

บทที่ 1 บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ หรือ ถนนพระราม 2 เปิดให้บริการมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2516 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเส้นทางหลักในการคมนาคมขนส่งสู่ภาคใต้ แต่ปัจจุบันมีปริมาณการจราจรสูงถึง 100,000-150,000 คัน/วัน และมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นทุกปีจนทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดอย่างมากในช่วงโมงเร่งด่วน และวันหยุดเทศกาลต่างๆ และจากเหตุการณ์อุทกภัยในปี พ.ศ.2554 ที่มีน้ำท่วมขังบนทางหลวงหลายเส้นทาง ส่งผลให้การเดินทางสู่ภาคใต้ของประเทศ มีเพียงทางหลวงหมายเลข 35 เส้นทางเดียวที่สามารถใช้งานได้ ดังนั้น กรมทางหลวงจึงมีแนวคิดที่จะพัฒนาแนวเส้นทางโดยปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 ระดับดิน และการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2) โดยการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 จะเริ่มก่อสร้างตั้งแต่ กม.9+800 ถึง กม.84+041 รวมระยะทาง 74.24 กิโลเมตร ส่วนการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 มีลักษณะเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ซึ่งมีการควบคุมการเข้า-ออก และระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง โดยแนวเส้นทางโครงการเริ่มต้นจาก กม.9+731 บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 35 กับทางหลวงหมายเลข 9 (ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2) ไปจนถึง กม.81+300 (ทางแยกต่างระดับปากท่อ) เพื่อเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 (ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ) รวมระยะทาง 71.56 กิโลเมตร (รูปที่ 1.1-1) เพื่อแก้ปัญหาจราจรดังกล่าว และเสริมสร้างโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑลกับพื้นที่ภาคใต้ เพื่อให้การเดินทางเป็นไปด้วยความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัย และเพิ่มศักยภาพด้านการแข่งขันของประเทศ

โดยแนวเส้นทางโครงการพาดผ่านพื้นที่ชุ่มน้ำดอยหอยหลอด ซึ่งเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (กม.54+000 ถึง กม.63+186, กม.67+600 ถึง กม.68+000 และ กม.70+000 ถึง กม.72+488) ตลอดจนมีแหล่งโบราณสถานในระยะ 1 กิโลเมตร จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ วัดใหญ่จอมปราสาท (กม.30+895) วัดกลางอ่าแก้ว (กม.31+319) วัดธรรมนิมิต (กม.63+676) วัดบางจะเกร็ง (กม.64+482) และวัดน้อย (กม.73+176) ซึ่งเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ก่อนการพัฒนาโครงการ ซึ่งกรมทางหลวงโดยสำนักแผนงาน ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาประกอบด้วย บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท นิวแอสเซท แอดไวเซอร์ จำกัด บริษัท ยูทิลิตี้ ดีไซน์ คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ฟรี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้เป็นผู้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ รวมทั้งจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณ กม.9+731 ไปจนถึง กม.84+041 รวมระยะทาง 74.3 กิโลเมตร ซึ่งได้ดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้วเสร็จสมบูรณ์เมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2557 โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 7/2561 เมื่อวันที่ 5 ตุลาคม พ.ศ. 2561 และได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในการประชุมครั้งที่ 3/2562 เมื่อวันที่ 22 เมษายน พ.ศ.2562 โดยมีเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบรายงานฯ ซึ่งระบุให้กรมทางหลวงยึดถือปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ รวมทั้งให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ให้ความเห็นเพิ่มเติมอย่างเคร่งครัด (ภาคผนวก ก)



รูปที่ 1.1-1 แนวเส้นทางโครงการตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และแนวเส้นทางก่อสร้างทางยกระดับในปัจจุบัน

นอกจากนี้ กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ให้เป็นผู้ดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2) โดยแบ่งออกเป็น 5 ตอน ได้แก่

- โครงการสำรวจและออกแบบทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี-ปากท่อ) มีจุดเริ่มต้นโครงการตั้งแต่ กม.9+731 บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 35 กับทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2) ไปจนถึง กม.21+500 บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3242 (ถนนเอกชัย) ดำเนินการโดยกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอฟซีลอน จำกัด บริษัท โซติจินดา มูเซล คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ซี คอนซัลท์ เอ็นจิเนียริง จำกัด และบริษัท ยูโนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด รวมระยะทาง 11.769 กิโลเมตร ซึ่งได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นแล้วเสร็จในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2557

- โครงการสำรวจและออกแบบทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี-ปากท่อ) ตอนที่ 2 (ส่วนที่ 1) มีจุดเริ่มต้นโครงการตั้งแต่ กม.21+500 บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3242 (ถนนเอกชัย) ถึง กม.41+500 บริเวณ บริษัท เจริญโภคภัณฑ์อาหาร จำกัด (มหาชน) ดำเนินการโดยกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอฟซีลอน จำกัด บริษัท แพลนโปร จำกัด บริษัท นูแมพ จำกัด บริษัท เอส ที เอส เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด รวมระยะทาง 20 กิโลเมตร ซึ่งได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นแล้วเสร็จในเดือนกันยายน พ.ศ. 2558

- โครงการสำรวจและออกแบบทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี-ปากท่อ) ตอนที่ 2 (ส่วนที่ 2) มีจุดเริ่มต้นโครงการตั้งแต่ กม.41+500 บริเวณบริษัท เจริญโภคภัณฑ์อาหาร จำกัด (มหาชน) ถึง กม.62+800 บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 325 (แยกจังหวัดสมุทรสงคราม) ดำเนินการโดยกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท แมคโคร คอนซัลแตนท์ จำกัด รวมระยะทาง 21.3 กิโลเมตร ซึ่งได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นแล้วเสร็จในเดือนกันยายน พ.ศ. 2558

- โครงการสำรวจและออกแบบทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี-ปากท่อ) ตอนที่ 3 (ส่วนที่ 1) มีจุดเริ่มต้นโครงการตั้งแต่ กม.62+800 บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 325 (แยกสมุทรสงคราม) ถึง กม.72+800 บริเวณจุดตัดทางหลวงชนบท สส.2012 ดำเนินการโดยกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด รวมระยะทาง 10 กิโลเมตร ซึ่งได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นแล้วเสร็จในเดือนมกราคม พ.ศ. 2560

- โครงการสำรวจและออกแบบทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี-ปากท่อ) ตอนที่ 3 (ส่วนที่ 2) มีจุดเริ่มต้นโครงการตั้งแต่ กม.72+800 บริเวณจุดตัดทางหลวงชนบท สส.2012 ถึง กม.84+000 บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 35 ไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 4 (แยกวงษ์มะนาว) ดำเนินการโดยกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอฟซีลอน จำกัด บริษัท แพลนโปร จำกัด บริษัท นูแมพ จำกัด บริษัท เอส ที เอส เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด รวมระยะทาง 11.2 กิโลเมตร ซึ่งได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นแล้วเสร็จในเดือนมกราคม พ.ศ. 2560

ปัจจุบันกรมทางหลวงได้รับงบประมาณในการก่อสร้างทางยกระดับ (รูปที่ 1.1-2) ดำเนินการภายใต้ชื่อโครงการ “โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2) ช่วงทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน-เอกชัย” สามารถแบ่งสถานะการก่อสร้างโครงการออกเป็น 3 ตอน ได้แก่

1) ตอน 1 กม.9+731 ถึง กม.14+534 : ดำเนินการก่อสร้างโดย กิจการร่วมค้า เอ็นทีเอ มีชื่อโครงการตามตอนการก่อสร้างเป็น “โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2) ตอน ทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน-เอกชัย ตอน 1 กรุงเทพมหานคร” โดยเริ่มต้นสัญญาเมื่อวันที่ 28 สิงหาคม พ.ศ.2562 และสิ้นสุดสัญญาวันที่ 11 สิงหาคม พ.ศ.2565 ปัจจุบันได้รับการขยายระยะเวลาตามสัญญาออกไป อีก 42 วัน โดยมีกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดสัญญาใหม่ ในวันที่ 22 กันยายน พ.ศ.2565

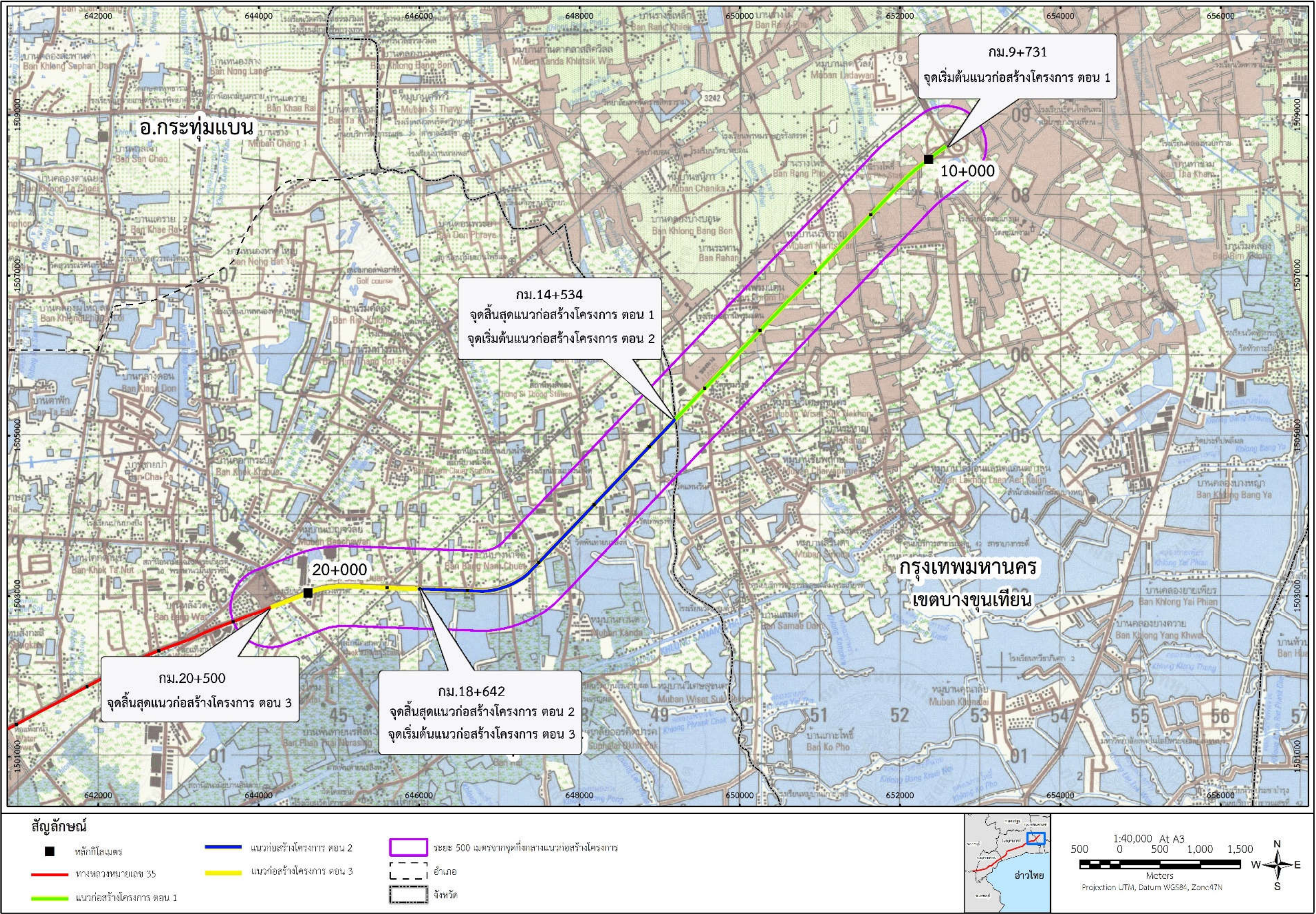
2) ตอน 2 กม.14+534 ถึง กม.18+642 : ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท วิจิตรภัณฑ์ก่อสร้าง จำกัด มีชื่อโครงการตามตอนการก่อสร้างเป็น “โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2) ตอน ทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน-เอกชัย ตอน 2 สมุทรสาคร” โดยเริ่มต้นสัญญาเมื่อวันที่ 28 สิงหาคม พ.ศ.2562 และสิ้นสุดสัญญาวันที่ 11 สิงหาคม พ.ศ.2565 ปัจจุบันได้รับการขยายระยะเวลาตามสัญญาออกไป อีก 42 วัน โดยมีกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดสัญญาใหม่ ในวันที่ 22 กันยายน พ.ศ.2565

3) ตอน 3 กม.18+642 ถึง กม.20+500 : ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) มีชื่อโครงการตามตอนการก่อสร้างเป็น “โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2) ตอน ทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน-เอกชัย ตอน 3 สมุทรสาคร” โดยเริ่มต้นสัญญาเมื่อวันที่ 28 สิงหาคม พ.ศ.2562 และสิ้นสุดสัญญาวันที่ 11 สิงหาคม พ.ศ.2565 ปัจจุบันได้รับการขยายระยะเวลาตามสัญญาออกไป อีก 44 วัน โดยมีกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดสัญญาใหม่ ในวันที่ 24 กันยายน พ.ศ.2565

1.2 เหตุผลความจำเป็นของการจัดทำรายงาน

กรมทางหลวงตระหนักถึงความสำคัญในการดูแลรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการทั้งในระยะก่อสร้าง และเปิดดำเนินการ และเพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 รวมถึงเพื่อกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด จึงจำเป็นต้องดำเนินการให้มีการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ ตั้งแต่ กม.9+731 บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 35 กับทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2) และสิ้นสุดที่ กม.20+500 บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3242 (ถนนเอกชัย) ระยะทางรวม 10.769 กิโลเมตร รวมทั้งติดตามการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงาน เปรียบเทียบกับสิ่งที่เกิดขึ้นจริง และยังเป็น การปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ เพื่อเป็นการตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ ตามที่ได้เสนอไว้ และเป็นการยืนยันว่าได้มีการนำไปปฏิบัติจริง อีกทั้งยังเป็นการศึกษาการเปลี่ยนแปลงของสิ่งแวดล้อม อันเนื่องมาจากการดำเนินโครงการตามระบบสากล และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป

เพื่อให้เป็นไปตามเงื่อนไขในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมระยะก่อสร้างอย่างต่อเนื่อง ซึ่งการศึกษาติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ จะต้องจัดทำโดยบุคคลที่ 3 (Third Party) เท่านั้น กรมทางหลวง จึงได้มอบหมายให้ บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการในครั้งนี้ ตามสัญญาเลขที่ สผ.20/2563 ลงวันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2563 โดยมีระยะเวลาเริ่มต้นการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในวันที่ 30 พฤษภาคม พ.ศ.2563 และสิ้นสุดสัญญาในวันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ.2565 ระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้น รวม 24 เดือน



รูปที่ 1.1-2 แนวเส้นทางก่อสร้างทางยกระดับในปัจจุบัน

1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

วัตถุประสงค์ของงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ มีดังนี้

- 1) เพื่อทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการอย่างละเอียด และจัดทำข้อเสนอแนะที่จะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการต่อไป
- 2) เพื่อติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม แผนปฏิบัติการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเงื่อนไขเพิ่มเติมตามที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ รวมถึงกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
- 3) เพื่อติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นหลังจากมีโครงการที่เกิดขึ้นจริง พร้อมทั้งเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับผลที่ได้จากการคาดการณ์ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ทราบถึงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจริง
- 4) เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ และตรวจสอบรายละเอียดการดำเนินโครงการที่เปลี่ยนแปลงไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ
- 5) เพื่อให้ข้อเสนอแนะแนวทางที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุง และ/หรือป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบการดำเนินโครงการต่อไป และ/หรือที่จะต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร่งด่วน
- 6) จัดทำข้อเสนอแนะ และ/หรือปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันและการดำเนินงานต่อไป
- 7) เพื่อนำผลการศึกษาและติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการนี้ ไปใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ของโครงการพัฒนาทางหลวงอื่นๆ ของกรมทางหลวงต่อไป

1.4 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

ในการศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) มีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณ กม.9+731 บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 35 กับทางหลวงหมายเลข 9 (ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2) และมีจุดสิ้นสุดโครงการ บริเวณ กม.84+041 บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 35 ไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 4 หรือถนนเพชรเกษม (แยกวังมะนาว) ระยะทาง 74.31 กิโลเมตร (รูปที่ 1.1-1)

ขอบเขตพื้นที่ศึกษาเพื่อดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2) กรุงเทพมหานคร ในครั้งนี้จะครอบคลุมพื้นที่ตามแนวเส้นทางที่ดำเนินการก่อสร้างอยู่ในปัจจุบันตั้งแต่ กม.9+731 ถึง กม.20+500 รวมระยะทาง 10.769 กิโลเมตร ภายในระยะ 500 เมตร จากจุดกึ่งกลางของแนวเส้นทาง และอาจครอบคลุมถึงพื้นที่ใกล้เคียงที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อเนื่องไปถึงซึ่งครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของแขวงแสมดำ เขตบางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร ตำบลบางน้ำจืด ตำบลพันท้ายนรสิงห์ และตำบลคอกควาย อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร (ตารางที่ 1.4-1 และรูปที่ 1.4-1)

