

บทที่ 5

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.1 แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ที่ปรึกษาได้ทบทวนรายละเอียดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ ในส่วนที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำแหน่งสถานีเก็บตัวอย่าง พารามิเตอร์ วิธีการเก็บตัวอย่าง ความถี่ และระยะเวลาในการตรวจวัด มาตรฐานที่ใช้ในการเปรียบเทียบ โดยมีปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่ต้องติดตามตรวจสอบในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา รวม 2 ปัจจัย แสดงดังตารางที่ 5-1 มีรายละเอียดดังนี้

- เศรษฐกิจ-สังคม
- คมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง อุบัติเหตุและความปลอดภัย

ตารางที่ 5-1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา

ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติ ตาม*	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและ อุปสรรค	ข้อเสนอ แนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
1. เศรษฐกิจ-สังคม	<ul style="list-style-type: none"> สภาพเศรษฐกิจและสังคมทั่วไป การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ผลกระทบที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ความคิดเห็นต่อการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินโครงการ ข้อเสนอแนะต่อโครงการ 	<p>พื้นที่ศึกษารัศมี 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยสอบถาม</p> <ul style="list-style-type: none"> - กลุ่มผู้นำชุมชน - กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะประชิด ถึง 50 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ - กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะ 50 เมตร ถึง 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ - สถานประกอบการ - พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม - หน่วยงานราชการ 	<p>ปีละ 1 ครั้ง (ปีที่ 2 และ 3 ของระยะดำเนินการและบำรุงรักษา)</p>	<p>⊗</p> <p>⊗</p>	<p>ครั้งที่ 1 จะดำเนินการศึกษารวบรวมข้อมูลในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2566</p> <p>ครั้งที่ 2 จะดำเนินการศึกษารวบรวมข้อมูลในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2567</p>	-	-

หมายเหตุ: ^{1/} เป็นปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมจากรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์, 2565

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ ● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 5-1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา (ต่อ)

ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติ ตาม*	รายละเอียด การปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและ อุปสรรค	ข้อเสนอ แนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
2. คมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย ^{1/}	<ul style="list-style-type: none"> ข้อมูลปริมาณจราจรบนเส้นทางโครงการ และโครงข่ายในพื้นที่โครงการ ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุด้านการจราจรบนเส้นทางโครงการ โดยระบุวันเดือนปี เวลา บริเวณที่เกิดเหตุ จำนวนผู้ประสบเหตุ ความรุนแรง/ความเสียหาย และประเภทยานพาหนะที่เกิดเหตุ สภาพการชำรุดเสียหายของแนวเส้นทางโครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> ทางหลวงหมายเลข 348 ถนนท้องถิ่นที่มีการเชื่อมต่อกับพื้นที่โครงการ จำนวน 5 จุด <ul style="list-style-type: none"> - ถนนท้องถิ่น (บ้านโคกจั่ว) กม. 119+900 - ถนนท้องถิ่น (บ้านนิคมเขต) กม. 121+200 - ทางหลวงชนบท บร.2118 (บ้านหนองเตียน - บ้านไทรทอง) กม.127+050 - ทางหลวงชนบท บร.3020 แยกทางหลวงหมายเลข 348 – บ้านโนนสุวรรณ กม.127+900 - ทางหลวงหมายเลข บร.3069 แยกทางหลวงหมายเลข 348 - บ้านหนองแซ่ไม้ กม.128+960 	ปีละ 1 ครั้ง (ปีที่ 2 และ 3 ของ ระยะดำเนินการและ บำรุงรักษา)	<div>●</div> <div>⊗</div>	<p>ครั้งที่ 1 ดำเนินการติดตามตรวจสอบวันที่ 12-13 มีนาคม พ.ศ. 2566</p> <p>ครั้งที่ 2 จะดำเนินการติดตามตรวจสอบในเดือน มีนาคม พ.ศ. 2567</p>	-	-

หมายเหตุ: ^{1/} เป็นปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมจากรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์, 2565

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

5.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.2.1 เศรษฐกิจ-สังคม

ก. วัตถุประสงค์ของการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

- 1) เพื่อสำรวจข้อมูลด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการ ทั้งในระดับครัวเรือน พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม หน่วยงานราชการ รวมถึงสถานประกอบการ ในบริเวณพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียง
- 2) เพื่อสำรวจความคิดเห็น รวมถึงประเมินการรับรู้ต่อการดำเนินโครงการ
- 3) เพื่อศึกษาผลกระทบของโครงการที่มีต่อสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของชุมชน พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม หน่วยงานราชการ รวมถึงสถานประกอบการ และข้อมูลการรับรู้และสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ
- 4) เพื่อนำผลการศึกษาผลกระทบของโครงการที่มีต่อสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของชุมชน ระดับครัวเรือน พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม หน่วยงานราชการ รวมถึงสถานประกอบการ ไปใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการพัฒนาทางหลวงอื่น ๆ ของกรมทางหลวงต่อไป

ข. วิธีการศึกษา

ที่ปรึกษาฯ จะดำเนินการสำรวจแบบสอบถามเพื่อการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจ-สังคม ตามรายละเอียดกำหนดไว้ในรายการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยการสำรวจข้อมูลภาคสนามด้วยวิธีการสัมภาษณ์กลุ่มผู้นำชุมชน ประชาชนในพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะประชิด ถึง 50 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ กลุ่มผู้ที่ได้รับผลกระทบในระยะ 50-500 เมตรจากแนวเส้นทางโครงการ สถานประกอบการ และหน่วยงานราชการ

1) พื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาของโครงการตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ จุดเริ่มต้นกม. 119+750 ถึง กม. 129+535 รวมระยะทางประมาณ 9.785 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ ตำบลปะคำ อำเภอปะคำ 1 หมู่บ้าน, ตำบลทรัพย์พระยา 1 หมู่บ้าน, ตำบลหนองไทร 3 หมู่บ้าน และตำบลเสเดา อำเภอนางรอง 1 หมู่บ้าน กำหนดขอบเขตพื้นที่สำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคม โดยพิจารณาจากหมู่บ้าน/ชุมชน ที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการและครอบคลุมพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียงจากแนวเส้นทางอย่างน้อยข้างละ 500 เมตร ประกอบด้วยพื้นที่หมู่บ้าน/ชุมชน จำนวน 6 หมู่บ้าน/ชุมชน รายละเอียดดังตารางที่ 5-2 และรูปที่ 5-1

**ตารางที่ 5-2 พื้นที่เป้าหมายในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ สังคม และความคิดเห็นของประชาชน ในระยะ 500 เมตร
 จากแนวนนของโครงการ**

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
บุรีรัมย์	ปะคำ	ปะคำ	หมู่ที่ 3 บ้านโคกจั่ว
	นางรอง	ทรัพย์พระยา	หมู่ที่ 3 บ้านโคกสะอาด *
		หนองไทร	หมู่ที่ 3 บ้านหนองเตียน
			หมู่ที่ 5 บ้านโคกใหญ่ *
			หมู่ที่ 9 บ้านนิคมเขต *
		สะเดา	หมู่ที่ 2 บ้านหนองแซ่ไม้
1 จังหวัด	2 อำเภอ	4 ตำบล	6 หมู่บ้าน

หมายเหตุ : * ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ปี 2562 ระบุว่าเป็นหมู่บ้านซึ่งไม่มีชุมชน/บ้านเรือนชุมชนอาศัยอยู่ในพื้นที่ ระยะ 500 เมตร
 จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ



2) การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง และวิธีการศึกษา

2.1) การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง

การสำรวจด้านเศรษฐกิจ สังคม จะดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มประชากร แบ่งเป็น 6 กลุ่มหลัก ได้แก่

กลุ่มที่ 1 กลุ่มผู้นำชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่โครงการ ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีบทบาทในการพัฒนาชุมชนและพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ โดยสอบถามข้อมูลของชุมชนตามประเด็นที่กำหนดไว้ เพื่อรวบรวมข้อมูลพื้นฐานในระดับครัวเรือนของชุมชนและข้อมูลสภาพเศรษฐกิจของพื้นที่โครงการในปัจจุบัน ที่อาจได้รับผลกระทบทั้งโดยตรงและโดยอ้อมจากการพัฒนาโครงการ รวมถึงข้อมูลด้านสุขภาพ อุบัติเหตุและความปลอดภัย สภาพปัญหาและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม สาธารณูปโภค สังคม และสุขภาพ ทำการสำรวจโดยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบไม่เป็นไปตามโอกาสทางสถิติ ด้วยการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) กระจายตามเขตปกครองครอบคลุมพื้นที่ศึกษา ได้แก่ หมู่ที่ 3 บ้านโคกจั่ว ตำบลปะคำ อำเภอปะคำ หมู่ที่ 3 บ้านโคกสะอาด ตำบลทรัพย์พระยา หมู่ที่ 3 บ้านหนองเตียน หมู่ที่ 5 บ้านโคกใหญ่ หมู่ที่ 9 บ้านนิคมเขต ตำบลหนองไทร หมู่ที่ 2 บ้านหนองแซ่ไม้ ตำบลสะเดา อำเภอนางรอง **รวมทั้งสิ้น 14 ตัวอย่าง ดังนี้**

- กำนัน 4 ตำบล โดยทำการสำรวจกับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นกำนันในแต่ละตำบลหรือผู้แทนที่ได้รับมอบหมายจากกำนันให้เป็นผู้สัมภาษณ์แทน **รวม 4 ตัวอย่าง**

- เทศบาล 1 หน่วยงาน โดยทำการสำรวจกับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นนายกเทศมนตรีในแต่ละเทศบาลตำบลหรือผู้แทนที่ได้รับมอบหมายจากนายกเทศมนตรีให้เป็นผู้สัมภาษณ์แทน **รวม 1 ตัวอย่าง**

- องค์การบริหารส่วนตำบล 3 หน่วยงาน โดยทำการสำรวจกับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นนายกองค์การบริหารส่วนตำบลในแต่ละตำบล หรือสมาชิกองค์การบริหารส่วนตำบล หรือผู้แทนที่ได้รับมอบหมายจากนายกองค์การบริหารส่วนตำบลให้เป็นผู้สัมภาษณ์แทน **รวม 3 ตัวอย่าง**

- ผู้ใหญ่บ้าน/ ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน 6 หมู่บ้าน โดยทำการสำรวจกับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ใหญ่บ้าน หรือผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านในแต่ละหมู่บ้าน หมู่บ้านละ 1 ตัวอย่าง **รวม 6 ตัวอย่าง**

ตารางที่ 5-3 กลุ่มผู้นำชุมชนเป้าหมายในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ สังคม และความคิดเห็นของประชาชนในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

อำเภอ	ตำบล	ตำแหน่ง	จำนวน
ปะคำ	ปะคำ	นายกเทศมนตรีตำบลปะคำ	1
		กำนันตำบลปะคำ	1
		ผู้ใหญ่บ้าน/ ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน หมู่ที่ 3 บ้านโคกจั่ว	1
นางรอง	ทรัพย์พระยา	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลทรัพย์พระยา	1
		กำนันตำบลทรัพย์พระยา	1
		ผู้ใหญ่บ้าน/ ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน หมู่ที่ 3 บ้านโคกสะอาด	1
	หนองไทร	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลหนองไทร	1
		กำนันตำบลหนองไทร	1
		ผู้ใหญ่บ้าน/ ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน หมู่ที่ 3 บ้านหนองเตียน	1
		ผู้ใหญ่บ้าน/ ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน หมู่ที่ 5 บ้านโคกใหญ่	1

**ตารางที่ 5-3 กลุ่มผู้นำชุมชนเป้าหมายในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ สังคม และความคิดเห็นของประชาชนในระยะ 500 เมตร
จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ**

อำเภอ	ตำบล	ตำแหน่ง	จำนวน
		ผู้ใหญ่บ้าน/ ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน หมู่ที่ 9 บ้านนิคมเขต	1
	สะเดา	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลสะเดา	1
		กำนันตำบลสะเดา	1
		ผู้ใหญ่บ้าน/ ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน หมู่ที่ 2 บ้านหนองแซ่ไม้	1
รวม			14

กลุ่มที่ 2 กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม คือ กลุ่มพื้นที่ที่ไวต่อการรับผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากกิจกรรมของโครงการ ได้แก่ สถานศึกษา สถานพยาบาล ศาสนสถาน และแหล่งโบราณคดี ทำการสำรวจโดยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบไม่เป็นไปตามโอกาสทางสถิติ ด้วยการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) กระจายตามพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ศาสนสถาน จำนวน 1 แห่ง สถานศึกษา จำนวน 1 แห่ง แหล่งโบราณคดี จำนวน 1 แห่ง สถานพยาบาล จำนวน 1 แห่ง รวมทั้งสิ้น 4 แห่ง รายละเอียด ดังนี้

- ศาสนสถาน จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ วัดโคกจั่ว โดยทำการสำรวจกับเจ้าอาวาส
- สถานศึกษา จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนบ้านโคกจั่ว โดยทำการสำรวจกับผู้อำนวยการสถานศึกษา
- แหล่งโบราณคดี จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ ปราสาทโคกปราสาท โดยทำการสำรวจกับผู้อำนวยการสำนักศิลปากรที่ 10 นครราชสีมา หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบดูแลปราสาทโคกปราสาท
- สถานพยาบาล จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลปะคำ โดยทำการสำรวจกับผู้อำนวยการ หรือรองผู้อำนวยการโรงพยาบาลปะคำ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย

**ตารางที่ 5-4 กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม กลุ่มเป้าหมายในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ สังคม และความคิดเห็น
ของประชาชนในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ**

หน่วยงาน	ตำแหน่ง	จำนวน
พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม		
วัดโคกจั่ว	เจ้าอาวาสวัดโคกจั่ว	1
โรงเรียนบ้านโคกจั่ว	ผู้อำนวยการโรงเรียนบ้านโคกจั่ว	1
ปราสาทโคกปราสาท	ผู้อำนวยการสำนักศิลปากรที่ 10 นครราชสีมา หรือ ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบดูแลปราสาทโคกปราสาท	1
โรงพยาบาลปะคำ	ผู้อำนวยการ หรือรองผู้อำนวยการโรงพยาบาลปะคำ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย	1
รวม		4

กลุ่มที่ 3 กลุ่มครัวเรือนผู้ที่ได้รับผลกระทบในระยะ 0-50 เมตร คือ กลุ่มครัวเรือนที่พักอาศัย ที่อยู่ในเขตพื้นที่โครงการ ในระยะ 50 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางของโครงการ ซึ่งกลุ่มนี้จะเป็นกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะประชิดของพื้นที่โครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ เช่น การคมนาคมขนส่ง ผลกระทบจากมลภาวะต่างๆ เช่น เสียงรบกวน ฝุ่นละออง เป็นต้น โดยจากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ปี 2562) และรายงานขั้นสุดท้ายการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ ปี 2563-2565 พบว่ามีจำนวนครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา จำนวน 11 ครัวเรือน ดำเนินการสำรวจด้วยวิธีเจาะจง เป็นครัวเรือนในพื้นที่หมู่ที่ 3 บ้านโคกจั่ว ตำบลปะคำ อำเภอปะคำ จำนวน 3 ตัวอย่าง และเป็นครัวเรือนในพื้นที่หมู่ที่ 3 บ้านหนองเตียน ตำบลหนองไทร อำเภอนางรอง จำนวน 8 ตัวอย่าง เท่ากับจำนวนในรายงาน EIA กำหนด

กลุ่มที่ 4 กลุ่มครัวเรือนผู้ที่ได้รับผลกระทบในระยะ 50-500 เมตร คือ กลุ่มครัวเรือนที่พักอาศัย ที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางของโครงการ ซึ่งกลุ่มนี้จะห่างจากเขตพื้นที่โครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ เช่น การคมนาคมขนส่ง และผลกระทบจากมลภาวะต่าง ๆ เช่น เสียงรบกวน ฝุ่นละออง เป็นต้น โดยศึกษาจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งได้สำรวจไว้จากภาพถ่ายทางอากาศสีเชิงเลข ความละเอียดจุดภาพ 0.3 เมตร ปีที่บันทึกข้อมูล พ.ศ. 2560 ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม จึงดำเนินการสำรวจด้วยวิธีเจาะจง โดยจากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ปี 2562) และรายงานขั้นสุดท้ายการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ ปี 2563-2565 พบว่า มีจำนวนครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา จำนวน 197 ครัวเรือน (เท่ากับจำนวนในรายงาน EIA กำหนด) และในปัจจุบัน ปี 2566 พบว่ามีจำนวนครัวเรือนเพิ่มขึ้นมา 2 ราย บริเวณหน้าโรงเรียนบ้านโคกจั่ว รวมเป็นทั้งหมด 199 ราย

กลุ่มที่ 5 กลุ่มสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 500 เมตร คือ กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในเขตทางที่อาจได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของโครงการ โดยจากการทบทวนรายงานขั้นสุดท้ายของการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ ปี 2563-2565 พบว่า มีจำนวน 9 สถานประกอบการ เพิ่มจากจำนวนในรายงาน EIA กำหนด 1 ราย บริเวณ กม. 127+994 ได้แก่

- ตำบลปะคำ หมู่ที่ 3 บ้านโคกจั่ว ประกอบด้วย ร้านอาหารตามสั่ง ร้านขายของชำ ชมนกชมไม้ รีสอร์ท และแฮปปี้ ที่พัก รวมจำนวน 5 แห่ง
- ตำบลหนองไทร หมู่ที่ 3 บ้านหนองเตียน ประกอบด้วย ลานมันซูศักดิ์พิชผล สถานบริการน้ำมันพีที 2 แห่ง และร้านกาแฟที่พบเพิ่มเติมขึ้นในปี 2566 1 ราย รวมเป็นจำนวน 3 แห่ง
- ตำบลสะเดา หมู่ที่ 2 บ้านหนองแซ่ไม้ ประกอบด้วย ริมน้ำ รีสอร์ท จำนวน 1 แห่ง

กลุ่มที่ 6 กลุ่มหน่วยงานราชการที่อยู่ในระยะ 500 เมตร คือ กลุ่มพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากกิจกรรมของโครงการ ทำการสำรวจโดยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบไม่เป็นไปตามโอกาสทางสถิติ ด้วยการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) กระจายตามพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ หน่วยงานราชการ จำนวน 3 แห่ง รายละเอียด ดังนี้

- หน่วยงานราชการ จำนวน 3 แห่ง ได้แก่
 - หน่วยป้องกันรักษาป่าที่ บร. 1 (คงใหญ่) โดยทำการสำรวจกับหัวหน้าหน่วยป้องกันรักษาป่าที่ บร. 1 (คงใหญ่)
 - สำนักงานสาธารณสุขอำเภอปะคำ โดยทำการสำรวจกับสาธารณสุขอำเภอปะคำ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย
 - ศูนย์บริการประชาชนสำนักงานตำราวจุทธหนองไทร โดยทำการสำรวจกับเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำศูนย์

ตารางที่ 5-5 กลุ่มหน่วยงานราชการเป้าหมายในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ สังคม และความคิดเห็นของประชาชนในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

