายได้ลดลง	48 (12.77)	32 (8.51)	30 (7.98)	110 (29.26)	234 (62.23)	32 (8.51)

ตารางที่ 5.2.10-21						
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของ กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะมากกว่า 50-500 เมตรจากเขตทาง จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1 (ต่อ)						
ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับ	ไม่แสดง ความ คิดเห็น
	มาก	ปานกลาง	น้อย	รวม		
9. เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น						
9.1 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นดีขึ้น	13 (3.46)	31 (8.24)	52 (13.83)	96 (25.53)	243 (64.63)	37 (9.84)
9.2 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นแย่ลง	60 (15.96)	45 (11.97)	19 (5.05)	124 (32.98)	219 (58.24)	33 (8.78)
10. บริเวณชุมชนมีขยะมากขึ้น	3 (0.80)	48 (12.77)	32 (8.51)	83 (22.08)	267 (71.01)	26 (6.91)
11. ทำลายทัศนียภาพและสุนทรีภาพ	14 (3.72)	44 (11.70)	27 (7.18)	85 (22.60)	266 (70.74)	25 (6.66)
12. สูญเสียความเป็นส่วนตัวจากการก่อสร้าง/คนงาน						
12.1 คนงานก่อสร้างก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ เช่น การตีมีสุม่า ส่งเสียงดัง	6 (1.60)	11 (2.93)	11 (2.93)	28 (7.46)	326 (86.70)	22 (5.84)
12.2 คนงานก่อสร้างก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในพื้นที่	4 (1.06)	6 (1.60)	9 (2.39)	19 (5.05)	335 (89.10)	22 (5.85)
12.3 ความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินลดลง เช่น เกิดอาชญากรรม การลักขโมยมากขึ้น	6 (1.60)	15 (3.99)	31 (8.24)	52 (13.83)	291 (77.39)	33 (8.78)
13. ปัญหาความขัดแย้งระหว่างชุมชนกับคนงานก่อสร้าง	1 (0.27)	9 (2.39)	6 (1.60)	16 (4.26)	322 (85.64)	38 (10.10)

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ. 2563

(2.7) ข้อเสนอแนะอื่นๆ ต่อโครงการ

กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะมากกว่า 50-500 เมตรจากเขตทางได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากที่ได้สอบถามในแบบสอบถาม สามารถสรุปข้อคิดเห็น และข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ได้ดังตารางที่ 5.2.10-22

ตารางที่ 5.2.10-22	
ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะมากกว่า 50-500 เมตรจากเขตทาง จำแนกตามพื้นที่ศึกษา จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1	
ชุมชน	ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม
ตำบลบางน้ำจืด อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร	1. ควรเพิ่มการฉีดพรมน้ำขณะก่อสร้าง เพื่อลดปัญหาฝุ่นละออง
	2. แก้ไขปัญหาน้ำประปาไหลไม่แรง
	3. วางแผน และดำเนินการสร้างถนนให้เสร็จโดยเร็ว เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด
ตำบลพันท้ายนรสิงห์ อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร	1. เร่งดำเนินการก่อสร้างให้เสร็จโดยเร็ว เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดและต้องใช้เวลาในการเดินทางนาน
	2. สร้างท่อระบายน้ำที่มีขนาดใหญ่ และดูแลรักษาไม่ให้เกิดการอุดตัน เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาน้ำท่วมถนน
	3. วางแผนและประชาสัมพันธ์การก่อสร้างในการก่อสร้างถนนให้ประชาชนหรือนิติบุคคลของหมู่บ้านทราบอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นข้อมูลในการวางแผนการเดินทาง
	4. เพิ่มการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณพื้นที่ที่มีการก่อสร้างให้เพียงพอ เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเวลากลางคืน

<p>ตารางที่ 5.2.10-22</p> <p>ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะมากกว่า 50-500 เมตรจากเขตทาง จำแนกตามพื้นที่ศึกษาจากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1 (ต่อ)</p>	
ชุมชน	ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม
ตำบลคอกกระบือ อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร	1. เร่งดำเนินการก่อสร้างให้เสร็จโดยเร็ว และหลีกเลี่ยงการปิดถนน รวมถึงควรหลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงวันหยุด เพราะชาวบ้านเข้าการจราจรติดขัด
	2. ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง และไฟสัญญาณเตือนต่างๆ เพิ่มเติม
	3. เพิ่มมาตรการกำหนดเวลาในการสัญจรของรถบรรทุก รวมทั้งการดูแลรักษาความสะอาดของต้นไม้ริมถนน
	4. เพิ่มการประชาสัมพันธ์ข่าวสารในระยะก่อสร้างให้กับประชาชน
	5. สร้างสวนสาธารณะในพื้นที่วัด
แขวงแสมดำ เขตบางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร	1. แก้ไขปัญหาสะพานต่างระดับ บริเวณ กม.10 เพราะเกิดปัญหาการจราจรติดขัด
	2. เร่งดำเนินการก่อสร้างให้เสร็จโดยเร็ว และปรับปรุงถนนในบางช่วงที่ชำรุดก่อนเปิดดำเนินการเพื่อลดอุบัติเหตุ
	3. แก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังในหมู่บ้าน ซึ่งเกิดจากเศษวัสดุในการก่อสร้างปิดกั้นทางระบายน้ำในท่อระบายน้ำ
	4. แก้ไขปัญหาถนนคอขวด เพื่อรองรับการใช้บริการในช่วงเทศกาล และแก้ไขปัญหาเรื่องการจราจรติดขัด
	5. ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างเพิ่มเติม และป้ายสัญญาณไฟเตือนต่างๆ ให้ชัดเจน รวมทั้งเพิ่มแบรีเออร์กั้นบริเวณก่อสร้าง เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุ
	6. แก้ไขปัญหาแรงสั่นสะเทือนจากการตอกเสาเข็มเพื่อก่อสร้างทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน เนื่องจากโครงสร้างของอาคารบ้านเรือนประชาชนในบริเวณใกล้เคียงได้รับความเสียหาย และเกิดรอยร้าว
	7. วางแผนและกำหนดระยะเวลาในการทำงานให้ชัดเจน รวมถึงการปิดช่องจราจรเดินรถ และกำหนดให้ใช้เครื่องจักรเฉพาะในเวลากลางคืนเท่านั้น
	8. เพิ่มทางเท้าบริเวณปากซอยถนนพระราม 2 72-74
	9. เพิ่มช่องทางการติดต่อระหว่างชุมชนกับหน่วยงานที่รับผิดชอบ
	10. แก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังบ้านสูงกว่าบ้านของชุมชน อาจเกิดปัญหาน้ำท่วมในอนาคต
	11. แก้ไขปัญหาฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นจากแท่งปูนที่เข้ามาตั้งในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างถนน
	12. เพิ่มตำแหน่งจุดกลับรถบนถนนพระราม 2
	13. เพิ่มการฉีดพรมน้ำขณะก่อสร้างถนน เพื่อลดผลกระทบด้านฝุ่นละออง
	14. เส้นถนนให้ชัดเจน และใช้พื้นที่ถนนในการก่อสร้างน้อยที่สุด เพื่อการจราจรที่คล่องตัวมากขึ้น
	15. รักษาความสะอาดบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำ
แขวงบางบอน เขตบางบอน กรุงเทพมหานคร	ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างเพิ่มเติม เนื่องจากทางด่วนที่สร้างขึ้นปิดบังแสงสว่างทำให้มองเห็นทางไม่ชัดเจน

2.1.4) กลุ่มสถานประกอบการในระยะ 500 เมตรจากเขตทาง

ผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคม และความคิดเห็นของกลุ่มสถานประกอบการที่ประกอบกิจการอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลกลุ่มตัวอย่างรวมจำนวน 307 ตัวอย่าง แสดงตัวอย่างดังภาพที่ 5.2.10-3 โดยใช้ระยะเวลาดำเนินการสำรวจระหว่างวันที่ 10 - 26 ตุลาคม พ.ศ.2563 สามารถสรุปข้อมูลที่สำคัญที่ทำการศึกษา ได้ดังนี้



นางกาญจนา ทงมี
น้ำดื่ม วอวิค



นายอัฐพร ฉัตรรัตนภักดิ์
ร้านยาฉัตรรัตนพรเภสัช



นายวีระพล สีดาพล
ชั่งรับซ่อมคอมพิวเตอร์



น.ส.กุลณัฐ ศิลประเสริฐกุล
จิตติทรัพย์จำหน่ายรถ



นายประดิษฐ์พงศ์ เผ่าสุวรรณ
ร้านกล้วยเดี่ยวเจียงลูกชิ้นปลา



นายธนวิทย์ ลิขิต
MD GYM (ฟิตเนส)



นายพันธ์เทพ ทรัพย์สุนทร
ธรรมเจริญอุปกรณ์ไฟฟ้า



นางสาวสุภาพร ไหมอิกกริ
เทสโก้ โลตัส พระราม 2

ภาพที่ 5.2.10-3 การสัมภาษณ์สภาพเศรษฐกิจ-สังคมกลุ่มสถานประกอบการ จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1

การสำรวจข้อมูลความคิดเห็นจากผู้แทนสถานประกอบการ พบว่า เป็นเจ้าของกิจการ คิดเป็นร้อยละ 57.00 รองลงมาเป็นเจ้าของผู้จัดการ ร้อยละ 33.22 เป็นหัวหน้าผู้ดูแลประจำสาขา ร้อยละ 8.14 และเป็นหัวหน้าแผนก ร้อยละ 1.63 โดยมีระยะเวลาในการปฏิบัติงานในพื้นที่เฉลี่ยประมาณ 8 ปี ผู้แทนสถานประกอบการเป็นเพศชาย ร้อยละ 50.81 เป็นเพศหญิง ร้อยละ 49.19 มีอายุระหว่าง 40-49 ปีมากที่สุด ร้อยละ 34.20 รองลงมา มีอายุระหว่าง 30-39 ปี ร้อยละ 21.17 อายุระหว่าง 50-59 ปี ร้อยละ 21.17 อายุต่ำกว่า 30 ปี ร้อยละ 10.75 อายุมากกว่า 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 10.75 และขอสงวนสิทธิ์การให้ข้อมูล ร้อยละ 1.95 ตามลำดับ

ระดับการศึกษาของผู้ให้ข้อมูล พบว่า ผู้แทนสถานประกอบการสำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรีมากที่สุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 41.69 รองลงมา สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรืออาชีวศึกษา ร้อยละ 21.82 ประถมศึกษา ร้อยละ 13.36 ส่วนระดับการศึกษาอื่นพบเจอเพียงส่วนน้อย ผู้ให้ข้อมูลเกือบทั้งหมด ร้อยละ 95.11 นับถือศาสนาพุทธ รองลงมา นับถือศาสนาอิสลาม ร้อยละ 0.98 ศาสนาคริสต์ ร้อยละ 0.65 และขอสงวนสิทธิ์การให้ข้อมูลร้อยละ 3.26

จำนวนพนักงานของสถานประกอบการ จากการสอบถามข้อมูลที่สำคัญของสถานประกอบการ พบว่า สถานประกอบการที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ ได้เปิดดำเนินการมาเป็นระยะเวลานานเฉลี่ย 11.99 ปี โดยมีจำนวนพนักงานเฉลี่ยประมาณ 21 คน ซึ่งสถานประกอบการส่วนใหญ่จะเปิดทำการระหว่างเวลา 08.00 - 17.00 น. และเปิดทำการตลอด 24 ชั่วโมงเป็นหลัก โดยพบว่าสถานประกอบการมีลักษณะกิจการประเภทโรงงานอุตสาหกรรม หรือมีลักษณะการอุตสาหกรรมมากที่สุด สัดส่วนร้อยละ 15.96 รองลงมา คือร้านค้าขายวัสดุก่อสร้าง หรืออุปกรณ์การก่อสร้าง ร้อยละ 15.64 ประเภทกิจการอื่นๆ (หอพัก, โรงแรม, และกิจการอื่นๆ) ร้อยละ 13.68 กิจการร้านอาหารหรือเครื่องดื่ม และประกอบกิจการเกี่ยวกับรถยนต์ รถจักรยานยนต์ (อยู่ซ่อมรถ ตกแต่งรถ ล้างรถ) มีสัดส่วนเท่ากันที่ร้อยละ 10.75 ส่วนกิจการในลักษณะประเภทที่เหลืออื่นๆ นั้นพบเจอในสัดส่วนน้อยเท่านั้น

ลักษณะอาคารของสถานประกอบการ สถานประกอบการอาศัยอาคารตึก 3 ชั้นเป็นแหล่งประกอบกิจการมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 29.32 รองลงมา คือ อาคารตึก 1 ชั้น ร้อยละ 27.69 อาคารตึก 4 ชั้น ร้อยละ 21.17 อาคารตึก 2 ชั้น ร้อยละ 9.77 ส่วนลักษณะอาคารประเภทอื่นพบเจอในสัดส่วนเล็กน้อยเท่านั้น **แสดงตัวอย่างดังภาพที่ 5.2.10-4** โดยสถานประกอบการจะมีวัตถุประสงค์ในการใช้อาคารเพื่อเป็นที่พักอาศัยและประกอบกิจการด้วย สัดส่วนร้อยละ 55.70 ส่วนอีกร้อยละ 42.67 จะใช้เป็นสถานประกอบการเพียงอย่างเดียว และขอสงวนสิทธิ์การให้ข้อมูลร้อยละ 1.63 ตามลำดับ



บริษัท ว.อมรชัยวิศวกรรม จำกัด



อีโน ซัยรัชการ
สาขาพระราม 2



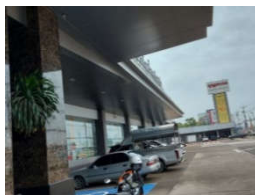
บริษัท ดีแก้วสุภณท์ จำกัด



ร้านเตี้ยดำ แสบปาก



บริษัท ทรัพย์สยามโลหะกิจ จำกัด



บุญถาวร สาขาพระราม 2



บริษัท วาล์วน้ำไทย จำกัด



ร้าน 7-11 สาขาพันท้าย

ภาพที่ 5.2.10-4 ลักษณะอาคารของสถานประกอบการ จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1

รายได้และรายจ่ายสถานประกอบการ สถานประกอบการตามแนวเส้นทางมีรายได้ต่อเดือนอยู่ในระดับรายได้มากกว่า 100,000 บาท/เดือน ร้อยละ 38.76 รองลงมา คือ ขอสงวนไม่แสดงความคิดเห็น ด้านรายได้ คิดเป็นร้อยละ 25.73 มีรายได้ระหว่าง 20,001 – 30,000 บาท/เดือน ร้อยละ 7.49 และมีรายได้ระหว่าง 50,001 – 100,000 บาท/เดือน ร้อยละ 7.17 ส่วนระดับรายได้อื่นที่เหลือพบเจอในสัดส่วนน้อย สำหรับรายจ่ายของสถานประกอบการจะอยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกันกับรายได้ กล่าวคือ สถานประกอบการร้อยละ 35.50 มีรายจ่ายมากกว่า 100,000 บาท/เดือน รองลงมา ขอสงวนไม่แสดงความคิดเห็นด้านรายจ่าย คิดเป็นร้อยละ 26.71 มีรายจ่ายระหว่าง 10,001 – 20,000 บาท/เดือน ร้อยละ 11.07 มีรายจ่ายระหว่าง 50,001 – 100,000 บาท/เดือน ร้อยละ 8.79 และมีรายจ่ายระหว่าง 20,001 – 30,000 บาท/เดือน ร้อยละ 7.49 เป็นหลัก โดยระดับรายจ่ายอื่นมีเพียงส่วนน้อย ทั้งนี้สถานประกอบการ ร้อยละ 65.80 ไม่มีความคิดที่จะเปลี่ยนแปลงการจำหน่ายสินค้าหรือการประกอบกิจการในอนาคต ส่วนน้อยคิดเป็นร้อยละ 21.17 ที่อาจมีความคิดในการเปลี่ยนแปลงการจำหน่ายสินค้าที่ดำเนินการอยู่ และ มีผู้แทนสถานประกอบการขอสงวนสิทธิ์การให้ข้อมูลในประเด็นศึกษานี้ ร้อยละ 13.03

สภาพความเป็นอยู่ในชุมชนโดยรอบสถานประกอบการ

สถานประกอบการที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการส่วนใหญ่คิดเห็นว่า การบริการโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของชุมชน ได้แก่ ประปา ไฟฟ้า และโทรศัพท์ ฯลฯ โดยภาพรวมแล้วสถานประกอบการในพื้นที่ศึกษาได้รับการบริการอย่างทั่วถึงอยู่ในเกณฑ์ระดับพอใช้ถึงในระดับดี แต่ยังคงประสบปัญหาการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ มีรายละเอียด ดังนี้

การคมนาคม : คิดเห็นว่า มีสภาพอยู่ในระดับพอใช้มากที่สุด ร้อยละ 53.09 สภาพไม่ดี ร้อยละ 27.04 สภาพดี ร้อยละ 17.59 และไม่ได้รับบริการ ร้อยละ 0.33 โดยมีสาเหตุของสภาพคมนาคมไม่ดี เพราะถนนบางเส้นทางมีสิ่งกีดขวางการจราจร เช่น สิ่งก่อสร้างที่ยังสร้างไม่เสร็จ ถนนชำรุด เป็นหลุมเป็นบ่อ และยังพบถนนมีช่องจราจรแคบ รถสวนทางกันลำบาก ทั้งนี้ มีผู้แทนสถานประกอบการขอสงวนสิทธิ์การให้ข้อมูล ร้อยละ 1.95

ไฟฟ้า : สถานประกอบการ ร้อยละ 61.56 คิดเห็นว่าการบริการไฟฟ้าของพื้นที่อยู่ในสภาพดี รองลงมา มีสภาพพอใช้ ไม่ดี และไม่ได้รับบริการ สัดส่วนร้อยละ 30.62, 6.84 และ 0.33 ตามลำดับ โดยยังพบเจอการเกิดไฟฟ้าตก ไฟฟ้าดับบ่อย โดยเฉพาะในช่วงที่มีฝนตก ตลอดจนริมเส้นทางที่สำคัญบางช่วงไม่มีไฟฟ้าส่องสว่าง ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุร้าย ทั้งนี้ มีผู้แทนสถานประกอบการขอสงวนสิทธิ์การให้ข้อมูล ร้อยละ 0.65

ระบบประปา : สถานประกอบการ ร้อยละ 63.19 คิดเห็นว่าการบริการระบบประปาของพื้นที่อยู่ในสภาพดี รองลงมา มีสภาพพอใช้ ไม่ดี และไม่ได้รับบริการ สัดส่วนร้อยละ 28.66, 7.17 และ 0.33 ตามลำดับ โดยยังพบเจอน้ำประปามีรสเค็มและกร่อย รวมถึงปัญหาน้ำขุ่น ไม่สะอาด และน้ำไม่ค่อยไหลหรือไหลช้า เป็นต้น ทั้งนี้ มีผู้แทนสถานประกอบการขอสงวนสิทธิ์การให้ข้อมูล ร้อยละ 0.65

โทรศัพท์ : สถานประกอบการ ร้อยละ 67.10 คิดเห็นว่าการบริการระบบสัญญาณโทรศัพท์ของพื้นที่อยู่ในสภาพดี รองลงมา มีสภาพพอใช้ ร้อยละ 23.78 ไม่ดี ร้อยละ 7.49 ไม่ได้รับบริการ ร้อยละ 1.30 ตามลำดับ โดยมีเหตุที่ทำให้สภาพการใช้งานไม่ดีเพราะสัญญาณโทรศัพท์ครอบคลุมได้ไม่ทั่วถึงในบางพื้นที่ ทั้งนี้ มีผู้แทนสถานประกอบการขอสงวนสิทธิ์การให้ข้อมูล ร้อยละ 0.33

การจัดการขยะมูลฝอย : สถานประกอบการ ร้อยละ 61.56 คิดเห็นว่าการบริการจัดเก็บขยะของหน่วยงานในพื้นที่อยู่ในสภาพดี รองลงมา มีสภาพพอใช้ ร้อยละ 25.73 ไม่ดี ร้อยละ 10.10 ไม่ได้รับบริการ ร้อยละ 1.63 ตามลำดับ โดยมีเหตุที่ทำให้สภาพการจัดเก็บขยะไม่ดี เนื่องจากการเว้นระยะเวลาในการจัดเก็บขยะยาวนานเกินไป ทั้งนี้ มีผู้แทนสถานประกอบการขอสงวนสิทธิ์การให้ข้อมูล ร้อยละ 0.98

การรักษาพยาบาลและสถาบันการศึกษา : สถานพยาบาลที่เข้ารับบริการหรือรับการรักษาเมื่อเกิดการเจ็บป่วย ผู้แทนสถานประกอบการมีการบริการในระดับดี ร้อยละ 53.42 พอใช้ ร้อยละ 22.48 ไม่ได้รับบริการ ร้อยละ 16.291 ไม่ดี ร้อยละ 3.26 และขอสงวนสิทธิ์การให้ข้อมูล ร้อยละ 4.56 สำหรับผู้แทนสถานประกอบการที่คิดเห็นว่าสถานพยาบาลยังต้องปรับปรุง เนื่องจากใช้เวลารอรับการรักษานาน อุปกรณ์/เครื่องมือรักษาพยาบาลไม่ทันสมัย และบุคลากรของสถานพยาบาลมีไม่เพียงพอ ทำให้ผู้แทนสถานประกอบการ ร้อยละ 36.16 เลือกเข้ารับการรักษาจากสถานพยาบาลเอกชน และรับการรักษาจากโรงพยาบาลรัฐบาล ร้อยละ 33.88 ส่วนระบบบริการทางด้านการศึกษา พบว่ามีระบบบริการในระดับดี ร้อยละ 42.67 รองลงมา คือ ไม่ได้รับบริการในพื้นที่ พอใช้ ไม่แสดงความคิดเห็น และไม่ดี สัดส่วนร้อยละ 32.57, 21.82, 1.63 และ 1.30 ตามลำดับ ซึ่งยังพบเจอปัญหาสถานศึกษาตั้งอยู่ห่างไกลจากชุมชน ต้องใช้เวลาในการเดินทาง รวมถึงงบประมาณสนับสนุนการศึกษา และอุปกรณ์การเรียนไม่เพียงพอและไม่ทันสมัย ส่วนการบริการสวนสาธารณะ หรือสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ พบว่า ผู้แทนสถานประกอบการมากกว่าครึ่งหนึ่ง ร้อยละ 50.81 ไม่ได้รับบริการในด้านนี้ รองลงมา คิดเห็นว่ามีสภาพพอใช้ ร้อยละ 22.48 สภาพดี ร้อยละ 13.36 ไม่ดี ร้อยละ 7.49 และขอสงวนสิทธิ์การให้ข้อมูล ร้อยละ 5.86 โดยปัญหาหลัก คือ การไม่มีสวนสาธารณะในพื้นที่ที่ตนเองอาศัยอยู่ สวนสาธารณะมีสภาพเก่าเสื่อมโทรม และไม่สะอาด

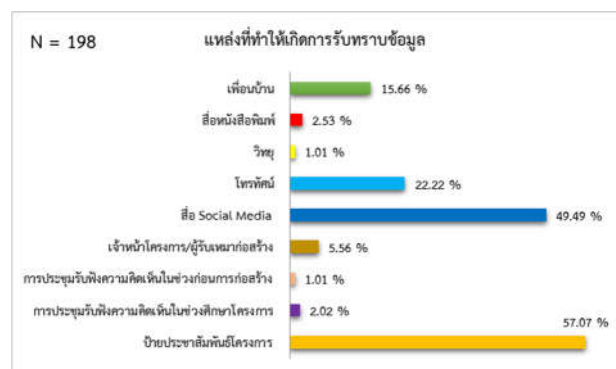
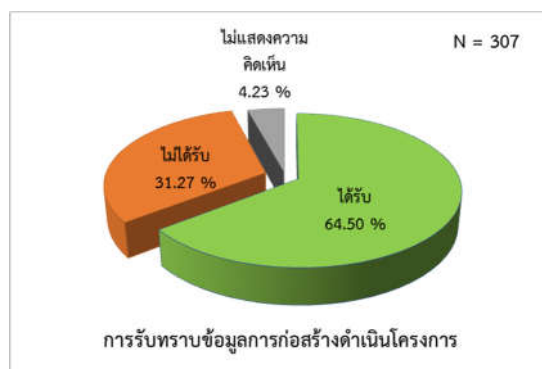
สำหรับสภาพสิ่งแวดล้อมทั่วไปของสถานประกอบการ : สถานประกอบการในพื้นที่ศึกษายังคงประสบปัญหาสิ่งแวดล้อม โดยส่วนใหญ่เป็นปัญหาเกี่ยวกับฝุ่นละอองมากที่สุด ร้อยละ 63.19 เนื่องจากการสัญจรของรถบรรทุกบนถนนในชุมชน รวมทั้งยังพบปัญหาเสียงดัง ในระดับปานกลาง ร้อยละ 37.13 ส่วนใหญ่เป็นเสียงดังจากรถยนต์ รถบรรทุก และรถจักรยานยนต์ ในพื้นที่ยังพบปัญหาเขม่าและควัน ร้อยละ 38.11 โดยมีสาเหตุมาจากโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ที่ตั้งอยู่ในชุมชนหรือพื้นที่ใกล้เคียง สถานประกอบการยังคงพบปัญหาน้ำเสีย ระดับปานกลาง ร้อยละ 22.15 ซึ่งเป็นน้ำชะขยะที่เกิดจากการหมักที่บดมของขยะมูลฝอย และน้ำเสียที่ระบายออกจากโรงงานอุตสาหกรรมลงสู่แม่น้ำลำคลอง ส่วนปัญหาน้ำท่วม พบเจอในระดับปานกลาง ร้อยละ 32.25 มีสาเหตุจากท่อน้ำอุดตัน และการระบายน้ำไม่สะดวก ตลอดจนพบเจอปัญหาขยะมูลฝอยระดับปานกลาง ร้อยละ 26.38 จากการทิ้งขยะไม่เป็นที่ของประชาชน และการบริการจัดเก็บขยะไม่ทั่วถึง สำหรับความสวยงามของธรรมชาติ หรือทัศนียภาพ พบว่ามีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 30.62 เพราะยังมีพื้นที่บางแห่งถูกปล่อยรกร้าง มีวัชพืชเป็นจำนวนมาก และหากสอบถามเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมโดยทั่วไปของชุมชน พบว่า ยังคงพบเจอปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 40.72 ซึ่งเกิดจากการที่ชุมชนยังมีปัญหาเกี่ยวกับการลักขโมย และปัญหายาเสพติด เป็นหลัก

สำหรับข้อมูลด้านการเดินทางของผู้แทนสถานประกอบการ พบว่า ผู้ให้ข้อมูลร้อยละ 90.23 ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางบนทางหลวงหมายเลข 35 มากที่สุด รองลงมาอาศัยรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 28.34 และรถโดยสารสาธารณะหรือรถรับจ้าง ร้อยละ 17.59 ตามลำดับ โดยมีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อการประกอบอาชีพ หรือทำงานเป็นหลัก ร้อยละ 85.34 ส่วนที่ใช้เดินทางเพื่อการท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 31.27 ใช้เดินทางไปติดต่อราชการ ร้อยละ 17.26 ใช้เดินทางไปติดต่อธุระส่วนตัว ร้อยละ 11.07 และใช้เดินทางไปประกอบพิธีกรรมทางศาสนา ร้อยละ 4.56 ตามลำดับ

ทั้งนี้ผู้แทนสถานประกอบการ ร้อยละ 33.55 มีความถี่ในการเดินทางบนทางหลวงหมายเลข 35 จำนวน 7-8 ครั้ง/สัปดาห์ รองลงมาใช้เส้นทางมากกว่า 10 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 22.48 ระหว่าง 5-6 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 21.17 ระหว่าง 2-4 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 9.45 น้อยกว่า 2 ครั้ง/สัปดาห์ สัดส่วนร้อยละ 6.84 เข้าใช้ระหว่าง 9-10 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 4.89 และขอสงวนสิทธิ์การให้ข้อมูล ร้อยละ 1.63 ตามลำดับ

ผู้แทนสถานประกอบการ ร้อยละ 53.42 พบปัญหาการเดินทางบ้างเป็นบางครั้ง ส่วนที่คิดเห็นว่าการเดินทางไม่มีความสะดวกเลย คิดเป็นร้อยละ 35.83 คิดเห็นว่ามีความสะดวกดี มีเพียงร้อยละ 9.12 เท่านั้น และขอสงวนสิทธิ์การให้ข้อมูล ร้อยละ 1.63 โดยเกือบทั้งหมด หรือร้อยละ 93.07 พบเจอปัญหาการจราจรติดขัดในการเดินทาง รองลงมาพบเจอปัญหาเกี่ยวกับ ผิวทางชำรุด หรือถนนมีสภาพไม่ดี ร้อยละ 51.46 เป็นหลัก

การรับรู้รับทราบข้อมูลการดำเนินการก่อสร้างโครงการของสถานประกอบการในพื้นที่ศึกษา พบว่า ร้อยละ 64.50 รับทราบข้อมูลการดำเนินการก่อสร้างโครงการมาก่อนแล้ว ซึ่งมีแหล่งข่าวสารที่ทำให้ทราบข้อมูลมาจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการมากที่สุด ร้อยละ 57.07 รองลงมา ได้แก่ สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, Youtube เป็นต้น ร้อยละ 49.49 โทรศัพท์ ร้อยละ 22.22 และเพื่อนบ้าน ร้อยละ 15.66 ตามลำดับ ส่วนช่องทางอื่นมีเพียงส่วนน้อยเท่านั้น โดยมีสถานประกอบการที่ยังไม่ทราบข้อมูล และเพิ่งรับทราบจากการสอบถามในครั้งนี้ ร้อยละ 31.27 และขอสงวนสิทธิ์การให้ข้อมูล ร้อยละ 4.23 รายละเอียดดังรูปที่ 5.2.10-8 และตารางที่ 5.2.10-23



รูปที่ 5.2.10-8 การรับทราบข้อมูลโครงการของสถานประกอบการตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ
จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1

ตารางที่ 5.2.10-23 การทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการของสถานประกอบการตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
1. การรับทราบข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินการก่อสร้างโครงการ		
- ได้รับ	198	64.50
- ไม่ได้รับ	96	31.27
- ขอสงวนสิทธิ์การให้ข้อมูล	13	4.23
รวม	307	100.00
กรณีทราบ ทราบจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (เฉพาะสถานประกอบการที่รับทราบข้อมูลแล้ว)		
- ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ	113	57.07
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ	4	2.02
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนการก่อสร้าง	2	1.01
- เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง	11	5.56
- สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, Youtube เป็นต้น	98	49.49
- โทรทัศน์	44	22.22
- วิทยุ	2	1.01
- สื่อหนังสือพิมพ์	5	2.53
- เพื่อนบ้าน	31	15.66

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ตุลาคม พ.ศ. 2563

สภาพปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างของกลุ่มสถานประกอบการ พบว่า ผู้แทนสถานประกอบการพบปัญหาเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้ถนนลดลงมากที่สุด มีผลกระทบ ร้อยละ 87.62 ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 44.63 รองลงมา คือ การก่อสร้างโครงการทำให้การค้าขายได้น้อยลง รายได้ลดลง มีผลกระทบร้อยละ 85.34 อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 53.09 ส่วนการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม มีผลกระทบ ร้อยละ 85.02 อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 39.09 ปัญหาลำดับถัดมาคือ การก่อสร้างกีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง มีผลกระทบร้อยละ 84.69 อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 42.02 กิจกรรมการก่อสร้างทำให้พื้นผิวจราจรชำรุด ไม่เรียบ เกิดการต่างระดับของพื้นผิวจราจร มีผลกระทบร้อยละ 84.36 อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 34.53

ส่วนการก่อสร้างทางยกระดับทำให้เศรษฐกิจ และการค้าขายของท้องถิ่นแย่ลง ร้อยละ 83.06 อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 50.81 ทั้งนี้การก่อสร้างทางมีป้ายเตือน และสัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่ไม่ชัดเจน ทำให้มีผลกระทบต่อการเดินทางร้อยละ 82.08 อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 34.85 ตลอดจนทำให้เกิดปัญหาฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อสถานประกอบการ ร้อยละ 82.08 และอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 51.79 และยังประสบปัญหาการเดินทางไม่มีสะดวก เนื่องจากการกองวัสดุบนไหล่ทาง มีผลกระทบร้อยละ 73.29 อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 31.60 รวมทั้งยังส่งผลกระทบทำให้ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง จึงต้องเพิ่มระยะทางในการเดินทาง มีผลกระทบร้อยละ 71.01 อยู่ในระดับมาก 27.04

สำหรับปัญหาและผลกระทบในลำดับถัดมา ได้แก่ การเกิดเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง มีผลกระทบร้อยละ 69.71 ปัญหาการระบายน้ำ และการเกิดน้ำท่วม มีผลกระทบร้อยละ 68.08 ความสั่นสะเทือน มีผลกระทบ ร้อยละ 66.12 การก่อสร้างทำลายทัศนียภาพและสุนทรีภาพ ร้อยละ 64.17 ทำให้ชุมชนมีขยะเพิ่มมากขึ้น ร้อยละ 62.87 การโยกย้ายสาธารณูปโภคหรือสาธารณูปการ ร้อยละ 62.87 และการชะล้างพังทลายของดินหรือดินทรุด ร้อยละ 58.63 ส่วนประเด็นการศึกษาด้านอื่นๆ นั้นมีผลกระทบไม่มากนัก แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 5.2.10-24

ตารางที่ 5.2.10-24 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของกลุ่มสถานประกอบการในระยะ 500 เมตรจากเขตทาง จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1						
ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับ	ไม่แสดง ความ คิดเห็น
	มาก	ปานกลาง	น้อย	รวม		
1. เสี่ยงดังรับกวนการก่อสร้าง	73 (23.78)	83 (27.04)	58 (18.89)	214 (69.71)	91 (29.64)	2 (0.65)
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	67 (21.82)	76 (24.76)	60 (19.54)	203 (66.12)	99 (32.25)	5 (1.63)
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	159 (51.79)	66 (21.50)	27 (8.79)	252 (82.08)	53 (17.27)	2 (0.65)
4. การชะล้างพังทลายของดิน/ดินทรุด	52 (16.94)	70 (22.80)	58 (18.89)	180 (58.63)	124 (40.39)	3 (0.98)
5. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม	73 (23.78)	92 (29.97)	44 (14.33)	209 (68.08)	95 (30.94)	3 (0.98)
6. ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/ สาธารณูปการ	30 (9.77)	84 (27.36)	79 (25.73)	193 (62.87)	110 (35.83)	4 (1.30)
7. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้						
7.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	120 (39.09)	98 (31.92)	43 (14.01)	216 (85.02)	43 (14.00)	3 (0.98)
7.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	107 (34.85)	137 (44.63)	25 (8.14)	269 (87.62)	35 (11.40)	3 (0.98)
7.3 การกองวัสดุบนไหล่ทาง	66 (21.50)	97 (31.60)	62 (20.20)	225 (73.30)	78 (25.41)	4 (1.29)
7.4 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	106 (34.53)	94 (30.62)	59 (19.22)	259 (84.37)	44 (14.33)	4 (1.30)
7.5 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้ เพิ่มระยะทางในการเดินทาง	83 (27.04)	78 (25.41)	57 (18.57)	218 (71.02)	81 (26.38)	8 (2.60)
7.6 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ ชัดเจน	107 (34.85)	89 (28.99)	56 (18.24)	252 (82.08)	46 (14.98)	9 (2.94)
8. การประกอบอาชีพของคนในชุมชน						
8.1 ด้านบวก						
8.1.1 มีลูกค้ามากขึ้น	9 (2.93)	52 (16.94)	149 (48.53)	210 (68.40)	82 (26.71)	15 (4.89)
8.1.2 การเดินทางเพื่อการประกอบอาชีพ สะดวกมากขึ้น	20 (6.51)	61 (19.87)	135 (43.97)	216 (70.35)	77 (25.08)	14 (4.57)
8.2 ด้านลบ						
8.2.1 กีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการ เดินทาง	129 (42.02)	100 (32.57)	31 (10.10)	260 (84.69)	37 (12.05)	10 (3.26)
8.2.2 ค่าขายได้น้อยลง รายได้ลดลง	163 (53.09)	70 (22.80)	29 (9.45)	262 (85.34)	41 (13.36)	4 (1.30)

ตารางที่ 5.2.10-24 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของกลุ่มสถานประกอบการในระยะ 500 เมตรจากเขตทาง จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1 (ต่อ)						
ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับ	ไม่แสดง ความ คิดเห็น
	มาก	ปานกลาง	น้อย	รวม		
9. เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น						
9.1 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นดีขึ้น	14 (4.56)	67 (21.82)	140 (45.60)	221 (71.98)	75 (24.43)	11 (3.59)
9.2 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นแย่ลง	156 (50.81)	78 (25.41)	21 (6.84)	225 (83.06)	47 (15.31)	5 (1.63)
10. บริเวณชุมชนมีขยะมากขึ้น	41 (13.36)	66 (21.50)	86 (28.01)	193 (62.87)	104 (33.87)	10 (3.26)
11. ทำลายทัศนียภาพและสุนทรียภาพ	54 (17.59)	86 (28.01)	57 (18.57)	197 (64.17)	100 (32.57)	10 (3.26)
12. สูญเสียความเป็นส่วนตัวจากการก่อสร้าง/คนงาน						
12.1 คนงานก่อสร้างก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ เช่น การตีมีด ส่องเสียงดัง	9 (2.93)	20 (6.51)	45 (14.66)	74 (24.20)	225 (73.29)	8 (2.61)
12.2 คนงานก่อสร้างก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในพื้นที่	4 (1.30)	10 (3.26)	42 (13.68)	56 (18.24)	247 (80.46)	4 (1.30)
12.3 ความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินลดลง เช่น เกิดอาชญากรรม การลักขโมยมากขึ้น	20 (6.51)	51 (16.61)	49 (15.96)	120 (39.08)	183 (59.62)	4 (1.30)
13. ปัญหาความขัดแย้งระหว่างชุมชนกับคนงานก่อสร้าง	5 (1.63)	11 (3.58)	32 (10.42)	48 (15.63)	245 (79.81)	14 (4.56)

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ตุลาคม พ.ศ. 2563

ทั้งนี้ กลุ่มสถานประกอบการได้ร่วมแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหา และ
ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาการก่อสร้างโครงการที่สำคัญเพิ่มเติม สามารถสรุปรายละเอียด ดังนี้

(1) ปัญหาที่พบเจอในช่วงของการก่อสร้างเส้นทาง มีดังนี้

(1.1) ด้านการคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง อุบัติเหตุและความปลอดภัย

- การจราจรติดขัด ต้องใช้เวลาในการเดินทางนานขึ้น ทำให้เพิ่มต้นทุนในการขนส่งสินค้า และส่งผลกระทบต่อสุขภาพจิตในการดำรงชีพเป็นอย่างยิ่ง
- ปัญหาการจราจรติดขัด ส่งผลต่อการประกอบกิจการตลอดแนวเส้นทางโครงการ ทำให้มีรายได้ลดลงอย่างต่อเนื่อง
- พื้นผิวจราจรชำรุด เป็นหลุมเป็นบ่อส่งผลกระทบต่อการเดินทาง และเกิดความเสียหายกับพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง
- การตีเส้นจราจรบนพื้นผิวถนนซ้ำซ้อน สับสน ไม่ชัดเจน ส่งผลทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการใช้ทาง
- การปิดช่องหรือลดความกว้างของช่องจราจรเพื่อใช้ในการก่อสร้าง ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด

- รถบรรทุกใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยไม่มีผู้ที่เกี่ยวข้องเข้ามาควบคุมดูแล ส่งผลต่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทางและผู้ที่มีทรัพย์สินติดกับเขตทาง
- ทางเท้ามีส่วนต่างของระดับความสูงต่ำไม่เท่ากัน ส่งผลต่อความปลอดภัยของผู้ที่เดินเท้าตามแนวเส้นทาง
- การขนส่ง/ขนย้ายวัสดุก่อสร้างในช่วงเวลาเร่งด่วน ทำให้เกิดการจราจรติดขัดเพิ่มมากขึ้น
- ควรอบรมหรือให้ความรู้กับเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกของโครงการเกี่ยวกับการสัญญาณต่างๆ เช่น การให้สัญญาณมือ การโบกธง และช่วงเวลาที่ควรหยุดรถ เป็นต้น
- สัญญาณไฟจราจร ป้ายเตือน และมีจำนวนไม่เพียงพอ และบางแห่งชำรุด ทำให้ผู้ใช้ทางไม่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน
- ไฟฟ้าส่องสว่างตามแนวเส้นทางโครงการ ป้ายรอรถสาธารณะ และทางเท้า มีจำนวนไม่เพียงพอ ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการเดินทางในเวลากลางคืน

(1.2) ด้านการระบายน้ำ

- ในช่วงที่เกิดฝนตกจะเกิดปัญหาน้ำท่วมพื้นผิวถนน เนื่องจากการระบายน้ำไม่ทัน ส่งผลกระทบต่อการเดินทาง การประกอบกิจการ และการระบายน้ำของหมู่บ้านตามแนวเส้นทางโครงการ
- ท่อระบายน้ำของสถานประกอบการบางแห่งตั้งอยู่สูงกว่าถนน ทำให้การระบายน้ำไม่มีประสิทธิภาพ และเกิดปัญหาน้ำท่วมบ่อยครั้ง

(1.3) ด้านการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง

- ปัญหาฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง ส่งผลต่อสุขภาพของสมาชิกภายในครัวเรือนเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจ รวมทั้งยังส่งผลกระทบต่อการประกอบกิจการขององค์กรธุรกิจ

(1.4) ด้านการประชาสัมพันธ์

- ควรเพิ่มการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับตำแหน่งและบริเวณที่จะก่อสร้าง ทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องไม่สามารถวางแผนหลีกเลี่ยงการเข้าใช้เส้นทางได้
- การประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการยังไม่เข้าถึงกลุ่มผู้ที่ได้รับผลกระทบที่อยู่ตามแนวเส้นทางก่อสร้าง

(1.5) ด้านการจัดการระบบสุขาภิบาล

- คนงานก่อสร้างขอเข้าใช้ห้องน้ำสาธารณะของสถานประกอบการ ทำให้ห้องน้ำสกปรกจากเศษดิน สร้างภาระให้กับสถานประกอบการเพิ่มมากขึ้น

(1.6) อื่นๆ

- จำนวนคนงานก่อสร้างมีน้อยเกินไปอาจทำให้การก่อสร้างล่าช้ากว่าที่กำหนดเวลาไว้

- ถนนพระราม 2 มีโครงการพัฒนาต่างๆ จากหลายหน่วยงาน ซึ่งส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตความเป็นอยู่ และการเดินทางของประชาชน
- การจอดรับส่งผู้โดยสารประจำทางไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย กีดขวางเส้นทางจราจรมากกว่า 1 ช่องจราจร ส่งผลต่อการเดินทางทำให้เกิดการชะลอตัวและทำให้การจราจรติดขัด
- รถโดยสารส่วนใหญ่จอดรับคนเป็นเวลานานทำให้เกิดเสียงดังรบกวน และส่งผลทำให้เกิดการจราจรติดขัด

(2) ข้อเสนอแนะต่อโครงการ

(2.1) ด้านการคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง อุบัติเหตุและความปลอดภัย

- ควรเร่งรัดดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด
- หากกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จ ควรทำการปรับปรุงพื้นผิวถนนให้สามารถใช้งานได้อย่างปกติ มีสภาพพื้นผิวเรียบตามมาตรฐานงานทาง
- ต้องการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาแก้ไขปัญหาการติดขัดโดยด่วนที่สุด
- ควรเลือกใช้แนวกันแบบชั่วคราว เพื่อให้สามารถปรับเปลี่ยนตำแหน่งเข้าออกได้สะดวกขึ้น
- ควรเพิ่มจำนวนช่องทางเข้าออกเส้นทางหลักให้มากขึ้น เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด
- ควรหลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างทุกชนิดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน เพื่อความปลอดภัยและความสะดวกในการเดินทาง
- ควรหลีกเลี่ยงการขนส่งและขนย้ายวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร
- ควรเพิ่มการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างให้เพียงพอ เพื่อให้สามารถมองเห็นผิวจราจรได้อย่างชัดเจนในเวลากลางคืน
- ควรมีการปรับปรุงทางเท้าให้สวยงาม และปลอดภัยภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ
- ต้องการให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดเก็บวัสดุ อุปกรณ์ในการก่อสร้างให้เป็นระเบียบเรียบร้อย ไม่กีดขวางเส้นทางจราจรของผู้ใช้ทาง
- ต้องการให้มีการติดตั้งป้ายแจ้งเตือนเส้นทางเบี่ยงอย่างน้อยในระยะ 500 เมตร เพื่อเตือนให้ผู้ใช้ทางทราบล่วงหน้า
- รถที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการก่อสร้าง ควรติดสัญญาณไฟให้สว่าง เพื่อให้มองเห็นได้จากระยะไกล และควรฝึกพนักงานอำนวยความสะดวกให้ความเข้าใจวิธีการโบกรถให้ถูกต้อง
- ควรมีการกั้นช่องการเดินรถให้กับรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะ เพื่อเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในการใช้ทางให้กับรถขนาดเล็ก
- ควรหาสีแท่งปูนที่ใช้ในการก่อสร้างทาง เพื่อเป็นการแจ้งเตือน และจะได้เพิ่มความระมัดระวังในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น

- ผู้ประกอบการภายในซอยพระราม 2 98 ขอสงวนการปิดกั้นทางเข้าออก เนื่องจากมีกิจกรรมการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ตลอดทั้งวัน
- ควรมีการศึกษาทบทวน และทำการตรวจสอบตำแหน่งจุดกลับรถให้มีความเหมาะสมต่อการใช้งานของประชาชนให้มากที่สุด
- ก่อนจะตีเส้นจราจรใหม่ ควรลบเส้นจราจรเก่าออกก่อน เพื่อลดความสับสนของผู้ใช้ทาง และช่วยลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุได้
- ควรมีการบริหารจัดการการเดินทางเข้าออกทางร่วม ทางแยก เพื่อช่วยลดอุบัติเหตุในเส้นทาง
- ควรเพิ่มจำนวนเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกบริเวณทางร่วม ทางแยก เพื่อความสะดวกในการเดินทางโดยเฉพาะช่วงพื้นที่ที่กำลังก่อสร้าง

(2.2) ด้านการระบายน้ำ

- ควรทำการลอกท่อระบายน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการ หากกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำบนถนน
- ควรออกแบบฝาท่อระบายน้ำบนทางยกระดับให้มีลักษณะเรียบระดับเดียวกับพื้นผิวถนน

(2.3) ด้านการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง

- ควรมีการฉีดพรมน้ำ เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาที่เกิดจากฝุ่นละออง

(2.4) ด้านการประชาสัมพันธ์

- ต้องการให้ผู้รับเหมาก่อสร้างประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประชาสัมพันธ์ขั้นตอน และพื้นที่ที่จะก่อสร้างก่อนล่วงหน้าเป็นเวลอย่างน้อย 1 เดือน
- ควรประชาสัมพันธ์ประชาสัมพันธ์ขั้นตอน และพื้นที่ที่จะก่อสร้างผ่านสื่อต่างๆ เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบมากขึ้น
- ควรมีการนำส่งจดหมาย เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลและกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ เพื่อให้เกิดการรับรู้และหลีกเลี่ยงเส้นทางในช่วงกิจกรรมการก่อสร้าง
- ต้องการให้มีการก่อสร้างศูนย์ร้องเรียนของโครงการโดยเฉพาะ เพื่อสามารถรวบรวมข้อมูลปัญหาต่างๆ ได้อย่างชัดเจน และเป็นรูปธรรม

(2.5) ด้านอื่นๆ

- เห็นด้วยกับการก่อสร้างโครงการทางยกระดับ เพราะอนาคตจะทำให้เกิดความสะดวกสบายเพิ่มมากขึ้น
- ควรมีการกำหนดตำแหน่ง และบริเวณจุดจอดรถโดยสารประจำทางทุกชนิดให้ชัดเจน
- ต้องการให้มีการพัฒนาในพื้นที่ที่ละโครงการ เพื่อไม่ให้เกิดความสับสนวุ่นวาย และส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่น้อยที่สุด
- ควรเพิ่มจำนวนคนงาน เพื่อให้การก่อสร้างแล้วเสร็จเร็วขึ้น

2.1.5) กลุ่มผู้ใช้ทาง

ผลการสำรวจความคิดเห็นต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการของกลุ่มผู้ใช้ทาง บริเวณสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ จำนวน 13 แห่ง จำนวนตัวอย่างรวม 410 ตัวอย่าง แบ่งเป็นฝั่งขาเข้าจำนวน 205 ตัวอย่าง และฝั่งขาออกจำนวน 205 ตัวอย่าง ระหว่างวันที่ 10 - 13 ตุลาคม พ.ศ.2563 สามารถสรุปข้อมูลที่สำคัญที่ทำการศึกษา ได้ดังนี้ (ดังตารางที่ 5.2.10-25 และภาพที่ 5.2.10-5 และภาพที่ 5.2.10-6)

ตารางที่ 5.2.10-25					
จำนวนตัวอย่างผู้ใช้ทาง จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1					
ฝั่งขาเข้า			ฝั่งขาออก		
สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง	จำนวน (ตัวอย่าง) ตามแผน	จำนวน (ตัวอย่าง) ที่ดำเนินการ	สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง	จำนวน (ตัวอย่าง) ตามแผน	จำนวน (ตัวอย่าง) ที่ดำเนินการ
ปั้มน้ำมันบางจาก	34	36	ปั้มน้ำมัน PTT LPG	29	32
ปั้มน้ำมัน PTT NGV	34	34	ปั้มน้ำมัน PTT	29	34
ปั้มน้ำมัน LPG	33	21	ปั้มน้ำมัน Shell	29	29
ปั้มน้ำมันบางจาก	33	40	ปั้มน้ำมันบางจาก	29	32
ปั้มน้ำมัน PTT	33	40	ปั้มน้ำมัน ESSO	28	30
ปั้มน้ำมัน Shell	33	34	ปั้มน้ำมัน LPG เวิลด์แก๊ส	28	20
			ปั้มน้ำมันบางจาก	28	28
รวม	200	205	รวม	200	205



ปั้มน้ำมันบางจาก
(ขาเข้า)



ปั้มน้ำมัน PTT NGV
(ขาเข้า)



ปั้มน้ำมันธวัชชัย LPG
(ขาเข้า)



ปั้มน้ำมัน PTT
(ขาเข้า)



ปั้มน้ำมัน Shell
(ขาเข้า)



ปั้มน้ำมันบางจาก
(ขาออก)

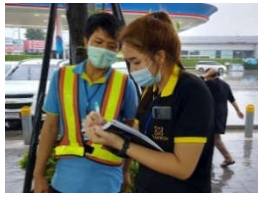


ปั้มน้ำมันบางจาก
(ขาออก)



ปั้มน้ำมัน LPG เวิลด์แก๊ส
(ขาออก)

ภาพที่ 5.2.10-5 บริเวณที่สอบถามทัศนคติและความคิดเห็นกลุ่มผู้ใช้ทาง จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1



นายทิพย์ วรรณลา



นายพีระชัย รัตนพัฒน์



นายกิตติพงษ์ จันทร์โต



นายวิระ พงศ์แสง



นายสมชาย แซ่ตั้ง



นายสุนพจน์ เอกเจริญเวสส์



นายกิตติภักดิ์ ศรีธรรม



นายทพฐานกรณ์ สงวนไม้

ภาพที่ 5.2.10-6 การสอบถามข้อมูลกลุ่มผู้ใช้ทาง จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 1

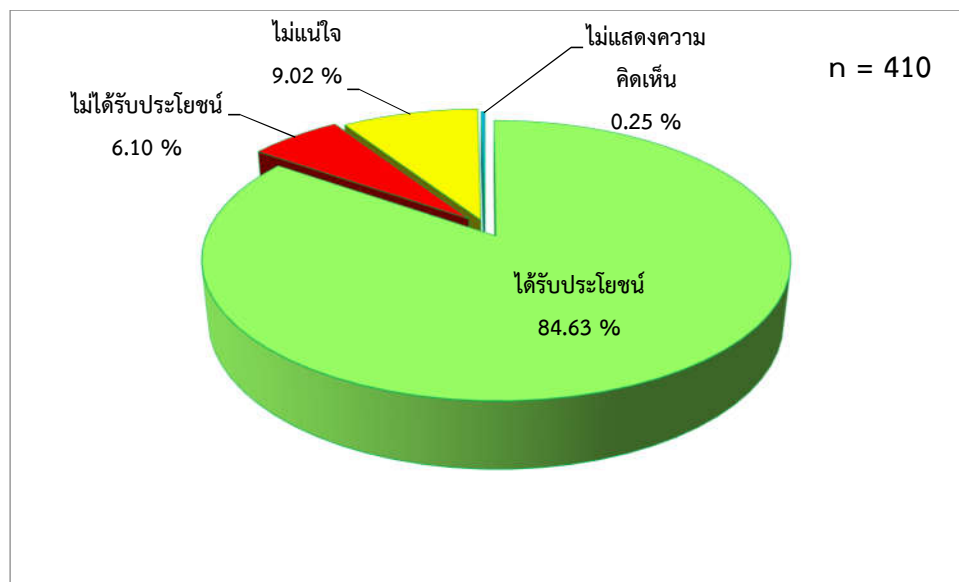
การสำรวจข้อมูลจากผู้ใช้งานทางบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี-ปากท่อ) พบว่า ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 93.17 และเป็นเพศหญิงเพียง ร้อยละ 6.83 เท่านั้น โดยกลุ่มผู้ใช้ทางมีอายุระหว่าง 40-49 ปีมากที่สุด ร้อยละ 27.56 รองลงมาคืออายุระหว่าง 30-39 ปี ร้อยละ 25.37 อายุระหว่าง 50-59 ปี ร้อยละ 18.78 อายุต่ำกว่า 30 ปี ร้อยละ 17.32 และมีอายุมากกว่า 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 10.98 ตามลำดับ

