

## บทที่ 7

### สรุปผลการดำเนินการและข้อเสนอแนะ

#### 7.1 สรุปผลการดำเนินการ

การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2) กรุงเทพมหานคร มีระยะเวลาดำเนินการตามสัญญาทั้งสิ้น 24 เดือน โดยเริ่มดำเนินการเมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม พ.ศ. 2563 และจะสิ้นสุดการดำเนินการในวันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2565 สามารถสรุปผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ได้ดังนี้

##### 7.1.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ปัจจุบัน (มีนาคม พ.ศ. 2565) โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2) ช่วงทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน-เอกชัย มีการแบ่งการก่อสร้างออกเป็น 3 ตอน ซึ่งยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างไม่แล้วเสร็จ มีรายละเอียดดังนี้

1) ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จากการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการ ทั้ง 3 ตอน ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ในลักษณะเดียวกัน สามารถสรุปได้ดังนี้ (ตารางที่ 7.1-1 และตารางที่ 7.1-2)

มีการปฏิบัติตามมาตรการครบถ้วน	235	มาตรการ
มีการปฏิบัติตามมาตรการไม่ครบถ้วน	25	มาตรการ
มาตรการที่ไม่ได้ปฏิบัติ	14	มาตรการ
มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้	46	มาตรการ
มาตรการที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ	23	มาตรการ
รวม	<u>343</u>	มาตรการ

อย่างไรก็ตามจากการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม บางมาตรการที่ไม่ได้ปฏิบัติ หรือมีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน แต่ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีมาตรการทดแทนอื่นๆ ซึ่งสามารถลดผลกระทบได้เช่นเดียวกัน

2) ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม : ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า แผนปฏิบัติการที่มีการปฏิบัติตามครบถ้วน ได้แก่ “แผนปฏิบัติการรื้อย้ายต้นไม้บริเวณเกาะกลางทางหลวงหมายเลข 35 แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคม และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านสาธารณสุขและสุขภาพ/อาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน” ส่วน “แผนการจัดภูมิทัศน์เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียวของโครงการ และ แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านการปรับปรุงภูมิทัศน์และสุนทรียภาพ” ยังไม่สามารถประเมินผลได้ เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างยังไม่แล้วเสร็จตลอดทั้งแนวเส้นทางโครงการ สำหรับแผนปฏิบัติการอื่นๆ ที่มีการปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน หรือยังไม่ได้ปฏิบัติตาม สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 7.1-1 และตารางที่ 7.1-2

<p>ตารางที่ 7.1-1</p> <p>สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 ที่มีการปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน</p>			
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไข
ทรัพยากรดิน	<p>- การขุดเจาะฐานรากโครงสร้างทางยกระดับ กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างใช้สารละลายโพลิเมอร์ (polymer) แทนสารละลายเบนโทไนต์ (bentonite) เพื่อพองหลุมเจาะขณะทำการเจาะเสาเข็มและยึดปฏิบัติอย่างเคร่งครัด</p>	<p>- มีการใช้สารละลายโพลิเมอร์ ในการพองหลุมเจาะแบบกลม</p> <p>- มีความจำเป็นต้องใช้สารละลายเบนโทไนต์ ในการพองหลุมเจาะแบบสี่เหลี่ยม ซึ่งเป็นโครงสร้างขนาดใหญ่ เนื่องจากเบนโทไนต์ มีความสามารถในการพองหลุมเจาะได้ดีกว่าโพลิเมอร์</p>	<p>มาตรการที่แนะนำเพิ่มเติม ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องใช้สารละลายเบนโทไนต์ มีดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>กำหนดปริมาณการใช้สารละลายเบนโทไนต์ให้เพียงพอกับการใช้งาน (ไม่เกิน 2,000 ลบ.ม. แต่ในกรณีที่เพียงพอต่อการใช้งาน สามารถเพิ่มปริมาณได้ตามความเหมาะสม) เพื่อลดปริมาณการเก็บสำรองสารละลายเบนโทไนต์ในพื้นที่มากเกินไป</li> <li>กรณีที่มีสารละลายเบนโทไนต์เหลือจากการก่อสร้างในแต่ละครั้ง ต้องสูบลบกลับเข้าไปในถังเก็บสารละลาย และนำสารดังกล่าวมาใช้ในการก่อสร้างเสาเข็มต้นอื่นที่เหลือต่อไป</li> <li>สำหรับคนงานที่ปฏิบัติงานที่อาจมีความจำเป็นต้องสัมผัสสารละลายเบนโทไนต์ ต้องสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัยส่วนบุคคล เช่น ถุงมือยาง เพื่อความปลอดภัย และป้องกันการสัมผัสสารละลายเบนโทไนต์โดยตรง เนื่องจากสารละลายเบนโทไนต์เป็นสารที่มีฤทธิ์ทำให้เกิดการระคายเคืองต่อระบบทางเดินหายใจ ตา และผิวหนังของผู้สัมผัสโดยตรง</li> <li>ต้องแยกเก็บกองดินที่ปนเปื้อนสารละลายเบนโทไนต์ และดินที่ไม่ปนเปื้อนออกจากกัน รวมทั้งประสานงานกับแขวงทางหลวงธนบุรี และแขวงทางหลวงสมุทรสาคร ในการนำดินดังกล่าวไปใช้ประโยชน์อย่างเหมาะสมต่อไป โดยไม่เหลือทิ้งไว้ในพื้นที่</li> <li>จัดพื้นที่เก็บกองดินที่มีการปนเปื้อนสารละลายเบนโทไนต์ อยู่ห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 150 เมตร พร้อมทั้งขุดรางระบายน้ำรอบพื้นที่เก็บกอง และจัดให้มีบ่อพักน้ำเพื่อรองรับน้ำฝนที่ชะล้างกองดิน และนำน้ำจากบ่อพักน้ำกลับมายึดพรมกองดินทั้งหมดโดยไม่มีภาระระบายออกสู่ภายนอกพื้นที่โครงการ</li> </ul>

<p>ตารางที่ 7.1-1</p> <p>สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 ที่มีการปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน (ต่อ)</p>			
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไข
ทรัพยากรดิน (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ต้องปิดคลุมท้ายรถบรรทุกที่ใช้ในการลำเลียงเศษมวลดินและวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้มิดชิด โดยมีชายผ้าหรือชายวัสดุอื่นๆ ยื่นยาวลงมากกว่าส่วนการบรรทุกวัสดุอย่างน้อย 30 เซนติเมตร เพื่อป้องกันการร่วงหล่นของเศษดินตกลงสู่ผิวจราจร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการปิดคลุมกระบะบรรทุกของรถขนส่งวัสดุก่อสร้างจากแหล่งวัสดุก่อสร้างมายังพื้นที่เก็บกอง</li> <li>- ไม่มีการปิดคลุมกระบะบรรทุกในการขนส่งจากพื้นที่เก็บกองไปยังพื้นที่ก่อสร้างเนื่องจากเป็นการขนส่งในระยะทางใกล้ๆ</li> </ul>	จัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดยกกวาดเศษดินออกจากผิวการจราจร และพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำทุกวัน
น้ำผิวดิน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องดำเนินการทยอยเปิดหน้าดินเฉพาะบริเวณที่จะทำงานเท่านั้นและเมื่อทำการก่อสร้างในแต่ละช่วงแล้วเสร็จ ให้ทำการปลูกพืชคลุมดินหรือตาดคอนกรีตทันที เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของดินลงสู่แหล่งน้ำ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการ มีการเปิดหน้าดินเฉพาะบริเวณที่จำเป็นต่อการก่อสร้าง</li> <li>- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่มีการปลูกพืชคลุมดินหรือตาดคอนกรีต</li> </ul>	รอดำเนินการ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ต้องเก็บกองวัสดุก่อสร้างไว้ในพื้นที่ที่เหมาะสม มีสิ่งปกคลุมหรือมีผ้าใบปกคลุมเพื่อป้องกันการชะล้าง และต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 150 เมตร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการนำดินที่ขุดออกจากพื้นที่ก่อสร้าง มาเก็บกองไว้บริเวณพื้นที่เก็บกอง ที่บริเวณบ้านพักคนงาน ซึ่งมีระยะห่างจากแหล่งน้ำ ระหว่าง 330-557 เมตร</li> <li>- ไม่มีการปิดคลุมกองวัสดุก่อสร้าง</li> </ul>	ระยะห่างระหว่างพื้นที่กองวัสดุก่อสร้างกับแหล่งน้ำต่างๆ พบว่า มีระยะทางมากกว่า 150 เมตร ซึ่งเป็นระยะทางที่ไกลเกินกว่าจะได้รับผลกระทบจากการชะล้างเศษดินจากกองวัสดุก่อสร้างในช่วงฤดูฝน จึงอาจไม่จำเป็นต้องจัดหาวัสดุปกคลุม
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผู้รับจ้างก่อสร้าง ต้องทำการเทพื้นคอนกรีตในบริเวณที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมันและไขมัน ตลอดจนสารอันตรายอื่นๆ ได้แก่ ลานซ่อมบำรุงเครื่องจักร ลานล้างรถ พื้นที่จัดเก็บถังน้ำมันเชื้อเพลิง ถังน้ำมันเครื่อง ถังน้ำมันที่ใช้แล้ว โดยทำเป็นพื้นคอนกรีตที่ยกขอบโดยรอบ เพื่อป้องกันมิให้น้ำมัน ไขมัน หรือสารอันตรายที่รั่วไหลกระจายลงสู่พื้นที่รอบข้างและต่อเชื่อมท่อระหว่างพื้นคอนกรีตและบ่อดักไขมัน เพื่อดักคราบไขมันจากบ่อและรวบรวมเก็บไว้ในถัง เพื่อนำไปกำจัดในสถานที่ที่ถูกหลักสุขาภิบาล สำหรับน้ำเสียภายหลังดักคราบไขมันแล้ว ให้ระบายลงสู่ระบบบำบัดน้ำเสียต่อไป</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการเทพื้นคอนกรีตบริเวณที่จัดเก็บถังน้ำมันเชื้อเพลิงบริเวณโรงซ่อมบำรุง เพื่อป้องกันการรั่วไหลของน้ำมัน</li> <li>- ไม่มีบ่อดักไขมัน เนื่องจากมีการจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้ว เพื่อนำกลับไปใช้ใหม่</li> </ul>	จัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้ว เพื่อนำไปในการทาแบบและชโลมเครื่องมือเครื่องจักรต่างๆ เพื่อป้องกันการเกิดสนิม และจากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินในคลองคอกควาย พบว่า มีค่าน้ำมันและไขมันอยู่ในระดับต่ำ

<p>ตารางที่ 7.1-1</p> <p>สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 ที่มีการปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน (ต่อ)</p>			
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไข
น้ำผิวดิน (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ต้องติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกราะ-กรองไร้อากาศ ขนาด 2.0, 1.8 และ 16.0 ลูกบาศก์เมตร เพื่อรองรับและบำบัดน้ำเสียจากห้องน้ำ-ห้องส้วม โรงซ่อมบำรุง และโรงอาหาร ที่มีระยะเวลาการเก็บกักอย่างน้อยไม่ต่ำกว่า 24 ชั่วโมง เพื่อบำบัดน้ำเสียให้ได้มาตรฐานก่อนปล่อยออกสู่ภายนอก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสีย แบบเกราะ-กรองไร้อากาศ สำหรับบำบัดน้ำเสียจากห้องส้วมของคณงานก่อสร้าง</li> <li>- ไม่ได้จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียบริเวณโรงซ่อมบำรุง เนื่องจากมีปริมาณน้ำเสียน้อยมาก โดยส่วนใหญ่เป็นน้ำมันจากการซ่อมบำรุง</li> </ul>	มีการจัดเตรียมภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้ว เพื่อนำไปในการทาแบบและขโมเครื่องมือเครื่องจักรต่างๆ เพื่อป้องกันการเกิดสนิม และจากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินในคลองคอกควาย พบว่ามีค่าน้ำมันและไขมันอยู่ในระดับต่ำ
อากาศ และบรรยากาศ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ต้องใช้วัสดุปิดคลุมส่วนบรรทุกของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ให้มิดชิด โดยต้องมีชายผ้าหรือชายวัสดุอื่นๆ ยื่นยาวลงมามากกว่าส่วนการบรรทุกอย่างน้อย 30 เซนติเมตร เพื่อป้องกันมิให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและป้องกันการตกลงของวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ลงสู่พื้นผิวจราจร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการปิดคลุมส่วนบรรทุกในการขนส่งจากแหล่งวัสดุมายังพื้นที่เก็บกอง</li> <li>- ไม่มีการปิดคลุมกระบะบรรทุกการขนส่งอุปกรณ์ก่อสร้างจากพื้นที่เก็บกอง ไปยังพื้นที่ก่อสร้าง เนื่องจากพื้นที่เก็บกองของโครงการตอน 1-ตอน 3 มีระยะห่างจากพื้นที่ก่อสร้างเพียง 170- 570 เมตร ซึ่งเป็นการขนส่งในระยะทางใกล้ๆ</li> </ul>	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยกวาดเศษดินออกจากผิวการจราจร และพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำทุกวัน เมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวัดปริมาณฝุ่นละออง พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ต้องทำความสะอาดล้อของยานพาหนะทุกชนิดก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง โดยจัดสถานที่สำหรับล้างล้อและตัวรถพร้อมอุปกรณ์ที่ใช้ฉีดที่มีความดันสูง เพื่อป้องกันมิให้เศษดินที่ติดกับล้อรถตกลงบริเวณถนน</li> </ul>	<p>เนื่องจากโครงการมีพื้นที่ก่อสร้างอยู่บริเวณเกาะกลางทางหลวงหมายเลข 35 ทำให้ไม่มีพื้นที่เพียงพอสำหรับทำล้างล้อรถ</p>	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดที่ล้างล้อรถ และทำความสะอาดยานพาหนะไว้บริเวณบ้านพักคณงานก่อสร้าง ซึ่งอยู่ห่างจากพื้นที่ก่อสร้าง ระหว่าง 170-570 เมตร เมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวัดปริมาณฝุ่นละออง พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ต้องปิดคลุมท้ายรถบรรทุกที่ใช้ในการลำเลียงเศษมวลดินและวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้มิดชิด โดยมีชายผ้าหรือชายวัสดุอื่นๆ ยื่นยาวลงมามากกว่าส่วนการบรรทุกวัสดุอย่างน้อย 30 เซนติเมตร เพื่อป้องกันการร่วงหล่นของเศษดินตกลงสู่ผิวจราจร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการปิดคลุมกระบะบรรทุกของรถขนส่งวัสดุก่อสร้างจากแหล่งวัสดุก่อสร้างมายังพื้นที่เก็บกอง</li> <li>- ไม่มีการปิดคลุมกระบะบรรทุกในการขนส่งจากพื้นที่เก็บกองไปยังพื้นที่ก่อสร้าง เนื่องจากเป็นการขนส่งในระยะทางใกล้ๆ</li> </ul>	จัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดคอยกวาดเศษดินออกจากผิวการจราจร และพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำทุกวัน

<p>ตารางที่ 7.1-1</p> <p>สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 ที่มีการปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน (ต่อ)</p>			
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไข
ระบบนิเวศ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ต้องติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกรอะ-กรองไร้อากาศ ขนาด 2.0, 1.8 และ 16.0 ลูกบาศก์เมตร เพื่อรองรับและบำบัดน้ำเสียจากห้องน้ำ-ห้องส้วม โรงซ่อมบำรุง และโรงอาหาร ที่มีระยะเวลาการเก็บกักอย่างน้อยไม่ต่ำกว่า 24 ชั่วโมง เพื่อบำบัดน้ำเสียให้ได้มาตรฐานก่อนปล่อยออกสู่ภายนอก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสีย แบบเกรอะ-กรองไร้อากาศ สำหรับบำบัดน้ำเสียจากห้องส้วมของคณงานก่อสร้าง</li> <li>- ไม่ได้จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียบริเวณโรงซ่อมบำรุง เนื่องจากมีปริมาณน้ำเสียน้อยมาก โดยส่วนใหญ่เป็นน้ำมันจากการซ่อมบำรุง</li> </ul>	มีการจัดเตรียมภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้ว เพื่อนำไปในการทาแบบและชโลมเครื่องมือเครื่องจักรต่างๆ เพื่อป้องกันการเกิดสนิม และจากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินในคลองคอกควาย พบว่ามีค่าน้ำมันและไขมันอยู่ในระดับต่ำ
อุบัติเหตุและความปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ต้องทำความสะอาดล้อของยานพาหนะทุกชนิดก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง โดยจัดสถานที่สำหรับล้างล้อและตัวรถพร้อมอุปกรณ์ที่ใช้ฉีดที่มีความดันสูง เพื่อป้องกันไม่ให้เศษดินที่ติดกับล้อรถตกลงบริเวณถนน</li> </ul>	เนื่องจากโครงการมีพื้นที่ก่อสร้างอยู่บริเวณเกาะกลางทางหลวงหมายเลข 35 ทำให้ไม่มีพื้นที่เพียงพอสำหรับทำที่ล้างล้อรถ	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดที่ล้างล้อรถ และทำความสะอาดยานพาหนะไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งอยู่ห่างจากพื้นที่ก่อสร้าง ระหว่าง 170-570 เมตร เมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวัดปริมาณฝุ่นละออง พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ต้องปิดคลุมท้ายรถบรรทุกที่ใช้ในการลำเลียงเศษมวลดินและวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้มิดชิด โดยมีชายผ้าหรือชายวัสดุอื่นๆ ยื่นยาวลงมามากกว่าส่วนการบรรทุกวัสดุอย่างน้อย 30 เซนติเมตร เพื่อป้องกันการร่วหล่นของเศษดินตกลงสู่ผิวจราจร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการปิดคลุมกระบะบรรทุกของรถขนส่งวัสดุก่อสร้างจากแหล่งวัสดุก่อสร้างมายังพื้นที่เก็บกอง</li> <li>- ไม่มีการปิดคลุมกระบะบรรทุกในการขนส่งจากพื้นที่เก็บกองไปยังพื้นที่ก่อสร้าง เนื่องจากเป็นการขนส่งในระยะทางใกล้ๆ</li> </ul>	จัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดกวาดเศษดินออกจากผิวการจราจร และพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำทุกวัน

<p>ตารางที่ 7.1-2</p> <p>สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 ที่ไม่ปฏิบัติ</p>			
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไข
ทรัพยากรดิน	- นำเศษมวลดินที่เกิดจากการก่อสร้างฐานรากทางยกระดับและทางขึ้น-ลงโครงการไปใช้เป็นวัสดุก่อสร้างในงานดินถมในพื้นที่ก่อสร้างศูนย์ควบคุมกลางสมุทรสาคร (กม.31+000) และพื้นที่ก่อสร้างสถานีบริการทางหลวง (กม.46+900)	- ผู้รับเหมาก่อสร้างไม่สามารถนำดินชุดจากการก่อสร้างฐานรากไปปรับถมพื้นที่ก่อสร้างของกรมทางหลวง (กม.31+000 หรือ กม.46+900) เนื่องจากบริเวณที่กำหนดมีระยะห่างจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการค่อนข้างมาก ซึ่งทำให้เกิดผลกระทบต่อความไม่สะดวกในด้านการจราจร โดยมีระยะห่างจากโครงการแต่ละตอน ดังนี้ - ระยะห่างจากโครงการฯ ตอน 1 ประมาณ 16.5 กิโลเมตร และ 32.4 กิโลเมตร - ระยะห่างจากโครงการฯ ตอน 2 ประมาณ 12.4 กิโลเมตร และ 28.3 กิโลเมตร - ระยะห่างจากโครงการฯ ตอน 3 ประมาณ 10.5 กิโลเมตร และ 26.4 กิโลเมตร	นำดินชุดจากพื้นที่ก่อสร้างบางส่วนไปปรับถมพื้นที่ก่อสร้าง และส่วนที่เหลือไปเก็บกองไว้ที่พื้นที่กองดินชั่วคราวภายในบ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งมีระยะห่างจากพื้นที่ก่อสร้าง โครงการฯ แต่ละตอน เพื่อรอให้แนวทางหลวงธนบุรี และแนวทางหลวงสมุทรสาคร ไปดำเนินการตามระเบียบ โดยมีระยะห่างจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการแต่ละตอน ดังนี้ - ระยะห่างจากโครงการฯ ตอน 1 ประมาณ 560 เมตร - ระยะห่างจากโครงการฯ ตอน 2 ประมาณ 170 เมตร - ระยะห่างจากโครงการฯ ตอน 3 ประมาณ 570 เมตร , ตอน 2 และ ตอน 3 เท่ากับ 560 เมตรระหว่าง 170-570 เมตร
	- การขุดดินใกล้แหล่งน้ำ ต้องติดตั้งรั้วตักตะกอนแบบ Temporary Silt Fence เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดินลงสู่ลำน้ำ	ผู้รับเหมาก่อสร้างไม่สามารถติดตั้งรั้วตักตะกอนดังกล่าวได้ เนื่องจากมีพื้นที่ก่อสร้างอยู่บริเวณเกาะกลางทางหลวงหมายเลข 35 ที่ปัจจุบันมีการสัญจรของผู้ใช้ทาง รวมทั้งริมสองข้างทางหลวงมีลักษณะเป็นชุมชน และสถานประกอบการต่างๆ การติดตั้งรั้วตักตะกอนดิน จะทำให้น้ำระบายจากผิวจราจรลงสู่ทางระบายน้ำได้ช้าลง และอาจเกิดปัญหาด้านการระบายน้ำในพื้นที่ได้	ใช้ระบบระบายน้ำของทางหลวงหมายเลข 35 ระดับดิน ซึ่งมีบ่อพักน้ำเป็นระยะๆ รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบสภาพการระบายน้ำบริเวณบ่อพักตะกอนที่อยู่ใกล้กับแหล่งน้ำ หากพบว่ามีตะกอนมาก จะดำเนินการขุดลอก ซึ่งสามารถป้องกันการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำได้
	- การเก็บกองวัสดุก่อสร้างของโครงการและดินที่ขุดออกจากการก่อสร้างจะต้องจัดเก็บในพื้นที่ที่มีสิ่งปกคลุมหรือมีผ้าใบปกคลุม เพื่อป้องกันการชะล้างเศษวัสดุก่อสร้าง	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการนำดินที่ขุดออกจากพื้นที่ก่อสร้าง มาเก็บกองไว้บริเวณพื้นที่เก็บกอง ที่บริเวณบ้านพักคนงาน ซึ่งมีระยะห่างจากแหล่งน้ำ ระหว่าง 330-557 เมตร	เมื่อพิจารณาลักษณะภูมิประเทศเป็นที่ราบ และระยะห่างระหว่างพื้นที่กองวัสดุก่อสร้าง กับแหล่งน้ำต่างๆ พบว่า เป็นระยะทางที่ไกลเกินกว่าจะได้รับผลกระทบจากการชะล้างเศษดินจากกองวัสดุก่อสร้างในช่วงฤดูฝน จึงอาจไม่จำเป็นต้องจัดหาวัสดุปกคลุม
น้ำผิวดิน	- หลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงฤดูฝนและ/หรือใช้เวลาก่อสร้างให้น้อยที่สุด	เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างหลักของโครงการเป็นการก่อสร้างโครงสร้างของทางยกระดับ ซึ่งมีความจำเป็นต้องดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างอย่างต่อเนื่องทั้งในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง เพื่อให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้หลีกเลี่ยงการขุดดินและถมดินในช่วงที่ฝนตกหนัก (ปริมาณฝนมากกว่า 35 มม./วัน

<p>ตารางที่ 7.1-2</p> <p>สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 ที่ไม่ปฏิบัติ (ต่อ)</p>			
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไข
น้ำผิวดิน (ต่อ)	<p>- การก่อสร้างตัดผ่านแหล่งน้ำทั้ง 5 บริเวณ ได้แก่ คลองขุดใหม่ บริเวณ กม.10+598 คลองเลนเปน บริเวณ กม.11+015 คลองระหาญ บริเวณ กม.13+036 คลองบางน้ำจืด บริเวณ กม.17+028 คลองคอกควาย บริเวณ กม. 20+380 ให้ดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง และใช้เวลาก่อสร้างให้สั้นที่สุด เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำและเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จต้องรื้อถอนสิ่งก่อสร้างต่างๆ ออกให้หมด รวมทั้งปรับปรุงและฟื้นฟูสภาพแหล่งน้ำและตลิ่งให้มีสภาพใกล้เคียงกับสภาพเดิมมากที่สุด</p>	<p>เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างหลักของโครงการเป็นการก่อสร้างโครงสร้างของทางยกระดับ ซึ่งมีความจำเป็นต้องดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างอย่างต่อเนื่องทั้งในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง เพื่อให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด</p>	<p>ผู้รับเหมาก่อสร้างได้หลีกเลี่ยงการขุดดินและถมดินในช่วงที่ฝนตกหนัก (ปริมาณฝนมากกว่า 35 มม./วัน</p>
	<p>- ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องหลีกเลี่ยงกิจกรรมขุดดิน/ถมดินในช่วงฤดูฝน</p>	<p>เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างหลักของโครงการเป็นการก่อสร้างโครงสร้างของทางยกระดับ ซึ่งมีความจำเป็นต้องดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างอย่างต่อเนื่องทั้งในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง เพื่อให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด</p>	<p>ผู้รับเหมาก่อสร้างได้หลีกเลี่ยงการขุดดินและถมดินในช่วงที่ฝนตกหนัก (ปริมาณฝนมากกว่า 35 มม./วัน</p>
	<p>- บริเวณที่มีการก่อสร้างช่วงตัดผ่านแหล่งน้ำให้ก่อสร้างวางระบายน้ำชั่วคราวจากพื้นที่ก่อสร้างลงสู่บ่อตกตะกอนชั่วคราว โดยมีการขุดบ่อตกตะกอนและวางน้ำก่อนถึงแหล่งน้ำประมาณ 200 เมตร</p>	<p>ผู้รับเหมาก่อสร้าง ไม่ได้จัดให้มีรางน้ำและบ่อตกตะกอนชั่วคราว เนื่องจากมีการใช้ระบบระบายน้ำของทางหลวงหมายเลข 35 ระดับดิน ซึ่งได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ</p>	<p>จัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบปริมาณตะกอนในบ่อพักที่อยู่ใกล้แหล่งน้ำอย่างสม่ำเสมอ</p>
	<p>- การขุดดินใกล้แหล่งน้ำ ต้องติดตั้งรั้วตกตะกอนแบบ Temporary Silt Fence เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดินลงสู่ลำน้ำ</p>	<p>ผู้รับเหมาก่อสร้างไม่สามารถติดตั้งรั้วตกตะกอนดังกล่าวได้ เนื่องจากมีพื้นที่ก่อสร้างอยู่บริเวณเกาะกลางทางหลวงหมายเลข 35 ที่ปัจจุบันมีการสัญจรของผู้ใช้ทาง รวมทั้งริมสองข้างทางหลวงมีลักษณะเป็นชุมชน และสถานประกอบการต่างๆ การติดตั้งรั้วตกตะกอนดิน จะทำให้น้ำระบายจากผิวจราจรลงสู่ทางระบายน้ำได้ช้าลง และอาจเกิดปัญหาด้านการระบายน้ำในพื้นที่ได้</p>	<p>ใช้ระบบระบายน้ำของทางหลวงหมายเลข 35 ระดับดิน รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบสภาพการระบายน้ำบริเวณบ่อพักตะกอนที่อยู่ใกล้กับแหล่งน้ำ หากพบว่ามีตะกอนมากให้ขุดลอก</p>

<p>ตารางที่ 7.1-2</p> <p>สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 ที่ไม่ปฏิบัติ (ต่อ)</p>			
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไข
อากาศ และบรรยากาศ	ติดตั้งรั้วทึบชั่วคราวชนิดเมทัลชีท (Metal Sheet) หนา 0.5 มิลลิเมตร สูงอย่างน้อย 2.0 เมตร บริเวณเกาะกลางทางหลวงหมายเลข 35 ช่วงที่ผ่านพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	ไม่มีการติดตั้งรั้วทึบชั่วคราว ชนิดเมทัลชีท ตามที่มาตรการกำหนด	มีการติดตั้งผ้าใบบน Concrete Barrier รอบบริเวณที่มีการก่อสร้างแทนการก่อสร้างรั้วทึบ ซึ่งสามารถช่วยป้องกันฝุ่นละออง จากกิจกรรมการก่อสร้างได้ระดับหนึ่ง ซึ่งสอดคล้องกับผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ที่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งรั้วทึบชั่วคราว ชนิดเมทัลชีท
ระดับเสียง	ติดตั้งรั้วทึบชั่วคราวชนิดเมทัลชีท (Metal Sheet) หนา 0.5 มิลลิเมตร สูงอย่างน้อย 2.0 เมตร บริเวณเกาะกลางทางหลวงหมายเลข 35 ช่วงที่ผ่านพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	ไม่มีการติดตั้งรั้วทึบชั่วคราว ชนิดเมทัลชีท ตามที่มาตรการกำหนด	มีการติดตั้งผ้าใบบน Concrete Barrier รอบบริเวณที่มีการก่อสร้างแทนการก่อสร้างรั้วทึบ ซึ่งสามารถช่วยลดระดับเสียง จากกิจกรรมการก่อสร้างได้ระดับหนึ่ง ซึ่งสอดคล้องกับผลการตรวจวัดระดับเสียงที่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งรั้วทึบชั่วคราว ชนิดเมทัลชีท
ระบบนิเวศ	- การขุดดินใกล้แหล่งน้ำ ต้องติดตั้งรั้วดักตะกอนแบบ Temporary Silt Fence เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดินลงสู่ลำน้ำ	ผู้รับเหมาก่อสร้างไม่สามารถติดตั้งรั้วดักตะกอนดังกล่าวได้ เนื่องจากมีพื้นที่ก่อสร้างอยู่บริเวณเกาะกลางทางหลวงหมายเลข 35 ที่ปัจจุบันมีการสัญจรของผู้ใช้ทาง รวมทั้งริมสองข้างทางหลวงมีลักษณะเป็นชุมชน และสถานประกอบการต่างๆ การติดตั้งรั้วดักตะกอนดิน จะทำให้น้ำระบายจากผิวจราจรลงสู่ทางระบายน้ำได้ช้าลง และอาจเกิดปัญหาด้านการระบายน้ำในพื้นที่ได้	ใช้ระบบระบายน้ำของทางหลวงหมายเลข 35 ระดับดิน รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบสภาพการระบายน้ำบริเวณบ่อพักตะกอนที่อยู่ใกล้กับแหล่งน้ำ หากพบว่า มีตะกอนมากให้ขุดลอก
การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ	- หลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงฤดูฝนและ/หรือใช้เวลาก่อสร้างให้น้อยที่สุด	เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างหลักของโครงการเป็นการก่อสร้างโครงสร้างของทางยกระดับ ซึ่งมีความจำเป็นต้องดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างอย่างต่อเนื่องทั้งในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง เพื่อให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้หลีกเลี่ยงการขุดดินและถมดินในช่วงที่ฝนตกหนัก (ปริมาณฝนมากกว่า 35 มม./วัน



<p>ตารางที่ 7.1-2</p> <p>สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 ที่ไม่ปฏิบัติ (ต่อ)</p>			
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไข
การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ (ต่อ)	- การก่อสร้างตัดผ่านแหล่งน้ำทั้ง 5 บริเวณ ได้แก่ คลองขุดใหม่ บริเวณ กม.10+598 คลองเลนเปน บริเวณ กม.11+015 คลองระหาญ บริเวณ กม.13+036 คลองบางน้ำจืด บริเวณ กม.17+028 คลองคอกควาย บริเวณ กม. 20+380 ให้ดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง และใช้เวลาก่อสร้างให้สั้นที่สุด เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำและเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จต้องรื้อถอนสิ่งก่อสร้างต่างๆ ออกให้หมด รวมทั้งปรับปรุงและฟื้นฟูสภาพแหล่งน้ำและตลิ่งให้มีสภาพใกล้เคียงกับสภาพเดิมมากที่สุด	เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างหลักของโครงการเป็นการก่อสร้างโครงสร้างของทางยกระดับ ซึ่งมีความจำเป็นต้องดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างอย่างต่อเนื่องทั้งในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง เพื่อให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้หลีกเลี่ยงการขุดดินและถมดินในช่วงที่ฝนตกหนัก (ปริมาณฝนมากกว่า 35 มม./วัน
	- ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องหลีกเลี่ยงกิจกรรมขุดดิน/ถมดินในช่วงฤดูฝน	เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างหลักของโครงการเป็นการก่อสร้างโครงสร้างของทางยกระดับ ซึ่งมีความจำเป็นต้องดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างอย่างต่อเนื่องทั้งในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง เพื่อให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้หลีกเลี่ยงการขุดดินและถมดินในช่วงที่ฝนตกหนัก (ปริมาณฝนมากกว่า 35 มม./วัน
	- บริเวณที่มีการก่อสร้างช่วงตัดผ่านแหล่งน้ำให้ก่อสร้างรางระบายน้ำชั่วคราวจากพื้นที่ก่อสร้างลงสู่บ่อตกตะกอนชั่วคราว โดยมีการขุดบ่อตกตะกอนและวางน้ำก่อนถึงแหล่งน้ำประมาณ 200 เมตร	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ไม่ได้จัดให้มีรางน้ำและบ่อตกตะกอนชั่วคราว เนื่องจากมีการใช้ระบบระบายน้ำของทางหลวงหมายเลข 35 ระดับดิน ซึ่งได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ	จัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบปริมาณตะกอนในบ่อพักที่อยู่ใกล้แหล่งน้ำอย่างสม่ำเสมอ
ความปลอดภัยในสังคม	ติดตั้งรั้วทึบชั่วคราวชนิดเมทัลชีท (Metal Sheet) หนา 0.5 มิลลิเมตร สูงอย่างน้อย 2.0 เมตร บริเวณเกาะกลางทางหลวงหมายเลข 35 ช่วงที่ผ่านพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	ไม่มีการติดตั้งรั้วทึบชั่วคราว ชนิดเมทัลชีท ตามที่มาตรการกำหนด	มีการติดตั้งผ้าใบบน Concrete Barrier รอบบริเวณที่มีการก่อสร้างแทนการก่อสร้างรั้วทึบ ซึ่งสามารถช่วยลดระดับเสียง จากกิจกรรมการก่อสร้างได้ระดับหนึ่ง ซึ่งสอดคล้องกับผลการตรวจวัดระดับเสียงที่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งรั้วทึบชั่วคราว ชนิดเมทัลชีท
อาชีวอนามัย	- ให้ติดตั้งสัญญาณบอกเหตุประกาศบนบอร์ดของเซฟตี้	ผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ได้ติดตั้งสัญญาณบอกเหตุ ประกาศบนบอร์ดของเซฟตี้	มีการแจ้งเหตุฉุกเฉินผ่านหัวหน้างาน ซึ่งสามารถแจ้งให้คนงานที่อยู่ในพื้นที่ทราบได้ทันที และอย่างทั่วถึง จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งสัญญาณบอกเหตุ บนบอร์ดของเซฟตี้

ตารางที่ 7.1-2 สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 ที่ไม่ปฏิบัติ (ต่อ)			
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไข
ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี	ติดตั้งรั้วทึบชั่วคราวชนิดเมทัลชีท (Metal Sheet) หนา 0.5 มิลลิเมตร สูงอย่างน้อย 2.0 เมตร บริเวณ เกาะกลางทางหลวงหมายเลข 35 ช่วงที่ผ่านพื้นที่อ่อนไหวด้าน สิ่งแวดล้อม	ไม่มีการติดตั้งรั้วทึบชั่วคราว ชนิดเมทัลชีท ตามที่มาตรการกำหนด	มีการติดตั้งผ้าใบบน Concrete Barrier รอบบริเวณที่มีการก่อสร้างแทนการ ก่อสร้างรั้วทึบ ซึ่งสามารถช่วยลดระดับ เสี่ยง จากกิจกรรมการก่อสร้างได้ระดับ หนึ่ง ซึ่งสอดคล้องกับผลการตรวจวัด ระดับเสียงที่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์ มาตรฐาน จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งรั้วทึบ ชั่วคราว ชนิดเมทัลชีท

### 7.1.2 สรุปผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ และประสิทธิผล ของมาตรการป้องกัน แก้ไข และ ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการวิเคราะห์ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า มาตรการที่มีการปฏิบัติตามครบถ้วน เป็นมาตรการ ที่สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น จึงถือว่าเป็นมาตรการที่มีประสิทธิภาพมาก ส่วนมาตรการที่มีการปฏิบัติตามไม่ ครบถ้วน หรือไม่ได้ปฏิบัติ นับเป็นมาตรการที่ไม่มีประสิทธิผล และเป็นมาตรการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ ซึ่งสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ และแผนปฏิบัติการฯ ได้ดังนี้

#### 1) ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ :

มาตรการที่มีประสิทธิภาพมาก	231	มาตรการ
มาตรการที่มีประสิทธิภาพน้อย	0	มาตรการ
มาตรการที่ไม่มีประสิทธิภาพ	0	มาตรการ
มาตรการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	103	มาตรการ
รวม	<u>334</u>	มาตรการ

#### 2) ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ สิ่งแวดล้อม :

แผนปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพมาก	110	รายการ
แผนปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพน้อย	0	รายการ
แผนปฏิบัติการที่ไม่มีประสิทธิภาพ	0	รายการ
แผนปฏิบัติการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	52	รายการ
รวม	<u>162</u>	รายการ

### 7.1.3 สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
ทรัพยากรดิน	- อัตราการชะล้างพังทลายของดินบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ อยู่ในระดับน้อย (0-2 ตัน/ไร่/ปี)  - ผลการคาดการณ์ปริมาณการสูญเสียดิน ตลอดแนวเส้นทางก่อสร้างปัจจุบัน เท่ากับ 60,990 ลบ.ม.	<b>การชะล้างพังทลายของดิน</b> : ไม่พบการชะล้างพังทลายของดินตลอดแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง	-	-
		<b>การสูญเสียดิน</b> : ปริมาณดินขุดออกจากพื้นที่ก่อสร้างมีปริมาณรวม 281,350.749 ลบ.ม. ซึ่งมากกว่าที่รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมคาดการณ์ไว้	เนื่องจากปริมาณดินที่ได้จากการก่อสร้างจริงเป็นไปตามสภาพพื้นที่และจำนวนเสาเข็มที่ได้จากการทดสอบดิน เพื่อออกแบบเสาเข็มใหม่ระหว่างการก่อสร้างอย่างละเอียด ดังนั้นปริมาณดินขุดที่ได้จากการก่อสร้างจึงมีความแม่นยำมากกว่าค่าที่ประมาณการในช่วงที่ศึกษาความเหมาะสม	โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ทั้ง 3 ตอน ได้จัดให้มีพื้นที่เก็บกองดินเพียงพอ ระหว่างรอให้สำนักงานทางหลวงที่ 13 (กรุงเทพมหานคร) นำมูลดินจากการก่อสร้างไปประมูลขายตามระเบียบวิธีการทางพัสดุต่อไป ปัจจุบัน สำนักงานทางหลวงที่ 13 (กรุงเทพมหานคร) ได้จัดให้มีการขายมูลดินจากการก่อสร้าง โครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2) ตอน ทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน-เอกชัย แล้วเสร็จ โดยผู้ที่ชนะการประมูลดังกล่าว ได้มีการนำมูลดินไปใช้ประโยชน์ โดยไม่เหลือทิ้งไว้ในพื้นที่ต่อไป
	-	<b>การทรุดตัวของดิน</b> : ไม่พบการทรุดตัวของดินตลอดแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง	-	-

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
คุณภาพอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547 <ul style="list-style-type: none"> <li>- TSP ไม่เกิน 0.33 มก./ลบ.ม.</li> <li>- PM-10 ไม่เกิน 0.12 มก./ลบ.ม.</li> </ul> </li> <li>- มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538 <ul style="list-style-type: none"> <li>- CO (1 hr) ไม่เกิน 30 ppm</li> </ul> </li> <li>- มาตรฐานค่าไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ. 2552 <ul style="list-style-type: none"> <li>- NO<sub>2</sub> (1 hr) ไม่เกิน 0.17 ppm</li> </ul> </li> </ul>	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณวัดพันท้ายนรสิงห์ มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานทั้ง 2 ช่วงฤดูกาล	-	-
ระดับเสียง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) <ul style="list-style-type: none"> <li>- Leq 24 hr ไม่เกิน 70 dB(A)</li> <li>- Lmax ไม่เกิน 115 dB(A)</li> </ul> </li> </ul>	ผลการตรวจวัดระดับเสียง บริเวณหมู่บ้านพฤกษ์ภิรมย์ วัดพันท้ายนรสิงห์ และโรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน	-	-
ความสั่นสะเทือน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มาตรฐานความสั่นสะเทือนที่มีต่อมนุษย์และต่อโครงสร้างอาคารของ Whiffin and Leonard</li> <li>- มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553</li> </ul>	ผลการตรวจวัดค่าระดับความสั่นสะเทือนบริเวณโรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ มีค่าความสั่นสะเทือน อยู่ในเกณฑ์ที่มนุษย์ไม่สามารถรับรู้ความรู้สึกได้-รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน และไม่ส่งผลกระทบหรือทำให้โครงสร้างอาคารชำรุดเสียหาย ตามเกณฑ์กำหนดผลกระทบจากความสั่นสะเทือนต่อมนุษย์และอาคารสิ่งปลูกสร้างของ Whiffin and Leonard และ เกณฑ์มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553		

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
คุณภาพน้ำผิวดิน	มาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินซึ่งมีใช้ น้ำทะเล ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537)	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในคลองคอกควาย ทั้งบริเวณก่อนผ่าน และหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง พบว่ามีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ทั้ง 2 ช่วงฤดูกาล	-	-
การจัดการน้ำเสีย*	มาตรฐานการระบายน้ำทั้งจากอาคารประเภท คตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม โดยดำเนินการตรวจวัด อุณหภูมิ, ความเป็นกรด-ด่าง ค่าความสกปรกในรูปบีโอดี, ปริมาณของแข็งทั้งหมด, ปริมาณของแข็งแขวนลอย, ไขมันและน้ำมัน, ไนโตรเจนในรูปทีเคเอ็น, ไนเตรท, ฟอสเฟต, ฟิคอล โคลิฟอร์มแบคทีเรีย	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในบ่อบำบัดน้ำเสีย ก่อนระบายออกนอกบ้านพักคนงาน ก่อสร้างโครงการฯ ตอน 3 พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่า BOD ไว้ไม่เกิน 40 มก./ลิตร และตะกอนแขวนลอยไม่เกิน 50 มก./ล.	ระบบบำบัดน้ำเสียมีลักษณะเป็นบ่อบำบัดน้ำเสีย ซึ่งเป็นบ่อดินขนาด 72 ลบ.ม. ไม่สามารถบำบัดน้ำเสียได้อย่างมีประสิทธิภาพ แต่ผู้รับเหมาก่อสร้าง ไม่ได้มีการระบายน้ำออกนอกพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง โดยปล่อยให้น้ำในบ่อบำบัดน้ำเสียดังกล่าว ซึมลงสู่ดินและระเหยแห้งไป	-
สัตว์ในระบบนิเวศ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ความชุกชุมของสัตว์ป่า</li> <li>- ความชุกชุมสัตว์ป่ามาก = ร้อยละ 67-100</li> <li>- ความชุกชุมสัตว์ป่าปานกลาง = ร้อยละ 34-66</li> <li>- ความชุกชุมสัตว์ป่าน้อย = ร้อยละ 1-33</li> <li>- สถานภาพของสัตว์ป่า- <ul style="list-style-type: none"> <li>- สถานภาพที่ได้รับการคุ้มครองตามกฎหมายโดยอ้างอิงจากราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562</li> <li>- สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ ตามเกณฑ์ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม</li> <li>- สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ ตามเกณฑ์ของ IUCN</li> </ul> </li> </ul>	มีความคล้ายคลึงกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ตุลาคม พ.ศ. 2556) คิดเป็นร้อยละ 73.98 และร้อยละ 75.47 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่า สัตว์ที่พบมีความหลากหลายชนิดเหมือนกันมาก	-	-

หมายเหตุ : \* ตรวจวัดเพิ่มเติมเฉพาะน้ำที่ไหลผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของบ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการฯ ตอน 3 เนื่องจากอยู่ห่างจากแหล่งน้ำ น้อยกว่า 100 เมตร

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
การคมนาคมขนส่ง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ปริมาณการจราจร</li> <li>- สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ตำแหน่ง เวลาและสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ</li> <li>- สภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางโครงการและเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ปริมาณจราจรในปี พ.ศ.2564 มีปริมาณจราจรประมาณ 114,472-115,527 คัน/วัน ซึ่งต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นผลมาจากการเติบโตของเศรษฐกิจ จำนวนประชากรในพื้นที่ ไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดในแบบจำลองการคาดการณ์ปริมาณจราจร ซึ่งไม่ได้เป็นผลมาจากสภาพถนนของโครงการ</li> <li>- ไม่พบปัญหาด้านการจราจรหรืออุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ส่วนสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงหมายเลข 35 เกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่ และความบกพร่องของยานพาหนะเป็นหลัก โดยพบอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการดำเนินการก่อสร้างของโครงการทั้งสิ้น 3 ครั้ง ซึ่งมีสาเหตุมาจากความประมาทของคนงานก่อสร้าง อย่างไรก็ตามอุบัติเหตุจากการก่อสร้างดังกล่าว ก่อให้เกิดความเสียหายต่อยานพาหนะของผู้ใช้ทางเพียงเล็กน้อย</li> <li>- สภาพผิวทางจราจร และอุปกรณ์งานทางต่างๆ อยู่ในสภาพดี โดยกิจกรรมการขนส่งวัสดุก่อสร้างโครงการในระยะที่ผ่านมา ไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์</li> </ul>	-	<p>โครงการได้มีการดำเนินการเพิ่มเติม ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 ทั้ง 3 ตอน ได้ร่วมกันจัดตั้ง “ศูนย์บริหารการจราจรระหว่างการก่อสร้าง ถนนพระราม 2” และ “ศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม” เพื่อประสานแก้ไขปัญหาการจราจร รวมทั้งรับเรื่องร้องเรียนต่างๆ โดย ตั้งอยู่บริเวณสำนักงานควบคุมโครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 2</li> <li>2. กิจกรรมการก่อสร้างที่มีความจำเป็นต้องปิดการจราจรในช่องทางหลักของทางหลวงหมายเลข 35 จะปิดการจราจรในช่วงระหว่างเวลา 22.00-04.00 น. รวมทั้งประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางต่างๆ เพื่อให้ผู้ใช้ทางทราบ และมีการประสานงานกับตำรวจจราจรในพื้นที่เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้ทาง ในกรณีที่กิจกรรมการก่อสร้างใดมีความจำเป็นต้องปิดการจราจรในช่วงเวลากลางวัน จะทำการปิดการจราจรเฉพาะวันเสาร์ และวันอาทิตย์ ในช่วงระหว่างเวลา 09.00-16.00 น. เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด</li> </ol>

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประสิทธิภาพการระบายน้ำ</li> <li>- การสะสมของตะกอนดินและวัชพืชบริเวณสะพาน ท่อ และรางระบายน้ำ</li> <li>- สภาพปัญหาน้ำท่วมขัง บริเวณทั้ง 2 ฝั่งแนวเส้นทางและบริเวณใกล้เคียง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- พบปัญหาด้านการระบายน้ำ บริเวณ กม. 10+200 ถึง กม.10+600 ด้านขาเข้า ทำให้มีน้ำท่วมขัง เมื่อมีฝนตกหนัก</li> <li>- จากน้ำฝนที่ตกลงบริเวณผิวทางจราจรและพื้นที่ประชิดเขตทาง ซึ่งอาคารระบายน้ำตามแนวขวางของโครงการสามารถระบายน้ำได้ดี</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ร่องน้ำช่อง ทางหลักกับ ทางขนาน (SEPARATOR) กม.10+200 ถึง กม.10+600 ด้านขาเข้า มีความลึกไม่เพียงพอต่อการระบายน้ำ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- หยุดกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณดังกล่าวในช่วงฤดูฝน</li> <li>- ปรับแต่งร่องน้ำเพื่อรับน้ำจากผิวจราจรให้ระบายน้ำได้ทัน</li> <li>- เมื่อเกิดเหตุ น้ำท่วมทางโครงการได้เร่งเปิดทางน้ำทันที เพื่อให้ น้ำที่ท่วมขังสามารถระบายออกไปได้</li> <li>- ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างฐานราก บริเวณ กม.10+080 ถึง กม.10+150 ในช่วงฤดูแล้ง</li> <li>- ออกแบบระบบระบายน้ำให้มีการเชื่อมต่อเพื่อระบายน้ำไปยังจุดทิ้งน้ำของโครงการ</li> </ul>
เศรษฐกิจ-สังคม	-	<p>ข้อห่วงกังวลของประชาชนที่พักอาศัยในพื้นที่ศึกษา และผู้ใช้ทาง มีความสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงาน EIA ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ความไม่สะดวกในการเดินทาง</li> </ul>	<p>เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 มีพื้นที่ก่อสร้างบริเวณเกาะกลางของทางหลวงหมายเลข 35 จึงมีความจำเป็นต้องปิดช่องจราจรจราจร ในบริเวณที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 35 ซึ่งเป็นเส้นทางสายหลักในการเชื่อมโยงลงสู่ภาคใต้ จึงมีปริมาณจราจรค่อนข้างสูง ผลกระทบทางด้านความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง จึงเป็นผลกระทบที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ แต่ผลกระทบดังกล่าวจะเกิดขึ้นในช่วงระยะสั้นๆ เท่านั้น</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- จัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างให้สามารถใช้ช่องทางหลักได้ 6 ช่อง และทางขนานใช้งานได้ 6 ช่องจราจร ในช่วงทางปกติ ส่วนบริเวณทางขึ้น ทางลงทางยกระดับและจุดกลับรถ ใช้งานได้ 4 ช่องจราจร โดยไม่มีการลดจำนวนช่องจราจร และติดตั้งกำแพงคอนกรีตแบ่งพื้นที่ก่อสร้างกับถนนไวซ์ัดเงิน พร้อมติดตั้งป้ายเตือนไฟส่องสว่าง</li> <li>- จัดตั้งศูนย์บริหารการจราจรระหว่างการก่อสร้าง ถนนพระราม 2</li> <li>- การประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน</li> <li>- การติดกล้องวงจรปิด เพื่อตรวจสอบและรายงานสภาพการจราจร</li> </ul>

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		<p>- ปัญหาการระบายน้ำ บริเวณก่อสร้างทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน</p> <p>- ได้รับความเดือดร้อนรำคาญ จากฝุ่นละออง เสียงดังรบกวน และความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้าง</p>	<p>ร่องน้ำ ช่อง ทางหลักกับทางขนาน (SEPARATOR) กม.10+200 ถึง กม.10+600 ด้านขาเข้า มีความลึกไม่เพียงพอต่อการระบายน้ำ</p> <p>เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างบนทางหลวงหมายเลข 35 ในช่วงที่ผ่านมา ประกอบด้วยกิจกรรมการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 ระดับดิน และกิจกรรมการก่อสร้างฐานรากของทางยกระดับ อาจทำให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และความเดือดร้อนรำคาญด้านเสียงรบกวน และความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้าง อย่างไรก็ตาม ผลกระทบด้านฝุ่นละออง ระดับเสียง และความสั่นสะเทือนดังกล่าว เป็นผลกระทบที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ซึ่งจะเกิดขึ้นในระยะสั้นๆ ที่มีกิจกรรมการก่อสร้างเท่านั้น</p>	<p>- การเฝ้าระวังอุบัติเหตุที่ส่งผลการจราจรบนแนวเส้นทางโครงการ</p> <p>- การประชาสัมพันธ์ความก้าวหน้าของงานก่อสร้างและช่วงเวลาที่มีความจำเป็นต้องปิดการจราจร การคืนผิวจราจรในช่วงวันหยุดเทศกาล และมีการปรับปรุงแผนการจัดการจราจรเป็นประจำทุกสัปดาห์</p> <p>- ปรับแต่งร่องน้ำเพื่อรับน้ำจากผิวจราจรให้ระบายน้ำได้ทัน</p> <p>- เมื่อเกิดเหตุน้ำท่วมทางโครงการได้เร่งเปิดทางน้ำทันที เพื่อให้ น้ำที่ท่วมขังสามารถระบายออกไปได้</p> <p>- ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างฐานราก บริเวณ กม.10+080 ถึง กม.10+150 ในช่วงฤดูแล้ง</p> <p>- ออกแบบระบบระบายน้ำให้มีการเชื่อมต่อเพื่อระบายน้ำไปยังจุดทิ้งน้ำของโครงการ</p> <p>- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีการฉีดพรมน้ำเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองตลอดแนวเส้นทางช่วงที่มีการเปิดหน้าดินเพื่อก่อสร้าง</p> <p>- มีการวางแผนการก่อสร้าง โดยไม่ให้มีการใช้เครื่องจักรที่ก่อให้เกิดเสียงดังพร้อมกันหลายเครื่องในบริเวณเดียวกัน</p> <p>- วางแผนเร่งรัดกิจกรรมการก่อสร้างให้ใช้เวลาน้อยที่สุด</p>



ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
สารพิษและ อาชีวอนามัย	-	<b>สภาพสาธารณสุขบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ</b> : มีแนวโน้มการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบทางเดินหายใจมากที่สุด ตามมาด้วยโรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปากและโรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่างและเนื้อเยื่อเสริม สำหรับโรคระบบทางเดินหายใจที่พบในผลรายงานการเจ็บป่วยที่สูงดังกล่าวนี้ มีการรวมโรคที่เกิดจากการติดเชื้อหรืออาการระบบทางเดินหายใจส่วนบนของร่างกายทั้งหมด (Upper respiratory infection) เช่น หวัด ไอจาม น้ำมูกไหล คัดจมูก คอแห้ง หรือเจ็บคอเล็กน้อย ไอแห้ง ๆ หรือมีเสมหะไว้ในสาเหตุการเจ็บป่วยนี้ รวมทั้งไม่พบโรคที่มีอาหารและน้ำเป็นสื่อในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง	มีแนวโน้มเจ็บป่วยคล้ายกันในพื้นที่ต่างๆ ของประเทศ ตามฤดูกาลที่เปลี่ยนแปลงไปเป็นสาเหตุหลัก	-

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
สาธารณสุขและ อาชีวอนามัย (ต่อ)		<b>สภาพสาธารณสุขบริเวณบ้านพักคนงาน ก่อสร้าง และพื้นที่ก่อสร้าง :</b> มีการจัดการ ห้องพัก น้ำดื่ม น้ำใช้ ห้องน้ำ-ห้องส้วม และ ระบบบำบัดน้ำเสียไว้เพียงพอและถูกหลัก สุขาภิบาล ส่วนการจัดการขยะของโครงการ ก่อสร้างทางยกระดับฯ ทั้ง 3 ตอน พบว่า มี จำนวนถังรองรับมูลฝอยเพียงพอต่อการรวบรวม ขยะมูลฝอยเพื่อรอหน่วยงานในท้องถิ่นเข้ามาเก็บ ขน สำหรับการจัดการบริเวณพื้นที่ก่อสร้างได้จัด ให้มีเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดเป็นประจำทุกวัน ซึ่งจากการตรวจสอบไม่พบว่ามีเศษวัสดุก่อสร้าง ดิน หิน ทราย และขยะมูลฝอยต่างๆ ตกหล่นอยู่ บนผิวทางหลวงหมายเลข 35 และแหล่งน้ำผิว ดินที่ไหลผ่านแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการทั้ง 6 แห่ง รวมทั้งไม่พบเรื่องร้องเรียนจากประชาชน ด้านการจัดการสาธารณสุข อันเนื่องมาจาก กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ	-	-
		<b>การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันการแพร่ ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) :</b> ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ทั้ง 3 ตอน ได้ปฏิบัติตามมาตรการสำหรับคนงาน และที่พนักงานที่กำหนดไว้แล้วอย่างเคร่งครัด	-	-

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
สาธารณสุขและ อาชีวอนามัย (ต่อ)		โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ทั้ง 3 ตอน มีการจัดอุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุส่วนบุคคลเพียงพอต่อคนงานก่อสร้าง รวมทั้งมีการอบรมและเน้นย้ำเรื่องความปลอดภัยและการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคลในการทำงานก่อนเริ่มงานทุกครั้ง โดยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยและอาชีวอนามัย (จป.) ซึ่งโครงการฯ มีการออกข้อกำหนด/ข้อบังคับการใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล ข้อบังคับการทำงานบนที่สูง และข้อบังคับการใช้อุปกรณ์ไฟฟ้าในหน่วยงาน และมีการตรวจสอบความพร้อมของอุปกรณ์ต่างๆ ก่อนการใช้งานทุกครั้ง จึงส่งผลให้มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุน้อยมาก แต่หากพิจารณาระดับความรุนแรงพบว่า โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 2 มีพนักงานถูกรถชนเสียชีวิต 1 ราย มีสาเหตุเกิดจากความประมาทของผู้ใช้ทาง ส่วนโครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3 มีผู้เสียชีวิตจากการทำงาน 2 ราย	ผู้เสียชีวิตจากการทำงาน 2 ราย มีสาเหตุมาจากการประมาทส่วนบุคคลและไม่สวมอุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัยส่วนบุคคล	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ทั้ง 3 ตอน เพิ่มการอบรมให้คนงานก่อสร้างตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎความปลอดภัยในการทำงาน และผลที่อาจเกิดขึ้นจากอันตรายระหว่างการทำงาน เป็นประจำทุกวันตอนเช้า ก่อนเริ่มปฏิบัติงานในแต่ละวัน พร้อมทั้งกำชับการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัยส่วนบุคคลของคนงานก่อสร้างอย่างเคร่งครัดตลอดเวลาขณะปฏิบัติงาน

## 7.2 ข้อเสนอแนะ

### 7.2.1 ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการ

จากการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ และประสิทธิผลของมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการ ในระยะก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2) ตอน ทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน-เอกชัย พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ครบถ้วน โดยมาตรการบางส่วนที่ยังไม่ได้ปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ หรือมีการปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน มีรายละเอียดดังนี้

#### 1) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

##### 1.1) น้ำผิวดิน / การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ

การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับงานดินให้แล้วเสร็จได้ทันในช่วงก่อนเข้าฤดูฝน เป็นมาตรการที่ไม่สามารถปฏิบัติได้ เนื่องจากผู้รับเหมาก่อสร้างไม่สามารถหยุดดำเนินกิจกรรมในช่วงฤดูฝนได้ จึงควรมีการปรับปรุงมาตรการ เป็น “หลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับงานดินในช่วงที่มีฝนตกหนัก”

##### 1.2) คุณภาพน้ำผิวดิน

จากการตรวจสอบตำแหน่งที่ตั้งสำนักงานควบคุมโครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3 ตั้งอยู่บริเวณกม.19+500 อยู่ห่างจากคลองคอกควาย ประมาณ 85 เมตร ซึ่งมีระยะไม่ถึง 100 เมตร ตามที่มาตรการฯ กำหนด บริษัทที่ปรึกษา จึงได้เพิ่มเติมการเฝ้าระวังติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำในคลองคอกควาย (กม.20+400) บริเวณก่อนและหลังผ่านสำนักงานควบคุมโครงการ โดยมีรายละเอียดผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินแสดงไว้ในข้อ 5.2.4 คุณภาพน้ำผิวดิน

##### 1.3) การจัดการน้ำเสีย

จากการตรวจสอบตำแหน่งที่ตั้งสำนักงานควบคุมโครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3 ตั้งอยู่บริเวณกม.19+500 อยู่ห่างจากคลองคอกควาย ประมาณ 85 เมตร ซึ่งมีระยะไม่ถึง 100 เมตร ตามที่มาตรการฯ กำหนด บริษัทที่ปรึกษา จึงได้เพิ่มเติมการเฝ้าระวังติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำในบ่อกักน้ำสุดท้ายในบ้านพักคนงานก่อสร้าง เพื่อติดตามตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียของโครงการ โดยมีรายละเอียดผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในบ่อกักน้ำสุดท้ายก่อนระบายน้ำออกนอกบ้านพักคนงานก่อสร้างแสดงไว้ในข้อ 5.2.5 การจัดการน้ำเสีย

##### 1.4) ความสั่นสะเทือน

เนื่องจากสภาพโดยรอบพื้นที่โครงการเป็นชุมชนเมือง มีการตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนของประชาชน รวมทั้งมีสถานประกอบการทั้งขนาดใหญ่และขนาดเล็กตั้งอยู่ริมทางหลวงหมายเลข 35 และจากการที่โครงการเป็นการก่อสร้างทางยกระดับที่ต้องมีการใช้เครื่องจักรขนาดใหญ่ที่ก่อให้เกิดแรงสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง ที่ปรึกษาเสนอให้ “ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการจัดให้มีเจ้าหน้าที่เข้าไปตรวจสอบสภาพและถ่ายรูปไว้ กำแพงบ้าน และตัวอาคาร และโครงสร้างแหล่งโบราณสถาน/ศาสนสถานที่อยู่โดยรอบ เพื่อบันทึกไว้เป็นข้อมูลพื้นฐาน/สภาพเดิมของรั้ว กำแพง ตัวอาคารโดยรอบ เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดจากการก่อสร้างโครงการ กรณีได้รับการร้องเรียนว่ามีโครงสร้างอาคารได้รับความเสียหายจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ”

### 1.5) อาชีวอนามัย

โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ และโครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35ฯ ทั้ง 3 ตอน มีการจัดอุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุส่วนบุคคลเพียงพอต่อคนงานก่อสร้าง รวมทั้งมีการอบรมวิธีการใช้งาน และขั้นตอนการทำงานให้แก่คนงานก่อสร้าง จึงส่งผลให้มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุค่อนข้างน้อยมาก แต่หากพิจารณาระดับความรุนแรงพบว่า โครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3 มีผู้เสียชีวิตจากการทำงาน 2 ราย จากกรณีไฟฟ้ารั่วจากเครื่องขัดแบบ และการตกจากที่สูงนั้น มีสาเหตุมาจากความประมาทส่วนบุคคล ซึ่งผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการ ได้มีการอบรมเพิ่มเติมให้คนงานก่อสร้างตระหนักถึงความสำคัญ และผลที่อาจเกิดขึ้นจากอันตรายระหว่างการทำงาน เป็นประจำทุกวัน ดังนี้

#### 1.5.1) กรณีไฟฟ้ารั่วจากเครื่องขัดแบบ

(1) ให้หัวหน้างาน หรือเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย ควบคุมดูแลให้คนงานก่อสร้างทำการตรวจสอบเครื่องขัดแบบว่า ปลั๊กไฟ สายไฟอยู่ในสภาพดี ไม่หักหรือมีรอยฉีกขาด เต้าเสียบ สะพานไฟไม่มีกระแสไฟรั่วไหล และเครื่องขัดแบบอยู่ในสภาพปกติพร้อมใช้ก่อนการปฏิบัติงานทุกครั้ง

(2) ให้หัวหน้างาน หรือเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย อบรมความปลอดภัย (Safety talk) ด้วยการผนวกรวมกับ Safety Talk ปกติ การอบรมนี้เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานตระหนักถึงอันตรายที่จะเกิดขึ้นจากการใช้เครื่องขัดแบบและเครื่องใช้ไฟฟ้าต่างๆ โดยสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยให้กับผู้ปฏิบัติงานทุกคน การอบรมจะเน้นการใช้เครื่องขัดแบบที่ปลอดภัย ความสำคัญและความจำเป็นของการใช้เครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น ถุงมือหนังหรือถุงมือกันกระแทก รองเท้านิรภัย แวนตาครอบกันสะเก็ด ชณะปฏิบัติงานกับเครื่องใช้ไฟฟ้าตลอดเวลา การไม่ติดตั้งหรือปฏิบัติงานเกี่ยวกับเครื่องใช้ไฟฟ้าในสภาพพื้นที่เปียกหรือชื้นแฉะ เป็นต้น

#### 1.5.2) กรณีตกจากที่สูง เนื่องจากไม่ใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตราย

(1) ให้หัวหน้างาน หรือเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย ตรวจสอบและกำชับให้คนงานทุกคนสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายอย่างเคร่งครัด ตลอดเวลา ชณะปฏิบัติงาน โดยเฉพาะการทำงานบนที่สูง หากพบว่าไม่ปฏิบัติให้ทำการลงโทษตามบทลงโทษที่กำหนดไว้

(2) ให้หัวหน้างาน หรือเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย ควบคุมดูแลให้คนงานก่อสร้างตรวจสอบความมั่นคงและแข็งแรงของราวกันตก ตาข่าย นั่งร้าน ก่อนการปฏิบัติงานทุกครั้ง

(3) ให้หัวหน้างาน หรือเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยอบรมความปลอดภัย (Safety talk) ด้วยการรวมกับ Safety Talk ปกติ โดยเน้นการใช้เครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น ถุงมือ หมวกนิรภัย รองเท้านิรภัย เข็มขัดนิรภัยและสายช่วยชีวิต เพื่อให้ตระหนักถึงความสำคัญและความจำเป็นที่ต้องสวมใส่ตลอดเวลา ชณะปฏิบัติงานบนที่สูง สภาพความพร้อมของร่างกายที่จะทำงานบนที่สูง การสวมใส่เครื่องแต่งกายให้รัดกุมและเรียบร้อยเมื่อทำงานบนที่สูง การขึ้นหรือลงบันไดแนวตั้ง การถือเครื่องมือหรืออุปกรณ์ขณะใช้บันไดแนวตั้ง เป็นต้น

## 2) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

### 2.1) คุณภาพอากาศ

การดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ควรดำเนินการตรวจวัดในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ และช่วงลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ เนื่องจากพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านคุณภาพอากาศจะขึ้นอยู่กับทิศทางลม ประกอบกับช่วงเดือนที่ลมมรสุมพัดผ่านจะต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ ซึ่งหากพิจารณาข้อมูลอุตุนิยมวิทยาจากสถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2531-2561) จากสถานีตรวจอากาศกรุงเทพมหานคร พบว่า ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือพัดผ่านพื้นที่ประมาณเดือนพฤศจิกายน-เดือนมกราคม และช่วงลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้พัดผ่านพื้นที่ประมาณเดือนมิถุนายน-เดือนสิงหาคม

## 2.2) ระดับเสียง

เนื่องจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมไม่ได้กำหนดให้มีการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง ( $L_{eq}$  1 hr) และระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชม. ( $L_{eq}$  8 hr) จึงควรเพิ่มเติมการรายงานผลการตรวจวัดเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง ( $L_{eq}$  1 hr) และระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชม. ( $L_{eq}$  8 hr) เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบด้านเสียงที่มีผลต่อคนงานก่อสร้างที่ปฏิบัติงานในพื้นที่

## 2.3) ความสั่นสะเทือน

เนื่องจากสถานีติดตามตรวจสอบในระยะก่อสร้าง ยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ช่วง กม. 9+731 ถึง กม. 20+500 ประกอบกับรายงาน EIA คาดการณ์ความสั่นสะเทือนในพื้นที่ช่วงดังกล่าวไว้ จำนวน 41 แห่ง ซึ่งมีพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบที่มีค่าคาดการณ์สูงที่สุด 4 อันดับแรก ได้แก่ หมู่บ้านนันทวัน หมู่บ้านอมรชัย 4 หมู่บ้านลาดดารมย์ และโรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ แต่เนื่องจากโรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ มีการตรวจวัดจากรายงานเดิมในปี พ.ศ.2557 และปัจจุบันมีการก่อสร้างทางยกระดับ และสะพานต่างระดับเอ็กชัยที่อยู่บริเวณใกล้เคียง แต่อีก 3 แห่ง อยู่ในเขตพื้นที่ก่อสร้างของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง ดังนั้น โรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์ (กม.20+737) ซึ่งอยู่ห่างจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ ตอน 3 เป็นระยะทาง 237 เมตร จึงเหมาะสมสำหรับกำหนดเป็นสถานีตรวจวัดความสั่นสะเทือนของโครงการในปัจจุบัน

## 2.4) ทรัพยากรดิน

เนื่องจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบการชะล้างพังทลายของดิน แต่เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้าง พบว่า กิจกรรมการเตรียมพื้นที่ก่อสร้าง ในกรณีที่ดินตกอาจทำให้เกิดการชะล้างพังทลายของดิน และไหลลงสู่แหล่งน้ำที่แนวเส้นทางตัดผ่าน รวมทั้งผลกระทบจากการทรุดตัวของดินโดยเฉพาะบริเวณตอม่อและฐานรากของโครงสร้างทางยกระดับ ดังนั้น จึงให้เพิ่มมาตรการติดตามตรวจสอบการทรุดตัวของดิน และการสูญเสียดินในพื้นที่เขตทางหลวงหมายเลข 35 ช่วง กม.9+731 ถึง กม.20+500 จำนวน 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง

## 2.5) คุณภาพน้ำผิวดิน / การจัดการน้ำเสีย

เนื่องจากสำนักงานควบคุมโครงการก่อสร้างทางยกระดับตอนฯ 3 มีระยะห่างจากคลองคอกควาย ประมาณ 85 เมตร ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากน้ำทิ้งจากกิจกรรมภายในสำนักงานฯ และบ้านพักคนงานก่อสร้าง ดังนั้น จึงกำหนดให้เพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำ ดังนี้

2.5.1) คลองคอกควาย (กม.20+400) จำนวน 2 สถานี ได้แก่ บริเวณก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้าง และบริเวณหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง

2.5.2) บ่อพักน้ำสุดท้ายก่อนระบายน้ำออกนอกบ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3 จำนวน 1 สถานี

## 7.2.2 ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการทางหลวงที่มีการจัดทำรายงาน EIA (โครงการอื่นๆ ในอนาคต)

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการนี้ พบว่า มีข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการอื่นๆ ที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน ดังนี้

### 1) น้ำผิวดิน / การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ

เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ มีความจำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้างอย่างต่อเนื่องทั้งในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง เพื่อให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด จึงส่งผลให้โครงการไม่สามารถหลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงฤดูฝนและ/หรือใช้เวลาก่อสร้างให้น้อยที่สุด จึงควรปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเป็น “ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องหลีกเลี่ยงการขุดดินและถมดินในช่วงที่ฝนตกหนัก (ปริมาณฝนมากกว่า 35 มม./วัน)” เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของดินลงสู่แหล่งน้ำ

### 2) ความสั่นสะเทือน

กิจกรรมการก่อสร้างที่สำคัญของโครงการก่อสร้างทางยกระดับ คือ การก่อสร้างฐานราก ของโครงสร้างทางยกระดับ ซึ่งเป็นกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนต่ออาคาร สิ่งปลูกสร้างต่างๆ ที่อยู่ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ดังนั้น สำหรับโครงการก่อสร้างทางยกระดับ ในอนาคต หากพบว่ามีอาคาร สิ่งปลูกสร้างต่างๆ อยู่ประชิดกับแนวเส้นทางโครงการ ต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่เข้าไปตรวจสอบสภาพและถ่ายรูปรั้ว กำแพงบ้าน และตัวอาคาร และโครงสร้างแหล่งโบราณสถาน/ศาสนสถานที่อยู่โดยรอบ เพื่อบันทึกไว้เป็นข้อมูลพื้นฐาน/สภาพเดิมของรั้ว กำแพง ตัวอาคารโดยรอบ เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดจากการก่อสร้างโครงการ

### 3) การคมนาคมขนส่ง

ในการพัฒนาโครงการก่อสร้างทางยกระดับ บนทางหลวงเดิมที่มีปริมาณจราจรค่อนข้างสูง ควรมีการบูรณาการร่วมกันระหว่าง กรมทางหลวง ผู้รับเหมาก่อสร้าง และหน่วยงานต่างๆ ในพื้นที่ ในการวางแผนการจัดการจราจร เพื่อลดผลกระทบด้านการจราจรในระยะก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ โดยอาจมีการจัดตั้งเป็น “ศูนย์บริหารการจราจรระหว่างการก่อสร้าง” และ “ศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม” เพื่อประสานงานแก้ไขปัญหาการจราจร รวมทั้งรับเรื่องร้องเรียนต่างๆ โดยควรมีช่องทางประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร และช่องทางการรับเรื่องร้องเรียนที่สะดวกและเข้าถึงง่าย

### 4) การใช้สารละลายเบนโทไนด์

เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างทางยกระดับมีความจำเป็นต้องขุดเจาะดิน เพื่อก่อสร้างเสาเข็มและฐานรากของโครงสร้างทางยกระดับ ซึ่งในการก่อสร้างหลุมเจาะควรพิจารณาใช้สารละลายโพลิเมอร์ในการเพิ่มเสถียรภาพของหลุมเจาะ เนื่องจากมีความเป็นพิษน้อยกว่าสารละลายเบนโทไนด์ อย่างไรก็ตามในกรณีที่มีความจำเป็นต้องใช้หลุมเจาะสี่เหลี่ยม ซึ่งเป็นโครงสร้างขนาดใหญ่ ที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงการใช้สารละลายเบนโทไนด์ในการพยุงหลุมเจาะได้ ต้องจัดให้มีมาตรการเพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้สารละลายเบนโทไนด์ดังนี้

4.1) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำหนดปริมาณการใช้สารละลายเบนโทไนด์ให้เพียงพอกับการใช้งาน (ไม่เกิน 2,000 ลบ.ม. ทั้งนี้ ในกรณีที่ไม่เพียงพอต่อการใช้งาน สามารถเพิ่มปริมาณได้ตามความเหมาะสม) เพื่อลดปริมาณการเก็บสำรองสารละลายเบนโทไนด์ในพื้นที่มากเกินความจำเป็น

4.2) กรณีที่มีสารละลายเบนโทไนด์เหลือจากการก่อสร้างในแต่ละครั้ง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องสูบกลับเข้าไปในถังเก็บสารละลาย และนำสารดังกล่าวมาใช้ในการก่อสร้างเสาเข็มต้นอื่นที่เหลือต่อไป

4.3) สำหรับคนงานที่ปฏิบัติงานที่อาจมีความจำเป็นต้องสัมผัสสารละลายเบนโทไนด์ ต้องสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัยส่วนบุคคล เช่น ถุงมือยาง เพื่อความปลอดภัย และป้องกันการสัมผัสสารละลายเบนโทไนด์โดยตรง เนื่องจากสารละลายเบนโทไนด์เป็นสารที่มีฤทธิ์ทำให้เกิดการระคายเคืองต่อระบบทางเดินหายใจ ตา และผิวหนังของผู้สัมผัสโดยตรง

4.4) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องแยกเก็บกองดินที่ปนเปื้อนสารละลายเบนโทไนต์ และดินที่ไม่ปนเปื้อนออกจากกัน รวมทั้งจัดพื้นที่เก็บกองดินที่มีการปนเปื้อนสารละลายเบนโทไนต์ อยู่ห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 150 เมตร รวมทั้งไม่อยู่ใกล้แหล่งชุมชน ไม่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ไม่เป็นพื้นที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ พร้อมทั้งขุดรางระบายน้ำรอบพื้นที่เก็บกอง และจัดให้มีบ่อพักน้ำเพื่อรองรับน้ำฝนที่ชะล้างกองดิน และนำน้ำจากบ่อพักน้ำกลับมาฉีดพรมกองดินทั้งหมดโดยไม่มีการระบายออกสู่ภายนอกพื้นที่โครงการ

4.5) พิจารณาดินที่ปนเปื้อนสารละลายเบนโทไนต์มาปรับพื้นที่ได้โครงการทางยกระดับ โดยไม่มีการนำออกนอกพื้นที่ก่อสร้าง

## 5) การป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

ในด้านการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่ยังมีผู้ติดเชื้อสูงในปัจจุบัน ผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการต้องปฏิบัติตามมาตรการสำหรับคนงานและที่พักคนงานที่กำหนดไว้ อย่างเข้มงวดตลอดเวลาและต่อเนื่อง สำหรับมาตรการป้องกันที่ต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดสำหรับสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) นอกจากที่กล่าวไว้แล้ว มีดังนี้

5.1) ทำการตรวจคัดกรองความเสี่ยงด้วย ATK ตามรอบระยะเวลาที่กำหนด อย่างน้อย เดือนละ 1 ครั้ง ทุกคน และหากสถานการณ์การติดเชื้อลดลง การตรวจคัดกรองความเสี่ยงให้ทำในกรณีผู้สงสัยว่าจะเจ็บป่วยและกลุ่มเสี่ยง

5.2) ต้องจัดให้คนงานก่อสร้างเข้ารับการฉีดวัคซีนเข็มกระตุ้น (Booster dose) ทุกคน

## 7.2.3 ข้อเสนอแนะสำหรับมาตรการติดตามตรวจสอบในระยะถัดไป

เนื่องจากมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการฯ ระบุให้มีการติดตามตรวจสอบตลอดระยะเวลาการก่อสร้างโครงการ ส่วนในช่วงเปิดดำเนินการโครงการ ให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบเป็นเวลา 5 ปีติดต่อกัน หากมีผลการติดตามตรวจสอบที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ ให้ดำเนินการตรวจสอบทุกๆ 5 ปี เมื่อพิจารณาจากสถานะของกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2) ตอน ทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน-เอกชัย (กม.9+731 ถึง กม.20+500) ในปัจจุบัน เป็นเพียงการก่อสร้างโครงสร้างของทางยกระดับ ซึ่งเมื่อดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะยังไม่สามารถเปิดดำเนินการได้ เนื่องจากจะต้องมีกิจกรรมการก่อสร้างเพื่อติดตั้งระบบสาธารณูปโภค ระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง และอาคารศูนย์ควบคุม ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จ ภายในปี พ.ศ.2568 ดังนั้น จึงต้องมีการติดตามตรวจสอบฯ ไปจนกว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จ นอกจากนี้ กรมทางหลวงได้จัดให้มีกิจกรรมการก่อสร้างโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 ช่วงเอกชัย-บ้านแพ้ว (กม.20+295 ถึง กม.36+645) ซึ่งเป็นการพัฒนาโครงการต่อเนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการในปัจจุบัน ดังนั้น จึงยังคงมีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบในระยะก่อสร้างอย่างต่อเนื่องต่อไป อย่างไรก็ตาม เมื่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 ตอน ทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน-เอกชัย ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ สามารถพิจารณาหยุดดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมไว้ชั่วคราว โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 7.2-1



ตารางที่ 7.2-1 สรุปแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะต่อไป					
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน			ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
1. ทรัพยากรดิน <ul style="list-style-type: none"> <li>• การรุดตัวของดิน*</li> <li>• การชะล้างพังทลายของดิน</li> <li>• การสูญเสียดิน*</li> </ul>	-	-	2 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ฤดูฝน</li> <li>• ฤดูแล้ง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ตลอดแนวเส้นทางโครงการ <ul style="list-style-type: none"> <li>- ตอน ทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน-เอกชัย (กม.9+731 ถึง กม.20+500)</li> <li>- ช่วงเอกชัย-บ้านแพ้ว (กม.20+295 ถึง กม.36+645)</li> </ul> </li> </ul>
2. คุณภาพอากาศ <ul style="list-style-type: none"> <li>• TSP (24hr)</li> <li>• PM<sub>10</sub> (24hr)</li> <li>• CO (1hr)</li> <li>• NO<sub>2</sub> (1hr)</li> <li>• ความเร็ว และทิศทางการลม</li> </ul>	1	5 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ช่วงลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้</li> <li>• ช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ตอน ทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน-เอกชัย (กม.9+731 ถึง กม.20+500) <ul style="list-style-type: none"> <li>-- วัดพันท้ายนรสิงห์ (กม.16+667)</li> </ul> </li> <li>• ช่วงเอกชัย-บ้านแพ้ว (กม.20+295 ถึง กม.36+645) <ul style="list-style-type: none"> <li>-- เคหะชุมชนมหาชัย (กม.24+365)</li> <li>-- โรงพยาบาลมหาชัย 3 (กม.28+198)</li> <li>-- วัดกลางอ่าแก้ว (กม.31+319)</li> </ul> </li> </ul>
3. ระดับเสียง <ul style="list-style-type: none"> <li>• L<sub>eq</sub> (1 hr)*</li> <li>• L<sub>eq</sub> (24 hr)</li> <li>• L<sub>dn</sub></li> <li>• L<sub>90</sub></li> <li>• L<sub>max</sub></li> <li>• L<sub>eq</sub> (8 hr)*</li> </ul>	3	5 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ฤดูฝน</li> <li>• ฤดูแล้ง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ตอน ทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน-เอกชัย (กม.9+731 ถึง กม.20+500) <ul style="list-style-type: none"> <li>- หมู่บ้านพฤกษ์ภิรมย์ (กม.11+454)</li> <li>-- วัดพันท้ายนรสิงห์ (กม.16+667)</li> <li>- โรงเรียนวัดราชบุรุษรังสรรค์ (กม.20+737)</li> </ul> </li> <li>• ช่วงเอกชัย-บ้านแพ้ว (กม.20+295 ถึง กม.36+645) <ul style="list-style-type: none"> <li>-- เคหะชุมชนมหาชัย (กม.24+365)</li> <li>-- โรงพยาบาลมหาชัย 3 (กม.28+198)</li> <li>• -- วัดกลางอ่าแก้ว (กม.31+319)</li> </ul> </li> </ul>

ตารางที่ 7.2-1 สรุปแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะต่อไป (ต่อ)					
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน			ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
4. ความสั่นสะเทือน <ul style="list-style-type: none"> <li>• ความสั่นสะเทือน (mm/sec)</li> <li>• ความถี่ (Hz)</li> </ul>	1	5 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ฤดูฝน</li> <li>• ฤดูแล้ง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ตอน ทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน-เอกชัย (กม.9+731 ถึง กม.20+500) -- โรงเรียนวัดราษฎร์รังสรรค์* (กม.20+737)</li> <li>• ช่วงเอกชัย-บ้านแพ้ว (กม. 20+295 ถึง กม.36+645) -- เคหะชุมชนมหาชัย (กม.24+365) -- หมู่ 2 บ้านคลองหลวง (กม.28+635) -- วัดกลางอ่าแก้ว (กม.31+319)</li> </ul>
5. คุณภาพน้ำผิวดิน <ul style="list-style-type: none"> <li>• อุณหภูมิ</li> <li>• ความโปร่งแสง</li> <li>• ความขุ่น</li> <li>• ความนำไฟฟ้า</li> <li>• ความเค็ม</li> <li>• ออกซิเจนละลาย</li> <li>• ความเป็นกรด-ด่าง</li> <li>• ค่าความสกปรกในรูปบีโอดี</li> <li>• ปริมาณของแข็งทั้งหมด</li> <li>• ไนโตรเจนและน้ำมัน</li> <li>• ไนเตรท</li> <li>• ฟอสเฟต</li> <li>• ฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย</li> </ul>	1	-	2 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ฤดูฝน</li> <li>• ฤดูแล้ง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ตอน ทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน-เอกชัย (กม.9+731 ถึง กม.20+500) -- คลองคอกควาย (กม.20+400)*</li> <li>• ช่วงเอกชัย-บ้านแพ้ว (กม. 20+295 ถึง กม.36+645) -- แม่น้ำท่าจีน (กม.31+000) -- คลองไผ่เตี้ย (กม.32+900)</li> </ul>
6. นิเวศวิทยาทางน้ำ <ul style="list-style-type: none"> <li>• แพลงก์ตอนพืช</li> <li>• แพลงก์ตอนสัตว์</li> <li>• สัตว์หน้าดิน</li> <li>• ปลาและสัตว์น้ำ</li> <li>• พืชน้ำ</li> </ul>	1	-	2 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ฤดูฝน</li> <li>• ฤดูแล้ง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ช่วงเอกชัย-บ้านแพ้ว (กม. 20+295 ถึง กม.36+645) -- แม่น้ำท่าจีน (กม.31+000)</li> <li>• -- คลองไผ่เตี้ย (กม.32+900)</li> </ul>

ตารางที่ 7.2-1 สรุปแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะต่อไป (ต่อ)					
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน			ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
7. การจัดการน้ำเสีย* <ul style="list-style-type: none"> <li>• อุณหภูมิ</li> <li>• ความเป็นกรด-ด่าง</li> <li>• ค่าความสกปรกในรูปบีโอดี</li> <li>• ปริมาณของแข็งทั้งหมด</li> <li>• ปริมาณของแข็งแขวนลอย</li> <li>• ไนโตรเจนและน้ำมัน</li> <li>• ไนโตรเจนในรูปที่เคเอ็น</li> <li>• ไนเตรท</li> <li>• ฟอสเฟต</li> <li>• ฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย</li> </ul>	1	-	2 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ฤดูฝน</li> <li>• ฤดูแล้ง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ตอน ทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน-เอกชัย (กม.9+731 ถึง กม.20+500)</li> <li>-- บ่อพักน้ำสุดท้ายก่อนระบายน้ำออกนอกบ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางยกระดับฯ ตอน 3</li> </ul>
8. สัตว์ในระบบนิเวศ <ul style="list-style-type: none"> <li>• การเข้ามาใช้ประโยชน์ของสัตว์ในระบบนิเวศ</li> <li>• สภาพของสัตว์ในระบบนิเวศได้แก่ ความหลากหลายชนิด ความชุกชุมของสัตว์และสภาพนิเวศของพื้นที่</li> </ul>	-	-	1 ครั้ง/ปี		<ul style="list-style-type: none"> <li>• ตลอดแนวเส้นทางโครงการ               <ul style="list-style-type: none"> <li>- ตอน ทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน-เอกชัย (กม.9+731 ถึง กม.20+500)</li> <li>- ช่วงเอกชัย-บ้านแพ้ว (กม.20+295 ถึง กม.36+645)</li> </ul> </li> </ul>
9. คมนาคมขนส่งอุบัติเหตุและความปลอดภัย <ul style="list-style-type: none"> <li>• ปริมาณการจราจร</li> <li>• สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ตำแหน่ง เวลา และสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ</li> <li>• สภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางโครงการและเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง</li> </ul>	-	-	2 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ฤดูฝน</li> <li>• ฤดูแล้ง</li> </ul>	ตลอดแนวเส้นทาง และโครงข่ายทางหลวงโดยรอบ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>• ทางหลวงหมายเลข 35</li> <li>• ทางหลวงหมายเลข 9</li> <li>• ทางหลวงหมายเลข 4</li> <li>• ทางหลวงหมายเลข 3091</li> <li>• ทางหลวงหมายเลข 3242 (ถนนเอกชัย)</li> <li>- ตอน ทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน-เอกชัย (กม.9+731 ถึง กม.20+500)</li> <li>- ช่วงเอกชัย-บ้านแพ้ว (กม.20+295 ถึง กม.36+645)</li> </ul>
10. การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ <ul style="list-style-type: none"> <li>• สภาพระบายน้ำ</li> <li>• สภาพน้ำท่วมขัง</li> <li>• การสะสมของดินตะกอนและวัชพืชในทางระบายน้ำหรืออาคารระบายน้ำ</li> <li>• ลักษณะการไหลของน้ำและการตั้งเขื่อนของลำน้ำ/ทางน้ำ</li> </ul>	-	-	2 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ฤดูฝน</li> <li>• ฤดูแล้ง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ทางระบายน้ำหรืออาคารระบายน้ำ ตลอดแนวเส้นทางโครงการ               <ul style="list-style-type: none"> <li>- ตอน ทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน-เอกชัย (กม.9+731 ถึง กม.20+500)</li> <li>- ช่วงเอกชัย-บ้านแพ้ว (กม.20+295 ถึง กม.36+645)</li> </ul> </li> </ul>

ตารางที่ 7.2-1 สรุปแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะต่อไป (ต่อ)					
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน			ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
11. เศรษฐกิจและสังคม <ul style="list-style-type: none"> <li>• การเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจและปัญหา</li> <li>• การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ</li> <li>• ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นต่อประชาชนในระยะก่อสร้าง</li> <li>• ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ</li> <li>• ข้อร้องเรียน/ข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็นของประชาชนทุกภาคส่วนที่แจ้งผ่านช่องทางต่างๆ</li> </ul>	-	-	1 ครั้ง/ปี	•	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ตลอดแนวเส้นทางโครงการ               <ul style="list-style-type: none"> <li>- ตอน ทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน-เอกชัย (กม.9+731 ถึง กม.20+500)</li> <li>- ช่วงเอกชัย-บ้านแพ้ว (กม.20+295 ถึง กม.36+645)</li> </ul>               โดยครอบคลุม 5 กลุ่มเป้าหมายหลัก ได้แก่             </li> <li>• กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 50 เมตร และระยะ 50-500 เมตร จากเขตทาง</li> <li>• กลุ่มผู้นำชุมชน</li> <li>• กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว</li> <li>• สถานประกอบการผู้ใช้ทาง</li> </ul>
12. สาธารณสุขและอาชีวอนามัย <ul style="list-style-type: none"> <li>• ข้อมูลสถิติผู้ป่วย การเกิดโรค และปัญหาสาธารณสุขในบริเวณพื้นที่โครงการจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง</li> <li>• ข้อมูลสภาพแวดล้อมทั่วไป ความเพียงพอของถังรองรับขยะ สภาพน้ำท่วมขัง ความเพียงพอของน้ำใช้และประสิทธิภาพของระบบบำบัดน้ำเสีย ในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง</li> <li>• สถิติเรื่องร้องเรียนจากความเดือดร้อนรำคาญของประชาชน ด้านสาธารณสุข</li> </ul>	-	-	2 ครั้ง/ปี		<ul style="list-style-type: none"> <li>• ประชาชนที่อาศัยอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ</li> <li>• คนงานก่อสร้าง               <ul style="list-style-type: none"> <li>- ตอน ทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน-เอกชัย (กม.9+731 ถึง กม.20+500)</li> <li>- ช่วงเอกชัย-บ้านแพ้ว (กม.20+295 ถึง กม.36+645)</li> </ul> </li> </ul>

หมายเหตุ : \* เสนอแนะเพิ่มเติมโดยบริษัทที่ปรึกษา