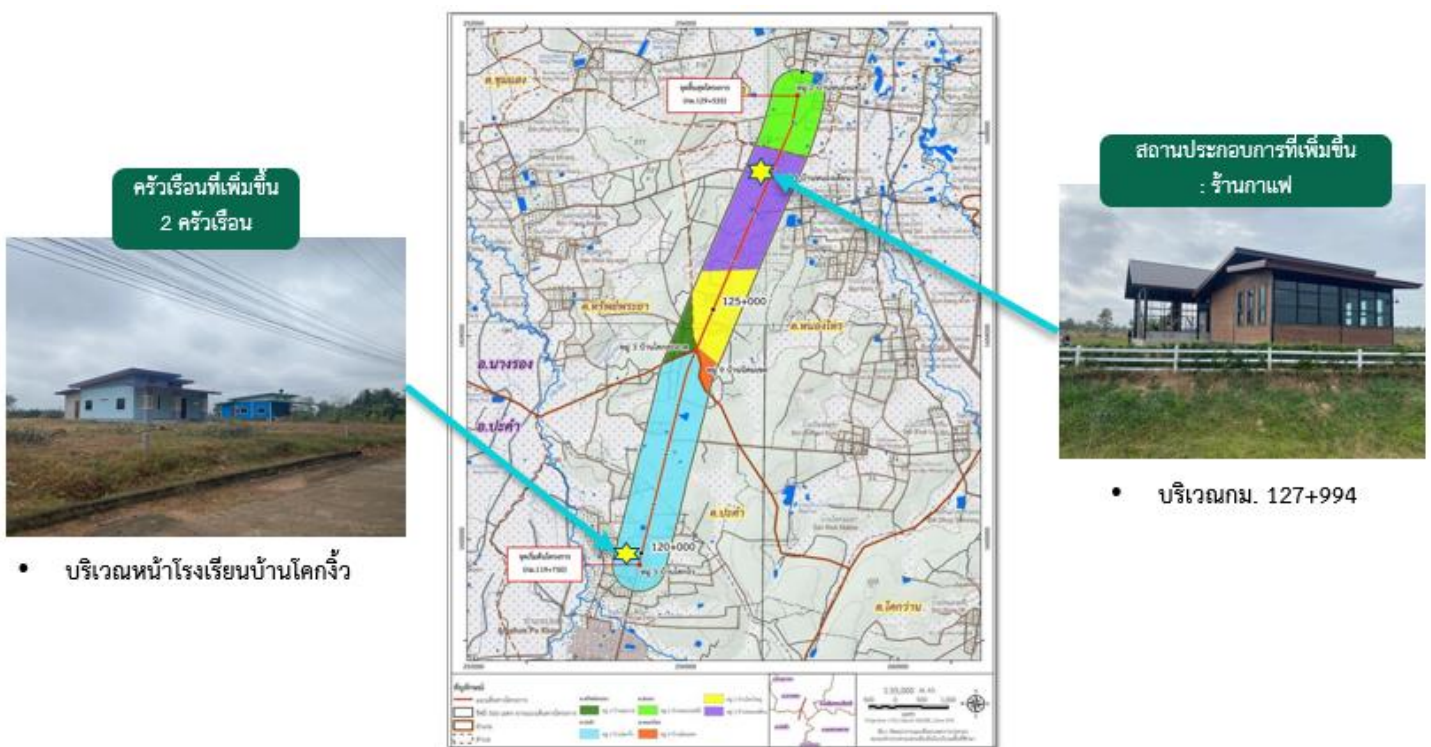
หน่วยงาน	ตำแหน่ง	จำนวน
หน่วยงานราชการ		
หน่วยป้องกันรักษาป่าที่ บร. 1 (ดงใหญ่)	หัวหน้าหน่วยป้องกันรักษาป่าที่ บร. 1 (ดงใหญ่)	1
สำนักงานสาธารณสุขอำเภอปะคำ	สาธารณสุขอำเภอปะคำ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย	1
ศูนย์บริการประชาชนสำนักงาน ตำรวจภูธรหนองไทร	เจ้าหน้าที่ตำรวจประจำศูนย์ฯ	1
รวม		3

โดยสามารถสรุปจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่เพิ่มขึ้นจากการสำรวจเส้นทางโครงการและใกล้เคียงที่อยู่ในระยะ 500 เมตร ซึ่งเมื่อนำมาตัดแยกตามตำแหน่งพิกัด พบว่า สามารถสรุปจำนวนการสำรวจกลุ่มครัวเรือนในระยะ 0-50 เมตร เท่ากับ 11 ราย และกลุ่มครัวเรือนในระยะ 50-500 เมตร จำนวน 199 ราย และกลุ่มสถานประกอบการ 9 ราย

ตารางที่ 5-6 สรุปจำนวนกลุ่มตัวอย่างในการสำรวจเศรษฐกิจสังคม

กลุ่ม	การสำรวจใน EIA	จำนวนที่ดำเนินการในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ปี 2564-2565	จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่เพิ่มขึ้นใหม่	จำนวนที่จะดำเนินการในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ในโครงการ ปี 2566-2567
กลุ่มผู้นำชุมชน	14	14	-	14
กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษา (2 อำเภอ 4 ตำบล 6 หมู่บ้าน) - อาศัยอยู่ในระยะประชิดถึง 50 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง - อาศัยอยู่ในระยะ 50 เมตร ถึง 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง	11 197	11 197	- 2	11 199
กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม	4	4	-	4
กลุ่มหน่วยงานราชการ	3	3	-	3
กลุ่มสถานประกอบการ	8	8	1	9
รวม	237	237	3	240

โดยครัวเรือนที่อาศัยในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางมีครัวเรือนที่เพิ่มขึ้นจากระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ปี 2564-2565 จำนวน 2 ครัวเรือน ตั้งอยู่บริเวณหน้าโรงเรียนบ้านโคกจั่ว เป็นครัวเรือนที่ตั้งใหม่จากปี พ.ศ. 2564 – 2565 มีการสำรวจแล้วแต่ไม่พบ รวมทั้งมีสถานประกอบการเพิ่มขึ้น 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณกม. 127+994 ดังนั้นจำนวนกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ปี 2566-2567 รวมทั้งหมดเป็น 199 ครัวเรือน และกลุ่มสถานประกอบการ รวมทั้งหมดเป็น 9 แห่ง โดยจำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 แห่งที่เพิ่มขึ้นมา เป็นการก่อสร้างใหม่หลังการก่อสร้างถนนเสร็จเรียบร้อยแล้ว แสดงดังรูปที่ 5-2



รูปที่ 5-2 กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร (ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา)

2.2) วิธีสำรวจและเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

การสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในครั้งนี้ใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือประกอบการสัมภาษณ์เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างทั้ง 6 กลุ่ม โดยข้อคำถามมีทั้งแบบปลายปิด (Close-ended Questions) และแบบปลายเปิด (Open-ended Questions) แบบสอบถามมี 3 รูปแบบ จำแนกตามประเภทของกลุ่มเป้าหมายตัวอย่าง คือ แบบสอบถามสำหรับผู้นำชุมชน แบบสอบถามสำหรับพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม แบบสอบถามสำหรับครัวเรือนผู้ได้รับผลกระทบ ทั้งนี้ สามารถจำแนกข้อคำถามเป็นประเด็นหลัก ๆ ได้ดังนี้

กลุ่มที่ 1 คือ กลุ่มผู้นำชุมชน

- ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์
- ข้อมูลพื้นฐานของหมู่บ้าน/ชุมชน
- ข้อมูลสภาพแวดล้อม สาธารณูปโภค ที่ครัวเรือนได้รับปัจจุบัน
- การใช้เส้นทางและพาหนะในการเดินทาง
- การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ
- ความคิดเห็น ข้อวิตกกังวล และข้อเสนอแนะต่อโครงการ

กลุ่มที่ 2 คือ กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

- ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์
- ข้อมูลสภาพแวดล้อม สาธารณูปโภค ของพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม
- การใช้เส้นทางและพาหนะในการเดินทาง
- การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ
- ความคิดเห็น ข้อวิตกกังวล และข้อเสนอแนะต่อโครงการ

กลุ่มที่ 3-5 คือ กลุ่มครัวเรือนผู้ได้รับผลกระทบในระยะ 0-50 เมตร 50-500 เมตร และสถานประกอบการ

- ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์
- ข้อมูลทั่วไปของครัวเรือน
- ข้อมูลสภาพแวดล้อม สาธารณูปโภค ที่ครัวเรือนได้รับปัจจุบัน
- การใช้เส้นทางและพาหนะในการเดินทาง
- การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ
- ความคิดเห็น ข้อวิตกกังวล และข้อเสนอแนะต่อโครงการ

กลุ่มที่ 6 คือ หน่วยงานราชการ

- ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์
- ข้อมูลสภาพแวดล้อม สาธารณูปโภค ของหน่วยงานในปัจจุบัน
- การใช้เส้นทางและพาหนะในการเดินทาง
- การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ
- ความคิดเห็น ข้อวิตกกังวล และข้อเสนอแนะต่อโครงการ

ทั้งนี้ ก่อนทำการสำรวจความคิดเห็นเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลจะอธิบายรายละเอียดโครงการ ผลการศึกษา รวมถึงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ซึ่งมีประเด็นในการนำเสนอ ประกอบด้วย

- ความเป็นมาเหตุผลความจำเป็นและวัตถุประสงค์ของโครงการ
- รายละเอียดโครงการ
- ผู้ดำเนินการพื้นที่ที่ทำการศึกษา
- ขั้นตอนและระยะเวลาดำเนินการ
- การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์
- ช่องทางการติดต่อสอบถาม

ที่ปรึกษาได้กำหนดการดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในกลุ่มเป้าหมายในช่วงเดือน กรกฎาคม พ.ศ. 2566 และ เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2567 ในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา เหตุผลที่กำหนดช่วงเวลาการสำรวจในช่วงเดือน กรกฎาคม เนื่องจากช่วงระยะเวลาดังกล่าว เป็นช่วงเวลาที่กลุ่มเป้าหมายที่ได้รับผลกระทบจากโครงการส่วนใหญ่ คือกลุ่มเกษตรกรในพื้นที่ จะดำเนินกิจกรรมประจำวัน ณ ที่พักอาศัยเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากช่วงเวลาดังกล่าวไม่ได้อยู่ในช่วงต้นและปลายฤดูกาลของการทำการเกษตร ประกอบกับไม่ใช่ช่วงเวลายับหยุดต่อเนื่อง ทำให้มีโอกาสได้พบและสำรวจความคิดเห็นได้ครบถ้วน ทั้งนี้ ก่อนทำการสำรวจที่ปรึกษาได้จัดฝึกอบรมเพื่อทำความเข้าใจเกี่ยวกับแบบสอบถามและเทคนิคการสัมภาษณ์ เพื่อให้ได้คำตอบที่ตรงประเด็นและน่าเชื่อถือมากที่สุด ให้กับเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูล โดยก่อนทำการสัมภาษณ์นั้น เจ้าหน้าที่เก็บข้อมูล (ผู้สัมภาษณ์) ได้อธิบายรายละเอียดโครงการผลการศึกษา รวมถึงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญให้กับกลุ่มเป้าหมาย ตัวอย่าง (ผู้ให้สัมภาษณ์) โดยก่อนดำเนินการสัมภาษณ์ที่ปรึกษาได้ติดต่อนัดหมายแจ้งให้ผู้นำชุมชนและกลุ่มเป้าหมายทราบล่วงหน้า

ภายหลังดำเนินการสำรวจความคิดเห็นแล้วเสร็จ ที่ปรึกษาได้ทำการตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์ของข้อมูลทั้งหมด โดยนำข้อมูลมาจัดระเบียบหรือจัดกลุ่มข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามเพื่อวิเคราะห์ข้อมูล โดยนำเสนอในรูปแบบตารางแสดงความถี่ จำนวนร้อยละและค่าเฉลี่ย โดยทำการวิเคราะห์และอธิบายข้อมูลออกเป็น 6 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม กลุ่มครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบในระยะ 0-50 เมตร กลุ่มครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบในระยะ 50-500 เมตร กลุ่มสถานประกอบการ และกลุ่มหน่วยงานราชการ ตามลำดับ

ค. ผลการศึกษา

1) ผลการตรวจสอบด้านเศรษฐกิจและสังคมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนผลการตรวจสอบด้านเศรษฐกิจและสังคมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ ซึ่งจัดทำโดย บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้มีการสำรวจข้อมูลภาคสนามจากกลุ่มเป้าหมายที่กำหนด รวม 237 ตัวอย่าง โดยเป็นกลุ่มผู้นำ 14 ตัวอย่าง กลุ่มครัวเรือนระยะประชิดถึง 50 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 11 ตัวอย่าง กลุ่มครัวเรือนระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 197 ตัวอย่าง กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม 4 ตัวอย่าง กลุ่มหน่วยงานราชการ 3 ตัวอย่าง และกลุ่มสถานประกอบการ 8 ตัวอย่าง ดำเนินการระหว่างวันที่ 20-26 สิงหาคม พ.ศ. 2561 และมีการสำรวจเพิ่มเติมระหว่างวันที่ 4-6 พฤษภาคม พ.ศ. 2562 สามารถสรุปผลความคิดเห็นจากกลุ่มตัวอย่างทั้ง 6 กลุ่มโดยสังเขป พบว่าโดยส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ ซึ่งช่วยให้การเดินทางสะดวก มีช่องการจราจรเพิ่มขึ้น ช่วยรองรับการเดินทางและลดปัญหาการติดขัดช่วงเทศกาลได้ อีกทั้งช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวตามเมืองรองต่าง ๆ เกิดการพัฒนาและขยายตัวของชุมชน ทำให้เศรษฐกิจของพื้นที่ดีขึ้น สร้างความเจริญให้กับชุมชน ส่วนผลกระทบในระยะดำเนินการและบำรุงรักษานั้น เห็นว่าจะส่งผลกระทบทางบวก ช่วย

ส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ เศรษฐกิจการค้าของท้องถิ่นดีขึ้น อย่างไรก็ตาม ยังมีส่วนน้อยที่มีความกังวลเรื่องการเดินทางสัญจรของชุมชน 2 ฝั่งถนน รวมถึงการเกิดอุบัติเหตุ ผลกระทบเกี่ยวกับฝุ่นละออง มลพิษทางอากาศ และเสียง จากการจราจร แต่เป็นความกังวลในระดับต่ำ

ทั้งนี้ จากการประเมินผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้สรุปว่า เมื่อมีการเปิดใช้ถนน (ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา) เพิ่มความสะดวกในการสัญจร และมีจุดกลับรถถึง 5 จุด ทำให้ประชาชนยังคงเดินทางไปมาหาสู่กันได้ อย่างไรก็ตาม ประชาชนยังมีความวิตกกังวลถึงผลกระทบทางด้านมลพิษและอุบัติเหตุ อาจต้องเพิ่มความระมัดระวังในการเดินทาง โดยเฉพาะจุดทางเชื่อมกับถนนทางหลวงหมายเลข 348 รวมทั้งมีความคาดหวังว่าจะได้รับประโยชน์ด้านเศรษฐกิจ จึงถือว่าได้รับผลกระทบทางบวกในระดับต่ำ ซึ่งได้มีการกำหนดมาตรการในการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจและสังคมในบริเวณแนวเส้นทางโครงการ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

2) ผลการตรวจสอบผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคมในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ ระยะที่ 1

จากการทบทวนผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคมในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ โดยบริษัท ยูโนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด โดยมีการสำรวจความคิดเห็นจากผู้ได้รับผลกระทบต่อโครงการ ระยะที่ 1 จำนวน 1 ครั้ง รวม 237 ตัวอย่าง โดยเป็นกลุ่มผู้นำ 14 ตัวอย่าง กลุ่มครัวเรือนระยะประชิดถึง 50 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 11 ตัวอย่าง กลุ่มครัวเรือนระยะ 50-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 197 ตัวอย่าง กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม 4 ตัวอย่าง กลุ่มหน่วยงานราชการ 3 ตัวอย่าง และกลุ่มสถานประกอบการ 8 ตัวอย่างคือ ระหว่างวันที่ 21 ตุลาคม พ.ศ. 2564 ถึง 21 พฤศจิกายน พ.ศ. 2564

ผลการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคม ในระยะที่ 1 มีผลดังนี้

กลุ่มผู้นำชุมชน โดยส่วนใหญ่เห็นว่าโครงการทำให้เกิดผลดีต่อชุมชน โดยมีความสะดวกในการเดินทางขึ้น มีเศรษฐกิจดีขึ้น อย่างไรก็ตาม ยังกังวลเรื่องปัญหาฝุ่นละออง ความไม่สะดวก ไม่ปลอดภัย อุบัติเหตุในการเดินทาง และปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม ในระดับน้อย-ปานกลาง พร้อมทั้งเสนอแนะให้เพิ่มเติมไฟทางส่องสว่างบริเวณแยกทางเข้าออกชุมชน และดูแลเรื่องการวางท่อระบายน้ำและระบบการระบายน้ำ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดน้ำท่วมขังบริเวณหมู่บ้าน/ชุมชน และมีการตัดหญ้าบริเวณเกาะกลางถนนเป็นประจำสม่ำเสมอ ส่วนกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เห็นว่าโครงการก่อให้เกิดผลดีต่อชุมชน โดยมีความสะดวกในการเดินทางขึ้น มีเศรษฐกิจดีขึ้น และไม่ได้รับผลกระทบจากโครงการ แต่ยังมีส่วนน้อยที่มีความกังวลในเรื่องฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือน เสียงดัง และปัญหาจราจร โดยให้กรมทางหลวงช่วยเหลือผิวดินให้มีสภาพดี สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัย และดูแลระบบระบายน้ำและท่อน้ำไม่ให้อุดตัน อยู่ในสภาพดีสม่ำเสมอ

กลุ่มครัวเรือนผู้ได้รับผลกระทบในระยะ 0-50 เมตร พบว่าเมื่อเปิดใช้เส้นทางแล้วเป็นผลกระทบเชิงบวก โดยจะช่วยทำให้ระบบเศรษฐกิจหมุนเวียน การค้าขายดีขึ้น โดยไม่ได้รับผลกระทบเรื่องฝุ่นละออง มลพิษ และเสียงจากโครงการ แต่ยังมีส่วนน้อยที่มีความกังวลในเรื่องน้ำท่วมขัง โดยให้กรมทางหลวงช่วยเหลือผิวดินให้มีสภาพดี สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัย และดูแลระบบระบายน้ำและท่อน้ำไม่ให้อุดตัน อยู่ในสภาพดีสม่ำเสมอ

กลุ่มครัวเรือนผู้ได้รับผลกระทบในระยะ 50-500 เมตร ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับโครงการ แต่ยังคงมีส่วนน้อยได้รับผลกระทบในระดับน้อยถึงปานกลาง ในด้านความไม่สะดวกหรือความไม่ปลอดภัย และอุบัติเหตุ เสียงดัง ฝุ่นละออง

กลุ่มสถานประกอบการ ส่วนความใหญ่เห็นด้วยกับโครงการ สนับสนุนให้มีโครงการ และไม่ได้รับผลกระทบจากโครงการ แม้ยังมีความกังวลเรื่องฝุ่นละออง และเสียงดัง ในระดับน้อย-น้อยมาก