สำหรับข้อมูลด้านการเดินทางของกลุ่มผู้ใช้ทาง พบว่า ร้อยละ 66.59 ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางมากที่สุด รองลงมาใช้รถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะหรือรถรับจ้าง และรถบรรทุก คิดเป็นร้อยละ 15.61 14.15 และ 4.39 ตามลำดับ โดยผู้ใช้ทางมากกว่ากึ่งหนึ่ง ร้อยละ 54.63 ส่วนใหญ่เดินทางเพียงลำพัง รองลงมา ได้แก่ มีผู้ร่วมเดินทาง 2 คน ร้อยละ 24.63 มีผู้ร่วมเดินทาง 3-5 คน ร้อยละ 14.12 และมีผู้ร่วมเดินทาง 5-10 คน ร้อยละ 1.46 โดยมีผู้ขอสงวนสิทธิ์ในการให้ข้อมูลในประเด็นนี้ ร้อยละ 4.15 โดยผู้ใช้ทางมีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อไปประกอบอาชีพ หรือทำงานเป็นหลัก ร้อยละ 72.93 ส่วนที่ใช้เดินทางเพื่อการท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 15.85 ใช้ติดต่อธุระส่วนตัว ร้อยละ 4.63 ใช้เดินทางไปประกอบพิธีกรรมทางศาสนา ร้อยละ 1.71 และใช้เดินทางไปติดต่อราชการมีเพียงร้อยละ 0.73 เท่านั้น

ในการเดินทางของผู้ใช้ทางมีความจำเป็นต้องหยุดพักระหว่างการเดินทาง ซึ่งเป้าหมายหลักที่สำคัญในการแวะพักระหว่างการเดินทางเพื่อเข้าใช้บริการห้องสุขา หรือห้องน้ำตามสถานบริการน้ำมัน เชื้อเพลิง ร้อยละ 54.39 รองลงมา คือ การจอดพักเพื่อแวะเติมน้ำมันหรือเติมแก๊ส ร้อยละ 15.37 และซื้ออาหาร/เครื่องดื่ม ร้อยละ 9.76 ส่วนกิจกรรมอื่นพบเจอเพียงเล็กน้อย ซึ่งผู้ใช้เส้นทาง ร้อยละ 37.80 มีความถี่ในการเดินทางบนทางหลวงหมายเลข 35 จำนวน 7-8 ครั้ง/สัปดาห์ รองลงมาเข้าใช้เส้นทางน้อยกว่า 2 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 24.88 มากกว่า 10 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 13.66 เข้าใช้ระหว่าง 2-4 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 12.93 เข้าใช้ระหว่าง 5-6 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 6.59 และเข้าใช้ระหว่าง 9-10 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 4.15 ตามลำดับ

ผู้ใช้ทาง ร้อยละ 72.93 พบเจอปัญหาในการเดินทางบ้างเป็นบางครั้ง ส่วนที่คิดเห็นว่าการเดินทางสะดวกดี คิดเป็นร้อยละ 8.78 และเดินทางไม่สะดวก ร้อยละ 18.29 โดยเกือบทั้งหมด หรือร้อยละ 94.39 พบเจอปัญหาการจราจรติดขัด รองลงมาพบเจอปัญหาเกี่ยวกับ ผิวทางชำรุด และกิจกรรมก่อสร้าง มีสิ่งกีดขวางการจราจร มีสัดส่วนเท่ากันที่ร้อยละ 28.07 น้ำท่วมขังที่ผิวจราจรในช่วงหลังฝนตก ร้อยละ 25.13 ถนนแคบ ร้อยละ 12.57 และรถบรรทุกมีปริมาณมาก ร้อยละ 9.36 และไม่คุ้นเคยเส้นทาง ร้อยละ 0.27 ตามลำดับ

จากการสอบถามข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความคิดเห็นที่มีต่อการพัฒนาโครงการ พบว่า ผู้ใช้ทาง ร้อยละ 84.63 คิดเห็นว่าจะได้รับประโยชน์จากการพัฒนาโครงการ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น ส่วนที่ไม่แน่ใจ คิดเป็นร้อยละ 9.02 ไม่ได้รับประโยชน์ ร้อยละ 6.10 โดยสาเหตุที่คิดว่าไม่ได้รับประโยชน์เนื่องจากการพัฒนาโครงการทำให้การจราจรติดขัด ทั้งนี้ มีผู้ใช้ทางขอสงวนสิทธิ์การให้ข้อมูล ร้อยละ 0.25 ดังรูปที่ 5.2.10-9 สำหรับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการในระยะก่อสร้างที่ผู้ใช้ทางได้รับผลกระทบมากที่สุด ได้แก่ ปัญหาการจราจรติดขัด คิดเป็นร้อยละ 84.15 รองลงมา ได้แก่ มีสิ่งกีดขวางการจราจร ร้อยละ 41.95 พบเจอปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น ฝุ่นละออง ร้อยละ 39.51 เสียเวลาในการเดินทาง ร้อยละ 30.24 มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 19.02 การจราจรไม่เป็นระเบียบ ร้อยละ 16.10 และบดบังภูมิทัศน์ ร้อยละ 4.39



รูปที่ 5.2.10-9 ประโยชน์ที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการฯ จากการสำรวจความคิดเห็น ครั้งที่ 1

นอกจากนี้ ผู้ใช้ทางได้เสนอแนะแนวทางแก้ไขผลกระทบในระยะก่อสร้างที่สำคัญ คือ โครงการควรก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็ว คิดเป็นร้อยละ 80.00 รองลงมา ได้แก่ ควรทำการขนส่งวัสดุในเวลากลางคืน ร้อยละ 23.17 ควรมีการจัดการจราจรให้เป็นระบบ และติดตั้งสัญญาณจราจรที่ชัดเจน ร้อยละ 22.93 หลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงระยะเวลาเร่งด่วน ร้อยละ 15.12 แนะนำใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ร้อยละ 13.41 และให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามมาตรการอย่างเคร่งครัด ร้อยละ 9.51

ทั้งนี้ กลุ่มผู้ใช้ทางได้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหา และข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาที่สำคัญเพิ่มเติม สามารถสรุปได้ ดังนี้

(1) ปัญหาที่พบเจอในช่วงของการก่อสร้างเส้นทาง มีดังนี้

(1.1) ด้านการคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง อุบัติเหตุและความปลอดภัย

- รถโดยสาร รถบรรทุก ใช้เลนขวาเพื่อกลับรถ และต้องใช้รัศมีในการเลี้ยวมาก ทำให้ใช้พื้นที่ช่องจราจรมาก ส่งผลต่อการจราจรชะลอตัว
- ไฟฟ้าส่องสว่างไม่เพียงพอในช่วงเวลากลางคืน
- การลดช่องจราจรจาก 3 ช่องจราจรเป็น 2 ช่องจราจร เป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
- มีการติดตั้งสัญญาณไฟ ป้ายแจ้งเตือนมีจำนวนไม่เพียงพอ
- ป้ายแสดงสัญลักษณ์แจ้งเตือนชำรุด เสียหาย
- เส้นแบ่งช่องจราจรไม่ชัดเจน ทำให้เกิดความสับสนในการใช้ทาง

- พื้นที่ก่อสร้างเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอันตรายต่อผู้ใช้ทาง
- การขุดเจาะถนนจะมีเศษดิน หิน กระเด็นโดนรถที่สัญจรผ่านพื้นที่ก่อสร้าง
- มีเศษดินร่วงหล่นบนผิวจราจร ทำให้ถนนลื่นเวลาฝนตก
- การตั้งด่านตรวจของเจ้าหน้าที่ ทำให้การจราจรติดขัด ควรจัดหาตำแหน่งในการตั้งด่านตรวจที่จะส่งผลกับการเดินทางน้อยที่สุด
- รถยนต์ที่จอดอยู่บริเวณข้างถนน กีดขวางการจราจรจะทำให้เกิดอุบัติเหตุ

(1.2) ด้านการระบายน้ำ

- ปัญหาน้ำท่วมถนน และพื้นที่ต่ำโดยรอบชายขอบที่ประชิดกับแนวเส้นทางโครงการ

(1.3) ด้านการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง

- ปัญหาเรื่องฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง

(1.4) ด้านการประชาสัมพันธ์

- การสื่อสารประชาสัมพันธ์น้อย ไม่ครอบคลุมกลุ่มผู้ใช้ทาง และประชาชนในพื้นที่

(1.5) ด้านอื่นๆ

- เป็นโครงการขนาดใหญ่แต่ใช้แรงงาน เครื่องจักรน้อย คาดว่าจะทำงานได้ล่าช้า และจะไม่เสร็จตามกำหนดเวลาที่ได้ตั้งไว้

(2) ข้อเสนอแนะต่อโครงการ

(2.1) ด้านการคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง อุบัติเหตุและความปลอดภัย

- ต้องการให้ก่อสร้างในช่วงเวลากลางคืน เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลากลางวัน
- ควรลดจำนวนแผ่นเหล็กที่นำมารองผิวจราจรในช่วงก่อสร้าง เนื่องจากทำให้ถนนลื่น หรือปรับเปลี่ยนเป็นวัสดุชนิดอื่นแทน
- ควรวางกรวยจราจรแจ้งเตือนก่อนเขตพื้นที่ก่อสร้างในระยะ 500 เมตร
- ควรทำการปรับขนาดช่องจราจรให้เหมาะสมต่อการสัญจร หรือตีเส้นแบ่งจราจรให้ชัดเจน
- ควรจัดทำช่องทางด่วนให้กับรถที่ต้องการความเร็ว โดยแยกช่องทางสัญจรเพิ่มออกจากรถขนส่งที่สัญจรโดยทั่วไป
- ควรกำหนดช่วงเวลาการใช้ทางให้กับกลุ่มรถบรรทุก โดยกำหนดห้ามใช้ทางระหว่างเวลา 15.00-20.00 น. ของช่วงการก่อสร้าง
- ควรหลีกเลี่ยงการเคลื่อนย้ายอุปกรณ์ เครื่องมือหนักในช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วน หรือให้สามารถขนส่งในช่วงเวลากลางคืน ตั้งแต่เวลา 23.00 น. เป็นต้นไป
- ควรหลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างในชั่วโมงเร่งด่วน เพราะมีจำนวนผู้ใช้ทางเข้ามาใช้เส้นทางเป็นจำนวนมาก

- ไม่ควรปิดกั้นเส้นทางการจราจร เพราะจะส่งผลกระทบต่อจราจรที่จะติดขัดเพิ่มมากขึ้น หากมีการปิดกั้นถนนเพื่อกิจกรรมการก่อสร้าง ผู้ที่เกี่ยวข้อง ควรเร่งรัดดำเนินกิจกรรมให้แล้วเสร็จโดยเร็ว
- ต้องการให้มีการเพิ่มจุดกลับรถใกล้กับแหล่งชุมชน
- ควรมีสัญญาณลูกศรแจ้งเตือนล่วงหน้า เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ
- ควรเพิ่มไฟฟ้าส่องสว่างในช่วงบริเวณการก่อสร้างโครงการ เพื่อความปลอดภัยในการเดินทางโดยเฉพาะในช่วงเวลากลางคืน
- ควรมีป้าย และสัญญาณไฟบริเวณเส้นทางเบี่ยง ทางร่วม ทางแยกให้ชัดเจน และติดตั้งก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างล่วงหน้าในระยะทางที่มีความปลอดภัยกับผู้ใช้งาน
- ควรเพิ่มป้ายแสดงสัญญาณต่างๆ ให้สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนในระยะไกลเพื่อความปลอดภัย
- ควรมีการแจ้งเตือนล่วงหน้าเกี่ยวกับเรื่องการเคลื่อนย้ายอุปกรณ์ก่อสร้างที่จะกีดขวางการจราจร เพื่อให้เกิดการหลีกเลี่ยงเส้นทาง ไม่ส่งผลกระทบต่อจราจรที่ติดสะสมเพิ่มขึ้น
- ควรเพิ่มเจ้าหน้าที่ดูแลความปลอดภัยบริเวณทางร่วม ทางแยก ทางเบี่ยง โดยเฉพาะแหล่งชุมชนหนาแน่นในช่วงโมงเร่งด่วน เพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง
- ควรกำหนดวันหยุดการก่อสร้างในช่วงเทศกาลสำคัญ เพราะการก่อสร้างจะส่งผลกระทบต่อจราจร
- ต้องการให้คนงานก่อสร้างจัดวางสิ่งของให้เป็นระเบียบ ไม่ยื่นออกมา กีดขวางการจราจร
- ควรมีการปรับปรุงผิวจราจรที่ชำรุดให้สามารถใช้งานได้สะดวก
- ต้องการให้มีการปรับปรุงทางคู่ขนาน ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ
- ต้องการให้มีเจ้าหน้าที่ตำรวจ จัดหน่วยตรวจการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้างของโครงการเป็นพิเศษ

(2.2) ด้านการประชาสัมพันธ์

- ควรเพิ่มป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณแหล่งชุมชน เพื่อแจ้งข้อมูลที่สำคัญของโครงการให้ผู้ที่มีส่วนได้เสียได้รับทราบ เช่น ป้ายประชาสัมพันธ์แจ้งเส้นทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ป้ายเตือนตำแหน่งที่จะดำเนินการก่อสร้าง เป็นต้น
- ควรเพิ่มช่องทางการสื่อสาร (แฟนเพจ) กับผู้ใช้เส้นทางผ่านทางผู้นำชุมชนในพื้นที่ เพื่อการแจ้งข่าวสารให้ประชาชนรับทราบล่วงหน้า
- ควรมีการสื่อสารประชาสัมพันธ์ตำแหน่งที่จะดำเนินการก่อสร้างให้ชัดเจน มีขอบเขตพื้นที่ที่แน่นอน

(2.3) ด้านการพึ่งกระจายของฝุ่นละออง

- ควรเพิ่มความสูงของแผงกัน (ผ้าใบบนคอนกรีตแบรีเออร์) เพื่อช่วยป้องกันฝุ่นละอองและเศษวัสดุจากการก่อสร้าง

(2.4) ด้านทรัพยากรดิน

- หลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงฤดูฝน เพราะจะทำให้มีดินโคลนเปื้อนที่ผิวจราจร

(2.5) ด้านการจัดการงานก่อสร้าง

- บริษัทผู้รับเหมาในปัจจุบันที่กำลังดำเนินการอยู่ได้ในระดับดี ต้องการให้ดำเนินการตามแผนงานต่อไป
- ต้องการให้บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างแต่ละช่วยร่วมมือประสานงานระหว่างกันให้การทำงานสอดคล้องกัน และเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด

(2.6) ด้านการจัดการโครงการในระยะดำเนินการ

- ควรจัดเก็บค่าผ่านทางในราคาไม่แพง เพื่อเปิดโอกาสให้กับผู้ใช้ทางทุกกลุ่ม
- ควรเปิดใช้ทางยกระดับแบบไม่เก็บค่าผ่านทางก่อนที่จะเปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการ
- ควรวางแผนให้มีการทดลองใช้เส้นทางยกระดับที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อเป็นการศึกษาถึงความจำเป็นเหมาะสมที่จะทำการขยายการก่อสร้างในช่วงต่อไปได้อย่างคุ้มค่า

(2.7) ด้านอื่นๆ

- เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ เพราะจะทำให้การเดินทางได้รวดเร็วมากขึ้น
- ควรเพิ่มระยะเวลาการทำงานให้นานขึ้น เพื่อให้การก่อสร้างเสร็จโดยเร็วที่สุด
- หากการก่อสร้างแล้วเสร็จ ไม่ควรทำการพัฒนาโครงการใดๆ เพิ่มเติมบนถนนเส้นนี้
- ต้องการให้เพิ่มช่อง easy pass ทางฝั่งซ้าย ของเส้นทางด่วนกาญจนาภิเษก เพื่อช่วยระบายรถในการใช้ทาง
- ต้องการให้มีโครงการก่อสร้างถนนเส้นทางเลียบทะเลบางขุนเทียน
- ควรมีหน่วยงานเข้ามาจัดการคิวรถแท็กซี่สาธารณะ (ตามป้ายรถโดยสารสาธารณะ) ที่ตั้งอยู่ตามแนวการก่อสร้างโครงการ เพราะส่งผลให้รถติด และต้องการให้ยกเลิกเพื่อความสะดวกของผู้ใช้ทาง
- ควรทำการศึกษาออกแบบเป็นระบบรถไฟฟ้ามากกว่าการก่อสร้างทางด่วน

ทั้งนี้หากพิจารณารายละเอียดถึงผลกระทบที่ผู้ใช้ทางได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างตามแนวเส้นทางการศึกษาของโครงการ เพื่อแสดงให้เห็นถึงผลกระทบที่สำคัญ มีดังนี้

1) แนวเส้นทางโครงการฝั่งขาเข้า

บริเวณ กม.11+820 ได้รับผลกระทบเกี่ยวกับการมีสิ่งกีดขวางการจราจรมากที่สุด สัดส่วนร้อยละ 72.22 รองลงมาพบเจอ ปัญหาการจราจรติดขัด ร้อยละ 61.11 และปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น ฝุ่นละออง ร้อยละ 30.56

บริเวณ กม.12+800 ได้รับผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัดมากที่สุด ร้อยละ 88.24 รองลงมาพบเจอ ปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น ฝุ่นละออง ร้อยละ 44.12 และการมีสิ่งกีดขวางการจราจร ร้อยละ 20.59

บริเวณ กม.14+830 ได้รับผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัด มากที่สุด ร้อยละ 85.71 รองลงมาพบเจอปัญหาการมีสิ่งกีดขวางการจราจร ร้อยละ 47.62 และปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น ฝุ่นละออง ร้อยละ 42.86

บริเวณ กม.16+300 ได้รับผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัดมากที่สุด ร้อยละ 87.50 รองลงมาพบเจอปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น ฝุ่นละออง ร้อยละ 42.50 และมีสิ่งกีดขวางการจราจร ร้อยละ 32.50

บริเวณ กม.19+850 ได้รับผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัดมากที่สุด ร้อยละ 87.50 รองลงมาพบเจอปัญหาการมีสิ่งกีดขวางการจราจร ร้อยละ 40.00 และปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น ฝุ่นละออง ร้อยละ 27.50

บริเวณ กม.20+250 ได้รับผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัดมากที่สุด ร้อยละ 94.12 รองลงมาพบเจอการมีสิ่งกีดขวางการจราจร ร้อยละ 58.82 และปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น ฝุ่นละออง ร้อยละ 44.12

2) แนวเส้นทางโครงการฝั่งขาออก

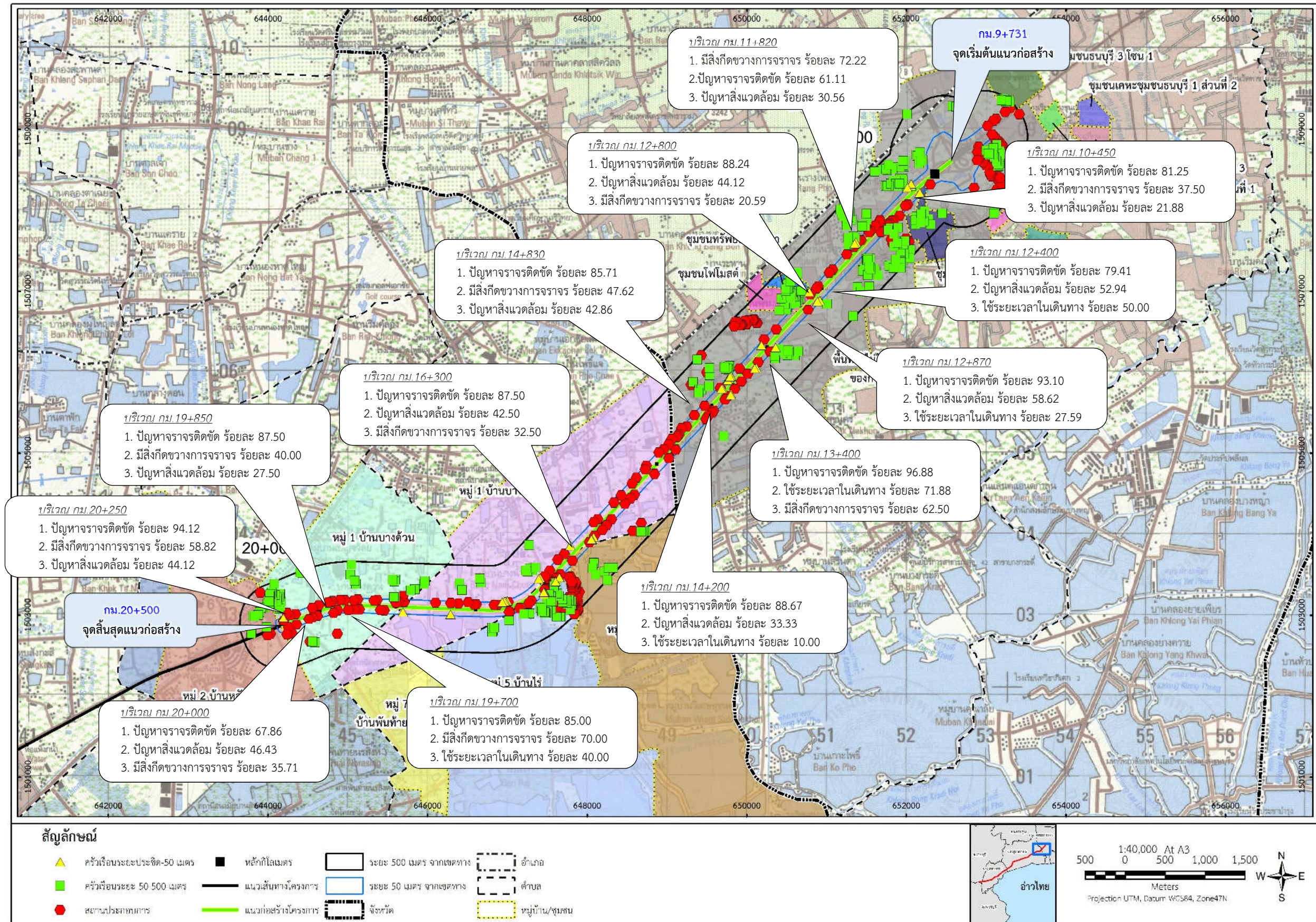
บริเวณ กม.10+450 ได้รับผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัดมากที่สุด ร้อยละ 81.25 รองลงมาพบเจอปัญหาการมีสิ่งกีดขวางการจราจร ร้อยละ 37.50 และปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น ฝุ่นละออง ร้อยละ 21.88

บริเวณ กม.12+400 ได้รับผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัดมากที่สุด ร้อยละ 79.41 รองลงมาพบเจอปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น ฝุ่นละออง ร้อยละ 52.94 และต้องเสียเวลาในการเดินทาง ร้อยละ 50.00

บริเวณ กม.12+870 ได้รับผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัดมากที่สุด ร้อยละ 93.10 รองลงมาพบเจอปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น ฝุ่นละออง ร้อยละ 58.62 และเสียเวลาในการเดินทาง ร้อยละ 27.59

บริเวณ กม.13+400 ได้รับผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัดมากที่สุด ร้อยละ 96.88 รองลงมาพบเจอปัญหาที่ต้องเสียเวลาในการเดินทาง ร้อยละ 71.88 และการมีสิ่งกีดขวางการจราจร ร้อยละ 62.50

บริเวณ กม.14+200 ได้รับผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัดมากที่สุด ร้อยละ 86.67 รองลงมาพบเจอปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น ฝุ่นละออง ร้อยละ 33.33 และการมีสิ่งกีดขวางการจราจร ร้อยละ 10.00



รูปที่ 5.2.10-10 ผลกระทบที่ผู้ใช้ทางได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างตามแนวเส้นทาง จากการสำรวจครั้งที่ 1

บริเวณ กม.19+700 ได้รับผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัดมากที่สุด ร้อยละ 85.00 รองลงมาพบเจอปัญหาการมีสิ่งกีดขวางการจราจร ร้อยละ 70.00 และการต้องเสียเวลาในการเดินทาง ร้อยละ 40.00

บริเวณ กม.20+000 ได้รับผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัดมากที่สุด ร้อยละ 67.86 รองลงมาพบเจอปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น ฝุ่นละออง ร้อยละ 46.43 และการมีสิ่งกีดขวางการจราจร ร้อยละ 35.71 ตามลำดับ

2.2) ครั้งที่ 2 (พฤศจิกายน พ.ศ.2564 - กุมภาพันธ์ พ.ศ.2565) : ผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม ครั้งที่ 2 ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2564-กุมภาพันธ์ พ.ศ.2565 สามารถสำรวจข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมายที่กำหนดไว้รวมจำนวน 1,182 ตัวอย่าง (ตารางที่ 5.2.10-26 และรูปที่ 5.2.10-3) โดยมีองค์ประกอบและรายละเอียดที่สำคัญ ดังนี้

ตารางที่ 5.2.10-26 จำนวนกลุ่มตัวอย่างจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2			
กลุ่มเป้าหมาย	ผู้ให้สัมภาษณ์	เครื่องมือที่ใช้ในการสำรวจ	จำนวนที่เก็บจริง (ตัวอย่าง)
1. กลุ่มผู้นำชุมชน			
1.1. กลุ่มผู้นำชุมชนอย่างเป็นทางการ	ผู้อำนวยการเขต/นายก อบต. กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน และผู้นำชุมชน	การสัมภาษณ์เชิงลึก	13
1.2 กลุ่มผู้นำชุมชนที่ไม่เป็นทางการ	ประธาน/ผู้จัดการ/คณะกรรมการนิติบุคคลหมู่บ้านจัดสรร	การสัมภาษณ์เชิงลึก	18
2. กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	เจ้าอาวาส/ผู้อำนวยการ	การสัมภาษณ์เชิงลึก	11
3. กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ			
3.1 กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะประชิดถึง 50 เมตรจากเขตทาง	หัวหน้าครัวเรือน/คู่สมรส	แบบสอบถาม	47
3.2 กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะ 50-500 เมตร เมตรจากเขตทาง	หัวหน้าครัวเรือน/คู่สมรส	แบบสอบถาม	376
4. กลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 500 เมตร เมตรจากเขตทาง	เจ้าของสถานประกอบการ	แบบสอบถาม	307
5. กลุ่มผู้ใช้ทาง	ผู้ขับขี่ยานพาหนะ	แบบสอบถาม	410
รวม			1,182

2.2.1) กลุ่มผู้นำชุมชน

การสำรวจสภาพเศรษฐกิจ สังคมและความคิดเห็นต่อโครงการของผู้นำชุมชน ประกอบด้วยกลุ่มผู้นำชุมชนอย่างเป็นทางการ และกลุ่มผู้นำชุมชนที่ไม่เป็นทางการ ใช้วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก (In Depth Interview) ในการรวบรวมข้อมูล มีระยะเวลาสำรวจระหว่างวันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ.2564 ถึง 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2565 คณะที่ทำการศึกษามีได้รับความร่วมมือจากผู้นำชุมชนของพื้นที่ศึกษาโครงการเป็นอย่างดี ทั้งการให้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ การแนะนำข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาโครงการ สามารถรวบรวมความคิดเห็นกลุ่มผู้นำชุมชนได้ตามแผนงานจำนวน 31 ราย แสดงดังตารางที่ 5.2.10-27 สามารถสรุปข้อมูลที่สำคัญ ดังนี้

ตารางที่ 5.2.10-27 รายละเอียดของกลุ่มผู้เข้าชมที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 2			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
1. กลุ่มผู้เข้าชมอย่างเป็นทางการ			
1.1	นายปฏิการ สารอรุณ วันที่ 21 มกราคม พ.ศ.2565	สำนักงานเขตบางขุนเทียน (รับมอบหมายจากผู้อำนวยการเขตบางขุนเทียน)	
1.2	นายชินวัตร กุสุโมทย์ วันที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ.2564	ประธานชุมชนเพชรทองคำ	ขอสงวนการบันทึกภาพ
1.3	นางพรสิริ โพธิ์สุวรรณ วันที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ.2564	ประธานชุมชนศักดิ์มงคลชัย	
1.4	นายจำรัส แดงมณี วันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ.2564	ประธานชุมชนทรัพย์สินพัฒนา	
1.5	นายสมศักดิ์ แดงมณี วันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ.2564	ประธานชุมชนโพธิ์โมสต์	
1.6	นายศักดิ์ชัย จารุทัศน์ วันที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2565	ประธานเคหะชุมชนธนบุรี 3 โซน 1	
1.7	นายศรวุฒิ สมใจ วันที่ 27 มกราคม พ.ศ.2565	สำนักงานเขตบางบอน (รับมอบหมายจากผู้อำนวยการเขตบางบอน)	
1.8	นายภาฤทธิ์ มีบุญธรรม วันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ.2564	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 1 บ้านบางน้ำจืด	ขอสงวนการบันทึกภาพ
1.9	นางวรรณดา แดงมณี วันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2565	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 5 บ้านไร่	
1.10	นายอุดม กันบัว วันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2565	กำนันตำบลพันท้ายนรสิงห์ ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 6 บ้านแสมดำ	
1.11	นายสมพร กุลนิน วันที่ 25 มกราคม พ.ศ.2565	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 7 บ้านพันท้ายนรสิงห์	

ตารางที่ 5.2.10-27 รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 2(ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
1.12	นายสุรชัย ชันกอง วันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ.2564	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 1 บ้านบางด้วน	
1.13	นางสาวยุพิน หุ่นปั้น วันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ.2564	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 2 บ้านหลังวัด	
2. กลุ่มผู้นำชุมชนที่ไม่เป็นทางการ			
2.1	นายทิวากร อรุณรุ่ง วันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ.2564	ผู้จัดการนิติบุคคลหมู่บ้านแอริ พระราม 2	
2.2	นางชลพรร หิรัญเนตร วันที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ.2564	ผู้จัดการนิติบุคคลหมู่บ้านพฤษภิรมย์ (พระราม2)	
2.3	นางเพ็ญจันทร์ บอลด์วิน วันที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ.2564	รองประธานหมู่บ้านพระราม 2	
2.4	นางสาวสุพรรณิกา เดชโฮม วันที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ.2564	ผู้จัดการนิติบุคคลหมู่บ้านพฤษภิรมย์ 32	
2.5	นางสาวพร พงษ์ภักดิ์ วันที่ 21 พฤศจิกายน พ.ศ.2564	นิติบุคคลหมู่บ้านจัดสรรนันทวัน	
2.6	นายวิเชียร เทพนนท์ วันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2565	ผู้จัดการนิติบุคคลหมู่บ้าน The Rich	
2.7	นายวิรุทธ สดสมัย วันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2565	ผู้จัดการนิติบุคคลหมู่บ้านพฤษภิรมย์ รีเจนท์	
2.8	นางสาวสุภาวดี ณ นคร วันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ.2564	นิติบุคคลหมู่บ้านลาดดาวัลย์	ขอสงวนการบันทึกภาพ

ตารางที่ 5.2.10-27 รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 2 (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
2.9	นางสาวปัทมา ขายสูงเนิน วันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ.2564	ผู้จัดการโครงการหมู่บ้านวิเศษสุขนคร	
2.10	นายสาคร ธรรมพิทักษ์ วันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2565	ผู้จัดการโครงการหมู่บ้านนาราสิริ พระราม2	
2.11	นางสุรรัตน์ รอดเขียว วันที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ.2564	นิติบุคคลหมู่บ้านจัดสรรนุศาสิริ	
2.12	นางสาวพัฒนรัตน์ เวชกรณิกกาญจน์ วันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ.2564	หัวหน้าฝ่ายขายโครงการหมู่บ้านมิราเคิลพลัส พระราม2	
2.13	นายณัฏฐกานต์ กมลสิทธ์ วันที่ 21 มกราคม พ.ศ.2565	ผู้จัดการนิติบุคคลหมู่บ้านเดอะแกรนด์ (Island Paradise)	
2.14	นางอโนทัย มนต์คำ วันที่ 24 มกราคม พ.ศ.2565	ผู้จัดการโครงการหมู่บ้านอมรชัย 5	
2.15	นางวันทนา อิศรสุนทร วันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2565	ประธานคณะกรรมการหมู่บ้านดุสิตา	
2.16	นางสาวเตวัน จันทรวีเหลือง วันที่ 24 มกราคม พ.ศ.2565	ผู้จัดการนิติบุคคลชุมชนเต็มสมบูรณ์	ขอสงวนการบันทึกภาพ
2.17	นางจานุภรณ์ (ขอสงวนนามสกุล) วันที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ.2564	ผู้จัดการนิติบุคคลสินทรัพย์ศรีคอนโดมิเนียม	
2.18	นายตะวัน กุลภักดีสังวร วันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ.2565	ผู้จัดการหมู่บ้านมั่นคงพาววิลเลียน	

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, -กุมภาพันธ์ พ.ศ.2565

(1) ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มผู้นำชุมชน

ผลการสำรวจข้อมูลความคิดเห็นจากกลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษา พบว่า ดำรงตำแหน่งเป็นผู้จัดการนิติบุคคลหมู่บ้านจัดสรรหรือคณะกรรมการนิติบุคคลหมู่บ้านจัดสรรมากที่สุด ร้อยละ 58.06 รองลงมาดำรงตำแหน่งเป็นผู้ใหญ่บ้านหรือผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน ร้อยละ 19.35 ดำรงตำแหน่งประธานชุมชน หรือรองประธานชุมชน ร้อยละ 16.13 ส่วนร้อยละ 6.45 เป็นผู้แทนที่ได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการเขต ตามลำดับ โดยมีระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งเฉลี่ยประมาณ 12 ปี ทั้งนี้ผู้นำชุมชนที่ให้ความร่วมมือให้ข้อมูลเป็นเพศชาย ร้อยละ 58.06 และเป็นเพศหญิง ร้อยละ 41.94 โดยมีอายุระหว่าง 50-59 ปี ร้อยละ 25.81 มีอายุระหว่าง 40-49 ปี ร้อยละ 25.81 มีอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 19.35 มีอายุระหว่าง 30-39 ปี ร้อยละ 19.35 ส่วนที่มีอายุต่ำกว่า 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 9.68 ตามลำดับ

ระดับการศึกษาของผู้ให้ข้อมูล พบว่า ผู้นำชุมชนสำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรีมากที่สุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 58.06 รองลงมาสำเร็จการศึกษาระดับสูงกว่าปริญญาตรี ประถมศึกษามัธยมศึกษาตอนต้น มีสัดส่วนเท่ากันที่ร้อยละ 9.68 ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูงหรืออนุปริญญา และมัธยมศึกษาตอนปลายหรืออาชีวศึกษา มีสัดส่วนเท่ากันที่ร้อยละ 6.45 โดยผู้นำชุมชนที่ให้ข้อมูลเกือบทั้งหมดนับถือพุทธศาสนา คิดเป็นร้อยละ 93.55 ส่วนน้อยเท่านั้นที่นับถือศาสนาคริสต์ และศาสนาซิกข์ คิดเป็นร้อยละ 3.23 ตามลำดับ

(2) สภาพเศรษฐกิจและสังคมครัวเรือน

จำนวนครัวเรือนในชุมชน ครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ สามารถจำแนกออกเป็นครัวเรือนในเขตปกครองของเขตบางบอน และเขตบางขุนเทียน มีจำนวนครัวเรือนเฉลี่ย 70,765 หลังคาเรือน มีประชากรเฉลี่ย 145,529 คน เป็นเพศชาย 68,936 คน และเป็นเพศหญิง 74,593 คน หากเป็นระดับชุมชนหรือหมู่บ้าน มีครัวเรือนเฉลี่ย 2,429 หลังคาเรือน มีประชากรรวมเฉลี่ย 4,510 คน โดยเป็นเพศชายเฉลี่ย 2,173 คน และเป็นเพศหญิงเฉลี่ย 2,397 คน และหากเป็นระดับหมู่บ้านจัดสรรจะมีครัวเรือนเฉลี่ยหมู่บ้านละ 192 หลังคาเรือน และมีประชากรรวมเฉลี่ยหมู่บ้านละ 539 คน ซึ่งแต่ละหมู่บ้านหรือชุมชนมีระยะเวลาการตั้งถิ่นฐานเฉลี่ย 34 ปี หากพิจารณาจากในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา ผู้นำชุมชนคิดเห็นว่าลักษณะชุมชนในปัจจุบันนี้มีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมไปในทิศทางที่ดีขึ้น เช่น การเพิ่มจำนวนของประชากรและที่อยู่อาศัย มีการตั้งถิ่นฐานที่เพิ่มขึ้นจากในอดีต และการขยายตัวของชุมชนที่เพิ่มขึ้นจากในอดีตเช่นเดียวกัน จึงส่งผลต่อลักษณะความสัมพันธ์ของคนในชุมชนที่มีความช่วยเหลือกันน้อยลง ทำให้เกิดความสัมพันธ์ของคนในชุมชนที่มีลักษณะต่างคนต่างอยู่ ร้อยละ 51.61 มีความสัมพันธ์กันแบบเครือญาติ ร้อยละ 22.58 ให้ความช่วยเหลือเกื้อกูลกันพอสมควร ร้อยละ 22.58 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 3.23 ตามลำดับ

การประกอบอาชีพ ผู้นำชุมชนคิดเห็นว่าอาชีพพนักงานบริษัท หรือพนักงานโรงงาน เป็นอาชีพหลักของคนในชุมชน ร้อยละ 35.48 รองลงมาประกอบอาชีพค้าขายหรือธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 29.04 อาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 19.35 รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 9.68 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 6.45 สำหรับข้อมูลด้านการประกอบอาชีพเสริม พบว่ามีผู้นำชุมชน ร้อยละ 67.75 คิดเห็นว่าครัวเรือนในพื้นที่ปกครองมีการประกอบอาชีพเสริมเพื่อเพิ่มรายได้ให้กับครอบครัว ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเสริมด้วยการทำการค้าขายมากที่สุด ร้อยละ 48.39 รองลงมา ได้แก่ อาชีพรับจ้าง ร้อยละ 6.45 และทำงานออนไลน์ ร้อยละ 3.23 สำหรับความสัมพันธ์ของคนในชุมชน ในปัจจุบันยังคงมีการจัดกิจกรรมวันสำคัญต่างๆ เพื่อให้คนในชุมชนเข้ามาร่วมกันทำกิจกรรม เช่น กิจกรรมวันปีใหม่ วันเด็ก วันสงกรานต์ และงานทำบุญประจำปีของแต่ละชุมชน หรือแต่ละหมู่บ้าน เป็นต้น

(3) ข้อมูลสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานชุมชน

กลุ่มผู้นำชุมชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการส่วนใหญ่คิดเห็นว่า การบริการโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของชุมชน ได้แก่ การคมนาคม ไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ ฯลฯ โดยภาพรวมแล้วครัวเรือนในชุมชนได้รับการบริการอย่างทั่วถึงอยู่ในเกณฑ์ระดับปานกลางถึงในระดับดี แต่ยังคงประสบปัญหาการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ มีรายละเอียด ดังนี้

ถนน : ผู้นำชุมชน ร้อยละ 64.51 คิดเห็นว่า เส้นทางสัญจรสายหลัก และสายรองที่ใช้ในการสัญจรอยู่ในระดับดี รองลงมา คิดเห็นว่าอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ ร้อยละ 25.81 และถนนหนทางยังไม่มีดี อีกร้อยละ 3.23 ตามลำดับ เนื่องจากยังประสบปัญหาเกี่ยวกับการมีสิ่งก่อสร้างขวางการจราจร เช่น สิ่งก่อสร้างที่ยังสร้างไม่เสร็จ และไม่ได้รั้ว/ถอนทิ้ง ช่องการจราจรแคบในบางช่วงเส้นทาง ทำให้รถสวนกันลำบาก สภาพถนนชำรุด เป็นหลุมเป็นบ่อ รวมถึงสภาพถนนพระราม 2 ทางกลับรถอยู่ห่างไกล

ไฟฟ้า : ผู้นำชุมชน ร้อยละ 70.97 คิดเห็นว่า ระบบไฟฟ้าในพื้นที่อยู่ในระดับดี รองลงมา คิดเห็นว่า ระบบไฟฟ้าอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ และไม่มีดี คิดเป็นร้อยละ 19.35 และ 3.23 ตามลำดับ เนื่องจากปัจจุบันมีริมเขตทางในบางช่วงของถนนไม่มีเสาไฟฟ้าส่องสว่าง ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุร้าย รวมทั้งเกิดปัญหาไฟฟ้าตกหรือไฟฟ้าดับบ่อยโดยเฉพาะช่วงฝนตก

น้ำประปา : ผู้นำชุมชน ร้อยละ 61.29 คิดเห็นว่า การให้บริการระบบน้ำประปาในพื้นที่อยู่ในระดับดี รองลงมาคิดเห็นว่า การบริการอยู่ในระดับไม่ดี และระดับปานกลางหรือพอใช้ คิดเป็นร้อยละ 19.35 และ 16.13 ตามลำดับ เนื่องจากน้ำประปาไม่ค่อยไหลหรือไหลช้า เป็นต้น

โทรศัพท์ : ผู้นำชุมชน ร้อยละ 67.74 คิดเห็นว่า การให้บริการโทรศัพท์อยู่ในระดับดี มีเพียงส่วนน้อยที่คิดเห็นว่า การให้บริการโทรศัพท์อยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ คิดเป็นร้อยละ 29.03 และ ไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 3.23 ตามลำดับ เนื่องจากยังประสบปัญหาจากสัญญาณโทรศัพท์ครอบคลุมไม่ทั่วถึงในบางพื้นที่

การจัดการเก็บขยะ : ผู้นำชุมชน ร้อยละ 80.65 ใช้บริการเก็บขยะมูลฝอยของสำนักงานเขต หรือ อบต. ที่อยู่ในระดับดี ส่วนที่คิดเห็นว่า การบริการเก็บขยะของสำนักงานเขต หรือ อบต. อยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ ร้อยละ 12.90 และไม่มีดี ร้อยละ 3.23 ตามลำดับ เนื่องจากความถี่ในการเก็บขยะไม่เหมาะสม เว้นช่วงระยะเวลาเก็บนานไป เกิดการทับถมของขยะมูลฝอย

การรักษาพยาบาล : ผู้นำชุมชน ร้อยละ 64.52 คิดเห็นว่า การให้บริการของสถานพยาบาลหรือการรักษาเมื่อเกิดการเจ็บป่วยอยู่ในระดับดี ส่วนที่คิดเห็นว่าการบริการอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ และไม่ได้รับการบริการในพื้นที่ คิดเป็นร้อยละ 19.35 และ 6.45 ตามลำดับ โดยมีสาเหตุเกิดจากปัญหาการบริการล่าช้า หรือใช้เวลารอรับบริการค่อนข้างนาน อย่างไรก็ตามผู้นำชุมชน สัดส่วนร้อยละ 61.29 นิยมเข้าใช้บริการจากโรงพยาบาลของรัฐบาล รองลงมา คือ โรงพยาบาลเอกชน ร้อยละ 32.26 และคลินิก ร้อยละ 12.90 เป็นหลัก

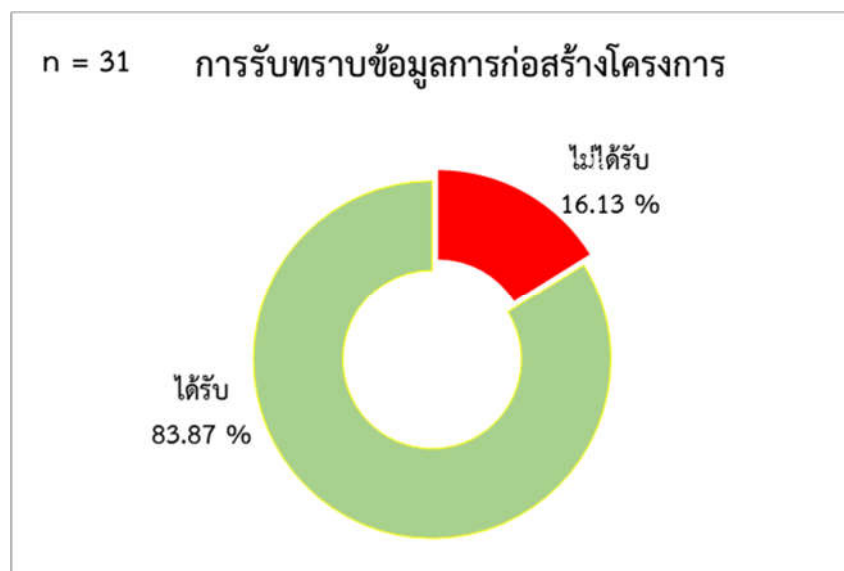
ระบบบริการทางสังคม : ผู้นำชุมชนคิดเห็นว่า การให้บริการทางด้านการศึกษาอยู่ในระดับดี ร้อยละ 54.84 รองลงมา ได้แก่ ไม่ได้ได้รับการบริการ และการบริการอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ ร้อยละ 22.58 และ 12.90 ตามลำดับ เนื่องจากสถานศึกษาห่างไกลจากชุมชน ต้องใช้เวลาในการเดินทาง และงบประมาณสนับสนุนการศึกษาไม่เพียงพอ เป็นต้น ส่วนการบริการด้านสวนสาธารณะ/สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ อยู่ในระดับพอใช้ ร้อยละ 32.26 ระดับดี ร้อยละ 29.03 ไม่มีดี ร้อยละ 16.13 และไม่ได้ได้รับการบริการ ร้อยละ 16.13 ทั้งนี้ผู้นำชุมชนไม่แสดงความคิดเห็นในประเด็นนี้ ร้อยละ 6.45

การจัดการสภาพสิ่งแวดล้อมทั่วไปของชุมชน : ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชนที่ได้รับในภาพรวมผู้นำชุมชนคิดเห็นว่า ปัญหาด้านฝุ่นละอองเป็นปัญหาที่สำคัญที่สุดของชุมชน เพราะมีผู้นำชุมชน ร้อยละ 51.61 คิดเห็นว่า ปัญหาด้านฝุ่นละอองมีผลกระทบต่อชุมชนอยู่ในระดับมาก รองลงมา ได้แก่ ปัญหาน้ำเสีย/น้ำเน่า

มีผลกระทบระดับปานกลางมากที่สุด ร้อยละ 22.58 ทั้งยังพบเจอปัญหาน้ำท่วม มีผลกระทบในระดับน้อย ร้อยละ 35.48 ปัญหาเสียงดังรบกวน มีผลกระทบในระดับน้อย ร้อยละ 29.03 และปัญหาเขม่า/หมอก/ควัน มีผลกระทบในระดับน้อย ร้อยละ 29.03 ตามลำดับ สำหรับปัญหาทางสิ่งแวดล้อมในด้านอื่นๆ เช่น ปัญหาทัศนียภาพไม่สวยงาม ปัญหาขยะมูลฝอย และปัญหาสภาพแวดล้อมและความปลอดภัยของชุมชน ผู้นำชุมชนคิดเห็นว่าชุมชนของตนพบปัญหาเหล่านี้เพียงส่วนน้อยเท่านั้น แต่อย่างไรก็ตาม ภายในชุมชนยังคงต้องเร่งปรับปรุง แก้ไขปัญหาสำคัญ 4 ลำดับแรก ได้แก่ ปัญหาการลักขโมย ปัญหายาเสพติด ปัญหาอาชญากรรม และปัญหาด้านการศึกษาของคนในชุมชน เพื่อให้เกิดความผาสุกแก่ประชาชนในชุมชนต่อไป

(4) การรับรู้ข่าวสารข้อมูลโครงการ

การรับรู้รับทราบข้อมูลโครงการของกลุ่มผู้นำชุมชนตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้นำชุมชนเกือบทั้งหมด ร้อยละ 83.87 รับทราบและรับรู้ข้อมูลโครงการมาก่อนแล้ว ซึ่งมีแหล่งข่าวสารที่ทำให้ทราบข้อมูลมาจากสื่อป้ายประชาสัมพันธ์โครงการมากที่สุด ร้อยละ 65.38 ของผู้ที่ทราบข้อมูลมาก่อนแล้ว รองลงมา ร้อยละ 42.31 ได้รับทราบข้อมูลโครงการจากเจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง ทราบจากการการประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ (พ.ศ. 2557-2558) ร้อยละ 34.62 การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนการก่อสร้าง (จัดที่วัดบ้านไร่เจริญผล เดือนกุมภาพันธ์ 2563) ร้อยละ 23.08 ทราบจาก Social Media เช่น Facebook, Line, Youtube เป็นต้น ร้อยละ 19.23 และจากโทรทัศน์ ร้อยละ 19.23 ส่วนช่องทางอื่นพบเจอเพียงส่วนน้อย รายละเอียดดังรูปที่ 5.2.10-11 และตารางที่ 5.2.10-28



รูปที่ 5.2.10-11 การรับรู้รับทราบข้อมูลโครงการของผู้นำชุมชนตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ
จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 2

ตารางที่ 5.2.10-28 การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการของผู้นำชุมชนตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ จากการสอบถามความคิดเห็นครั้งที่ 2		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
1. การรับทราบข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินการก่อสร้างโครงการ		
- ได้รับ	26	83.87
- ไม่ได้รับ	5	16.13
รวม	31	100.00
กรณีทราบ ทราบจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (เฉพาะผู้นำชุมชนที่รับทราบข้อมูลแล้ว)		
- ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ	17	65.38
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ (พ.ศ. 2557-2558)	9	34.62
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนการก่อสร้าง (จัดที่วัดบ้านไร่เจริญผล เดือนกุมภาพันธ์ 2563)	6	23.08
- เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง	11	42.31
- สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, Youtube เป็นต้น	5	19.23
- โทรศัพท์	5	19.23
- วิทู	1	3.85
- สื่อหนังสือพิมพ์	3	11.54
- พบเจอจากการก่อสร้าง	1	3.85

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565

ในส่วนช่องทางการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ ผู้นำชุมชน ร้อยละ 70.97 คิดเห็นว่า ควรมีสื่อ Social Media เช่น Facebook ในการสื่อสารกับกลุ่มเป้าหมาย รองลงมา คิดเห็นว่า ควรมีศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 64.52 และควรมีกล่องรับเรื่องร้องเรียนของโครงการ ร้อยละ 25.81 เป็นหลักในการสื่อสารสาธารณะ

สภาพปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างของกลุ่มผู้นำชุมชนพบว่า ปัญหาที่ชุมชนได้รับผลกระทบเกิดขึ้นมากกว่าผู้ที่ไม่ได้รับผลกระทบ สำหรับประเด็นที่สำคัญที่ทางกลุ่มผู้นำชุมชนพบมากที่สุด และเป็นผลกระทบที่อยู่ในระดับมาก คือ ปัญหาด้านฝุ่นละอองรบกวนจากการก่อสร้าง ร้อยละ 35.48 รองลงมาพบเจอปัญหาไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทางจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม ร้อยละ 32.26 และป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน ร้อยละ 25.81 ตามลำดับ

ส่วนประเด็นที่มีปัญหาและส่งผลกระทบในระดับปานกลางมากที่สุด คือ ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง มีผลกระทบร้อยละ 32.26 การก่อสร้างทำให้พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ ร้อยละ 32.26 ปัญหาฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง ร้อยละ 29.04 ปัญหาความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง ร้อยละ 29.03 ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม ร้อยละ 29.03 และการกองวัสดุบนไหล่ทางทำให้เกิดผลกระทบปานกลาง ร้อยละ 29.03 ตามลำดับ

ส่วนประเด็นการศึกษาด้านอื่นๆ พบเจอปัญหาลดน้อย ได้แก่ เสียงดังรบกวนการก่อสร้าง ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง การชะล้างพังทลายของดิน/ดินทรุด ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง เป็นต้น รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.10-29

ตารางที่ 5.2.10-29 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของผู้แทนกลุ่มผู้นำชุมชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษา จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 2					
ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับ
	มาก	ปานกลาง	น้อย	รวม	
1. เสี่ยงด้รับกวนการก่อสร้าง	6 (19.36)	7 (22.58)	11 (35.48)	24 (77.42)	7 (22.58)
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	1 (3.23)	9 (29.03)	10 (32.26)	20 (64.52)	11 (35.48)
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	11 (35.48)	9 (29.04)	4 (12.90)	24 (77.42)	7 (22.58)
4. การชะล้างพังทลายของดิน/ดินทรุด	1 (3.23)	3 (9.68)	11 (35.48)	15 (48.39)	16 (51.61)
5. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม	2 (6.45)	9 (29.03)	7 (22.58)	18 (58.06)	13 (41.94)
6. ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/ สาธารณูปการ	0 (0.00)	8 (25.81)	9 (29.03)	17 (54.84)	14 (45.16)
7. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้					
7.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	10 (32.26)	8 (25.81)	7 (22.58)	25 (80.65)	6 (19.35)
7.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	7 (22.58)	10 (32.26)	7 (22.58)	24 (77.42)	7 (22.58)
7.3 การกองวัสดุบนไหล่ทาง	5 (16.13)	9 (29.03)	8 (25.81)	22 (70.97)	9 (29.03)
7.4 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	3 (9.68)	10 (32.26)	6 (19.35)	19 (61.29)	12 (38.71)
7.5 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่ม ระยะทางในการเดินทาง	4 (12.90)	7 (22.58)	9 (29.04)	20 (64.52)	11 (35.48)
7.6 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ ชัดเจน	8 (25.81)	7 (22.57)	8 (25.81)	23 (74.19)	8 (25.81)
8. การประกอบอาชีพของคนในชุมชน					
8.1 ด้านบวก					
8.1.1 มีลูกค้ามากขึ้น	0 (0.00)	6 (19.36)	7 (22.58)	13 (41.94)	18 (58.06)
8.1.2 การเดินทางเพื่อการประกอบอาชีพสะดวก มากขึ้น	1 (3.23)	6 (19.35)	4 (12.90)	11 (35.48)	20 (64.52)
8.2 ด้านลบ					
8.2.1 กีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการ เดินทาง	5 (16.13)	8 (25.81)	5 (16.13)	18 (58.07)	13 (41.93)
8.2.2 ค่าขายไถ่น้อยลง รายได้ลดลง	0 (0.00)	4 (12.90)	6 (19.36)	10 (32.26)	21 (67.74)
9. เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น					
9.1 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นดีขึ้น	2 (6.45)	6 (19.35)	3 (9.68)	11 (35.48)	20 (64.52)
9.2 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นแย่ลง	1 (3.23)	4 (12.90)	4 (12.90)	9 (29.03)	22 (70.97)

ตารางที่ 5.2.10-29 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของผู้แทนกลุ่มผู้นำชุมชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษา จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 2 (ต่อ)					
ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับ
	มาก	ปานกลาง	น้อย	รวม	
10. บริเวณชุมชนมีขยะมากขึ้น	1 (3.23)	4 (12.90)	12 (38.71)	17 (54.84)	14 (45.16)
11. ทำลายทัศนียภาพและสุนทรียภาพ	2 (6.45)	4 (12.90)	10 (32.26)	16 (51.61)	15 (48.39)
12. สูญเสียความเป็นส่วนตัวจากการก่อสร้าง/คนงาน					
12.1 คนงานก่อสร้างก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ เช่น การ ตีมีสุมร่า ส่งเสียงดัง	0 (0.00)	2 (6.45)	6 (19.36)	8 (25.81)	23 (74.19)
12.2 คนงานก่อสร้างก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในพื้นที่	0 (0.00)	1 (3.23)	5 (16.13)	6 (19.36)	25 (80.64)
12.3 ความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินลดลง เช่น เกิด อาชญากรรม การลักขโมยมากขึ้น	0 (0.00)	5 (16.13)	6 (19.35)	11 (35.48)	20 (64.52)
13. ปัญหาความขัดแย้งระหว่างชุมชนกับคนงานก่อสร้าง	0 (0.00)	1 (3.23)	4 (12.90)	5 (16.13)	26 (83.87)

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565




อย่างไรก็ตาม การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ สังคมของกลุ่มผู้นำชุมชนในครั้งนี้ ได้เปิดโอกาสให้ผู้แทนกลุ่มผู้นำชุมชนได้ร่วมแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหา และข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาการก่อสร้างโครงการที่สำคัญเพิ่มเติม สามารถสรุปรายละเอียด ได้ดังนี้

- การได้รับผลกระทบและเกิดปัญหา เนื่องจากรถบรรทุกเข้ามาในชุมชนจนทำให้ถนนชุมชนชำรุด เสียหาย และเกิดการท่อดตัวของผิวจราจร
- ระบบการแจ้งเตือน/ระบบไฟฟ้าริมทางเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
- มีความต้องการให้กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ มีการขุดเจาะในช่วงวันธรรมดา มากกว่าวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ เนื่องจากส่งผลกระทบต่อลูกบ้านที่ต้องการพักผ่อนในวันหยุดงาน
- ควรมีการเพิ่มเติมไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟฉุกเฉินตามจุดเสี่ยง ที่ทำการก่อสร้าง เพื่อช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง
- ไม่มีเจ้าหน้าที่มาอำนวยความสะดวกโบกรถในช่วงเวลากลางคืน ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อย
- ควรทำป้ายเตือนจุดชะลอรถให้มากขึ้น และทำสัญลักษณ์การจราจรให้มากขึ้น
- การก่อสร้างทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด แต่มีแนวโน้มลดลงมากกว่าเมื่อปี พ.ศ.2563

2.2.2) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

ผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ สังคมและความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ศึกษาต่อ กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ และปัญหาที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างตามแนวเส้นทางของโครงการสำหรับกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลกลุ่มเป้าหมายรวมจำนวน 11 ราย แสดงดังตารางที่ 5.2.10-30 โดยใช้ระยะเวลาดำเนินการสำรวจระหว่างวันที่ 25-29 พฤศจิกายน พ.ศ.2564 สามารถสรุปข้อมูลที่สำคัญที่ทำการศึกษา ได้ดังนี้

ตารางที่ 5.2.10-30 รายละเอียดของผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 2			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
1.	นางนพพร วิสาสิทธิ์ วันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ.2564	ผู้อำนวยการสถานีอนามัยเฉลิมพระเกียรติ 60 พรรชนานวมินทร์ราชินี (รพ.สต.คอกควาย)	
2.	นายบพิตรพงศ์ เสดะจันทร์ วันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ.2564	ผู้จัดการโรงเรียนพรพิมพ์ พระราม 2	
3.	นายวินัย ผลจันทร์ วันที่ 25 พฤศจิกายน พ.ศ.2564	ผู้อำนวยการโรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์	
4.	แม่ชีโธระติ ศรีประภาวสุ วันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ.2564	เจ้าสำนักแม่ชีไทยบางขุนเทียนในบวรราชินูปถัมภ์	
5.	พระอาทิตย์ อินทโชโต วันที่ 25 พฤศจิกายน พ.ศ.2564	ผู้ช่วยเจ้าอาวาสวัดพรหมรังษี	
6.	พระครูประสิทธิ์สังฆคุณ วันที่ 25 พฤศจิกายน พ.ศ.2564	เจ้าอาวาสวัดแทนวันดีสุขาราม	
7.	นายคำสุข เมฆดารา วันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ.2564	เจ้าของกิจการโรงเรียนนานาชาติอินลิช พระราม 2	ขอสงวนการบันทึกภาพ
8.	พระครูพิพัฒน์ เดชาธร วันที่ 25 พฤศจิกายน พ.ศ.2564	เจ้าอาวาสวัดเทพวงษ์ชัย	

ตารางที่ 5.2.10-30 รายละเอียดของผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 2 (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
9.	พระธรรมธราวุฒิกิต์ อุตโม วันที่ 25 พฤศจิกายน พ.ศ.2564	เจ้าอาวาสวัดพันท้ายนรสิงห์	
10.	พระครูสาครศุภกิจ วันที่ 25 พฤศจิกายน พ.ศ.2564	เจ้าอาวาสวัดราชบุรณรังสรรค์	
11.	นางมนัสดาภาณณ์ รักษ์พงศ์สถิต วันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ.2564	ผู้อำนวยการโรงเรียนรัตนโกสินทร์สมโภชบางขุนเทียน	

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ. 2564

(1) ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

สถานีนามัยเฉลิมพระเกียรติ 60 พรรษา นวมินทราชินี (รพ.สต.คอกควาย)
เป็นหน่วยงานด้านสาธารณสุขที่ให้การรักษายาบาลกับประชาชนในชุมชน โดยมีผู้มาเข้ารับบริการเฉลี่ยประมาณ 80 คนต่อวัน และเปิดทำการทุกวัน วันจันทร์ถึงวันอาทิตย์ระหว่างเวลา 08.30 - 20.30 น.

โรงเรียนพรพิมพ์ พระราม 2 เป็นโรงเรียนแห่งที่ 2 ที่ขยายกิจการจากโรงเรียนอนุบาลพรพิมพ์ ถนนเอกชัย แขวงบางขุนเทียน เขตจอมทอง กรุงเทพมหานคร เปิดดำเนินการเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม พ.ศ. 2548 โดยมีนางพรพิมล เสตะจันทน์ เป็นผู้รับใบอนุญาตและผู้อำนวยการ เปิดสอนระดับปฐมวัย ถึงระดับประถมศึกษาปีที่ 6 ในช่วงเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้มาใช้บริการประมาณ 500 คนต่อวัน ส่วนในช่วงปิดภาคการเรียนจะมีบุคลากรทางการศึกษาเข้ามาใช้พื้นที่ประมาณ 100 คนต่อวัน โดยส่วนใหญ่ผู้เข้ามาใช้บริการทางการศึกษาจะเป็นนักเรียนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ของชุมชน (พื้นที่อ่อนไหวแห่งนี้ได้ปิดทำการแล้วในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2565)

โรงเรียนวัดราชบุรณรังสรรค์ เป็นโรงเรียนในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาลถึงระดับมัธยมศึกษาตอนต้น เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 19.00 น. โดยเป็นสถานศึกษาที่รองรับนักเรียนในเขตพื้นที่ของชุมชนบ้านหลังวัด ตำบลคอกกระบือ จังหวัดสมุทรสาคร รวมไปถึงนักเรียนในจังหวัดใกล้เคียงเพราะมีความสะดวกในการเดินทาง ในช่วงเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้มาใช้บริการประมาณ 1,057 คนต่อวัน ส่วนในช่วงปิดภาคการเรียนจะมีบุคลากรทางการศึกษาเข้ามาใช้พื้นที่ประมาณ 160 คนต่อวัน

สำนักแม่ชีไทยบางขุนเทียนในบรมราชินูปถัมภ์ เป็นสถานที่ปฏิบัติธรรมและพักอาศัยของแม่ชีและสตรีผู้ปฏิบัติธรรมในสังกัดมูลนิธิสถาบันแม่ชีไทยในพระบรมราชินูปถัมภ์ ปัจจุบันมีแม่ชีและสตรีผู้ปฏิบัติธรรมในวันธรรมดาประมาณ 5 คนต่อวัน แต่หากเป็นวันพระหรือวันวันสำคัญทางทางพุทธศาสนา จะมีผู้มาร่วมปฏิบัติธรรมเพิ่มขึ้นเป็น 20 คนต่อวัน

วัดพรหมรังษี ตั้งอยู่แขวงแสมดำ เขตบางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร มีพระครูพรหมสราภิรักษ์ อายุ 94 ปี เป็นเจ้าอาวาส ในการสำรวจข้อมูลครั้งนี้ จึงได้มอบให้ผู้ช่วยเจ้าอาวาสเป็นผู้ให้ข้อมูล โดย

เป็นศาสนสถานที่มีกิจกรรมทำบุญทำกุศลอย่างต่อเนื่อง มีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญในวันธรรมดาประมาณ 10 คนต่อวัน แต่หากทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญในวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาร่วมงานทำบุญประมาณ 30 คนต่อวัน โดยส่วนใหญ่เป็นพุทธศาสนิกชนภายในชุมชนและบริเวณใกล้เคียง

วัดแท่นวันดีสุขาราม เป็นศาสนสถานที่ทำภารกิจก่อสร้างตามเจตนารมณ์ของคุณตาเจริญ แท่นวันดี และครอบครัว โดยเป็นผู้บริจาคที่ดินและเงินทุนเพื่อก่อสร้างวัด ปัจจุบันทางวัดมีการจัดกิจกรรมการศึกษา ปฏิบัติธรรม และบำเพ็ญกุศลเป็นประจำทุกวันพระ วันอาทิตย์ และวันสำคัญทางพระพุทธศาสนาอย่างต่อเนื่อง มีช่วงเวลาเปิด-ปิดประตูวัดระหว่างเวลา 04:00-17:00 น. โดยในวันธรรมดามีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญประมาณ 20 คนต่อวัน ส่วนวันพระหรือวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญประมาณ 40 คนต่อวัน

โรงเรียนนานาชาติอินริช พระราม 2 จัดการเรียนการสอนด้วยระบบอังกฤษ (British Curriculum) เริ่มเปิดดำเนินการในปี พ.ศ.2557 รับนักเรียนตั้งแต่อายุ 18 เดือน (Pre-Nursery) ไปจนถึงระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ซึ่งนักเรียนส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาในชุมชนบริเวณใกล้เคียงโรงเรียน และยังมีนักเรียนที่เดินทางมาจากกรุงเทพมหานคร สมุทรสงคราม และราชบุรี ปัจจุบันมีบุคลากรประมาณ 100 คน และหากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 350 คนต่อวัน

วัดเทพธงชัย เป็นวัดสังกัดคณะสงฆ์มหานิกาย ทางวัดได้รับพระราชทานวิสุงคามสีมา เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม พ.ศ. 2535 มีเนื้อที่จำนวน 8 ไร่ 1 งาน 88 ตารางวา ในวันธรรมดามีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญประมาณ 10 คนต่อวัน ส่วนวันพระหรือวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญประมาณ 100 คน

วัดพันท้ายนรสิงห์ ตั้งอยู่บนถนนพระราม 2 หมู่ที่ 5 ตำบลพันท้ายนรสิงห์ อำเภอมะนิคมสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร ปัจจุบันทางวัดมีการประกอบพิธีกรรมทางศาสนา ถวายสังฆทาน สะเดาะเคราะห์ เสริมดวงชะตาให้กับชีวิต อาบน้ำมนต์ และปฏิบัติธรรมในวันพระ โดยวันธรรมดามีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญประมาณ 40 คนต่อวัน

วัดราษฎร์รังสรรค์ เป็นวัดที่สังกัดคณะสงฆ์มหานิกาย ภายในการกำกับดูแลของสำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ ตั้งอยู่ตำบลคอกกระบือ อำเภอมะนิคมสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร มีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญในวันธรรมดามีประมาณ 5 คนต่อวัน ส่วนวันพระหรือวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีผู้เข้ามาทำบุญประมาณ 40 คนต่อวัน

โรงเรียนรัตนโกสินทร์สมโภชบางขุนเทียน เป็นโรงเรียนรัฐบาล ประเภทโรงเรียนมัธยมศึกษาขนาดใหญ่ในสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา เขต 1 (กรุงเทพมหานคร) ตั้งอยู่ถนนพระราม 2 แขวงแสมดำ เขตบางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร ปัจจุบันมีเนื้อที่ 12 ไร่ เปิดสอนในระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นและตอนปลายแบบสหศึกษา และเป็นโรงเรียนในกลุ่มโรงเรียนรัตนโกสินทร์สมโภช เปิดทำการตามเวลาราชการ โดยช่วงเปิดภาคการเรียนการสอนจะมีนักเรียนและบุคลากรทางการศึกษาประมาณ 1,500 คนต่อวัน แต่หากเป็นช่วงปิดภาคการศึกษาจะมีบุคลากรเข้ามาทำงานประมาณ 20 คนต่อวัน

สำหรับผลการสำรวจข้อมูลความคิดเห็นจากผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษา พบว่า เป็นเพศชาย ร้อยละ 72.73 เป็นเพศหญิง ร้อยละ 27.27 ผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมมีอายุระหว่าง 50-59 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 45.46 รองลงมาคืออายุมากกว่า 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 36.36 ส่วนที่เหลือมีอายุระหว่าง 30-39 ปี และระหว่าง 40-49 ปี ในสัดส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 9.09 ตามลำดับ

ระดับการศึกษาของผู้ให้ข้อมูล พบว่า ผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมสำเร็จการศึกษาในระดับสูงกว่าปริญญาตรีมากที่สุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 27.28 รองลงมาสำเร็จการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ระดับปริญญาตรี และนักธรรมชั้นเอก ในสัดส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 18.18 ส่วนที่เหลือสำเร็จ

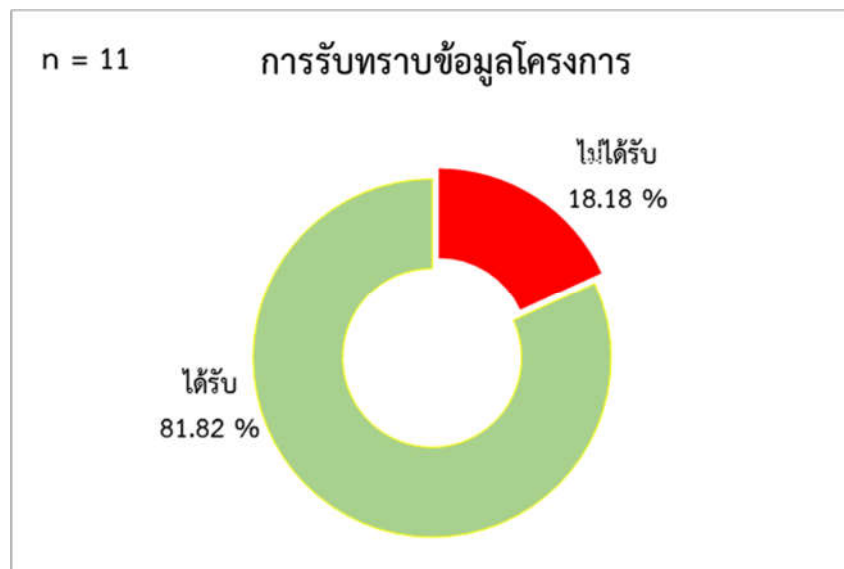
การศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง ในสัดส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 9.09 ตามลำดับ โดยผู้ให้ข้อมูลทั้งหมด ร้อยละ 100 นับถือศาสนาพุทธ

(2) ข้อมูลด้านการเดินทาง

ข้อมูลด้านการเดินทางของผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า ผู้ให้ข้อมูล ร้อยละ 81.82 รองลงมาคือ ใช้เพื่อการเดินทางในทุกวันๆ เข้า ร้อยละ 36.36 โดยมีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อใช้ในการประกอบพิธีทางศาสนา ร้อยละ 45.45 รองลงมาใช้เดินทางเพื่อติดต่อสถานที่ราชการ ร้อยละ 36.36 ส่วนที่ใช้เดินทางเพื่อประกอบสัมมาชีพ คิดเป็นร้อยละ 18.18 และใช้เดินทางเพื่อการท่องเที่ยว ร้อยละ 9.09 ตามลำดับ

ทั้งนี้ ผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม สัดส่วนร้อยละ 36.36 มีความถี่ในการเดินทางบนทางหลวงหมายเลข 35 จำนวน 7-8 ครั้ง/สัปดาห์ มากที่สุด รองลงมา เข้าใช้เส้นทางมากกว่า 10 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 27.28 เข้าใช้เส้นทางจำนวน 2-4 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 27.27 มีเพียงส่วนน้อยที่เข้าใช้จำนวน 9-10 ครั้ง/สัปดาห์ คิดเป็นร้อยละ 9.09 ซึ่งการเข้าใช้ถนนสายนี้นั้น มักพบเจอปัญหาในการเดินทางบ้างเป็นบางครั้ง ร้อยละ 81.82 และคิดเห็นว่ามีความสะดวก และไม่สะดวกเลย ในสัดส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 9.09 โดยผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมพบเจอปัญหาการจราจรติดขัดในการเดินทาง และปัญหาเกี่ยวกับพื้นผิวทางชำรุด เป็นหลัก

การรับรู้รับทราบข้อมูลการดำเนินการก่อสร้างโครงการของผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ พบว่า ผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 81.82 รับทราบรับรู้ข้อมูลการดำเนินการก่อสร้างโครงการมาก่อนแล้ว ซึ่งมีแหล่งข่าวสารที่ทำให้ทราบข้อมูลมาจากเจ้าหน้าที่โครงการหรือผู้รับเหมาก่อสร้างมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 77.78 ของผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่รับทราบข้อมูลมาก่อนแล้ว รองลงมา คือ ทราบจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ ร้อยละ 66.67 มีเพียงส่วนน้อยที่รับทราบข้อมูลจากสื่อ Social Media คิดเป็นร้อยละ 11.11 โดยมีผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ยังไม่ทราบข้อมูล และได้รับทราบข้อมูลจากการสอบถามในครั้งนี้ ร้อยละ 18.18 ตามลำดับ เนื่องจากเพิ่งย้ายเข้ามาทำงานในพื้นที่ศึกษา รายละเอียดดังรูปที่ 5.2.10-12 และตารางที่ 5.2.10-31



รูปที่ 5.2.10-12 การรับทราบข้อมูลโครงการของผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมจากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 2

ตารางที่ 5.2.10-31 การทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการของผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 2		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
1. การรับทราบข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินการก่อสร้างโครงการ		
- ได้รับ	9	81.82
- ไม่ได้รับ	2	18.18
รวม	11	100.00
กรณีทราบ ทราบจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (เฉพาะผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่รับทราบข้อมูลแล้ว)		
- ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ	6	66.67
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ	0	0.00
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนการก่อสร้าง	0	0.00
- เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง	7	77.78
- สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, Youtube เป็นต้น	1	11.11
- โทรทัศน์	0	0.00
- วิทยุ	0	0.00
- สื่อหนังสือพิมพ์	0	0.00
- เพื่อนบ้าน	0	0.00

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ตุลาคม พ.ศ. 2564

สำหรับสภาพปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม จากการสำรวจพบว่า มีผู้ที่แสดงความคิดเห็นถึงปัญหาหรือผลกระทบมากกว่าผู้ที่ไม่ได้รับผลกระทบ โดยส่วนใหญ่มักพบปัญหาฝุ่นละอองรบกวนจากการก่อสร้าง ได้รับผลกระทบร้อยละ 72.73 และผลกระทบดังกล่าวอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 27.28 รองลงมา ได้แก่ ปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง ได้รับผลกระทบร้อยละ 63.67 และผลกระทบดังกล่าวอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 45.45 ทั้งยังพบเจอปัญหาความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง ได้รับผลกระทบร้อยละ 54.54 และผลกระทบดังกล่าวอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 36.36

การก่อสร้างโครงการทำให้เกิดความไม่สะดวกในการเดินทาง ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง ได้รับผลกระทบร้อยละ 54.54 และผลกระทบดังกล่าวอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 36.36 ทั้งยังทำให้พื้นผิวจราจรขรุขระ พื้นผิวไม่เรียบและเป็นทางต่างระดับ มีการกองวัสดุบนไหล่ทาง ทำให้เดินทางลำบาก และการก่อสร้างทำลายทัศนียภาพและสุนทรีภาพของพื้นที่ โดยทั้ง 3 ได้รับผลกระทบร้อยละ 45.45 และผลกระทบดังกล่าวอยู่ในระดับน้อย โดยประเด็นการศึกษาที่เหลือ ผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมส่วนใหญ่คิดเห็นว่าจะไม่ได้รับผลกระทบเป็นหลัก แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 5.2.10-32

ตารางที่ 5.2.10-32 สภาพปัญหาและระดับของผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 2					
ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับ
	มาก	ปานกลาง	น้อย	รวม	
1. เสียงดังรบกวนการก่อสร้าง	0 (0.00)	2 (18.18)	5 (45.45)	7 (63.63)	4 (36.37)
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	0 (0.00)	2 (18.18)	4 (36.36)	6 (54.54)	5 (45.46)
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	3 (27.28)	3 (27.27)	2 (18.18)	8 (72.73)	3 (27.27)
4. การชะล้างพังทลายของดิน/ดินทรุด	0 (0.00)	0 (0.00)	2 (18.18)	2 (18.18)	9 (81.82)
5. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม	1 (9.09)	0 (0.00)	0 (0.00)	1 (9.09)	10 (90.91)
6. ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ	1 (9.09)	0 (0.00)	1 (9.09)	2 (18.18)	9 (81.82)
7. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้					
7.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	2 (18.18)	0 (0.00)	1 (9.09)	3 (27.27)	8 (72.73)
7.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	2 (18.18)	1 (9.09)	1 (9.09)	4 (36.36)	7 (63.64)
7.3 การกองวัสดุบนไหล่ทาง	1 (9.09)	2 (18.18)	2 (18.18)	5 (45.45)	6 (54.55)
7.4 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	2 (18.18)	1 (9.09)	2 (18.18)	5 (45.45)	6 (54.55)
7.5 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง	0 (0.00)	4 (36.36)	2 (18.18)	6 (54.54)	5 (45.46)
7.6 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน	1 (9.09)	0 (0.00)	3 (27.27)	4 (36.36)	7 (63.64)
8. การประกอบอาชีพของคนในชุมชน					
8.1 ด้านบวก					
8.1.1 มีลูกค้ามากขึ้น	1 (9.09)	0 (0.00)	0 (0.00)	1 (9.09)	10 (90.91)
8.1.2 การเดินทางเพื่อการประกอบอาชีพสะดวกมากขึ้น	2 (18.18)	0 (0.00)	0 (0.00)	2 (18.18)	9 (81.82)
8.2 ด้านลบ					
8.2.1 กีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง	2 (18.18)	0 (0.00)	0 (0.00)	2 (18.18)	9 (81.82)
8.2.2 ค่าขายไถน้อยลง รายได้ลดลง	0 (0.00)	1 (9.09)	0 (0.00)	1 (9.09)	10 (90.91)
9. เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น					
9.1 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นดีขึ้น	1 (9.09)	1 (9.09)	0 (0.00)	2 (18.18)	9 (81.82)
9.2 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นแย่ลง	0 (0.00)	1 (9.09)	0 (0.00)	1 (9.09)	10 (90.91)

ตารางที่ 5.2.10-32 สภาพปัญหาและระดับของผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 2 (ต่อ)					
ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับ
	มาก	ปานกลาง	น้อย	รวม	
10. บริเวณชุมชนมีขยะมากขึ้น	0 (0.00)	1 (9.09)	1 (9.09)	2 (18.18)	9 (81.82)
11. ทำลายทัศนียภาพและสุนทรีภาพ	0 (0.00)	0 (0.00)	5 (45.45)	5 (45.45)	6 (54.55)
12. สูญเสียความเป็นส่วนตัวจากการก่อสร้าง/คนงาน					
12.1 คนงานก่อสร้างก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ เช่น การดื่มสุรา ส่งเสียงดัง	0 (0.00)	1 (9.09)	0 (0.00)	1 (9.09)	10 (90.91)
12.2 คนงานก่อสร้างก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในพื้นที่	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	11 (100.00)
12.3 ความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินลดลง เช่น เกิดอาชญากรรม การลักขโมยมากขึ้น	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	11 (100.00)
13. ปัญหาความขัดแย้งระหว่างชุมชนกับคนงานก่อสร้าง	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	11 (100.00)

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ. 2564

ทั้งนี้ ผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมได้ร่วมแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมเกี่ยวกับปัญหา และข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาการก่อสร้างโครงการที่สำคัญ สรุปประเด็นรายพื้นที่ได้ดังนี้

สถานีอนามัยเฉลิมพระเกียรติ 60 พรรษา นวมินทราชินี (รพ.สต.คอกควาย)

- การก่อสร้างยังส่งผลกระทบทำให้เกิดมลพิษทางด้านฝุ่นละออง และปัญหาเสียงดัง แต่ระดับผลกระทบมีแนวโน้มลดน้อยลงเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา
- การบีบเส้นทางจราจรเพื่อกิจกรรมการก่อสร้างมักเป็นพื้นที่เสี่ยงทำให้เกิดอุบัติเหตุตามแนวเส้นทางโครงการ

วัดแทนวันดีสุขาราม

- ช่วงเวลาเร่งด่วน ทางโครงการควรจัดเจ้าหน้าที่เข้ามาอำนวยความสะดวกในการระบายรถให้เกิดประสิทธิภาพดีขึ้น
- การปิดกั้นช่องจราจร เพื่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ควรปิดกั้นเป็นจุดๆ และทำให้แล้วเสร็จไปในแต่ละจุด เพื่อเกิดความสะดวกในการเดินทาง
- ควรจัดเก็บอุปกรณ์การก่อสร้างอย่างเป็นระเบียบ ไม่ให้เกิดขวางบนเส้นทางสัญจร

โรงเรียนนานาชาติ นอลิช พระราม 2

- ควรทำงานตามระยะเวลาของสัญญา ไม่ควรมีการขยายสัญญา เพราะจะส่งผลกระทบต่อประชาชนเป็นจำนวนมาก
- กรมทางหลวง หน่วยงานเจ้าของโครงการ ควรคำนึงถึงผลเสียที่เกิดจากผู้รับเหมาทำงานไม่ดีหรือล่าช้า ดังนั้นควรกำหนดสัญญาจ้างที่เข้มงวด เพื่อให้ได้ผู้รับเหมาที่ดี

- ทีมควบคุมการทำงาน ควรควบคุมการกั้นพื้นที่ให้ชัดเจนเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้นน เพราะมีการติดป้ายเตือนน้อยมาก และมักตั้งอยู่ในระยะกระชั้นชิดเกินไป
- การปิดกั้นพื้นที่ ควรทำในช่วงเวลากลางคืน เพราะมีปริมาณรถน้อย

โรงเรียนรัตนโกสินทร์สมโภชบางขุนเทียน

- การปิดถนนและการวางสิ่งกีดขวางทางจราจร ควรทำในเวลากลางคืนหรือหลีกเลี่ยงชั่วโมงเร่งด่วน เพราะทำให้เกิดปัญหาการติด
- ระยะเวลาการก่อสร้าง ควรเป็นไปตามแผนงานกำหนด เพราะประชาชนได้รับผลกระทบจากการจราจรติดขัด

วัดพันท้ายนรสิงห์

- ควรมีเจ้าหน้าที่เข้ามาดูแล ติดตามผลกระทบจากการก่อสร้างอย่างต่อเนื่อง

2.2.3) กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ

(1) กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะประชิดเขตทางถึง 50 เมตร จากเขตทาง

การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็นต่อโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะประชิดถึง 50 เมตรจากเขตทาง ดำเนินการระหว่างวันที่ 21 พฤศจิกายน พ.ศ.2564 ถึงวันที่ 7 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2565 โดยได้รับความร่วมมือจากกลุ่มครัวเรือนตัวอย่างในการให้ข้อมูลพอสมควร โดยได้ทำการรวบรวมความคิดเห็นของครัวเรือนตามแผนงานที่กำหนดรวม 47 ราย สามารถสรุปผลการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลได้ ดังนี้ (รายละเอียดในภาคผนวก ก-3)

(1.1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในระยะประชิดถึงระยะ 50 เมตรจากเขตทาง เป็นเพศหญิง ร้อยละ 72.34 เพศชาย ร้อยละ 27.66 ผู้ให้สัมภาษณ์มีอายุระหว่าง 50-59 ปี มากที่สุด ร้อยละ 34.04 รองลงมาคืออายุอยู่ในช่วง 40-49 ปี ร้อยละ 25.53 มีอายุอยู่ในช่วง 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 25.53 มีอายุระหว่าง 30-39 ปี ร้อยละ 12.77 และอายุต่ำกว่า 30 ปี ร้อยละ 2.13 โดยผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่มีสถานภาพเป็นเจ้าบ้านของครัวเรือน ร้อยละ 87.23 รองลงมาเป็นคู่สมรส ร้อยละ 12.77 สำหรับสถานภาพสมรส พบว่า ผู้ให้ข้อมูล มีสถานภาพสมรสแล้ว ร้อยละ 76.60 รองลงมาไม่มีสถานภาพโสด ร้อยละ 14.89 ส่วนสถานภาพอื่นที่เหลือพบเจอเพียงเล็กน้อย

ระดับการศึกษาของผู้ให้สัมภาษณ์ พบว่า ผู้แทนครัวเรือน สัดส่วนร้อยละ 36.16 สำเร็จการศึกษาในระดับประถมศึกษา รองลงมา คือ ผู้ที่สำเร็จการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรืออาชีวศึกษา ร้อยละ 27.66 สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี มัธยมศึกษาตอนต้น สูงกว่าระดับปริญญาตรี และประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง/อนุปริญญา ร้อยละ 21.28, 8.51, 4.26 และ 2.13 ตามลำดับ สำหรับครัวเรือนกลุ่มนี้ส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ คิดเป็นร้อยละ 97.87 มีเพียงร้อยละ 2.13 ที่นับถือศาสนาอิสลาม ทั้งนี้ผู้ให้ข้อมูลประกอบอาชีพค้าขายมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 46.82 รองลงมา คือ ไม่ได้ประกอบอาชีพหลักหรือเป็นแม่บ้าน ร้อยละ 23.40 และเป็นผู้ทำงานในโรงงานหรือบริษัทเอกชน ร้อยละ 17.02 ส่วนอาชีพอื่นพบในสัดส่วนเล็กน้อย โดยผู้ให้ข้อมูลกลุ่มหลักเป็นคนที่ย้ายมาอยู่ในพื้นที่มาแต่กำเนิด คิดเป็นร้อยละ 65.96 ส่วนผู้ที่อพยพย้ายถิ่นมาจากที่อื่น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 34.04 ซึ่งเป็นผู้ที่ย้ายมาจากต่างจังหวัด เช่น อ่างทอง ระนอง สุรินทร์ นครปฐม กาญจนบุรี หนองคาย และ นครราชสีมา เป็นต้น โดยมีระยะเวลาในการย้ายมาอยู่ในพื้นที่แล้วเฉลี่ย 11 ปี และมีสาเหตุในการย้ายถิ่นฐานเพื่อเข้ามาทำงานในพื้นที่ ย้ายครอบครัวมาอยู่ที่นี่ แต่งงานกับคนในพื้นที่ และย้ายตามพ่อแม่ผู้ปกครอง รายละเอียดตัวอย่างผู้ให้ข้อมูลดังภาพที่ 5.2.10-7



นางนพวรรณ หับยาง



นางสาวจันจิรา แดงดี



นายอภิสิทธิ์ แทนเพียง



นายสุทิน มามาก



นางบัวลอย จัยไทย



นางดี กำพิงค์



นายมิ่งศักดิ์ อยู่เจริญ



นางวิวิธยา รอดสดใส

ครัวเรือนระยะประชิดภายในเขตพื้นที่แขวงสามก้า เขตบางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร

ภาพที่ 5.2.10-7 การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคมกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะประชิดถึง 50 เมตร จากเขตทางจากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 2

(1.2) สภาพเศรษฐกิจและสังคมครัวเรือน

จำนวนสมาชิกของครัวเรือน ครัวเรือนที่อยู่ในระยะประชิดถึงระยะ 50 เมตรจากเขตทาง มีจำนวนสมาชิกในครัวเรือนประมาณ 4 คน จำแนกเป็นเพศชาย สัดส่วนร้อยละ 41.46 และเป็นเพศหญิง ร้อยละ 58.54 ซึ่งหากพิจารณาจากการทำงาน พบว่า สมาชิกภายในครัวเรือนที่ทำงานมีรายได้ร้อยละ 68.29 และเป็นผู้พึ่งพิงหรือไม่มีรายได้ ร้อยละ 31.71 ของครัวเรือนที่ทำการศึกษ

การประกอบอาชีพของครัวเรือน ผู้ให้ข้อมูลคิดเห็นว่าครัวเรือนของตนยึดอาชีพค้าขายหรือธุรกิจส่วนตัวเป็นอาชีพหลัก คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 46.81 รองลงมาประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชนหรือโรงงาน ร้อยละ 21.28 ไม่มีอาชีพหลัก ร้อยละ 14.88 รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 8.51 ข้าราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 4.26 และไม่แน่นอนในการประกอบอาชีพหลัก ร้อยละ 4.26 โดยครัวเรือนส่วนใหญ่ไม่มีปัญหาในการประกอบอาชีพ คิดเป็นร้อยละ 89.36 มีครัวเรือนส่วนน้อย ร้อยละ 6.38 ที่ประสบปัญหาในการประกอบอาชีพ ซึ่งปัญหาที่พบมากที่สุด ได้แก่ ปัญหาฝุ่นละอองจากกิจกรรมในพื้นที่ ร้อยละ 66.67 รองลงมา ร้อยละ 33.33 พบเจอปัญหาโควิด 19 ที่มีผลต่อการประกอบอาชีพ จึงทำให้ครัวเรือน ร้อยละ 85.10 ไม่ได้ประกอบอาชีพเสริม เพื่อเพิ่มรายได้ให้กับครัวเรือนแต่อย่างใด มีเพียงร้อยละ 14.90 ที่มีอาชีพเสริม โดยกลุ่มครัวเรือนนี้ประกอบอาชีพค้าขาย อาชีพรับจ้าง และรับตรวจสอบบัญชี เป็นอาชีพเสริมเพื่อเพิ่มรายได้ให้กับครัวเรือน

รายได้และรายจ่ายครัวเรือน ครัวเรือนกลุ่มนี้มีระดับของรายได้ที่มีความใกล้เคียงกับระดับของรายจ่าย เนื่องจากการรวบรวมข้อมูลพบว่า ครัวเรือนสัดส่วนร้อยละ 27.65 มีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 20,001–30,000 บาท/เดือน รองลงมามีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 10,001–20,000 บาท/เดือน ร้อยละ 21.28 มีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 50,001–100,000 บาท/เดือน ร้อยละ 17.02 ซึ่งถือเป็นระดับรายได้หลักของครัวเรือนในกลุ่มนี้ ส่วนรายจ่ายของแต่ละครัวเรือน พบว่า มีรายจ่ายระหว่าง 10,001–20,000 บาท/เดือน ร้อยละ 38.31 รองลงมามีรายจ่ายที่น้อยกว่า 10,000 บาท/เดือน ร้อยละ 31.91 มีรายจ่ายระหว่าง 40,001–50,000 บาท/เดือน คิดเป็นร้อยละ 8.51 ส่วนระดับของรายจ่ายอื่นมีเพียงส่วนน้อยเท่านั้น ผู้แทนครัวเรือนมากกว่าครึ่งหนึ่งของทุกครัวเรือน ร้อยละ 51.06 คิดเห็นว่ารายได้ของตนนั้นมีลักษณะเป็นรายได้ที่ไม่แน่นอน ส่วนที่คิดว่ารายได้ของตนนั้นเป็นรายได้ที่แน่นอนแล้วนั้น มีเพียงร้อยละ 38.30 อย่างไรก็ตาม ครัวเรือน ร้อยละ 72.34 ยังคงมีรายได้ที่เพียงพอกับรายจ่าย และพอมีเงินส่วนที่เหลือเก็บ ส่วนที่เหลือ ร้อยละ 25.53 ยังคงมีรายได้ที่เพียงพอต่อรายจ่าย แต่มีไม่เพียงพอที่จะเหลือไว้เก็บออมในอนาคต ดังนั้น จึงทำให้บางครัวเรือน ร้อยละ 8.51 ยังมีภาวะหนี้สินที่ต้องอาศัยการกู้ยืมสิน เพื่อนำมาใช้จ่ายภายในครัวเรือนหรือการประกอบกิจการ โดยครัวเรือนที่มีหนี้สินส่วนมากทำการกู้ยืมเงินจากธนาคารพาณิชย์ และธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร เป็นหลัก

สำหรับการออมของครัวเรือน พบว่า ครัวเรือนที่มีการออมเงิน มีสัดส่วนร้อยละ 48.94 ของครัวเรือนทั้งหมด จำแนกเป็นการออมด้วยการนำเงินไปฝากธนาคารเป็นหลัก คิดเป็นร้อยละ 100.00 ของครัวเรือนที่มีการออมเงิน ซึ่งวิธีการออมต่างๆ เหล่านี้มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการออม เพื่อเก็บไว้ใช้ในอนาคตยามจำเป็นมากที่สุด

(1.3) ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย

จากการสอบถามเกี่ยวกับสุขภาพของครัวเรือน พบว่า สมาชิกในครัวเรือนมีสุขภาพแข็งแรงปกติ ไม่เจ็บป่วย ร้อยละ 76.60 ส่วนที่เหลือร้อยละ 21.27 ที่เคยมีสมาชิกในครัวเรือนเจ็บป่วยในรอบปีที่ผ่านมา ซึ่งเกิดจากการเป็นโรคมะเร็ง โรคทางเดินหายใจ โรคหัวใจ และโรคความดันโลหิตสูง เป็นต้น โดยหากสมาชิกในครัวเรือนเจ็บป่วยแล้ว ทางครอบครัวจะนำพาสมาชิกเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลของรัฐบาลก่อนเป็นลำดับแรก คิดเป็นร้อยละ 72.34 ของครัวเรือนทั้งหมด รองลงมา คือ โรงพยาบาลของเอกชน ร้อยละ 29.79 คลินิก คิดเป็นร้อยละ 8.51 และซื้อยามาทานเอง ร้อยละ 2.13 ของครัวเรือนทั้งหมด ตามลำดับ

(1.4) ข้อมูลสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานชุมชน

ครัวเรือนที่อยู่ในระยะประชิดถึง 50 เมตรจากเขตทาง ส่วนใหญ่คิดเห็นว่าการบริการโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของชุมชน ได้แก่ การคมนาคม ไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ ฯลฯ โดยภาพรวมแล้วครัวเรือนในพื้นที่ศึกษาได้รับการบริการอย่างทั่วถึงอยู่ในเกณฑ์ระดับปานกลางถึงในระดับที่ดี แต่ยังคงประสบปัญหาการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ มีรายละเอียด ดังนี้

ถนน : กลุ่มครัวเรือน ร้อยละ 63.83 คิดเห็นว่าปัจจุบันถนนพระราม 2 และถนนภายในชุมชน สามารถใช้สัญจรไปมาอยู่ในระดับดี ส่วนที่เหลือคิดเห็นว่าการสัญจรไปมาอยู่ในระดับที่ไม่ดี และการได้รับการบริการระดับปานกลางหรือพอใช้ คิดเป็นร้อยละ 25.53, 10.64 ตามลำดับ เนื่องจากยังประสบปัญหาสภาพถนนชำรุด เป็นหลุมเป็นบ่อ การมีสิ่งก่อสร้างขวางการจราจร ช่องจราจรแคบในบางช่วงของแนวเส้นทาง และจุดกลับรถบนถนนพระราม 2 มีระยะห่างกันค่อนข้างมาก

ไฟฟ้า : กลุ่มครัวเรือน ร้อยละ 82.97 คิดเห็นว่า ระบบไฟฟ้าในพื้นที่อยู่ในระดับดี มีเพียงส่วนน้อยที่คิดเห็นว่า ระบบไฟฟ้าอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ และไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 12.77 และ 4.26 ตามลำดับ เนื่องจากริมทางหลวงบางช่วงมีไฟฟ้าส่องสว่างไม่เพียงพอ ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุร้าย ไฟฟ้าตกหรือไฟฟ้าดับบ่อย โดยเฉพาะในช่วงที่มีฝนตก

น้ำประปา : กลุ่มครัวเรือน ร้อยละ 61.70 คิดเห็นว่า คุณภาพน้ำประปาอยู่ในระดับดี มีเพียงส่วนน้อยที่คิดเห็นว่า คุณภาพน้ำประปาอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ และไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 23.40 และ 14.90 ตามลำดับ เนื่องจากเกิดปัญหาน้ำไม่ค่อยไหล น้ำไม่สะอาด น้ำขุ่น มีตะกอน กลิ่น มีสีขุ่น

โทรศัพท์ : กลุ่มครัวเรือน ร้อยละ 80.85 คิดเห็นว่า มีการให้บริการโทรศัพท์อยู่ในระดับดี มีเพียงส่วนน้อยที่คิดเห็นว่าการให้บริการโทรศัพท์อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 12.77 และการบริการที่ได้รับแต่ไม่ดี ร้อยละ 6.38 เนื่องจากยังประสบปัญหาจากสัญญาณโทรศัพท์ครอบคลุมไม่ทั่วถึงในบางพื้นที่

การจัดการเก็บขยะ : ครัวเรือนร้อยละ 76.60 การเก็บขยะมูลฝอยของ อบต.หรือสำนักงานเขต อยู่ในระดับดี มีเพียงส่วนน้อยที่คิดเห็นว่า การบริการเก็บขยะของสำนักงานเขตหรืออบต. ยังอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ และไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 19.15 และ 4.25 ตามลำดับ เนื่องจากยังเกิดปัญหาความถี่ในการเก็บขยะไม่เหมาะสม เว้นช่วงระยะเวลาเก็บนานไป ทำให้ขยะล้นถัง และส่งกลิ่นเหม็น

การรักษาพยาบาลและสถานบันการศึกษา : สถานพยาบาลที่เข้ารับบริการหรือรับการรักษาเมื่อเกิดการเจ็บป่วย ครั้วเรือนมีความเห็นว่าอยู่ในระดับดี ร้อยละ 93.62 มีเพียงส่วนน้อย ที่คิดเห็นว่า การบริการยังอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ ร้อยละ 6.38 เนื่องจากยังเกิดปัญหาการบริการล่าช้า หรือใช้เวลารอรับบริการค่อนข้างนาน อาจเนื่องจากบุคลากรของโรงพยาบาลที่ไม่เพียงพอ และอุปกรณ์เครื่องมือการรักษาไม่ทันสมัย ในส่วนระบบบริการทางสังคมทางด้านการศึกษาอยู่ในระดับดี คิดเป็นร้อยละ 76.60 ส่วนการบริการด้านสวนสาธารณะ/สถานที่พักผ่อนหย่อนใจอยู่ในระดับดี ร้อยละ 53.19 ไม่ได้รับบริการ ร้อยละ 27.66 และไม่ดี ร้อยละ 17.02 เนื่องจากการไม่มีสวนสาธารณะในชุมชนที่ตนเองอาศัยอยู่

การจัดการสภาพสิ่งแวดล้อมทั่วไปของชุมชน : ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชนของกลุ่มครัวเรือนในภาพรวม เป็นปัญหาด้านเสียงดัง เนื่องจากครัวเรือนร้อยละ 59.57 คิดเห็นว่าชุมชนมีสภาพสิ่งแวดล้อมด้านเสียงที่ไม่ดีมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ปัญหาด้านฝุ่นละออง คิดเห็นว่าไม่ดี ร้อยละ 57.45 ส่วนปัญหาเขม่า/หมอก/ควัน พบเจอ ร้อยละ 31.91 และปัญหาน้ำท่วม ร้อยละ 29.79 ตามลำดับ ในส่วนปัญหาด้านอื่นๆ เช่น ปัญหาน้ำเสีย/น้ำเน่า ปัญหาขยะมูลฝอย ปัญหาทัศนียภาพไม่สวยงาม ปัญหาสภาพแวดล้อม และความปลอดภัยของชุมชน ครั้วเรือนส่วนใหญ่ในกลุ่มนี้คิดเห็นว่าชุมชนของตนไม่พบปัญหาเหล่านี้แต่อย่างใด

ครั้วเรือน ร้อยละ 59.57 คิดเห็นว่าชุมชนของตน มีความสัมพันธ์กันของคนในชุมชนเป็นอย่างดี ส่วนที่คิดเห็นว่าต่างคนต่างอยู่ ร้อยละ 23.40 โดยได้แสดงความคิดเห็นว่า สภาพแวดล้อมโดยรวมบริเวณที่อยู่อาศัยในปัจจุบันอยู่ในระดับดี ร้อยละ 59.57 และมีความเป็นอยู่แบบพอใช้ ร้อยละ 23.40 อย่างไรก็ตาม ภายในชุมชนยังคงต้องเร่งปรับปรุง แก้ไขปัญหาที่สำคัญ 3 ลำดับแรก ได้แก่ ปัญหาฝุ่นละออง/ควัน การปรับปรุงซ่อมแซมถนน/ลาดยาง การปรับปรุงสวนสาธารณะ และการเร่งแก้ปัญหาเสียงดังจากยานพาหนะ เพื่อให้เกิดความผาสุกกับประชาชนในชุมชนต่อไป ในส่วนความคิดเห็นต่อสภาพโดยรวมของชุมชนหรือท้องถิ่นในปัจจุบัน พบว่าครั้วเรือนสัดส่วนร้อยละ 44.68 มีความพอใจมาก รองลงมา คือ รู้สึกเฉยๆ ร้อยละ 29.79 พอใจพอสมควร ร้อยละ 19.15 และไม่พอใจบ้าง ร้อยละ 6.38 ตามลำดับ โดยในพื้นที่ควรมีการติดตามดูแลกิจกรรมการก่อสร้างของหน่วยงานต่างๆ ให้ส่งผลกระทบต่อชุมชน และประชาชนให้น้อยที่สุด

(1.5) ข้อมูลการเดินทาง

จากการสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางที่สำคัญของผู้แทนครั้วเรือนที่อยู่ในระยะประชิดถึงระยะ 50 เมตรจากเขตทาง พบว่า แต่ละครั้วเรือนมีรถจักรยานยนต์เฉลี่ยประมาณ 2 คัน และมีรถยนต์ 4 ล้อเฉลี่ยประมาณ 2 คัน จึงมีความจำเป็นในการใช้เส้นทางคมนาคมภายในชุมชนเพื่อการสัญจร และส่วนใหญ่นิยมใช้ถนนสายหลัก หรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 35 โดยพบว่าครั้วเรือน ร้อยละ 29.79 เข้ามาใช้เส้นทางนี้ 7-8 ครั้งต่อสัปดาห์ รองลงมา คือ เข้ามาใช้บริการจำนวน 5-6 ครั้งต่อสัปดาห์ ร้อยละ 25.53 เข้ามาใช้บริการน้อยกว่า 2 ครั้งต่อสัปดาห์ ร้อยละ 17.02 เข้ามาใช้บริการจำนวน 2-4 ครั้งต่อสัปดาห์ ร้อยละ 12.77 เข้ามาใช้บริการจำนวน 9-10 ครั้งต่อสัปดาห์ ร้อยละ 10.63 และเข้ามาใช้บริการมากกว่า 10 ครั้งต่อสัปดาห์ ร้อยละ 4.26 ตามลำดับ

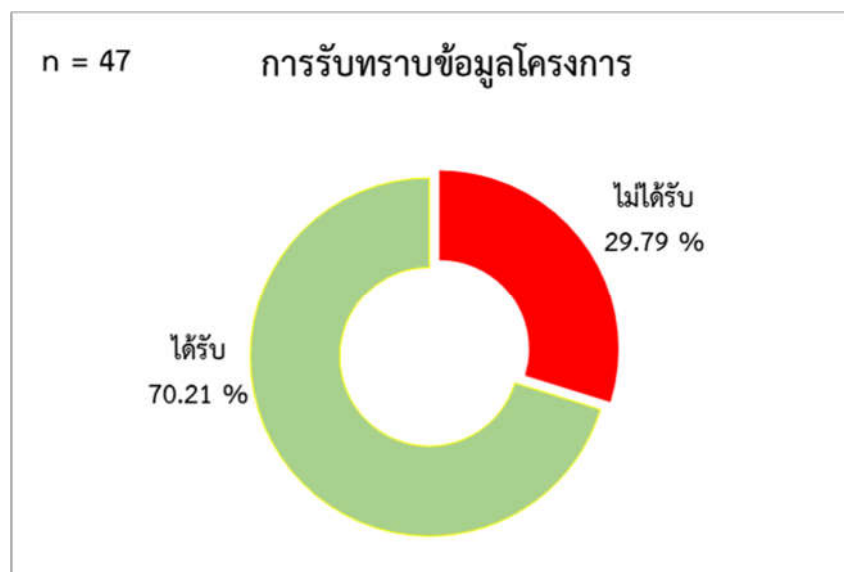
สำหรับการเลือกใช้เส้นทางสายหลักหรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 35 นี้ ครั้วเรือนมีวัตถุประสงค์หลักในการเดินทาง เพื่อติดต่อธุรกิจ ร้อยละ 34.04 รองลงมา ได้แก่ การใช้ในธุระส่วนตัว ร้อยละ 29.79 เพื่อการค้าขาย ร้อยละ 19.15 เพื่อเดินทางไปทำงาน ร้อยละ 17.02 เพื่อการท่องเที่ยว ร้อยละ 14.89 ใช้เดินทางไปเยี่ยมญาติ ร้อยละ 12.77 ใช้เพื่อไปประกอบพิธีกรรมทางศาสนา ร้อยละ 6.38 และเพื่อการศึกษา ร้อยละ 4.26 ตามลำดับ

(1.6) การรับรู้ข่าวสารข้อมูลโครงการ

การรับรู้รับทราบข้อมูลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการกลุ่มครั้วเรือนที่อยู่ในระยะประชิดถึง 50 เมตรจากเขตทาง พบว่า ครั้วเรือนส่วนใหญ่ ร้อยละ 70.21 รับทราบและรับรู้ข้อมูลโครงการมาก่อน ซึ่งมีแหล่งข่าวสารที่ทำให้ทราบข้อมูลมาจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการมากที่สุด ร้อยละ 81.82 ของครั้วเรือนที่รับทราบข้อมูลแล้ว รองลงมา ได้แก่ ได้รับทราบข้อมูลโครงการจากการประชุมรับฟังความ

คิดเห็นในช่วงก่อนการก่อสร้าง (จัดที่วัดบ้านไร่เจริญผล เดือนกุมภาพันธ์ 2563) ร้อยละ 33.33 ทราบจากสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, Youtube เป็นต้น ร้อยละ 21.21 ได้รับทราบข้อมูลโครงการจากโทรทัศน์ การประชุม รับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ (พ.ศ. 2557-2558) และจากเจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง ในสัดส่วน เท่ากันที่ร้อยละ 6.06 ส่วนที่เหลือทราบจากสื่อหนังสือพิมพ์ ร้อยละ 3.03 สำหรับครัวเรือนที่เพิ่งรับข้อมูลจากการ สอบถามในครั้งนี้ คิดเป็นร้อยละ 29.79 ตามลำดับ รายละเอียดดังรูปที่ 5.2.10-13 และตารางที่ 5.2.10-33

ในส่วนของช่องทางการประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นของผู้ ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ พบว่า ครัวเรือน ร้อยละ 70.21 คิดเห็นว่า ควรมีสื่อ Social Media เช่น Facebook หรือผ่านทางกล่องรับเรื่องร้องเรียนของโครงการ รองลงมาคิดเห็นว่า ควรมีการจัดตั้งศูนย์ประสานงานเพื่อ แก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และจัดทำกล่องรับเรื่องร้องเรียนของโครงการ คิดเป็นร้อยละ 68.09 และ 21.28 ตามลำดับ



รูปที่ 5.2.10-13 การรับทราบข้อมูลโครงการของครัวเรือนที่อยู่ในระยะประชิดถึง 50 เมตรจากเขตทาง จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 2

ตารางที่ 5.2.10-33 การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการของครัวเรือนที่อยู่ในระยะประชิดถึง 50 เมตรจากเขตทาง จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 2		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
1. การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการ		
- ได้รับ	33	70.21
- ไม่ได้รับ	14	29.79
รวม	47	100.00
กรณีทราบ ทราบจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (เฉพาะครัวเรือนที่รับทราบข้อมูลแล้ว)		
- ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ	27	81.82
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ (พ.ศ. 2557-2558)	2	6.06
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนการก่อสร้าง (จัดที่วัดบ้านไร่เจริญผล เดือนกุมภาพันธ์ 2563)	11	33.33
- เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง	2	6.06
- สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, Youtube เป็นต้น	7	21.21
- โทรศัพท์	2	6.06
- วิทยุ	0	0.00
- สื่อหนังสือพิมพ์	1	3.03
- เพื่อนบ้าน	0	0.00

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565

สำหรับการคาดการณ์ถึงผลกระทบสิ่งแวดล้อมและชุมชนกรณีมีการพัฒนาโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะประชิดถึง 50 เมตรจากเขตทาง มีรายละเอียดดังนี้

จากการสอบถามถึงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการ พบว่า ประเด็นที่สำคัญที่สุดที่ทางครัวเรือนกลุ่มนี้ พบปัญหาฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อครัวเรือนมากที่สุด มีผลกระทบร้อยละ 87.23 และอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 42.55 รองลงมา คือ ปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง มีผลกระทบร้อยละ 82.98 อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 34.04 ทั้งยังได้รับผลกระทบจากความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้าง มีผลกระทบร้อยละ 70.21 อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 36.17 ครัวเรือนประชิดตามแนวเส้นทางมักประสบปัญหาเกี่ยวกับการระบายน้ำ หรือปัญหาน้ำท่วม ก่อสร้าง มีผลกระทบร้อยละ 51.07 อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 25.53

การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม มีผลกระทบ ร้อยละ 46.81 อยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 21.28 มีการกองวัสดุบนไหล่ทาง ทำให้มีผลกระทบร้อยละ 46.81 อยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 23.40 กิจกรรมการก่อสร้างทำให้พื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ เกิดการต่างระดับของพื้นผิวจราจร มีผลกระทบ ร้อยละ 46.81 อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 25.53 และการก่อสร้างทำให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้ถนนลดลง มีผลกระทบ ร้อยละ 44.68 อยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 21.28 ทั้งยังมีป้ายเตือน และสัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่ไม่ชัดเจน ทำให้มีผลกระทบต่อการเดินทางร้อยละ 44.68 อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 17.02 และการก่อสร้างทำให้เกิดการชะล้างพังทลายของดิน/ดินทรุด มีผลกระทบ ร้อยละ 44.68 โดยมีผลกระทบอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 19.15 ทั้งนี้ในส่วนประเด็นศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมส่วนที่เหลือนั้น ทางครัวเรือนกลุ่มนี้ส่วนใหญ่คิดเห็นว่าไม่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการเป็นหลัก รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.10-34

ตารางที่ 5.2.10-34 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะประชิดถึง 50 เมตรจากเขตทาง จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 2					
ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับ
	มาก	ปานกลาง	น้อย	รวม	
1. เสียงดังรบกวนการก่อสร้าง	16 (34.04)	14 (29.79)	9 (19.15)	39 (82.98)	8 (17.02)
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	17 (36.17)	10 (21.27)	6 (12.77)	33 (70.21)	14 (29.79)
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	20 (42.55)	14 (29.79)	7 (14.89)	41 (87.23)	6 (12.77)
4. การชะล้างพังทลายของดิน/ดินทรุด	9 (19.15)	4 (8.51)	8 (17.02)	21 (44.68)	26 (55.32)
5. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม	12 (25.53)	6 (12.77)	6 (12.77)	24 (51.07)	23 (48.93)
6. ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ	5 (10.63)	6 (12.77)	4 (8.51)	15 (31.91)	32 (68.09)
7. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้					
7.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	3 (6.38)	9 (19.15)	10 (21.28)	22 (46.81)	25 (53.19)
7.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	5 (10.64)	8 (17.02)	8 (17.02)	21 (44.68)	26 (55.32)
7.3 การกองวัสดุบนไหล่ทาง	6 (12.77)	5 (10.64)	11 (23.40)	22 (46.81)	25 (53.19)
7.4 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	5 (10.64)	5 (10.64)	12 (25.53)	22 (46.81)	25 (53.19)
7.5 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง	6 (12.77)	6 (12.77)	5 (10.63)	17 (36.17)	30 (63.83)
7.6 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน	6 (12.77)	8 (17.02)	7 (14.89)	21 (44.68)	26 (55.32)
8. การประกอบอาชีพของคนในชุมชน					
8.1 ด้านบวก					
8.1.1 มีลูกค้ามากขึ้น	0 (0.00)	4 (8.51)	11 (23.40)	15 (31.91)	32 (68.09)
8.1.2 การเดินทางเพื่อการประกอบอาชีพสะดวกมากขึ้น	0 (0.00)	4 (8.51)	10 (21.28)	14 (29.79)	33 (70.21)
8.2 ด้านลบ					
8.2.1 กีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง	3 (6.38)	7 (14.89)	4 (8.51)	14 (29.79)	33 (70.22)
8.2.2 ค่าขายได้น้อยลง รายได้ลดลง	2 (4.26)	6 (12.77)	5 (10.64)	13 (27.66)	34 (72.34)
9. เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น					
9.1 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นดีขึ้น	1 (2.13)	6 (12.77)	10 (21.28)	17 (36.17)	30 (63.83)
9.2 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นแย่ลง	2 (4.26)	7 (14.89)	9 (19.15)	18 (38.30)	29 (61.70)

ตารางที่ 5.2.10-34					
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะประชิดถึง 50 เมตรจากเขตทางจากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 2					
ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับ
	มาก	ปานกลาง	น้อย	รวม	
10. บริเวณชุมชนมีขยะมากขึ้น	2 (4.25)	4 (8.51)	6 (12.77)	12 (25.53)	35 (74.47)
11. ทำลายทัศนียภาพและสุนทรีภาพ	4 (8.51)	5 (10.63)	6 (12.77)	15 (31.91)	32 (68.09)
12. สูญเสียความเป็นส่วนตัวจากการก่อสร้าง/คนงาน					
12.1 คนงานก่อสร้างก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ เช่น การดื่มสุรา ส่งเสียงดัง	3 (6.38)	4 (8.51)	6 (12.77)	13 (27.66)	34 (72.34)
12.2 คนงานก่อสร้างก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในพื้นที่	0 (0.00)	4 (8.51)	7 (14.89)	11 (23.40)	36 (76.60)
12.3 ความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินลดลง เช่น เกิดอาชญากรรม การลักขโมยมากขึ้น	0 (0.00)	6 (12.77)	7 (14.89)	13 (27.66)	34 (72.34)
13. ปัญหาความขัดแย้งระหว่างชุมชนกับคนงานก่อสร้าง	0 (0.00)	5 (10.64)	3 (6.38)	8 (17.02)	39 (82.98)

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565

(1.7) ข้อเสนอแนะอื่นๆ ต่อโครงการ

กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะประชิดถึง 50 เมตรจากเขตทาง ได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากที่ได้สอบถามในแบบสอบถาม สามารถสรุปข้อคิดเห็น และข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ได้ดังตารางที่ 5.2.10-35

ตารางที่ 5.2.10-35	
ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติมของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะประชิด ถึง 50 เมตรจากเขตทางจากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 2	
ปัญหา/ข้อห่วงกังวล	1.ปัญหาฝุ่นละอองที่มีผลกระทบเป็นอย่างมากต่อครัวเรือน และผู้ใช้งานเป็นจำนวนมาก 2.การก่อสร้างโครงการ ทำให้บดบังภูมิทัศน์ 3.ผลกระทบด้านเสียง การก่อสร้างส่งผลกระทบต่อครัวเรือนตามแนวเส้นทางตลอดทั้งวัน ทั้งยังส่งผลกระทบต่อการเล่นออนไลน์ของบุตรหลานในครัวเรือน 4.การเจาะ ขุด ทำให้เกิดความสั่นสะเทือนส่งผลกระทบต่อตัวบ้านที่พักอาศัยเริ่มมีรอยร้าว ทรุด หากทำในช่วงเวลากลางคืน ทำให้นอนไม่ค่อยหลับ ส่งผลต่อการดำเนินชีวิตเป็นอย่างมาก 5.ปัญหาการเจาะทางเชื่อมหน้าบ้าน แล้วไม่ได้แก้ไข ซ่อมแซมให้เหมือนเดิม ครัวเรือนต้องรับผิดชอบในการแก้ปัญหาดังกล่าวเอง
ข้อเสนอแนะ	1.ควรมีการเพิ่มรอบในการฉีดพรมน้ำมากขึ้น บ่อยครั้งขึ้น เพื่อช่วยลดผลกระทบกับชุมชน 2.ต้องการให้ทางโครงการดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วตามแผนงานที่กำหนด 3. ควรหลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงเวลากลางคืน เพราะกระทบต่อการพักผ่อนของประชาชนที่พักอาศัยตามแนวเส้นทางโครงการ 4.ควรเพิ่มแสงไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณตำแหน่งที่มีการก่อสร้างอย่างน้อยควรเพิ่มความสว่างอีกร้อยละ 80 ของแสงไฟฟ้าปัจจุบัน 5.ควรมีป้ายเตือน สัญลักษณ์แจ้งเตือนบริเวณที่วางแท่งปูนหรือสิ่งของที่ขึ้นกีดขวางทางล่วงหน้าสัก 500 เมตร เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้งาน 6.ควรมีช่องทางการสื่อสาร หรือมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาติดตามแจ้งข้อมูลครัวเรือนประชิดที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565

(2) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะมากกว่า 50-500 เมตรจากเขตทาง

การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็นต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะมากกว่า 50-500 เมตรจากเขตทาง ได้ดำเนินการระหว่างวันที่ 21 พฤศจิกายน 2564 ถึงวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2565 โดยได้รับความร่วมมือจากครัวเรือนตัวอย่างพอสมควร และทำการรวบรวมข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนตัวอย่างตามแผนงานกำหนดจำนวนรวม 376 ตัวอย่าง สามารถสรุปผลการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลที่สำคัญได้ (รายละเอียดในภาคผนวก ก-3)

(2.1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่างที่อยู่อาศัยในระยะมากกว่า 50-500 เมตรจากเขตทางที่ได้เข้าร่วมข้อมูล เป็นเพศหญิง ร้อยละ 55.32 และเป็นเพศชาย ร้อยละ 44.68 ผู้ให้สัมภาษณ์มีอายุอยู่ในระหว่าง 40-49 ปี และมีอายุระหว่าง 50-59 ปี ในสัดส่วนเท่ากันที่ร้อยละ 28.46 รองลงมา คือ มีอายุอยู่ระหว่างช่วง 60 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 25.80 มีอายุระหว่าง 30-39 ปี ร้อยละ 12.76 และมีอายุต่ำกว่า 30 ปี ร้อยละ 4.52 กลุ่มตัวอย่างผู้ให้ข้อมูลเกือบทั้งหมดมีสถานภาพเป็นเจ้าบ้านของครัวเรือน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 91.49 และเป็นคู่สมรส ร้อยละ 8.51 ทั้งนี้พบว่าผู้ให้ข้อมูลมีสถานสมรสแล้ว ร้อยละ 84.04 สถานภาพโสด ร้อยละ 13.56 ส่วนสถานภาพสมรสอื่นๆ พบเจอเพียงส่วนน้อยเท่านั้น

ระดับการศึกษาของผู้ให้สัมภาษณ์ พบว่า ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่างที่ให้ข้อมูล ร้อยละ 26.06 สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรืออาชีวศึกษา รองลงมา คือ สำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรี ร้อยละ 25.80 สำเร็จการศึกษาในระดับประถมศึกษา ร้อยละ 24.21 สำเร็จการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น สูงกว่าปริญญาตรี และประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง/อนุปริญญา คิดเป็นร้อยละ 13.56, 3.99 และ 3.99 ตามลำดับ ในส่วนที่ไม่ได้เรียนหนังสือ คิดเป็นร้อยละ 2.39 ครัวเรือนตัวอย่างกลุ่มนี้ส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ คิดเป็นร้อยละ 99.46 นับถือศาสนาคริสต์ ร้อยละ 0.27 ครัวเรือนตัวอย่างมากกว่ากึ่งหนึ่ง ถือเป็นครัวเรือนท้องถิ่นในพื้นที่ เพราะอยู่อาศัยในพื้นที่มาตั้งแต่เกิด คิดเป็นร้อยละ 58.78 ส่วนที่เป็นครัวเรือนที่อพยพย้ายถิ่นฐานมาจากที่อื่น อยู่ในสัดส่วนร้อยละ 40.69 โดยเป็นผู้ที่ย้ายมาจากต่างจังหวัด ต่างอำเภอ หรือต่างตำบล เป็นหลัก โดยมีระยะเวลาในการย้ายมาอยู่ในพื้นที่แล้วเฉลี่ย 18 ปี และมีสาเหตุในการย้ายถิ่นฐาน เนื่องจากมาทำงาน ย้ายครอบครัวมาอยู่ที่นี่ แต่งงานกับคนในพื้นที่ และย้ายตามพ่อแม่ผู้ปกครอง รายละเอียดตัวอย่างผู้ให้ข้อมูลดังภาพที่ 5.2.10-8



นางบุญล้อม ผู้แสวงบุญ
ครัวเรือนระยะ 50-500 เมตร จากแนวเขตเส้นทางหลวงภายในพื้นที่ อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร



นางณฐมน เสาศิริ



นางสาวเหมย ราคำ



นางสาวกมล ลินดานกุล
ครัวเรือนระยะ 50-500 เมตร จากแนวเขตเส้นทางหลวงภายในพื้นที่ อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร



นางผ่องศรี ปานดอนตอง



นางสมพร วีระอนันต์



นางวาสนา บุญวัดหงส์



นางจันทิมา พรหมสีขาว

ครัวเรือนระยะ 50-500 เมตร จากแนวเขตเส้นทางหลวงภายในเขตพื้นที่บางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร

ภาพที่ 5.2.10-8 การสัมภาษณ์สภาพเศรษฐกิจ-สังคม กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะมากกว่า 50-500 เมตร
จากเขตทาง จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 2

(2.2) สภาพเศรษฐกิจและสังคมครัวเรือน

จำนวนสมาชิกของครัวเรือน ครัวเรือนตัวอย่างที่อยู่ในระยะ 50-50 เมตรจากเขตทาง มีจำนวนสมาชิกในครัวเรือนเฉลี่ย 4.09 คนต่อครัวเรือน จำแนกเป็นเพศชาย ร้อยละ 49.32 และเป็นเพศหญิง สัดส่วนร้อยละ 50.68 ซึ่งหากพิจารณาจากการทำงาน พบว่า สมาชิกภายในครัวเรือนที่ทำงานมีรายได้คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 61.22 และเป็นผู้พึ่งพิงหรือไม่มีรายได้ ร้อยละ 37.78 ของสมาชิกในแต่ละครัวเรือน

การประกอบอาชีพ ผู้ให้สัมภาษณ์ในกลุ่มนี้ให้ข้อมูลว่า ครัวเรือนของตน ประกอบอาชีพค้าขายหรือธุรกิจส่วนตัวเป็นอาชีพหลัก ร้อยละ 44.95 รองลงมาประกอบอาชีพรับจ้าง ร้อยละ 19.41 อาชีพพนักงานบริษัทเอกชนหรือโรงงาน ร้อยละ 15.16 อาชีพรับข้าราชการหรือพนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 11.97 อาชีพอื่นๆ ร้อยละ 6.65 และขอสงวนสิทธิ์ในการให้ข้อมูลด้านอาชีพอีกร้อยละ 1.86 ตามลำดับ ครัวเรือนเกือบทั้งหมด ไม่มีปัญหาในการประกอบอาชีพ คิดเป็นร้อยละ 89.36 มีครัวเรือนเพียงส่วนน้อยเท่านั้น ร้อยละ 7.98 ที่ประสบปัญหาในการประกอบอาชีพ ซึ่งปัญหาหลักที่พบมากที่สุด ได้แก่ ต้นทุนในการผลิตมีราคาแพง เกิดปัญหาเงินทุนไม่เพียงพอต่อการประกอบอาชีพ ทั้งนี้ครัวเรือน ร้อยละ 91.22 ไม่ได้ประกอบอาชีพเสริม เพื่อเพิ่มรายได้ให้กับครัวเรือนแต่อย่างใด มีเพียงร้อยละ 8.78 ที่ประกอบอาชีพเสริม โดยครัวเรือนในกลุ่มนี้นิยมประกอบเสริมด้วยการยึด อาชีพค้าขาย และการรับจ้าง

รายได้และรายจ่ายครัวเรือน ครัวเรือนตัวอย่างกลุ่มนี้มีระดับของรายได้ ใกล้เคียงกับระดับของรายจ่าย เนื่องจากการรวบรวมข้อมูล พบว่า ครัวเรือนมีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 20,001–30,000 บาท มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 33.55 รองลงมามีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 10,001–20,000 บาท ร้อยละ 18.09 และมีรายได้ระดับ 40,001 – 50,000 บาท ร้อยละ 16.76 ถือเป็นระดับรายได้หลักของครัวเรือนกลุ่มนี้ ส่วนระดับรายจ่ายของแต่ละครัวเรือน พบว่า มีรายจ่ายต่อเดือนระหว่าง 10,001–20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 35.37 มีรายจ่ายระดับน้อยกว่า 10,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 31.65 และมีรายจ่ายต่อเดือนระหว่าง 20,001–30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 17.55 ซึ่งถือเป็นระดับรายจ่ายหลักของครัวเรือนกลุ่มนี้ โดยผู้แทนครัวเรือนตัวอย่างสัดส่วนร้อยละ 72.34 คิดเห็นว่ารายได้ของตนนั้นมีลักษณะเป็นรายได้ที่แน่นอน ส่วนที่คิดเห็นว่าเป็นรายได้ที่ไม่แน่นอนนั้น มีเพียงร้อยละ 24.74 และขอสงวนการให้ข้อมูล ร้อยละ 3.19 อย่างไรก็ตาม ครัวเรือนตัวอย่างมากกว่าหนึ่งในสามของครัวเรือนทั้งหมด หรือ คิดเป็นร้อยละ 78.72 ที่คิดเห็นว่าครัวเรือนของตนมีรายได้เพียงพอกับรายจ่าย และสามารถแบ่งสรรรายได้เพื่อการเก็บออมไว้ใช้ในอนาคต ส่วนที่มีรายได้เพียงพอแต่ไม่เหลือเก็บ คิดเป็นร้อยละ 17.82 ดังนั้นจึงทำให้ครัวเรือน สัดส่วนร้อยละ 7.98 ยังต้องมีภาระหนี้สินที่ต้องอาศัยการกู้ยืมเงินจากแหล่งเงินทุนอื่น เพื่อใช้จ่ายภายในครัวเรือนหรือการประกอบกิจการ โดยครัวเรือนที่มีหนี้สินส่วนมากจะทำการกู้ยืมเงินจากธนาคารพาณิชย์ เป็นหลัก

สำหรับการออมของครัวเรือน พบว่า ครัวเรือนที่มีการออมเงิน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 69.15 ของครัวเรือนทั้งหมด ด้วยมีวิธีการออมเงิน โดยการนำเงินไปฝากธนาคารเป็นหลัก ร้อยละ 98.46 ของครัวเรือนที่มีการออมเงิน ส่วนที่เหลือเป็นการออม โดยการนำเงินไปทำซื้อประกันชีวิต ซื้อพันธบัตรรัฐบาล ฝากสหกรณ์ และซื้อเครื่องประดับคิดเป็นร้อยละ 31.15, 1.54 และ 0.77 ตามลำดับ ซึ่งวิธีการออมต่างๆ เหล่านี้มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการออม เพื่อเก็บไว้ใช้ในอนาคตยามจำเป็น ใช้สำหรับลงทุนทำธุรกิจส่วนตัว และเก็บไว้ใช้จ่ายยามเจ็บป่วยในอนาคต เป็นต้น

(2.3) ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย

จากการสอบถามเกี่ยวกับสุขภาพของครัวเรือน พบว่า สมาชิกในครัวเรือนมีสุขภาพแข็งแรงปกติดี ไม่เจ็บป่วย ร้อยละ 80.59 โดยมีครัวเรือน ร้อยละ 19.14 ที่สมาชิกภายในครัวเรือนเคยเจ็บป่วยในรอบปีที่ผ่านมา ซึ่งเกิดจากการเป็นโรคมุมิแพ้ทางเดินหายใจ โรคมุมิแพ้ทางผิวหนัง โรคทางเดินหายใจ โรคทางเดินอาหาร เป็นต้น โดยหากสมาชิกในครัวเรือนเจ็บป่วยแล้ว ทางครอบครัวจะนำพาเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลของรัฐบาลเป็นลำดับแรก คิดเป็นร้อยละ 60.90 รองลงมาเป็นโรงพยาบาลของเอกชน ร้อยละ 31.38 ส่วน

ที่เหลือเป็นการซื้อขายกินเองตามอาการ เข้าไปรักษาที่คลินิก และเข้ารักษาที่โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ร้อยละ 5.59, 4.26 และ 1.06 ตามลำดับ

(2.4) ข้อมูลสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานชุมชน

ครัวเรือนตัวอย่างที่พักอาศัยอยู่ในระยะมากกว่า 50-500 เมตรจากเขตทาง ส่วนใหญ่คิดเห็นว่า การบริการโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของชุมชน ได้แก่ การคมนาคม ไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ ฯลฯ โดยภาพรวมแล้วครัวเรือนในพื้นที่ศึกษาได้รับการบริการอย่างทั่วถึงอยู่ในเกณฑ์ระดับที่ดี แต่ยังคงประสบปัญหาการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ มีรายละเอียด ดังนี้

ถนน : ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 61.44 คิดเห็นว่า ปัจจุบันถนนพระราม 2 และโครงข่ายคมนาคมสามารถใช้สัญจรอยู่ในระดับดี ส่วนที่เหลือคิดเห็นว่า การสัญจรอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ การได้รับบริการที่ไม่ดี รวมถึงไม่ได้รับการ คิดเป็นร้อยละ 18.62, 18.34, 1.60 ตามลำดับ เนื่องจากยังประสบปัญหาสภาพถนนชำรุด เป็นหลุมเป็นบ่อ มีสิ่งก่อสร้างขวางการจราจร เช่น สิ่งก่อสร้างที่ยังสร้างไม่เสร็จหรือไม่ได้รื้อ/ถอนทิ้ง เป็นต้น รวมทั้งสภาพช่องการจราจรแคบในบางช่วงเส้นทาง ทำให้รถสวนทางกันลำบาก และจุดกลับรถบนถนนพระราม 2 มีระยะห่างกันค่อนข้างมาก

ไฟฟ้า : ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 83.78 คิดเห็นว่า ระบบบริการไฟฟ้าอยู่ในระดับดี มีเพียงส่วนน้อยที่คิดเห็นว่า ระบบบริการไฟฟ้าอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ และไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 13.56 และ 2.66 ตามลำดับ เนื่องจากประสบปัญหาเกี่ยวกับไฟฟ้าตกหรือไฟฟ้าดับบ่อย โดยเฉพาะในช่วงที่มีฝนตก ริมทางหลวงบางช่วงมีไฟฟ้าส่องสว่างไม่เพียงพอ ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุร้าย

น้ำประปา : ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 69.95 คิดเห็นว่า การบริการน้ำประปาอยู่ในระดับดี มีเพียงส่วนน้อยที่คิดเห็นว่า ระบบน้ำประปาอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ ไม่ดี และไม่ได้รับบริการ คิดเป็นร้อยละ 18.62, 9.31 และ 2.12 ตามลำดับ เนื่องจากเกิดปัญหาน้ำไม่ค่อไหล น้ำประปามีรสขม น้ำขุ่นมีตะกอน กลิ่น สี และรสกร่อย

โทรศัพท์ : ครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 85.37 คิดเห็นว่า การให้บริการทางโทรศัพท์อยู่ในระดับดี มีเพียงส่วนน้อยที่คิดเห็นว่า การให้บริการโทรศัพท์อยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ ไม่ได้รับบริการ และไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 9.57, 2.93 และ 2.13 ตามลำดับ เนื่องจากยังประสบปัญหาจากสัญญาณโทรศัพท์ครอบคลุมไม่ทั่วถึงในบางพื้นที่

การจัดการเก็บขยะ : ครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 87.77 ใช้บริการเก็บขยะมูลฝอยของสำนักงานเขต หรือ อบต. ซึ่งการจัดการเก็บขยะอยู่ในระดับดี ส่วนน้อยเท่านั้นที่คิดเห็นว่า การบริการเก็บขยะอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ ไม่ดี ไม่ได้รับบริการ และไม่แสดงความคิดเห็น คิดเป็นร้อยละ 8.78, 2.38, 0.80 และ 0.27 ตามลำดับ เนื่องจากยังเกิดปัญหาความถี่ในการเก็บขยะไม่เหมาะสม เว้นช่วงระยะเวลาเก็บขนไป และถึงขยะมีไม่เพียงพอกับความต้องการ ทำให้ขยะล้นถัง และส่งกลิ่นเหม็น

การรักษาพยาบาลและสถาบันการศึกษา : สถานพยาบาลที่ครัวเรือนตัวอย่างในพื้นที่เข้ารับบริการหรือรับการรักษาเมื่อเกิดการเจ็บป่วย ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าอยู่ในระดับดี คิดเป็นร้อยละ 91.76 ส่วนที่คิดเห็นว่า การบริการยังอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ ไม่ได้รับบริการ รวมถึงการบริการที่ได้รับไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 5.58, 1.06 และ 0.80 ตามลำดับ เนื่องจากยังเกิดปัญหาการบริการล่าช้าหรือใช้เวลารอรับบริการค่อนข้างนาน อาจเนื่องจากบุคลากรของโรงพยาบาลที่ไม่เพียงพอ และอุปกรณ์เครื่องมือการรักษาไม่ทันสมัย ในส่วนระบบบริการทางสังคมทางด้านการศึกษา ครัวเรือนตัวอย่างคิดเห็นว่าอยู่ในระดับดี คิดเป็นร้อยละ 81.65 ส่วนการบริการด้านสวนสาธารณะ/สถานที่พักผ่อนหย่อนใจอยู่ในระดับดี คิดเป็นร้อยละ 62.50 โดยมีครัวเรือนตัวอย่าง สัดส่วนร้อยละ 18.36 ยังไม่รับบริการด้านสวนสาธารณะ และสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ

การจัดการสภาพสิ่งแวดล้อมทั่วไปของชุมชน : ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชนของครัวเรือนกลุ่มนี้ โดยภาพรวมครัวเรือนตัวอย่างคิดเห็นว่าปัญหาด้านฝุ่นละออง เป็นปัญหาที่สำคัญที่สุดของชุมชน เพราะครัวเรือนตัวอย่าง สัดส่วนร้อยละ 36.44 คิดเห็นว่าปัญหาฝุ่นละอองมีผลกระทบระดับมากต่อครอบครัวของตน รองลงมา คือ ปัญหาด้านเสียงดัง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 22.87 ปัญหาน้ำท่วม คิดเป็นร้อยละ 18.35 และปัญหาเขม่า/ควัน ร้อยละ 17.55 ตามลำดับ ส่วนปัญหาด้านอื่นๆ เช่น ปัญหาน้ำเสีย/น้ำเน่า ปัญหาขยะมูลฝอย ปัญหาทัศนียภาพไม่สวยงาม และปัญหาสภาพแวดล้อมและความปลอดภัยของชุมชน ทางครัวเรือนกลุ่มนี้คิดเห็นว่าชุมชนของตนพบเจอปัญหาในสัดส่วนเล็กน้อยเท่านั้น

ครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 52.66 คิดเห็นว่าชุมชนที่ครัวเรือนตัวอย่างพักอาศัยอยู่ไม่มีปัญหาใดๆเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมและความปลอดภัยของชุมชน โดยมีผู้แทนครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 54.26 คิดเห็นว่าชุมชนของตนนั้นมีความสัมพันธ์กันของคนในชุมชนอยู่ในระดับมีความผูกพันกันอย่างเหนียวแน่น ทั้งยังมีความพอใจอยู่ในระดับที่ดีต่อสภาพแวดล้อมโดยบริเวณที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน คิดเป็นร้อยละ 61.97 อย่างไรก็ตามภายในชุมชนของพื้นที่ศึกษา ยังคงต้องเร่งปรับปรุงแก้ไขปัญหาคำคัญ 3 ลำดับแรก ได้แก่ ปัญหาฝุ่นละออง/ควัน การปรับปรุงซ่อมแซมถนน/ลาดยาง และแก้ปัญหเสียงดังจากยานพาหนะ เพื่อให้เกิดความผาสุกกับประชาชนในชุมชนต่อไป ส่วนความคิดเห็นของครัวเรือนตัวอย่างต่อสภาพโดยรวมของชุมชนหรือท้องถิ่นในปัจจุบัน พบว่า ครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 37.23 มีความพอใจมาก รองลงมา มีความพอใจพอสมควร ร้อยละ 32.71 รู้สึกเฉยๆ ร้อยละ 28.19 ส่วนความคิดเห็นลักษณะอื่นมีอยู่ในสัดส่วนเล็กน้อยเท่านั้น

(2.5) ข้อมูลการเดินทาง

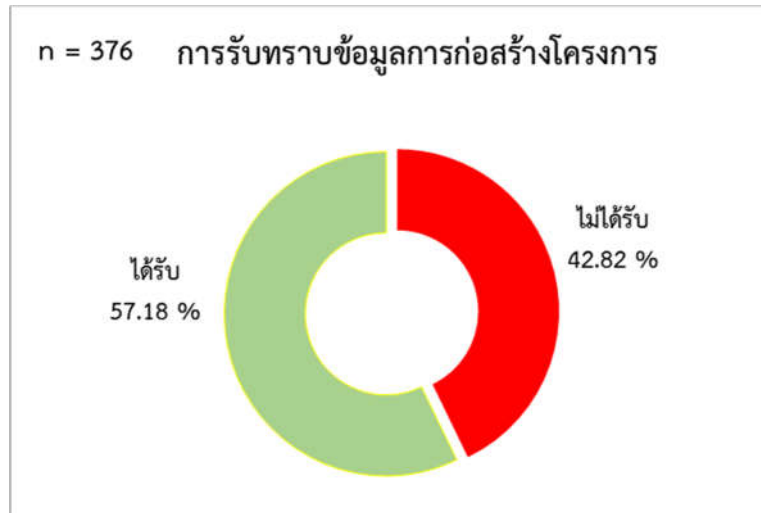
จากการสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางที่สำคัญของผู้แทนครัวเรือนตัวอย่างที่อยู่ในระยะมากกว่า 50-500 เมตรจากเขตทาง พบว่าแต่ละครัวเรือนมีรถจักรยานยนต์เฉลี่ยประมาณ 1 คัน และมีรถยนต์ 4 ล้อเฉลี่ยประมาณ 2 คัน จึงมีความจำเป็นในการใช้ถนนสายหลัก หรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 35 โดยครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 27.39 เข้าใช้บริการจำนวน 7-8 ครั้งต่อสัปดาห์ มากที่สุด รองลงมา เข้าใช้บริการจำนวน 5-6 ครั้งต่อสัปดาห์ ร้อยละ 26.33 เข้าใช้บริการจำนวน 2-4 ครั้งต่อสัปดาห์ เข้าใช้บริการน้อยกว่า 2 ครั้งต่อสัปดาห์ เข้าใช้บริการมากกว่า 10 ครั้งต่อสัปดาห์ และที่เข้าใช้บริการจำนวน 9-10 ครั้งต่อสัปดาห์ คิดเป็นร้อยละ 19.68, 16.76, 5.58 และ 3.99 ตามลำดับ

สำหรับการเลือกใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 35 นี้ มีวัตถุประสงค์หลักในการเดินทางไปทำงานและกิจกรรมอื่นๆมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 45.48 รองลงมา ได้แก่ ใช้เดินทางไปติดต่อธุรกิจ ร้อยละ 41.22 ใช้เดินทางเพื่อการค้าขาย เพื่อการไปท่องเที่ยว เยี่ยมญาติ เพื่อการศึกษา และเพื่อใช้เดินทางประกอบพิธีทางศาสนา คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 21.28, 16.22, 11.17, 10.90 และ 2.39 ตามลำดับ

(2.6) การรับรู้ข่าวสารข้อมูลโครงการ

การรับรู้รับทราบข้อมูลกิจกรรมการก่อสร้างโครงการของครัวเรือนตัวอย่างที่อยู่ในระยะมากกว่า 50-500 เมตรจากเขตทาง พบว่าครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 57.18 รับทราบและรับรู้ข้อมูลโครงการมาก่อนแล้ว ซึ่งมีแหล่งข้อมูลข่าวสารมาจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการมากที่สุด ร้อยละ 84.65 ของครัวเรือนตัวอย่างที่ทราบข้อมูลมาก่อนแล้ว รองลงมา ได้รับทราบข้อมูลโครงการจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ (พ.ศ. 2557-2558) ร้อยละ 26.51 ทราบจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนการก่อสร้าง (จัดที่วัดบ้านไร่เจริญผล เดือนกุมภาพันธ์ 2563) สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, Youtube เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง ทราบจากโทรทัศน์ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 11.16, 9.30, 6.98, และ 3.26 ตามลำดับ รายละเอียดดังรูปที่ 5.2.10-14 และตารางที่ 5.2.10-36

ในส่วนของการประชาสัมพันธ์ และการรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ พบว่า ครึ่งเรือตัวอย่างส่วนใหญ่ สัดส่วนร้อยละ 76.06 คิดเห็นว่า ทางโครงการควรมีสื่อ Social Media เช่น Facebook เป็นช่องทางหลักในการสื่อสารระหว่างกัน รองลงมา คือเสนอให้ทำการจัดตั้งศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการจัดทำกล่องรับเรื่องร้องเรียน ของโครงการจากผู้ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ คิดเป็นร้อยละ 60.64 และ 16.49 ตามลำดับ



รูปที่ 5.2.10-14 การรับทราบข้อมูลโครงการของครัวเรือนที่อยู่ในระยะมากกว่า 50-500 เมตรจากเขตทาง จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 2

ตารางที่ 5.2.10-36 การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการครัวเรือนที่อยู่ในระยะมากกว่า 50-500 เมตรจากเขตทาง จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 2		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
1. ท่านทราบข่าวสารเกี่ยวกับโครงการหรือไม่		
- ได้รับ	215	57.18
- ไม่ได้รับ	161	42.82
รวม	376	100.00
กรณีทราบ ทราบจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (เฉพาะครัวเรือนที่รับทราบข้อมูลแล้ว)		
- ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ	182	84.65
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ (พ.ศ. 2557-2558)	57	26.51
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนการก่อสร้าง (จัดที่วัดบ้านไร่เจริญผล เดือนกุมภาพันธ์ 2563)	24	11.61
- เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง	15	6.98
- สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, Youtube เป็นต้น	20	9.30
- โทรศัพท์	7	3.26
- วิทู	0	0.00
- สื่อหนังสือพิมพ์	0	0.00
- อื่นๆ (พบเจอ ผู้นำชุมชน)	2	0.93

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565

สภาพปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างของกลุ่มครัวเรือนตัวอย่างที่อยู่ในระยะมากกว่า 50-500 เมตรจากเขตทาง พบว่า ครึ่งเรือตัวอย่างส่วนใหญ่มักไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง โดยมีครัวเรือนตัวอย่างส่วนน้อยเท่านั้นที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ โดยประเด็นที่สำคัญที่กลุ่มครัวเรือนตัวอย่างในระยะนี้ พบเจอผลกระทบมากที่สุด คือ ปัญหาฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง มีผลกระทบ ร้อยละ 71.81 มีผลกระทบระดับมาก ร้อยละ 26.60 รองลงมา คือ ปัญหาเสียงดัง

รบกวนการก่อสร้าง มีผลกระทบ ร้อยละ 46.54 มีผลกระทบระดับมาก ร้อยละ 20.21 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง มีผลกระทบ ร้อยละ 45.21 มีผลกระทบระดับมาก ร้อยละ 19.68 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน มีผลกระทบ ร้อยละ 43.62 มีผลกระทบระดับมาก ร้อยละ 19.41 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม มีผลกระทบ ร้อยละ 42.28 มีผลกระทบระดับมาก ร้อยละ 18.88 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ มีผลกระทบ ร้อยละ 40.96 มีผลกระทบระดับมาก ร้อยละ 18.88 การกองวัสดุบนไหล่ทางทำให้ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง มีผลกระทบ ร้อยละ 40.43 มีผลกระทบระดับมาก ร้อยละ 20.48 และปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม มีผลกระทบ ร้อยละ 40.16 มีผลกระทบระดับมาก ร้อยละ 17.29 เป็นต้น ส่วนประเด็นการศึกษาอื่นๆ คร่าวๆเบื้องต้นอย่างส่วนใหญ่คิดเห็นว่าไม่ได้รับผลกระทบเป็นหลัก รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.10-37

ตารางที่ 5.2.10-37 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของ กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะมากกว่า 50-500 เมตรจากเขตทาง จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 2					
ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับ
	มาก	ปานกลาง	น้อย	รวม	
1. เสียงดังรบกวนการก่อสร้าง	41 (10.90)	58 (15.43)	76 (20.21)	175 (46.54)	201 (53.46)
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	35 (9.31)	43 (11.44)	71 (18.88)	149 (39.63)	227 (60.37)
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	96 (25.53)	74 (19.68)	100 (26.60)	270 (71.81)	106 (28.19)
4. การชะล้างพังทลายของดิน/ดินทรุด	26 (6.91)	11 (2.93)	76 (20.21)	113 (30.05)	263 (69.95)
5. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม	44 (11.70)	42 (11.17)	65 (17.29)	151 (40.16)	225 (59.84)
6. ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ	12 (3.19)	27 (7.18)	77 (20.48)	116 (30.85)	260 (69.15)
7. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้					
7.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	37 (9.84)	51 (13.56)	71 (18.88)	159 (42.28)	217 (57.72)
7.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	31 (8.24)	65 (17.29)	74 (19.68)	170 (45.21)	206 (54.79)
7.3 การกองวัสดุบนไหล่ทาง	28 (7.45)	47 (12.50)	77 (20.48)	152 (40.43)	224 (59.57)
7.4 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	21 (5.59)	62 (16.49)	71 (18.88)	154 (40.96)	222 (59.04)
7.5 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง	18 (4.79)	46 (12.24)	73 (19.41)	137 (36.44)	239 (63.56)
7.6 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน	32 (8.52)	59 (15.69)	73 (19.41)	164 (43.62)	212 (56.38)
8. การประกอบอาชีพของคนในชุมชน					
8.1 ด้านบวก					
8.1.1 มีลูกค้ามากขึ้น	8 (2.13)	10 (2.66)	64 (17.02)	82 (21.81)	294 (78.19)
8.1.2 การเดินทางเพื่อการประกอบอาชีพสะดวกมากขึ้น	10 (2.66)	11 (2.93)	71 (18.88)	92 (24.47)	284 (75.53)

ตารางที่ 5.2.10-37					
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของ กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะมากกว่า 50-500 เมตรจากเขตทาง จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 2 (ต่อ)					
ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับ
	มาก	ปานกลาง	น้อย	รวม	
8.2 ด้านลบ					
8.2.1 กีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง	26 (6.91)	33 (8.78)	57 (15.16)	116 (30.85)	260 (69.15)
8.2.2 ค่าขายได้น้อยลง รายได้ลดลง	17 (4.52)	19 (5.06)	56 (14.89)	92 (24.47)	284 (75.53)
9. เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น					
9.1 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นดีขึ้น	8 (2.13)	20 (5.32)	58 (15.43)	86 (22.88)	290 (77.12)
9.2 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นแย่ลง	11 (2.93)	26 (6.91)	58 (15.43)	95 (25.27)	281 (74.73)
10. บริเวณชุมชนมีขยะมากขึ้น	22 (5.85)	30 (7.98)	59 (15.69)	111 (29.52)	265 (70.48)
11. ทำลายทัศนียภาพและสุนทรียภาพ	25 (6.65)	36 (9.57)	54 (14.36)	115 (30.58)	261 (69.42)
12. สูญเสียความเป็นส่วนตัวจากการก่อสร้าง/คนงาน					
12.1 คนงานก่อสร้างก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ เช่น การตีมีสรา ส่งเสียงดัง	8 (2.13)	25 (6.65)	56 (14.89)	89 (23.67)	287 (76.33)
12.2 คนงานก่อสร้างก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในพื้นที่	5 (1.33)	17 (4.52)	55 (14.63)	77 (20.48)	299 (79.52)
12.3 ความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินลดลง เช่น เกิดอาชญากรรม การลักขโมยมากขึ้น	4 (1.06)	22 (5.85)	55 (14.63)	81 (21.54)	295 (78.46)
13. ปัญหาความขัดแย้งระหว่างชุมชนกับคนงานก่อสร้าง	4 (1.06)	15 (3.99)	32 (8.51)	51 (13.56)	325 (86.44)

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565

(2.7) ข้อเสนอแนะอื่นๆ ต่อโครงการ

กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะมากกว่า 50-500 เมตรจากเขตทางได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากที่ได้สอบถามในแบบสอบถาม สามารถสรุปข้อคิดเห็น และข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ได้ดังตารางที่ 5.2.10-38

<p>ตารางที่ 5.2.10-38</p> <p>ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะมากกว่า 50-500 เมตรจากเขตทาง จำแนกตามพื้นที่ศึกษา จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 2</p>	
ชุมชน	ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม
แขวงแสมดำ เขตบางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร	<ol style="list-style-type: none"> 1. ปัญหาการจราจรติดขัด ควรเร่งรัดแก้ปัญหา เพื่อเพิ่มความสะดวกในการเดินทาง 2. ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง 3. ปัญหาความสั่นสะเทือนจากการตอกเสาเข็มในการก่อสร้างโครงการ 4. การก่อสร้างใช้ระยะเวลาดำเนินกิจกรรมยาวนานเกินไป ส่งผลกระทบต่อครัวเรือนตามแนวเส้นทางโครงการ 5. การก่อสร้างทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการเดินทาง พบเจอการเกิดอุบัติเหตุตามแนวเส้นทางโครงการบ่อยครั้ง 6. ผู้รับเหมาดูแลความสะอาดพื้นที่โดยรอบที่ตั้งโครงการน้อยเกินไป บางพื้นที่ปล่อยให้เกิดโคลนเปื้อน ทำให้ไม่สวยงาม 7. ต้องการให้เร่งรัดดำเนินการโครงการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว
ตำบลคอกกระบือ อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร	<ol style="list-style-type: none"> 1. ต้องการให้มีการเพิ่มแสงไฟส่องสว่างตามแนวเส้นทางที่ทำการก่อสร้าง 2. ต้องการให้การก่อสร้างโครงการให้แล้วเสร็จเร็วกว่ากำหนด เพื่อช่วยลดผลกระทบที่เกิดขึ้น 3. ควรมีการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับรายละเอียดการก่อสร้าง และการปิดถนนให้มากยิ่งขึ้น
ตำบลบางน้ำจืด อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร	<ol style="list-style-type: none"> 1. ปัญหาฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง 2. ควรเร่งดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็ว
ตำบลพันท้ายนรสิงห์ อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร	<ol style="list-style-type: none"> 1. การก่อสร้างทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ส่งผลให้ต้องใช้เวลาเดินทางยาวนานมากขึ้น 2. ปัญหาฝุ่นละอองมีเพิ่มมากขึ้นจากเดิม โดยเกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ 3. ทางโครงการ ควรมีการวางแผนแก้ไขปัญหาน้ำท่วม อันสืบเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างของทางโครงการ 4. โครงการก่อสร้าง ควรมีเจ้าหน้าที่ควบคุมงานที่เข้มข้นและเข้มงวด โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกในการให้รถเข้า-ออก บริเวณก่อสร้าง ควรเพิ่มความระมัดระวังเป็นพิเศษ ไม่ยกล้อกันในขณะทำงาน เพราะทำให้เกิดอุบัติเหตุหลายครั้ง 5. ปัญหาพนักงานก่อสร้างวิ่งข้ามถนน โดยขาดความระมัดระวังด้านความปลอดภัย มักวิ่งตัดหน้ารถในระยะประชิด 7. ระยะเวลาในการก่อสร้างยาวนาน และทับซ้อนหลากหลายโครงการ โดยเฉพาะการขุดเจาะถนน ที่ทำการก่อสร้างมาตลอดในช่วงเวลา 3-4 ปี ทำให้การเดินทางของผู้ใช้ทางต้องพบเจอปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน 8. การก่อสร้างควรใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างตามกรอบเวลาที่กำหนด และให้แล้วเสร็จโดยเร็ว 9. การปิดถนนหรือมีกิจกรรมการก่อสร้างที่จะส่งผลกระทบต่อผู้ใช้ทาง ควรมีประชาสัมพันธ์ล่วงหน้า 10. ควรก่อสร้างให้เป็นระเบียบเรียบร้อย 11. ช่วงบริเวณที่ต้องมีการปิดการจราจร ควรมีสัญญาณไฟ หรือป้ายแจ้งเตือนล่วงหน้า

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565

2.2.4) กลุ่มสถานประกอบการในระยะ 500 เมตรจากเขตทาง

ผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคม และความคิดเห็นของกลุ่มสถานประกอบการที่ประกอบกิจการอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลกลุ่มตัวอย่างรวมจำนวน 307 ตัวอย่าง แสดงตัวอย่างดังภาพที่ 5.2.10-9 โดยใช้ระยะเวลาดำเนินการสำรวจระหว่างวันที่ 20 พฤศจิกายน – 4 ธันวาคม พ.ศ.2564 สามารถสรุปข้อมูลที่สำคัญที่ทำการศึกษา ได้ดังนี้



ร้านอาหารตามสั่งนนทนา



ร้าน PJ Sport



Toyota Sure



ร้านเอ็น.อาร์. วัสดุภัณฑ์



ร้าน Tantawan Furniture



ร้าน ศรีประดิษฐ์สแตนเลส



ร้าน ลานธารา



บ.เอสวี.เมกา 4289 จำกัด

ภาพที่ 5.2.10-9 การสัมภาษณ์สภาพเศรษฐกิจ-สังคมกลุ่มสถานประกอบการ จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 2

การสำรวจข้อมูลความคิดเห็นจากตัวอย่างกลุ่มสถานประกอบการ พบว่า เป็นเจ้าของกิจการ คิดเป็นร้อยละ 51.14 รองลงมามีตำแหน่งเป็นผู้จัดการ ร้อยละ 22.48 เป็นหัวหน้าผู้ดูแลประจำสาขา ร้อยละ 20.52 เป็นหัวหน้าแผนก ร้อยละ 6.26 และเป็นกรรมการหรือผู้ดูแลแทน ร้อยละ 2.60 โดยมีระยะเวลาในการปฏิบัติงานในพื้นที่เฉลี่ยประมาณ 10 ปี ผู้แทนสถานประกอบการเป็นเพศชาย ร้อยละ 43.65 เป็นเพศหญิง ร้อยละ 56.35 มีอายุระหว่าง 40-49 ปีมากที่สุด ร้อยละ 30.94 รองลงมาอายุระหว่าง 30-39 ปี ร้อยละ 30.29 อายุระหว่าง 50-59 ปี ร้อยละ 18.24 อายุมากกว่า 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 11.74 และอายุน้อยกว่า 30 ปี ร้อยละ 8.79 ตามลำดับ

ระดับการศึกษาของผู้ให้ข้อมูล พบว่า ผู้แทนสถานประกอบการสำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรีมากที่สุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 54.08 รองลงมาสำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรืออาชีวศึกษา ร้อยละ 19.54 สูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 7.50 ส่วนระดับการศึกษาอื่นพบเจอเพียงส่วนน้อย ผู้ให้ข้อมูลเกือบทั้งหมด ร้อยละ 99.35 นับถือศาสนาพุทธ และนับถือศาสนาอิสลาม ร้อยละ 0.65

จำนวนพนักงานของสถานประกอบการ จากการสอบถามข้อมูลที่สำคัญของสถานประกอบการ พบว่า สถานประกอบการที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการก่อสร้างของโครงการ ได้เปิดดำเนินการมาเป็นระยะเวลานานเฉลี่ย 13.04 ปี โดยมีจำนวนพนักงานเฉลี่ยประมาณ 30 คน ซึ่งสถานประกอบการส่วนใหญ่จะเปิดทำการในช่วงเวลา 06.00 - 20.00 น. และเปิดทำการตลอด 24 ชั่วโมงเป็นหลัก โดยพบว่าสถานประกอบการมีลักษณะกิจการประเภทอื่นๆ (ขายของเก่า, คลินิก, ขายเสื้อผ้า ฯลฯ) มากที่สุด สัดส่วนร้อยละ 21.50 รองลงมา คือ ร้านค้าขายวัสดุก่อสร้าง หรืออุปกรณ์การก่อสร้าง ร้อยละ 17.92 โรงงานอุตสาหกรรม หรือมีลักษณะการอุตสาหกรรม ร้อยละ 10.42 กิจการร้านขายอาหารหรือเครื่องดื่ม ร้อยละ 10.42 ร้านขายของชำ ร้อยละ 8.47 และประกอบกิจการเกี่ยวกับรถยนต์ รถจักรยานยนต์ (อู่ซ่อมรถ ตกแต่งรถ ล้างรถ) ร้อยละ 8.14 ส่วนกิจการในลักษณะประเภทอื่นๆ นั้นพบเจอในสัดส่วนน้อยเท่านั้น

ลักษณะอาคารของสถานประกอบการ สถานประกอบการอาศัยอาคารตึก 3 ชั้นเป็นแหล่งประกอบกิจการมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 36.48 รองลงมา คือ อาคารตึก 1 ชั้น ร้อยละ 25.08 อาคารตึก 2 ชั้น ร้อยละ 14.66 อาคารตึก 4 ชั้น ร้อยละ 8.79 ส่วนลักษณะอาคารประเภทอื่นพบเจอในสัดส่วนเล็กน้อยเท่านั้น แสดงตัวอย่างดังภาพที่ 5.2.10-10 โดยสถานประกอบการจะมีวัตถุประสงค์ในการใช้อาคารเพื่อเป็นที่พักอาศัยและ

ประกอบกิจการด้วย สัดส่วนร้อยละ 55.70 ส่วนอีกร้อยละ 42.67 จะใช้เป็นสถานประกอบการเพียงอย่างเดียว และ
ขอสงวนสิทธิ์การให้ข้อมูลร้อยละ 1.63 ตามลำดับ



มิตซูมิชูรุ่งเจริญ



Big Home



ดีโก้



ห้างทองแกรนด์เยาวราช



บ.วรรณานันต์สเทรียล จำกัด



บ. PTK. โพลีเทค จำกัด



ปตท.สาขาพระราม 2



โรงแรมลอนดอน ลามูรอน

ภาพที่ 5.2.10-10 ลักษณะอาคารของสถานประกอบการ จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 2

รายได้และรายจ่ายของสถานประกอบการ สถานประกอบการตามแนวเส้นทางมี
รายได้ต่อเดือนอยู่ในระดับรายได้มากกว่า 100,000 บาท/เดือน ร้อยละ 48.53 รองลงมา คือ มีรายได้ระหว่าง 50,001
– 100,000 บาท/เดือน ร้อยละ 14.66 และมีรายได้ระหว่าง 40,001 – 50,000 บาท/เดือน ร้อยละ 14.01 ส่วนระดับ
รายได้อื่นที่เหลือพบเจอในสัดส่วนน้อย สำหรับรายจ่ายของสถานประกอบการจะอยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกับรายได้
กล่าวคือ สถานประกอบการ ร้อยละ 43.00 มีรายจ่ายมากกว่า 100,000 บาท/เดือน รองลงมา มีรายจ่ายระหว่าง
40,001 – 50,000 บาท/เดือน ร้อยละ 14.98 และมีรายจ่ายระหว่าง 10,001 – 20,000 บาท/เดือน ร้อยละ 13.03
เป็นหลัก โดยระดับรายจ่ายอื่นมีเพียงส่วนน้อย ทั้งนี้สถานประกอบการ ร้อยละ 88.60 ไม่มีความคิดที่จะเปลี่ยนแปลง
การจำหน่ายสินค้าหรือการประกอบกิจการในอนาคต ส่วนน้อยคิดเป็นร้อยละ 11.40 ที่อาจมีความคิดในการ
เปลี่ยนแปลงการจำหน่ายสินค้าที่ดำเนินการอยู่

สภาพความเป็นอยู่ในชุมชนโดยรอบสถานประกอบการ

สถานประกอบการที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการส่วนใหญ่คิดว่า การ
บริการโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของชุมชน ได้แก่ ประปา ไฟฟ้า และโทรศัพท์ ฯลฯ โดยภาพรวมแล้วสถาน
ประกอบการในพื้นที่ศึกษาได้รับการบริการอย่างทั่วถึงอยู่ในเกณฑ์ระดับพอใช้ถึงในระดับดี แต่ยังคงประสบปัญหาการ
ให้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ มีรายละเอียด ดังนี้

การคมนาคม : คิดเห็นว่า มีสภาพอยู่ในระดับพอใช้มากที่สุด ร้อยละ 42.02 สภาพดี
ร้อยละ 36.48 สภาพไม่ดี ร้อยละ 21.17 และไม่ได้รับการ ร้อยละ 0.33 โดยมีสาเหตุของสภาพคมนาคมไม่ดี เพราะ
ถนนบางเส้นทางมีสิ่งกีดขวางการจราจร เช่น สิ่งก่อสร้างที่ยังสร้างไม่แล้วเสร็จ ถนนชำรุด เป็นหลุมเป็นบ่อ และยังพบ
ถนนมีช่องจราจรแคบ รวดร่วนทางกันล้าบาก ตลอดจนถึงกลับรถถนนพระราม 2 อยู่ห่างไกลกันเกินไป

ไฟฟ้า : สถานประกอบการ ร้อยละ 66.78 คิดเห็นว่าบริการไฟฟ้าของพื้นที่อยู่ใน
สภาพดี รองลงมา มีสภาพพอใช้ และไม่ดี สัดส่วนร้อยละ 28.66 และ 4.56 ตามลำดับ โดยยังพบเจอการเกิดไฟฟ้าตก
ไฟฟ้ามืดบ่อย โดยเฉพาะในช่วงที่มีฝนตก ตลอดจนถึงริมเส้นทางที่สำคัญบางช่วงไม่มีไฟฟ้าส่องสว่าง ทำให้มีความเสี่ยง
ต่อการเกิดเหตุร้าย

ระบบประปา : สถานประกอบการ ร้อยละ 63.52 คิดเห็นว่าบริการระบบประปา
ของพื้นที่อยู่ในสภาพดี รองลงมา มีสภาพพอใช้ และไม่ดี สัดส่วนร้อยละ 24.76 และ 11.72 ตามลำดับ โดยยังพบเจอ
น้ำประปามีรสเค็มและกร่อย รวมถึงปัญหาน้ำขุ่น ไม่สะอาด และน้ำไม่ค่อยไหลหรือไหลช้า

โทรศัพท์ : สถานประกอบการ ร้อยละ 72.64 คิดเห็นว่าการบริการระบบสัญญาณโทรศัพท์ของพื้นที่อยู่ในสภาพดี รองลงมา มีสภาพพอใช้ ร้อยละ 20.85 ไม่ดี ร้อยละ 5.21 ไม่ได้ใช้บริการ ร้อยละ 1.30 ตามลำดับ โดยมีเหตุที่ทำให้สภาพการใช้งานไม่ดีเพราะสัญญาณโทรศัพท์ครอบคลุมได้ไม่ทั่วถึงในบางพื้นที่

การจัดการขยะมูลฝอย : สถานประกอบการ ร้อยละ 64.82 คิดเห็นว่าการบริการจัดเก็บขยะของหน่วยงานในพื้นที่อยู่ในสภาพดี รองลงมา มีสภาพพอใช้ ร้อยละ 29.64 ไม่ดี ร้อยละ 5.21 และไม่ได้ใช้บริการ ร้อยละ 0.33 ตามลำดับ โดยมีเหตุที่ทำให้สภาพการจัดเก็บขยะไม่ดี เนื่องจากการเว้นระยะเวลาในการจัดเก็บขยะยาวนานเกินไป และถังขยะมีไม่เพียงพอ

การรักษาพยาบาลและสถาบันการศึกษา : สถานพยาบาลที่เข้ารับบริการหรือรับการรักษาเมื่อเกิดการเจ็บป่วย ผู้แทนสถานประกอบการมีการบริการในระดับดี ร้อยละ 72.31 พอใช้ ร้อยละ 20.85 ไม่ได้ใช้บริการ ร้อยละ 5.21 และไม่ดี ร้อยละ 1.63 สำหรับผู้แทนสถานประกอบการที่คิดเห็นว่าสถานพยาบาลยังต้องปรับปรุง เนื่องจากใช้เวลาารรับการรักษานาน อุปกรณ์/เครื่องมือรักษาพยาบาลไม่ทันสมัย และบุคลากรของสถานพยาบาลมีไม่เพียงพอ อย่างไรก็ตามผู้แทนสถานประกอบการ ร้อยละ 73.29 ยังเลือกเข้ารับการรักษากรงพยาบาลรัฐบาลก่อน รองลงมา รับการรักษากรงสถานพยาบาลเอกชน ร้อยละ 47.23 ส่วนระบบบริการทางด้านการศึกษา พบว่ามีระบบบริการในระดับดี ร้อยละ 70.04 รองลงมา คือ พอใช้ ไม่ได้ใช้บริการในพื้นที่ และไม่ดี สัดส่วน ร้อยละ 19.22, 8.79 และ 1.95 ตามลำดับ ซึ่งยังพบเจอปัญหาสถานศึกษาตั้งอยู่ห่างไกลจากชุมชน ต้องใช้เวลาในการเดินทาง รวมถึงงบประมาณสนับสนุนการศึกษา และอุปกรณ์การเรียนไม่เพียงพอและไม่ทันสมัย ส่วนการบริการสวนสาธารณะ หรือสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ พบว่า ผู้แทนสถานประกอบการคิดเห็นว่าอยู่ในระดับดี ร้อยละ 51.46 รองลงมาคือ พอใช้ ไม่ได้ใช้บริการ และไม่ดี ในสัดส่วนร้อยละ 22.48, 16.94 และ 9.12 ตามลำดับ โดยปัญหาหลักคือ การไม่มีสวนสาธารณะในพื้นที่ที่ตนเองอาศัยอยู่ หากมีสวนสาธารณะมีสภาพเก่าเสื่อมโทรม และไม่สะอาด

สำหรับสภาพสิ่งแวดล้อมทั่วไปของสถานประกอบการ : สถานประกอบการในพื้นที่ศึกษายังคงประสบปัญหาสิ่งแวดล้อม โดยส่วนใหญ่เป็นปัญหาเกี่ยวกับฝุ่นละอองมากที่สุด ซึ่งมีปัญหาในระดับมาก ร้อยละ 64.94 เนื่องจากการสัญจรของรถบรรทุกบนถนนในชุมชน รวมทั้งยังพบปัญหาเสียงดัง ในระดับมาก ร้อยละ 46.25 ส่วนใหญ่เป็นเสียงดังจากรถยนต์ รถบรรทุก และรถจักรยานยนต์ ในพื้นที่ยังพบปัญหาเขม่าและควัน ซึ่งมีปัญหาในระดับมาก ร้อยละ 35.84 โดยมีสาเหตุมาจากโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ที่ตั้งอยู่ในชุมชนหรือพื้นที่ใกล้เคียง สถานประกอบการยังคงพบปัญหาน้ำเสีย ระดับปานกลาง ร้อยละ 20.20 ซึ่งเป็นน้ำชะขยะที่เกิดจากการหมักหมมทับถมของขยะมูลฝอย และน้ำเสียที่ระบายออกจากโรงงานอุตสาหกรรมลงสู่แม่น้ำลำคลอง ส่วนปัญหาน้ำท่วม พบเจอในระดับปานกลาง ร้อยละ 21.17 มีสาเหตุจากท่อน้ำอุดตัน และการระบายน้ำไม่สะดวก ตลอดจนพบเจอปัญหาขยะมูลฝอย ระดับปานกลาง ร้อยละ 26.06 จากการทิ้งขยะไม่เป็นที่ของประชาชน และการบริการจัดเก็บขยะไม่ทั่วถึง สำหรับความสวยงามของธรรมชาติ หรือทัศนียภาพ พบว่ามีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 32.25 เพราะยังมีพื้นที่บางแห่งถูกปล่อยรกร้าง มีวัชพืชเป็นจำนวนมาก และหากสอบถามเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมโดยทั่วไปของชุมชน พบว่ายังคงพบเจอปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 41.37 ซึ่งเกิดจากการที่ชุมชนยังมีปัญหาเกี่ยวกับการลักขโมย และปัญหาอาชญากรรม เป็นหลัก

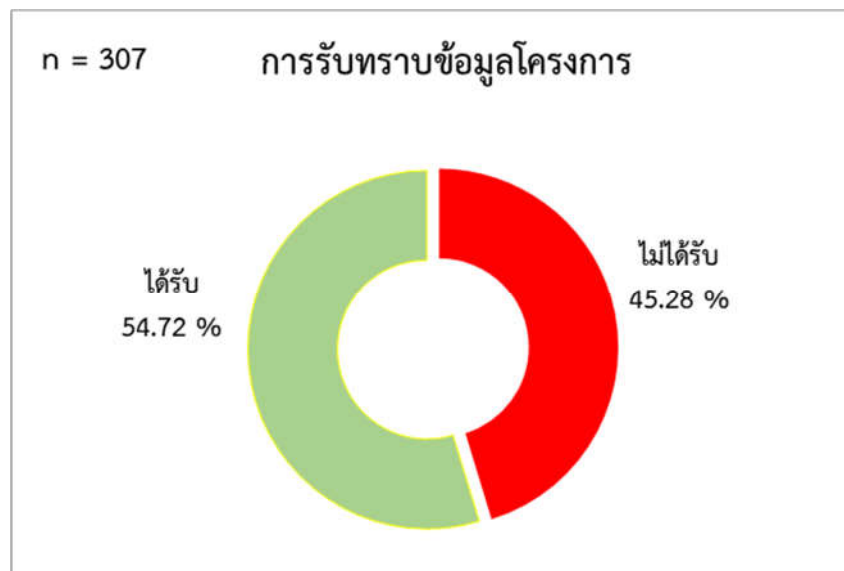
สำหรับข้อมูลด้านการเดินทางของผู้แทนสถานประกอบการ พบว่า ผู้ให้ข้อมูลร้อยละ 92.83 ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางบนทางหลวงหมายเลข 35 มากที่สุด รองลงมาอาศัยรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 30.29 และรถโดยสารสาธารณะหรือรถรับจ้าง ร้อยละ 14.33 ตามลำดับ โดยมีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อการประกอบอาชีพ หรือทำงานเป็นหลัก ร้อยละ 84.04 ส่วนที่ใช้เดินทางเพื่อการท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 31.60 ใช้เดินทางไปติดต่อราชการ ร้อยละ 17.26 ใช้เดินทางไปติดต่อธุระส่วนตัว ร้อยละ 9.12 และใช้เดินทางไปประกอบพิธีกรรมทางศาสนา ร้อยละ 5.54 ตามลำดับ

ทั้งนี้ผู้แทนสถานประกอบการ ร้อยละ 33.22 มีความถี่ในการเดินทางบนทางหลวงหมายเลข 35 จำนวน 5-6 ครั้ง/สัปดาห์ รองลงมาใช้เส้นทางระหว่าง 7-8 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 20.85 ระหว่าง 2-4

ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 18.89 มากกว่า 10 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 14.98 น้อยกว่า 2 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 9.12 และเข้าใช้ระหว่าง 9-10 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 2.94 ตามลำดับ

ผู้แทนสถานประกอบการ ร้อยละ 67.43 พบปัญหาการเดินทางบ้างเป็นบางครั้ง ส่วนที่คิดเห็นว่าการเดินทางไม่มีความสะดวกเลย คิดเป็นร้อยละ 24.10 และคิดเห็นว่ามีความสะดวกดี มีเพียงร้อยละ 8.47 เท่านั้น โดยเกือบทั้งหมด หรือร้อยละ 90.75 พบเจอปัญหาการจราจรติดขัดในการเดินทาง รองลงมาพบเจอปัญหาเกี่ยวกับ ผิวทางชำรุด หรือถนนมีสภาพไม่ดี ร้อยละ 39.50 เป็นหลัก

การรับรู้รับทราบข้อมูลการดำเนินการก่อสร้างโครงการของสถานประกอบการในพื้นที่ศึกษา พบว่า ร้อยละ 54.72 รับทราบข้อมูลการดำเนินการก่อสร้างโครงการมาก่อนแล้ว ซึ่งมีแหล่งข่าวสารที่ทำให้ทราบข้อมูลมาจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการมากที่สุด ร้อยละ 75.60 รองลงมา ทราบจากสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, Youtube เป็นต้น ร้อยละ 22.62 จากการประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ (พ.ศ. 2557-2558) เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง สัดส่วนร้อยละที่เท่ากัน 13.69 โทรศัพท์ ร้อยละ 10.71 และเพื่อนบ้าน ร้อยละ 4.17 หนังสือพิมพ์ ร้อยละ 2.38 และ วิทูรย์ ร้อยละ 1.19 ตามลำดับ โดยมีสถานประกอบการที่ยังไม่ทราบเกี่ยวกับการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และเพิ่งรับทราบจากการสอบถามในครั้งนี้ ร้อยละ 45.28 รายละเอียดดังรูปที่ 5.2.10-15 และตารางที่ 5.2.10-39



รูปที่ 5.2.10-15 การรับทราบข้อมูลโครงการของสถานประกอบการตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ
จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 2

ตารางที่ 5.2.10-39 การทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการของสถานประกอบการตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 2		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
1. การรับทราบข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินการก่อสร้างโครงการ		
- ได้รับ	168	54.72
- ไม่ได้รับ	139	45.28
รวม	307	100.00
กรณีทราบ ทราบจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (เฉพาะสถานประกอบการที่รับทราบข้อมูลแล้ว)		
- ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ	127	75.60
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ	23	13.69
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนการก่อสร้าง	12	7.14
- เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง	23	13.69
- สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, Youtube เป็นต้น	38	22.62
- โทรทัศน์	18	10.71
- วิทยุ	2	1.19
- สือหนังสือพิมพ์	4	2.38
- เพื่อนบ้าน	7	4.17

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ธันวาคม พ.ศ. 2564

สภาพปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างของกลุ่มสถานประกอบการ พบว่า ผู้แทนสถานประกอบการพบปัญหาฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อสถานประกอบการมากที่สุด มีผลกระทบร้อยละ 85.34 และอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 48.86 รองลงมา คือ กิจกรรมการก่อสร้างทำให้พื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ เกิดการต่างระดับของพื้นผิวจราจร มีผลกระทบร้อยละ 79.80 อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 34.20 ส่วนการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม มีผลกระทบ ร้อยละ 79.48 อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 31.60 การก่อสร้างทำให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้ถนนลดลง มีผลกระทบ ร้อยละ 79.15 อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 34.20 ทั้งยังทำให้เกิดเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง มีผลกระทบร้อยละ 76.88 อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 34.53 มีการกองวัสดุบนไหล่ทาง ทำให้มีผลกระทบร้อยละ 76.87 อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 29.97

การก่อสร้างทางยกระดับมีป้ายเตือน และสัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่ไม่ชัดเจน ทำให้มีผลกระทบต่อการเดินทางร้อยละ 75.57 อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 29.97 การก่อสร้างกีดขวางการเดินทางเป็นอุปสรรคในการเดินทาง มีผลกระทบร้อยละ 70.35 อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 28.99 รวมทั้งยังส่งผลกระทบทำให้ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง จึงต้องเพิ่มระยะทางในการเดินทาง มีผลกระทบร้อยละ 69.71 อยู่ในระดับปานกลาง 28.66 กิจกรรมก่อสร้างทำให้เกิดความสั่นสะเทือน มีผลกระทบ ร้อยละ 69.06 อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 29.32 ทั้งยังส่งผลทำให้การค้าขายได้น้อยลง รายได้ลดลง มีผลกระทบร้อยละ 64.49 อยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 24.43 และทำให้เศรษฐกิจ และการค้าขายของท้องถิ่นแย่ลง ร้อยละ 63.84 อยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 28.66

สำหรับปัญหาและผลกระทบในลำดับถัดมา ได้แก่ ทำให้ชุมชนมีขยะเพิ่มมากขึ้น ร้อยละ 67.10 การก่อสร้างทำลายทัศนียภาพและสุนทรีภาพ ร้อยละ 66.45 ปัญหาการระบายน้ำ และการเกิดน้ำท่วม มีผลกระทบร้อยละ 61.56 การโยกย้ายสาธารณูปโภคหรือสาธารณูปการ ร้อยละ 57.66 และการชะล้างพังทลายของดินหรือดินทรุด ร้อยละ 54.07 ส่วนประเด็นการศึกษาด้านอื่นๆ นั้นมีผลกระทบไม่มากนัก แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 5.2.10-40

ตารางที่ 5.2.10-40 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของกลุ่มสถานประกอบการ ในระยะ 500 เมตรจากเขตทาง จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 2					
ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับ
	มาก	ปานกลาง	น้อย	รวม	
1. เสียงดังรบกวนการก่อสร้าง	106 (34.53)	75 (24.43)	55 (17.92)	236 (76.88)	71 (23.12)
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	90 (29.32)	60 (19.54)	62 (20.20)	212 (69.06)	95 (30.94)
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	150 (48.86)	79 (25.73)	33 (10.75)	262 (85.34)	45 (14.66)
4. การชะล้างพังทลายของดิน/ดินทรุด	58 (18.89)	56 (18.24)	52 (16.94)	166 (54.07)	141 (45.93)
5. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม	72 (23.45)	63 (20.52)	54 (17.59)	189 (61.56)	118 (38.44)
6. ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ	48 (15.64)	65 (21.17)	64 (20.85)	177 (57.66)	130 (42.34)
7. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้					
7.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	97 (31.60)	93 (30.29)	54 (17.59)	224 (79.48)	63 (20.52)
7.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	81 (26.38)	105 (34.20)	57 (18.57)	243 (79.15)	64 (20.85)
7.3 การกองวัสดุบนไหล่ทาง	67 (21.82)	92 (29.97)	77 (25.08)	236 (76.87)	71 (23.13)
7.4 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	81 (26.38)	105 (34.20)	59 (19.22)	245 (79.80)	62 (20.20)
7.5 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง	57 (18.57)	88 (28.66)	69 (22.48)	214 (69.71)	93 (30.29)
7.6 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน	70 (22.80)	92 (29.97)	70 (22.80)	232 (75.57)	75 (24.43)
8. การประกอบอาชีพของคนในชุมชน					
8.1 ด้านบวก					
8.1.1 มีลูกค้ามากขึ้น	17 (5.54)	38 (12.38)	80 (26.06)	135 (43.98)	172 (56.02)
8.1.2 การเดินทางเพื่อการประกอบอาชีพสะดวกมากขึ้น	18 (5.86)	43 (14.01)	82 (26.71)	143 (46.58)	164 (53.42)
8.2 ด้านลบ					
8.2.1 กีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง	67 (21.82)	89 (28.99)	60 (19.54)	216 (70.35)	91 (29.65)
8.2.2 ค่าขายไถน้อยลง รายได้ลดลง	58 (18.89)	65 (21.17)	75 (24.43)	198 (64.49)	109 (35.51)
9. เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น					
9.1 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นดีขึ้น	25 (8.14)	48 (15.64)	83 (27.04)	156 (50.82)	151 (49.18)
9.2 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นแย่ลง	49 (15.96)	59 (19.22)	88 (28.66)	196 (63.84)	111 (36.16)

ตารางที่ 5.2.10-40 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของกลุ่มสถานประกอบการ ในระยะ 500 เมตรจากเขตทาง จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 2 (ต่อ)					
ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับ
	มาก	ปานกลาง	น้อย	รวม	
10. บริเวณชุมชนมีขยะมากขึ้น	34 (13.07)	78 (25.41)	94 (30.62)	206 (67.10)	101 (32.90)
11. ทำลายทัศนียภาพและสุนทรียภาพ	44 (14.33)	84 (27.36)	76 (24.76)	204 (66.45)	103 (33.55)
12. สูญเสียความเป็นส่วนตัวจากการก่อสร้าง/คนงาน					
12.1 คนงานก่อสร้างก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ เช่น การดื่มสุรา ส่งเสียงดัง	17 (5.54)	34 (11.07)	56 (18.24)	107 (34.85)	200 (65.15)
12.2 คนงานก่อสร้างก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในพื้นที่	12 (3.91)	32 (10.42)	45 (14.66)	89 (28.99)	218 (71.01)
12.3 ความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินลดลง เช่น เกิดอาชญากรรม การลักขโมยมากขึ้น	14 (4.56)	46 (14.98)	5 (17.92)	115 (37.46)	192 (62.54)
13. ปัญหาความขัดแย้งระหว่างชุมชนกับคนงานก่อสร้าง	15 (4.89)	28 (9.12)	43 (14.01)	86 (28.02)	221 (71.98)

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ธันวาคม พ.ศ. 2564

ทั้งนี้ กลุ่มสถานประกอบการได้ร่วมแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหา และข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาการก่อสร้างโครงการที่สำคัญเพิ่มเติม สามารถสรุปรายละเอียด ดังนี้

(1) ปัญหาที่พบเจอในช่วงของการก่อสร้างเส้นทาง มีดังนี้

(1.1) ด้านการคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง อุบัติเหตุและความปลอดภัย

- การจราจรติดขัด ต้องใช้เวลาในการเดินทางนานขึ้น ทำให้เพิ่มต้นทุนในการขนส่งสินค้า และส่งผลกระทบต่อสุขภาพจิตในการดำรงชีพเป็นอย่างยิ่ง
- การปิดช่องหรือลดความกว้างของช่องจราจรเพื่อใช้ในการก่อสร้าง ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด
- การขนส่ง/ขนย้ายวัสดุก่อสร้างในช่วงเวลาเร่งด่วน ทำให้เกิดการจราจรติดขัดเพิ่มมากขึ้น
- สัญญาณไฟการจราจร บ้ายเตือน และมีจำนวนไม่เพียงพอ และบางแห่งชำรุด ทำให้ผู้ใช้ทางไม่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน
- การทำงานก่อสร้างยังไม่คำนึงถึงความปลอดภัยอย่างจริงจัง ยังมีเศษปูน เศษวัสดุก่อสร้างตกหล่น โดยไม่มีเจ้าหน้าที่มาเก็บหรือทำความสะอาด

(1.2) ด้านการระบายน้ำ

- ในช่วงที่เกิดฝนตกจะเกิดปัญหาน้ำท่วมพื้นผิวถนน เนื่องจากการระบายน้ำไม่ทัน ส่งผลกระทบต่อการเดินทาง การประกอบกิจการ และการระบายน้ำของหมู่บ้านตามแนวเส้นทางโครงการ

(1.3) ด้านการฟื้นฟูกระจายของฝุ่นละออง

- ปัญหาฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง ส่งผลต่อสุขภาพของสมาชิกภายในครัวเรือนเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจ รวมทั้งยังส่งผลกระทบต่อประกอบกิจการขององค์กรธุรกิจ

(1.4) ด้านการประชาสัมพันธ์

- ควรเพิ่มการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับตำแหน่งและบริเวณที่จะก่อสร้าง ทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องไม่สามารถวางแผนหลีกเลี่ยงการเข้าใช้เส้นทางได้

(1.5) ด้านการจัดการระบบสุขาภิบาล

- คนงานก่อสร้างขอเข้าใช้ห้องน้ำสาธารณะของสถานประกอบการ ทำให้ห้องน้ำสกปรกจากเศษดิน สร้างภาระให้กับสถานประกอบการเพิ่มมากขึ้น

(1.6) อื่นๆ

- ถนนพระราม 2 มีโครงการพัฒนาต่างๆ จากหลายหน่วยงาน ซึ่งส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตความเป็นอยู่ และการเดินทางของประชาชน
- ขาดการบูรณาการติดตามการดำเนินงานก่อสร้างให้มีประสิทธิภาพสูงที่สุด

(2) ข้อเสนอแนะต่อโครงการ

(2.1) ด้านการคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง อุบัติเหตุและความปลอดภัย

- ควรเร่งรัดดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด
- หากกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จ ควรทำการปรับปรุงพื้นผิวถนนให้สามารถใช้งานได้อย่างปกติ มีสภาพพื้นผิวเรียบตามมาตรฐานงานทาง
- ต้องการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาแก้ไขปัญหาเร่งด่วนโดยเร็วที่สุด
- ควรเลือกใช้แนวกันแบบชั่วคราว เพื่อให้สามารถปรับเปลี่ยนตำแหน่งเข้าออกได้สะดวกขึ้น
- ควรหลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างทุกชนิดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน เพื่อความปลอดภัยและความสะดวกในการเดินทาง
- ควรหลีกเลี่ยงการขนส่งและขนย้ายวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาจราจร
- ควรเพิ่มการติดตั้งไฟฟาส่องสว่างให้เพียงพอ เพื่อให้สามารถมองเห็นผิวจราจรได้อย่างชัดเจนในเวลากลางคืน
- ต้องการให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดเก็บวัสดุ อุปกรณ์ในการก่อสร้างให้เป็นระเบียบเรียบร้อย ไม่กีดขวางเส้นทางจราจรของผู้ใช้ทาง
- รถที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการก่อสร้างควรติดสัญญาณไฟให้สว่างเพื่อให้มองเห็นได้จากระยะไกล และควรฝึกพนักงานอำนวยความสะดวกให้ความเข้าใจวิธีการโบกรถให้ถูกต้อง

- ควรมีการศึกษาทบทวน และทำการตรวจสอบตำแหน่งจุดกลับรถให้มีความเหมาะสมต่อการใช้งานของประชาชนให้มากที่สุด

(2.2) ด้านการระบายน้ำ

- ควรทำการลอกท่อระบายน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการ หากกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำบนถนน

(2.3) ด้านการพังกระจายของฝุ่นละออง

- ควรมีการฉีดพรมน้ำ เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาที่เกิดจากฝุ่นละออง โดยอาจเพิ่มจำนวนครั้งมากกว่าเดิม

(2.4) ด้านการประชาสัมพันธ์

- ต้องการให้ผู้รับเหมาก่อสร้างประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประชาสัมพันธ์ขั้นตอน และพื้นที่ที่จะก่อสร้างก่อนล่วงหน้าเป็นเวลายาวนาน 1 เดือน
- ควรประชาสัมพันธ์ประชาสัมพันธ์ขั้นตอน และพื้นที่ที่จะก่อสร้างผ่านสื่อต่างๆ เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบมากขึ้น
- ต้องการให้มีการก่อสร้างศูนย์ร้องเรียนของโครงการโดยเฉพาะ เพื่อสามารถรวบรวมข้อมูลปัญหาต่างๆได้อย่างชัดเจน และเป็นรูปธรรม

(2.5) ด้านอื่นๆ

- เห็นด้วยกับการก่อสร้างโครงการทางยกระดับ เพราะอนาคตจะเกิดความสะดวกสบายเพิ่มมากขึ้น
- ควรมีการวางแผนปรับปรุงนำสายไฟ ท่อระบายน้ำให้อยู่ใต้ดินทั้งหมด เพื่อทัศนียภาพที่สวยงามของเส้นทางโครงการ
- ภาพรวมผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการมีแนวโน้มลดลง เมื่อเปรียบเทียบกับรอบปีที่มีการติดตามที่ผ่านมา

2.2.5) กลุ่มผู้ใช้งาน

ผลการสำรวจความคิดเห็นต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการของกลุ่มผู้ใช้งาน บริเวณ สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ จำนวน 13 แห่ง จำนวนตัวอย่างรวม 410 ตัวอย่าง แบ่งเป็นฝั่งขาเข้าจำนวน 205 ตัวอย่าง และฝั่งขาออกจำนวน 205 ตัวอย่าง ดำเนินการระหว่างวันที่ 20 - 23 พฤศจิกายน พ.ศ.2564 สามารถสรุปข้อมูลที่สำคัญที่ทำการศึกษาค้นคว้า ได้ดังนี้ (ดังตารางที่ 5.2.10-41 และภาพที่ 5.2.10-11 และภาพที่ 5.2.10-12)

ตารางที่ 5.2.10-41					
จำนวนตัวอย่างผู้ใช้งาน จากการสอบถามความคิดเห็นครั้งที่ 2					
ฝั่งขาเข้า			ฝั่งขาออก		
สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง	จำนวน (ตัวอย่าง) ตามแผน	จำนวน (ตัวอย่าง) ที่ดำเนินการ	สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง	จำนวน (ตัวอย่าง) ตามแผน	จำนวน (ตัวอย่าง) ที่ดำเนินการ
ปั้มน้ำมันบางจาก	34	35	ปั้มน้ำมัน PTT LPG	29	31
ปั้มน้ำมัน PTT NGV	34	35	ปั้มน้ำมัน PTT	29	30
ปั้มน้ำมัน LPG	33	33	ปั้มน้ำมัน Shell	29	30
ปั้มน้ำมันบางจาก	33	35	ปั้มน้ำมันบางจาก	29	30
ปั้มน้ำมัน PTT	33	34	ปั้มน้ำมัน ESSO	28	28
ปั้มน้ำมัน Shell	33	33	ปั้มน้ำมัน LPG เวิลด์แก๊ส	28	28
			ปั้มน้ำมันบางจาก	28	28
รวม	200	205	รวม	200	205



ปั้มน้ำมันบางจาก (ขาเข้า)



ปั้มน้ำมันพีทีแอลพีจี (ขาเข้า)



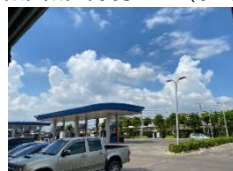
ปั้มน้ำมัน PTT (ขาเข้า)



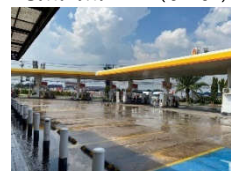
ปั้มน้ำมัน Shell (ขาเข้า)



ปั้มน้ำมัน PTT LPG (ขาออก)



ปั้มน้ำมัน PTT (ขาออก)



ปั้มน้ำมัน Shell (ขาออก)



ปั้มน้ำมัน LPG เวิลด์แก๊ส
(ขาออก)

ภาพที่ 5.2.10-11 บริเวณที่สอบถามทัศนคติและความคิดเห็นกลุ่มผู้ใช้งาน



นายกิตติศักดิ์ พันพาณิชย์



นายอนันต์ ปักกระนัง



นายมงคล พรหมแดน



นายรุ่งโรจน์ รอดศิริ



นายธนกร สอนจำปา



นางสายชล ละชา



นายกฤตศักดิ์ มุสิกมาส



นางนริศรา กวีศรี

ภาพที่ 5.2.10-12 การสอบถามข้อมูลกลุ่มผู้ใช้ทาง จากการสำรวจความคิดเห็นครั้งที่ 2

การสำรวจข้อมูลจากผู้ใช้งานทางบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี-ปากท่อ) พบว่า ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 85.61 และเป็นเพศหญิง ร้อยละ 14.39 โดยกลุ่มผู้ใช้ทางมีอายุระหว่าง 30-39 ปี มากที่สุด ร้อยละ 28.54 รองลงมา มีอายุต่ำกว่า 30 ปี ร้อยละ 24.15 อายุระหว่าง 40-49 ปี ร้อยละ 23.16 อายุระหว่าง 50-59 ปี ร้อยละ 17.56 และมีอายุมากกว่า 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 6.59 ตามลำดับ

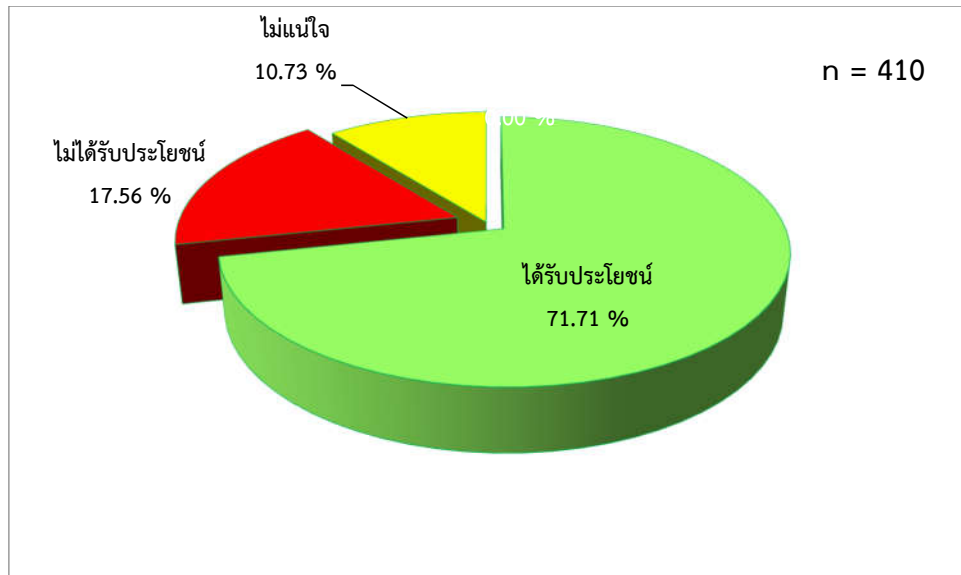
สำหรับข้อมูลด้านการเดินทางของกลุ่มผู้ใช้ทาง พบว่า ร้อยละ 52.44 ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางมากที่สุด รองลงมาใช้รถโดยสารสาธารณะหรือรถรับจ้าง รถจักรยานยนต์ และรถบรรทุก คิดเป็นร้อยละ 22.20 ,17.32 และ 8.04 ตามลำดับ โดยผู้ใช้ทาง ร้อยละ 45.85 นิยมเดินทางเพียงลำพัง ส่วนที่เดินทางโดยมีผู้ร่วมทาง 2 คน คิดเป็นร้อยละ 35.37 มีผู้ร่วมเดินทาง 3-5 คน ร้อยละ 17.80 และมีผู้ร่วมเดินทาง 5-10 คน ร้อยละ 0.98 ผู้ใช้งานในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อไปประกอบอาชีพ หรือทำงานเป็นหลัก ร้อยละ 77.80 ส่วนที่ใช้เดินทางเพื่อการท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 15.61 ใช้ติดต่อธุระส่วนตัว ร้อยละ 6.34 และใช้เดินทางไปติดต่อราชการ มีเพียงร้อยละ 0.24 เท่านั้น

ในการเดินทางของผู้ใช้ทางมีความจำเป็นต้องหยุดพักระหว่างการเดินทาง ซึ่งเป้าหมายหลักที่สำคัญในการแวะพักระหว่างการเดินทางเพื่อทำการเติมน้ำมันหรือเติมแก๊ส คิดเป็นร้อยละ 41.71 รองลงมาคือ เพื่อเข้าใช้บริการห้องสุขา หรือห้องน้ำ ร้อยละ 23.90 เพื่อซื้ออาหารหรือเครื่องดื่ม ร้อยละ 9.02 เพื่อกิจกรรมอื่นๆ ร้อยละ 8.54 เพื่อการทำงาน ขนส่ง หรือค้าขาย ร้อยละ 7.56 และเติมลมยาง ร้อยละ 5.61 ส่วนกิจกรรมอื่นพบเจอเพียงเล็กน้อย ผู้ใช้ทาง ร้อยละ 32.20 มีความถี่ในการเดินทางบนทางหลวงหมายเลข 35 จำนวน 7-8 ครั้ง/สัปดาห์ รองลงมา เข้าใช้เส้นทางน้อยกว่า 2 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 24.15 เข้าใช้ระหว่าง 2-4 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 14.63 เข้าใช้ระหว่าง 5-6 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 13.66 เข้าใช้มากกว่า 10 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 9.02 และเข้าใช้ระหว่าง 9-10 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 6.34 ตามลำดับ

ผู้ใช้ทาง ร้อยละ 70.49 พบเจอปัญหาในการเดินทางบ้างเป็นบางครั้ง ส่วนที่คิดเห็นว่าการเดินทางสะดวกดี คิดเป็นร้อยละ 18.05 และการเดินทางไม่สะดวก ร้อยละ 11.46 โดยเกือบทั้งหมด หรือร้อยละ 94.05 พบเจอปัญหาการจราจรติดขัด รองลงมาพบเจอปัญหาเกี่ยวกับกิจกรรมก่อสร้าง มีสิ่งกีดขวางการจราจร ร้อยละ 12.20 ผิวทางชำรุด ร้อยละ 9.23 ถนนแคบ ร้อยละ 6.85 รถบรรทุกมีปริมาณมาก ร้อยละ 3.87 น้ำท่วมขังผิวจราจรในช่วงหลังฝนตก ร้อยละ 1.19 และการไม่คุ้นเคยเส้นทาง ร้อยละ 0.27 ตามลำดับ

จากการสอบถามข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความคิดเห็นที่มีต่อการพัฒนาโครงการ พบว่า ผู้ใช้ทาง ร้อยละ 71.71 คิดเห็นว่าจะได้รับประโยชน์จากการพัฒนาโครงการ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น และประหยัดเวลาในการเดินทาง ส่วนที่ไม่ได้รับประโยชน์ คิดเป็นร้อยละ 17.56 โดยสาเหตุที่คิดว่าไม่ได้รับประโยชน์

เนื่องจากไม่ได้ใช้เส้นทางเป็นประจำ และไม่แน่ใจ ร้อยละ 10.73 ดังรูปที่ 5.2.10-16 สำหรับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการในระยะก่อสร้างที่ผู้ใช้ทางได้รับผลกระทบมากที่สุด ได้แก่ ปัญหาการจราจรติดขัด คิดเป็นร้อยละ 81.46 รองลงมา ได้แก่ พบเจอปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น ฝุ่นละออง ร้อยละ 17.80 มีสิ่งกีดขวางการจราจร ร้อยละ 17.56 เสียเวลาในการเดินทาง ร้อยละ 7.80 มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 6.59 การจราจรไม่เป็นระเบียบ ร้อยละ 2.68 และบดบังภูมิทัศน์ ร้อยละ 2.20 ตามลำดับ



รูปที่ 5.2.10-16 ประโยชน์ที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการ

นอกจากนี้ ผู้ใช้ทางได้เสนอแนะแนวทางแก้ไขผลกระทบในระยะก่อสร้างที่สำคัญ คือ โครงการควรก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็ว คิดเป็นร้อยละ 37.56 รองลงมา ได้แก่ ควรมีการแนะนำใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ร้อยละ 33.17 ให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามมาตรการอย่างเคร่งครัด ร้อยละ 21.95 ควรมีการจัดการจราจรให้เป็นระบบ และติดตั้งสัญญาณจราจรที่ชัดเจน ร้อยละ 9.27 หลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงระยะเวลาเร่งด่วน ร้อยละ 5.61 และควรทำการขนส่งวัสดุในเวลากลางคืน ร้อยละ 2.44

ทั้งนี้ กลุ่มผู้ใช้ทางได้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหา และข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาที่สำคัญเพิ่มเติม สามารถสรุปได้ ดังนี้

(1) ปัญหาที่พบเจอในช่วงของการก่อสร้างเส้นทาง มีดังนี้

(1.1) ด้านการคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง อุบัติเหตุและความปลอดภัย

- ไฟฟ้าส่องสว่างไม่เพียงพอในช่วงเวลากลางคืน
- มีการติดตั้งสัญญาณไฟ ป้ายแจ้งเตือนมีจำนวนไม่เพียงพอ
- ป้ายแสดงสัญลักษณ์แจ้งเตือนชำรุด เสียหาย
- พื้นที่ก่อสร้างเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอันตรายต่อผู้ใช้ทาง
- วัสดุ อุปกรณ์จากการก่อสร้าง ตกหล่นอยู่ในเส้นทาง ทำให้เกิดความเสียหายกับผู้ใช้ทาง

(1.2) ด้านการระบายน้ำ

- ปัญหาน้ำท่วมถนน และพื้นที่ต่ำโดยรอบชายขอบที่ประชิดกับแนวเส้นทางโครงการ

(1.3) ด้านการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง

- ปัญหาเรื่องฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง

(1.4) ด้านการประชาสัมพันธ์

- การสื่อสารประชาสัมพันธ์น้อย ไม่ครอบคลุมกลุ่มผู้ใช้ทาง และประชาชนในพื้นที่

(2) ข้อเสนอแนะต่อโครงการ

(2.1) ด้านการคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง อุบัติเหตุและความปลอดภัย

- ต้องการให้ก่อสร้างในช่วงเวลากลางคืน เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลากลางวัน
- ควรวางกรวยจราจรแจ้งเตือนก่อนเขตพื้นที่ก่อสร้างในระยะ 500 เมตร
- ควรทำการปรับขนาดช่องจราจรให้เหมาะสมต่อการสัญจร หรือตีเส้นแบ่งจราจรให้ชัดเจน
- ควรหลีกเลี่ยงการเคลื่อนย้ายอุปกรณ์ เครื่องมือหนักในช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วน หรือให้ขนส่งในช่วงเวลากลางคืน ตั้งแต่เวลา 23.00 น. เป็นต้นไป
- ควรหลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างในชั่วโมงเร่งด่วน เพราะจะมีจำนวนผู้ใช้ทางเข้ามาใช้เส้นทางเป็นจำนวนมาก
- ไม่ควรมีการปิดกั้นเส้นทางการจราจร เพราะจะส่งผลกระทบต่อจราจรที่จะติดขัดเพิ่มมากขึ้น หากมีการปิดกั้นถนนเพื่อกิจกรรมการก่อสร้าง ผู้ที่เกี่ยวข้องควรเร่งรัดดำเนินกิจกรรมให้แล้วเสร็จโดยเร็ว
- ควรมีสัญญาณลูกศรบอกแจ้งเตือนล่วงหน้า เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ
- ควรเพิ่มไฟฟ้าส่องสว่างในช่วงบริเวณการก่อสร้างโครงการ เพื่อความปลอดภัยในการเดินทางโดยเฉพาะในช่วงเวลากลางคืน
- ควรเพิ่มป้ายแสดงสัญญาณต่างๆ ให้สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนในระยะไกลเพื่อความปลอดภัย
- ควรมีการแจ้งเตือนล่วงหน้าเกี่ยวกับเรื่องการเคลื่อนย้ายอุปกรณ์ก่อสร้างที่จะมีกีดขวางการจราจร เพื่อให้เกิดการหลีกเลี่ยงเส้นทาง ไม่ส่งผลกระทบต่อจราจรที่ติดสะสมเพิ่มเติม
- จัดวางสิ่งของให้เป็นระเบียบ ไม่ให้ยื่นออกมากีดขวางการจราจร

(2.2) ด้านการประชาสัมพันธ์

- ควรมีการประสานประชาสัมพันธ์การจราจร ผ่าน Google Map เพื่อให้ผู้ใช้ทางมีทางเลือกในการเดินทาง
- กรมทางหลวง ควรวางแผนประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้ทางเข้าใช้บริการทางยกระดับมากขึ้น เพื่อช่วยแบ่งเบาการจราจรบนถนนพระราม 2

- ควรมีการสื่อสารประชาสัมพันธ์ตำแหน่งที่จะดำเนินการก่อสร้างให้ชัดเจน มีขอบเขตพื้นที่ที่แน่นอน

(2.3) ด้านการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง

- ควรเพิ่มมาตรการป้องกันฝุ่นละอองและเศษวัสดุจากการก่อสร้าง ให้มีผลกระทบน้อยที่สุด

(2.4) ด้านทรัพยากรดิน

- หลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงฤดูฝน เพราะจะทำให้มีดินโคลนเปื้อนที่ผิวจราจร

(2.5) ด้านการจัดการงานก่อสร้าง

- ต้องการให้บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างแต่ละช่วงร่วมมือประสานงานระหว่างกันให้การทำงานสอดคล้องกัน และเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด

(2.6) ด้านการจัดการโครงการในระยะดำเนินการ

- ควรเปิดใช้ทางยกระดับแบบไม่เก็บค่าผ่านทางก่อนที่จะเปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการ อย่างน้อย 1 ปี
- ควรวางแผนให้มีการทดลองใช้เส้นทางยกระดับที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อเป็นการศึกษาถึงความจำเป็นเหมาะสมที่จะทำการขยายการก่อสร้างในช่วงต่อไปได้อย่างคุ้มค่า

(2.7) ด้านอื่นๆ

- เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ เพราะจะทำให้การเดินทางได้รวดเร็วมากขึ้น
- ควรเพิ่มระยะเวลาการทำงานให้นานขึ้น เพื่อให้การก่อสร้างเสร็จโดยเร็วที่สุด

ทั้งนี้หากพิจารณารายละเอียดถึงผลกระทบที่ผู้ใช้ทางได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างตามแนวเส้นทางการศึกษาของโครงการ เพื่อแสดงให้เห็นถึงผลกระทบที่สำคัญ มีดังนี้

1) แนวเส้นทางโครงการฝั่งขาเข้า

บริเวณ กม.11+820 ได้รับผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัดมากที่สุด สัดส่วนร้อยละ 85.71 รองลงมา พบเจอการมีสิ่งกีดขวางการจราจร สัดส่วนร้อยละ 34.29 และปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น ฝุ่นละออง ร้อยละ 8.57

บริเวณ กม.12+800 ได้รับผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัดมากที่สุด ร้อยละ 80.00 รองลงมาพบเจอ การมีสิ่งกีดขวางการจราจร ร้อยละ 31.43 และปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น ฝุ่นละออง ร้อยละ 28.57

บริเวณ กม.14+830 ได้รับผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัดมากที่สุด ร้อยละ 57.58 รองลงมาพบเจอปัญหาการมีสิ่งกีดขวางการจราจร ร้อยละ 24.24 และปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น ฝุ่นละออง ร้อยละ 15.15

บริเวณ กม.16+300 ได้รับผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัดมากที่สุด ร้อยละ 91.43 รองลงมาพบเจอปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น ฝุ่นละออง ร้อยละ 11.43 และปัญหาความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 5.71

บริเวณ กม.19+850 ได้รับผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัดมากที่สุด ร้อยละ 82.35 รองลงมาพบเจอปัญหาการมีสิ่งกีดขวางการจราจร ร้อยละ 8.82 และปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น ฝุ่นละออง ร้อยละ 8.82

บริเวณ กม.20+250 ได้รับผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัดมากที่สุด ร้อยละ 78.79 รองลงมาพบเจอการมีสิ่งกีดขวางการจราจร ร้อยละ 24.24 และปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น ฝุ่นละออง ร้อยละ 21.21

2) แนวเส้นทางโครงการฝั่งขาออก

บริเวณ กม.10+450 ได้รับผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัดมากที่สุด ร้อยละ 90.32 รองลงมาพบเจอปัญหาการมีสิ่งกีดขวางการจราจร ร้อยละ 35.48 และปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น ฝุ่นละออง ร้อยละ 16.33

บริเวณ กม.12+400 ได้รับผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัดมากที่สุด ร้อยละ 80.00 รองลงมาพบเจอปัญหาต้องเสียเวลาในการเดินทาง ร้อยละ 13.33 และปัญหาการมีสิ่งกีดขวางการจราจร ร้อยละ 6.67

บริเวณ กม.12+870 ได้รับผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัดมากที่สุด ร้อยละ 80.00 รองลงมาพบเจอปัญหาต้องเสียเวลาในการเดินทาง ร้อยละ 13.33 และการมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 6.67

บริเวณ กม.13+400 ได้รับผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัดมากที่สุด ร้อยละ 90.00 รองลงมาพบเจอปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น ฝุ่นละออง ร้อยละ 40.00 และปัญหาการมีสิ่งกีดขวางการจราจร ร้อยละ 13.33

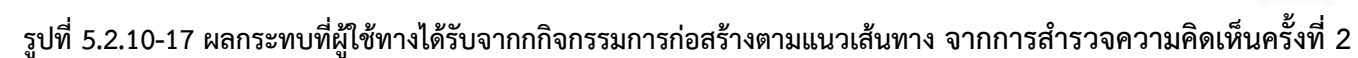
บริเวณ กม.14+200 ได้รับผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัดมากที่สุด ร้อยละ 67.86 รองลงมาพบเจอปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น ฝุ่นละออง ร้อยละ 25.00 และการมีสิ่งกีดขวางการจราจร ร้อยละ 21.43

บริเวณ กม.19+700 ได้รับผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัดมากที่สุด ร้อยละ 89.29 รองลงมาพบเจอปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น ฝุ่นละออง ร้อยละ 25.00 และปัญหาต้องเสียเวลาในการเดินทาง ร้อยละ 17.86

บริเวณ กม.20+000 ได้รับผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัดมากที่สุด ร้อยละ 85.71 รองลงมาพบเจอปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น ฝุ่นละออง ร้อยละ 32.14 และปัญหาต้องเสียเวลาในการเดินทาง ร้อยละ 14.29 ตามลำดับ

2.3) การรวบรวมข้อร้องเรียน

ผลการรวบรวมข้อมูลข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ แสดงดังตารางที่ 5.2.10-42



ตารางที่ 5.2.10-42 การรวบรวมข้อมูลร้องเรียนผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง และการดำเนินการแก้ไข					
ลำดับ	วันที่	ผู้ร้องเรียน	ช่องทางการร้องเรียน	ประเด็นการร้องเรียน	การแก้ไขข้อร้องเรียน
โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 1					
1.1	17 พ.ย.63	คุณพิเชฐ	เว็บไซต์	ฝุ่นละอองจากงานก่อสร้าง	ทำความสะอาดผิวจราจร
1.2	16 พ.ย.63	นิติบุคคลหมู่บ้านจัดสรรพฤษภาวิไล 53/2	หนังสือร้องเรียน	ไม่ได้รับการชี้แจงรูปแบบก่อสร้าง และขอให้ประสานงานกับสำนักโยธา กรุงเทพมหานคร ในการวางระบบระบายน้ำให้สัมพันธ์กัน	เข้าชี้แจงกับผู้ร้องเรียน เมื่อวันที่ 1 ธ.ค.63
1.3	17 ม.ค.64	คุณนวดล	Cal Center 1586	เรียกร้องค่าเสียหาย เนื่องจากน้ำปูนตกใส่รถ	ผู้รับเหมาก่อสร้างรับผิดชอบค่าเสียหายแล้ว
1.4	20 ม.ค.64	ไม่ประสงค์ออกนาม	Cal Center 1586	การติดตั้งสัญญาณไฟเตือน LED ทำให้แสบตา	หั่นสัญญาณไฟเตือน LED เข้าหา Barrier เพื่อลดแสงสะท้อน
1.5	7 มี.ค.64	ศูนย์ร้องทุกข์กรุงเทพมหานคร (คุณพิมพ์ญา)	Cal Center 1586	ไม่มีป้ายเตือน และไม่มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกจราจร บริเวณที่มีรถบรรทุกเข้า-ออก	ให้ผู้รับจ้างเพิ่มเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกจราจร บริเวณจุดที่มีรถบรรทุกเข้า-ออก และมีการติดตั้งป้ายเตือน ไฟกระพริบ โบกธงสีแดงให้สัญญาณเตือนล่วงหน้าก่อนถึงทางเข้า-ออก
1.6	26 ก.พ.64 / 7 มี.ค.64	คุณสุชาติ	Cal Center 1586	ให้คืนผิวจราจร ในช่วงวันหยุดยาว	เร่งรัดกิจกรรมการก่อสร้างเสาเข็มเหลี่ยม ช่วง กม.11+959.904 ถึง กม.12+300 ให้แล้วเสร็จ และเร่งคืนผิวจราจรภายในวันที่ 10 เม.ย.64
1.7	18 มี.ค.64	คุณวารินทร์	เว็บไซต์	เพิ่มความเข้มงวดกับบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างในการควบคุมพนักงานขับรถบรรทุก ไม่ให้เปลี่ยนเลนกระทันหัน รวมทั้งติดป้ายไวน์ลตลอดแนวเส้นทาง	ประสานงานแจ้งให้ผู้รับเหมาก่อสร้างทราบรวมทั้งดำเนินการดังนี้ - ติดป้ายไวน์ล ระบุ กม.ของถนนหมายเลข 35 - กำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างเพิ่มเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกจราจรบริเวณจุดรถบรรทุกเข้า-ออก - ติดตั้งป้ายเตือน สัญญาณไฟกระพริบ โบกธงสีแดงให้สัญญาณเตือนล่วงหน้าก่อนถึงทางเข้า-ออก

ตารางที่ 5.2.10-42 การรวบรวมข้อมูลร้องเรียนผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง และการดำเนินการแก้ไข (ต่อ)					
ลำดับ	วันที่	ผู้ร้องเรียน	ช่องทางการร้องเรียน	ประเด็นการร้องเรียน	การแก้ไขข้อร้องเรียน
โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 1					
1.8	2 เม.ย.64	คุณณภัทร	Cal Center 1586	เรียกร้องค่าเสียหายจากการได้รับน้ำมันกระเด็นจากอุปกรณ์ก่อสร้างตอม่อ	ผู้รับเหมาก่อสร้างรับผิดชอบค่าเสียหายแล้ว
1.9	1 ก.ย.64	คุณธนพล	Cal Center 1586	เรียกร้องค่าเสียหายเนื่องจากถูกแผงแบรีเออร์พลาสติกปลิวใส่รถยนต์	- กำชับให้ผู้รับเหมาตรวจสอบแบรีเออร์พลาสติกให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน โดยเติมน้ำในแบรีเออร์ รวมทั้งบางช่วงให้เชื่อมเหล็กยึดแนวแบรีเออร์ให้แข็งแรง - ผู้รับเหมาก่อสร้างรับผิดชอบค่าเสียหายแล้ว
1.10	8 ก.ย.64	คุณเพ็ญทิพย์ คณินธกุล	Cal Center 1586	ดินกีดขวางทางน้ำไหล ทำให้น้ำท่วมบริเวณหมู่บ้านธารทิพย์ ถนนพระราม 2 ซอย 72	- ติดตั้งบิ๊มน้ำเพื่อระบายน้ำชั่วคราว รวมทั้งจัดให้มีการตรวจสอบบิ๊มน้ำดังกล่าวให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน - เร่งรัดดำเนินการเจาะเสาเข็ม และปรับปรุงระบบระบายน้ำ
1.11	11 ก.ย.64	คุณสุมลทิพย์	Cal Center 1586	มีเศษขางมะตอยบนพื้นผิวจราจรจำนวนมากบริเวณหน้าร้านมั่งมีกาแฟ (กม.13)	ดำเนินการทำความสะอาดเศษขางมะตอยบนผิวจราจร
1.12	29 ก.ย.64 5 ต.ค.64 13 ต.ค.64	ไม่ประสงค์ออกนาม	Cal Center 1586	ดินกีดขวางทางน้ำไหล ทำให้น้ำท่วมบริเวณหน้าซอยพระราม 2 ซอย 74 (กม.10)	- ติดตั้งบิ๊มน้ำเพื่อระบายน้ำชั่วคราว รวมทั้งจัดให้มีการตรวจสอบบิ๊มน้ำดังกล่าวให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน - เร่งรัดดำเนินการเจาะเสาเข็ม และปรับปรุงระบบระบายน้ำ
1.13	29 ก.ย.64	ศูนย์ร้องทุกข์กรุงเทพมหานคร (ไม่ประสงค์ออกนาม)	Cal Center 1586	ฝุ่นละอองจากรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง	ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างกวาดเศษดิน ล้างถนนที่ใช้เป็นทางเข้า-ออก

ตารางที่ 5.2.10-42 การรวบรวมข้อมูลร้องเรียนผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง และการดำเนินการแก้ไข (ต่อ)					
ลำดับ	วันที่	ผู้ร้องเรียน	ช่องทางการร้องเรียน	ประเด็นการร้องเรียน	การแก้ไขข้อร้องเรียน
โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 1					
1.14	11 ต.ค.64 12 ต.ค.64	คุณกมล วัชชนะจิตชน คุณอัศรพล รุจนวนิชชากร คุณมนตรี	Cal Center 1586	มีดินอุดตันที่ระบายน้ำ ทำให้เกิดผลกระทบ ด้านการระบายน้ำในหมู่บ้านพฤกษาริเวอร์ 32 (ซอยพระราม 2 ซอย 74)	- ขุดเศษวัสดุที่เกิดขวางทางระบายน้ำออก และ แก้ไขระบบระบายน้ำ - จัดเตรียมเครื่องสูบน้ำ สำหรับช่วยระบายน้ำใน บริเวณดังกล่าว รวมทั้งตรวจสอบให้อยู่ในสภาพ พร้อมใช้งานอยู่เสมอ
1.15	13 ต.ค.64	คุณสิทธิภาพ บุรณะวุฒิ	Cal Center 1586	การจราจรติดขัด (กม.10 ขาเข้ากรุงเทพมหานคร)	เร่งดำเนินการเจาะเสาเข็มที่บริเวณร่องกลาง ระหว่างทางหลักและทางขนาน โดยคืนช่องทาง จราจรฝั่งทางคู่ขนาน ในวันที่ 18 ต.ค.64 และ คืนช่องทางจราจรทางหลัก วันที่ 20 ต.ค.64
โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 2					
2.1	25 ม.ค.64	คุณธนกรณ์	Cal Center 1586	ไฟฟ้าดับ และมีทรายบนสะพานกลับรถเกือกม้า กม.18 (หน้าวัดพันท้ายนรสิงห์)	- ประสานงานให้ผู้เกี่ยวข้องแก้ไขปัญหาไฟฟ้าดับ - ทำความสะอาดทรายบนสะพานกลับรถเกือก ม้าหน้าวัดพันท้ายนรสิงห์
2.2	18 มี.ค.64	คุณวาริรัตน์	เว็บไซต์	เพิ่มความเข้มงวดกับบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างใน การควบคุมพนักงานขับรถบรรทุก ไม่ให้เปลี่ยน เลนกระทันหัน รวมทั้งติดป้ายไวน์ลตลอดแนว เส้นทาง	ประสานงานแจ้งให้ผู้รับเหมาก่อสร้างทราบ รวมทั้งดำเนินการดังนี้ - ติดป้ายไวน์ล ระบุ กม.ของถนนหมายเลข 35 - กำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างเพิ่มเจ้าหน้าที่ อำนวยความสะดวกบริเวณจุดรถบรรทุกเข้า- ออก - ติดตั้งป้ายเตือน สัญญาณไฟกระพริบ โบกธงสี แดงให้สัญญาณเตือนล่วงหน้าก่อนถึงทางเข้า- ออก

ตารางที่ 5.2.10-42 การรวบรวมข้อมูลร้องเรียนผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง และการดำเนินการแก้ไข (ต่อ)					
ลำดับ	วันที่	ผู้ร้องเรียน	ช่องทางการร้องเรียน	ประเด็นการร้องเรียน	การแก้ไขข้อร้องเรียน
โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 2					
2.3	5 มิ.ย.64	ไม่ประสงค์ออกนาม	Cal Center 1586	บริเวณ กม.16 มีฝุ่นละอองจำนวนมาก และให้มีการติดผนังกันเสียง เพื่อป้องกันเสียงรบกวนในระหว่างการก่อสร้าง บริเวณหมู่บ้านเดอะแกรนด์พระราม 2	- เพิ่มการฉีดพรมน้ำวันละไม่น้อยกว่า 3 ครั้ง - ติดตั้งแผงคอนกรีต พร้อมผ้าใบ และอุปกรณ์การส่องสว่างตามมาตรฐานของกรมทางหลวง เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงและฝุ่นละออง
2.4	1 พ.ย.64	ไม่ประสงค์ออกนาม	Cal Center 1586	การจราจรติดขัดเนื่องจากมีจุดเบี่ยงการจราจรมากกว่า 1 แห่ง บริเวณ กม.16	จัดการจราจรบริเวณทางเบี่ยงให้มีช่องจราจร 3 ช่องทั้งไป และกลับ รวมทั้งเร่งรัดการคืนผิวจราจร
โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3					
3.1	14 ม.ค.64	ไม่ประสงค์ออกนาม	Cal Center 1586	ไม่สามารถกลับรถได้สะพานข้ามทางรถไฟได้ เนื่องจากมีการปิดช่องทางหลักออกช่องทางคู่ขนาน บริเวณ กม.19+000 ถึง กม.20+000	เปิดช่องทางหลักให้ออกทางคู่ขนาน บริเวณ กม. 20+500 เพื่อใช้เป็นทางกลับรถได้สะพานข้ามทางรถไฟ พร้อมทั้งติดตั้งป้ายแนะนำ ให้ผู้ใช้ทางทราบ
3.2	23 ม.ค.64	ไม่ประสงค์ออกนาม	ศูนย์ดำรงธรรม	การเบี่ยงการจราจรบริเวณ กม.19+200 ด้านขาเข้า กรุงเทพมหานคร	กรณีที่มีการเบี่ยงจราจรชั่วคราวให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการดังนี้ - เพิ่มป้ายเตือนและลูกศรทางเบี่ยงต่างๆ ให้มากขึ้น - ตั้งกรวยจราจรให้มีระยะห่างไม่เกิน 6 เมตร รวมทั้งกำชับให้มีการทำความสะอาดกรวยจราจร และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่างๆ เป็นประจำ
3.3	24 ม.ค.64	ไม่ประสงค์ออกนาม	Cal Center 1586	มีการวางแบริเออร์ลำผิวจราจร ช่วง กม.19	ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดเรียงแบริเออร์ใหม่ให้อยู่ในเขตพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งดูแลไม่ให้ล้ำเข้ามาในช่องจราจร

ตารางที่ 5.2.10-42 การรวบรวมข้อมูลร้องเรียนผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง และการดำเนินการแก้ไข (ต่อ)					
ลำดับ	วันที่	ผู้ร้องเรียน	ช่องทางการร้องเรียน	ประเด็นการร้องเรียน	การแก้ไขข้อร้องเรียน
โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3					
3.4	26 ม.ค.64	คุณธนภัทร	Cal Center 1586	น้ำปูนไหลลงใส่รถยนต์	- ประสานงานเพื่อจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้เสียหาย - กำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างเพิ่มความระมัดระวังในการปฏิบัติงาน รวมทั้งปรับปรุงและจัดหาอุปกรณ์ป้องกันเศษวัสดุต่างร่วงหล่น
3.5	31 ม.ค.64	ศูนย์ร้องทุกข์กรุงเทพมหานคร (คุณพิมพ์ญา)	Cal Center 1586	แผงกั้นจราจรยื่นล้ำเข้ามาในช่องจราจร (กม.20)	ตรวจสอบแก้ไขโครงเหล็กและผ้าใบทั้งหมดให้อยู่ในสภาพที่มั่นคงแข็งแรง
3.6	7 มี.ค.64	คุณกริณันท์	Cal Center 1586	น้ำปูนตกใส่รถยนต์	- ประสานงานเพื่อจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้เสียหาย - กำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างเพิ่มความระมัดระวังในการปฏิบัติงาน รวมทั้งปรับปรุงและจัดหาอุปกรณ์ป้องกันเศษวัสดุต่างร่วงหล่น
3.7	27 ต.ค.64 4 พ.ย.64	ผู้ไม่ประสงค์ออกนาม	Cal Center 1586	เส้นเบี่ยงช่องจราจร บริเวณ กม.19 ผังขาออก ไม่ชัดเจน	ปรับปรุงเส้นจราจรบริเวณดังกล่าวให้ชัดเจน
3.8	17 พ.ย.64	คุณพิเชฐ	Cal Center 1586	ฝุ่นละอองสะสมจากงานก่อสร้าง	1. ติดตั้งผ้าใบกันฝุ่นเพื่อป้องกันฝุ่นละออง 2. เก็บกวาดขนดิน และฝุ่นผงในพื้นที่ก่อสร้าง 3. ฉีดน้ำล้างดินและฝุ่นที่ตกหล่น หรือสะสมบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำ

3) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

การเปรียบเทียบผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในพื้นที่ศึกษาโครงการ เป็นการนำข้อมูลที่ได้จากผลสรุปของผลกระทบด้านต่างๆ ที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่เคยศึกษาไว้เมื่อปี พ.ศ. 2557 มาทำการเปรียบเทียบกับผลการศึกษา และผลการสำรวจในปัจจุบัน (พ.ศ.2563-2564) เพื่อใช้เป็นเครื่องมือสำหรับการติดตามตรวจสอบการดำเนินงาน พร้อมอธิบายให้เห็นถึงประเด็นศึกษาที่สำคัญ และแนวความคิดเห็นต่อกิจกรรมที่ทางโครงการได้ดำเนินการ ซึ่งจักส่งผลดี ผลเสีย และส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมภายในพื้นที่ศึกษา โดยสามารถจำแนกการเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจ-สังคมในช่วงที่ผ่านมาตามกลุ่มเป้าหมายหลักที่ทำการศึกษา ดังนี้

3.1.1) กลุ่มผู้นำชุมชน

จากการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า กลุ่มผู้นำชุมชนมีความคิดเห็นต่อกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการในลักษณะเดียวกันกับผลการศึกษาของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น กล่าวคือ การดำเนินงานก่อสร้างของทางโครงการส่งผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการเดินทางไม่ความสะดวก จากการก่อสร้างกีดขวางการจราจร มีการกองวัสดุบนไหล่ทาง และมีกิจกรรมการขนส่งวัสดุอุปกรณ์กีดขวางเส้นทาง เมื่อมีกิจกรรมการก่อสร้างย่อมทำให้พื้นผิวจราจรขรุขระ พื้นผิวไม่เรียบและเป็นทางต่างระดับ เกิดความไม่ปลอดภัยในการใช้ทาง ทั้งยังทำให้เกิดปัญหาฝุ่นละอองฟุ้งกระจายส่งผลกระทบต่อระบบหายใจ ระคายเคืองตา เกิดความรำคาญและหงุดหงิด ตลอดจนปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้างทำให้ระบบเศรษฐกิจของทางชุมชนเกิดการเปลี่ยนแปลง การค้าขายของท้องถิ่นแย่ลง นอกเหนือจากนี้ยังมีประเด็นเพิ่มเติมจากรายงานเดิม ได้แก่ ปัญหาการระบายน้ำ จนทำให้เกิดปัญหาน้ำท่วม ปัญหาการจัดการขยะของโครงการก่อสร้าง และแรงงานที่เข้ามาทำงานในพื้นที่ รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.10-43

ตารางที่ 5.2.10-43				
การเปรียบเทียบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในช่วงที่ผ่านมาของผู้แทนกลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษา				
ประเด็นหลักที่ได้รับผลกระทบ	รายงาน IEE	รายงาน EIA	สำรวจครั้งที่ 1	สำรวจครั้งที่ 2
1. เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง	น้อย ร้อยละ 66.67	น้อย ร้อยละ 47.74	ปานกลาง ร้อยละ 29.03	น้อย ร้อยละ 35.48
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	ปานกลาง ร้อยละ 66.67	น้อย ร้อยละ 57.89	ปานกลาง ร้อยละ 25.81	น้อย ร้อยละ 32.26
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	ปานกลาง ร้อยละ 66.67	มาก ร้อยละ 36.84	มาก ร้อยละ 45.16	มาก ร้อยละ 35.48
4. การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	ปานกลาง ร้อยละ 66.67	น้อย ร้อยละ 38.46	มาก ร้อยละ 35.48	มาก ร้อยละ 32.26
5. ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	-	-	มาก ร้อยละ 38.71	ปานกลาง ร้อยละ 32.26
6. การกองวัสดุบนไหล่ทาง	-	-	มาก ร้อยละ 35.48	ปานกลาง ร้อยละ 29.03
7. พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	-	-	มาก ร้อยละ 32.26	ปานกลาง ร้อยละ 32.26
8. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม	-	-	ปานกลาง ร้อยละ 29.03	ปานกลาง ร้อยละ 29.03

3.1.2) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

จากการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมมีความคิดเห็นต่อกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการในลักษณะเดียวกันกับผลการศึกษาของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น กล่าวคือ การดำเนินงานก่อสร้างของทางโครงการ ส่งผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการเดินทางไม่สะดวก ซึ่งมีสาเหตุมาจากพื้นที่ผิวจราจรขรุขระ พื้นผิวไม่เรียบ และเป็นทางต่างระดับ มีการกีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทางจากกิจกรรมการก่อสร้าง และการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ การก่อสร้างทำให้เกิดปัญหาฝุ่นละออง เสียงดัง ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้างรบกวนต่อการดำเนินชีวิตพอสมควร ส่วนประเด็นที่ได้รับเพิ่มเติมประกอบด้วย ป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน ส่งผลต่อการเดินทาง และปัญหาการระบายน้ำทำให้เกิดน้ำท่วมในพื้นที่ รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.10-44

ตารางที่ 5.2.10-44 การเปรียบเทียบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในช่วงที่ผ่านมา ของผู้แทนกลุ่มพื้นที่อ่อนไหว ด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษา				
ประเด็นหลักที่ได้รับผลกระทบ	รายงาน IEE	รายงาน EIA	สำรวจ ครั้งที่ 1	สำรวจ ครั้งที่ 2
1. เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง	-	มาก ร้อยละ 44.44	ปานกลาง ร้อยละ 27.27	น้อย ร้อยละ 45.45
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	-	มาก ร้อยละ 44.44	ปานกลาง ร้อยละ 45.45	น้อย ร้อยละ 36.36
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	-	มาก ร้อยละ 44.44	ปานกลาง ร้อยละ 45.45	มาก ร้อยละ 27.28
4. การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	-	มาก ร้อยละ 44.44	ปานกลาง ร้อยละ 36.36	มาก ร้อยละ 32.26
5. ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	-	-	ปานกลาง ร้อยละ 45.45	มาก ร้อยละ 18.18
6. พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	-	-	ปานกลาง ร้อยละ 45.45	มาก ร้อยละ 18.18
7. ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน	-	-	มาก ร้อยละ 36.36	น้อย ร้อยละ 27.27
8. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม	-	-	น้อย ร้อยละ 27.27	มาก ร้อยละ 9.09

3.1.3) กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ

จากการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะประชิดถึง 50 เมตรจากเขตทาง กับกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะมากกว่า 50-500 เมตรจากเขตทาง มีความคิดเห็นต่อกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการในลักษณะเดียวกันกับกลุ่มครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบทางตรง (กลุ่มเวนคืน) และกลุ่มครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบทางอ้อม (ครัวเรือนทั่วไป) จากผลการศึกษาของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น กล่าวคือ การดำเนินงานก่อสร้างของทางโครงการ ส่งผลกระทบทำให้เกิดฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย ส่งผลต่อการดำเนินชีวิต เกิดปัญหาเสียงดัง ความสั่นสะเทือนรบกวนจากกิจกรรมการก่อสร้าง ทั้งยังส่งผลทำให้เกิดปัญหาการเดินทางไม่สะดวก ซึ่งมีสาเหตุมาจากพื้นที่ผิวจราจรขรุขระ พื้นผิวทางไม่เรียบเป็นทางต่างระดับ มีการกีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทางจากกิจกรรมการก่อสร้าง และการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ สำหรับประเด็นที่ได้รับเพิ่มเติมจากการศึกษาครั้งนี้ ประกอบด้วย ป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน ส่งผลทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการเดินทาง และปัญหาประสิทธิภาพการระบายน้ำทำให้เกิดน้ำท่วมในพื้นที่ รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.10-45

ตารางที่ 5.2.10-45 การเปรียบเทียบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในช่วงที่ผ่านมา ของกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ								
ประเด็นหลักที่ได้รับผลกระทบ	รายงาน IEE (ร้อยละ)		รายงาน EIA (ร้อยละ)		สำรวจครั้งที่ 1 (ร้อยละ)		สำรวจครั้งที่ 2 (ร้อยละ)	
	กลุ่มรอง 0-100 ม.	กลุ่มรอง 100-500 ม.	ทางอ้อม เขตเมือง	ทางอ้อม เขตชนบท	ประชิด ถึง 50 ม.	ระยะ มากกว่า 50-500 ม.	ประชิด ถึง 50 ม.	ระยะ มากกว่า 50-500 ม.
1. เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง	ปานกลาง (36.68)	น้อย (49.08)	น้อย (29.97)	-	มาก (46.81)	ไม่ได้รับ (60.37)	มาก (34.04)	น้อย (20.21)
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	ปานกลาง (40.57)	ไม่มีผล (69.94)	ไม่มีผล (55.92)	-	มาก (36.17)	ไม่ได้รับ (62.77)	มาก (36.17)	น้อย (18.18)
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	ปานกลาง (43.40)	ปานกลาง (57.67)	ปานกลาง (49.62)	น้อย (35.51)	มาก (63.83)	มาก (26.33)	มาก (42.55)	น้อย (26.60)
4. การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบน เส้นทางเดิม	ปานกลาง (54.71)	ปานกลาง (64.42)	ปานกลาง (54.91)	ปานกลาง (44.39)	มาก (48.94)	ปานกลาง (24.73)	น้อย (21.28)	น้อย (18.88)
5. ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ ยานพาหนะลดลง	-	-	-	-	มาก (36.17)	ปานกลาง (25.27)	น้อย (17.02)	น้อย (19.68)
6. พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	-	-	-	-	มาก (40.43)	ปานกลาง (25.53)	น้อย (25.53)	น้อย (18.88)
7. ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ ก่อสร้างไม่ชัดเจน	-	-	-	-	มาก (42.55)	มาก (23.14)	ปานกลาง (17.02)	น้อย (19.41)
8. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม	-	-	-	-	มาก (48.94)	ปานกลาง (16.76)	มาก (25.53)	น้อย (17.29)

3.1.4) กลุ่มสถานประกอบการในระยะ 500 เมตรจากเขตทาง

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของกลุ่มสถานประกอบการ เป็นการศึกษาจำแนกกลุ่มเป้าหมายเพิ่มเติมเชิงลึก นอกเหนือจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อใช้สำหรับการติดตามตรวจสอบในลำดับขั้นตอนต่อไป สามารถรวบรวมประเด็นการศึกษาที่สำคัญ ซึ่งผู้แทนสถานประกอบการได้พบเจอปัญหา ได้แก่ ปัญหาฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย ส่งผลต่อการประกอบกิจการ เกิดปัญหาเสียงดัง ความสั่นสะเทือนรบกวนทั้งยังพบเจอปัญหาเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้ถนนลดลง ด้วยพื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบมีช่วงทางต่างระดับ ผนวกกับการติดตั้งป้ายเตือน และสัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน การก่อสร้างโครงการทำให้การค้าขายของกิจการมีรายได้น้อยลง ส่งผลทำให้ระบบเศรษฐกิจ และการค้าขายของท้องถิ่นแย่ลง การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม ทำให้เป็นอุปสรรคในการเดินทางขนส่ง ต้องใช้เวลาในการขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้น เกิดรายจ่ายภายในสถานประกอบการเพิ่มมากขึ้น ตลอดจนการทำลายทัศนียภาพและสุนทรียภาพ รายละเอียดดัง**ตารางที่ 5.2.10-46**

ตารางที่ 5.2.10-46 การเปรียบเทียบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในช่วงที่ผ่านมา ของกลุ่มสถานประกอบการในระยะ 500 เมตรจากเขตทาง				
ประเด็นหลักที่ได้รับผลกระทบ	รายงาน IEE	รายงาน EIA	สำรวจ ครั้งที่ 1	สำรวจ ครั้งที่ 2
1. เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง	-	-	ปานกลาง ร้อยละ 27.04	มาก ร้อยละ 34.53
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	-	-	ปานกลาง ร้อยละ 24.76	มาก ร้อยละ 29.32
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	-	-	มาก ร้อยละ 51.79	มาก ร้อยละ 48.86
4. การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	-	-	มาก ร้อยละ 39.09	มาก ร้อยละ 31.60
5. ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	-	-	ปานกลาง ร้อยละ 44.63	ปานกลาง ร้อยละ 34.20
6. พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	-	-	มาก ร้อยละ 34.53	ปานกลาง ร้อยละ 34.20
7. ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน	-	-	มาก ร้อยละ 34.85	ปานกลาง ร้อยละ 29.97
8. ค่าขายได้น้อยลง รายได้ลดลง	-	-	มาก ร้อยละ 53.09	น้อย ร้อยละ 24.43
9. เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นแย่ลง	-	-	มาก ร้อยละ 50.81	น้อย ร้อยละ 28.66
10. ทำลายทัศนียภาพและสุนทรียภาพ	-	-	ปานกลาง ร้อยละ 28.01	ปานกลาง ร้อยละ 27.36

3.1.5) กลุ่มผู้ใช้ทาง

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของกลุ่มผู้ใช้ทางเป็นการศึกษาเพิ่มเติมเชิงลึก นอกเหนือจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อใช้สำหรับการติดตามตรวจสอบในการดำเนินงานลำดับขั้นตอนต่อไป สามารถรวบรวมประเด็นปัญหาที่สำคัญ ซึ่งทางกลุ่มผู้ใช้ทางได้พบเจอปัญหา ได้แก่ ปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง กีดขวางการจราจร หรือการขนส่งวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างของทางโครงการ ผู้ใช้ทางยังพบเจอปัญหาพื้นผิวทางชำรุด เสียหาย ส่งผลต่อความปลอดภัยในการเดินทาง ต้องเสียเวลาในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น และเมื่อเกิดฝนตกจะทำให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณพื้นผิวจราจร ผู้ใช้ทางต้องเพิ่มความระมัดระวังในการใช้ทางเพิ่มมากขึ้น ตลอดจนปัญหาปริมาณรถบรรทุกที่เข้ามาใช้เส้นทางเป็นจำนวนมาก รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.10-47

ตารางที่ 5.2.10-47 การเปรียบเทียบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในช่วงที่ผ่านมาของกลุ่มผู้ใช้ทาง				
ประเด็นหลักที่ได้รับผลกระทบ	รายงาน IEE	รายงาน EIA	สำรวจครั้งที่ 1	สำรวจครั้งที่ 2
1. ปัญหาการจราจรติดขัด	-	-	มีผลกระทบ ร้อยละ 84.15	มีผลกระทบ ร้อยละ 81.46
2. มีสิ่งกีดขวางการจราจร	-	-	มีผลกระทบ ร้อยละ 41.95	มีผลกระทบ ร้อยละ 17.56
3. ปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น ฝุ่นละออง	-	-	มีผลกระทบ ร้อยละ 39.51	มีผลกระทบ ร้อยละ 17.80
4. เสียเวลาในการเดินทาง	-	-	มีผลกระทบ ร้อยละ 30.24	มีผลกระทบ ร้อยละ 7.80
5. ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	-	-	มีผลกระทบ ร้อยละ 19.02	มีผลกระทบ ร้อยละ 6.59
6. การจราจรไม่เป็นระเบียบ	-	-	มีผลกระทบ ร้อยละ 16.10	มีผลกระทบ ร้อยละ 2.68

2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

ผลการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจ-สังคม ในระยะก่อสร้าง เปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น กรณีที่เกิดการพัฒนาโครงการ ในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ที่ได้ระบุไว้ว่า การพัฒนาโครงการในระยะนี้ อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการ และผู้ใช้เส้นทางสัญจร ดังนี้

2.1) ผลกระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน

2.1.1) ความไม่สะดวกในการเดินทางของประชาชนในพื้นที่โครงการ โดยผลกระทบดังกล่าวเกิดขึ้นในช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้างจุดกลับรถระดับดิน ซึ่งสอดคล้องกับที่ได้คาดการณ์ไว้ เพราะจากการสอบถามกลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ กลุ่มผู้แทนสถานประกอบการ และกลุ่มผู้ใช้ทาง ให้ความคิดเห็นในทิศทางเดียวกัน คือ กิจกรรมการก่อสร้างส่งผลทำให้การจราจรติดขัดเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากหลากหลายปัจจัย ทั้งปริมาณรถที่เข้าใช้เส้นทาง โดยเฉพาะช่วงเทศกาลสำคัญที่มีความต้องการเข้าใช้เส้นทางเป็นจำนวนมาก จำนวนช่องทางสัญจรถูกบีบให้แคบ และถูกลดช่องทางสัญจรลงจากกิจกรรมการก่อสร้าง ตลอดจนการกอง การขนส่งวัสดุ อุปกรณ์การก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อเส้นทาง ทำให้ผู้ใช้ทางต้องเสียเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น

2.1.2) ความเดือดร้อนรำคาญจากฝุ่นละออง เสียง และความสั่นสะเทือน จากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ โดยผลกระทบดังกล่าวจะเกิดขึ้นในลักษณะชั่วคราว เฉพาะเมื่อมีกิจกรรมก่อสร้าง ซึ่งจะดำเนินการเป็นช่วงๆ ในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้างของโครงการเท่านั้น ซึ่งสอดคล้องกับที่ได้คาดการณ์ไว้ เพราะจากการสอบถามกลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะประชิดกับเขตทาง และกลุ่มผู้ใช้ทาง ได้ให้ความคิดเห็นในทิศทางเดียวกัน คือ กิจกรรมการก่อสร้างส่งผลทำให้ปัญหาฝุ่นละออง เสียง และความสั่นสะเทือน ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวัน ต้องดูแลทำความสะอาดสถานที่บ่อยครั้ง และหาวิธีการป้องกันเพื่อช่วยลดเสียงในช่วงที่มีการก่อสร้าง ด้วยการปิดกระจก หรือปิดประตู เป็นต้น

2.1.3) ความวิตกกังวลเกี่ยวกับปัญหาความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน จากคนงานก่อสร้างของโครงการ แต่หากผู้รับเหมามีการจัดการควบคุมคนงานให้ดี คาดว่าผลกระทบจะอยู่ระดับต่ำ ซึ่งสอดคล้องกับที่ได้คาดการณ์ไว้ เพราะจากการสอบถามกลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม กลุ่มครัวเรือนที่

อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ กลุ่มผู้แทนสถานประกอบการ ได้ให้ความคิดเห็นในทิศทางเดียวกัน คือ ไม่ได้รับผลกระทบจากคนงานก่อสร้างก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ เช่น การดื่มสุรา ส่งเสียงดัง ก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในพื้นที่ ตลอดจนไม่ก่อให้เกิดปัญหาความขัดแย้งระหว่างชุมชนกับคนงานก่อสร้างแต่อย่างใด

2.2) ผลกระทบต่อด้านเศรษฐกิจของชุมชน

2.2.1) การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของครัวเรือน โดยผลกระทบดังกล่าวเกิดขึ้นในระดับต่ำ ด้วยเพราะประชาชนส่วนใหญ่เป็นคนพื้นถิ่น จึงทำให้มีทางเลือกในการเดินทางไปยังที่สถานที่ต่างๆ ได้สะดวก ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้คาดการณ์ไว้ เพราะจากการสอบถามกลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ กลุ่มผู้แทนสถานประกอบการ และกลุ่มผู้ใช้ทาง ยังคงพบเจอปัญหาการจราจรติดขัดบนเส้นทางโครงการ และส่งผลกระทบไปยังเส้นทางสายรองที่เป็นเส้นทางโครงข่ายของทางชุมชนให้ได้รับผลกระทบตามไปด้วย เกิดการรอคอยสะสมกระทบกับชุมชนตลอดแนวเส้นทาง โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วนที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น ส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิต ต้องวางแผนการเดินทางมากขึ้น เพื่อให้เดินทางได้สะดวกรวดเร็ว

2.2.2) ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ เนื่องจากอาคารร้านค้าที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ ถือเป็นผู้ประกอบการจะได้รับผลกระทบโดยตรงต่อการประกอบอาชีพและรายได้เป็นอย่างมาก ซึ่งสอดคล้องกับที่ได้คาดการณ์ไว้ เพราะจากการสอบถามกลุ่มผู้แทนสถานประกอบการ ได้ให้ความคิดเห็นในทิศทางเดียวกัน คือ กิจกรรมการก่อสร้างส่งผลทำให้การค้าขายของกิจการมีรายได้ลดลง ส่งผลทำให้ระบบเศรษฐกิจ และการค้าขายของท้องถิ่นแย่ลง ด้วยเพราะต้องการหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัดบริเวณที่ตั้งของโครงการ จึงเลือกใช้บริการห้างร้านที่มีลักษณะจำหน่ายสินค้าเหมือนกันของพื้นที่อื่นแทน ตลอดจนการจราจรติดขัดทำให้สถานประกอบการมีรายจ่ายเพิ่มมากขึ้น และต้องใช้ระยะเวลาในการขนส่งสินค้ามากขึ้น

2.2.3) โอกาสของการจ้างงานของคนในพื้นที่ การจ้างแรงงานท้องถิ่น อาจมีน้อยกว่าคนงานภายนอก เนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่ประกอบกิจการค้าขาย ธุรกิจส่วนตัว พนักงานบริษัทเอกชน รับจ้างภายในโรงงาน ข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ โดยส่งผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ ซึ่งสอดคล้องกับที่ได้คาดการณ์ไว้ เพราะการก่อสร้างโครงการครั้งนี้อาศัยแรงงานภายนอกพื้นที่มากกว่าแรงงานภายในพื้นที่ชุมชนตามที่คาดการณ์ไว้

5.10.5 สรุปผลการศึกษา

จากผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างทั้ง 5 กลุ่มเป้าหมาย ซึ่งประกอบด้วย ผู้นำชุมชน ผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ครัวเรือนที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษาโครงการ ผู้แทนสถานประกอบการ และผู้ใช้ทาง ในช่วงเดือนตุลาคม-พฤศจิกายน พ.ศ. 2563 ซึ่งเป็นช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 (ระดับดิน) และการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 ส่วนผลการสำรวจในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2564-กุมภาพันธ์ พ.ศ.2565 ซึ่งเป็นช่วงที่กิจกรรมการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 (ระดับดิน) ได้ดำเนินการแล้วเสร็จและเปิดใช้เส้นทางแล้ว ซึ่งผลการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็นครั้งที่ 2 (พ.ศ.2564) พบว่า ส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างลดลงจากผลการสำรวจครั้งแรก (พ.ศ.2563) เนื่องจากคงเหลือเพียงกิจกรรมการก่อสร้างโครงการทางยกระดับเท่านั้น ซึ่งสามารถสรุปผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างทางยกระดับที่ส่งผลกระทบต่อชุมชนในด้านต่างๆ ได้ดังนี้

ความไม่สะดวกในการเดินทาง : เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 มีพื้นที่ก่อสร้างบริเวณเกาะกลางของทางหลวงหมายเลข 35 จึงมีความจำเป็นต้องปิดช่องจราจร ในบริเวณที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง ซึ่งกรมทางหลวงได้มีการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างบนทางหลวงหมายเลข 35 ให้สามารถใช้ช่องทางหลักได้ 6 ช่อง และทางขนานใช้งานได้ 6 ช่องจราจร ในช่วงทางปกติ ส่วนบริเวณทางขึ้น ทางลงทางยกระดับและจุดกลับรถ ใช้งานได้ 4 ช่องจราจร โดยไม่มีการลดจำนวนช่องจราจร และได้ดำเนินการติดตั้งกำแพงคอนกรีตแบ่งพื้นที่ก่อสร้างกับถนนไว้ชัดเจน พร้อมติดตั้งป้ายเตือนไฟส่องสว่าง รวมทั้งได้มีมาตรการเพิ่มเติมต่างๆ ได้แก่ การจัดตั้งศูนย์บริหารการจราจรระหว่างการก่อสร้าง ถนนพระราม 2 การประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจใน

พื้นที่เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน การติดกล้องวงจรปิด เพื่อตรวจสอบและรายงานสภาพการจราจร การเฝ้าระวังอุบัติเหตุที่ส่งผลกระทบต่อจราจรบนแนวเส้นทางโครงการ การประชาสัมพันธ์ความก้าวหน้าของงานก่อสร้างและช่วงเวลาที่มีความจำเป็นต้องปิดการจราจร การคืนผิวจราจรในช่วงวันหยุดเทศกาล และมีการปรับปรุงแผนการจัดการจราจรเป็นประจำทุกสัปดาห์ อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 35 ซึ่งเป็นเส้นทางสายหลักในการเชื่อมโยงลงสู่ภาคใต้ จึงมีปริมาณจราจรค่อนข้างสูง ผลกระทบทางด้านความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง จึงเป็นผลกระทบที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ แต่ผลกระทบดังกล่าวจะเกิดขึ้นในช่วงระยะสั้นๆ เท่านั้น

ด้านการระบายน้ำ และสภาพน้ำท่วมขัง : บริเวณที่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ ซึ่งเป็นผลมาจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ได้แก่ บริเวณ กม.10+080 ถึง กม.10+150 (ขาเข้า) มีการท่วมขังร่องระบายน้ำด้านข้างเนื่องจากมีการถมพื้นที่เพื่อดำเนินการก่อสร้างฐานรากของทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน โดยไม่ได้ทำการติดตั้งท่อระบายน้ำชั่วคราวไว้ ซึ่งปัจจุบันผู้รับเหมาก่อสร้างได้หยุดกิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณดังกล่าวในช่วงฤดูฝน และขุดเปิดทางระบายน้ำ รวมทั้งติดตั้งปั๊มสูบน้ำ เพื่อช่วยระบายน้ำในกรณีที่มีฝนตกหนัก โดยจะดำเนินการก่อสร้างในบริเวณดังกล่าวในช่วงฤดูแล้ง (รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก ก)

ส่วนอาคารระบายน้ำที่จำเป็นต้องรื้อย้ายเนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ และทางแยกต่างระดับ เมื่อกิจกรรมการก่อสร้างฐานรากในบริเวณดังกล่าวแล้วเสร็จ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องเร่งดำเนินการก่อสร้างอาคารระบายน้ำใหม่ตามมาตรฐานกรมทางหลวง เพื่อทดแทนอาคารระบายน้ำเดิมที่ถูกรื้อย้ายไป

ผลกระทบด้านฝุ่นละออง ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน : เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างบนทางหลวงหมายเลข 35 ในช่วงที่ผ่านมา ประกอบด้วย กิจกรรมการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 ระดับดิน และกิจกรรมการก่อสร้างฐานรากของทางยกระดับ อาจทำให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และความเดือดร้อนรำคาญด้านเสียงรบกวน และความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้าง ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีการฉีดพรมน้ำเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองตลอดแนวเส้นทางช่วงที่มีการเปิดหน้าดินเพื่อก่อสร้าง รวมทั้งมีการวางแผนการก่อสร้าง โดยไม่ให้มีการใช้เครื่องจักรที่ก่อให้เกิดเสียงดังพร้อมกันหลายเครื่องในบริเวณเดียวกัน อย่างไรก็ตาม ผลกระทบด้านฝุ่นละออง ระดับเสียง และความสั่นสะเทือนดังกล่าว เป็นผลกระทบที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ซึ่งจะเกิดขึ้นในระยะสั้นๆ ที่มีกิจกรรมการก่อสร้างเท่านั้น ซึ่งกรมทางหลวงได้มีการวางแผนเร่งรัดกิจกรรมการก่อสร้างให้ใช้ระยะเวลาอันน้อยที่สุด

ปัจจุบัน (พฤษภาคม พ.ศ.2565) กิจกรรมการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 (ระดับดิน) ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ส่วนกิจกรรมการก่อสร้างทางยกระดับ พบว่าส่วนใหญ่ได้ดำเนินการก่อสร้างฐานรากของทางยกระดับแล้วเสร็จ ผลกระทบด้านฝุ่นละออง ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน และความไม่สะดวกในการเดินทาง จึงมีแนวโน้มลดลง เนื่องจากคงเหลือกิจกรรมการก่อสร้างหลักเฉพาะบริเวณเกาะกลางของทางหลวงหมายเลข 35 ซึ่งได้มีการปิดกั้นแนวเขตพื้นที่ก่อสร้างออกจากผิวจราจรไว้อย่างชัดเจนแล้ว ซึ่งกรมทางหลวงได้จัดให้มีช่องทางต่างๆ ในการรับเรื่องร้องเรียน และดำเนินการแก้ไขผลกระทบที่เกิดขึ้นโดยทันที (ภาคผนวก ก) รวมทั้งมีการเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างอย่างต่อเนื่องต่อไป สำหรับ

สำหรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มเป้าหมายแต่ละกลุ่ม แสดงดังตารางที่ 5.2.10-48

ตารางที่ 5.2.10-48 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจำแนกตามกลุ่มเป้าหมาย			
กลุ่มเป้าหมาย	ข้อเสนอแนะ /ประเด็นปัญหา	การวิเคราะห์ปัญหา	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากที่ปรึกษา
1. กลุ่มผู้นำชุมชน 2. กลุ่มผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม 3. กลุ่มครัวเรือนที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษาโครงการ 4. กลุ่มผู้แทนสถานประกอบการในระยะ 500 เมตรจากเขตทาง 5. กลุ่มผู้ใช้ทาง	1) ความไม่สะดวกในการเดินทาง	<p>เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 มีพื้นที่ก่อสร้างบริเวณเกาะกลางของทางหลวงหมายเลข 35 จึงมีความจำเป็นต้องปิดช่องจราจร รวมทั้งกิจกรรมการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง อาจทำให้เกิดการกีดขวางเส้นทาง ซึ่งทำให้เกิดความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง ซึ่งกรมทางหลวงได้มีมาตรการป้องกันและลดผลกระทบดังนี้</p> <p>(1) จัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างบนทางหลวงหมายเลข 35 ให้สามารถใช้ช่องทางหลักได้ 6 ช่อง และทางขนานใช้งานได้ 6 ช่องจราจร ในช่วงทางปรกติ ส่วนบริเวณทางขึ้น ทางลงทางยกระดับและจุดกลับรถ ใช้กันได้ 4 ช่องจราจร โดยไม่มีการลดจำนวนช่องจราจร</p> <p>(2) ติดตั้ง Concrete Barrier เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างอย่างชัดเจน</p> <p>(3) ติดตั้งป้ายสัญญาณเตือนต่างๆ รวมทั้งไฟฟ้าแสงสว่าง ที่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน ทั้งในเวลากลางวัน และกลางคืน</p> <p>(4) จัดให้มีมาตรการเพิ่มเติมต่างๆ ได้แก่</p> <p>4.1) จัดตั้งศูนย์บริหารการจราจรระหว่างการก่อสร้างถนนพระราม 2</p> <p>4.2) ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน</p> <p>4.3) ติดตั้งกล้องวงจรปิด เพื่อตรวจสอบและรายงานสภาพการจราจร</p> <p>4.4) เฝ้าระวังอุบัติเหตุที่ส่งผลการจราจรบนแนวเส้นทางโครงการ</p>	กรมทางหลวงต้องควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างให้มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบตามที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด

ตารางที่ 5.2.10-48 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจำแนกตามกลุ่มเป้าหมาย (ต่อ)			
กลุ่มเป้าหมาย	ข้อเสนอแนะ /ประเด็นปัญหา	การวิเคราะห์ปัญหา	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากที่ปรึกษา
		<p>4.5) ประชาสัมพันธ์ความก้าวหน้าของงานก่อสร้างและช่วงเวลาที่มีความจำเป็นต้องปิดการจราจร ผ่านช่องทางต่างๆ ได้แก่ Facebook Twitter Line เป็นต้น</p> <p>4.6) คั่นผิวจราจรในช่วงวันหยุดเทศกาล</p> <p>4.7) มีการปรับปรุงแผนการจัดการจราจรเป็นประจำทุกสัปดาห์</p> <p>อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 35 ซึ่งเป็นเส้นทางสายหลักในการเชื่อมโยงลงสู่ภาคใต้ จึงมีปริมาณจราจรค่อนข้างสูง ผลกระทบทางด้านความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง จึงเป็นผลกระทบที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ แต่ผลกระทบดังกล่าวจะเกิดขึ้นในช่วงระยะสั้นๆ เท่านั้น</p>	
	2) ด้านการระบายน้ำ และสภาพน้ำท่วมขัง	<p>บริเวณที่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ ซึ่งเป็นผลมาจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ได้แก่ บริเวณ กม.10+080 ถึง กม.10+150 (ขาเข้า) ซึ่งพบการท่วมขังร่องระบายน้ำด้านข้าง เนื่องจากมีการถมพื้นที่เพื่อก่อสร้างฐานรากของทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน โดยไม่ได้ทำการติดตั้งท่อระบายน้ำชั่วคราวไว้ ปัจจุบันผู้รับเหมาก่อสร้างได้หยุดกิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณดังกล่าวในช่วงฤดูฝน และขุดเปิดทางระบายน้ำ รวมทั้งติดตั้งปั๊มสูบน้ำเพื่อช่วยระบายน้ำในกรณีที่มีฝนตกหนัก โดยจะดำเนินการก่อสร้างในบริเวณดังกล่าวในช่วงฤดูแล้ง</p> <p>ส่วนอาคารระบายน้ำที่จำเป็นต้องรื้อย้ายเนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ และทางแยกต่างระดับ เมื่อกิจกรรมการก่อสร้างฐานรากในบริเวณดังกล่าวแล้วเสร็จ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องเร่งดำเนินการก่อสร้างอาคารระบายน้ำใหม่ตามมาตรฐานกรมทางหลวง เพื่อทดแทนอาคารระบายน้ำเดิมที่ถูกรื้อย้ายไป</p>	กรมทางหลวงต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบปัญหาด้านการระบายน้ำและสภาพน้ำท่วมขังในพื้นที่อันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการอย่างต่อเนื่อง หากพบพื้นที่ใดมีปัญหาต้องดำเนินการตรวจสอบและทำการแก้ไขในทันที

ตารางที่ 5.2.10-48 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจำแนกตามกลุ่มเป้าหมาย (ต่อ)			
กลุ่มเป้าหมาย	ข้อเสนอแนะ / ประเด็นปัญหา	การวิเคราะห์ปัญหา	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากที่ปรึกษา
	3) ผลกระทบด้านฝุ่นละออง ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน	<p>เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างบนทางหลวงหมายเลข 35 ในช่วงที่ผ่านมา นั้น ประกอบด้วย กิจกรรมการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 ระดับดิน และกิจกรรมการก่อสร้างฐานรากของทางยกระดับ อาจทำให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และความเดือดร้อนรำคาญด้านเสียงรบกวน และความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้าง ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและลดผลกระทบที่เกิดขึ้นดังนี้</p> <p>1) จัดให้มีการฉีดพรมน้ำเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองตลอดแนวเส้นทางช่วงที่มีการเปิดหน้าดินเพื่อก่อสร้าง</p> <p>2) วางแผนการก่อสร้าง โดยไม่ให้มีการใช้เครื่องจักรที่ก่อให้เกิดเสียงดังพร้อมกันหลายเครื่องในบริเวณเดียวกัน</p> <p>อย่างไรก็ตาม ผลกระทบด้านฝุ่นละออง ระดับเสียง และความสั่นสะเทือนดังกล่าว เป็นผลกระทบที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ซึ่งจะเกิดขึ้นในระยะสั้นๆ ที่มีกิจกรรมการก่อสร้างเท่านั้น ซึ่งกรมทางหลวงได้มีการวางแผนเร่งรัดกิจกรรมการก่อสร้างให้ใช้ระยะเวลาให้น้อยที่สุด</p>	<p>มาตรการป้องกันและลดผลกระทบที่ผู้รับเหมาก่อสร้างได้กำหนดไว้มีความเหมาะสมและครอบคลุมผลกระทบที่เกิดขึ้น รวมทั้งกรมทางหลวงได้มีการวางแผนเร่งรัดกิจกรรมการก่อสร้างให้ใช้ระยะเวลาน้อยที่สุด ได้จัดให้มีช่องทางต่างๆ ในการรับเรื่องร้องเรียน และดำเนินการแก้ไขผลกระทบที่เกิดขึ้นโดยทันที รวมทั้งมีการเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างอย่างต่อเนื่องต่อไปนั้น เป็นแนวทางที่มีความเหมาะสม อย่างไรก็ตาม กรมทางหลวงต้องทำการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านการร้องเรียนที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการในช่องทางต่างๆ และต้องดำเนินการแก้ไขอย่างทันท่วงที เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้นให้อยู่ในระดับต่ำหรืออยู่ในระดับที่ยอมรับได้</p>

ตารางที่ 5.2.10-48 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจำแนกตามกลุ่มเป้าหมาย (ต่อ)			
กลุ่มเป้าหมาย	ข้อเสนอแนะ /ประเด็นปัญหา	การวิเคราะห์ปัญหา	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากที่ปรึกษา
		<p>ปัจจุบัน (พฤษภาคม พ.ศ.2565) กิจกรรมการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 (ระดับดิน) ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ส่วนกิจกรรมการก่อสร้างทางยกระดับ พบว่าส่วนใหญ่ได้ดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างฐานรากของทางยกระดับแล้วเสร็จ ผลกระทบด้านฝุ่นละออง ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน และความไม่สะดวกในการเดินทาง จึงมีแนวโน้มลดลง เนื่องจากคงเหลือกิจกรรมการก่อสร้างหลักเฉพาะบริเวณเกาะกลางของทางหลวงหมายเลข 35 ซึ่งได้มีการปิดกั้นแนวเขตพื้นที่ก่อสร้างออกจากผิวจราจรไว้อย่างชัดเจนแล้ว ซึ่งกรมทางหลวงได้จัดให้มีช่องทางต่างๆ ในการรับเรื่องร้องเรียน และดำเนินการแก้ไขผลกระทบที่เกิดขึ้นโดยทันที รวมทั้งมีการเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างอย่างต่อเนื่องต่อไป</p>	

5.2.11 การสาธารณสุขและอาชีวอนามัย

ดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพสาธารณสุขบริเวณพื้นที่โครงการ เป็นประจำปีละ 2 ครั้ง ตลอดระยะเวลาการศึกษา 24 เดือน โดยเน้นประเด็นต่างๆ เช่น สภาพแวดล้อมทั่วไป ความเพียงพอของถังรองรับขยะ สภาพน้ำท่วมขัง ความเพียงพอของน้ำใช้และประสิทธิภาพของระบบบำบัดน้ำเสีย สถิติเรื่องร้องเรียนจากความคิดเห็นหรือคำท้วงติงของประชาชน เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้าง ฯลฯ

5.2.11.1 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อศึกษาระบบการจัดการด้านสาธารณสุขในบริเวณพื้นที่โครงการ
- 2) เพื่อประเมินผลกระทบต่อระบบการจัดการด้านสาธารณสุขในบริเวณพื้นที่โครงการ
- 3) เพื่อเสนอแนะแนวทางป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบต่อระบบการจัดการด้านสาธารณสุขในบริเวณพื้นที่โครงการ

5.2.11.2 วิธีการศึกษา

1) รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล :

1.1) สถิติผู้ป่วย การเกิดโรค และปัญหาสาธารณสุขในบริเวณพื้นที่โครงการ จากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลต่างๆ ในพื้นที่ศึกษาฯ

1.2) ข้อมูลสภาพแวดล้อมทั่วไป ความเพียงพอของถังรองรับขยะ สภาพน้ำท่วมขัง ความเพียงพอของน้ำใช้และประสิทธิภาพของระบบบำบัดน้ำเสีย ในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง

1.3) สถิติเรื่องร้องเรียนจากความคิดเห็นหรือคำท้วงติงของประชาชนด้านการสาธารณสุข เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้าง จากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

2) ระยะเวลาตรวจสอบ : ดำเนินการตรวจสอบสภาพสาธารณสุข ปีละ 2 ครั้ง ตลอดระยะเวลาการศึกษา 24 เดือน รวมจำนวนทั้งสิ้น 4 ครั้ง ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจแล้ว จำนวน 3 ครั้ง รายละเอียด มีดังนี้

- | | |
|------------|--------------------------------------|
| ครั้งที่ 1 | ระหว่างวันที่ 20-31 กรกฎาคม พ.ศ.2563 |
| ครั้งที่ 2 | ระหว่างวันที่ 7-9 ธันวาคม พ.ศ.2563 |
| ครั้งที่ 3 | ระหว่างวันที่ 1-4 ตุลาคม พ.ศ. 2564 |
| ครั้งที่ 4 | ระหว่างวันที่ 4-7 มีนาคม พ.ศ.2565 |

3) สรุปผลการศึกษา :

3.1) ประเมินผลการติดตามตรวจสอบและสรุปผลกระทบด้านสาธารณสุขในสภาพปัจจุบัน รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านสาธารณสุขที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านสาธารณสุขตามความเหมาะสม หรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบันหากพบปัญหาผลกระทบทางด้านสาธารณสุขจะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาดังกล่าวทันที

3.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านสาธารณสุข ที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบันและอนาคต

5.2.11.3 ผลการศึกษา

1) ผลการทบทวนรายงานการศึกษาเดิม

1.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่าสถานบริการด้านสาธารณสุข เขตบางขุนเทียน มีศูนย์บริการสาธารณสุข 1 แห่ง คือ ศูนย์บริการสาธารณสุข 42 (ถนน ทอสงลิมา) ประกอบด้วย บุคลากรสาธารณสุขที่เป็นข้าราชการ 35 คน ลูกจ้าง 20 คน และบุคคลภายนอกที่ช่วยงานด้านสาธารณสุข 15 คน สำหรับสถิติรายงานผู้ป่วยนอก (รง.504) ในปี พ.ศ. 2556 พบ โรคระบบไหลเวียนเลือด โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม โรคระบบทางเดินหายใจ โรคระบบกล้ามเนื้อโครงร่างและเนื้อเยื่อเสริม โรคระบบย่อยอาหารรวมโรคในช่องปาก โรคผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง โรคระบบสืบพันธุ์และปัสสาวะ และโรคติดเชื้อปรสิต สำหรับโรคเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาในปี พ.ศ. 2556 พบว่า กลุ่มโรคใน 5 อันดับแรก ได้แก่ อุจจาระร่วง ไข้เลือดออก ไข้หวัดใหญ่ ปอดอักเสบ และโรคมือเท้าปาก

สถานบริการด้านสาธารณสุขในเขตอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร พบว่า มีโรงพยาบาลของรัฐ 1 แห่ง โรงพยาบาลเอกชน 4 แห่ง โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล 23 แห่ง และศูนย์บริการสาธารณสุขเทศบาล 3 แห่ง มีเจ้าหน้าที่สาธารณสุขในอำเภอเมืองสมุทรสาครรวม 89 คน ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่สาธารณสุข 5 คน หัวหน้า รพ.สต. 22 คน นักวิชาการสาธารณสุข 21 คน พยาบาล 15 คน เจ้าพนักงานสาธารณสุข 19 คน เจ้าพนักงานทันตสาธารณสุข 4 คน และพนักงานราชการ 8 คน สำหรับสถิติรายงานผู้ป่วยนอก (รง.504) ในปี พ.ศ. 2553 และพ.ศ. 2554 พบสาเหตุการตายที่สำคัญตามกลุ่มโรคใน 5 อันดับแรก มีลักษณะคล้ายกัน ได้แก่ โรคเนื้องอกมะเร็ง โรคมะเร็ง โรคติดเชื้อและปรสิต โรคไหลเวียนเลือด โรคระบบทางเดินหายใจ และโรคระบบสืบพันธุ์และปัสสาวะ สำหรับโรคเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาในปี พ.ศ. 2555 พบว่า กลุ่มโรคใน 5 อันดับแรก ได้แก่ อุจจาระร่วง ไข้เลือดออกทุกชนิด ปอดบวม ตาแดง และโรคมือเท้าปาก

นอกจากนี้ จากการทบทวนการศึกษาด้านอาชีวอนามัยของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ได้มีการสำรวจภาคสนามเบื้องต้น สรุปได้ว่าสภาพปัจจุบันบริเวณพื้นที่โครงการตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีสภาพที่ราบ มีลักษณะเป็นพื้นที่เปิดโล่ง ไม่มีเทือกเขาหรือสิ่งก่อสร้างบดบัง สามารถใช้แสงสว่างจากดวงอาทิตย์ได้เต็มที่ในช่วงเวลากลางวัน ส่วนเวลากลางคืนต้องใช้แสงสว่างจากพลังงานไฟฟ้า ซึ่งการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคสามารถให้บริการครอบคลุมพื้นที่โครงการได้ทั้งหมดและจากลักษณะของพื้นที่ที่เป็นที่เปิดโล่งจึงไม่มีปัญหาเรื่องการระบายอากาศ และการก้องหรือการสะท้อนของเสียง ดังนั้น สภาพอาชีวอนามัยของพื้นที่ที่จะใช้เป็นพื้นที่ก่อสร้างที่พักคนงาน จึงอยู่ในเกณฑ์ดี

1.2) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น พบว่า ได้มีการรวบรวมข้อมูลด้านสาธารณสุขในพื้นที่ศึกษาโครงการ ดังนี้

(1) เขตบางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร ช่วง กม.9+731 ถึง กม.13+500 เป็นบริเวณแนวเส้นทางโครงการที่ศึกษาอยู่ใกล้เคียงมีโรงพยาบาลเอกชน 2 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลนครธน และโรงพยาบาลพีเอ็มจี และ ศูนย์บริการสาธารณสุข 1 แห่ง คือ ศูนย์บริการสาธารณสุข 42 ถนน ทอกลีมา

จากสถิติอัตราป่วยต่อพันประชากรของผู้ป่วยนอก 21 กลุ่มโรคของพื้นที่ศึกษา ช่วงปี พ.ศ. 2551-2555 พบว่า ในปี พ.ศ. 2551 มีอัตราป่วยรวมมากที่สุดเท่ากับ 2,476.13 รองลงมาคือ ปี พ.ศ. 2554 เท่ากับ 2,299.55 ปี พ.ศ. 2553 เท่ากับ 1,747.14 ปี พ.ศ. 2552 เท่ากับ 1,686.88 และปี พ.ศ. 2555 เท่ากับ 1,660.53 ตามลำดับ และพบว่าอัตราป่วยต่อพันประชากรของประชากรในพื้นที่ศึกษาดังกล่าวมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องยกเว้นในปี พ.ศ. 2555 มีจำนวนลดลง สำหรับอัตราผู้ป่วยนอกต่อพันประชากร จำแนกตามสาเหตุป่วย 21 กลุ่มโรค ตั้งแต่ พ.ศ. 2551 - 2554 ในกรุงเทพมหานครมีผู้ป่วยในกลุ่มโรคระบบไหลเวียนเลือดมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ กลุ่มโรคระบบหายใจ และโรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม

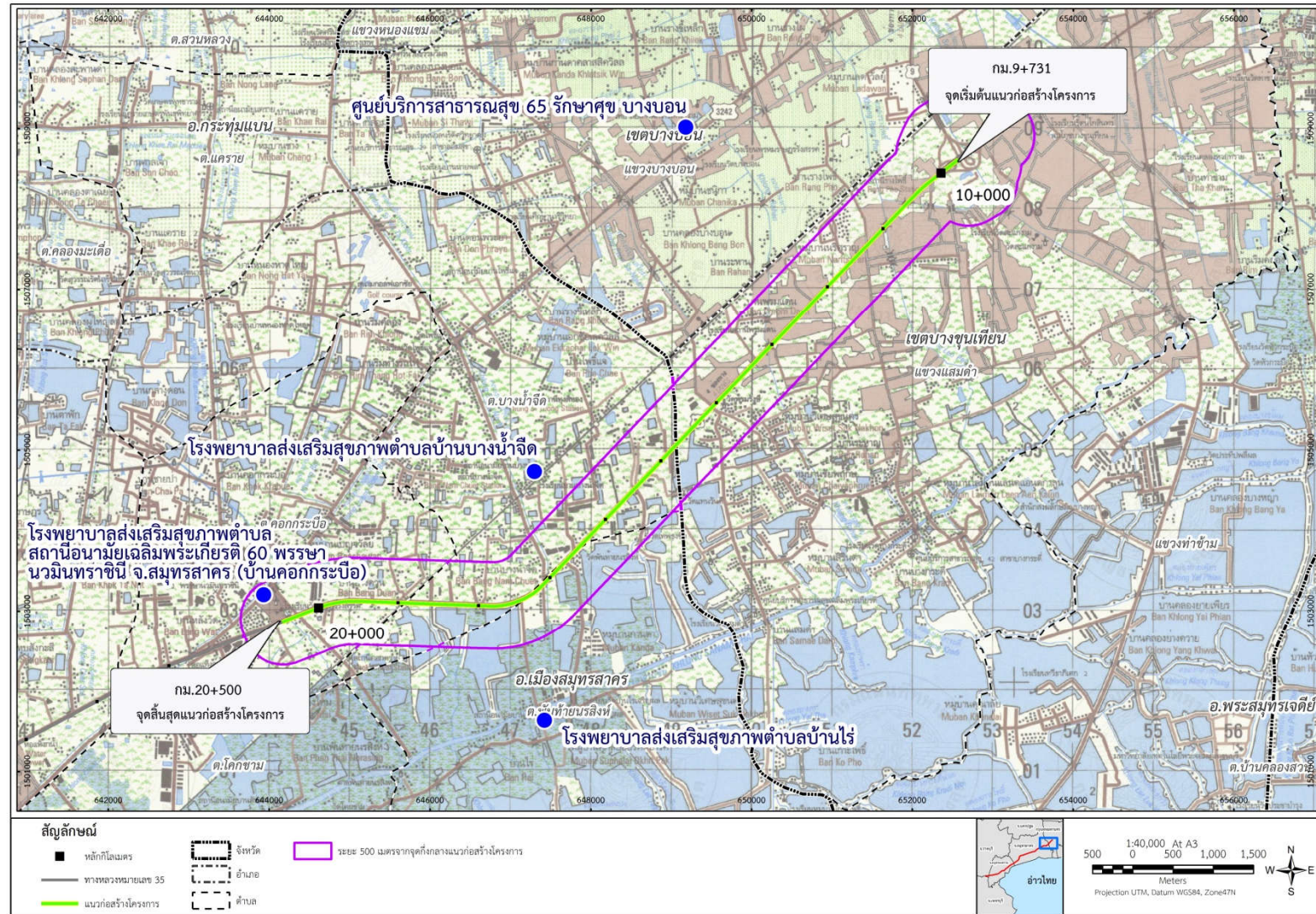
(2) อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร ช่วง กม.13+500 ถึง กม.21+500 เป็นบริเวณแนวเส้นทางโครงการที่ศึกษาอยู่ใกล้เคียง มีโรงพยาบาลรัฐและเอกชน ประกอบด้วย โรงพยาบาลของรัฐจำนวน 1 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลสมุทรสาคร ส่วนโรงพยาบาลเอกชนมีจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลวิชัยเวช อินเตอร์เนชั่นแนล โรงพยาบาลมหาชัย และโรงพยาบาลเอกชัย สำหรับแนวเส้นทางโครงการมีสถานอนามัยเฉลิมพระเกียรติ 60 พรรษา นวมินทราชินี ตำบลคอกกระบือ ตั้งอยู่ในระยะ 500 เมตรจากจุดกึ่งกลางแนวเส้นทาง

จากสถิติอัตราป่วยต่อพันประชากรของผู้ป่วยนอก 21 กลุ่มโรคของพื้นที่ศึกษา ช่วงปี พ.ศ. 2550-2554 พบว่า ในปี พ.ศ. 2554 มีอัตราป่วยรวมมากที่สุดเท่ากับ 2,078.25 รองลงมาคือ ปี พ.ศ. 2553 เท่ากับ 2,052.11 ปี พ.ศ. 2550 เท่ากับ 1,741.62 ปี พ.ศ. 2552 เท่ากับ 1,719.25 และปี พ.ศ. 2551 เท่ากับ 1,641.99 ตามลำดับ และพบว่าอัตราป่วยต่อพันประชากรของประชากรในพื้นที่ศึกษาดังกล่าวมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องยกเว้นในปี พ.ศ. 2551 มีจำนวนลดลงสำหรับอัตราผู้ป่วยนอกต่อพันประชากร จำแนกตามสาเหตุป่วย 21 กลุ่มโรค ตั้งแต่ พ.ศ. 2551 - 2554 ในจังหวัดสมุทรสาครมีผู้ป่วยในกลุ่มโรคระบบทางเดินหายใจมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ กลุ่มโรคระบบกล้ามเนื้อ ภูมิคุ้มกัน และเนื้องอก และสิ่งผิดปกติที่พบได้จากการตรวจทางคลินิกและทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรคในกลุ่มอื่นได้

2) ผลการดำเนินการในปัจจุบัน :

2.1) ข้อมูลสถานบริการสาธารณสุขบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ : สถานบริการทางการแพทย์และสาธารณสุขที่รับผิดชอบในพื้นที่ศึกษาโครงการ มีจำนวน 4 แห่ง ได้แก่ (รูปที่ 5.2.11-1)

- (1) ศูนย์บริการสาธารณสุข 65 รักษาสุข บางบอน
- (2) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านบางน้ำจืด
- (3) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านไร่
- (4) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล สถานีนามัยเฉลิมพระเกียรติ 60 พรรษา นวมินทราชินี จ.สมุทรสาคร (บ้านคอกกระบือ)



รูปที่ 5.2.11-1 สถานบริการทางการแพทย์และสาธารณสุขที่รับผลกระทบในพื้นที่ศึกษาโครงการ

จากการทบทวนข้อมูลรายงานผู้ป่วยนอกตามกลุ่มสาเหตุ 21 กลุ่มโรค (รง.504) และข้อมูล รายงานโรคที่ต้องเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา (รง.506) จากสถานบริการสาธารณสุขทั้ง 4 แห่ง มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.11-1 ถึง ตารางที่ 5.2.11-2)

(1) ศูนย์บริการสาธารณสุข 65 รักษาสุข บางบอน : จากรายงานผู้ป่วยนอกตามกลุ่ม สาเหตุการป่วย 21 กลุ่มโรค (รง.504) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559-พ.ศ.2564 พบโรคที่มีผู้ป่วยมากที่สุดใน 5 อันดับแรก ได้แก่ โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก (ร้อยละ 8.60-ร้อยละ 37.44) รองลงมา คือ โรคระบบไหลเวียนเลือด (ร้อยละ 6.94-ร้อยละ 17.10) โรคระบบทางเดินหายใจ (ร้อยละ 5.44-ร้อยละ 15.94) โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม (ร้อยละ 6.70-ร้อยละ 13.8) และโรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่างและเนื้อเยื่อเสริม (ร้อยละ 5.95- ร้อยละ 7.55) ตามลำดับ

สำหรับผลการรวบรวมข้อมูลรายงานโรคที่ต้องเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา (รง.506) ระหว่างปี พ.ศ. 2559-พ.ศ.2564 มีผู้ป่วยเข้ารับการรักษาด้วยโรคโควิด-19 มากที่สุด (ร้อยละ 0.05-ร้อยละ 82.06) รองลงมาคือ โรคอุจจาระร่วง (ร้อยละ 10.09-ร้อยละ 43.28) ไข้หวัดใหญ่ (ร้อยละ 0.07-ร้อยละ 35.63) ไข้หรือไข้ไม่ทราบสาเหตุ (ร้อยละ 3.21-ร้อยละ 17.69) และโรคปอดบวม (ร้อยละ 2.97-ร้อยละ 11.49) ตามลำดับ

(2) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านบางน้ำจืด : จากรายงานผู้ป่วยนอกตามกลุ่ม สาเหตุการป่วย 21 กลุ่มโรค (รง.504) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559-พ.ศ.2564 พบโรคที่มีผู้ป่วยมากที่สุดใน 5 อันดับแรก ได้แก่ โรคระบบทางเดินหายใจ (ร้อยละ 15.90-ร้อยละ 30.77) รองลงมา คือ อาการ, อาการแสดงและสิ่งผิดปกติที่พบได้จากการตรวจทางคลินิกและทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรคในกลุ่มอื่นได้ (ร้อยละ 18.11-ร้อยละ 22.08) โรค ระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก (ร้อยละ 7.88-ร้อยละ 17.33) โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่างและเนื้อเยื่อเสริม (ร้อยละ 7.82-ร้อยละ 16.47) และโรคระบบไหลเวียนเลือด (ร้อยละ 6.80-ร้อยละ 12.09) ตามลำดับ

สำหรับผลการรวบรวมข้อมูลรายงานโรคที่ต้องเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา (รง.506) ระหว่างปี พ.ศ. 2559-พ.ศ.2564 มีผู้ป่วยเข้ารับการรักษาด้วยโรคอุจจาระร่วงมากที่สุด (ร้อยละ 77.94-ร้อยละ 100.00) รองลงมาคือ อาหารเป็นพิษ (ร้อยละ 2.39-ร้อยละ 96.36) และสุกใส (ร้อยละ 1.19-ร้อยละ 4.04) ตามลำดับ

(3) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านไร่ : จากรายงานผู้ป่วยนอกตามกลุ่มสาเหตุการ ป่วย 21 กลุ่มโรค (รง.504) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559-พ.ศ.2564 พบโรคที่มีผู้ป่วยมากที่สุดใน 5 อันดับแรก ได้แก่ โรคระบบ หายใจ (ร้อยละ 15.96-ร้อยละ 46.60) รองลงมา คือ อาการ, อาการแสดงและสิ่งผิดปกติที่พบได้จากการตรวจทาง คลินิกและทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรคในกลุ่มอื่นได้ (ร้อยละ 8.16-ร้อยละ 21.4) โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่างและเนื้อเยื่อเสริม (ร้อยละ 10.83-ร้อยละ 18.23) โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก (ร้อยละ 10.19-ร้อยละ 14.83) และโรคผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง (ร้อยละ 5.29-ร้อยละ 7.29) ตามลำดับ

สำหรับผลการรวบรวมข้อมูลรายงานโรคที่ต้องเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา (รง.506) ระหว่างปี พ.ศ. 2559-พ.ศ.2564 มีผู้ป่วยเข้ารับการรักษาด้วยอาหารเป็นพิษมากที่สุด (ร้อยละ 9.52-ร้อยละ 89.47) รองลงมาคือ ไข้เลือดออก (ร้อยละ 9.59-ร้อยละ 80.95) วัณโรค (ร้อยละ 40.74) อุจจาระร่วง (ร้อยละ 4.76-ร้อยละ 37.50) และโรคตาแดง (ร้อยละ 5.26-ร้อยละ 6.85) ตามลำดับ

ตารางที่ 5.2.11-1													
สถิติการเจ็บป่วยของประชาชนในพื้นที่ตามแนวโครงการ จากข้อมูลรายงานผู้ป่วยนอกตามกลุ่มสาเหตุ (21 กลุ่มโรค) รง.504 ระหว่างปี พ.ศ.2559 - พ.ศ.2564													
กลุ่มโรค	สาเหตุการป่วย	ศูนย์บริการสาธารณสุข 65 รักษาสุข บางบอนกรุงเทพมหานคร											
		พ.ศ.2559		พ.ศ.2560		พ.ศ.2561		พ.ศ.2562		พ.ศ.2563		พ.ศ.2564	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1	โรคติดเชื้อและปรสิต	433	3.21	365	2.94	344	2.80	348	2.94	200	3.14	634	3.35
2	เนื้องอก (รวมมะเร็ง)	19	0.14	20	0.16	21	0.17	17	0.14	36	0.57	246	1.30
3	โรคเลือดและอวัยวะสร้างเลือดและความผิดปกติเกี่ยวกับภูมิคุ้มกัน	80	0.59	99	0.80	105	0.85	81	0.68	93	1.46	147	0.78
4	โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการและเมตาบอลิซึม	917	6.81	870	7.00	866	7.05	793	6.70	769	12.08	2614	13.80
5	ภาวะแปรปรวนทางจิตและพฤติกรรม	147	1.09	159	1.28	176	1.43	192	1.62	136	2.14	405	2.14
6	โรคระบบประสาท	77	0.57	51	0.41	59	0.48	117	0.99	108	1.70	318	1.68
7	โรครวมส่วนประกอบของตา	201	1.49	153	1.23	174	1.42	199	1.68	121	1.90	591	3.12
8	โรคหูและปมกกหู	96	0.71	65	0.52	86	0.70	115	0.97	51	0.80	157	0.83
9	โรคระบบไหลเวียนเลือด	971	7.21	937	7.54	852	6.94	897	7.58	870	13.66	3238	17.10
10	โรคระบบทางเดินหายใจ	2,148	15.94	1,873	15.08	1,683	13.70	1,649	13.93	742	11.65	1030	5.44
11	โรคระบบย่อยอาหารรวมโรคในช่องปาก	4,836	35.89	4,607	37.09	4,599	37.44	4,329	36.57	1,409	22.13	1628	8.60
12	โรคผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง	553	4.10	474	3.82	528	4.30	525	4.43	252	3.96	596	3.15
13	โรคระบบกล้ามเนื้อโครงร่างและเนื้อเยื่อยึดเสริม	897	6.66	739	5.95	857	6.98	808	6.82	481	7.55	1288	6.80
14	โรคระบบสืบพันธุ์ร่วมปัสสาวะ	129	0.96	119	0.96	111	0.90	135	1.14	106	1.66	432	2.28
15	ภาวะแทรกซ้อนในการตั้งครรภ์ การคลอดและระยะหลังคลอด	33	0.24	13	0.10	12	0.10	12	0.10	10	0.16	30	0.16
16	ภาวะผิดปกติของทารกที่เกิดขึ้นในระยะปริกำเนิด (อายุครรภ์ 22 สัปดาห์ จนถึง 7 วันหลังคลอด)	4	0.03	3	0.02	1	0.01	1	0.01	1	0.02	9	0.05
17	รูปร่างผิดปกติแต่กำเนิด การพิการจนผิดรูปแต่กำเนิดและโครโมโซมผิดปกติ	6	0.04	4	0.03	4	0.03	7	0.06	7	0.11	29	0.15
18	อาการแสดงสิ่งผิดปกติที่พบได้จากการตรวจทางคลินิกและทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรคในกลุ่มอื่นได้	551	4.09	531	4.28	534	4.35	503	4.25	275	4.32	843	4.45
19	การเป็นพิษและผลที่ตามมา	724	5.37	688	5.54	655	5.33	557	4.70	352	5.53	701	3.70
20	อุบัติเหตุจากการขนส่งและผลที่ตามมา	652	4.84	649	5.23	618	5.03	553	4.67	329	5.17	454	2.40
21	สาเหตุจากภายนอกอื่นๆ ที่ทำให้ป่วยหรือตาย	0	0.00	2	0.02	0	0.00	1	0.01	20	0.31	3551	18.75
รวม		13,474	100.00	12,421	100.00	12,285	100.00	11,839	100.00	6,368	100.00	18,941	100.00

ที่มา : ศูนย์บริการสาธารณสุข 65 รักษาสุข บางบอน กรุงเทพมหานคร, ตุลาคม พ.ศ.2564

ตารางที่ 5.2.11-1													
สถิติการเจ็บป่วยของประชาชนในพื้นที่ตามแนวโครงการ จากข้อมูลรายงานผู้ป่วยนอกตามกลุ่มสาเหตุ (21 กลุ่มโรค) รง.504 ระหว่างปี พ.ศ.2559 - พ.ศ.2564 (ต่อ)													
กลุ่มโรค	สาเหตุการป่วย	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านบางน้ำจืด											
		พ.ศ.2559		พ.ศ.2560		พ.ศ.2561		พ.ศ.2562		พ.ศ.2563		พ.ศ.2564	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1	โรคติดเชื้อและปรสิต	623	6.04	522	5.49	657	7.00	508	5.67	401	5.89	310	6.01
2	เนื้องอก (รวมมะเร็ง)	0	0.00	0	0.00	11	0.12	0	0.00	0	0.00	2	0.04
3	โรคเลือดและอวัยวะสร้างเลือดและความผิดปกติเกี่ยวกับภูมิคุ้มกัน	0	0.00	0	0.00	0	0.00	1	0.01	0	0.00	0	0.00
4	โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการและเมตาบอลิซึม	225	2.18	303	3.19	254	2.70	220	2.45	216	3.17	249	4.82
5	ภาวะแปรปรวนทางจิตและพฤติกรรม	123	1.19	118	1.24	85	0.91	82	0.91	117	1.72	135	2.62
6	โรกระบบประสาท	0	0.00	1	0.01	2	0.02	1	0.01	0	0.00	0	0.00
7	โรครวมส่วนประกอบของตา	312	3.02	254	2.67	315	3.35	217	2.42	169	2.48	146	2.83
8	โรคหูและปมกกหู	38	0.37	43	0.45	28	0.30	15	0.17	12	0.18	16	0.31
9	โรกระบบไหลเวียนเลือด	792	7.68	809	8.50	703	7.49	610	6.80	536	7.88	624	12.09
10	โรกระบบทางเดินหายใจ	3,175	30.77	2,898	30.46	2,804	29.86	2,429	27.09	1,518	22.31	821	15.90
11	โรกระบบย่อยอาหารรวมโรคในช่องปาก	1,434	13.90	1,320	13.88	1,026	10.93	1,503	16.76	1,179	17.33	407	7.88
12	โรคผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง	281	2.72	258	2.71	235	2.50	158	1.76	204	3.00	170	3.29
13	โรกระบบกล้ามเนื้อโครงร่างและเนื้อเยื่อเกี่ยวพัน	807	7.82	779	8.19	889	9.47	849	9.47	762	11.20	850	16.47
14	โรกระบบสืบพันธุ์ร่วมปัสสาวะ	221	2.14	212	2.23	213	2.27	181	2.02	182	2.67	230	4.46
15	ภาวะแทรกซ้อนในการตั้งครรภ์ การคลอดและระยะหลังคลอด	6	0.06	17	0.18	5	0.05	0	0.00	0	0.00	0	0.00
16	ภาวะผิดปกติของทารกที่เกิดขึ้นในระยะปริกำเนิด(อายุครรภ์ 22 สัปดาห์ จนถึง 7 วันหลังคลอด)	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
17	รูปร่างผิดปกติแต่กำเนิด การพิการจนผิดรูปแต่กำเนิดและโครโมโซมผิดปกติ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
18	อาการแสดงสิ่งผิดปกติที่พบได้จากการตรวจทางคลินิกและทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรคในกลุ่มอื่นได้	1,925	18.66	1,723	18.11	1,872	19.93	1,951	21.76	1,362	20.02	1,140	22.08
19	การเป็นพิษและผลที่ตามมา	0	0.00	1	0.01	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
20	อุบัติเหตุจากการขนส่งและผลที่ตามมา	66	0.64	32	0.34	28	0.30	39	0.43	12	0.18	7	0.14
21	สาเหตุจากภายนอกอื่นๆ ที่ทำให้ป่วยหรือตาย	289	2.80	223	2.34	264	2.81	203	2.26	134	1.97	55	1.07
รวม		10,317	100.00	9,513	100.00	9,391	100.00	8,967	100.00	6,804	100.00	5,162	100.00

ที่มา : โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านบางน้ำจืด ตำบลบางน้ำจืด อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร, มีนาคม พ.ศ.2565

ตารางที่ 5.2.11-1													
สถิติการเจ็บป่วยของประชาชนในพื้นที่ตามแนวโครงการ จากข้อมูลรายงานผู้ป่วยนอกตามกลุ่มสาเหตุ (21 กลุ่มโรค) รง.504 ระหว่างปี พ.ศ.2559 - พ.ศ.2564 (ต่อ)													
กลุ่มโรค	สาเหตุการป่วย	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านไร่											
		พ.ศ.2559		พ.ศ.2560		พ.ศ.2561		พ.ศ.2562		พ.ศ.2563		พ.ศ.2564	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1	โรคติดเชื้อและปรสิต	113	1.13	209	1.74	206	1.77	349	2.76	391	3.63	339	4.54
2	เนื้องอก (รวมมะเร็ง)	36	0.36	1	0.01	0	0.00	0	0.00	0	0.00	2	0.03
3	โรคเลือดและอวัยวะสร้างเลือดและความผิดปกติเกี่ยวกับภูมิคุ้มกัน	6	0.06	0	0.00	0	0.00	0	0.00	1	0.01	1	0.01
4	โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการและเมตาบอลิซึม	137	1.37	219	1.83	243	2.08	214	1.69	188	1.74	187	2.51
5	ภาวะแปรปรวนทางจิตและพฤติกรรม	9	0.09	54	0.45	18	0.15	42	0.33	57	0.53	61	0.82
6	โรคระบบประสาท	4	0.04	6	0.05	0	0.00	2	0.02	0	0.00	0	0.00
7	โรครวมส่วนประกอบของตา	236	2.36	412	3.44	452	3.88	413	3.26	404	3.75	326	4.37
8	โรคหูและปุ่มกกหู	430	4.29	156	1.30	231	1.98	208	1.64	126	1.17	101	1.35
9	โรคระบบไหลเวียนเลือด	368	3.67	428	3.57	421	3.61	503	3.97	483	4.48	428	5.74
10	โรคระบบทางเดินหายใจ	4,669	46.60	4,501	37.56	4,035	34.60	4,496	35.49	3,067	28.45	1,191	15.96
11	โรคระบบย่อยอาหารรวมโรคในช่องปาก	1,271	12.68	1,777	14.83	1,666	14.28	1,375	10.85	1,336	12.39	760	10.19
12	โรคผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง	530	5.29	710	5.93	657	5.63	923	7.29	634	5.88	471	6.31
13	โรคระบบกล้ามเนื้อโครงร่างและเนื้อเยื่อยึดเสริม	1,158	11.56	1,298	10.83	1,459	12.51	1,618	12.77	1,497	13.89	1,360	18.23
14	โรคระบบสืบพันธุ์ร่วมปัสสาวะ	143	1.43	332	2.77	148	1.27	154	1.22	146	1.35	157	2.10
15	ภาวะแทรกซ้อนในการตั้งครรภ์ การคลอดและระยะหลังคลอด	6	0.06	7	0.06	2	0.02	14	0.11	6	0.06	2	0.03
16	ภาวะผิดปกติของทารกที่เกิดขึ้นในระยะปริกำเนิด(อายุครรภ์ 22 สัปดาห์ จนถึง 7 วันหลังคลอด)	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
17	รูปร่างผิดปกติแต่กำเนิด การพิการจนผิดรูปแต่กำเนิดและโครโมโซมผิดปกติ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
18	อาการแสดงสิ่งผิดปกติที่พบได้จากการตรวจทางคลินิกและทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรคในกลุ่มอื่นได้	818	8.16	1,244	10.38	1,415	12.13	1,768	13.96	1,865	17.30	1,597	21.40
19	การเป็นพิษและผลที่ตามมา	0	0.00	2	0.02	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
20	อุบัติเหตุจากการขนส่งและผลที่ตามมา	2	0.02	105	0.88	101	0.87	126	0.99	128	1.19	91	1.22
21	สาเหตุจากภายนอกอื่นๆ ที่ทำให้ป่วยหรือตาย	84	0.84	522	4.36	609	5.22	462	3.65	452	4.19	387	5.19
รวม		10,020	100.00	11,983	100.00	11,663	100.00	12,667	100.00	10,781	100.00	7,461	100.00

ที่มา : โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านไร่ ตำบลพันท้ายนรสิงห์ อำเภอมะนังสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร, ตุลาคม พ.ศ.2564

ตารางที่ 5.2.11-1													
สถิติการเจ็บป่วยของประชาชนในพื้นที่ตามแนวโครงการ จากข้อมูลรายงานผู้ป่วยนอกตามกลุ่มสาเหตุ (21 กลุ่มโรค) รง.504 ระหว่างปี พ.ศ.2559 - พ.ศ.2564 (ต่อ)													
กลุ่มโรค	สาเหตุการป่วย	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล สถานีอนามัยเฉลิมพระเกียรติ 60 พรรษา นวมินทราชินี จ.สมุทรสาคร (บ้านคอกกระบือ)											
		พ.ศ.2559		พ.ศ.2560		พ.ศ.2561		พ.ศ.2562		พ.ศ.2563		พ.ศ.2564	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1	โรคติดเชื้อและปรสิต	436	3.50	211	1.86	31	0.31	59	0.60	118	1.46	102	1.88
2	เนื้องอก (รวมมะเร็ง)	0	0.00	0	0.00	1	0.01	4	0.04	6	0.07	0	0.00
3	โรคเลือดและอวัยวะสร้างเลือดและความผิดปกติเกี่ยวกับภูมิคุ้มกัน	0	0.00	1	0.01	1	0.01	0	0.00	2	0.02	0	0.00
4	โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการและเมตาบอลิซึม	756	6.07	786	6.93	627	6.23	586	5.98	499	6.15	468	8.61
5	ภาวะแปรปรวนทางจิตและพฤติกรรม	4	0.03	0	0.00	14	0.14	28	0.29	53	0.65	41	0.75
6	โรกระบบประสาท	18	0.14	50	0.44	64	0.64	125	1.28	96	1.18	8	0.15
7	โรครวมส่วนประกอบของตา	198	1.59	199	1.76	200	1.99	198	2.02	211	2.60	146	2.68
8	โรคหูและปมกกหู	48	0.39	26	0.23	33	0.33	45	0.46	49	0.60	31	0.57
9	โรกระบบไหลเวียนเลือด	806	6.47	811	7.15	843	8.38	818	8.35	783	9.66	816	15.01
10	โรกระบบทางเดินหายใจ	5,615	45.08	4,709	41.54	4,205	41.78	3,811	38.90	2,637	32.52	1298	23.87
11	โรกระบบย่อยอาหารรวมโรคในช่องปาก	916	7.35	1,355	11.95	1,169	11.61	1,095	11.18	947	11.68	549	10.10
12	โรคผิวหนังและเนื้อเยื่อได้ผิวหนัง	609	4.89	647	5.71	486	4.83	471	4.81	501	6.18	297	5.46
13	โรกระบบกล้ามเนื้อโครงร่างและเนื้อเยื่อยึดเสริม	1,318	10.58	1,145	10.10	1,114	11.07	1,243	12.69	1,017	12.54	718	13.20
14	โรกระบบสืบพันธุ์ร่วมปัสสาวะ	68	0.55	62	0.55	52	0.52	52	0.53	50	0.62	30	0.55
15	ภาวะแทรกซ้อนในการตั้งครรภ์ การคลอดและระยะหลังคลอด	244	1.96	28	0.25	8	0.08	12	0.12	13	0.16	5	0.09
16	ภาวะผิดปกติของทารกที่เกิดขึ้นในระยะปริกำเนิด(อายุครรภ์ 22 สัปดาห์ จนถึง 7 วันหลังคลอด)	1	0.01	1	0.01	1	0.01	2	0.02	0	0.00	1	0.02
17	รูปร่างผิดปกติแต่กำเนิด การพิการจนผิดรูปแต่กำเนิดและโครโมโซมผิดปกติ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	1	0.01	0	0.00
18	อาการแสดงสิ่งผิดปกติที่พบได้จากการตรวจทางคลินิกและทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรคในกลุ่มอื่นได้	1183	9.50	995	8.78	832	8.27	797	8.14	719	8.87	661	12.16
19	การเป็นพิษและผลที่ตามมา	0	0.00	1	0.01	6	0.06	3	0.03	2	0.02	2	0.04
20	อุบัติเหตุจากการขนส่งและผลที่ตามมา	0	0.00	0	0.00	5	0.05	4	0.04	8	0.10	1	0.02
21	สาเหตุจากภายนอกอื่นๆ ที่ทำให้ป่วยหรือตาย	237	1.90	310	2.73	373	3.71	444	4.53	397	4.90	264	4.85
รวม		12,457	100.00	11,337	100.00	10,065	100.00	9,797	100.00	27,553	100.00	5,438	100.00

ที่มา : โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล สถานีอนามัยเฉลิมพระเกียรติ 60 พรรษา นวมินทราชินี จ.สมุทรสาคร (บ้านคอกกระบือ) ตำบลคอกกระบือ อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร, ตุลาคม พ.ศ.2564

ตารางที่ 5.2.11-2													
รายงานโรคที่ต้องเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา (รง.506) ระหว่างปี พ.ศ. 2559 – พ.ศ.2564													
กลุ่มโรค	สาเหตุการป่วย (กลุ่มโรค)	ศูนย์บริการสาธารณสุข 65 รักษาสุข บางบอนกรุงเทพมหานคร											
		พ.ศ. 2559		พ.ศ. 2560		พ.ศ. 2561		พ.ศ. 2562		พ.ศ. 2563		พ.ศ. 2564	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1	โรคโควิด-19	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0.05	3,783	82.06
2	ไข้หวัดใหญ่	891	30.89	861	30.96	710	22.54	1,405	35.63	335	16.74	3	0.07
3	อุจจาระร่วง	1,063	36.86	930	33.44	1,265	40.16	1,064	26.98	866	43.28	465	10.09
4	ไข้หรือไข้ไม่ทราบสาเหตุ	234	8.11	281	10.10	359	11.40	664	16.84	354	17.69	148	3.21
5	โรคปอดบวม	247	8.56	241	8.67	250	7.94	253	6.42	230	11.49	137	2.97
6	มือ เท้า ปาก	220	7.63	179	6.44	188	5.97	207	5.25	57	2.85	8	0.17
7	อาหารเป็นพิษ	93	3.22	83	2.98	120	3.81	96	2.43	78	3.90	44	0.95
8	โรคตาแดง	48	1.66	79	2.84	136	4.32	88	2.23	29	1.45	10	0.22
9	ซิกนิกนยา	0	0.00	0	0.00	0	0.00	84	2.13	22	1.10	0	0.00
10	สுகไส	48	1.66	91	3.27	63	2.00	50	1.27	26	1.30	11	0.24
11	โรคติดต่อทางเพศสัมพันธ์อื่นๆ	40	1.39	36	1.29	59	1.87	32	0.81	3	0.15	1	0.02
รวม		2,884	100.00	2,781	100.00	3,150	100.00	3,943	100.00	2,001	100.00	4,610	100.00

หมายเหตุ : *รวบรวมข้อมูลถึงเดือนกันยายน พ.ศ.2564

ที่มา : ศูนย์บริการสาธารณสุข 65 รักษาสุข บางบอน กรุงเทพมหานคร, ตุลาคม พ.ศ.2564

ตารางที่ 5.2.11-2													
รายงานโรคที่ต้องเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา (ร.ง.506) ระหว่างปี พ.ศ. 2559 - พ.ศ.2564 (ต่อ)													
กลุ่มโรค	สาเหตุการป่วย (กลุ่มโรค)	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านบางน้ำจืด											
		พ.ศ. 2559		พ.ศ. 2560		พ.ศ. 2561		พ.ศ. 2562		พ.ศ. 2563		พ.ศ. 2564	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1	อุจจาระร่วง (a099)*	0	0.00	212	77.94	289	85.76	362	96.28	284	100.00	197	100.00
2	อาหารเป็นพิษ	159	96.36	49	18.01	42	12.46	9	2.39	0	0.00	0	0.00
3	อุจจาระร่วง (a084)**	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
4	อุจจาระร่วง (a09)***	0	0.00	0	0.00	2	0.59	5	1.33	0	0.00	0	0.00
5	สุกใส	6	3.64	11	4.04	4	1.19	0	0.00	0	0.00	0	0.00
รวม		165	100.00	272	100.00	337	100.00	376	100.00	284	100.00	197	100.00

หมายเหตุ : *อุจจาระร่วงจากกระเพาะอาหารกับลำไส้เล็กซึ่งไม่ระบุชนิดการติดเชื้อ ระบุโรคตาม ICD-10

**อุจจาระร่วงจากโรคติดเชื้อที่ลำไส้จากไวรัสซึ่งไม่ระบุชนิด ระบุโรคตาม ICD-10

***อุจจาระร่วงจากกระเพาะอาหารกับลำไส้เล็กและลำไส้ใหญ่ซึ่งไม่ระบุรายละเอียด ระบุโรคตาม ICD-10

ที่มา : โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านบางน้ำจืด ตำบลบางน้ำจืด อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร, ตุลาคม พ.ศ.2564

ตารางที่ 5.2.11-2													
รายงานโรคที่ต้องเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา (รง.506) ระหว่างปี พ.ศ. 2559 - พ.ศ.2564 (ต่อ)													
กลุ่มโรค	สาเหตุการป่วย (กลุ่มโรค)	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านไร่											
		พ.ศ. 2559		พ.ศ. 2560		พ.ศ. 2561		พ.ศ. 2562		พ.ศ. 2563		พ.ศ. 2564	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1	อาหารเป็นพิษ	40	54.79	10	18.52	0	0.00	4	9.52	5	62.50	17	89.47
2	อุจจาระร่วง	18	24.66	4	7.41	13	28.89	2	4.76	3	37.50	1	5.26
3	โรคตาแดง	5	6.85	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	1	5.26
4	บิดอื่นๆ	3	4.11	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
5	ไขเลือดออก	7	9.59	17	31.48	32	71.11	34	80.95	0	0.00	0	0.00
6	วัณโรค	0	0.00	22	40.74	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
7	มือ เท้า ปากเปื่อย	0	0.00	1	1.85	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
8	สุกใส	0	0.00	0	0.00	0	0.00	2	4.76	0	0.00	0	0.00
รวม		73	100.00	54	100.00	45	100.00	42	100.00	8	100.00	19	100.00

ที่มา : โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านไร่ ตำบลพันท้ายนรสิงห์ อำเภอมะนังสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร, ตุลาคม พ.ศ.2564

ตารางที่ 5.2.11-2													
รายงานโรคที่ต้องเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา (ร.ง.506) ระหว่างปี พ.ศ. 2559 - พ.ศ.2564 (ต่อ)													
กลุ่มโรค	สาเหตุการป่วย (กลุ่มโรค)	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล สถานีอนามัยเฉลิมพระเกียรติ 60 พรรษา นวมินทราชินี จ.สมุทรสาคร (บ้านคอกกระบือ)											
		พ.ศ. 2559		พ.ศ. 2560		พ.ศ. 2561		พ.ศ. 2562		พ.ศ. 2563		พ.ศ. 2564	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1	อาหารเป็นพิษ	101	75.37	58	66.67	0	0.00	0	0.00	1	6.67	0	0
2	อุจจาระร่วง	3	2.24	0	0.00	0	0.00	0	0.00	9	60.00	5	100.00
3	โรคตาแดง	10	7.46	14	16.09	7	38.89	3	50.00	0	0.00	0	0
4	บิดอื่นๆ	16	11.94	10	11.49	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0
5	พยาธิช่องคลอด	0	0.00	0	0.00	2	11.11	2	33.33	2	13.33	0	0
6	อหิวาตกโรค	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	1	6.67	0	0
7	สุกใส	3	2.24	4	4.60	7	38.89	1	16.67	2	13.33	0	0
8	หัดไม่มีโรคแทรก	1	0.75	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0
9	คางทูม	0	0.00	1	1.15	2	11.11	0	0.00	0	0.00	0	0
รวม		134	100.00	87	100.00	18	100.00	6	100.00	15	100.00	5	100.00

ที่มา : โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล สถานีอนามัยเฉลิมพระเกียรติ 60 พรรษา นวมินทราชินี จ.สมุทรสาคร (บ้านคอกกระบือ) ตำบลคอกกระบือ อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร, ตุลาคม พ.ศ.2564

(4) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล สถานีอนามัยเฉลิมพระเกียรติ 60 พรรชนาวมินทรราชินี จ.สมุทรสาคร (บ้านคอกกระบือ) : จากรายงานผู้ป่วยนอกตามกลุ่มสาเหตุการป่วย 21 กลุ่มโรค (รง. 504) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559-พ.ศ.2564 พบโรคที่มีผู้ป่วยมากที่สุดใน 5 อันดับแรก ได้แก่ โรคระบบหายใจ (ร้อยละ 23.87-ร้อยละ 45.08) รองลงมา คือ โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่างและเนื้อเยื่อเสริม (ร้อยละ 10.10-ร้อยละ 13.20) อาการ, อาการแสดงและสิ่งผิดปกติที่พบได้จากการตรวจทางคลินิกและทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรคในกลุ่มอื่นได้ (ร้อยละ 8.14-ร้อยละ 12.16) โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก (ร้อยละ 7.35-ร้อยละ 11.95) และโรคระบบไหลเวียนเลือด (ร้อยละ 6.47-ร้อยละ 15.01) ตามลำดับ

สำหรับผลการรวบรวมข้อมูลรายงานโรคที่ต้องเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา (รง.506) ระหว่างปี พ.ศ. 2559 - พ.ศ.2564 มีผู้ป่วยเข้ารับการรักษาด้วยอุจจาระร่วงมากที่สุด (ร้อยละ 2.24-ร้อยละ 100.00) รองลงมา คือ อาหารเป็นพิษ (ร้อยละ 6.67-ร้อยละ 75.37) โรคตาแดง (ร้อยละ 7.46-ร้อยละ 50.00) สุกใส (ร้อยละ 2.24-ร้อยละ 38.89) และพยาธิช่องคลอด (ร้อยละ 11.11-ร้อยละ 33.33) ตามลำดับ

2.2) ผลการตรวจสอบสภาพสาธารณสุขบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง :

(1) โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 1 : ปัจจุบัน (มีนาคม พ.ศ. 2565) มีคนงานก่อสร้างรวม 116 คน ซึ่งทางโครงการได้มีการจัดการบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ดังนี้

- น้ำดื่ม : คนงานก่อสร้างจำนวน 116 คน มีความต้องการน้ำดื่ม 0.23 ลบ.ม./วัน โดยผู้รับจ้างก่อสร้างได้มีการจัดเตรียมเครื่องกรองน้ำสำหรับใช้ในการบริโภคให้แก่คนงาน

- น้ำใช้ : คนงานก่อสร้างจำนวน 116 คน มีความต้องการน้ำใช้ 23 ลบ.ม./วัน โดยผู้รับจ้างก่อสร้างได้ขอรับบริการน้ำประปาจากการประปานครหลวง ซึ่งข้อมูลในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565 มีปริมาณน้ำผลิตจ่าย 6,712,346 ลบ.ม. มีปริมาณน้ำจำหน่าย 5,058,292 ลบ.ม. และมีปริมาณน้ำเหลือจำหน่าย 1,654,054 ลบ.ม. พบว่า การประปานครหลวง มีปริมาณน้ำประปาให้บริการเพียงพอต่อความต้องการใช้น้ำของคนงานก่อสร้างของโครงการ

- ห้องน้ำ-ห้องส้วม : ผู้รับจ้างก่อสร้างได้จัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วม จำนวน 46 ห้อง (อัตราส่วน 3 คน/ห้อง) ซึ่งเพียงพอต่อความต้องการของคนงานก่อสร้าง

- การบำบัดน้ำเสีย : ผู้รับจ้างก่อสร้างได้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียขนาด 4 ลบ.ม. จำนวน 15 ถัง (ปริมาตรรวม 60 ลบ.ม.) มีระยะเวลาการเก็บกักประมาณ 3.2 วัน (60/18.56) เพื่อบำบัดน้ำเสียให้ได้มาตรฐานก่อนปล่อยออกสู่ภายนอก

- การจัดการขยะมูลฝอย : ผู้รับจ้างก่อสร้างได้ตั้งถังรองรับขยะขนาด 200 ลิตร จำนวน 7 ถัง เพื่อรวบรวมขยะมูลฝอยของคนงานก่อสร้าง และประสานงานให้สำนักงานเขตบางขุนเทียนเข้ามาเก็บขน 1 ครั้ง/สัปดาห์ ซึ่งจากการตรวจสอบไม่พบว่ามีขยะตกหล่นบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง



บ้านพักคนงานก่อสร้าง



ห้องน้ำ-ห้องส้วม



ถังรองรับขยะมูลฝอย



ระบบบำบัดน้ำเสีย

ภาพที่ 5.2.11-1 การจัดการด้านสาธารณสุขบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง
โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 1

(2) โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 2 : ปัจจุบัน (มีนาคม พ.ศ.2565) มีคนงานก่อสร้างรวม 260 คน ซึ่งทางโครงการได้มีการจัดการบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ดังนี้

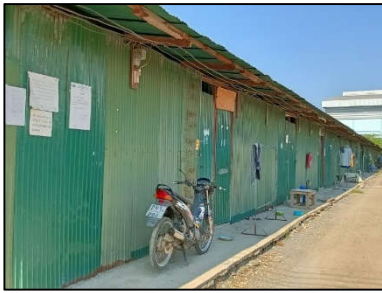
- น้ำดื่ม : คนงานก่อสร้างจำนวน 260 คน มีความต้องการน้ำดื่ม 0.52 ลบ.ม./วัน โดยผู้รับจ้างก่อสร้างให้คนงานก่อสร้างจัดหาซื้อน้ำดื่มเอง เนื่องจากพื้นที่โดยรอบเป็นชุมชนเมือง ซึ่งคนงานก่อสร้างสามารถหาซื้อน้ำดื่มที่สะอาดได้ง่าย

- น้ำใช้ : คนงานก่อสร้างจำนวน 260 คน มีความต้องการน้ำใช้ 52.0 ลบ.ม./วัน โดยผู้รับจ้างก่อสร้างได้ขอรับบริการน้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาค สาขาสมุทรสาคร ซึ่งข้อมูลในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565 มีปริมาณน้ำผลิตจ่าย 6,712,346 ลบ.ม. มีปริมาณน้ำจำหน่าย 5,058,292 ลบ.ม. และมีปริมาณน้ำเหลือจำหน่าย 1,654,054 ลบ.ม พบว่า การประปาส่วนภูมิภาค สาขาสมุทรสาครมีปริมาณน้ำประปาให้บริการเพียงพอต่อความต้องการใช้น้ำของคนงานก่อสร้างของโครงการ

- ห้องน้ำ-ห้องส้วม : ผู้รับจ้างก่อสร้างได้จัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 122 ห้อง ซึ่งเพียงพอต่อความต้องการของคนงานก่อสร้าง (อัตราส่วน 2 คน/ห้อง) เป็นไปตามเกณฑ์ข้อกำหนดของกระทรวงมหาดไทย

- การบำบัดน้ำเสีย : ผู้รับจ้างก่อสร้างได้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียขนาด 2 ลบ.ม. จำนวน 122 ถัง (ปริมาตรรวม 244 ลบ.ม.) มีระยะเวลาการเก็บกักประมาณ 5.9 วัน (244/41.6) เพื่อบำบัดน้ำเสียให้ได้มาตรฐานก่อนปล่อยออกสู่ภายนอก

- การจัดการขยะมูลฝอย : ผู้รับจ้างก่อสร้างได้ตั้งถังรองรับขยะขนาด 200 ลิตร จำนวน 16 ถัง รวมทั้งจัดให้มีโรงพักขยะมูลฝอย 1 แห่ง เพื่อรวบรวมขยะมูลฝอยของคนงานก่อสร้าง และมีการประสานงานให้องค์การบริหารส่วนตำบลบางน้ำจืดเข้ามาเก็บขน 1 ครั้ง/สัปดาห์



บ้านพักคนงานก่อสร้าง
(มีห้องน้ำ-ห้องส้วมในห้องพัก)



ระบบบำบัดน้ำเสีย



ถังรองรับขยะมูลฝอย

ภาพที่ 5.2.11-2 การจัดการด้านสาธารณสุขบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 2

(3) โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3 : ปัจจุบัน(มีนาคม พ.ศ. 2565) มีคนงานก่อสร้างรวม 292 คน ซึ่งทางโครงการได้มีการจัดการบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ดังนี้

- น้ำดื่ม : คนงานก่อสร้างจำนวน 292 คน มีความต้องการน้ำดื่ม 0.58 ลบ.ม./วัน โดยผู้รับจ้างก่อสร้างได้มีการจัดเตรียมเครื่องกรองน้ำสำหรับการบริโภคให้แก่คนงาน

- น้ำใช้ : คนงานก่อสร้างจำนวน 292 คน มีความต้องการน้ำใช้ 58.4 ลบ.ม./วัน โดยผู้รับจ้างก่อสร้างได้ขอรับบริการน้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาค สาขาสมุทรสาคร ซึ่งข้อมูลในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565 มีปริมาณน้ำผลิตจ่าย 6,712,346 ลบ.ม. มีปริมาณน้ำจำหน่าย 5,058,292 ลบ.ม. และมีปริมาณน้ำเหลือจำหน่าย 1,654,054 ลบ.ม พบว่า การประปาส่วนภูมิภาค สาขาสมุทรสาครมีปริมาณน้ำประปาให้บริการเพียงพอต่อความต้องการใช้น้ำของคนงานก่อสร้างของโครงการ

- ห้องน้ำ-ห้องส้วม : ผู้รับจ้างก่อสร้างได้จัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 20 ห้อง ซึ่งเพียงพอต่อความต้องการของคนงานก่อสร้าง (อัตราส่วน 15 คน/ห้อง) เป็นไปตามเกณฑ์ข้อกำหนดของกระทรวงมหาดไทย

- การบำบัดน้ำเสีย : ผู้รับจ้างก่อสร้างได้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียขนาด 2 ลบ.ม. จำนวน 26 ถัง (ปริมาตรรวม 52 ลบ.ม.) มีระยะเวลาการเก็บกักประมาณ 1.1 วัน (52/46.72) เพื่อบำบัดน้ำเสียให้ได้มาตรฐานก่อนปล่อยออกสู่ภายนอก ซึ่งตรวจสอบถึงบำบัดแล้วไม่มีการรั่วไหลปนเปื้อนสู่ภายนอก

- การจัดการขยะมูลฝอย : ผู้รับจ้างก่อสร้างได้ตั้งถังรองรับขยะ แยกประเภทพร้อมการ Label ไว้ ขนาด 200 ลิตร จำนวน 4 ถัง (สามารถรองรับมูลฝอยได้นาน 1 วัน) รวมทั้งจัดให้มีโรงพักขยะมูลฝอย 1 แห่ง เพื่อรวบรวมขยะมูลฝอยของคนงานก่อสร้าง และรอองค์การบริหารส่วนตำบลคอกกระบือเข้ามาเก็บขน 2 ครั้ง/สัปดาห์ ซึ่งจากการตรวจสอบไม่พบว่ามีขยะตกหล่นภายนอกพื้นที่รวบรวมขยะมูลฝอย



บ้านพักคนงานก่อสร้าง



ห้องน้ำ-ห้องส้วม



ถังรองรับขยะมูลฝอย



ระบบบำบัดน้ำเสีย

ภาพที่ 5.2.11-3 การจัดการด้านสาธารณสุขบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3

2.3) ผลการตรวจสอบสภาพสาธารณสุข อาชีวอนามัยบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง : โครงการได้มีการจัดการขยะมูลฝอยบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำทุกวัน ซึ่งจากการตรวจสอบไม่พบว่ามีเศษวัสดุก่อสร้าง ดิน หิน ทราย และขยะมูลฝอยต่างๆ ตกหล่นอยู่บนผิวทางหลวงหมายเลข 35 และแหล่งน้ำผิวดินที่ไหลผ่านแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการทั้ง 6 แห่ง รวมทั้งไม่พบเรื่องร้องเรียนจากประชาชนด้านการจัดการสาธารณสุข อันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ

สำหรับการดำเนินงานด้านอาชีวอนามัย พบว่า โครงการทั้ง 3 ตอน มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก๊ส และลดผลกระทบด้านอาชีวอนามัย เช่น มีการวางแผนการจัดการด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัยในพื้นที่ก่อสร้าง จัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยและอาชีวอนามัย (จป.) ประจำพื้นที่ก่อสร้าง จัดเตรียมอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย รองเท้านิรภัย ถุงมือ หน้ากากป้องกันฝุ่น ที่อุดหู (Ear Plug) ที่ครอบหู (Ear Muff) แว่นตานิรภัย เสื้อชูชีพ หรืออุปกรณ์อื่นๆ ให้เพียงพอแก่ผู้ปฏิบัติงาน และกำชับให้ผู้ปฏิบัติงานสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลทุกครั้งที่ใช้ปฏิบัติงาน ติดตั้งถังดับเพลิงชนิดผงเคมีแห้งบริเวณบ้านพักคนงานและสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง เป็นต้น

2.4) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) : ตามที่กระทรวงสาธารณสุข ได้ประกาศให้ “โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด 19)” เป็นโรคติดต่ออันตรายตามพระราชบัญญัติโรคติดต่อ พ.ศ.2558 รวมทั้งได้มี *ข้อกำหนดออกตามความในมาตรา 9 แห่งพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ.2548 (ฉบับที่ 25) ลงวันที่ 26 มิถุนายน พ.ศ.2564 ให้ปิดสถานที่ที่ก่อภัยชั่วคราวสำหรับคนงานทั้งภายในและภายนอกพื้นที่ก่อสร้าง และ ข้อกำหนดออกตามความในมาตรา 9 แห่งพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ.2548 (ฉบับที่ 28) ลงวันที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2564* ซึ่งกำหนดให้ กรุงเทพมหานคร จังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดชายแดนภาคใต้ ได้แก่ จังหวัดนราธิวาส จังหวัดปัตตานี จังหวัดยะลา และจังหวัดสงขลา เป็นพื้นที่ควบคุมสูงสุดและเข้มงวด ในการควบคุมและป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ดังนั้น คนงานและบ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการทางยกระดับทั้ง 3 ตอน ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และจังหวัดสมุทรสาคร นั้น โครงการทั้ง 3 ตอน ได้ปฏิบัติตาม

มาตรการที่กระทรวงสาธารณสุขและกรุงเทพมหานคร กำหนดไว้ดังนี้ (รายละเอียดการดำเนินการ แสดงไว้ในภาคผนวก ด)

- (1) ติดประกาศข้อมูลประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ความเข้าใจในเรื่องการป้องกันโรคโควิด-19 (COVID-19) บริเวณด้านหน้าสำนักงานโครงการ และบริเวณพื้นที่พักอาศัย ทั้งในรูปแบบภาษาไทย และภาษาต่างชาติ
- (2) จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกัน เช่น ผ้าปิดจมูก และแอลกอฮอล์ล้างมือ ให้แก่คนงานก่อสร้างอย่างเพียงพอ เพื่อป้องกันการระบาดของโรคโควิด-19 (COVID-19)
- (3) ติดตั้งเครื่องตรวจวัดอุณหภูมิ บริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่ เพื่อตรวจวัดอุณหภูมิร่างกายของคนงานก่อสร้างก่อนเข้ามาในบริเวณบ้านพักคนงาน
- (4) จัดให้มีการสอบถามข้อมูลทางสุขภาพ ประวัติการเดินทางของพนักงานบริษัทที่มีการลาทำงาน
- (5) จัดให้มีการทำความสะอาดพื้นที่ ด้วยการพ่นยาฆ่าเชื้อทั่วบริเวณพื้นที่ ทั้งสำนักงานและที่พักอาศัย
- (6) จัดให้มีเจ้าหน้าที่คัดกรองและเจ้าหน้าที่เฝ้าระวังตรวจสอบสุขภาพของพนักงานพื้นที่สำนักงานและภายในที่พักอาศัย หากพบว่ามีพนักงานและผู้ป่วยมีอาการไข้ไม่สบายหรืออาการกลุ่มเสี่ยงดังกล่าว จะมีเจ้าหน้าที่เฝ้าระวังฉุกเฉินนำผู้ป่วยส่งโรงพยาบาลทันที
- (7) แบ่งพื้นที่พักคนงานก่อสร้างออกเป็นสัดส่วนอย่างชัดเจน ได้แก่ พื้นที่แยกกันสำหรับผู้ป่วย/ผู้ติดเชื้อ และ พื้นที่แยกกันสำหรับกลุ่มเสี่ยงต่อการติดเชื้อ
- (8) ประสานงานกับสถานบริการทางสาธารณสุขที่อยู่ใกล้เคียงในการรักษาพยาบาล กรณีพบผู้ติดเชื้อ
- (9) ห้ามบุคคลภายนอกเข้ามาภายในพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง
- (10) ตรวจคัดกรองด้วย ATK เป็นประจำ อย่างน้อย เดือนละ 1 ครั้ง

2.5) ผลการตรวจสอบสถิติการเกิดอุบัติเหตุของคนงานก่อสร้างโครงการ :

(1) โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2) ช่วงทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน-เอกชัย

(1.1) โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 1 : จากการตรวจสอบรายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงานก่อสร้าง ตั้งแต่เดือนมกราคม-ธันวาคม พ.ศ. 2563 เดือนมกราคม-ตุลาคม พ.ศ. 2564 และเดือนมกราคม-กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565 พบว่า มีการเกิดอุบัติเหตุของคนงานก่อสร้าง จำนวนทั้งหมด 2 ราย ได้รับบาดเจ็บต้องหยุดงานทั้ง 2 ราย เนื่องจาก ปฏิบัติงานไม่ปลอดภัยหรือไม่สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัยส่วนบุคคล และไม่พบการเสียชีวิตของคนงาน (ตารางที่ 5.2.11-3)

(1.2) โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 2 : จากการตรวจสอบรายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงานก่อสร้าง ตั้งแต่เดือนมกราคม-ธันวาคม พ.ศ. 2563 เดือนมกราคม-ตุลาคม พ.ศ. 2564 และเดือนมกราคม-กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565 พบว่า มีการเกิดอุบัติเหตุของคนงานก่อสร้างจำนวนทั้งหมด 22 ราย โดยหยุดงาน จำนวน 10 ราย ไม่หยุดงาน จำนวน 11 ราย และเสียชีวิต 1 ราย เนื่องมาจากรถยนต์ขับฝ่ากรวยและสัญญาณไฟแดงกั้นบริเวณจุดที่ทำทางเบี่ยงจราจร บริเวณ กม.18+100 (ขาออก) เป็นเหตุให้เฉี่ยวชนเจ้าหน้าที่ก่อสร้างของโครงการเสียชีวิต และเครื่องจักรก่อสร้างเสียหาย ซึ่งหลังจากการเหตุทางโครงการได้ดำเนินการตรวจสอบพบว่า ป้ายเตือนจราจรอยู่ในสภาพใช้งานได้ปกติ พื้นผิวจราจรอยู่ในสภาพใช้งานได้ปกติ สาเหตุเกิดจากความประมาทของผู้ใช้ทาง (ตารางที่ 5.2.11-3)

ตารางที่ 5.2.11-3 สถิติการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงานก่อสร้าง						
เดือน	จำนวนลูกจ้างที่ประสบอันตราย (คน)					สาเหตุการเจ็บป่วย/เสียชีวิต
	เสียชีวิต	ทุพพลภาพ	สูญเสียอวัยวะบางส่วน	หยุดงาน	ไม่หยุดงาน	
1. โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 1						
ปี พ.ศ. 2563						
มกราคม	0	0	0	0	0	-
กุมภาพันธ์	0	0	0	0	0	-
มีนาคม	0	0	0	0	0	-
เมษายน	0	0	0	0	0	-
พฤษภาคม	0	0	0	0	0	-
มิถุนายน	0	0	0	0	0	-
กรกฎาคม	0	0	0	0	0	-
สิงหาคม	0	0	0	0	0	-
กันยายน	0	0	0	0	0	-
ตุลาคม	0	0	0	0	0	-
พฤศจิกายน	0	0	0	1	0	1. ลูกจ้างผู้รับเหมาถูกเครื่องจักรคอนกรีตตกลงใส่เนื่องจากไม่มีการยึดเกาะเครื่องจักรคอนกรีต
ธันวาคม	0	0	0	1	0	1. ลูกจ้างผู้รับเหมาตกจากที่สูงฝ่าฝืนคำสั่งหัวหน้างาน
ปี พ.ศ. 2564						
มกราคม	0	0	0	0	0	-
กุมภาพันธ์	0	0	0	0	0	-
มีนาคม	0	0	0	0	0	-
เมษายน	0	0	0	0	0	-
พฤษภาคม	0	0	0	0	0	-
มิถุนายน	0	0	0	0	0	-
กรกฎาคม	0	0	0	0	0	-
สิงหาคม	0	0	0	0	0	-
กันยายน	0	0	0	0	0	-
ตุลาคม	0	0	0	0	0	-
พฤศจิกายน	0	0	0	0	0	-
ธันวาคม	0	0	0	0	0	-

ตารางที่ 5.2.11-3 สถิติการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงานก่อสร้าง (ต่อ)						
เดือน	จำนวนลูกจ้างที่ประสบอันตราย (คน)					สาเหตุการเจ็บป่วย/เสียชีวิต
	เสียชีวิต	ทุพพลภาพ	สูญเสียอวัยวะบางส่วน	หยุดงาน	ไม่หยุดงาน	
1. โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 1						
ปี พ.ศ. 2565						
มกราคม	0	0	0	0	0	-
กุมภาพันธ์	0	0	0	0	0	-
รวม	0	0	0	2	0	
2. โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 2						
ปี พ.ศ. 2565						
มกราคม	0	0	0	0	0	-
กุมภาพันธ์	0	0	0	0	0	-
มีนาคม	0	0	0	1	0	1. พนักงานไม้พลิกทับเท้ามีอาการบวมและปวด
เมษายน	0	0	0	0	0	-
พฤษภาคม	0	0	0	1	0	1. อุบัติเหตุที่ศีรษะแตกขณะขนย้ายไม้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง
มิถุนายน	0	0	0	0	0	-
กรกฎาคม	0	0	0	0	1	1. พนักงานได้ทำการกำลังเจียร์เหล็กบีมในขณะที่กำลังเจียร์อยู่ใบหินเจียร์ได้แตกแล้วกระเด็นโดนตรงทางค้ำด้านขวา
สิงหาคม	0	0	0	0	0	-
กันยายน	0	0	0	0	0	-
ตุลาคม	1	0	0	0	0	1. พนักงานถูกรถยนต์กระบะเฉี่ยวชนขณะปฏิบัติงาน
พฤศจิกายน	0	0	0	1	2	1. แผ่นเหล็กทับมือ 2. พนักงานกระโดดลงจากรถเทรลเลอร์กระแทกพื้น 3. พนักงานโดนหมากัดที่ขาขณะเดินผ่านจุดงานที่ทำงาน
ธันวาคม	0	0	0	1	2	1. พนักงานปวดหลังในขณะที่กำลังดึงสายไฟเพื่อทำการต่อสายไฟ 2. พนักงานลื่นล้มขาขวาและใบหน้าไปกระแทกกับกองเหล็กเส้น 3. พนักงานลื่นล้มเสียหลักในการทรงตัว ขณะปลดโซ่ออกจากมัดเหล็กทำให้แขนซ้ายฟาดกับหินที่อยู่บริเวณนั้น
ปี พ.ศ. 2564						
มกราคม	0	0	0	2	1	1.พนักงานช่างสำรวจพลัดตกจากเสาต่อม่อ 2.ชิ้นงาน Diagonal หนีบกับปลายนิ้วกลางด้านขวาของพนักงาน 3.เหล็กท่อนหนึ่งหล่นมาทับเท้าซ้ายของของพนักงาน

ตารางที่ 5.2.11-3 สถิติการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงานก่อสร้าง (ต่อ)						
เดือน	จำนวนลูกจ้างที่ประสบอันตราย (คน)					สาเหตุการเจ็บป่วย/เสียชีวิต
	เสียชีวิต	ทุพพลภาพ	สูญเสียอวัยวะบางส่วน	หยุดงาน	ไม่หยุดงาน	
2. โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 2						
ปี พ.ศ. 2564						
กุมภาพันธ์	0	0	0	1	2	1.แม่แรงในการปรับระดับ Column-y เกิดการลื่นไถลของแม่แรงกระแทกชนบริเวณหน้าท้อง 2.พนักงานจัดเรียงแบบที่รื้อลงมาจากเสา 15/02 เกิดการลื่นไถลของแบบขึ้นงานในการจัดเรียงแบบ ไหลทับนิ้วมือข้างขวา 3.พนักงานได้สวมใส่รองเท้าแตะเดินเตะลวด
มีนาคม	0	0	0	0	2	1.ท่อนเหล็กค้ำคานงานตรงคาง 2.พนักงานลื่นล้มเพราะหนีรถจะเฉี่ยวชน
เมษายน	0	0	0	1	0	1.ร่างปูนร่างที่ 3 ได้หนีบนิ้วชี้มือด้านขวาของนาย ณรงค์ ภูนางาม เล็บแตก
พฤษภาคม	0	0	0	0	0	-
มิถุนายน	0	0	0	0	0	-
กรกฎาคม	0	0	0	0	0	-
สิงหาคม	0	0	0	0	0	-
กันยายน	0	0	0	0	0	-
ตุลาคม	0	0	0	2	0	1.เหล็กทับนิ้วชี้ด้านซ้ายมือฟกช้ำ 2.เหล็กทับข้อเท้าข้างซ้าย
พฤศจิกายน	0	0	0	0	0	-
ธันวาคม	0	0	0	0	0	-
ปี พ.ศ. 2565						
มกราคม	0	0	0	0	1	1.plate ยึด bar hanger beam ร่วงใส่นิ้วโป้งด้านซ้าย
กุมภาพันธ์	0	0	0	0	0	-
รวม	1	0	0	10	11	

ตารางที่ 5.2.11-3 สถิติการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงานก่อสร้าง (ต่อ)						
เดือน	จำนวนลูกจ้างที่ประสบอันตราย (คน)					สาเหตุการเจ็บป่วย/เสียชีวิต
	เสียชีวิต	ทุพพลภาพ	สูญเสียอวัยวะบางส่วน	หยุดงาน	ไม่หยุดงาน	
3. โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3						
ปี พ.ศ. 2563						
มกราคม	0	0	0	5	0	1. เครื่องสกัดปูนหนีบมือ 2. เศษฝุ่นลวดเหล็กกระเด็นเข้าตา 3. ฝาตู้เหล็กเก็บของทับศีรษะ 4. เศษเหล็กทิ่มมือ 5. แผ่นเหล็กหล่นทับเท้า
กุมภาพันธ์	1	0	0	0	0	1. ถูกไฟฟ้าช็อต
มีนาคม	0	0	0	2	0	1. เศษหินปากหลุมร่วงหล่นใส่ขา 2. ถูกแม่แรงทับนิ้วมือ
เมษายน	0	0	0	2	0	1. ก้อนหินหลุดกระแทกมือ ขณะขุดท่อ 2. เศษฝุ่นลวดเหล็กเข้าตาซ้าย
พฤษภาคม	0	0	0	2	0	1. พลัดลื่นนั่งร้านขณะเดินลง 2. เศษดินทรายพัดเข้าตา ขณะขับรถ
มิถุนายน	0	0	0	1	0	1. เศษใบตัดเหล็กแตกกระเด็นบาดหลังมือขวา
กรกฎาคม	0	0	0	1	0	1. เศษเหล็กเจียร์กระเด็นเข้าตาขวา
สิงหาคม	0	0	0	2	0	1. ชิ้นส่วนแบบทับแขนด้านซ้าย 2. เสาค้ำไฟฟ้ากระแทกหน้าอก ขณะยก
กันยายน	0	0	0	3	0	1. เศษเหล็กจากปลายเสาด้านบนร่วงลงมาใส่บริเวณต้นคอ 2. พนักงานสะดุดเข้ากับท่อน้ำยาขุดเจาะ ลื่นล้ม 3. ขณะผูกเหล็ก เกิดมือไปโดนเข้ากับเหล็กที่มีความคมบาด
ตุลาคม	0	0	0	1	0	1. ขณะปฏิบัติงานเดินไปเหยียบเครื่องมือ มีรถกระบะของหน่วยงานขับมาโดยไม่ทันระวัง เหยียบเข้าที่เท้าของพนักงานเป็นเหตุให้ได้รับบาดเจ็บ
พฤศจิกายน	0	0	0	2	0	1. วัสดุกระแทกมือขวา 2. เศษเหล็กกระเด็นเข้าตา
ธันวาคม	0	0	0	2	0	1. เหล็กหล่นใส่ไหล่ขวา 2. แบรีเออร์คอนกรีตกระแทกมือ

ตารางที่ 5.2.11-3 สถิติการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงานก่อสร้าง (ต่อ)						
เดือน	จำนวนลูกจ้างที่ประสบอันตราย (คน)					สาเหตุการเจ็บป่วย/เสียชีวิต
	เสียชีวิต	ทุพพลภาพ	สูญเสียอวัยวะบางส่วน	หยุดงาน	ไม่หยุดงาน	
3. โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3						
ปี พ.ศ. 2564						
มกราคม	0	0	0	0	0	
กุมภาพันธ์	0	0	0	2	0	1.น็อตเหล็กที่ใช้ล็อกแบบร่ว่งหล่นใส่หลัง 2.บาร์กระแทกนิ้วก้อยมือซ้าย
มีนาคม	0	0	0	1	0	1.แบบเหล็กทางเดิน ไหลทับแขนข้างขวา
เมษายน	0	0	0	1	0	1.ขณะที่พนักงานทำการรื้อบาร์ยึด Segment ในอุโมงค์ บาร์ได้หล่นลงโดนบริเวณหัวเหล็กทรงเท้าเซฟตี้ และกระเด็นไปโดนบริเวณหลังเท้า
พฤษภาคม	0	0	0	1	0	1. วัตถุหรือสิ่งของ กระแทกหรือชน
มิถุนายน	0	0	0	1	0	1. วัตถุหรือสิ่งของ กระแทกหรือชน
กรกฎาคม	0	0	0	2	0	1. วัตถุหรือสิ่งของ กระแทกหรือชน 2. วัตถุหรือสิ่งของ กระแทกหรือชน
สิงหาคม	1	0	0	0	0	1. พนักงานตกจากที่สูง
กันยายน	0	0	0	1	0	1. พนักงานถูกเศษวัสดุกระเด็นเข้าตาขณะทำงานเชื่อม
ตุลาคม	0	0	0	1	0	1. ขณะพนักงานดึงลวดสลึงเกิดแตก ทิ่มเข้าที่มือด้านซ้ายของพนักงาน
พฤศจิกายน	0	0	0	1	0	1. สลึงผ้าหนีบเข้าที่มือขณะยกบาร์เออร์คองกรีต
ธันวาคม	0	0	0	1	0	1. สะเก็ดหลุดกระแทกใต้ทาง ขณะยกเหล็ก
ปี พ.ศ. 2565						
มกราคม	0	0	0	1	0	1. ลอกขาดหล่นใส่พนักงานขณะยึดเกี่ยวสิ่งของเพื่อทำการยก
กุมภาพันธ์	0	0	0	0	0	--
รวม	2	0	0	36	0	

(1.3) โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3 : จากการตรวจสอบรายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงานก่อสร้าง ตั้งแต่เดือนมกราคม-ธันวาคม พ.ศ. 2563 เดือนมกราคม-ตุลาคม พ.ศ. 2564 และเดือนมกราคม-กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565 พบว่า มีการเกิดอุบัติเหตุของคนงานก่อสร้างจำนวนทั้งหมด 38 ราย โดยหยุดงาน 36 ราย และเสียชีวิต 2 ราย เนื่องจากถูกไฟฟ้าช็อต จำนวน 1 ราย และตกลงจากที่สูงจำนวน 1 ราย จากความประมาทในการปฏิบัติงานไม่ปลอดภัยและไม่สวมอุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัยส่วนบุคคล (ตารางที่ 5.2.11-3)

2.6) ผลการตรวจสอบสถิติการร้องเรียนจากเหตุเดือดร้อนรำคาญของประชาชนด้านการสาธารณสุข :

ผลการรวบรวมข้อมูลข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการได้รับผลกระทบจากเหตุเดือดร้อนรำคาญของประชาชนด้านการสาธารณสุข พบว่า เหตุเดือดร้อนรำคาญจากกิจกรรมการก่อสร้าง ส่วนใหญ่เป็นปัญหาฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง อย่างไรก็ตาม จากการตรวจสอบไม่พบเหตุเดือดร้อนรำคาญจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อสภาพสาธารณสุขของชุมชนในพื้นที่ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.2.10-42

3) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

หากพิจารณาเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้ประเมินว่า การฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองที่เกิดจากการปรับพื้นที่ งานขุดดิน/ถมดิน งานปรับสภาพชั้นดินฐานราก งานขนย้ายวัสดุ/ชิ้นส่วนงานก่อสร้าง และการจราจรขนส่งต่างๆ ที่เกิดจากโครงการ ทำให้บริเวณโดยรอบพื้นที่ก่อสร้างมีการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองเพิ่มมากขึ้น และอาจเป็นสาเหตุทำให้เกิดโรคระบบทางเดินหายใจของประชาชนในพื้นที่ได้ อย่างไรก็ตาม จากผลการติดตามคุณภาพอากาศในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2564 พบว่า ฝุ่นละอองทั่วไปในบรรยากาศ เท่ากับ 0.1074 มก./ลบ.ม. และปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน เท่ากับ 0.0492 มก./ลบ.ม. ซึ่งมีค่าต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน ประกอบกับโรคระบบทางเดินหายใจมีแนวโน้มเจ็บป่วยคล้ายกันในพื้นที่ต่างๆ ของประเทศ ตามฤดูกาลที่เปลี่ยนแปลงไปเป็นสาเหตุหลัก ดังนั้น จึงพิจารณาได้ว่าปัจจัยการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบทางเดินหายใจของประชาชนในพื้นที่ ไม่ได้เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างของโครงการ

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาจากสถิติการเจ็บป่วยด้วยโรคที่ต้องเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา พบว่า มีแนวโน้มการเจ็บป่วยมาจากโรคอาหารเป็นพิษ และโรคอุจจาระร่วง ซึ่งมีสาเหตุหลักจากการบริโภคอาหารและน้ำที่ปนเปื้อนเชื้อจุลินทรีย์ (water and food contamination) และมีค่าปนเปื้อนของ Total Coliform Bacteria ในระดับหนึ่ง และหากพิจารณาเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้ประเมินว่า กิจกรรมภายในบ้านพักคนงานก่อสร้าง จะก่อให้เกิดขยะที่เป็นสารอินทรีย์ในปริมาณมาก หากไม่มีการจัดการที่ดี อาจเป็นแหล่งเพาะพันธุ์เชื้อโรคโดยเฉพาะโรคอุจจาระร่วงได้ อย่างไรก็ตาม จากการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำในบ่อกักน้ำสุดท้ายก่อนระบายน้ำออกนอกบ้านพักคนงานก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3 ในวันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ. 2564 ซึ่งมีระยะห่างจากคลองคอกควาย เพียง 84 เมตร พบค่าฟีคัลโคลิฟอร์มแบคทีเรียพบ 5,300 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งคุณภาพน้ำมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค สำหรับผลการติดตามคุณภาพน้ำบริเวณคลองคอกควายก่อนถึงโครงการ และบริเวณหลังผ่านโครงการ พบว่า มีปริมาณฟีคัลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย เท่ากับ 4,400 และ 2,000 MPN/100 ml ซึ่งมีปริมาณน้อย จึงพิจารณาได้ว่าปัจจัยการเจ็บป่วยด้วยโรคอาหารเป็นพิษ และโรคอุจจาระร่วงของประชาชนในพื้นที่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของโครงการ

เมื่อเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมกับการประเมินผลกระทบทางสุขภาพที่สำคัญในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า โครงการทั้ง 3 ตอน ได้มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ ซึ่งสามารถลดโอกาสการเกิดผลกระทบทางด้านสุขภาพต่อคนงานก่อสร้างประชาชนและชุมชนโดยรอบพื้นที่ก่อสร้างได้ สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังตารางที่ 5.2.11-4

ตารางที่ 5.2.11-4						
การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมกับการประเมินผลกระทบทางสุขภาพที่สำคัญในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม						
ผลการประเมินความเสี่ยงต่อสุขภาพจำแนกตามสิ่งคุกคามในรายงาน EIA						
สิ่งคุกคาม	ประชากรกลุ่มเสี่ยง	ผลกระทบต่อสุขภาพ	ความเสี่ยงในการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ			ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมเทียบกับปัจจุบัน
			ระดับสัมผัส/โอกาส	ระดับผลกระทบ/รุนแรง	ระดับความเสี่ยง	
1. คุณภาพอากาศ	คนงานก่อสร้าง	การฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองที่เกิดจากการปรับพื้นที่ งานขุดดิน/ถมดิน งานปรับสภาพชั้นดินฐานราก งานขนย้ายวัสดุ/ชิ้นส่วนงานก่อสร้าง การจราจรขนส่งต่างๆ ที่เกิดจากโครงการ และการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงของเครื่องจักรกลในระหว่างการก่อสร้างจะก่อผลกระทบต่อไม่มากนัก เนื่องจากการก่อสร้างโครงการเป็นการก่อสร้างเครื่องจักรร่วมกับแรงงานคน เพื่อบรรลุดูวัตถุประสงค์ของงาน การใช้เครื่องจักรต่างๆ เป็นไปด้วยความเหมาะสมของขนาดของงาน ที่ดำเนินการก่อสร้างไปตามระยะเวลาของงาน	3 (ปานกลาง)	2 (ปานกลาง)	6 (ปานกลาง)	ผลการศึกษาในรายงาน EIA มีค่าฝุ่นละอองทั่วไปในบรรยากาศบริเวณวัดพื้นที่ย่านรังสิต เท่ากับ 0.145 มก./ลบ.ม และปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน เท่ากับ 0.078 มก./ลบ.ม สำหรับผลการตรวจติดตามในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2564 พบฝุ่นละอองทั่วไปในบรรยากาศ เท่ากับ 0.1074 มก./ลบ.ม และปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน เท่ากับ 0.0492 มก./ลบ.ม ซึ่งมีค่าต่ำกว่าผลการศึกษาในรายงาน EIA และต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน อย่างไรก็ตาม จากรายงานผู้ปวยนอก (รง.504) พบว่าพื้นที่โครงการมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบทางเดินหายใจสูงสุด เมื่อเทียบกับการเจ็บป่วยจากโรคอื่นๆ โครงการทั้ง 3 ตอน จึงได้เตรียมอุปกรณ์ป้องกันฝุ่นละออง เช่น หน้ากากผ้าปิดจมูก แวนตาให้แก่คนงานที่ต้องปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้างที่มีฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย ซึ่งช่วยป้องกันโรคระบบทางเดินหายใจที่อาจเกิดขึ้นต่อคนงานก่อสร้าง จากการติดตามตรวจสอบไม่พบว่ามีคนงานก่อสร้างโครงการเจ็บป่วยด้วยโรคทางเดินหายใจที่เกิดจากฝุ่นละอองที่มาจากการก่อสร้างโครงการ สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงาน EIA
	ประชาชน/ชุมชน	การฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองที่เกิดจากการปรับพื้นที่ งานขุดดิน/ถมดิน งานปรับสภาพชั้นดินฐานราก งานขนย้ายวัสดุ/ชิ้นส่วนงานก่อสร้าง และการจราจรขนส่งต่างๆ ที่เกิดจากโครงการ	3 (ปานกลาง)	2 (ปานกลาง)	6 (ปานกลาง)	จากผลการทบทวนรายงาน 504 ของโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล 4 แห่ง พบว่ามีแนวโน้มการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบทางเดินหายใจมากที่สุดซึ่งรวมโรคที่เกิดจากการติดเชื้อหรือการระบอบทางเดินหายใจส่วนบนของร่างกายทั้งหมด (Upper respiratory infection) เช่น หวัด ไอจาม น้ำมูกใสไหล คัดจมูก คอแห้ง หรือเจ็บคอเล็กน้อย ไอแห้ง ๆ หรือมีเสมหะ ซึ่งเมื่อพิจารณาสาเหตุพบว่าแนวโน้มเจ็บป่วยคล้ายกันในพื้นที่ต่างๆ ของประเทศ ตามฤดูกาลที่เปลี่ยนแปลงไปเป็นสาเหตุหลัก ทั้งนี้หากพิจารณาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดคุณภาพคุณภาพในรายงาน EIA มีค่าฝุ่นละอองทั่วไปในบรรยากาศบริเวณวัดพื้นที่ย่านรังสิต เท่ากับ 0.145 มก./ลบ.ม และปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน เท่ากับ 0.078 มก./ลบ.ม สำหรับผลการตรวจติดตามในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2564 พบฝุ่นละอองทั่วไปในบรรยากาศ เท่ากับ 0.1074 มก./ลบ.ม และปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน เท่ากับ 0.0492 มก./ลบ.ม ซึ่งมีค่าต่ำกว่าผลการศึกษาในรายงาน EIA และต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน จึงพิจารณาได้ว่าปัจจัยการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบทางเดินหายใจของประชาชนในพื้นที่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของโครงการ สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงาน EIA

ตารางที่ 5.2.11-4

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมกับการประเมินผลกระทบทางสุขภาพที่สำคัญในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ผลการประเมินความเสี่ยงต่อสุขภาพจำแนกตามสิ่งคุกคามในรายงาน EIA						ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมเทียบกับปัจจุบัน
สิ่งคุกคาม	ประชากรกลุ่มเสี่ยง	ผลกระทบต่อสุขภาพ	ความเสี่ยงในการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ			
			ระดับสัมผัส/โอกาส	ระดับผลกระทบ/รุนแรง	ระดับความเสี่ยง	
3. ความสั่นสะเทือน	คนงานก่อสร้าง	ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง หากได้รับเป็นเวลานานจะทำให้ร่างกายเกิดความเมื่อยล้า รวมทั้งเกิดความรำคาญ และเกิดความรำคาญและระคายเคืองต่อเนื้อเยื่อ ทำให้การทรงตัวของร่างกายและการมองเห็นเสียไปได้ ตาพร่ามัว ประสิทธิภาพในการทำงานลดลง อวัยวะภายในจะทำหน้าที่ผิดปกติหรือเสียหายที่ไป	3 (ปานกลาง)	2 (ปานกลาง)	6 (ปานกลาง)	โครงการทั้ง 3 ตอน ได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านความสั่นสะเทือน เช่น ใช้เข็มเจาะในการก่อสร้างตอม่อแทนเข็มตอกการควบคุมน้ำหนักบรรทุกทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ไม่ให้เกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งมีการจำกัดความเร็วของรถบรรทุกที่วิ่งผ่านพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เป็นต้น ซึ่งผลการศึกษาจากการด้านความสั่นสะเทือนในรายงานเบื้องต้น บริเวณโรงเรียนวัดราชบุรณรังสรรค์ พบว่า มีค่าอยู่ในระดับที่มนุษย์ไม่สามารถรับรู้ได้ ตามเกณฑ์ของ Reicher and Meister และไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ.2553 สำหรับการตรวจติดตามค่าความสั่นสะเทือนบริเวณโรงเรียนวัดราชบุรณรังสรรค์ ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2564 พบว่า มีค่าอยู่ในระดับที่มนุษย์รู้สึกได้เพียงเล็กน้อย และไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร นอกจากนี้ การดำเนินงานที่ผ่านมาโครงการทั้ง 3 ตอน ไม่พบว่ามี การร้องเรียนด้านความสั่นสะเทือนจากประชาชน สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงาน EIA
	ประชาชน/ชุมชน	ผลกระทบของความสั่นสะเทือนเกิดจากการดำเนินการตอกเสาเข็ม ซึ่งจะก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน ส่งผลให้มนุษย์รู้สึกไม่พอใจโดยเฉพาะแรงสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	3 (ปานกลาง)	2 (ปานกลาง)	6 (ปานกลาง)	
4. คุณภาพน้ำผิวดิน	คนงานก่อสร้าง	หากมีการระบายน้ำเสีย น้ำทิ้ง และสิ่งปฏิกูลที่ยังไม่มีการบำบัดจากบ้านพักคนงานก่อสร้าง อาคารสำนักงานควบคุมการก่อสร้างลงสู่แหล่งน้ำผิวดิน ก่อให้เกิดการปนเปื้อนของสิ่งคุกคามลงสู่แหล่งน้ำ ทำให้แหล่งน้ำนั้นๆ มีคุณภาพลดต่ำลง ซึ่งหากคนงานก่อสร้างนำน้ำในแหล่งน้ำไปใช้ เพื่อการอุปโภคบริโภค อาจได้รับสิ่งคุกคามหรือสิ่งปนเปื้อนนั่นๆ เข้าสู่ร่างกาย และก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพตามมา	2 (ปานกลาง)	2 (ปานกลาง)	4 (ปานกลาง)	ผลการศึกษาการปนเปื้อนของ Total Coliform Bacteria ในรายงาน EIA ได้ตรวจวัดการปนเปื้อนของ Fecal Coliform Bacteria บริเวณคลองคอกควาย 2 ครั้ง มีค่าเท่ากับ 7,000 และ 160,000 MPN/100 ml สำหรับผลการตรวจติดตามในเดือนธันวาคม พ.ศ.2564 ได้เก็บตัวอย่างน้ำในคลองคอกควาย 2 แห่ง ก่อนและหลังผ่านพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง พบว่า มีค่าปนเปื้อนของ Fecal Coliform Bacteria มีค่าเท่ากับ 4,400 และ 2,000 MPN/100 ml ตามลำดับ ซึ่งมีค่าไม่เกินเกณฑ์มาตรฐาน อย่างไรก็ตาม โครงการทั้ง 3 ตอน ได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านน้ำผิวดิน และสุขภาพปาล เช่น มีการจัดการห้องพัก น้ำดื่ม น้ำใช้ ห้องน้ำ-ห้องส้วม และระบบบำบัดน้ำเสียไว้เพียงพอและถูกสุขลักษณะ รวมทั้ง จากการตรวจสอบพบว่า โครงการทั้ง 3 ตอน ไม่มีการใช้น้ำในแหล่งน้ำผิวดินมาใช้เพื่อการอุปโภคและบริโภคแต่อย่างใด สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงาน EIA

ตารางที่ 5.2.11-4

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมกับการประเมินผลกระทบทางสุขภาพที่สำคัญในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ผลการประเมินความเสี่ยงต่อสุขภาพจำแนกตามสิ่งคุกคามในรายงาน EIA						ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมเทียบกับปัจจุบัน
สิ่งคุกคาม	ประชากรกลุ่มเสี่ยง	ผลกระทบต่อสุขภาพ	ความเสี่ยงในการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ			
			ระดับสัมผัส/โอกาส	ระดับผลกระทบ/รุนแรง	ระดับความเสี่ยง	
4. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	ประชาชน /ชุมชน	หากมีการระบายน้ำเสียน้ำทิ้งและสิ่งปฏิกูลที่ยังไม่ผ่านการบำบัดจากบ้านพักคนงานก่อสร้าง อาคารสำนักงานควบคุมการก่อสร้างลงสู่แหล่งน้ำผิวดิน จะส่งผลให้เกิดการปนเปื้อนของสิ่งคุกคามลงสู่แหล่งน้ำ ทำให้แหล่งน้ำนั้นๆ มีคุณภาพลดต่ำลง ซึ่งหากประชาชนนำในแหล่งน้ำไปใช้ เพื่อการอุปโภคบริโภค	2 (ปานกลาง)	2 (ปานกลาง)	4 (ปานกลาง)	จากผลการทบทวนสถิติการเจ็บป่วยด้วยโรคที่ต้องเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา (ร.ง.506) ของโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล 4 แห่ง พบว่า มีแนวโน้มการเจ็บป่วยมาจากโรคอาหารเป็นพิษ และโรคอุจจาระร่วง ซึ่งมีสาเหตุหลักจากการบริโภคอาหาร และน้ำที่ปนเปื้อน เชื้อจุลินทรีย์ (Water and Food Contamination) และมีค่าปนเปื้อนของ Total Coliform Bacteria ในระดับหนึ่ง และเมื่อพิจารณาผลการตรวจเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำ บริเวณคลองคอกควายก่อนถึงโครงการ และบริเวณหลังผ่านโครงการในรายงาน EIA ได้ตรวจวัดการปนเปื้อนของ Fecal Coliform Bacteria บริเวณคลองคอกควาย 2 ครั้ง มีค่าเท่ากับ 7,000 และ 160,000 MPN/100 ml สำหรับผลการตรวจติดตามในเดือนธันวาคม พ.ศ.2564 ได้เก็บตัวอย่างน้ำในคลองคอกควาย 2 แห่ง ก่อนและหลังผ่านพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง พบว่า มีค่าปนเปื้อนของ Fecal Coliform Bacteria มีค่าเท่ากับ 4,400 และ 2,000 MPN/100 ml ตามลำดับ ซึ่งมีค่าไม่เกินเกณฑ์มาตรฐาน จึงพิจารณาได้ว่า ปัจจัยการเจ็บป่วยด้วยโรคอาหารเป็นพิษ และโรคอุจจาระร่วงของประชาชนในพื้นที่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของโครงการ สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงาน EIA
5. กากของเสีย/ขยะ	คนงานก่อสร้าง	ทำให้เกิดการบาดเจ็บ และการเจ็บป่วยได้ หากมีปริมาณขยะที่เป็นสารอินทรีย์ สารมาก หรือที่เรียกกันว่าขยะสด จะส่งกลิ่นเหม็นรบกวน และอาจเป็นแหล่งเพาะพันธุ์เชื้อโรคได้	2 (ปานกลาง)	2 (ปานกลาง)	4 (ปานกลาง)	โครงการทั้ง 3 ตอน ได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านสุขภาพ เช่น การจัดการห้องพัก น้ำดื่ม น้ำใช้ ห้องน้ำ-ห้องส้วม และระบบบำบัดน้ำเสียไว้เพียงพอและถูกสุขลักษณะ ส่วนการจัดการขยะของโครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ทั้ง 3 ตอน พบว่า โครงการตอน 2 และตอน 3 ได้จัดให้มีโรงพักขยะมูลฝอย เพื่อรวบรวมขยะมูลฝอยและรอหน่วยงานในท้องถิ่นเข้ามาเก็บขน ซึ่งจากการตรวจสอบไม่พบว่ามีขยะมูลฝอยตกหล่นบริเวณภายในบ้านพักคนงานก่อสร้าง สำหรับการจัดการบริเวณพื้นที่ก่อสร้างได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดเป็นประจำทุกวัน ซึ่งจากการตรวจสอบไม่พบว่ามีเศษวัสดุก่อสร้าง ดิน หิน หวาย และขยะมูลฝอยต่างๆ ตกหล่นอยู่บนผิวทางหลวงหมายเลข 35 และแหล่งน้ำผิวดินที่ไหลผ่านแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการทั้ง 6 แห่ง รวมทั้งไม่พบเรื่องร้องเรียนจากประชาชนด้านการจัดการสาธารณสุข อันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงาน EIA
	ประชาชน /ชุมชน	ผลกระทบด้านสุขภาพจากกากของเสีย/ขยะ ขึ้นอยู่กับปริมาณและชนิดของกากของเสีย/ขยะ ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ที่จะเป็นสถานบริการ อาคารศูนย์ควบคุมกลางบางขุนเทียน และสมุทรสาคร ซึ่งโดยทั่วไปกากของเสีย/ขยะที่เกิดขึ้นไม่มากนัก และชนิดของขยะมักเป็นขยะแห้งจากการก่อสร้างที่ไม่ใช่ขยะพิษ จึงอาจก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อสุขภาพ	2 (ปานกลาง)	2 (ปานกลาง)	4 (ปานกลาง)	

ตารางที่ 5.2.11-4						
การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมกับการประเมินผลกระทบทางสุขภาพที่สำคัญในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)						
ผลการประเมินความเสี่ยงต่อสุขภาพจำแนกตามสิ่งคุกคามในรายงาน EIA						ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมเทียบกับปัจจุบัน
สิ่งคุกคาม	ประชากรกลุ่มเสี่ยง	ผลกระทบต่อสุขภาพ	ความเสี่ยงในการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ			
			ระดับสัมผัส/โอกาส	ระดับผลกระทบ/รุนแรง	ระดับความเสี่ยง	
6. อุบัติเหตุและความปลอดภัย	คนงานก่อสร้าง	การปฏิบัติงานหรือการดำเนินงานก่อสร้างส่วนใหญ่อยู่บริเวณเกาะกลางทางหลวงหมายเลข 35 และบริเวณเขตทาง ซึ่งปัจจุบันมีอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกเกิดขึ้นบ่อยครั้ง ดังนั้น คนงานก่อสร้างจึงมีความเสี่ยงต่อการได้รับอุบัติเหตุจากยานพาหนะได้ แต่ทั้งนี้ทางโครงการได้มีมาตรการป้องกันโดยก่อสร้างกำแพงชั่วคราวกันระหว่างพื้นที่ก่อสร้าง จึงอาจก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อสุขภาพปานกลาง	3 (ปานกลาง)	2 (ปานกลาง)	6 (ปานกลาง)	โครงการทั้ง 3 ตอน ได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย และอาชีวอนามัย เช่น ติดตั้ง Concrete Barrier เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างที่ชัดเจน สามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของคนงานที่อาจเกิดขึ้นจากการถูกรถเฉี่ยวชนได้ รวมทั้งได้จัดเตรียมอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย รองเท้านิรภัย ถุงมือแวนตานิรภัย เสื้อชูชีพ หรืออุปกรณ์อื่นๆ ให้เพียงพอแก่ผู้ปฏิบัติงาน และกำชับให้ผู้ปฏิบัติงานสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลทุกครั้งที่ปฏิบัติงาน ซึ่งจากการตรวจสอบการดำเนินงานที่ผ่านมาพบคนงานก่อสร้างถูกรถยนต์ชนเสียชีวิต 1 ราย มีสาเหตุเนื่องมาจากผู้ใช้ทางขับฝ่ากรวยและสัญญาณไฟแฉงกันบริเวณ กม.18+100 (ขาออก) เป็นเหตุให้เฉี่ยวชนเจ้าหน้าที่ก่อสร้างของโครงการเสียชีวิต ซึ่งมีสาเหตุมาจากความประมาทของผู้ใช้ทาง ไม่ได้มาจากการก่อสร้างโครงการ และพบคนงานก่อสร้างตกจากที่สูงเสียชีวิต 1 ราย มีสาเหตุเนื่องมาจากความประมาทส่วนบุคคลและไม่สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัยส่วนบุคคล ซึ่งมีสาเหตุมาจากการก่อสร้างโครงการ สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงาน EIA
	ประชาชน/ชุมชน	ประชาชนผู้ใช้ทางที่สัญจรไป-มา จะได้รับผลกระทบจากการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ และเครื่องจักรเข้า-ออก ในพื้นที่โครงการ คาดว่าจะทำให้มีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้น แต่จะมีผลกระทบไม่มากนัก อย่างไรก็ตาม การดำเนินกิจกรรมอาจก่อให้เกิดการกีดขวาง และเป็นอุปสรรคต่อผู้ใช้ทางได้ ซึ่งอาจนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุได้ จึงอาจก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อสุขภาพปานกลาง	3 (ปานกลาง)	2 (ปานกลาง)	6 (ปานกลาง)	โครงการทั้ง 3 ตอน ได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย เช่น ติดตั้ง Concrete Barrier เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างที่ชัดเจน มีการจัดจราจรติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายเตือนงานก่อสร้าง ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำพื้นที่โครงการ 2 กะ (กลางวันและกลางคืน) รวมทั้งมีการประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ให้มาดูแลการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เป็นต้น ซึ่งจากการตรวจสอบการดำเนินงานที่ผ่านมาไม่พบว่ามีอุบัติเหตุร้ายแรงด้านการคมนาคมกับประชาชนและชุมชนบริเวณโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงาน EIA

ตารางที่ 5.2.11-4						
การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมกับการประเมินผลกระทบทางสุขภาพที่สำคัญในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)						
ผลการประเมินความเสี่ยงต่อสุขภาพจำแนกตามสิ่งคุกคามในรายงาน EIA						ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมเทียบกับปัจจุบัน
สิ่งคุกคาม	ประชากรกลุ่มเสี่ยง	ผลกระทบต่อสุขภาพ	ความเสี่ยงในการเกิดผลกระทบต่อสุขภาพ			
			ระดับสัมผัส/โอกาส	ระดับผลกระทบ/รุนแรง	ระดับความเสี่ยง	
7. อาชีวอนามัย	คนงานก่อสร้าง	งานก่อสร้างที่จะส่งผลกระทบต่อสุขภาพเกิดขึ้นได้หลายลักษณะ จากการปฏิบัติของคนงาน เครื่องมือเครื่องจักร สภาพการทำงาน และสภาพแวดล้อมในการทำงานรวมทั้งการเกิดอุบัติเหตุต่างๆ จากการทำงาน จะทำให้เกิดการบาดเจ็บ การเจ็บป่วย และเสียชีวิตได้	3 (ปานกลาง)	2 (ปานกลาง)	6 (ปานกลาง)	โครงการทั้ง 3 ตอน มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบด้านอาชีวอนามัย เช่น มีการวางแผนการจัดการด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัยในพื้นที่ก่อสร้าง จัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยและอาชีวอนามัย (จป.) ประจำพื้นที่ก่อสร้าง จัดเตรียมอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย รองเท้านิรภัย ถุงมือ หน้ากากป้องกันฝุ่น ที่อุดหู (Ear Plug) ที่ครอบหู (Ear Muff) แว่นตานิรภัย เสื้อชูชีพ หรืออุปกรณ์อื่นๆ ให้เพียงพอแก่ผู้ปฏิบัติงาน และกำชับให้ผู้ปฏิบัติงานสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลทุกครั้งที่ปฏิบัติงาน ติดตั้งถังดับเพลิงชนิดผงเคมีแห้งบริเวณบ้านพักคนงานและสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง เป็นต้น จึงส่งผลให้มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุค่อนข้างน้อยมาก แต่หากพิจารณาระดับความรุนแรงพบว่า โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3 มีผู้เสียชีวิตจากการทำงาน 2 ราย มีสาเหตุมาจากความประมาทส่วนบุคคล ดังนั้น ผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการต้องเพิ่มการอบรมให้คนงานก่อสร้างตระหนักถึงความสำคัญ และผลที่อาจเกิดขึ้นจากอันตรายระหว่างการทำงาน สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงาน EIA

5.2.11.4 สรุปผลการศึกษา

1) สภาพสาธารณสุขบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ

สรุปผลการศึกษาสภาพการเจ็บป่วยของผู้ป่วยนอกจากรายงาน 504 ของสถานบริการสาธารณสุขทั้ง 4 แห่งในพื้นที่ศึกษาโครงการ พบว่า มีแนวโน้มการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบทางเดินหายใจมากที่สุด ตามมาด้วยโรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปากและโรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงสร้างและเนื้อเยื่อเสริม สำหรับโรคระบบทางเดินหายใจที่พบในผลรายงานการเจ็บป่วยที่สูงดังกล่าวนี้ มีการรวมโรคที่เกิดจากการติดเชื้อหรืออาการระบบทางเดินหายใจส่วนบนของร่างกายทั้งหมด (Upper respiratory infection) เช่น หวัด ไอจาม น้ำมูกไหล คัดจมูก คอแห้ง หรือเจ็บคอเล็กน้อย ไอแห้ง ๆ หรือมีเสมหะไว้ในสาเหตุการเจ็บป่วยนี้ ซึ่งเมื่อพิจารณาสาเหตุ พบว่ามีแนวโน้มเจ็บป่วยคล้ายกันในพื้นที่ต่างๆ ของประเทศ ตามฤดูกาลที่เปลี่ยนแปลงไปเป็นสาเหตุหลัก ทั้งนี้ หากพิจารณาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดคุณภาพคุณภาพอากาศ ในช่วงวันที่ 24-28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2564 พบว่า ผลการตรวจวัดปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) และฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) บริเวณวัดพันท้ายนรสิงห์ มีค่าไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด จึงพิจารณาได้ว่าปัจจัยการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบทางเดินหายใจของประชาชนในพื้นที่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของโครงการ นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาจากสถิติการเจ็บป่วยด้วยโรคที่ต้องเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา พบว่า มีแนวโน้มการเจ็บป่วยมาจากโรคอาหารเป็นพิษ และโรคอุจจาระร่วง ซึ่งมีสาเหตุหลักจากการบริโภคอาหารและน้ำที่ปนเปื้อนเชื้อจุลินทรีย์ (water and food contamination) และมีค่าปนเปื้อนของ Total Coliform Bacteria ในระดับหนึ่ง และเมื่อพิจารณาผลการตรวจเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำ บริเวณคลองคอกควายก่อนถึงโครงการ และบริเวณหลังผ่านโครงการ ในวันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ. 2564 พบว่า มีปริมาณฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรียมีค่าไม่เกินเกณฑ์มาตรฐาน โดยมีค่าเท่ากับ 4,400 และ 2,000 MPN/100 ml ตามลำดับ จึงพิจารณาได้ว่าปัจจัยการเจ็บป่วยด้วยโรคอาหารเป็นพิษ และโรคอุจจาระร่วงของประชาชนในพื้นที่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับการพักอาศัยของแรงงานก่อสร้างในการก่อสร้างของโครงการ

2) สภาพสาธารณสุขบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และพื้นที่ก่อสร้าง

ผลการตรวจสอบสภาพสาธารณสุขบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง พบว่า ได้มีการจัดการห้องพัก น้ำดื่ม น้ำใช้ ห้องน้ำ-ห้องส้วม และระบบบำบัดน้ำเสียไว้เพียงพอและถูกหลักสุขาภิบาล ส่วนการจัดการขยะของโครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ทั้ง 3 ตอน พบว่า มีจำนวนถังรองรับมูลฝอยเพียงพอต่อการรวบรวมขยะมูลฝอยเพื่อรอหน่วยงานในท้องที่เข้ามาเก็บขน สำหรับการจัดการบริเวณพื้นที่ก่อสร้างได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดเป็นประจำทุกวัน ซึ่งจากการตรวจสอบไม่พบว่ามีเศษวัสดุก่อสร้าง ดิน หิน ทราย และขยะมูลฝอยต่างๆ ตกหล่นอยู่บนผิวทางหลวงหมายเลข 35 และแหล่งน้ำผิวดินที่ไหลผ่านแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการทั้ง 6 แห่ง รวมทั้งไม่พบเรื่องร้องเรียนจากประชาชนด้านการจัดการสาธารณสุข อันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ

ในด้านการใช้สารละลายเบนโทไนท์ภายในพื้นที่ก่อสร้าง พบว่า คนงานก่อสร้างไม่มีการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันในขณะที่มีการผสมสารละลายเบนโทไนท์ ซึ่งสารละลายเบนโทไนท์ มีอันตรายต่อตาและผิวหนัง เมื่อมีการสัมผัส โดยจะนำสารละลายเบนโทไนท์มาใช้ในการพรางและสร้างความเสถียรหลุมเจาะแบบหลื่น ซึ่งการใช้สารละลายเบนโทไนท์ จะลำเลียงผ่านปั๊มและลำเลียงกลับเข้าสู่ถังไซโล เมื่อไม่สามารถใช้งานได้ จะนำไปตากแดด เพื่อนำไปเป็นดินปนเปื้อนและกองเก็บไว้ในพื้นที่เก็บกอง

3) การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่กระทรวงสาธารณสุข และกรุงเทพมหานคร กำหนด พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ทั้ง 3 ตอน ได้ปฏิบัติตามมาตรการสำหรับคนงานและที่พักคนงานที่กำหนดไว้แล้วอย่างเคร่งครัด

4) สถิติการเกิดอุบัติเหตุของคอนกรีตก่อสร้างโครงการ

โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ทั้ง 3 ตอน มีการจัดอุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุส่วนบุคคลเพียงพอต่อคอนกรีตก่อสร้าง รวมทั้งมีการอบรมและเน้นย้ำเรื่องความปลอดภัยและการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคลในการทำงานก่อนเริ่มงานทุกครั้ง โดยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยและอาชีวอนามัย (จป.) ซึ่งโครงการฯ มีการออกข้อกำหนด/ข้อบังคับการใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล ข้อบังคับการทำงานบนที่สูง และข้อบังคับการใช้อุปกรณ์ไฟฟ้าในหน่วยงาน และมีการตรวจสอบความพร้อมของอุปกรณ์ต่างๆ ก่อนการใช้งานทุกครั้ง จึงส่งผลให้มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุค่อนข้างน้อยมาก แต่หากพิจารณาระดับความรุนแรงพบว่า โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 2 มีพนักงานถูกรถชนเสียชีวิต 1 ราย มีสาเหตุเกิดจากความประมาทของผู้ใช้ทาง ส่วนโครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3 มีผู้เสียชีวิตจากการทำงาน 2 ราย มีสาเหตุมาจากการประมาทส่วนบุคคลและไม่สวมอุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัยส่วนบุคคล ดังนั้น ผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการต้องเพิ่มความระมัดระวังในการทำงาน ให้คอนกรีตก่อสร้างตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎความปลอดภัยในการทำงาน และผลที่อาจเกิดขึ้นจากอันตรายระหว่างการทำงาน พร้อมทั้งกำชับการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัยส่วนบุคคลของคอนกรีตก่อสร้างอย่างเคร่งครัด ตลอดเวลาขณะปฏิบัติงาน