ตารางที่ 1.4-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ			
จังหวัด	อำเภอ/เขต	ตำบล/แขวง	หมู่บ้าน/ชุมชน
กรุงเทพมหานคร	บางขุนเทียน	แสมดำ	ชุมชนเคหะชุมชนธนบุรี 3 โซน 1 ชุมชนเพชรทองคำ ชุมชนทรัพย์สินพัฒนา ชุมชนศักดิ์มงคลชัย ชุมชนโพโมสต์*
	บางบอน	บางบอน	ชุมชนแขวงบางบอน
สมุทรสาคร	เมืองสมุทรสาคร	บางน้ำจืด	หมู่ 1 บ้านบางน้ำจืด
		พันท้ายนรสิงห์	หมู่ 5 บ้านไร่ หมู่ 6 บ้านแสมดำ หมู่ 7 บ้านพันท้ายนรสิงห์
		คอกกระบือ	หมู่ 1 บ้านบางด้วน หมู่ 2 บ้านหลังวัด
2 จังหวัด	3 อำเภอ/เขต	5 ตำบล/แขวง	12 ชุมชน

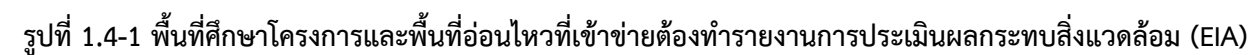
หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมโดยบริษัทที่ปรึกษา เนื่องจากมีการสำรวจพบเพิ่มเติมว่าอยู่ในระยะ 500 เมตร จากจุดกึ่งกลางของแนวเส้นทาง

1.5 ขอบเขตการศึกษา

ในการดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2) กรุงเทพมหานคร ในครั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษา ทบทวน และติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมทุกประเด็นที่กำหนดไว้ใน **รายการข้อกำหนด (Terms of Reference : TOR) หัวข้อที่ 4 : ขอบเขตการศึกษา** ของกรมทางหลวง โดยใช้แนวทางและวิธีการศึกษาที่สอดคล้องกับ “**ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ. 2561 และประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2564**” รวมทั้งได้พิจารณาประเด็นในการทำงานด้านต่างๆ ให้ครอบคลุมเนื้อหาที่จำเป็นเพียงพอให้กรมทางหลวงได้รับผลการศึกษามีคุณภาพ สามารถนำไปใช้ในการควบคุมดูแลผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีขอบเขตการดำเนินงาน ดังนี้

1) การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง : ศึกษาทบทวน ตรวจสอบความถูกต้องและเหมาะสมของวิธีการศึกษาข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) และการวิเคราะห์ประเมินผลกระทบที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ รวมถึงตำแหน่งสถานีเก็บตัวอย่าง พารามิเตอร์ วิธีการเก็บตัวอย่าง ความถี่ และระยะเวลาในการตรวจวัด มาตรฐานที่ใช้ในการเปรียบเทียบการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นทั้งที่ใช้และไม่ได้ใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ เป็นต้น รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไข แผนการติดตามตรวจสอบ และแผนปฏิบัติการพัฒนาและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยต้องสรุปผลออกมาให้เห็นอย่างเด่นชัด พร้อมทั้งระบุเหตุผลสนับสนุนไว้อย่างชัดเจน

2) การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง : ศึกษาทบทวนและติดตามการปฏิบัติตามกฎหมาย ประกาศ ระเบียบ วิธีปฏิบัติ และมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและบังคับใช้อยู่ในปัจจุบันของหน่วยงานต่างๆ ที่มีหน้าที่รับผิดชอบ ซึ่งรวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมทางหลวง โดยระบุถึงส่วนที่เกี่ยวข้องโดยตรงและโดยอ้อมต่อโครงการและการศึกษานี้ รวมทั้งวิเคราะห์ถึงปัญหาอุปสรรค และ/หรือสาเหตุที่ไม่ปฏิบัติตามไว้อย่างชัดเจน



3) การปฏิบัติตามมาตรการที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง : ศึกษาข้อแตกต่างระหว่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ ที่ได้ดำเนินการจริงเปรียบเทียบกับข้อเสนอในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งระบุเหตุผลของการเปลี่ยนแปลงโดยละเอียด โดยอย่างน้อยที่สุดต้องมีกิจกรรมที่ดำเนินการ ดังนี้

3.1) ตรวจสอบและเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างปรับปรุงโครงการ และรายละเอียดเชิงวิศวกรรมในส่วนอื่นๆ ที่เปลี่ยนแปลงไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

3.2) ตรวจสอบและเปรียบเทียบความแตกต่างของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการกับการปฏิบัติงานจริง ซึ่งโครงการได้ดำเนินการไปแล้วโดยละเอียด พร้อมภาพถ่ายอ้างอิงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่เป็นรูปธรรมประกอบการเปรียบเทียบในทุกประเด็น โดยระบุถึงเหตุผล สาเหตุ และ/หรือปัญหาอุปสรรคที่ทำให้ไม่สามารถปฏิบัติตามได้ให้ชัดเจน พร้อมทั้งวิเคราะห์ประสิทธิภาพ และประสิทธิผลของมาตรการที่นำเสนอไว้ ทั้งที่ได้ปฏิบัติแล้วและ/หรือยังไม่ได้ปฏิบัติ

3.3) เสนอแผนปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม สามารถปฏิบัติได้จริง และสอดคล้องกับปัญหาที่เกิดขึ้นในสภาพปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไป โดยให้เหตุผลประกอบในการนำเสนอแผนปรับปรุง และ/หรือมาตรการเพิ่มเติมอย่างละเอียดและชัดเจน

4) การตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม : บริษัทที่ปรึกษาจะทำการตรวจวัด วิเคราะห์ และประเมินผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในการตรวจสอบสภาพสิ่งแวดล้อมต่างๆ อย่างละเอียด โดยอย่างน้อยจะต้องครอบคลุมถึงปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม ระยะเวลา ความถี่ และช่วงเวลาที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในช่วง กม.9+731 ถึง กม.20+500 ดังตารางที่ 1.5-1

ตารางที่ 1.5-1					
ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม					
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน			ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
1. ทรัพยากรดิน <ul style="list-style-type: none"> • การหลุดตัวของดิน* • การชะล้างพังทลายของดิน • การสูญเสียดิน* 	-	-	2 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> • ฤดูฝน • ฤดูแล้ง 	<ul style="list-style-type: none"> • ตลอดแนวเส้นทางโครงการ (กม.9+731 ถึง กม.20+500)
2. คุณภาพอากาศ <ul style="list-style-type: none"> • TSP (24 hr) • PM₁₀ (24 hr) • CO (1 hr) • NO₂ (1 hr) • ความเร็ว และทิศทางการลม 	1	5 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> • ฤดูฝน • ฤดูแล้ง 	<ul style="list-style-type: none"> • วัดพันท้ายนรสิงห์ (กม.16+667)
3. ระดับเสียง <ul style="list-style-type: none"> • L_{eq} (1 hr)* • L_{eq} (24 hr) • L_{dn} • L₉₀ • L_{max} • L_{eq} (8 hr)* 	3	5 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> • ฤดูฝน • ฤดูแล้ง 	<ul style="list-style-type: none"> • หมู่บ้านพฤษภิมิรมย์ (กม.11+454) • วัดพันท้ายนรสิงห์ (กม.16+667) • โรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ (กม.20+737)

ตารางที่ 1.5-1					
ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)					
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน			ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
4. ความสั่นสะเทือน* • ความสั่นสะเทือน (mm/sec) • ความถี่ (Hz)	1	5 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	• ฤดูฝน • ฤดูแล้ง	• โรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ (กม.20+737)
5. คุณภาพน้ำผิวดิน* • อุณหภูมิ • ความโปร่งแสง • ความขุ่น • ความนำไฟฟ้า* • ความเค็ม* • ออกซิเจนละลาย • ความเป็นกรด-ด่าง • ค่าความสกปรกในรูปบีโอดี • ปริมาณของแข็งทั้งหมด • ไนโตรเจนและน้ำมัน • ไนเตรท • ฟอสเฟต • ฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	1	-	2 ครั้ง/ปี	• ฤดูฝน • ฤดูแล้ง	• คลองคอกควาย (กม.20+400)
6. การจัดการน้ำเสีย* • อุณหภูมิ • ความเป็นกรด-ด่าง • ค่าความสกปรกในรูปบีโอดี • ปริมาณของแข็งทั้งหมด • ปริมาณของแข็งแขวนลอย • ไนโตรเจนและน้ำมัน • ไนโตรเจนในรูปที่เคเอ็น • ไนเตรท • ฟอสเฟต • ฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	1	-	2 ครั้ง/ปี	• ฤดูฝน • ฤดูแล้ง	• บ่อกักน้ำสุดท้ายก่อนระบายน้ำออกนอกบ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3
7. สัตว์ในระบบนิเวศ • ถิ่นที่อยู่อาศัยและเส้นทาง การเคลื่อนย้ายของสัตว์ป่า • การเข้ามาใช้ประโยชน์ของ สัตว์กลุ่มนก/สัตว์ปีก บริเวณพื้นที่ริมเขตทาง หลวง	-	-	1 ครั้ง/ปี	• ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	• ตลอดแนวเส้นทางโครงการ (กม.9+731 ถึง กม.20+500)

ตารางที่ 1.5-1					
ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)					
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน			ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
8. คมนาคมขนส่งอุบัติเหตุและความปลอดภัย <ul style="list-style-type: none"> ข้อมูลปริมาณจราจร สภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางโครงการและเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง สถิติสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการสัญจรทางบกและทางน้ำ 	-	-	2 ครั้ง/ปี	• ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	ตลอดแนวเส้นทาง และโครงข่ายทางหลวงโดยรอบ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> ทางหลวงหมายเลข 35 ทางหลวงหมายเลข 9 ทางหลวงหมายเลข 4 ทางหลวงหมายเลข 3091 ทางหลวงหมายเลข 3242 (ถนนเอกชัย)
9. การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ <ul style="list-style-type: none"> ประสิทธิภาพการระบายน้ำ การสะสมของตะกอนดินและวัชพืชบริเวณสะพานท่อ และรางระบายน้ำ สภาพปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณทั้ง 2 ฝั่งแนวเส้นทางและบริเวณใกล้เคียง 	-	-	2 ครั้ง/ปี	• ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	ทางระบายน้ำหรืออาคารระบายน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการ
10. เศรษฐกิจและสังคม <ul style="list-style-type: none"> ติดตามตรวจสอบและรวบรวมข้อมูล การเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจและสังคม และปัญหา การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นต่อประชาชนในระยะก่อสร้างและความคิดเห็นต่อโครงการ ข้อร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ 	-	-	1 ครั้ง/ปี	• ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 50 เมตร และระยะ 50-500 เมตร จากเขตทาง กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว สถานประกอบการ ผู้ใช้ทาง
11. สาธารณสุขและอาชีวอนามัย <ul style="list-style-type: none"> รวบรวมสถิติข้อมูลด้านสาธารณสุขและสุขภาพของประชาชนในพื้นที่โครงการ สุขภาพทั่วไปของแรงงานและสถิติการเจ็บป่วย และอุบัติเหตุจากการดำเนินงานก่อสร้างโครงการ 	-	-	2 ครั้ง/ปี	• ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> ประชาชนที่อาศัยอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ ในระยะ 500 เมตร คนงานก่อสร้าง

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมโดยบริษัทที่ปรึกษา

รายละเอียดในการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมประกอบด้วยประเด็นหลัก ดังต่อไปนี้

4.1) บริษัทที่ปรึกษาได้แสดงตำแหน่งที่ชัดเจนของจุดเก็บตัวอย่าง เช่น คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพอากาศ และระดับเสียง เป็นต้น โดยใช้แผนที่ประกอบคำบรรยาย รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมโดยรอบของจุดเก็บตัวอย่าง รวมถึงโครงการพัฒนาอื่นๆ ที่อาจจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการ เช่น โรงงานอุตสาหกรรม โครงการปรับปรุงหรือก่อสร้างอื่นๆ เป็นต้น

4.2) บริษัทที่ปรึกษาได้แสดงดัชนีคุณภาพในการตรวจวัด วิธีการเก็บตัวอย่าง วิธีการวิเคราะห์และประเมินผลกระทบและมาตรฐานเปรียบเทียบ โดยความถี่ ระยะเวลา และช่วงเวลาของการเก็บตัวอย่าง อย่างน้อยจะต้องดำเนินการตามที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.3) บริษัทที่ปรึกษาได้แสดงภาพถ่ายสีในขณะทำการเก็บตัวอย่าง ภาพถ่ายสีเครื่องมือขณะตรวจวัด พร้อมทั้งแสดงวันที่และเวลาอยู่ในภาพถ่ายอย่างชัดเจน โดยการถ่ายภาพจะแสดงให้เห็นว่าเป็นการตรวจวัดตามสถานที่ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กรณีที่มีการเก็บตัวอย่างและนำมาวิเคราะห์ในห้องปฏิบัติการ จะมีหนังสือรับรองผลการวิเคราะห์โดยห้องปฏิบัติการที่ขึ้นทะเบียนกับหน่วยงานราชการ และมีสำเนาใบอนุญาตจากหน่วยงานราชการนั้นๆ แสดงประกอบไว้ในรายงาน

4.4) บริษัทที่ปรึกษาได้เปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย (หากไม่มีจะใช้มาตรฐานสากลอื่นที่เป็นที่ยอมรับ) เพื่อวิเคราะห์สภาพปัญหา และสาเหตุของปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน รวมถึงจะวิเคราะห์เปรียบเทียบความสอดคล้อง และแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมในแต่ละปัจจัยกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งประมวลผลวิเคราะห์สาเหตุของการเปลี่ยนแปลงให้ชัดเจน และให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ทั้งนี้กรณีที่แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของผลการติดตามและผลการคาดการณ์ไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน หรือแตกต่างกันมากจนหาสาเหตุของปัญหาไม่ได้ บริษัทที่ปรึกษาจะคาดการณ์ผลกระทบในปัจจุบันนี้ๆ ให้กับกรมทางหลวงใหม่ เพื่อประโยชน์ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในปัดๆ ไป รวมถึงเสนอแนะแผนการจัดการสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม และสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ต่อไป

4.5) บริษัทที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาตรวจสอบ กรณีที่อาจมีปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมอื่นที่บริษัทที่ปรึกษาคาดว่าจะมีผลกระทบนอกเหนือไปจากที่ได้แสดงไว้ในตารางข้างต้น และมีแนวโน้มจะก่อให้เกิดผลกระทบในระดับที่มีนัยสำคัญ โดยจะทำการตรวจวัด วิเคราะห์ และประเมินผลกระทบนั้นๆ พร้อมทั้งระบุสาเหตุ รวมทั้งข้อเสนอแนะวิธีการป้องกันและแก้ไขผลกระทบไว้ในรายงานโดยละเอียด

4.6) บริษัทที่ปรึกษาได้ประสานงาน และแจ้งผลให้แก่กรมทางหลวงทราบในทันทีที่พบว่าโครงการส่งผลกระทบต่อสภาพสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ พร้อมทั้งให้คำแนะนำและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ทั้งนี้เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างทันท่วงที

5) สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

บริษัทที่ปรึกษาได้นำเสนอผลสรุปการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้มีความชัดเจน และกระชับ สามารถอ่านเข้าใจได้ง่าย พร้อมทั้งใช้ภาพสีในมาตราส่วนที่เหมาะสม ประกอบการบรรยายในส่วนที่เป็นสาระสำคัญเพื่อให้สามารถแยกแยะความแตกต่างได้โดยง่าย โดยเนื้อหาจะครอบคลุมประเด็นหลัก ดังนี้

5.1) สรุปผลการศึกษาทั้งหมดที่ดำเนินการ

5.2) สรุปผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ และแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.3) สรุปผลการวิเคราะห์ เปรียบเทียบ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ได้ดำเนินการไว้กับรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยจัดลำดับประเด็นปัญหาสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญที่เกิดขึ้นจริงในพื้นที่ และแสดงเหตุผลประกอบอย่างชัดเจน

6) ข้อเสนอแนะ

6.1) บริษัทที่ปรึกษาได้ทำการวิเคราะห์ รวบรวมปัญหาและอุปสรรคทั้งหมดที่เกิดขึ้นกับโครงการต่อการปฏิบัติตามมาตรการ และแผนปฏิบัติการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ ของโครงการ

6.2) บริษัทที่ปรึกษาได้เสนอแผนการปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่สามารถนำไปปฏิบัติได้จริงสอดคล้องกับสภาพโครงการ และ/หรือสภาพแวดล้อมปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไปจากที่ได้นำเสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งได้รับความเห็นชอบแล้ว โดยให้เหตุผลประกอบอย่างละเอียด

6.3) บริษัทที่ปรึกษาได้ให้ข้อเสนอแนะและเสนอแนวทางในการปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยเรียงตามลำดับความจำเป็นเร่งด่วนพร้อมทั้งจัดทำแผนปฏิบัติการที่เป็นรูปธรรมสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ

6.4) บริษัทที่ปรึกษาได้ให้ข้อเสนอแนะ โดยอาจปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมหรือจัดทำขึ้นใหม่โดยละเอียดให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบันและผลของการคาดการณ์ในอนาคต เพื่อกรมทางหลวงจะสามารถดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการนี้ในครั้งต่อไปได้