กลุ่มหน่วยงานราชการ เห็นว่าโครงการก่อให้เกิดผลดีต่อชุมชน โดยมีความสะดวกในการเดินทางขึ้น มีเศรษฐกิจดีขึ้น และไม่ได้รับผลกระทบจากโครงการ แต่ยังมีส่วนน้อยยังมีความกังวลในเรื่องฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือน เสียงดัง และปัญหาจราจร โดยให้กรมทางหลวงช่วยเหลือผู้เดือดร้อนให้มีสภาพดี สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัย และดูแลระบบระบายน้ำและท่อไม่ให้อุดตัน อยู่ในสภาพดีสม่ำเสมอ

ทั้งนี้ จากการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมและติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการแล้ว ไม่พบปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมที่ผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่ที่มีความกังวล โดยผลตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่โครงการอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด และจากการลงพื้นที่ติดตามตรวจสอบไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่โครงการ ยกเว้นเมื่อวันที่ 23 กันยายน พ.ศ. 2564 ที่มีน้ำท่วมขัง 1 จุด เนื่องจากฝนตกหนัก และทางระบายน้ำสู่สระน้ำมีตะกอน/กองดินขวางทางระบายน้ำ ซึ่งได้ดำเนินการแก้ไขปัญหามาแล้วไม่เกิดการท่วมขังในช่วงเวลาต่อมาจนปัจจุบัน ถือว่าเป็นผลกระทบชั่วคราว รวมถึงเรื่องอุบัติเหตุและความปลอดภัยได้มีการติดตามสถิติอุบัติเหตุจากสถานีตำรวจภูธรประจำ สถานีตำรวจภูธรนางรอง และหมวดทางหลวงนางรอง พบเพียงอุบัติเหตุเล็กน้อยซึ่งเกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่ ไม่ได้มีสาเหตุของอุบัติเหตุมาจากโครงการแต่อย่างใด

3) ผลการตรวจสอบผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบัน

ภายหลังที่ดำเนินการสำรวจตรวจสอบผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคมในแต่ละครั้งตามแผนที่กำหนดไว้ในหัวข้อที่ 5.1 และจะแสดงผลการตรวจวัด พร้อมทั้งจะทำการสรุปข้อมูลโดยการบรรยายรายละเอียด

4) เปรียบเทียบผลการศึกษา

ที่ปรึกษาฯ ยังไม่ได้มีการติดตามตรวจสอบและรวบรวมข้อมูลผลการศึกษาด้านเศรษฐกิจและสังคม เนื่องจากจะมีการดำเนินการเก็บตัวอย่างและรวบรวมข้อมูลครั้งที่ 1 ในวันที่ 5-8 กรกฎาคม พ.ศ. 2566 เมื่อได้ผลการศึกษาแล้วที่ปรึกษาฯ จะมีการเปรียบเทียบผลการศึกษารายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม(EIA) กับผลการศึกษาในปัจจุบันต่อไป

ง) สรุปผลการศึกษา

ที่ปรึกษาฯ จะนำเสนอผลสรุปการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมด้านเศรษฐกิจ-สังคม ประกอบด้วย สภาพเศรษฐกิจและสังคมทั่วไป การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ผลกระทบที่เกิดขึ้นในโครงการ รวมถึงความคิดเห็นต่อการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา

5.2.2 คมนาคมนขนส่ง ผู้ใช้ทาง อุบัติเหตุและความปลอดภัย

มาตรการการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านคมนาคมนขนส่ง ผู้ใช้ทาง อุบัติเหตุและความปลอดภัยเป็นมาตรการที่เสนอเพิ่มเติมนอกเหนือจาก มาตรการการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในระยะดำเนินการกรมทางหลวงให้มีความสำคัญ เนื่องจากในระยะที่ 1 เป็นช่วงปี 2563-2565 อยู่ในสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 มีการควบคุมการสัญจรเดินทางข้ามพื้นที่ ข้ามจังหวัด ทำให้ประชาชนทั่วไปหลีกเลี่ยงการสัญจร รวมทั้งเพื่อติดตามตรวจสอบสถิติอุบัติเหตุจากข้อห่วงกังวลของชุมชนในระยะที่ 1 จากที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบริเวณเดียวกัน 3 ครั้ง คือ กม. 120+800 จึงทำให้เกิดการติดตามตรวจสอบด้านคมนาคมนขนส่ง ผู้ใช้ทาง อุบัติเหตุและความปลอดภัยในระยะปัจจุบัน

ก. วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านคมนาคมนขนส่ง ผู้ใช้ทาง อุบัติเหตุและความปลอดภัยในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา
- 2) เพื่อนำผลการติดตามตรวจสอบมาใช้ปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการคมนาคมนขนส่ง ผู้ใช้ทาง อุบัติเหตุและความปลอดภัย พร้อมเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงเพื่อให้เหมาะสมกับสภาพปัจจุบันและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

ข. วิธีการศึกษา

1) ทบทวนข้อมูลทุติยภูมิ จากการศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ โดยในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรภาคสนามบนโครงข่ายถนน แสดงทั้งในรูปแบบการจราจรในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน (Peak Hour Traffic) และปริมาณการจราจรเฉลี่ยทั้งวัน (Average Daily Traffic, ADT) รวมทั้งวิเคราะห์หาสัดส่วนยานพาหนะประเภทต่างๆ บนโครงข่ายถนนโครงการติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมจากข้อมูลปฐมภูมิ โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) การทบทวนมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคมนขนส่ง อุบัติเหตุ : ดำเนินการศึกษาและทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในประเด็นด้านการคมนาคม เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการติดตามตรวจสอบและเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับสภาพปัจจุบัน

(2) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมด้านการคมนาคมนขนส่ง : จากรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ (Monitor ระยะที่ 1) ระบุให้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลปริมาณจราจรบนเส้นทางโครงการและโครงข่ายที่เชื่อมโยง ได้แก่

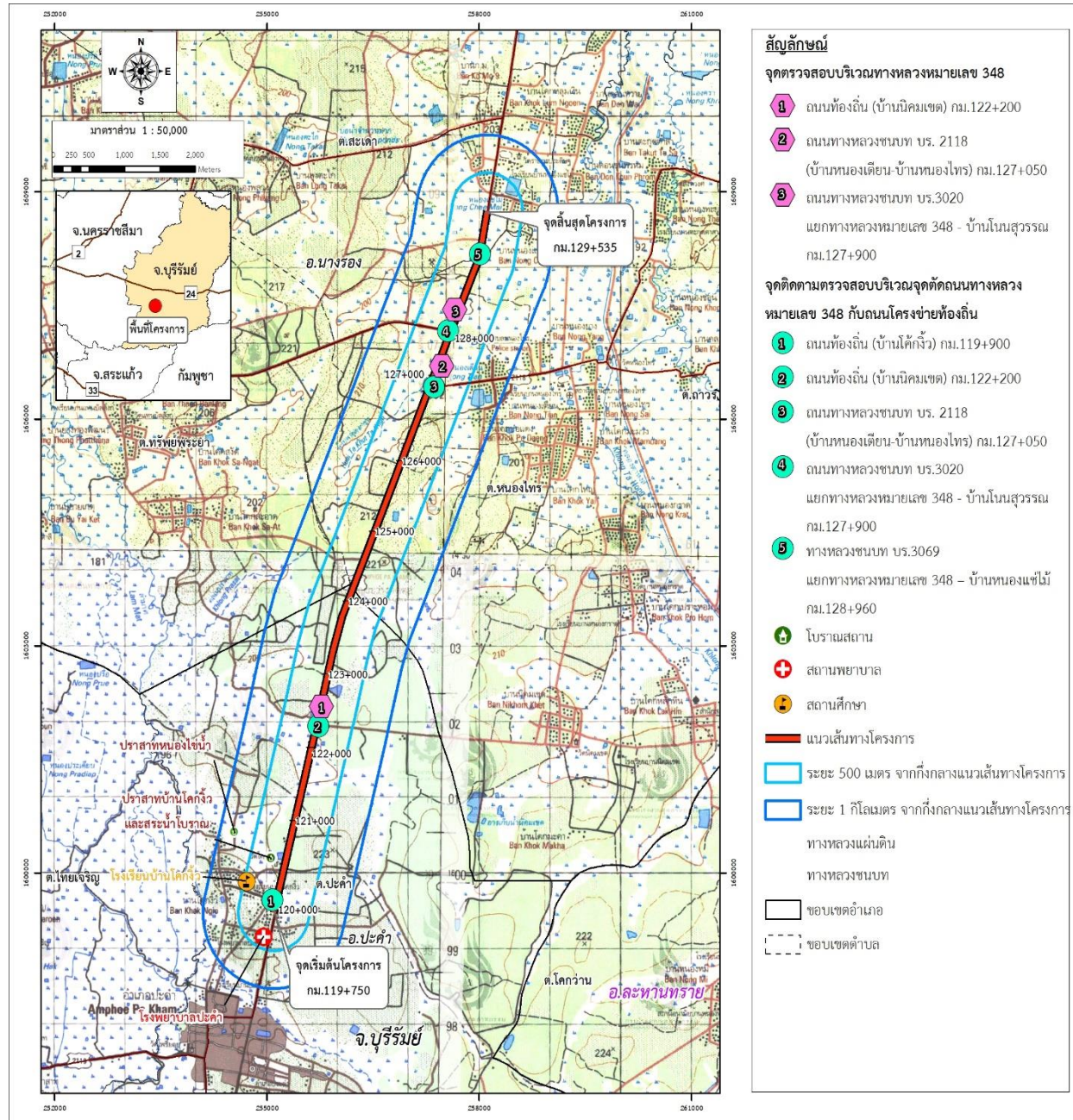
- ทางหลวงหมายเลข 348 รวมจำนวน 3 จุด

- ถนนท้องถิ่น (บ้านนิคมเขต) กม.122+200
- ทางหลวงชนบท บร.2118 (บ้านหนองเตียน-บ้านไทรทอง) กม.127+050
- ทางหลวงชนบท บร.3020 แยกทางหลวงหมายเลข 348-บ้านโนนสุวรรณ กม.127+900

- บริเวณจุดตัดถนนทางหลวงหมายเลข 348 กับถนนโครงข่ายท้องถิ่น ซึ่งเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ 5 เส้นทาง คือ

- ถนนท้องถิ่น (บ้านโคกจั่ว) กม.119+900
- ถนนท้องถิ่น (บ้านนิคมเขต) กม.122+200
- ทางหลวงชนบท บร.2118 (บ้านหนองเตียน-บ้านไทรทอง) กม.127+050
- ทางหลวงชนบท บร.3020 แยกทางหลวงหมายเลข 348-บ้านโนนสุวรรณ กม.127+900

- ทางหลวงหมายเลข บร.3069 แยกทางหลวงหมายเลข 348-บ้านหนองแซ่ไม้ กม.128+960
 โดยจะทำการตรวจวัดปีละ 1 ครั้ง โดยได้สำรวจเป็นเวลา 2 วัน ได้แก่ วันทำการและวันหยุด ตลอด 24 ชั่วโมง
 ตั้งแต่เวลา 07:00 น.ถึง 07:00 น. ของวันรุ่งขึ้น



รูปที่ 5-3 จุดเก็บตัวอย่างปริมาณจราจร การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
 โครงการทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ (ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา)

จากตำแหน่งการสำรวจปริมาณจราจรที่ได้กล่าวมาทั้ง 8 ตำแหน่ง จะสามารถครอบคลุมปริมาณจราจรที่เข้าและออกพื้นที่ศึกษา (ต้นและปลายถนนโครงการ) พร้อมทั้งตำแหน่งสำรวจได้กระจายอยู่ตามส่วนต่างๆ ของสายทาง เพื่อสำรวจปริมาณจราจรในแต่ละช่วงถนน ทั้งนี้ตำแหน่งสำรวจปริมาณจราจรได้มีการเสนอให้เพิ่มเติมจากระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ระยะที่ 1 จำนวน 1 ตำแหน่ง คือ ตำแหน่งสำรวจทางหลวงชนบท บร.2118 (บ้านหนองเตียน-บ้านไทรทอง) กม.127+050 และมีการย้ายตำแหน่ง จำนวน 2 ตำแหน่ง คือ ตำแหน่งถนนท้องถื่น (บ้านนิคมเขต) กม.122+200 (เดิม กม.110+750) และตำแหน่งทางหลวงชนบท บร.3020 แยกทางหลวงหมายเลข 348-บ้านโนนสุวรรณ กม.127+900 (เดิม กม.129+535) แสดงดังตารางที่ 5-7

ตารางที่ 5-7 เปรียบเทียบตำแหน่งการติดตามตรวจสอบปริมาณจราจรที่ระบุในระยะดำเนินการ และบำรุงรักษาระยะที่ 1 กับปัจจุบัน

ลำดับที่	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ระยะที่ 1	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ระยะปัจจุบัน	สรุปการเปลี่ยนแปลงและสาเหตุ ที่เปลี่ยนแปลง
1) ทางหลวงหมายเลข 348			
1.1	จุดเริ่มต้นโครงการ (กม. 119+750)	ถนนท้องถื่น (บ้านนิคมเขต) กม. 122+200	ย้ายตำแหน่ง เพื่อให้ครอบคลุมบริเวณ จุดเริ่มต้นของถนนโครงการ และยังคงเป็น ตัวแทนของปริมาณจราจรบริเวณจุดเริ่มต้น โครงการ
1.2	จุดสิ้นสุดโครงการ (กม. 129+535)	ทางหลวงชนบท บร.3020 แยกทาง หลวงหมายเลข 348-บ้านโนนสุวรรณ กม.127+900	ย้ายตำแหน่ง เพื่อให้ครอบคลุมบริเวณ จุดสิ้นสุด ของถนนโครงการ และยังคงเป็น ตัวแทนของปริมาณจราจรบริเวณจุดสิ้นสุด โครงการ
1.3	-	ทางหลวงชนบท บร.2118 (บ้าน หนองเตียน-บ้านไทรทอง) กม. 127+050	เพิ่มตำแหน่งสำรวจปริมาณจราจรจาก ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ระยะที่ 1 เพื่อให้การสำรวจจราจรครอบคลุมช่วงถนน มากขึ้น
2) จุดตัดถนนทางหลวงหมายเลข 348 กับถนนโครงข่ายท้องถิ่น			
2.1	ถนนท้องถื่น (บ้านโคกจั่ว) กม.119+900	ถนนท้องถื่น (บ้านโคกจั่ว) กม.119+900 ฝั่งซ้ายทาง	ไม่เปลี่ยนแปลง
2.2	ถนนท้องถื่น (บ้านนิคมเขต) กม.122+200	ถนนท้องถื่น (บ้านนิคมเขต) กม.122+200 ฝั่งขวาทาง	ไม่เปลี่ยนแปลง
2.3	ทางหลวงชนบท บร.2118 (บ้านหนองเตียน-บ้านไทรทอง) กม.127+050	ทางหลวงชนบท บร.2118 (บ้านหนองเตียน-บ้านไทรทอง) กม.127+050 ฝั่งขวาทาง	ไม่เปลี่ยนแปลง
2.4	ทางหลวงชนบท บร.3020 แยกทางหลวงหมายเลข 348 -บ้านโนนสุวรรณ กม.127+900	ทางหลวงชนบท บร.3020 แยกทางหลวงหมายเลข 348 -บ้านโนนสุวรรณ กม.127+900 ฝั่งซ้ายทาง	ไม่เปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 5-7 เปรียบเทียบตำแหน่งการติดตามตรวจสอบปริมาณจราจรที่ระบุในระยะดำเนินการ และบำรุงรักษาระยะที่ 1 กับปัจจุบัน (ต่อ)

ลำดับที่	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษาระยะที่ 1	ระยะดำเนินการและบำรุงรักษาระยะปัจจุบัน	สรุปการเปลี่ยนแปลงและสาเหตุที่เปลี่ยนแปลง
25	ทางหลวงหมายเลข บร.3069 แยกทางหลวงหมายเลข 348 -บ้านหนองแซ้ไม้ กม.128+960	ทางหลวงหมายเลข บร.3069 แยกทางหลวงหมายเลข 348 -บ้านหนองแซ้ไม้ กม.128+960	ไม่เปลี่ยนแปลง

ทั้งนี้ การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน จะแบ่งปริมาณจราจรออกเป็น 11 ประเภท โดยปรับค่าปริมาณจราจรจากหน่วยเป็นคันให้เป็นมาตรฐานหน่วยเทียบเท่ารถยนต์ส่วนบุคคล (Passenger Car Unit : PCU) จะต้องทำการแปลงค่าจากข้อมูลปริมาณจราจรที่ทำการสำรวจ เนื่องจากยานพาหนะมีขนาดและลักษณะการใช้งานที่ต่างกัน โดยใช้ค่าหน่วยเทียบเท่ารถยนต์ส่วนบุคคล (Passenger Car Equivalence : PCE) ในแต่ละประเภทอ้างอิงจาก สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง เพื่อให้ได้ปริมาณจราจรในหน่วยเทียบเท่ารถยนต์ส่วนบุคคล เพื่อนำประเมินอัตราส่วนของปริมาณจราจร (v/c Ratio) ของโครงการในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ดังตารางที่ 5-8 ถึง ตารางที่ 5-9

ตารางที่ 5-8 ค่าหน่วยเทียบเท่ารถยนต์ส่วนบุคคลจำแนกตามประเภทของยานพาหนะ

ลำดับ	ประเภทยานพาหนะ	อักษรย่อ	PCE
1	รถจักรยานยนต์	MC	0.333
2	รถสามล้อ	TUKTUK	0.333
3	รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	PC<7	1.00
4	รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน	VAN	1.00
5	รถโดยสารขนาดเล็ก	LB	1.50
6	รถโดยสารขนาดกลาง	MB	1.50
7	รถโดยสารขนาดใหญ่	HB	2.10
8	รถบรรทุก 4 ล้อ	LT	1.00
9	รถบรรทุก 6 ล้อ	MT	2.10
10	รถบรรทุก 10 ล้อ	HT	2.50
11	รถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป	TRAILER	2.50

ที่มา : สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง, 2561

ตารางที่ 5-9 ค่าประเมินอัตราส่วนของปริมาณจราจร (v/c Ratio)

ประเภทของทางหลวง	ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร (PCU/ชม.)
ทางหลวงหลายช่องจราจร	2,000 (ต่อ 1 ช่องจราจร)
ทางหลวง 2 ช่องจราจร 2 ทิศทาง	2,000 (รวมทั้ง 2 ทิศทาง)
ทางหลวง 3 ช่องจราจร 2 ทิศทาง	3,000 (รวมทั้ง 2 ทิศทาง)

ที่มา : Highway Capacity Manual (HCM), 2000

ตารางที่ 5-9 ค่าประเมินอัตราส่วนของปริมาณจราจร (v/c Ratio) (ต่อ)

