

บทที่ 7

สรุปผลการดำเนินงานและข้อเสนอแนะ

7.1 สรุปผลการดำเนินงานของโครงการ

การดำเนินงานโครงการฯ ซึ่งเริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ. 2565 ถึงปัจจุบัน (วันที่ 12 มิถุนายน พ.ศ. 2566) รวมระยะเวลาทั้งสิ้น 180 วัน โดยปัจจุบันได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จและส่งมอบให้แขวงทางหลวงบุรีรัมย์ เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม พ.ศ. 2564 ขณะนี้สถานะโครงการอยู่ในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา โดยความก้าวหน้าของการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ ตามสัญญาเลขที่ สผ.10/2566 ลงวันที่ 14 ธันวาคม พ.ศ. 2565

7.1.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการและบำรุงรักษาของโครงการ ซึ่งทางบริษัทที่ปรึกษา ได้วางแผนดำเนินการติดตามการปฏิบัติตามมาตรการ เดือนละ 1 ครั้ง โดยในระหว่างเดือนธันวาคม พ.ศ. 2565 – มิถุนายน พ.ศ. 2566 สามารถประเมินผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการได้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

● มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม*

- 1) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ปฏิบัติครบถ้วน จำนวน 16 ข้อ
- 2) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน จำนวน 0 ข้อ
- 3) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ไม่ได้ปฏิบัติ จำนวน 0 ข้อ

* มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ปฏิบัติและประเมินผลไม่ได้ 13 ข้อ เนื่องจากตั้งแต่เปิดใช้เส้นทางจนปัจจุบัน ยังไม่มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและข้อร้องเรียนจากชุมชนโดยรอบพื้นที่โครงการแต่อย่างใด

● แผนการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- 1) แผนการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ปฏิบัติครบถ้วน จำนวน 4 ข้อ
- 2) แผนการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน จำนวน 1 ข้อ
- 3) แผนการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ไม่ได้ปฏิบัติ จำนวน 0 ข้อ

**ตารางที่ 7- 1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
 ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ (ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา) ที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน**

แผนการป้องกัน และแก้ไข ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไข
1. แผนปฏิบัติการปลูกป่า ชดเชย	- กรมป่าไม้ไม่ได้จัดทำแผนปฏิบัติงาน และแผนการใช้จ่ายเงิน ประจำปี งบประมาณ พ.ศ. 2567 แผนการฟื้นฟู และอนุรักษ์พืชในระบบนิเวศ โครงการทางหลวงหมายเลข 348 ปะคำ-นางรอง (แผนการปลูกป่า ทดแทนและดูแลรักษา) เพื่อ ดำเนินการของงบประมาณในการปลูก ป่าและบำรุงรักษาป่าตามที่มาตรการ กำหนด โดยพื้นที่ดำเนินการที่ เหมาะสมเพื่อปลูกป่าชดเชย ได้แก่ 1. ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าหนองก้านงา ป่าโคกหนองเต็งและป่าโคกหิน 2. ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าโคกใหญ่ ป่าหนองพระสรวลและป่าหนองหมี 3. ป่าสงวนแห่งชาติป่าดงใหญ่ พื้นที่ รวม 400 ไร่ ซึ่งได้รับความเห็นชอบ จากชุมชน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน และ นายก อบต. ให้ดำเนินการปลูกป่า ชดเชยได้ และชนิดพันธุ์ไม้ที่ปลูกเป็น ไม้ดั้งเดิมของท้องถิ่น เช่น สะเดา ซี่เหล็ก ประดู่ เป็นต้น โดยปัจจุบัน กรมทางหลวงอยู่ระหว่างขอรับจัดสรร งบประมาณประจำปี พ.ศ. และจะโอน ให้กรมป่าไม้เป็นผู้ดำเนินการ เพื่อ ดำเนินการปลูกป่าชดเชยตามมาตรการ กำหนดต่อไป	- กรมทางหลวงอยู่ระหว่างขอรับจัดสรร งบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2567 และจะ โอนให้กรมป่าไม้เป็นผู้ดำเนินการ เพื่อ ดำเนินการปลูกป่าชดเชยตามมาตรการ กำหนดต่อไป	-

7.1.2 สรุปผลการวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม บริษัทที่ปรึกษาวางแผนดำเนินงานโดยมีการติดตามตรวจสอบฯ เดือนละ 1 ครั้ง และวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อรายงานกรมทางหลวงในรายงานแต่ละครั้ง โดยในระหว่างเดือนธันวาคม พ.ศ. 2565 - มิถุนายน พ.ศ. 2566 สามารถประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการได้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

● มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- 1) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีประสิทธิภาพมาก จำนวน 16 ข้อ
- 2) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีประสิทธิภาพน้อย จำนวน 0 ข้อ
- 3) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ไม่มีประสิทธิภาพ จำนวน 0 ข้อ

* มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเมินผลไม่ได้ 13 ข้อ เนื่องจากตั้งแต่เปิดใช้เส้นทางจนปัจจุบัน ยังไม่มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและข้อร้องเรียนจากชุมชนโดยรอบพื้นที่โครงการแต่อย่างใด จึงไม่สามารถวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ทั้ง 13 ข้อ

● แผนการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- 1) แผนการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีประสิทธิภาพมาก จำนวน 4 ข้อ
- 2) แผนการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีประสิทธิภาพน้อย จำนวน 0 ข้อ
- 3) แผนการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ไม่มีประสิทธิภาพ จำนวน 0 ข้อ

* แผนการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ จำนวน 1 ข้อ เนื่องจากเป็นกิจกรรมที่จะดำเนินการในอนาคต กรมทางหลวงอยู่ระหว่างขอรับจัดสรรงบประมาณในการปลูกป่าชดเชย ประจำปี พ.ศ. 2567 โดยโอนให้กับกรมป่าไม้เพื่อดำเนินการปลูกป่าชดเชยตามแผนพื้นที่ที่เรียบร้อยแล้ว

7.1.3 สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในช่วงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2565-มิถุนายน พ.ศ. 2566 ได้แก่ การติดตามตรวจสอบด้านคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย วันที่ 11-12 มีนาคม พ.ศ. 2566 ไว้ในบทที่ 5 ของรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ (ระยะดำเนินการ) สำหรับปัจจัยด้านคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย ไม่มีเกณฑ์มาตรฐาน แสดงดังตารางที่ 7- 2

ตารางที่ 7- 2 สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ระหว่างเดือนธันวาคม พ.ศ. 2565-มิถุนายน พ.ศ. 2566

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไข ที่ได้ดำเนินการ
ค ม น า ค ม ข น ส ่ง อุบัติเหตุ และความ ปลอดภัย	- เนื่องจากปัจจัยนี้ไม่มีค่า มาตรฐานกำหนดไว้ จึงนำเสนอ ข้อมูลตามที่ได้จากการติดตาม ตรวจสอบ	-จากการติดตามผลการสำรวจ ปริมาณการจราจรประกอบด้วย บริเวณทางหลวงหมายเลข 348 และ จุดติดตามตรวจสอบบริเวณ จุดตัดถนนทางหลวงหมายเลข 348 จำนวน 3 จุด และบริเวณ จุดตัดถนนทางหลวงหมายเลข 348 กับถนนโครงข่ายท้องถิ่น จำนวน 5 เส้นทาง จากค่า V/C Ratio ทั้ง 8 จุด มาจัดระดับการ ให้บริการของพื้นที่ผิวจราจร พบว่า มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นจาก Monitor ระยะที่ 1 มีการจราจร คล่องตัวดีมาก - จากการสำรวจพบว่าสภาพถนน อยู่ในสภาพที่ดีและไม่มีรายงาน การชำรุดของสภาพถนน สามารถ สัญจรได้สะดวก และไม่มีปัญหา เรื่องร้องเรียนแต่อย่างใด - จากการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุ ที่เกิดขึ้นในพื้นที่โครงการทั้งหมด 3 ครั้ง โดยมีระดับความรุนแรง บาดเจ็บเล็กน้อย และทรัพย์สิน เสียหายบางส่วน ทั้งนี้เกิดขึ้นจาก ความประมาทของผู้ขับขี่ ไม่มี สาเหตุจากกิจกรรมของโครงการ แต่อย่างใด	- มีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นจากมี การพัฒนาด้านเศรษฐกิจ เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างภาค ตะวันออกเฉียงเหนือกับภาค ตะวันออก (EEC) มีการขนส่ง สินค้าเพิ่มขึ้น ทำให้ปริมาณ การจราจรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว รวมทั้งสถานการณ์การแพร่ ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา คลัสเตอร์ ภาครัฐยกเลิก มาตรการควบคุมการเดินทาง ข้ามพื้นที่ และสถาบันการศึกษา กลับมาเป็นการเรียนออนไลน์ ส่งผลให้ปริมาณการจราจร เพิ่มขึ้น - อุบัติเหตุทั้ง 3 ครั้ง มีสาเหตุ เกิดจากความประมาทของ ผู้ขับขี่	ที่ปรึกษาฯมีข้อเสนอแนะ พิจารณามีการติดตั้ง ป้ายสัญญาณไฟเตือนจุด กลับรถล่วงหน้า หรือ สัญญาณไฟเตือน กระพริบ ที่เหมาะสม เพื่อเป็นการเตือนไม่ให้ผู้ ขับขี่ประมาทก่อนที่จะ ถึงจุดกลับรถนี้

7.2 ข้อเสนอแนะ

7.2.1 ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการ

จากการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษาของโครงการ นั้น ที่ปรึกษามีข้อเสนอแนะต่อโครงการดังนี้

7.2.1.1 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง และอุบัติเหตุและความปลอดภัย