อัตราส่วนของ ปริมาณจราจร (v/c Ratio)	สภาพการจราจรที่ประเมิน	ระดับบริการ (Level of service: LOS)	สภาพการจราจร
สำหรับประเมินถนนขนาด 2 ช่องจราจร (ต่อ 2 ทิศทาง)			
มากกว่า 1.00	กระแสการจราจรมีสภาพถูกบีบ ผู้ขับขี่ต้องใช้ความเร็วต่ำมาก เพราะการจราจรมีการติดขัดเป็นแถวยาวเคลื่อนไหวได้ช้า	F	จราจรติดขัดมาก
0.53-1.00	กระแสการจราจรมีสภาพไม่อยู่ตัว ผู้ขับขี่ไม่สามารถใช้ความเร็วได้ ตามต้องการเพราะการจราจรเริ่มมีการติดขัด	E	จราจรติดขัด
0.29-0.52	กระแสการจราจรใกล้สภาพไม่อยู่ตัว	D	จราจรเริ่มติดขัด
0.11-0.28	กระแสการจราจรอยู่ในสภาพอยู่ตัว ผู้ขับขี่เลือกใช้ความเร็วได้ จำกัดลง การเปลี่ยนช่องทางจราจร และกระแสถูกจำกัดอยู่ใน ระดับพอสมควร	C	สภาพการจราจรพอใช้
0.07-0.10	กระแสการจราจรมีสภาพอยู่ตัว ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วได้ ตามสมควร	B	คล่องตัวดี
ไม่เกิน 0.06	กระแสการจราจรมีสภาพอิสระ มีความเร็วสูง ปริมาณการจราจรน้อย ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วได้อย่างอิสระ ไม่มีการติดขัด	A	คล่องตัวดีมาก
สำหรับประเมินถนนขนาด 4 ช่องจราจรขึ้นไป (ต่อ 2 ทิศทาง)			
มากกว่า 1.00	กระแสการจราจรมีสภาพถูกบีบ ผู้ขับขี่ต้องใช้ความเร็วต่ำมาก เพราะการจราจรมีการติดขัดเป็นแถวยาวเคลื่อนไหวได้ช้า	F	จราจรติดขัดมาก
0.90-1.00	กระแสการจราจรมีสภาพไม่อยู่ตัว ผู้ขับขี่ไม่สามารถใช้ความเร็วได้ ตามต้องการเพราะการจราจรเริ่มมีการติดขัด	E	จราจรติดขัด
0.69-0.89	กระแสการจราจรใกล้สภาพไม่อยู่ตัว	D	จราจรเริ่มติดขัด
0.48-0.68	กระแสการจราจรอยู่ในสภาพอยู่ตัว ผู้ขับขี่เลือกใช้ความเร็วได้ จำกัดลง การเปลี่ยนช่องทางจราจร และกระแสถูกจำกัดอยู่ใน ระดับพอสมควร	C	สภาพการจราจรพอใช้
0.31-0.47	กระแสการจราจรมีสภาพอยู่ตัว ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วได้ ตามสมควร	B	คล่องตัวดี
ไม่เกิน 0.30	กระแสการจราจรมีสภาพอิสระ มีความเร็วสูง ปริมาณการจราจรน้อย ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วได้อย่างอิสระ ไม่มีการติดขัด	A	คล่องตัวดีมาก

ที่มา รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์, 2562

(3) การรวบรวมข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่โครงการ (กม. 119+750 ถึง กม. 129+535 ของทางหลวงหมายเลข 348) : ดำเนินการรวบรวมข้อมูลสถิติ ตำแหน่งและเวลาที่เกิดเหตุ สาเหตุ และความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สถานีตำรวจภูธรปะคำ และสถานีตำรวจภูธรนางรอง โดยดำเนินการรวบรวมข้อมูลปีละ 1 ครั้ง

(4) การตรวจสอบสภาพการชำรุดเสียหายของแนวเส้นทางโครงการ: ที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบสภาพผิวทางตามแนวเส้นทางโครงการ รวมถึงอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่มีการติดตั้งในเขตทาง เช่น สภาพป้ายจราจร สภาพสัญญาณไฟ

ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ รวมทั้งบริเวณจุดตัดถนนทางหลวงหมายเลข 348 กับถนนโครงข่ายท้องถิ่น โดยดำเนินการรวบรวมข้อมูลปีละ 1 ครั้ง

ภายหลังดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง อุบัติเหตุและความปลอดภัยแล้วเสร็จ ที่ปรึกษาจะทำการตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์ของข้อมูลทั้งหมด โดยนำข้อมูลมาวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อนำเสนอในรูปแบบตารางแสดงความถี่ จำนวนร้อยละ และค่าเฉลี่ย หรือในรูปแบบที่เหมาะสม พร้อมทำการวิเคราะห์และอธิบายข้อมูลในรูปปริมาณการจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน (Peak Hour Traffic) และปริมาณการจราจรเฉลี่ยทั้งวัน (Average Daily Traffic) ทั้งวิเคราะห์สัดส่วนยานพาหนะประเภทต่างๆ สถิติการเกิดอุบัติเหตุ จุดที่เกิดอุบัติเหตุ เพื่อเสนอจุดที่มีความเสี่ยง และเสนอแนะแนวทางการลดและป้องกันอุบัติเหตุต่อไป

2) ระยะเวลาดำเนินการ

(1) สํารวจข้อมูลปริมาณจราจร ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาดำเนินการ รายละเอียดการรวบรวมข้อมูล การรวบรวมข้อมูลปริมาณจราจร จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้

- ปริมาณจราจร ครั้งที่ 1 วันที่ 12-13 มีนาคม พ.ศ. 2566
- ปริมาณการจราจร ครั้งที่ 2 ช่วงเดือนมีนาคม พ.ศ. 2567

(2) รวบรวมสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ตลอดระยะเวลาดำเนินการ ตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2566 ถึง มกราคม พ.ศ. 2567 โดยจะมีการรายงานสรุปทุก 6 เดือน

(3) สํารวจสภาพการชำรุดเสียหายของแนวเส้นทางโครงการ ตลอดระยะเวลาโครงการ ตั้งแต่เดือน มกราคม พ.ศ. 2566 ถึง มกราคม พ.ศ. 2567 โดยจะมีการรายงานสรุปทุก 6 เดือน

ค. ผลการศึกษา

1) ผลการตรวจสอบด้านคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง อุบัติเหตุและความปลอดภัย ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนผลการตรวจสอบด้านคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง อุบัติเหตุและความปลอดภัย ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ ซึ่งจัดทำโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ร่วมกับบริษัท เอพซิลอน จำกัด ได้มีการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข 348 จำนวน 2 จุด (บริเวณ กม.120+000 และบริเวณ กม. 129+000) เมื่อวันที่ 19-20 กรกฎาคม พ.ศ. 2561 เป็นเวลา 48 ชั่วโมง หรือ 2 วัน ครอบคลุมวันทำการและวันหยุด พบว่ามีปริมาณจราจรในวันทำการในแต่ละทิศทาง ระหว่าง 3,296 -3,987 คัน/วัน หรือ 3,159-4,126 PCU/วัน และมี PCU/ชั่วโมง เร่งด่วน (6.00-9.00 น. และ 16.00-19.00 น.) อยู่ระหว่าง 234-377 PCU/ชั่วโมง ในขณะที่มีปริมาณจราจรในวันหยุดในแต่ละทิศทาง ระหว่าง 2,903 -3,656 คัน/วัน หรือ 2,819-3,734 PCU/วัน และมี PCU/ชั่วโมง เร่งด่วน (6.00-9.00 น. และ 16.00-19.00 น.) อยู่ระหว่าง 196-374 PCU/ชั่วโมง สำหรับผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข 348 แสดงดังตารางที่ 5-10

ตารางที่ 5-10 ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข 348

ปี พ.ศ.	ทิศทาง	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)		ระดับการให้บริการ กรณีมีการปรับปรุง (4 ช่องจราจร)	
		กม. 120+000	กม.129+000	กม. 120+000	กม.129+000
2564	ไป อ. ปะคำ	4,990	5,210	A	A
	ไป อ. นางรอง	5,570	5,950		
	รวม 2 ทิศทาง	10,560	11,160		
2568	ไป อ. ปะคำ	5,960	6,220	A	A
	ไป อ. นางรอง	6,650	7,110		
	รวม 2 ทิศทาง	12,610	13,330		
2573	ไป อ. ปะคำ	7,210	7,520	A	A
	ไป อ. นางรอง	8,050	8,610		
	รวม 2 ทิศทาง	15,260	16,130		
2578	ไป อ. ปะคำ	8,560	8,930	A	A
	ไป อ. นางรอง	9,580	10,240		
	รวม 2 ทิศทาง	18,140	19,170		
2583	ไป อ. ปะคำ	9,950	10,380	B	B
	ไป อ. นางรอง	11,150	11,920		
	รวม 2 ทิศทาง	21,100	22,300		

ที่มา: รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์, 2562

สำหรับสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงหมายเลข 348 ช่วง กม. 119+750 ถึง 129+535 ที่รายงาน EIA รวบรวมพบว่าในช่วงปี พ.ศ. 2558-2562 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นรวม 27 ครั้ง โดยปี พ.ศ. 2558 เกิดขึ้น 4 ครั้ง ปี พ.ศ. 2559 เกิดขึ้น 3 ครั้ง ปี พ.ศ. 2560 เกิดขึ้น 6 ครั้ง ปี พ.ศ. 2561 เกิดขึ้น 10 ครั้ง และปี พ.ศ. 2562 เกิดขึ้น 4 ครั้ง โดยมีการวิเคราะห์จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ คือ บริเวณทางแยก ทางเชื่อม 5 จุด ได้แก่ ถนนท้องถิ่น (บ้านโคกจั่ว) (กม.119+900) ถนนท้องถิ่น (บ้านนิคมเขต) (กม.122+269) ถนนทางหลวงชนบท บร.2118 (บ้านหนองเตียน-บ้านหนองไทร) (กม.127+045) ทางหลวงชนบท บร. 3020 แยกทางหลวงหมายเลข 348 - บ้านโนนสุวรรณ (กม.127+857) และทางหลวงชนบท บร. 3069 แยกทางหลวงหมายเลข 348- บ้านหนองแซ้ไม้ (กม.128+960) ซึ่งจากตำแหน่งการเกิดอุบัติเหตุกับจุดวิเคราะห์ความเสี่ยง พบว่ามีความสอดคล้องกัน โดยพบการเกิดอุบัติเหตุบริเวณใกล้กับทางเข้า-ออก ทางแยกทางเชื่อมมากกว่าบริเวณทั่วไป

2) ผลการตรวจสอบผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง อุบัติเหตุและความปลอดภัย ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ ระยะที่ 1

จากการทบทวนผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง อุบัติเหตุและความปลอดภัย ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ โดยบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด โดยผลการสำรวจปริมาณจราจร ทางหลวงหมายเลข 348 ในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ระหว่างเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2564 – พฤษภาคม พ.ศ. 2565 จำนวน 3 ครั้ง

ผลการสำรวจปริมาณจราจร ทางหลวงหมายเลข 348 ในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา 7 จุด พบว่าปริมาณการจราจร ในช่วงวันที่ 18-19 กรกฎาคม พ.ศ. 2564 อยู่ระหว่าง 8,621-9,872 PCU/วัน และในช่วงวันที่ 9-10

มกราคม พ.ศ. 2565 อยู่ระหว่าง 15,309 -19,573 PCU/วัน โดยปริมาณการจราจร ในช่วงวันที่ 18-19 กรกฎาคม พ.ศ. 2564 มีปริมาณการจราจรน้อยกว่าในช่วงวันที่ 9-10 มกราคม พ.ศ. 2565 ซึ่งอาจเนื่องจากช่วงปี 2563-2565 ประเทศไทยและทั่วโลก อยู่ในสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ซึ่งมีการแพร่ระบาดในหลายระลอก มีการควบคุม และผ่อนคลายการเดินทางข้ามพื้นที่ ข้ามจังหวัด เป็นระยะ ๆ ทำให้ประชาชนทั่วไปหลีกเลี่ยงการสัญจร ทำให้แนวโน้มปริมาณการจราจรไม่ชัดเจน ดังเช่นในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2564 มีการควบคุมการเดินทางข้ามจังหวัด และข้ามพื้นที่อย่างเข้มงวด (การขออนุญาตเข้าพื้นที่ การลงทะเบียน การฉีดวัคซีน เป็นต้น) เพื่อควบคุมสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (ณ ขณะนั้นมีสถิติจำนวนผู้ป่วยวันละ 1 หมื่นคนขึ้นไป ผู้เสียชีวิตจำนวนเกิน 100 คน/วัน) และในช่วงเดือนมกราคม พ.ศ. 2565 รัฐได้มีการผ่อนคลายความเข้มงวดในการเดินทาง ประชาชนเริ่มเดินทางข้ามจังหวัด เดินทางเพื่อท่องเที่ยวกันมากขึ้น

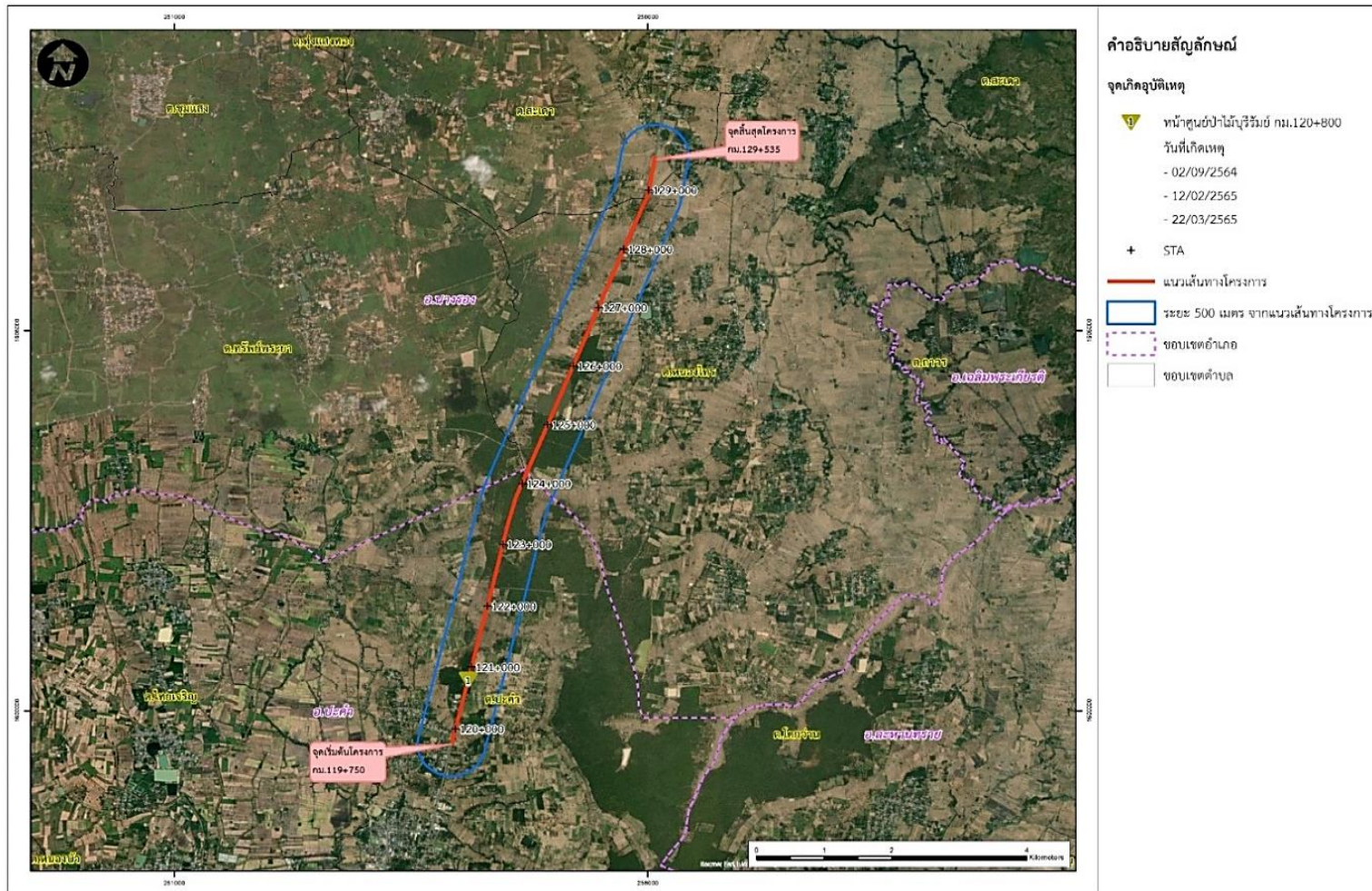
สำหรับผลการสำรวจสภาพของถนนพื้นที่โครงการ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ในระหว่างเดือน มิถุนายน พ.ศ. 2564 – เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2565 จากข้อมูลของหมวดทางหลวงนางรอง พบว่าสภาพถนนอยู่ในสภาพดี และจากการสำรวจพื้นที่ประจำ (เดือนละครั้ง) ไม่พบพื้นที่ผิวถนนที่ชำรุด จนเกิดอุบัติเหตุ

ผลการรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจราจรของสถานีตำรวจภูธรปะคำและสถานีตำรวจภูธรนางรอง พบว่ามีรายงานการเกิดอุบัติเหตุที่บริเวณถนนเส้นหลักที่อยู่ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจทั้ง 2 สถานี ซึ่งจากการรวบรวมข้อมูลในระหว่างเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2564 – เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2565 จำนวน 3 ครั้ง โดยมีระดับความรุนแรง บาดเจ็บ และทรัพย์สินเสียหาย ไม่ถึงระดับเสียชีวิต ทั้งนี้ โดยส่วนใหญ่เกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่ แสดงดังตารางที่ 5-11 และรูปที่ 5-4

ตารางที่ 5-11 อุบัติเหตุที่พบบริเวณโครงการ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ตั้งแต่เดือนมิถุนายน พ.ศ. 2564

- พฤษภาคม พ.ศ. 2565

วันที่	ที่เกิดเหตุ	สาเหตุ	จำนวนผู้ประสบเหตุ	ความรุนแรง
12/09/64	ทางหลวงหมายเลข 348 กม. 120 หน้าศูนย์ป่าไม้บุรีรัมย์	รถจักรยานยนต์เนื่องจาก ความประมาท	1	บาดเจ็บ ทรัพย์สินเสียหาย
12/02/65	ทางหลวงหมายเลข 348 กม. 120 หน้าศูนย์ป่าไม้บุรีรัมย์	รถจักรยานยนต์เนื่องจาก ความประมาท	1	บาดเจ็บ ทรัพย์สินเสียหาย
22/03/65	ทางหลวงหมายเลข 348 กม. 120 หน้าศูนย์ป่าไม้บุรีรัมย์	รถกระบะเนื่องจาก ความประมาท	2	บาดเจ็บ ทรัพย์สินเสียหาย



รูปที่ 5-4 จุดเกิดอุบัติเหตุ ในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา

ทั้งนี้ ในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ ดังกล่าว ได้เสนอแนะให้มีการติดตามตรวจสอบปริมาณการจราจร ในสถานการณ์ปกติ (หลังสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019) เพื่อติดตามตรวจสอบความปลอดภัยการใช้เส้นทาง สภาพการชำรุดของถนน และเพื่อตรวจสอบค่าคาดการณ์ในรายงาน EIA และติดตามสภาพการจราจรในเส้นทางต่อไป

(1) ผลการติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง อุบัติเหตุและความปลอดภัย ในปัจจุบัน

จากการการติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง อุบัติเหตุและความปลอดภัย ในช่วงปี พ.ศ. 2566 โดยบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ สามารถสรุปได้ดังนี้

1.ปริมาณจราจร

ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนเส้นทางโครงการและโครงข่ายที่เชื่อมโยง ได้มีการสำรวจในช่วงวันธรรมดา และวันหยุด สัปดาห์ บริเวณจุดสำรวจจุดตรวจสอบบริเวณทางหลวงหมายเลข 348 และ จุดติดตามตรวจสอบบริเวณจุดตัดถนนทางหลวงหมายเลข 348 กับถนนโครงข่ายท้องถิ่น โดยบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์

ได้ทำการลงสำรวจในช่วงวันที่ 12-13 มีนาคม พ.ศ. 2566 โดยทำการสำรวจปริมาณการจราจรบนช่วงถนน (Mid-Block Classified Counts, MB) จำนวน 8 ตำแหน่ง ระยะเวลา 24 ชั่วโมง แบ่งเป็นการสำรวจจุดตรวจสอบบริเวณทางหลวงหมายเลข 348 และจุดติดตามตรวจสอบบริเวณจุดตัดถนนทางหลวงหมายเลข 348 กับถนนโครงข่ายท้องถิ่น ในการนำข้อมูลปริมาณการจราจรไปใช้ ข้อมูลที่ได้จากภาคสนามจะถูกจัดเก็บแยกตามประเภทของยานพาหนะ ซึ่งแต่ละประเภทจะมีขนาดและพฤติกรรมการขับขี่ที่แตกต่างกัน ดังนั้น ก่อนการนำข้อมูลทั้งหมดไปใช้ในการวิเคราะห์ ข้อมูลทั้งหมดต้องมีการแปลงให้เป็นข้อมูลหน่วยยานพาหนะเดียวกัน โดยการแปลงจะใช้ยานพาหนะประเภทรถโดยสารส่วนบุคคลเป็นเกณฑ์หรือเรียกว่าหน่วยเทียบเท่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล (PCU, Passenger Car Unit) โดยตัวคูณเพื่อแปลงค่า PCU ที่ใช้ในการแปลงค่า ซึ่งการเก็บข้อมูลภาคสนามสามารถปฏิบัติด้วยการติดตั้งกล้องตามจุดสำรวจที่กำหนด แล้วจึงใช้คนนับจากไฟล์วิดีโอ เพื่อให้ได้ปริมาณจราจรที่มีความแม่นยำที่สุด ส่วนผลการสำรวจปริมาณจราจรในเส้นทางแยก ทางเชื่อม 5 จุดในบริเวณแนวเส้นทาง ในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา แสดงดังตารางที่ 5-12 สามารถสรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 5-12 ผลการตรวจวัดปริมาณจราจร ระยะดำเนินการและบำรุงรักษาที่ผ่านมา เปรียบเทียบกับรายงาน EIA

ถนน	ช่วงตรวจวัด	ปริมาณการจราจร PCU/วัน	ปริมาณการจราจร PCU/ชม	v/c Ratio	ระดับประเมิน
ทล. หมายเลข 348	EIA	4,963-6,183	290-358	0.14-0.17	สภาพจราจรพอใช้
	ค่าคาดการณ์ระยะ ดำเนินการและบำรุงรักษา				
	ปี 2564	10,560-11,160			A*
	ปี 2568	12,0610-13,330			A*
	ปี 2573	15,260-16,130			A*
	ปี 2578	18,140-19,170			A*
	ปี 2583	21,100-22,300			B*
	Monitor ครั้งที่ 1 ระยะที่ 1 18-19 ก.ค.64	8,621-9,872	360-412	0.09-0.10	สภาพจราจร คล่องตัวดีมาก
	Monitor ครั้งที่ 2 ระยะที่ 1 9-10 ม.ค.65	15,309 -19,573	638 -816	0.16-0.21	สภาพจราจร คล่องตัวดีมาก
	Monitor ครั้งที่ 1 ปัจจุบัน 12-13 มี.ค. 66	7,599-11,820	450-655	0.11-0.16	สภาพจราจร คล่องตัวดีมาก
ถนนโคก จ๊ว	EIA	ไม่ตรวจวัด	ไม่ตรวจวัด	ไม่ตรวจวัด	ไม่ตรวจวัด
	Monitor ครั้งที่ 1 ระยะที่ 1 18-19 ก.ค.64	231-357	10-15	0.01	สภาพจราจร คล่องตัวดีมาก
	Monitor ครั้งที่ 2 ระยะที่ 1 9-10 ม.ค.65	270-380	12-16	0.01	สภาพจราจร คล่องตัวดีมาก
	Monitor ครั้งที่ 1 ปัจจุบัน 12-13 มี.ค. 66	314-1,076	49-80	0.06	สภาพจราจร คล่องตัวดีมาก
ถนน ท้องถิ่น บ้านนิคม เขต	EIA	ไม่ตรวจวัด	ไม่ตรวจวัด	ไม่ตรวจวัด	ไม่ตรวจวัด
	Monitor ครั้งที่ 1 ระยะที่ 1 18-19 ก.ค.64	283-312	12-13	0.01	สภาพจราจร คล่องตัวดีมาก
	Monitor ครั้งที่ 2 ระยะที่ 1 9-10 ม.ค.65	217-303	10-13	0.01	สภาพจราจร คล่องตัวดีมาก

ตารางที่ 5-12 ผลการตรวจวัดปริมาณจราจร ระยะดำเนินการและบำรุงรักษาที่ผ่านมา เปรียบเทียบกับรายงาน EIA

ถนน	ช่วงตรวจวัด	ปริมาณการจราจร PCU/วัน	ปริมาณการจราจร PCU/ชม	v/c Ratio	ระดับประเมิน
	Monitor ครั้งที่ 1 ปัจจุบัน 12-13 มี.ค. 66	307-424	38-40	0.03	สภาพจราจร คล่องตัวดีมาก
ทล.ชนบท บร.2118	EIA	ไม่ตรวจวัด	ไม่ตรวจวัด	ไม่ตรวจวัด	ไม่ตรวจวัด
	Monitor ครั้งที่ 1 ระยะที่ 1 18-19 ก.ค.64	576- 650	24-28	0.01	สภาพจราจร คล่องตัวดีมาก
	Monitor ครั้งที่ 2 ระยะที่ 1 9-10 ม.ค.65	575- 751	24-32	0.01	สภาพจราจร คล่องตัวดีมาก
	Monitor ครั้งที่ 1 ปัจจุบัน 12-13 มี.ค. 66	820-1,076	96-97	0.07	สภาพจราจร คล่องตัวดีมาก
ทล.ชนบท บร.3020	EIA	ไม่ตรวจวัด	ไม่ตรวจวัด	ไม่ตรวจวัด	ไม่ตรวจวัด
	Monitor ครั้งที่ 1 ระยะที่ 1 18-19 ก.ค.64	804-944	34-40	0.02	สภาพจราจร คล่องตัวดีมาก
	Monitor ครั้งที่ 2 ระยะที่ 1 9-10 ม.ค.65	690-813	29-34	0.02	สภาพจราจร คล่องตัวดีมาก
	Monitor ครั้งที่ 1 ปัจจุบัน 12-13 มี.ค. 66	1,122-1,452	109-117	0.09	สภาพจราจร คล่องตัวดีมาก
ทล.ชนบท บร.3069	EIA	ไม่ตรวจวัด	ไม่ตรวจวัด	ไม่ตรวจวัด	ไม่ตรวจวัด
	Monitor ครั้งที่ 1 ระยะที่ 1 18-19 ก.ค.64	210-323	9-14	0.01	สภาพจราจร คล่องตัวดีมาก
	Monitor ครั้งที่ 2 ระยะที่ 1 9-10 ม.ค.65	179-255	8-11	0.01	สภาพจราจร คล่องตัวดีมาก
	Monitor ครั้งที่ 1 ปัจจุบัน 12-13 มี.ค. 66	298-402	31-40	0.03	สภาพจราจร คล่องตัวดีมาก

ที่มา : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, 2565

* วิเคราะห์โดยบริษัท เอพซิลอน จำกัด ปี 2561 โดยใช้หลักการของ HCM 2010 แสดงในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์

ครั้งที่ 1 วันที่ 12-13 มีนาคม พ.ศ. 2566

1. จุดตรวจสอบบริเวณทางหลวงหมายเลข 348

สถานีที่ 1 ถนนท้องถื่นบ้านนิคมเขต (ทางหลวงหมายเลข 348 บริเวณกม.121+200) พบว่าถนนท้องถื่นบ้านนิคมเขตในวันหยุดปริมาณจราจรขาเข้าเฉลี่ย 7,219 คัน/24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุดช่วงเวลา 06.40-07.40 น. เท่ากับ 559 คัน/ชั่วโมง โดยมีปริมาณจราจร คิดเป็นร้อยละ 7.74 ของปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรขาออกเฉลี่ย 7,878 คัน/24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุดช่วงเวลา 12.40-13.40 น. เท่ากับ 605 คัน/ชม. โดยมีปริมาณจราจร คิดเป็นร้อยละ 7.68 ของปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง ในช่วงวันธรรมดา พบว่า ปริมาณจราจรขาเข้าเฉลี่ย 10,845 คัน/24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุด ในช่วงเวลา 06.40-07.40 น. เท่ากับ 847 คัน/ชม. โดยมีปริมาณจราจร คิดเป็นร้อยละ 7.81 ของปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรขาออกเฉลี่ย 10,845 คัน/24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุด ในช่วงเวลา 15.10-16.10 น. เท่ากับ 1,385 คัน/ชม. โดยมีปริมาณจราจร คิดเป็นร้อยละ 12.77 ของปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง

สถานีที่ 2 ถนนทางหลวงชนบท บร. 2118 (บ้านหนองเตียน-บ้านหนองไทร บริเวณ กม.127+050) พบว่าถนนทางหลวงชนบท บร. 2118 กม.127+050 ในวันหยุดปริมาณจราจรขาเข้าเฉลี่ย 7,426 คัน/24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุดช่วงเวลา 12.40-13.40 น. เท่ากับ 566 คัน/ชั่วโมง โดยมีปริมาณจราจร คิดเป็นร้อยละ 7.62 ของปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรขาออกเฉลี่ย 8,091 คัน/24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุดช่วงเวลา 14.40-15.40 น. เท่ากับ 614 คัน/ชม. โดยมีปริมาณจราจร คิดเป็นร้อยละ 7.59 ของปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง ในช่วงวันธรรมดา พบว่า ปริมาณจราจรขาเข้าเฉลี่ย 10,586 คัน/24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุด ในช่วงเวลา 06.40-07.40 น. เท่ากับ 788 คัน/ชม. โดยมีปริมาณจราจร คิดเป็นร้อยละ 7.81 ของปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรขาออกเฉลี่ย 10,994 คัน/24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุด ในช่วงเวลา 14.40-15.40 น. เท่ากับ 849 คัน/ชม. โดยมีปริมาณจราจร คิดเป็นร้อยละ 7.72 ของปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง

สถานีที่ 3 ทางหลวงชนบท บร. 3020 (แยกทางหลวงหมายเลข 348 – บ้านโนนสุวรรณ กม.127+900) พบว่าทางหลวงชนบท บร. 3020 กม.127+900 ในวันหยุดปริมาณจราจรขาเข้าเฉลี่ย 7,307 คัน/24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุดช่วงเวลา 06.40 – 07.40 น. เท่ากับ 561 คัน/ชั่วโมง โดยมีปริมาณจราจร คิดเป็นร้อยละ 7.68 ของปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรขาออกเฉลี่ย 8,128 คัน/24 ชั่วโมง 06.40 – 07.40 น. เท่ากับ 627 คัน/ชั่วโมง โดยมีปริมาณจราจร คิดเป็นร้อยละ 7.71 ของปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง ในช่วงวันธรรมดา พบว่า ปริมาณจราจรขาเข้าเฉลี่ย 10,373 คัน/24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุด ในช่วงเวลา 06.30-07.30 น. เท่ากับ 843 คัน/ชม. โดยมีปริมาณจราจร คิดเป็นร้อยละ 8.13 ของปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรขาออกเฉลี่ย 11,118 คัน/24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุด ในช่วงเวลา 06.40-07.40 น. เท่ากับ 835 คัน/ชม. โดยมีปริมาณจราจร คิดเป็นร้อยละ 7.51 ของปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง โดยปริมาณจราจร



รูปที่ 5-5 จุดตรวจสอบบริเวณทางหลวงหมายเลข 348 ถนนท้องถิ่น (บ้านนิคมเขต) กม.121+200



รูปที่ 5-6 จุดตรวจสอบบริเวณทางหลวงหมายเลข 348
ถนนทางหลวงชนบท บร. 2118 (บ้านหนองเตียน-บ้านหนองไทร) กม.127+050



รูปที่ 5-7 จุดตรวจสอบบริเวณทางหลวงหมายเลข 348 ถนนทางหลวงชนบท บร. 3020
แยกทางหลวงหมายเลข 348 บ้านโนนสุวรรณ กม.127+900

2. จุดติดตามตรวจสอบบริเวณจุดตัดถนนทางหลวงหมายเลข 348 กับถนนโครงข่ายท้องถิ่น

สถานีที่ 1 ถนนโครงข่ายท้องถิ่น (ถนนท้องถิ่นบ้านโคกจั่ว) กม.119+900 พบว่าปริมาณจราจรขาเข้าช่วงวันหยุดเฉลี่ย 412 คัน/24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุดในช่วงเวลา 05.40-06.40 น. เท่ากับ 75 คัน/ชม. โดยมีปริมาณจราจร คิดเป็นร้อยละ 18.20 ของปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรขาออกช่วงวันหยุดเฉลี่ย 420 คัน/24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุดในช่วงเวลา 05.40-06.40 น. เท่ากับ 51 คัน/ชม. โดยมีปริมาณจราจร คิดเป็นร้อยละ 12.14 ของปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง ในช่วงวันธรรมดา ปริมาณจราจรขาเข้าเฉลี่ย 538 คัน/24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุดในช่วงเวลา 17.00-18.30 น. เท่ากับ 73 คัน/ชม. โดยมีปริมาณจราจร คิดเป็นร้อยละ 13.57 ของปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรขาออกเฉลี่ย 588 คัน/24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุดในช่วงเวลา 05.40-06.40 น. เท่ากับ 68 คัน/ชม. โดยมีปริมาณจราจร คิดเป็นร้อยละ 11.56 ของปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง

สถานีที่ 2 ถนนโครงข่ายท้องถิ่นถนนท้องถิ่น (บ้านนิคมเขต) กม.121+200 พบว่าปริมาณจราจรขาเข้าช่วงวันหยุดเฉลี่ย 367 คัน/24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุดในช่วงเวลา 17.10-18.10 น. เท่ากับ 52 คัน/ชม. โดยมีปริมาณจราจร คิดเป็นร้อยละ 14.17 ของปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรขาออกช่วงวันหยุดเฉลี่ย 395 คัน/24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุดในช่วงเวลา 09.40-10.40 น. เท่ากับ 62 คัน/ชม. โดยมีปริมาณจราจร คิดเป็นร้อยละ 15.70 ของปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง ในช่วงวันธรรมดา ปริมาณจราจรขาเข้าเฉลี่ย 528 คัน/24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุดในช่วงเวลา 17.40-18.40 น. เท่ากับ 54 คัน/ชม. โดยมีปริมาณจราจร คิดเป็นร้อยละ 10.23 ของปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรขาออกเฉลี่ย 514 คัน/24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุดในช่วงเวลา 07:10 - 08:10 เท่ากับ 71 คัน/ชม. โดยมีปริมาณจราจร คิดเป็นร้อยละ 13.81 ของปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง

สถานีที่ 3 ถนนโครงข่ายท้องถิ่นถนนทางหลวงชนบท บร. 2118 (บ้านหนองเตียน-บ้านหนองไทร) กม. 127+050 พบว่าปริมาณจราจรขาเข้าช่วงวันหยุดเฉลี่ย 990 คัน/24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุดในช่วงเวลา 05:40 - 06:40 เท่ากับ 119 คัน/ชม. โดยมีปริมาณจราจร คิดเป็นร้อยละ 12.02 ของปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรขาออก

ช่วงวันหยุดเฉลี่ย 1,120 คัน/24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุดในช่วงเวลา 05:40 - 06:40 เท่ากับ 123 คัน/ชม. โดยมีปริมาณจราจร คิดเป็นร้อยละ 10.89 ของปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง ในช่วงวันธรรมดา ปริมาณจราจรขาเข้าเฉลี่ย 1,209 คัน/24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุดในช่วงเวลา 08:40 - 09:40 เท่ากับ 153 คัน/ชม. โดยมีปริมาณจราจร คิดเป็นร้อยละ 12.66 ของปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรขาออกเฉลี่ย 1,289 คัน/24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุดในช่วงเวลา 16:40 - 16:40 เท่ากับ 139 คัน/ชม. โดยมีปริมาณจราจร คิดเป็นร้อยละ 18.08 ของปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง

สถานีที่ 4 ถนนโครงข่ายท้องถิ่นถนนทางหลวงชนบท บร. 3020 (แยกทางหลวงหมายเลข 348 – บ้านโนนสุวรรณ) กม.127+900 พบว่าปริมาณจราจรขาเข้าช่วงวันหยุดเฉลี่ย 1,355 คัน/24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุดในช่วงเวลา 06:40-07:40 น. เท่ากับ 130 คัน/ชั่วโมง โดยมีปริมาณจราจร คิดเป็นร้อยละ 9.59 ของปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรขาออกช่วงวันหยุดเฉลี่ย 1,463 คัน/24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุดในช่วงเวลา 09:40-10:40 น. เท่ากับ 149 คัน/ชั่วโมง โดยมีปริมาณจราจร คิดเป็นร้อยละ 10.18 ของปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง ในช่วงวันธรรมดา ปริมาณจราจรขาเข้าเฉลี่ย 1,652 คัน/24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุดในช่วงเวลา 10:40-11:40 น. เท่ากับ 162 คัน/ชั่วโมง โดยมีปริมาณจราจร คิดเป็นร้อยละ 9.81 ของปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรขาออกเฉลี่ย 1,700 คัน/24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุดในช่วงเวลา 13:40-14:40 น. เท่ากับ 149 คัน/ชั่วโมง โดยมีปริมาณจราจร คิดเป็นร้อยละ 8.76 ของปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง

สถานีที่ 5 ถนนโครงข่ายท้องถิ่นถนนทางหลวงชนบท บร. 3069 กม.128+960 พบว่าปริมาณจราจรขาเข้าช่วงวันหยุดเฉลี่ย 362 คัน/24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุดในช่วงเวลา 08:10 - 08:10 เท่ากับ 38 คัน/ชม. โดยมีปริมาณจราจร คิดเป็นร้อยละ 10.50 ของปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรขาออกช่วงวันหยุดเฉลี่ย 421 คัน/24 ชั่วโมง) ปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุดในช่วงเวลา 06:40 - 07:40 เท่ากับ 54 คัน/ชม. โดยมีปริมาณจราจร คิดเป็นร้อยละ 12.83 ของปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง ในช่วงวันธรรมดา ปริมาณจราจรขาเข้าเฉลี่ย 452 คัน/24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุดในช่วงเวลา 06:30 - 07:30 เท่ากับ 55 คัน/ชม. โดยมีปริมาณจราจร คิดเป็นร้อยละ 12.17 ของปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรขาออกเฉลี่ย 476 คัน/24 ชั่วโมง ปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุดในช่วงเวลา 14:40-15:40 น. เท่ากับ 56 คัน/ชั่วโมง โดยมีปริมาณจราจร คิดเป็นร้อยละ 11.76 ของปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง



รูปที่ 5-8 จุดติดตามตรวจสอบบริเวณจุดตัดถนนทางหลวงหมายเลข 348 กับถนนโครงข่ายท้องถิ่น
ถนนโครงข่ายท้องถิ่นถนนท้องถิ่น (บ้านโคกจั่ว) กม.119+900



รูปที่ 5-9 จุดติดตามตรวจสอบบริเวณจุดตัดถนนทางหลวงหมายเลข 348
กับถนนโครงข่ายท้องถิ่น ถนนโครงข่ายท้องถิ่นถนนท้องถิ่น (บ้านนิคมเขต) กม.121+200



รูปที่ 5-10 จุดติดตามตรวจสอบบริเวณจุดตัดถนนทางหลวงหมายเลข 348
กับถนนโครงข่ายท้องถิ่น ถนนโครงข่ายท้องถิ่นถนนทางหลวงชนบท บร. 2118 กม.127+050

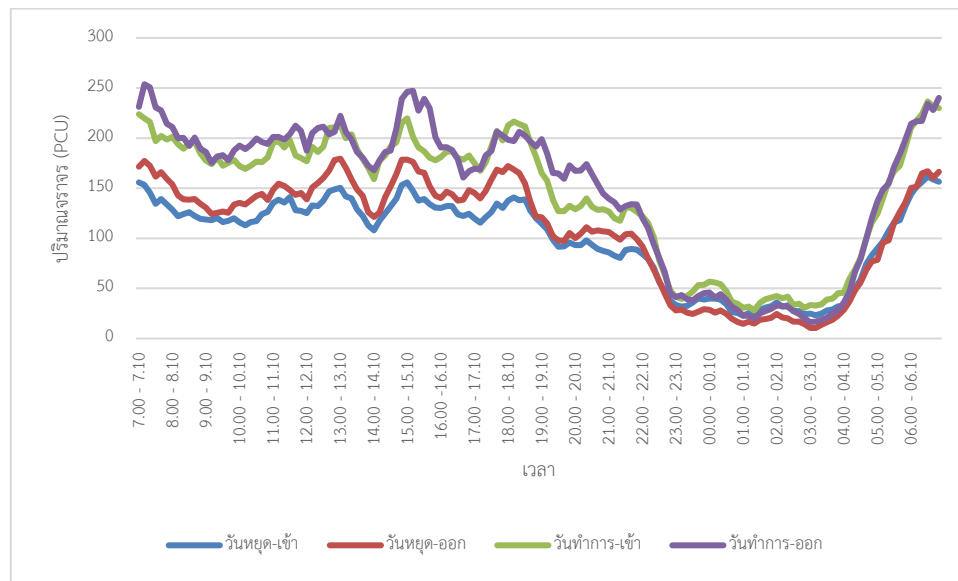


รูปที่ 5-11 จุดติดตามตรวจสอบบริเวณจุดตัดถนนทางหลวงหมายเลข 348
กับถนนโครงข่ายท้องถิ่น ถนนโครงข่ายท้องถิ่นถนนทางหลวงชนบท บร. 3020 กม.127+900

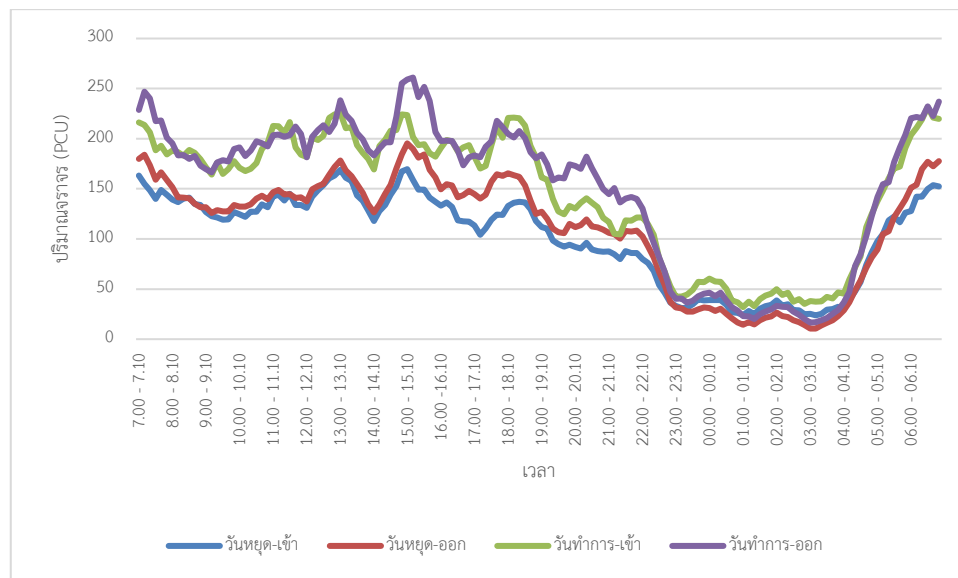


**รูปที่ 5-12 จุดติดตามตรวจสอบบริเวณจุดตัดถนนทางหลวงหมายเลข 348กับถนนโครงข่ายท้องถิ่น
ถนนโครงข่ายท้องถิ่นถนนทางหลวงชนบท บร. 3069 กม.128+960**

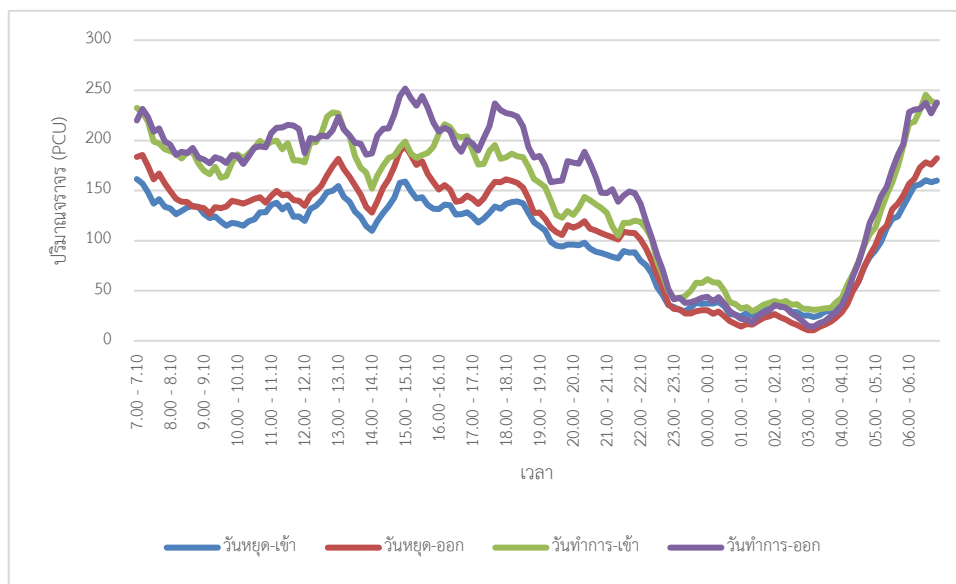
จากการสรุปข้อมูลข้างต้นพบว่า จุดตรวจสอบบริเวณทางหลวงหมายเลข 348 มีปริมาณจราจรในชั่วโมงสูงสุดบนถนนสายหลัก มีปริมาณจราจรเฉลี่ยร้อยละ 8.11 ของปริมาณจราจรทั้งวัน ค่าร้อยละรถบรรทุกทุกหนักเฉลี่ย 1.57 และตามทางเชื่อมที่จุดติดตามตรวจสอบบริเวณจุดตัดถนนทางหลวงหมายเลข 348 กับถนนโครงข่ายท้องถิ่นปริมาณจราจรเฉลี่ยร้อยละ 11.69 ของปริมาณจราจรทั้งวัน ค่าร้อยละรถบรรทุกทุกหนักเฉลี่ย 0.07 และเฉลี่ยทุกจุดสำรวจมีค่า Peak hour factor (PHF) เท่ากับ 0.87 ดังแสดงในรูปที่ 5-13 ถึงรูปที่ 5-20 และตารางที่ 5-13



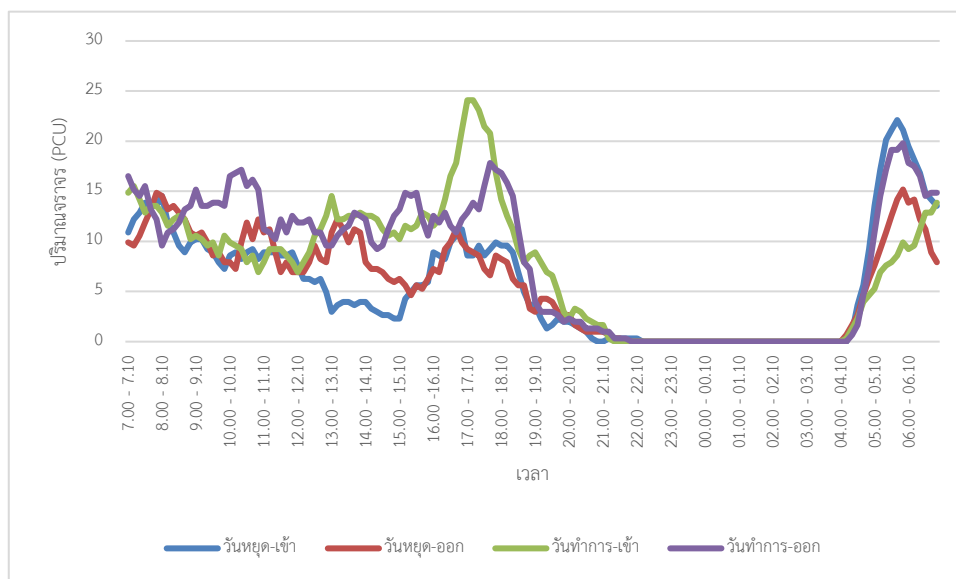
รูปที่ 5-13 จุดตรวจสอบบริเวณทางหลวงหมายเลข 348 ถนนท้องถิ่น (บ้านนิคมเขต) กม.121+200



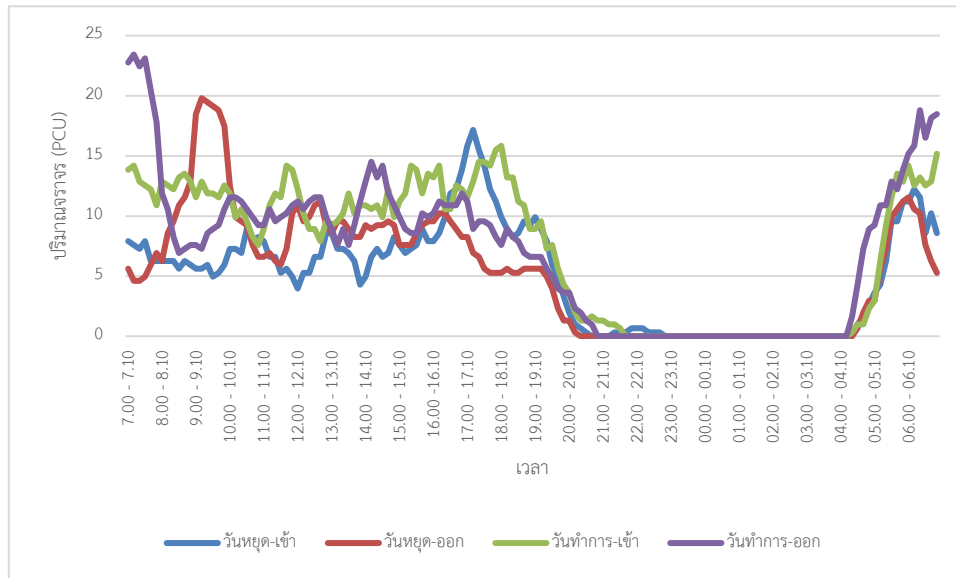
รูปที่ 5-14 จุดตรวจสอบบริเวณทางหลวงหมายเลข 348 ถนนทางหลวงชนบท บร. 2118
(บ้านหนองเตียน-บ้านหนองไทร) กม.127+050



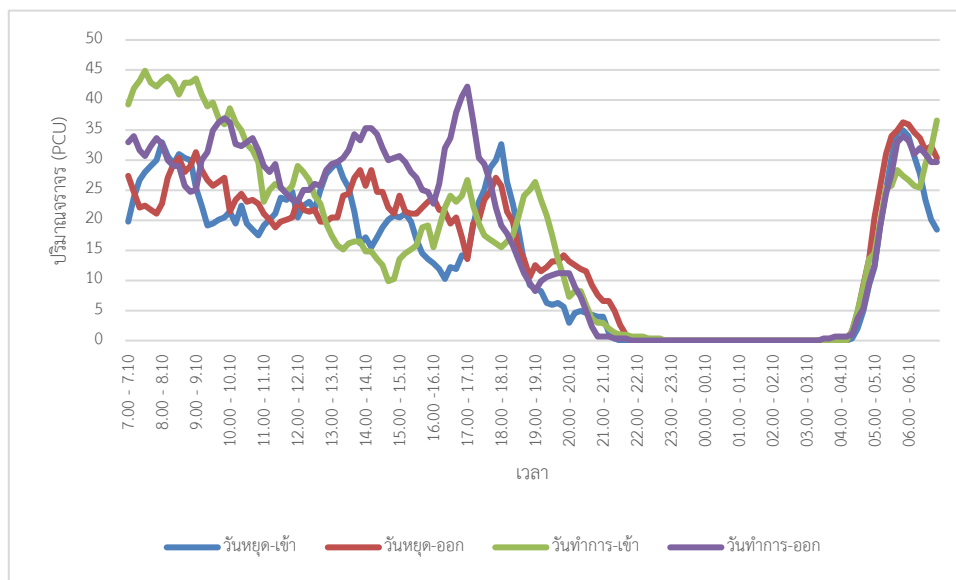
รูปที่ 5-15 จุดตรวจสอบบริเวณทางหลวงหมายเลข 348 ถนนทางหลวงชนบท บร. 3020
แยกทางหลวงหมายเลข 348 – บ้านโนนสุวรรณ กม.127+900



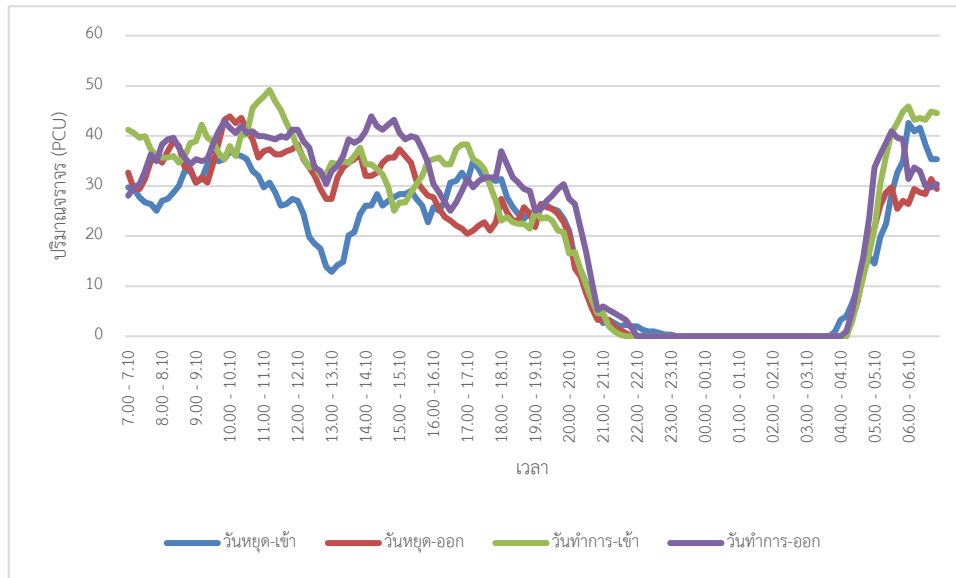
รูปที่ 5-16 จุดติดตามตรวจสอบบริเวณจุดตัดถนนทางหลวงหมายเลข 348 กับถนนโครงข่ายท้องถิ่น
ถนนโครงข่ายท้องถิ่นถนนท้องถิ่น (บ้านโคกจั่ว) กม.119+900



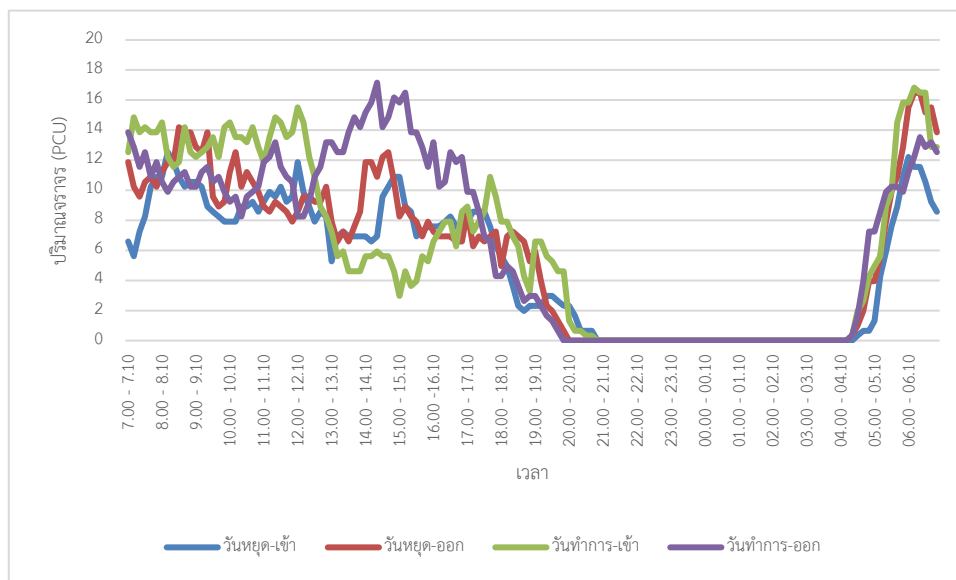
รูปที่ 5-17 จุดติดตามตรวจสอบบริเวณจุดตัดถนนทางหลวงหมายเลข 348 กับถนนโครงข่ายท้องถิ่น
ถนนโครงข่ายท้องถิ่นถนนท้องถิ่น (บ้านนิคมเขต) กม.121+200



รูปที่ 5-18 จุดติดตามตรวจสอบบริเวณจุดตัดถนนทางหลวงหมายเลข 348 กับถนนโครงข่ายท้องถิ่น
ถนนโครงข่ายท้องถิ่นถนนทางหลวงชนบท บร. 2118 กม.127+050



รูปที่ 5-19 จุดติดตามตรวจสอบบริเวณจุดตัดถนนทางหลวงหมายเลข 348 กับถนนโครงข่ายท้องถิ่น
ถนนโครงข่ายท้องถิ่นถนนทางหลวงชนบท บร. 3020 กม.127+900



รูปที่ 5-20 จุดติดตามตรวจสอบบริเวณจุดตัดถนนทางหลวงหมายเลข 348 กับถนนโครงข่ายท้องถิ่น
ถนนโครงข่ายท้องถิ่นถนนทางหลวงชนบท บร. 3069 กม.128+960

ตารางที่ 5-13 ปริมาณจราจรบริเวณจุดสำรวจ

ลำดับ	จุดสำรวจ	ทิศทาง	วันสำรวจ	ช่วงเวลาสูงสุด	ปริมาณการจราจร		% รถบรรทุกหนัก	PHF
					คันต่อชั่วโมง	PCU/ชั่วโมง		
1	ถนนท้องถิ่น (บ้านนิคมเขต)	ขาเข้า	วันหยุด	06:40-07:40	559	159	1.55	1.08
		ขาออก		12:40-13:40	605	168	1.55	1.02
		ขาเข้า	ต้นสัปดาห์	06:40-07:40	824	232	1.37	1.05
		ขาออก		15:10-16:10	847	247	1.67	0.92
2	ถนนทางหลวงชนบท บร. 2118 (บ้านหนองเตียน-บ้านหนองไทร)	ขาเข้า	วันหยุด	12:40-13:40	566	160	1.56	1.05
		ขาออก		14:40-15:40	614	170	1.59	0.86
		ขาเข้า	ต้นสัปดาห์	06:40-07:40	788	221	1.56	1.06
		ขาออก		14:40-15:40	849	222	1.64	0.91
3	ถนนทางหลวงชนบท บร. 3020 แยกทางหลวงหมายเลข 348 - บ้านโนนสุวรรณ	ขาเข้า	วันหยุด	06:40-07:40	561	158	1.60	0.99
		ขาออก		06:40-07:40	627	176	1.57	0.98
		ขาเข้า	ต้นสัปดาห์	06:30-07:30	843	246	1.56	1.03
		ขาออก		06:40-07:40	835	227	1.64	0.81

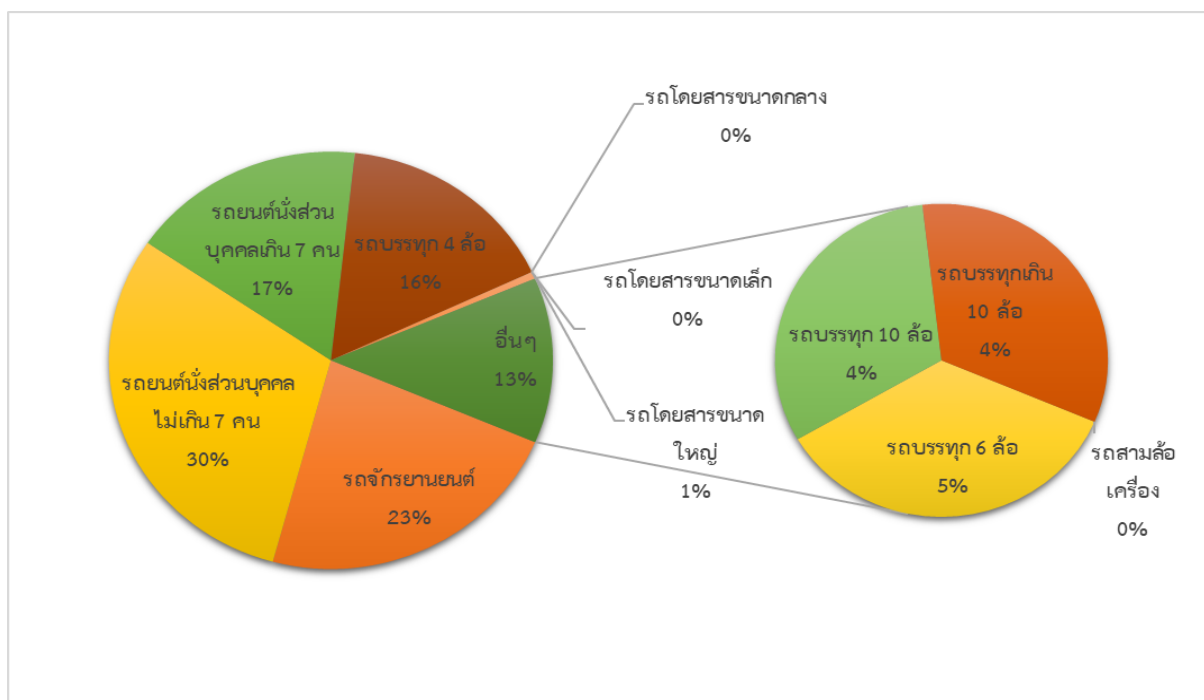
ตารางที่ 5-13 ปริมาณจราจรบริเวณจุดสำรวจ (ต่อ)

ลำดับ	จุดสำรวจ	ทิศทาง	วันสำรวจ	ช่วงเวลาสูงสุด	ปริมาณการจราจร		% รถบรรทุกหนัก	PHF
					คันต่อชั่วโมง	PCU/ชั่วโมง		
4	ถนนท้องถิ่น (บ้านโคกจั่ว)	ขาเข้า	วันหยุด	05:40-06:40	75	21	0.00	0.96
		ขาออก		05:40-06:40	51	14	0.00	0.77
		ขาเข้า	ต้นสัปดาห์	17:00-18:00	73	24	0.00	0.71
		ขาออก		05:40-06:40	68	19	0.00	1.03
5	ถนนท้องถิ่น (บ้านนิคมเขต)	ขาเข้า	วันหยุด	17:10-18:10	52	17	0.00	0.78
		ขาออก		09:40-10:40	62	19	0.00	0.60
		ขาเข้า	ต้นสัปดาห์	17:40-18:40	54	14	0.00	0.75
		ขาออก		07:10-08:10	71	23	0.00	0.65
6	ถนนทางหลวงชนบท บร. 2118	ขาเข้า	วันหยุด	05:40-06:40	119	35	0.10	0.90
		ขาออก		05:40-06:40	123	35	0.39	0.97
		ขาเข้า	ต้นสัปดาห์	08:40-09:40	153	43	0.15	0.91
		ขาออก		16:40-17:40	139	38	0.10	0.79

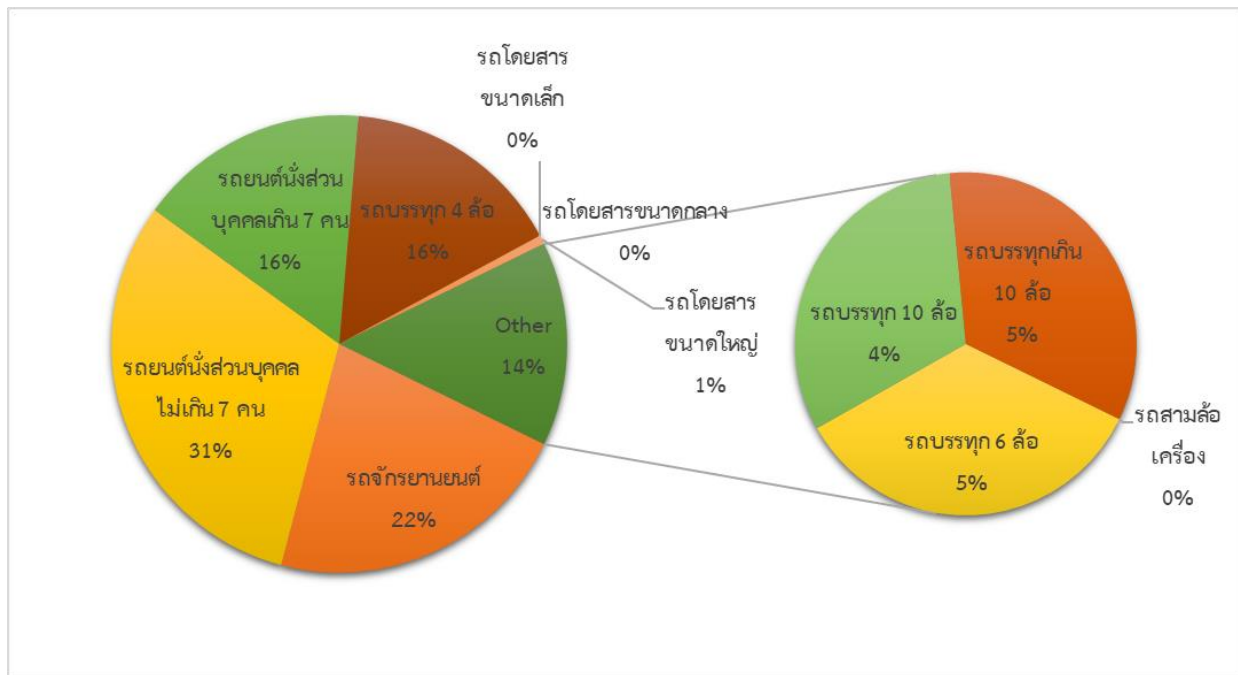
ตารางที่ 5-13 ปริมาณจราจรบริเวณจุดสำรวจ (ต่อ)

ลำดับ	จุดสำรวจ	ทิศทาง	วันสำรวจ	ช่วงเวลาสูงสุด	ปริมาณการจราจร		% รถบรรทุกหนัก	PHF
					คันต่อชั่วโมง	PCU/ชั่วโมง		
7	ถนนทางหลวงชนบท บร. 3020	ขาเข้า	วันหยุด	06:30-07:30	130	38	0.22	0.83
		ขาออก		09:40-09:40	149	35	0.14	0.95
		ขาเข้า	ต้นสัปดาห์	10:40-10:40	162	46	0.13	0.90
		ขาออก		14:40-15:40	149	30	0.13	0.95
8	ถนนทางหลวงชนบท บร. 3069	ขาเข้า	วันหยุด	08:10-09:10	38	13	0.00	0.70
		ขาออก		06:40-07:40	54	16	0.00	0.75
		ขาเข้า	ต้นสัปดาห์	06:30-07:30	55	17	0.00	0.57
		ขาออก		14:40-15:40	56	15	0.00	0.66
						เฉลี่ย	0.63	0.87

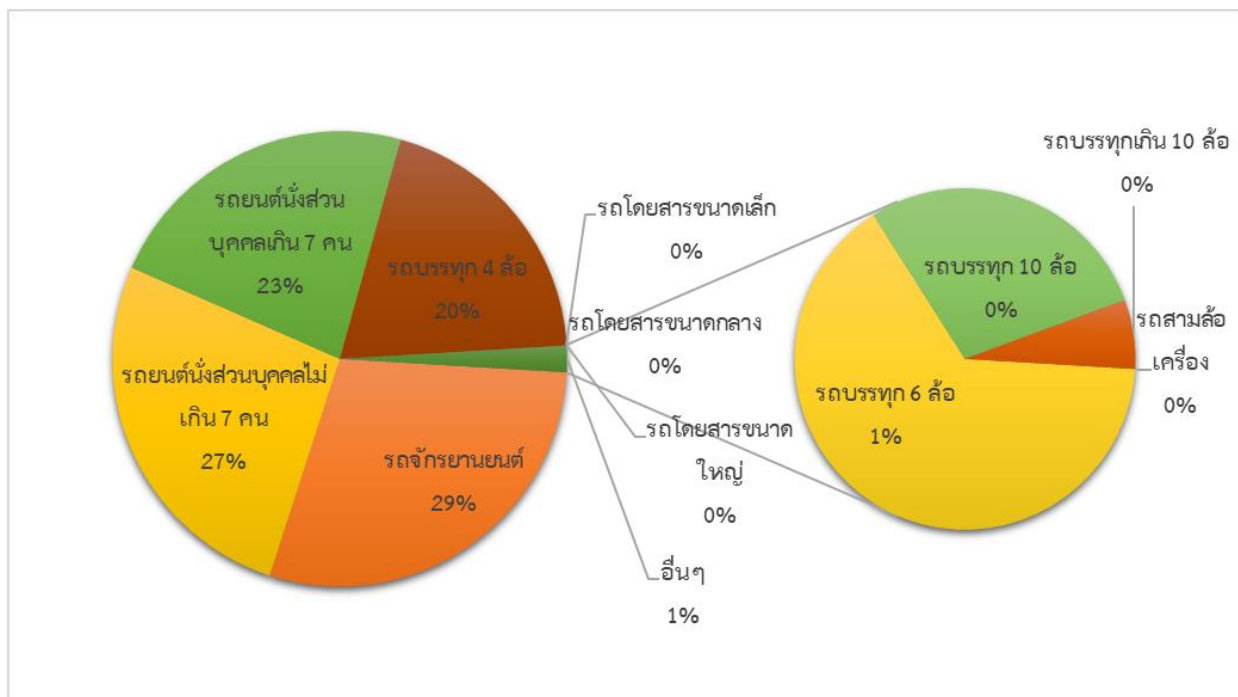
สัดส่วนยานพาหนะแต่ละประเภทบริเวณพื้นที่ศึกษามีสัดส่วนยานพาหนะส่วนใหญ่เป็น รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน และรถจักรยานยนต์ ตามลำดับ โดยมีร้อยละของรถแต่ละประเภทดังนี้ รถจักรยานยนต์ร้อยละ 22.82 รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนร้อยละ 30.30 รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คนร้อยละ 17.20 รถบรรทุก 4 ล้อร้อยละ 16.31 รถโดยสารขนาดใหญ่ร้อยละ 0.55 รถบรรทุก 6 ล้อร้อยละ 4.51 รถบรรทุก 10 ล้อร้อยละ 4.05 และรถบรรทุกเกิน 10 ล้อร้อยละ 4.26 ดังแสดงในรูปที่ 5-21 เมื่อพิจารณาจุดตรวจสอบบริเวณทางหลวงหมายเลข 348 และ จุดติดตามตรวจสอบบริเวณจุดตัดถนนทางหลวงหมายเลข 348 กับถนนโครงข่ายท้องถิ่น พบว่าประเภทยานพาหนะที่มีปริมาณมากที่สุดยังคงเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน และรถจักรยานยนต์ ดังแสดงในรูปที่ 5-22 และรูปที่ 5-23แสดงผลตรวจวัดปริมาณการจราจรในภาคผนวก ค-3



รูปที่ 5-21 สัดส่วนยานพาหนะ 24 ชั่วโมงบริเวณพื้นที่ศึกษา



รูปที่ 5-22 สัดส่วนยานพาหนะ 24 ชั่วโมงบริเวณจุดตรวจสอบบริเวณทางหลวงหมายเลข 348



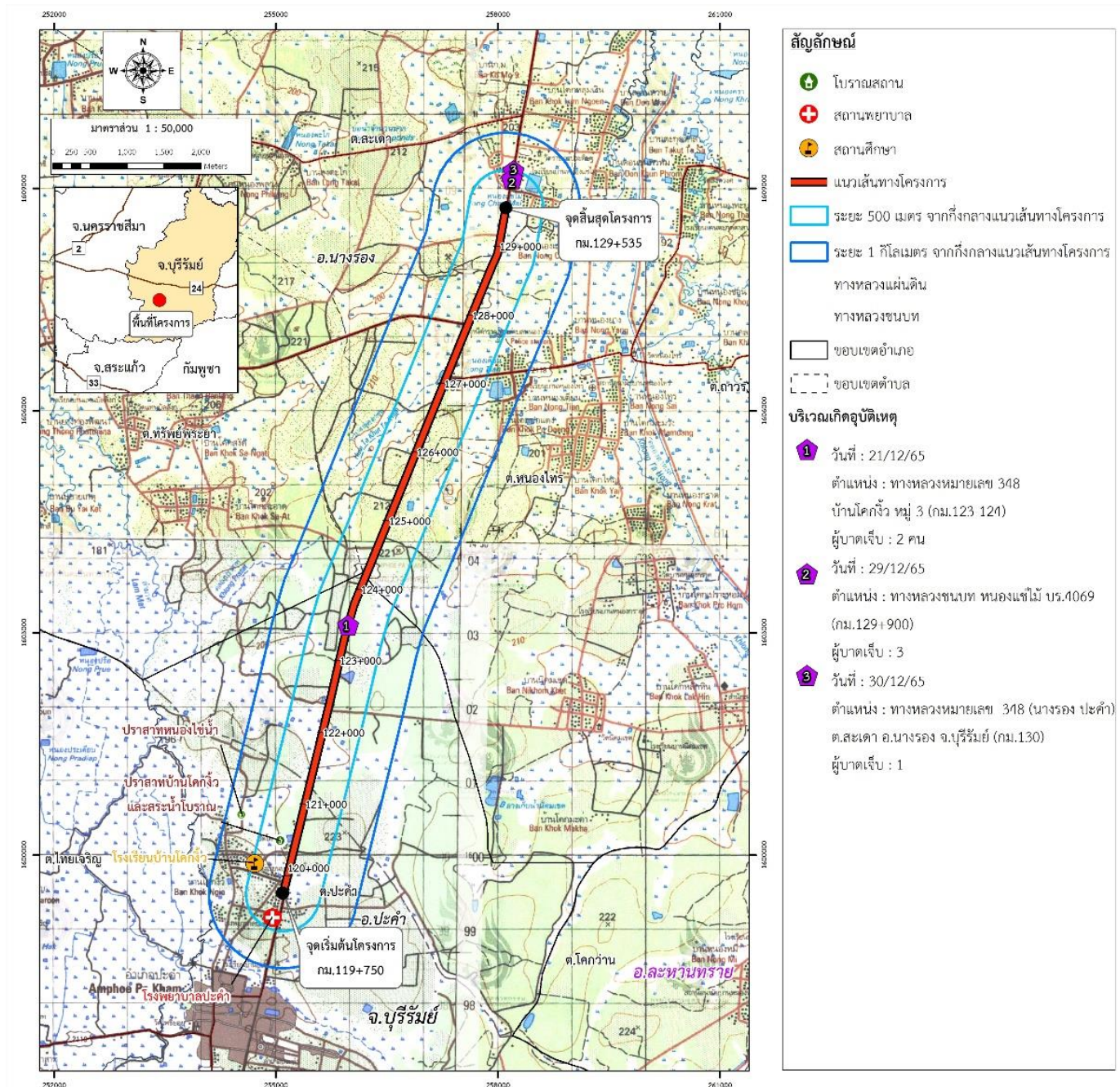
รูปที่ 5-23 สัดส่วนยานพาหนะ 24 ชั่วโมงบริเวณจุดติดตามตรวจสอบ บริเวณจุดตัดถนนทางหลวงหมายเลข 348 กับถนนโครงข่ายท้องถิ่น

(2) สถิติการเกิดอุบัติเหตุ

จากการดำเนินการรวบรวมข้อมูลสถิติ ตำแหน่ง และเวลาที่เกิดเหตุ สาเหตุ และความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุโดยบริษัทยูไนเต็ด แอนดนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ. 2565 - มิถุนายน พ.ศ. 2566 จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่จากสถานีตำรวจภูธรปะคำ และสถานีตำรวจภูธรนางรอง ในระหว่างเดือนธันวาคม พ.ศ. 2565 ถึง มิถุนายน พ.ศ.2566 พบว่ามีรายงานการเกิดอุบัติเหตุที่บริเวณถนนเส้นหลักที่อยู่ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจทั้ง 2 สถานี โดยสรุปได้ว่าพบการเกิดอุบัติเหตุการจราจรในบริเวณทางหลวงชนบทหนองแซ้ไม้ บร. 4069 และทางหลวงหมายเลข 348 (นางรอง-ปะคำ) ต.สะเดา อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ โดยมีจำนวน 3 ครั้ง แสดงดังในตารางที่ 5-14 รายละเอียดดังภาคผนวก ค-1

ตารางที่ 5-14 อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในพื้นที่โครงการ (กม. 119+750 ถึง กม. 129+535 ทางหลวงหมายเลข 348) ระหว่างเดือนธันวาคม พ.ศ. 2565 -มิถุนายน พ.ศ.2566

วันที่เกิดเหตุ	พื้นที่เกิดเหตุ	สาเหตุ	จำนวนผู้ประสบเหตุ	ความรุนแรง	หมายเหตุแหล่งข้อมูล
21/12/65	ทางหลวงหมายเลข 348 บ้านโคกจั่ว หมู่ 3 (กม.123-124)	รถกระบะ- จักรยานยนต์เฉี่ยว ชน	2	บาดเจ็บเล็กน้อย	สถานีตำรวจภูธร ปะคำ
29/12/65	ทางหลวงชนบท หนองแซ้ไม้ บร 4069	เกิดเหตุเฉี่ยวชน จักรยานยนต์ 2 คัน	3	บาดเจ็บ ทรัพย์สิน เสียหาย	สถานีตำรวจภูธร นางรอง
30/12/65	ทางหลวงหมายเลข 348 (นางรอง-ปะคำ) ต.สะเดา อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์	รถจักรยานยนต์ เสียหลักล้มเอง	1	บาดเจ็บ ทรัพย์สิน เสียหาย	สถานีตำรวจภูธร นางรอง



รูปที่ 5-24 ตำแหน่งการเกิดอุบัติเหตุ บริเวณทางหลวงหมายเลข 348 ที่รวบรวมในช่วงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2565 - พฤษภาคม พ.ศ. 2566

(3) สภาพการชำรุดเสียหายของแนวเส้นทางโครงการในปัจจุบัน

จากการตรวจสอบสภาพเส้นทางโครงการ สภาพป้ายจราจร สภาพสัญญาณไฟ และระบบไฟฟ้าส่องสว่าง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ รวมทั้งบริเวณจุดตัดถนนทางหลวงหมายเลข 348 กับถนนโครงข่ายท้องถิ่น จากการลงพื้นที่ในระหว่างเดือนธันวาคม พ.ศ. 2565 – เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2566 ทั้งหมด 6 ครั้ง ดังนี้










- ครั้งที่ 1 วันที่ 19-20 ธันวาคม พ.ศ. 2565
- ครั้งที่ 2 วันที่ 9-10 มกราคม พ.ศ. 2566
- ครั้งที่ 3 วันที่ 21-22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2566
- ครั้งที่ 4 วันที่ 23-24 มีนาคม พ.ศ. 2566
- ครั้งที่ 5 วันที่ 20-21 เมษายน พ.ศ. 2566
- ครั้งที่ 6 วันที่ 15-16 พฤษภาคม พ.ศ. 2566

พบว่าสภาพถนนอยู่ในสภาพดี ไม่มีการชำรุดของสภาพถนน อย่างไรก็ตาม จากการติดตามในเดือน เมษายน พ.ศ. 2566 พบว่าสภาพป้ายจราจรที่มีการชำรุดบริเวณ กม.121+800 อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันหมวดทางหลวงนางรองได้แก้ไขป้ายจราจรดังกล่าวเป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 25 เมษายน พ.ศ. 2566 แสดงดังรูปที่ 5-25 และตารางที่ 5-15 รายละเอียดดังภาคผนวก ค-2












รูปที่ 5-25 ป้ายสัญลักษณ์จราจรบริเวณ กม.121+800

ตารางที่ 5-15 จุดตรวจสอบสภาพการชำรุดเสียหายของแนวเส้นทางโครงการในปัจจุบัน

ติดตามตรวจสอบ ประจำเดือน	จุดติดตามตรวจสอบ		
	สภาพถนน	สภาพป้ายจราจร	ระบบไฟฟ้าส่องสว่าง
ธันวาคม พ.ศ. 2565 (ระยะดำเนินการ)			
มกราคม พ.ศ. 2566 (ระยะดำเนินการ)			
กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2566 (ระยะดำเนินการ)			

ตารางที่ 5-15 จุดตรวจสอบสภาพการชำรุดเสียหายของแนวเส้นทางโครงการในปัจจุบัน (ต่อ)

ติดตามตรวจสอบ ประจำเดือน	จุดติดตามตรวจสอบ		
	สภาพถนน	สภาพป้ายจราจร	สภาพถนน
มีนาคม พ.ศ. 2566 (ระยะดำเนินการ)			
เมษายน พ.ศ. 2566 (ระยะดำเนินการ)			
พฤษภาคม พ.ศ. 2566 (ระยะดำเนินการ)			

(4) เปรียบเทียบผลการศึกษา

4.1 เปรียบเทียบผลการศึกษาเกี่ยวกับรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

ปริมาณจราจร

จากการทบทวนผลการศึกษาปริมาณจราจรของทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ จำนวน 2 จุด (บริเวณ กม.120+000 และบริเวณ กม. 129+000) พบว่า ในวันธรรมดา มีปริมาณจราจรในแต่ละทิศทางระหว่าง 3,296-3,987 คัน/วัน และมี PCU/ชั่วโมงเร่งด่วน (6.00-9.00 น. และ 16.00-19.00 น.) อยู่ระหว่าง 234-377 PCU/ชั่วโมง และในวันหยุดในแต่ละทิศทาง ระหว่าง 2,903 -3,656 คัน/วัน มี PCU/ชั่วโมง เร่งด่วน (6.00-9.00 น. และ 16.00-19.00 น.) อยู่ระหว่าง 196-374 PCU/ชั่วโมง ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับผลการสำรวจในปัจจุบันที่มีการเปลี่ยนแปลงเป็นการสำรวจ 3 จุด ด้วยการขยับจุดเริ่มต้นโครงการและจุดสิ้นสุดโครงการให้เข้ามาใกล้ทางแยกมากขึ้น (บริเวณกม.121+200 และ กม.127+900) โดยการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวยังสามารถเทียบเคียงกับจุดสำรวจในการศึกษากับรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบใหม่นั้นสามารถตรวจวัดปริมาณจราจรที่สัญจรผ่านถนนโครงการได้ครบถ้วน และทำการเพิ่มจุดสำรวจระหว่างเส้นทางโครงการ (บริเวณกม.127+050) เพื่อให้การสำรวจจราจรครอบคลุมช่วงถนนมากขึ้น จากการสำรวจ 3 จุด พบว่า มีปริมาณการจราจร 7,599-11,820 PCU/วัน และปริมาณเฉลี่ย 450-655 PCU/ชั่วโมง ซึ่งมีการจราจรที่มากกว่าปริมาณการจราจรในรายงาน EIA ซึ่งอาจเกิดจาก มีการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับภาคตะวันออก (EEC) มีการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น ทำให้ปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว รวมทั้งสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนาคลัสต์สาย ภาครัฐยกเลิกมาตรการควบคุมการเดินทางข้ามพื้นที่ และสถาบันการศึกษากลับมาเป็นการเรียนออนไลน์ปกติ ส่งผลให้ปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว

สถิติอุบัติเหตุ

จากการทบทวนสถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ ช่วง กม. 119+750 ถึง 129+535 ที่รายงานไว้ในรายงาน EIA พบว่าในช่วงปี พ.ศ. 2558-2562 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นรวม 27 ครั้ง มีจุดเสี่ยงอุบัติเหตุ คือ บริเวณทางแยก ทางเชื่อม 5 จุด ได้แก่ ถนนท้องถื่น (บ้านโคกจั่ว) (กม.119+900) ถนนท้องถื่น (บ้านนิคมเขต) (กม. 122+269) ถนนทางหลวงชนบท บร.2118 (บ้านหนองเตียน-บ้านหนองไทร) (กม.127+045) ทางหลวงชนบท บร. 3020 แยกทางหลวงหมายเลข 348 - บ้านโนนสุวรรณ (กม.127+857) และทางหลวงชนบท บร. 3069 แยกทางหลวงหมายเลข 348-บ้านหนองแซ่ไม้ (กม.128+960) ซึ่งจากการติดตามสถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงหมายเลข 348 จากสถานีตำรวจภูธรปะคำ และสถานีตำรวจภูธรนางรอง ตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ. 2565-พฤษภาคม พ.ศ. 2566 พบว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้น จำนวน 3 ครั้ง ซึ่งไม่สอดคล้องกับการประเมิน EIA เนื่องจากบริเวณที่ EIA กำหนดเป็นจุดที่เสี่ยงอุบัติเหตุ คือบริเวณทางแยกทางเชื่อม 5 จุด แต่ข้อมูลอุบัติเหตุในปัจจุบันไม่ได้เกิดบริเวณที่มีการคาดการณ์ แต่เป็นพื้นที่ที่เป็นเนิน (บริเวณ กม.123-124) โดยสภาพเส้นทางจะเป็นช่วงที่ขึ้นจากเนิน แล้วเป็นเส้นทางตรง ก่อนจะถึงจุดกลับรถ ซึ่งอาจทำให้ผู้ขับขี่เกิดความประมาท เร่งความเร็วแล้วชะลอรถก่อนถึงจุดกลับรถนี้ไม่ทัน จนทำให้เกิดการเฉี่ยวชนกับรถที่จอดรอกลับรถ ดังนั้นเมื่อพิจารณาถึงความเหมาะสมของพื้นที่แล้ว เห็นควรว่าหากเป็นไปได้ควรพิจารณามีการติดตั้งป้ายสัญญาณไฟเตือนจุดกลับรถล่วงหน้า หรือสัญญาณไฟเตือนกระพริบ ที่เหมาะสม เพื่อเป็นการเตือนไม่ให้ผู้ขับขี่ประมาทก่อนที่จะถึงจุดกลับรถนี้ ส่วนในช่วงเดือน กุมภาพันธ์-พฤษภาคม พ.ศ. 2566 จากข้อมูลสถิติทั้งสถานีตำรวจภูธรปะคำ และสถานีตำรวจภูธรนางรอง ไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น

สภาพการชำรุดของถนน

จากการทบทวนสภาพการของถนนบนทางหลวง 348 ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร มีบางช่วงเท่านั้นที่เป็น 4 ช่องจราจร มีสภาพถนนอยู่ในสภาพดี ส่วนในระยะปัจจุบันมีการขยายถนนเป็น 4 ช่องทางตลอดแนวโครงการ พบว่าสภาพถนนอยู่ในสภาพดี ไม่พบพื้นที่ผิวถนนชำรุด จนเกิดอุบัติเหตุ

4.2 เปรียบเทียบผลการศึกษาเกี่ยวกับค่าคาดการณ์ผลกระทบ

จากการทบทวนผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้มีการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข 348 จำนวน 2 จุด และคาดการณ์ว่าทางหลวงหมายเลข 348 ปี พ.ศ. 2568- 2578 จะมีปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น โดยปี พ.ศ. 2568 จะมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น อยู่ระหว่าง 12,610-13,330 PCU/วันในปี พ.ศ. 2573 มีปริมาณจราจรอยู่ระหว่าง 12,061-13,330 PCU/วัน ในปี พ.ศ. 2578 มีปริมาณจราจรอยู่ระหว่าง 18,140-19,170 PCU/วัน และปี พ.ศ. 2583 มีปริมาณจราจรอยู่ระหว่าง 21,100-22,300 PCU/วัน มีระดับการให้บริการจราจร ระดับ A มีสภาพจราจรคล่องตัวดีมาก ซึ่งสอดคล้องกับผลการสำรวจในปัจจุบัน (มีนาคม พ.ศ. 2566) อยู่ระหว่าง 7,599-11,820 PCU/วัน ซึ่งมีปริมาณจราจรที่ใกล้เคียงกับที่มีการคาดการณ์ไว้ สภาพการบริการของทางหลวงหมายเลข 348 มีระดับ A มีสภาพคล่องตัวดีมาก การเปรียบเทียบกับค่าคาดการณ์ปริมาณจราจร ปี พ.ศ. 2564-2583 ในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่ามีผลการตรวจวัดปริมาณจราจรใกล้เคียงกับค่าคาดการณ์ เนื่องจากปัจจุบันสถานการณ์การแพร่ระบาดเชื้อโคโรนาไวรัสคลี่คลาย และสถาบันการศึกษากลับมาเป็นการเรียนออนไลน์ปกติ ส่งผลให้ปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น

4.3 เปรียบเทียบผลการศึกษาเกี่ยวกับค่าผลการศึกษาที่ผ่านมา

ปริมาณจราจร

ผลการสำรวจสภาพของถนนพื้นที่โครงการ ระยะที่ 1 ในระหว่างเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2564 – เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2565 มีการสำรวจ 2 ครั้ง พบว่า ผลช่วงปี พ.ศ. 2564 (18-19 กรกฎาคม พ.ศ. 2564) ซึ่งมีปริมาณจราจรอยู่ระหว่าง 8,621-9,872 PCU/วัน น้อยกว่าผลช่วงปี พ.ศ. 2565 (9-10 มกราคม พ.ศ. 2565) ที่มีปริมาณการจราจร อยู่ระหว่าง 15,309 -19,573 PCU/วัน ซึ่งอาจเนื่องจากช่วงปี 2563-2565 ประเทศไทยและทั่วโลกอยู่ในสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 โดยในช่วงเดือนมกราคม พ.ศ. 2565 รัฐได้มีการผ่อนคลายความเข้มงวดในการเดินทาง ประชาชนเริ่มเดินทางข้ามจังหวัด เดินทางเพื่อท่องเที่ยวกันมากขึ้น ในขณะที่ช่วงปี พ.ศ. 2564 เป็นช่วงที่มีการแพร่ระบาดสูง มีการควบคุมการเดินทางข้ามจังหวัด และข้ามพื้นที่อย่างเข้มงวด (การขออนุญาตเข้าพื้นที่ การลงทะเบียน การฉีดวัคซีน เป็นต้น) เพื่อควบคุมสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (ณ ขณะนั้น มีสถิติจำนวนผู้ป่วยวันละ 1 หมื่นคนขึ้นไป ผู้เสียชีวิตจำนวนเกิน 100 คน/วัน) ทำให้ประชาชนทั่วไปหลีกเลี่ยงการสัญจร ซึ่งหากเปรียบเทียบกับผลการสำรวจ ปี พ.ศ. 2566 พบว่า ในเส้นทางหลวงหมายเลข 348 มีปริมาณที่น้อยกว่าผลปี พ.ศ. 2565 แต่ก็มียปริมาณมากกว่าปี พ.ศ. 2564 อย่างไรก็ตามยังคงมีสภาพคล่องตัวระดับดีมาก ในขณะที่เส้นทางเชื่อม นั้น โดยส่วนใหญ่มีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2565 แต่ยังคงมีสภาพคล่องตัวระดับดีมากเช่นกัน สำหรับปี พ.ศ. 2566 แม้ว่า สถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ยังคงมีอยู่แต่สังคมได้ปรับตัวเป็น New Normal แล้ว มีการเดินทางโดยปกติ

สถิติอุบัติเหตุ

จากการทบทวนสถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ ช่วง กม. 119+750 ถึง 129+535 ระยะดำเนินการและบำรุงรักษาในระหว่างเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2564 – เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2565 พบว่ามีอุบัติเหตุ จำนวน 3 ครั้งบริเวณทางหลวงหมายเลข 348 กม. 120 (หน้าศูนย์ป่าไม้บุรีรัมย์) ส่วนในช่วงปัจจุบันระหว่างเดือนธันวาคม พ.ศ. 2565 - มิถุนายน พ.ศ. 2566 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 3 ครั้ง มี 1 ครั้งที่เกิดบริเวณใกล้เคียงกับในช่วงระยะที่ 1 ได้แก่ บริเวณทางหลวงหมายเลข 348 กม.123-124 บ้านโคกจั่ว หมู่3 ซึ่งจากการวิเคราะห์ด้วยสภาพพื้นที่แล้วอาจเนื่องจากเป็นพื้นที่เนิน ทำให้ทัศนวิสัยในการมองไม่เห็นชัด จึงทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ ส่วนอีก 2 ครั้งเป็นบริเวณ กม. 129-130 ซึ่งจากการสรุปของสถานีตำรวจเป็นเหตุจากความประมาทของผู้ขับขี่ สำหรับสภาพถนนนั้น

สภาพการชำรุดของถนน

สภาพของถนนพื้นที่โครงการ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ระยะที่ 1 จากข้อมูลของหมวดทางหลวงนางรอง พบว่าสภาพถนนอยู่ในสภาพดี ไม่พบพื้นที่ผิวถนนที่ชำรุด จนเกิดอุบัติเหตุ สำหรับในระยะปัจจุบันการติดตามสภาพการชำรุดของถนนบริเวณทางหลวงหมายเลข 348 (บริเวณกม.119+750 – 129+535) พบว่าสภาพถนนอยู่ในสภาพดี และจากการสำรวจพื้นที่ประจำ (เดือนละครั้ง) ไม่พบพื้นที่ผิวถนนชำรุด จนเกิดอุบัติเหตุ

ง) สรุปผลการศึกษา

จากการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคม ผู้ใช้ทาง อุบัติเหตุและความปลอดภัยทางหลวงหมายเลข 348 เมื่อวันที่ 12-13 มีนาคม พ.ศ. 2566 ทั้ง 8 จุด โดยพิจารณาปริมาณการจราจรในระยะดำเนินการจากค่า V/C Ratio มาจัดระดับการให้บริการของพื้นผิวจราจรแล้ว พบว่า มีปริมาณการจราจรที่ใกล้เคียงจากในรายงาน EIA แต่มีปริมาณการจราจรที่สูงกว่าระยะที่ 1 เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนาคลี่คลาย ภาครัฐยกเลิกมาตรการควบคุมการเดินทางข้ามพื้นที่ และสถาบันการศึกษากลับมาเป็นการเรียนออนไลน์ปกติ การสัญจรของประชาชนเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้ปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว

นอกจากนี้ จากการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุ พบว่า ในช่วงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2565 -มกราคม พ.ศ. 2566 มีเกิดอุบัติเหตุ 3 ครั้ง บาดเจ็บเล็กน้อย และทรัพย์สินเสียหายบางส่วน โดยมีสาเหตุมาจากความประมาทของผู้ขับขี่ ทั้งนี้ หลังจากเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่โครงการ (ธันวาคม พ.ศ. 2565) ที่ปรึกษาได้ลงพื้นที่และมีการวิเคราะห์ความเสี่ยง พบว่า บริเวณที่เกิดเหตุเป็นช่วงจุดกลับรถ (กม.123+300) ซึ่งอาจทำให้ผู้ขับขี่เกิดความประมาท เร่งความเร็วแล้วชะลอรถก่อนถึงจุดกลับรถนี้ไม่ทัน (จากข้อมูลสถานีตำรวจได้ลงบันทึกไว้ว่า เกิดจากความประมาท) จนทำให้เกิดการเฉี่ยวชนกับรถที่จอดรอกลับรถ ดังนั้นเมื่อพิจารณาแล้ว เห็นควรให้มีการติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบ 2 จุด ที่ บริเวณหัวเกาะกลางถนนจุดกลับรถกม. 123+300 เพื่อเป็นการเตือนไม่ให้ผู้ขับขี่ทั้งสองฝั่งถนนประมาทก่อนที่จะถึงจุดกลับรถนี้ สำหรับในช่วงเดือนกุมภาพันธ์-พฤษภาคม พ.ศ. 2566 ไม่มีรายงานการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่โครงการแต่อย่างใด

การติดตามสภาพการชำรุดของถนนบริเวณทางหลวงหมายเลข 348 (บริเวณกม.119+750 – 129+535) พบว่าสภาพถนนอยู่ในสภาพดี ไม่พบพื้นที่ผิวถนนชำรุด จนเกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งไม่พบข้อร้องเรียนด้านการชำรุดของถนนใดๆ