1) หลักการและเหตุผล

เนื่องจากทางหลวงหมายเลข 348 ตั้งแต่ช่วง กม.119+750 ถึง กม.129+535 รวมระยะทาง 9.785 กิโลเมตร ซึ่งเป็นการขยายถนน 2 ช่องจราจรไป-กลับ ให้เป็น 4 ช่องจราจรตลอดแนวเส้นทาง ดังนั้น ในระหว่างการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม พบว่า บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุเป็นช่วงจุดกลับรถ (กม.123+300) เนื่องจากสภาพพื้นที่บางระยะมีลักษณะทางแบบขั้นเนิน อาจทำให้ทัศนวิสัยในการมองเห็นไม่ชัดเจน ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการจัดเตรียมแผนงานในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น

2) วัตถุประสงค์

- หลีกเลี่ยงหรือลดผลกระทบด้านอุบัติเหตุเนื่องจากบริเวณจุดกลับรถ กม.123+300 มีสภาพพื้นที่บางระยะมีลักษณะทางแบบขั้นเนิน
- เพิ่มความปลอดภัยและลดปัญหาอุบัติเหตุเนื่องจากบริเวณจุดกลับรถ กม.123+300 มีสภาพพื้นที่บางระยะมีลักษณะทางแบบขั้นเนิน

3) พื้นที่ดำเนินการ

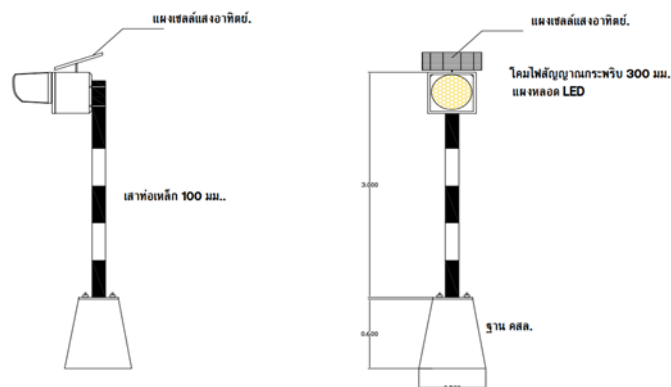
พื้นที่บริเวณจุดกลับรถ กม.123+300

4) วิธีการดำเนินการ

การติดตั้งไฟกระพริบ (Solar cell)

บริเวณจุดกลับรถ กม. 123+300 โดยติดตั้งบนเสาเหล็กบนหัวเกาะกลางถนน 2 จุด ดังนี้

- ติดตั้งแผ่นเหล็กขนาด 300 x 300 x 12 มม. และขนาด 150 x 90 x 12 มม. พร้อมเสาเหล็ก Ø 4 " หนา 2.30 มม. ยาว 3.00 ม. ยึดกับพื้นเกาะกลางถนนบริเวณ กม. 123+300
- ติดตั้งแผงโซลาร์เซลล์กับไฟกระพริบ และติดตั้งบนเสาเหล็ก แสดงดังรูปที่ 7-1



รูปที่ 7-1 ตัวอย่างการติดตั้งไฟกระพริบ

5) ระยะเวลาดำเนินการ

ดำเนินการอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาระยะดำเนินการ

6) หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

หมวดทางหลวงนางรอง และฝ่ายวิศวกรรม งานอำนวยความสะดวกความปลอดภัย แขวงทางหลวงบุรีรัมย์

7) งบประมาณ

งบประมาณแผนการปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง และอุบัติเหตุและความปลอดภัย เป็นจำนวน 33,438.68 บาท รายละเอียดดังตารางที่ 7- 3

ตารางที่ 7- 3 สรุปงบประมาณแผนการปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง
ผู้ใช้ทาง และอุบัติเหตุและความปลอดภัย

ลำดับ	รายละเอียด	หน่วยงานรับผิดชอบ	จำนวน	ราคา(บาท)	รวม(บาท)
1	ชุดโคมไฟสัญญาณ กระพริบ Solar Cell (สีเหลือง)	แขวงทางหลวงบุรีรัมย์	2	13,500.00	27,000.00
2	ฐานคอนกรีต		2	775.56	1,551.12
3	เสาเหล็ก		2	1,693.78	3,387.56
4	ค่าขนส่ง + ค่าติดตั้ง		1	1,500.00	1,500.00
รวม					33,438.68

หมายเหตุ : ราคาเมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2566

(ที่มา:ฝ่ายวิศวกรรม งานอำนวยความสะดวก แขวงทางหลวงบุรีรัมย์)

8) การประเมินผล

คณะกรรมการกำกับการศึกษาของกรมทางหลวงตรวจสอบการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามแผนที่
กำหนด

7.2.2 ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการทางหลวงที่มีการจัดทำรายงาน EIA (โครงการอื่นในอนาคต)

จากการติดตามตรวจสอบมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไข
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้
ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ บริษัทที่ปรึกษา
ไม่มีข้อเสนอแนะสำหรับโครงการทางหลวงที่มีการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม