



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ชื่อโครงการ : ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ

ที่ตั้งโครงการ : อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม

ชื่อเจ้าของโครงการ : กรมทางหลวง

ที่อยู่เจ้าของโครงการ : เลขที่ 2-486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี
กรุงเทพ 10400

บริษัทผู้จัดทำรายงาน : บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ที่อยู่ผู้จัดทำรายงาน : เลขที่ 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่
เขตบางแค กรุงเทพ 10160

การนำเสนอรายงาน : ระหว่างเดือนมีนาคม พ.ศ.2566-สิงหาคม พ.ศ.2566

เสนอโดย



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

กุมภาพันธ์ 2567

**รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม**

ชื่อโครงการ : ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ

สถานที่ตั้งโครงการ : จุดเริ่มต้นที่ กม.0+000 บริเวณทางแยกต่างระดับนครชัยศรี ตำบลแหลมบัว
อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม (บริเวณ กม.23+500
ของทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-
กาญจนบุรี)
จุดสิ้นสุดที่ กม.119+000 บ้านท่าตันโพร้ ตำบลท่าค้อย อำเภอยาง จังหวัดเพชรบุรี
ระยะทาง รวม 119.37 กิโลเมตร

แนวเส้นทางปัจจุบัน : จุดเริ่มต้นที่ กม.0+000 บริเวณทางแยกต่างระดับนครชัยศรี ตำบลแหลมบัว
อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม (บริเวณ กม.23+500
ของทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี)
จุดสิ้นสุดที่ กม.9+856 ตำบลท่าพระยา อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม
ระยะทาง รวม 9.856 กิโลเมตร

ชื่อเจ้าของโครงการ : กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

ที่อยู่ : 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ 0 2354 6777

จัดทำโดย : บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

โครงการผ่านการพิจารณา : ได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
ในการประชุมครั้งที่ 2/2555 เมื่อวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ.2555







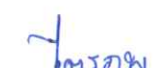
หนังสือรับรอง
การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สาย นครปฐม-ชะอำ

วันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2567

หนังสือฉบับนี้ขอรับรองว่า บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สาย นครปฐม-ชะอำ ของ กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคมฉบับประจำเดือน

- () มกราคม-มิถุนายน พ.ศ. _____
() กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. _____
(✓) ประจำเดือน มีนาคม พ.ศ. 2566 ถึง เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2566

โดยมีคณะผู้จัดทำรายงานดังต่อไปนี้

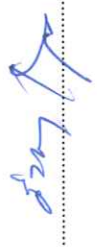





เจ้าหน้าที่	ลายมือชื่อ	ตำแหน่ง
นางรังษิยา กมลพนัส		ผู้จัดการโครงการ
นางสาวลัดดาวรรณ สีลาชัย		ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม ผู้เชี่ยวชาญด้านติดตามตรวจสอบ
นางสาวพิศสมร เหลืองทองคำ		มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม
นายอนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสวณันทวงศ์ สอนโคกกลาง		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาววิลาวรรณ ขอนแก้ว		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นายไตรภพ มุ่งหมาย		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม

ขอแสดงความนับถือ

(นายพนัส กมลพนัส)
กรรมการผู้จัดการ









บัญชีรายชื่อผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ
ระหว่างเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 ถึง เดือนสิงหาคม พ.ศ.2566

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิด เป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
1	นางรังษิยา กมลพนัส - วท.บ. (สาธิตการสอน) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วท.ม. (เทคโนโลยีการบริหาร สิ่งแวดล้อม)	ผู้จัดการโครงการ	บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160	10	
2	นางสาวลัดดาวรรณ ลีลาชัย - วท.บ. (สาธิตการสอน) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วศ.ม. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม)	ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160	12	
3	นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ - วท.บ. (สาธิตการสอน) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - ส.บ. (อาชีพอนามัยและความปลอดภัย) - ส.ม. (การจัดการสิ่งแวดล้อมอุตสาหกรรม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านติดตามตรวจสอบมาตรการ ด้านสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เลขที่ 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160	10	
4	นางสาววรารณณ์ ม้วนทอง - วศ.บ. (วิศวกรรมโยธาและสิ่งแวดล้อม) - วศ.ม. (วิศวกรรมโยธาและทรัพยากรน้ำ)	วิศวกรงานทาง	543/48 ถนนเจริญสุขทวงศ์ แขวงบางขุนศรี เขตบางกอกน้อย กรุงเทพมหานคร 10700	7	
5	นายณพนธ์ ภมรพล - วศ.บ. (วิศวกรรมโยธา)	วิศวกรระบายน้ำ	1/9 หมู่ที่ 8 ตำบลบางคูวัด อำเภอบางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี 11110	9	
6	ผศ.ดร.สุรัตน์ บัวเลิศ - วท.บ. (วิทยาศาสตร์ทั่วไป) - วท.ม. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม) - Ph.D. (Air pollution)	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพอากาศ	คณะสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900	7	

บัญชีรายชื่อผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ
ระหว่างเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 ถึง เดือนสิงหาคม พ.ศ.2566

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิด เป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
7	รศ.ดร.ไกรชาติ ตันตระกูลอาราภา - วท.บ. (สถิติ) - วท.ม. (เทคโนโลยีการบริหารสิ่งแวดล้อม) - Ph.D. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม) - Post graduate in Occupational Safety and Health in the Workplaces	ผู้เชี่ยวชาญด้านเสียง และความสัมพันธ์	คณะวิศวกรรมศาสตร์เขตร้อน มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนราชมรรค์ เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	7	
8	ผศ.ดร.พงศ์เชษฐ์ พิชิตกุล - วท.บ. (ประมง) - วท.ม. (วิทยาศาสตร์การประมง) - ประด. (เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ)	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพน้ำ/นิเวศวิทยาทางน้ำ	คณะประมง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900	7	
9	นายฤกษ์ชัย เอี่ยมประเสริฐ - วท.บ. (การบริหารธุรกิจเกษตร) - บธ.ม. (การบริหารธุรกิจ)	ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐกิจสังคม	คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก หมู่ 6 ตำบลบางพระ อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 20110	6	
10	นายสฤษดิ์ เอี่ยมประเสริฐ - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม) - วท.ม. (การจัดการสิ่งแวดล้อม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านการใช้ที่ดิน	บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	6	
11	วาท. รศ.ดร.วิษณุพงศ์ เกียรติช่วย - วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์) - วท.ม. (สุขาภิบาลสิ่งแวดล้อม) - สด.บ. (อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) - ประด. (อาชีวศาสตร์เขตร้อน แขนงวิชาอนามัยสิ่งแวดล้อม และพิษวิทยา)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านระดับเสียง และความสัมพันธ์	คณะวิศวกรรมศาสตร์เขตร้อน มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนราชมรรค์ เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	2	

บัญชีรายชื่อผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานและการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ
ระหว่างเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 ถึง เดือนสิงหาคม พ.ศ.2566

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิด เป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
12	นายอภิชัย วรสิงห์ - วท.บ. (ประมง) - วท.ม. (วิทยาศาสตร์การประมง)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำ	คณะประมง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900	2	
13	นายธนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์ - วท.บ. (ประมง)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำ - ด้านการระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วม - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	
14	นายไศรภพ มุ่งหมาย - วศ.บ. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านการคมนาคมขนส่ง - ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	4	
15	นางสาวนันทวงศ์ สอนโคกกลาง - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านเศรษฐกิจ-สังคม - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	2	
16	นางสาววิลาวรรณ ขอนแก้ว - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และ ความสั่นสะเทือน	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	2	
17	นางสาวอุษณีย์ เลิศศิริ - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สุขภาพ) สาขานาณียสิ่งแวดล้อม - ส.บ. (อาชีวอนามัยและความปลอดภัย)	ผู้ควบคุมดูแลห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ - ด้านคุณภาพน้ำ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	1	
18	นางสาวอรอุมา คุณสมกัน - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	เจ้าหน้าที่ทดสอบ - ด้านคุณภาพน้ำ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	1	

การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ

สารบัญ

	หน้า
สารบัญ	I
สารบัญภาคผนวก	III
สารบัญตาราง	III
สารบัญรูป	V
สารบัญภาพ	V
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาของโครงการ	1-1
1.2 เหตุผลความจำเป็นของการจัดทำรายงาน	1-5
1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	1-6
1.4 พื้นที่ศึกษาของโครงการ	1-7
1.5 ขอบเขตการศึกษา	1-7
บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ	
2.1 สรุปรูปแบบการพัฒนาโครงการ	2-1
2.1.1 รูปแบบการพัฒนาโครงการที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-1
2.1.2 รูปแบบการพัฒนาโครงการที่ก่อสร้างจริง	2-6
2.1.3 การเปรียบเทียบรูปแบบการพัฒนาโครงการ	2-8
2.2 สถานะโครงการ	2-11
2.3 สภาพแนวเส้นทางโครงการปัจจุบัน	2-11
บทที่ 3 การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	
3.1 การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-1
3.2 การทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา	3-15
3.3 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	3-40
บทที่ 4 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
4.1 เกณฑ์การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-2
4.2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-2
4.3 การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-35
4.4 การปฏิบัติตามเงื่อนไขของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	4-45

	หน้า
บทที่ 5	การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5.1	แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม 5-1
5.2	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม 5-3
5.2.1	ระดับเสียง 5-3
5.2.2	การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ 5-10
5.2.3	การคมนาคม 5-15
5.2.4	เศรษฐกิจและสังคม 5-21
5.2.5	การใช้ประโยชน์ที่ดิน 5-33
บทที่ 6	การวิเคราะห์ประสิทธิผล และประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6.1	เกณฑ์การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการ/แผนปฏิบัติการ 6-1
6.2	การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 6-2
6.3	การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 6-2
บทที่ 7	สรุปผลการดำเนินการและข้อเสนอแนะ
7.1	สรุปผลการดำเนินการ 7-1
7.1.1	สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม 7-1
7.1.2	สรุปผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ และประสิทธิผล ของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม 7-3
7.1.3	สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม 7-4
7.2	ข้อเสนอแนะ 7-5
7.2.1	ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการ 7-5
7.2.2	ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการทางหลวงที่มีการจัดทำรายงาน EIA (โครงการอื่นๆ ในอนาคต) 7-5

สารบัญภาคผนวก

หน้า

ภาคผนวก ก	มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ
ภาคผนวก ข	หนังสือขออนุญาตก่อสร้างจากหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
ภาคผนวก ค	เอกสารการประชุมหารือ
ภาคผนวก ง	ผลการตรวจวัดระดับเสียง

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1.2-1	การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ ในระยะที่ผ่านมา	1-5
ตารางที่ 1.4-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ	1-7
ตารางที่ 1.5-1	ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	1-10
ตารางที่ 2.1.1-1	รูปแบบโครงสร้างสะพาน และท่อระบายน้ำ ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	2-3
ตารางที่ 2.1.2-1	ทางบริการของโครงการ	2-6
ตารางที่ 2.1.3-1	เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ	2-9
ตารางที่ 2.2-1	สรุปความก้าวหน้างานก่อสร้าง	2-12
ตารางที่ 3.1-1	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ	3-3
ตารางที่ 3.2-1	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ในระยะที่ผ่านมา	3-18
ตารางที่ 3.3-1	การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	3-24
ตารางที่ 4.1-1	เกณฑ์การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-2
ตารางที่ 4.2-1	สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะ ก่อสร้าง แต่ละปัจจัยสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม- ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line))	4-3
ตารางที่ 4.2-2	การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line))	4-4
ตารางที่ 4.3-1	แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ	4-36
ตารางที่ 4.4-1	การปฏิบัติตามมติของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ/คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ	4-46

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 5.1-1	การดำเนินการงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ (กม.0+000 ถึง กม.9+856)
ตารางที่ 5.2.1-1	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง บริเวณโรงเรียนพลอยจาตุรจินดา
ตารางที่ 5.2.2-1	ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ
ตารางที่ 5.2.3-1	ผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวถนนสาธารณะ
ตารางที่ 5.2.3-2	ข้อมูลปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี
ตารางที่ 5.2.4-1	พื้นที่สำรวจเศรษฐกิจสังคม
ตารางที่ 5.2.4-2	โครงสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคมของโครงการ
ตารางที่ 5.2.5-1	สัดส่วนพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ
ตารางที่ 6.1-1	เกณฑ์การประเมินผลของมาตรการ/แผนปฏิบัติการ
ตารางที่ 6.1-2	เกณฑ์การประเมินประสิทธิภาพของมาตรการ/แผนปฏิบัติการ
ตารางที่ 6.2-1	การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line))
ตารางที่ 6.3-1	การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลด ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line))
ตารางที่ 7.1-1	สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและ แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ไม่ปฏิบัติ
ตารางที่ 7.1-2	สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและ แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 1.1-1	ตำแหน่งที่ตั้งโครงการ
รูปที่ 1.1-2	แนวเส้นทางก่อสร้างโครงการปัจจุบัน
รูปที่ 1.4-1	ขอบเขตพื้นที่ศึกษา
รูปที่ 2.1.1-1	รูปตัดทางหลวงพิเศษทั่วไปของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ
รูปที่ 2.1.1-2	รูปแบบโครงสร้างสะพาน
รูปที่ 2.1.1-3	รูปแบบทางข้ามสำหรับทางหลวงสายรอง และทางหลวงท้องถิ่นที่สำคัญ (Overpass)
รูปที่ 2.1.1-4	รูปแบบทางลอด (Underpass)
รูปที่ 2.1.2-1	รูปแบบทางหลวงพิเศษทั่วไปที่ก่อสร้างจริง
รูปที่ 2.1.2-2	รูปแบบสะพานข้ามทางหลวงพิเศษ (Minor Overpass Bridge) ที่ก่อสร้างจริงในปัจจุบัน
รูปที่ 2.2-1	สภาพแนวเส้นทางโครงการ
รูปที่ 5.2.1-1	สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียง
รูปที่ 5.2.1-2	สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณโรงเรียนพลอยจาดรุจินดา
รูปที่ 5.2.3-1	ปริมาณการจราจรบนแนวเส้นทางโครงการ
รูปที่ 5.2.4-1	พื้นที่ศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของโครงการ
รูปที่ 5.2.5-1	แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ.2562 บริเวณแนวเส้นทางโครงการ

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 5.2.1-1	การตรวจวัดระดับเสียง
ภาพที่ 5.2.5-1	สำนักงานชั่วคราว บ้านพักคนงานที่อยู่ในเขตทาง บริเวณ กม.0+000
ภาพที่ 5.2.5-2	บ้านพักคนงานที่อยู่นอกเขตทาง บริเวณ กม.3+900 ด้านซ้ายทาง
ภาพที่ 5.2.5-3	การสำรวจสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดิน ครั้งที่ 1 (วันที่ 24-25 พฤษภาคม พ.ศ.2566)

บทที่ 1

บทนำ

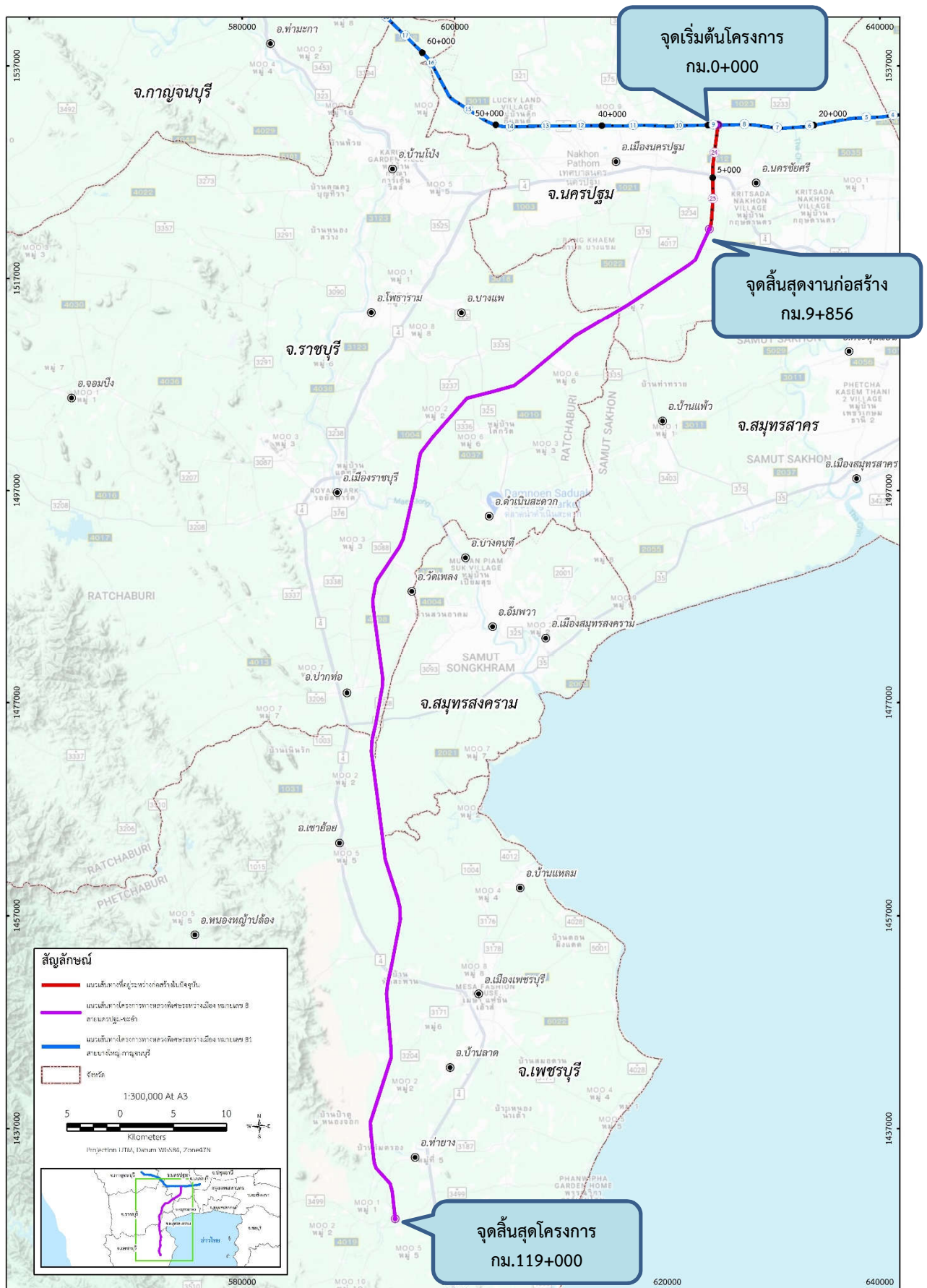
บทที่ 1 บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (M8) เป็นส่วนหนึ่งของแผนแม่บทโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทั่วประเทศ 13 เส้นทาง ตามมติคณะรัฐมนตรี วันที่ 22 เมษายน พ.ศ.2540 เพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางเชื่อมโยงลงสู่จังหวัดในภาคใต้ ซึ่งมีจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-นครปฐม (ปัจจุบัน คือ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี) ที่จังหวัดนครปฐม และสิ้นสุดที่อำเภอท่าเสา จังหวัดเพชรบุรี ซึ่งจะเชื่อมโยงกับโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชะอำ-ชุมพร ที่เป็นช่วงถัดไปของโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 จึงเข้าข่ายประเภทโครงการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ก่อนการดำเนินการก่อสร้าง ดังนั้น กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท แอสติคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด และบริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด ให้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านการเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ซึ่งมีจุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางที่บริเวณ กม.23+500 ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-นครปฐม บริเวณตำบลแหลมบัว อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม และสิ้นสุดที่บริเวณบ้านท่าตันโพนี ตำบลท่าค้อย อำเภอท่าเสา จังหวัดเพชรบุรี ระยะทางรวม 119.37 กิโลเมตร โดยรายงานดังกล่าว ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 2/2555 เมื่อวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ.2555 โดยมีเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบรายงานฯ ซึ่งระบุให้กรมทางหลวงยึดถือปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ รวมทั้งให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ให้ความเห็นเพิ่มเติมอย่างเคร่งครัด (ภาคผนวก ก)

ต่อมา กรมทางหลวงได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ซึ่งในขณะที่มีการสำรวจและออกแบบได้มีการปรับแนวเส้นทางบางส่วนจากใน ระยะศึกษาความเหมาะสมของโครงการ เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในขณะนั้น ซึ่งดำเนินการแล้วเสร็จในปี พ.ศ.2556 โดยแบ่งการสำรวจและออกแบบรายละเอียดออกเป็น 2 ตอน คือ ตอนที่ 1 จาก กม.0+000 ถึง กม.73+000 และตอนที่ 2 จาก กม.73+000 ถึง กม.119+000

ในปี พ.ศ.2559 กรมทางหลวงได้รับงบประมาณในการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (กม.0+000 ถึง กม.96+410) และได้ผนวกรวมแนวเส้นทางช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (ดังรูปที่ 1.1-1) มาก่อสร้างพร้อมกัน เพื่อให้เป็น Spur line เชื่อมโยงระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี กับทางหลวงหมายเลข 4 และทางหลวงหมายเลข 338 โดยแบ่งสถานะของงานก่อสร้างออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ งานโยธา และงานระบบ โดยมีรายละเอียดดังนี้



รูปที่ 1.1-1 ตำแหน่งที่ตั้งโครงการ

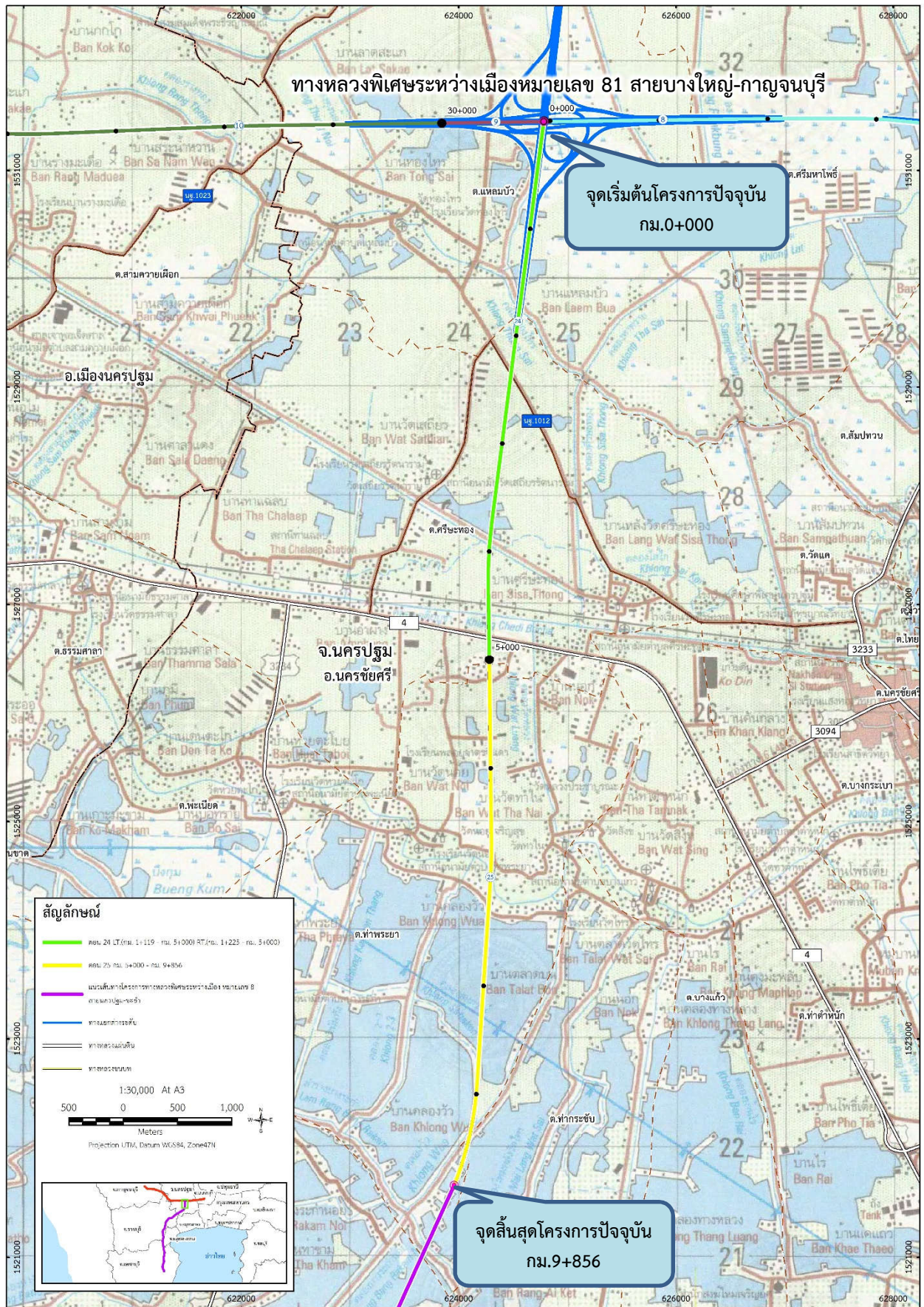
1) **งานโยธา** : มีการแบ่งสถานะของงานก่อสร้างงานโยธา ของแนวเส้นทางเชื่อมต่อ Spur line ออกเป็น 2 ตอน (รูปที่ 1.1-2) จากการตรวจสอบความก้าวหน้าของงานก่อสร้าง ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า มีแนวเส้นทางที่ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน 1 ตอน และอยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 1 ตอน รายละเอียดดังนี้

1.1) **แนวเส้นทางช่วงที่ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ** ได้แก่ กม.5+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ชัยนันท์ค้ำวตุก่อสร้าง (2524) จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 25” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม พ.ศ.2565

1.2) **แนวเส้นทางช่วงที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง** ได้แก่ กม.1+119.007 ถึง กม.5+000 LT และ กม.1+225 ถึง กม.5+000 RT (Spur Line) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน) ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 24” โดยเริ่มสัญญาวันที่ 29 กันยายน พ.ศ.2559 และวันสิ้นสุดสัญญาวันที่ 16 พฤษภาคม พ.ศ.2562 และได้รับการต่อขยายสัญญา จำนวน 2 ครั้ง รวม 1,343 วัน (ครั้งที่ 1 เป็นเวลา 117 วัน และครั้งที่ 2 เป็นเวลา 1,226 วัน) โดยมีระยะเวลาสิ้นสุดตามสัญญาใหม่ ในวันที่ 18 มกราคม พ.ศ.2566 ปัจจุบันได้รับการแก้ไขอัตราค่าปรับตามสัญญาร้อยละ 0 ตั้งแต่วันที่ 19 มกราคม พ.ศ.2566 ถึงวันที่ 15 มกราคม พ.ศ.2568

2) **งานระบบ** : กรมทางหลวงได้เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนและบริหารจัดการ ในรูปแบบ PPP Gross Cost โดยให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O & M) ซึ่งแบ่งการดำเนินการออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินงานและบำรุงรักษา ปัจจุบัน อยู่ระหว่างการออกแบบและก่อสร้างงานระบบ และด้านเก็บค่าผ่านทาง พร้อมอาคารประกอบ ซึ่งไม่รวมงานก่อสร้างพื้นที่บริการทางหลวง (Service Area) และที่พักพิงทาง (Rest Area) โดย บริษัท บีจีเอสอาร์ 81 จำกัด ซึ่งมีวันเริ่มต้นสัญญา เมื่อวันที่ 11 มกราคม พ.ศ.2565 และสิ้นสุดสัญญา ในวันที่ 10 มกราคม พ.ศ.2568 สำหรับด้านเก็บค่าผ่านทางและอาคารประกอบ ที่อยู่บนแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) ได้แก่ ด้านเก็บค่าผ่านทางศิริชะทอง (เดิมคือ ด้านเก็บค่าผ่านทางชุมทางต่างระดับนครชัยศรี) ซึ่งอยู่บริเวณ กม.5+500 ของเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line)

สำหรับแนวเส้นทางช่วงระหว่าง กม.9+855-กม.119+000 ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และแนวเส้นทาง กรมทางหลวงได้จ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งประกอบด้วย บริษัท เทสโก้ จำกัด และบริษัท ธรรมชาติคอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินการจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนครปฐม-ชะอำ โดยมีจุดเริ่มต้นของการศึกษาการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ที่บริเวณ กม.9+855 บริเวณบ้านตลาดวัดไทร ตำบลท่ากระชับ อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม และสิ้นสุดที่ กม.119+000 บริเวณบ้านท่าตันโพร้ ตำบลท่าค้อย อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม ระยะทางรวม 109.145 กิโลเมตร ซึ่งปัจจุบันรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการดังกล่าว ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้ว และอยู่ระหว่างรอการเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนขอรับงบประมาณเพื่อดำเนินการก่อสร้างต่อไป



รูปที่ 1.1-2 แนวเส้นทางก่อสร้างโครงการปัจจุบัน

1.2 เหตุผลความจำเป็นของการจัดทำรายงาน

กรมทางหลวงตระหนักถึงความสำคัญในการดูแลรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการทั้งในระยะก่อสร้าง และเปิดดำเนินการ และเพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 รวมถึงเพื่อกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด จึงจำเป็นต้องดำเนินการให้มีการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (กม.0+000 ถึง กม.9+856) รวมทั้งติดตามการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงาน เปรียบเทียบกับสิ่งที่เกิดขึ้นจริง และยังเป็น การปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ เพื่อเป็นการตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ ตามที่ได้เสนอไว้ และเป็นการยืนยันว่าได้มีการนำไปปฏิบัติจริง อีกทั้งยังเป็นการศึกษาการเปลี่ยนแปลงของสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากการดำเนินโครงการตามระบบสากล และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป

โดยในระยะเวลาที่ผ่านมา กรมทางหลวงได้จ้างให้บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตาม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี โดยมีรายละเอียดของการติดตามตรวจสอบ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ เป็นส่วนหนึ่งของรายงานดังกล่าว โดยมีรายละเอียดดังตารางที่

1.2.1

ตารางที่ 1.2-1 การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ ในระยะที่ผ่านมา			
บริษัทที่ปรึกษา	เริ่มต้นสัญญา	สิ้นสุดสัญญา	สถานะโครงการ
บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด	ตุลาคม พ.ศ.2559	ตุลาคม พ.ศ.2561	ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)
บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2562	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2564	ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)
บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด	มีนาคม พ.ศ.2564	มีนาคม พ.ศ.2566	ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)

และเพื่อให้เป็นไปตามเงื่อนไขในรายการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมต่อเนื่องในระยะดำเนินการ ซึ่งการศึกษาติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ จะต้องจัดทำโดยบุคคลที่สาม (Third party) เท่านั้น ดังนั้น กรมทางหลวงจึงได้จ้างให้ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการศึกษา โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ในครั้งนี้ ตามสัญญาเลขที่ สผ.16/2566 ลงวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ.2566 โดยมีระยะเวลาเริ่มต้นการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามสัญญาเริ่มวันที่ 24 มีนาคม พ.ศ.2566 และสิ้นสุดสัญญาในวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ.2568 ระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้น รวม 720 วัน โดยมีขอบเขตของการติดตามตรวจสอบ และการจัดทำรายงาน ประกอบด้วย

- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี
- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ

1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

วัตถุประสงค์ของงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ มีดังนี้

- 1) เพื่อทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการอย่างละเอียด และจัดทำข้อเสนอแนะที่จะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการต่อไป
- 2) เพื่อติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม แผนปฏิบัติการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเงื่อนไขเพิ่มเติมตามที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ รวมถึงกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
- 3) เพื่อติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินโครงการ พร้อมทั้งเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับผลที่ได้จากการคาดการณ์ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ทราบถึงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจริง
- 4) เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ และตรวจสอบรายละเอียดการดำเนินโครงการที่เปลี่ยนแปลงไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ
- 5) เพื่อให้ข้อเสนอแนะแนวทางที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุง และ/หรือป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบการดำเนินโครงการต่อไป และ/หรือที่จะต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร่งด่วน
- 6) จัดทำข้อเสนอแนะ และ/หรือปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันและการดำเนินงานต่อไป
- 7) เพื่อนำผลการศึกษาและติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการนี้ ไปใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ ของโครงการพัฒนาทางหลวงอื่นๆ ของกรมทางหลวงต่อไป

1.4 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

ขอบเขตพื้นที่ศึกษาเพื่อดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ ซึ่งมีจุดเริ่มต้นที่ กม.0+000 บริเวณทางแยกต่างระดับนครชัยศรี อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม และสิ้นสุดที่ กม.9+856 ระยะทางรวม 8.737 กิโลเมตร ในครั้งนี้ มีพื้นที่ศึกษาครอบคลุมพื้นที่รวม 10 ชุมชน ในตำบลแหลมบัว ตำบลศีรชะทอง และ ตำบลท่าพระยา อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม (ตารางที่ 1.4-1 และ รูปที่ 1.4-1)

ตารางที่ 1.4-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ			
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
นครปฐม	นครชัยศรี	แหลมบัว	หมู่ 1 บ้านทุ่งแหลมบัว หมู่ 2 บ้านทุ่งแหลมบัว
		ศีรชะทอง	หมู่ 1 บ้านศีรชะทอง หมู่ 2 บ้านคันราง หมู่ 2 บ้านอำผาง หมู่ 4 บ้านท้าน้อย
		ท่าพระยา	หมู่ 1 บ้านวัดท่าใน หมู่ 2 บ้านคลองวัว หมู่ 3 บ้านกลาง หมู่ 4 บ้านวัดน้อย
1 จังหวัด	1 อำเภอ	3 ตำบล	10 ชุมชน

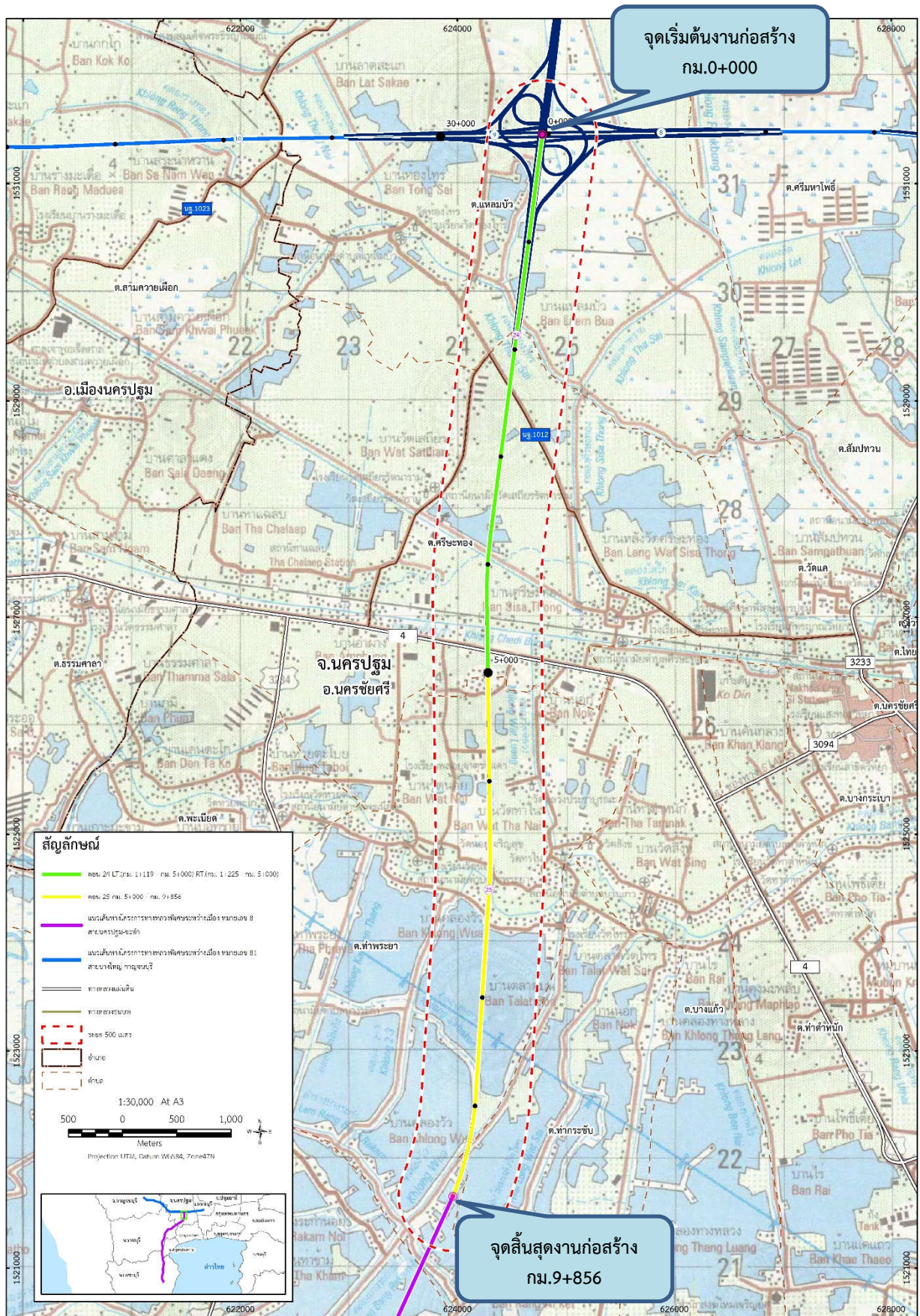
ที่มา : แผนที่ชุมชนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น, สิงหาคม พ.ศ.2566

1.5 ขอบเขตการศึกษา

ในการดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ในครั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาทบทวน และติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ให้ครอบคลุมทุกประเด็นที่กำหนดไว้ใน **รายการข้อกำหนด (Terms of Reference : TOR) หัวข้อที่ 4 : ขอบเขตการศึกษา** ของกรมทางหลวง โดยใช้แนวทางและวิธีการศึกษาที่สอดคล้องกับ **“ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561 และประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2564”** รวมทั้งได้พิจารณาประเด็นในการทำงานด้านต่างๆ ให้ครอบคลุมเนื้อหาที่จำเป็นเพียงพอให้กรมทางหลวงได้รับผลการศึกษามีคุณภาพ สามารถนำไปใช้ในการควบคุมดูแลผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีขอบเขตการดำเนินงาน ดังนี้

1) การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง :

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



รูปที่ 1.4-1 ขอบเขตพื้นที่ศึกษา

2) การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง :

ศึกษาทบทวนและติดตามการปฏิบัติตามกฎหมาย ประกาศ ระเบียบ วิธีปฏิบัติ และมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและบังคับใช้อยู่ในปัจจุบันของหน่วยงานต่างๆ ที่มีหน้าที่รับผิดชอบ ซึ่งรวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมทางหลวง โดยระบุถึงส่วนที่เกี่ยวข้องโดยตรงและโดยอ้อมต่อโครงการและการศึกษานี้ รวมทั้งวิเคราะห์ถึงปัญหาอุปสรรคและ/หรือสาเหตุที่ไม่ปฏิบัติตามไว้ด้วยอย่างชัดเจน

3) การปฏิบัติตามมาตรการที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง :

ศึกษาข้อแตกต่างระหว่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ ที่ได้ดำเนินการจริงเปรียบเทียบกับข้อเสนอในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งระบุเหตุผลของการเปลี่ยนแปลงโดยละเอียด โดยอย่างน้อยที่สุดต้องมีกิจกรรมที่ดำเนินการ ดังนี้

3.1) ตรวจสอบและเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างปรับปรุงโครงการ และรายละเอียดเชิงวิศวกรรมในส่วนอื่นๆ ที่เปลี่ยนแปลงไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

3.2) ตรวจสอบและเปรียบเทียบความแตกต่างของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการกับการปฏิบัติงานจริง ซึ่งโครงการได้ดำเนินการไปแล้วโดยละเอียด พร้อมภาพถ่ายอ้างอิงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่เป็นรูปธรรมประกอบการเปรียบเทียบในทุกประเด็น โดยระบุถึงเหตุผล สาเหตุและ/หรือปัญหาอุปสรรคที่ทำให้ไม่สามารถปฏิบัติตามได้ให้ชัดเจน พร้อมทั้งวิเคราะห์ประสิทธิภาพ และประสิทธิผลของมาตรการที่นำเสนอไว้ ทั้งที่ได้ปฏิบัติแล้วและ/หรือยังไม่ได้ปฏิบัติ

3.3) เสนอแผนปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม สามารถปฏิบัติได้จริง และสอดคล้องกับปัญหาที่เกิดขึ้นในสภาพปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไป โดยให้เหตุผลประกอบในการนำเสนอแผนปรับปรุง และ/หรือมาตรการเพิ่มเติมอย่างละเอียดและชัดเจน

4) การตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม :

บริษัทที่ปรึกษาจะทำการตรวจวัด วิเคราะห์ และประเมินผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในการตรวจสอบสภาพสิ่งแวดล้อมต่างๆ อย่างละเอียด โดยอย่างน้อยจะต้องครอบคลุมถึงปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม ระยะเวลา ความถี่ และช่วงเวลาที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังตารางที่ 1.5-1

ตารางที่ 1.5-1 ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม					
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน			ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
1. ระดับเสียง • $L_{eq}(1 \text{ hr})^*$ • $L_{eq}(24 \text{ hr})$ • L_{dn} • L_{90} • L_{max} • $L_{eq}(8 \text{ hr})^*$	1	5 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	• ฤดูฝน • ฤดูแล้ง	• โรงเรียนพลอยจตุรจินดา (กม.6+091)
2. การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ การเกิดน้ำท่วมขัง	-	-	1 ครั้ง/ เดือน หากเกิด กรณีฝน ตกหนักให้ มีการ ตรวจสอบ ภายใน 24 ชม.	• ตลอดระยะเวลา ก่อสร้าง	• อาคารระบายน้ำ ทางระบายน้ำตลอด สะพาน ทางลอดและทางเชื่อม
3. การคมนาคม • สภาพการชำรุดเสียหายของ เส้นทางขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ ก่อสร้าง • สถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณ จุดตัดกับถนนสายอื่น	-	-	1 ครั้ง/ เดือน	-	• ตลอดแนวเส้นทางโครงการและเส้นทาง ขนส่งวัสดุ • ทางหลวงหมายเลข 323 • ทางหลวงหมายเลข 324 • ทางหลวงหมายเลข 3453 • ทางหลวงหมายเลข 3081 • ทางหลวงหมายเลข 3084 • ทางหลวงหมายเลข 3394
4. เศรษฐกิจและสังคม • การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร เกี่ยวกับโครงการ • ผลกระทบและปัญหาที่ เกิดขึ้น • ความคิดเห็นและทัศนคติต่อ โครงการ			1 ครั้ง/ปี	-	ในระยะ 500 เมตรจากแนวเส้นทางโครงการ • กลุ่มผู้นำชุมชน • พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม • กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบทางอ้อม • หัวหน้าครัวเรือนผู้ถูกรื้อย้าย*
5. การใช้ประโยชน์ที่ดิน* • การใช้พื้นที่ในเขตทาง • ความพอเพียง ความต้องการ และข้อคิดเห็น / ข้อเสนอแนะจากผู้ใช้ที่ดิน	-	-	1 ครั้ง/ปี	• ตลอดระยะเวลา ก่อสร้าง	• ตลอดแนวเส้นทางโครงการ • ทางเข้า-ออกชั่วคราว ที่เข้าสู่พื้นที่อาศัย ร้านค้า สถานประกอบการ พื้นที่ เกษตรกรรม

หมายเหตุ : * ดำเนินการสอบถามเฉพาะครัวเรือนในแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) (กม.0+000 ถึง กม.9+856)

รายละเอียดในการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมประกอบด้วยประเด็นหลัก ดังต่อไปนี้

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

4.2) บริษัทที่ปรึกษาได้แสดงดัชนีคุณภาพในการตรวจวัด วิธีการเก็บตัวอย่าง วิธีการวิเคราะห์และประเมินผลกระทบและมาตรฐานเปรียบเทียบ โดยความถี่ ระยะเวลา และช่วงเวลาของการเก็บตัวอย่าง อย่างน้อยจะต้องดำเนินการตามที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.3) บริษัทที่ปรึกษาได้แสดงภาพถ่ายสีในขณะทำการเก็บตัวอย่าง ภาพถ่ายสีเครื่องมือขณะตรวจวัด พร้อมทั้งแสดงวันที่และเวลาอยู่ในภาพถ่ายอย่างชัดเจน โดยการถ่ายภาพจะแสดงให้เห็นว่าเป็นการตรวจวัดตามสถานที่ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กรณีที่มีการเก็บตัวอย่างและนำมาวิเคราะห์ในห้องปฏิบัติการ จะมีหนังสือรับรองผลการวิเคราะห์โดยห้องปฏิบัติการที่ขึ้นทะเบียนกับหน่วยงานราชการ และมีสำเนาใบอนุญาตจากหน่วยงานราชการนั้นๆ แสดงประกอบไว้ในรายงาน

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

4.5) บริษัทที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาตรวจสอบ กรณีที่อาจมีปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมอื่นที่บริษัทที่ปรึกษาคาดว่าจะมีผลกระทบนอกเหนือไปจากที่ได้แสดงไว้ในตารางข้างต้น และมีแนวโน้มจะก่อให้เกิดผลกระทบในระดับที่มีนัยสำคัญ โดยจะทำการตรวจวัด วิเคราะห์ และประเมินผลกระทบนั้นๆ พร้อมทั้งระบุสาเหตุ รวมทั้งข้อเสนอแนะวิธีการป้องกันและแก้ไขผลกระทบไว้ในรายงานโดยละเอียด

4.6) บริษัทที่ปรึกษาได้ประสานงาน และแจ้งผลให้แก่กรมทางหลวงทราบในทันทีที่พบว่าโครงการส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ พร้อมทั้งให้คำแนะนำและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ทั้งนี้เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างทัน่วงที

5) สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

บริษัทที่ปรึกษาได้นำเสนอผลสรุปการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้มีความชัดเจน และกระชับ สามารถอ่านเข้าใจได้ง่าย พร้อมทั้งใช้ภาพสีในมาตราส่วนที่เหมาะสม ประกอบการบรรยายในส่วนที่เป็นสาระสำคัญเพื่อให้สามารถแยกแยะความแตกต่างได้โดยง่าย โดยเนื้อหาจะครอบคลุมประเด็นหลัก ดังนี้

5.1) สรุปผลการศึกษาทั้งหมดที่ดำเนินการ

5.2) สรุปผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.3) สรุปผลการวิเคราะห์ เปรียบเทียบ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ได้ดำเนินการไว้กับรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยจัดลำดับประเด็นปัญหาสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญที่เกิดขึ้นจริงในพื้นที่ และแสดงเหตุผลประกอบอย่างชัดเจน

บทที่ 2

รายละเอียดโครงการ

บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ

2.1 สรุปรูปแบบการพัฒนาโครงการ

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ เป็นการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ซึ่งมีการควบคุมการเข้า-ออก และระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง โดยมีจุดเริ่มต้นที่บริเวณ กม.23+500 ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-นครปฐม บริเวณตำบลแหลมบัว อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม และสิ้นสุดที่บริเวณบ้านท่าต้นโพธิ์ ตำบลท่าค้อย อำเภอกำแพง จังหวัดเพชรบุรี ระยะทางรวม 119.37 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทางระหว่าง กม.0+000 ถึง กม.9+856 ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้างในปัจจุบัน มีรูปแบบเป็นแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี สำหรับตำแหน่งแนวเส้นทางโครงการในแผนที่ของกรมแผนที่ทหาร มาตราส่วน 1:50,000 แสดงดังรูปที่ 1.1-1

ลักษณะการพัฒนาโครงการในปัจจุบัน เป็นการก่อสร้างแนวเส้นทางสายใหม่ ซึ่งมีลักษณะเป็นทางหลวงพิเศษระดับพื้นรวมทั้งการก่อสร้างสะพานข้ามทางหลวงพิเศษ อาคารระบายน้ำ และท่อลอด

2.1.1 รูปแบบการพัฒนาโครงการที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

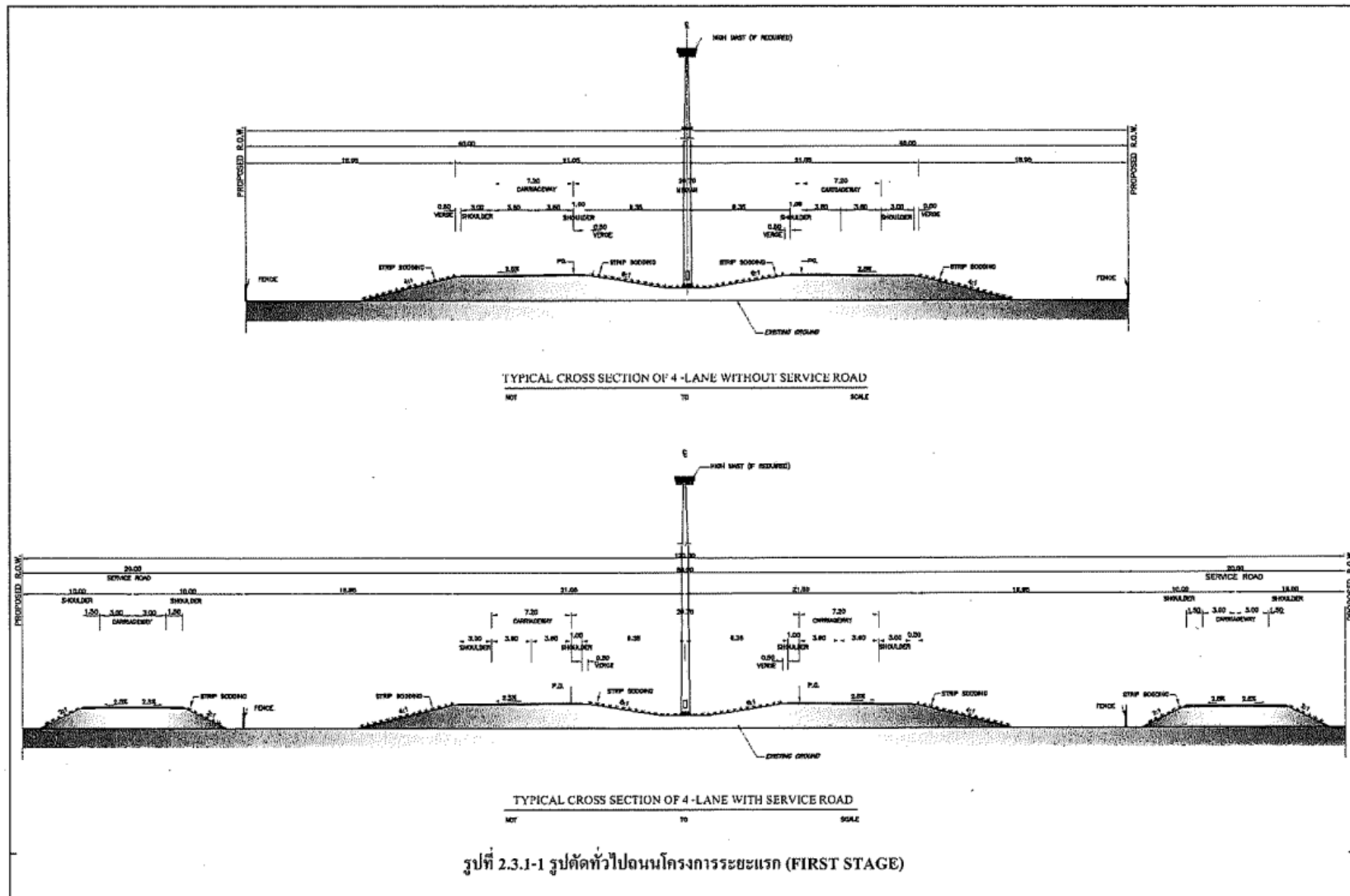
การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ฉบับผ่านความเห็นชอบในปี พ.ศ.2555 (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับ กม.1+119 LT, กม.1+225 RT ถึง กม.9+856 (Spur line)) สามารถสรุปรายละเอียดรูปแบบการพัฒนาโครงการได้ดังนี้

1) รูปแบบทางหลวงพิเศษ

โดยแนวเส้นทาง ช่วง กม.0+000 ถึง กม.1+1119 LT/ กม.1+225 RT เป็นส่วนหนึ่งของทางแยกต่างระดับชุมทางนครชัยศรี ส่วนแนวเส้นทาง ช่วง กม.1+1119 LT/ กม.1+225 RT ถึง กม.9+856 ระยะทาง 8.737 กิโลเมตร จัดอยู่ในตอนที่ 1 ของแผนพัฒนาแนวเส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ ซึ่งได้มีการออกแบบรูปแบบการก่อสร้างเป็นทางหลวงพิเศษระดับพื้น จำนวน 2 รูปแบบ คือ (รูปที่ 2.1.1-1)

1.2.1) รูปแบบที่ 1 เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ไม่มีทางบริการบนเขตทางปกติ 80 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบร่อง (Depress Median) ซึ่งสามารถขยายเป็นถนนขนาด 8 ช่องจราจร ในบริเวณพื้นที่เกาะกลางได้ เมื่อมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น โดยรูปแบบนี้ ใช้ก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ที่ไม่มีชุมชนอาศัยอยู่สองข้างทาง และมีโครงข่ายถนนในท้องถิ่นน้อย

1.2.2) รูปแบบที่ 2 เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร มีทางบริการข้างละ 2 ช่องจราจร บนเขตทางกว้าง 120 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบร่อง (Depress Median) ซึ่งสามารถขยายเป็นถนนขนาด 8 ช่องจราจร ในบริเวณพื้นที่เกาะกลางได้ เมื่อมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น โดยรูปแบบนี้ ใช้ก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ราบ และพื้นที่เนินที่มีชุมชนกระจายอยู่ทั่วไปสองข้าง และมีโครงข่ายถนนในท้องถิ่นมาก



รูปที่ 2.1.1-1 รูปตัดทั่วไปของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ

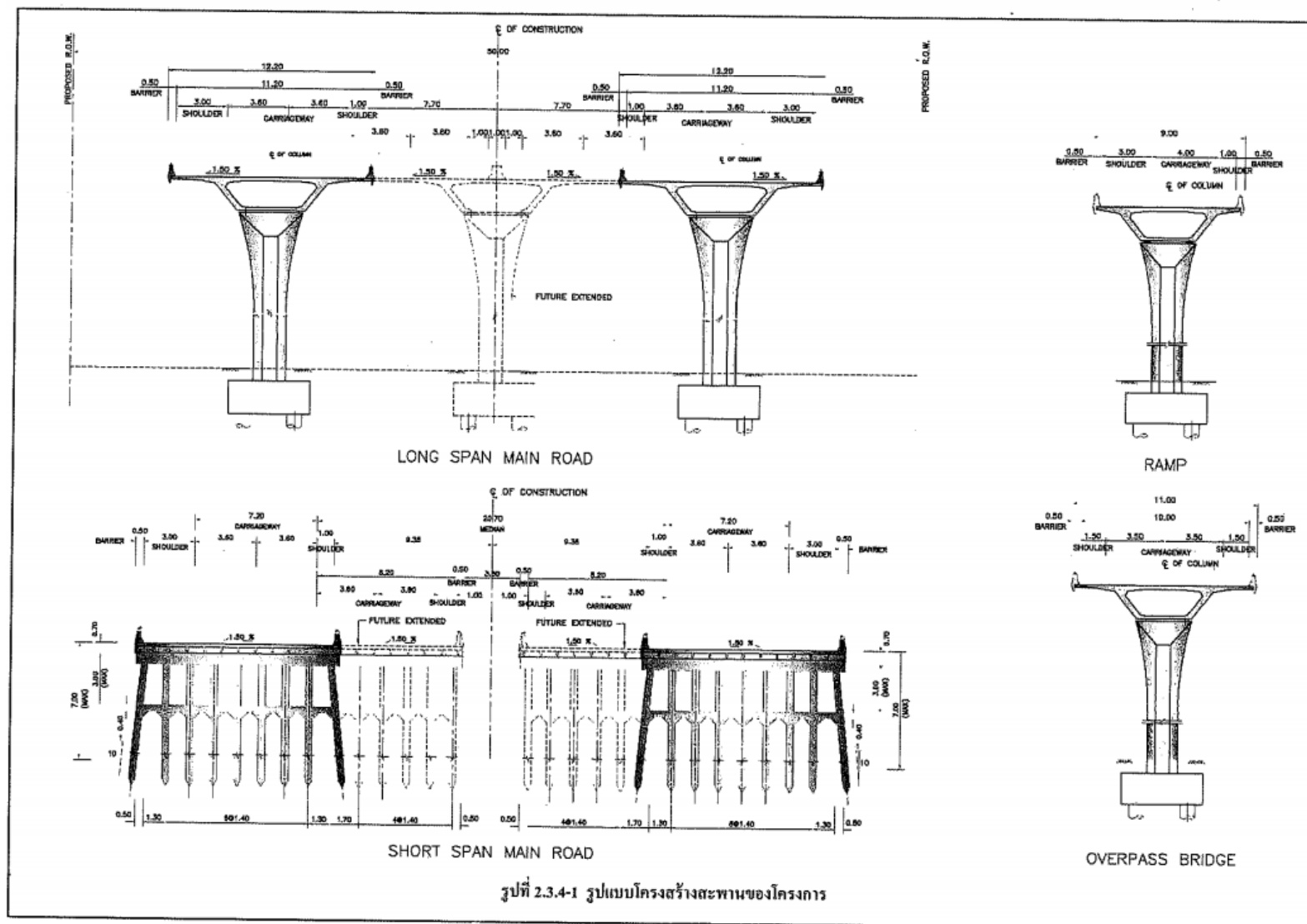
2) โครงสร้างสะพาน

2.1) สะพานขนาดใหญ่ (Long Span Bridge) : เป็นสะพานสำหรับทางแยกต่างระดับ ทางยกระดับ ทางข้าม และสะพานข้ามแม่น้ำ ลำคลองขนาดใหญ่ มีรูปแบบโครงสร้างส่วนบนเป็นแบบ Segmental box โครงสร้างส่วนล่างเป็นเสาเดี่ยว ความยาวช่วงสะพาน (Span) 30.0 เมตร ขึ้นไป ความสูง 6.0 เมตร ขึ้นไป สำหรับเส้นทางหลัก (Main Road) ในอนาคตสามารถขยายเป็นสะพานขนาด 8 ช่องจราจรได้โดยก่อสร้างสะพานเพิ่มตรงกลางอีก 1 ตัว

2.2) สะพานขนาดเล็ก (Short Span Bridge) : เป็นโครงสร้างสะพานตามแบบมาตรฐาน กรมทางหลวง ความยาวช่วงสะพาน (Span) ไม่เกิน 20.0 เมตร ความสูงไม่เกิน 6.0 เมตร ขึ้นไป สำหรับเส้นทางหลัก (Main Road) ในอนาคตสามารถขยายเป็นสะพานขนาด 8 ช่องจราจรได้ โดยขยายความกว้างของสะพานทั้งสองตัวเข้าด้านใน รูปแบบนี้ใช้ก่อสร้างข้ามลำน้ำขนาดเล็ก และถนนสายย่อยที่ไม่ต้องการช่องลอดสูงมากนัก

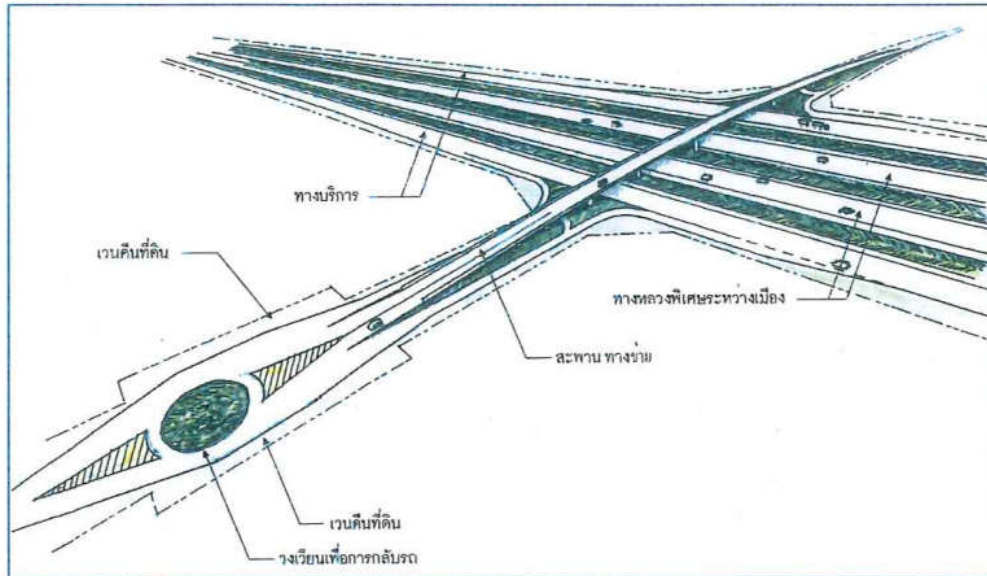
แนวเส้นทางช่วง กม.1+1119 LT/ กม.1+225 RT ถึง กม.9+856 ระยะทาง 8.737 กิโลเมตร ได้ออกแบบให้มีโครงสร้างสะพานทั้งสิ้น 5 แห่ง รายละเอียดดังตารางที่ 2.1.1-1

ตารางที่ 2.1.1-1 รูปแบบโครงสร้างสะพาน และท่อระบายน้ำ ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม			
ลำดับ	ตำแหน่งกิโลเมตร	รายละเอียด	รูปแบบ
1.	ถนนโครงการฯ ยกระดับข้ามถนนท้องถิ่น		
1.1	กม.1+750	คลองท้องไทร / ถนนเลียบบคลองท้องไทร	สะพานขนาด 20 x 30 เมตร = 600 เมตร
1.2	กม.3+930 กม.4+500 กม.4+780	คลองชลประทาน คลองเลียบบทางรถไฟ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4	สะพานขนาด 50 x 30 เมตร = 1,500 เมตร
1.3	กม.6+760 กม.6+910 กม.7+175	คลองบางแก้ว ถนนเลียบบคลองบางแก้วฝั่งซ้าย ถนนเลียบบคลองบางแก้วฝั่งขวา	สะพานขนาด 16 x 30 เมตร = 480 เมตร
2.	ทางท้องถิ่นยกระดับข้ามถนนโครงการฯ		
2.1	กม.2+350	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3233	สะพานขนาด 15 x 30 เมตร = 450 เมตร
2.2	กม.9+330	ถนนลาดยาง	สะพานขนาด 15 x 30 เมตร = 450 เมตร



รูปที่ 2.1.1-2 รูปแบบโครงสร้างสะพาน

2.3) ทางลอด (Underpass) : กรณีทางหลวงพิเศษฯ ตัดผ่านถนนท้องถิ่นที่มีปริมาณจราจรไม่มาก และไม่มีรถขนาดใหญ่ผ่าน จะออกแบบให้มีลักษณะเป็นท่อลอดเหลี่ยม ลอดใต้แนวเส้นทางโครงการ ดังรูปที่ 2.1.1-4 โดยแนวเส้นทางช่วง กม.1+1119 LT/ กม.1+225 RT ถึง กม.9+856 ระยะทาง 8.737 กิโลเมตร ได้ออกแบบให้มีทางลอดขนาด 2-2.4x2.4 เมตร จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ บริเวณ กม.1+000



รูปที่ 2.1.1-3 รูปแบบทางข้ามสำหรับทางหลวงสายรองและทางหลวงท้องถิ่นที่สำคัญ (Overpass)



รูปที่ 2.1.1-4 รูปแบบทางลอด (Underpass)

3) ระบบระบายน้ำ :

แนวเส้นทางช่วง กม.1+1119 LT/ กม.1+225 RT ถึง กม.9+856 ระยะทาง 8.737 กิโลเมตร ได้ออกแบบให้มีอาคารระบายน้ำรวมทั้งสิ้น 6 แห่ง ประกอบด้วย สะพาน จำนวน 3 แห่ง และท่อลอดเหลี่ยม จำนวน 3 แห่ง รายละเอียดดังตารางที่ 2.1-1

2.1.2 รูปแบบการพัฒนาโครงการที่ก่อสร้างจริง

1) รูปแบบทางหลวงพิเศษ

รูปแบบทางหลวงพิเศษทั่วไป มีลักษณะพื้นผิวจราจรเป็นแบบลาดยาง (Asphalt Wearing Course) ขนาด 6 ช่องจราจร (ไป-กลับ) กว้างช่องละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 3.00 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร พร้อมขอบทางข้างละ 0.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางถนนแบบ Depressed Median กว้าง 10.50 เมตร (รูปที่ 2.1.2-1)

2) โครงสร้างสะพาน

2.1) โครงสร้างสะพานข้ามทางหลวงพิเศษ : มีพื้นเป็นแบบลาดยาง (Asphalt) มีระยะความกว้างของสะพานวัดจากขอบนอกของราวกันตก 11.75 เมตร และมีความกว้างรวมไหล่ทางเท่ากับ 12 เมตร มีโครงสร้างด้านล่างเป็นเสารูปตัว Y รองรับด้วยเสาเข็มเจาะขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.50 เมตร โดยมีตำแหน่งก่อสร้างสะพานข้ามทางหลวงพิเศษทั้งสิ้น 1 แห่ง ได้แก่ กม.2+338 ทางหลวงชนบทหมายเลข นร.1012 ซึ่งอยู่ในโครงการฯ ตอน 24

2.2) โครงสร้างสะพานข้ามทางหลวงแผ่นดิน (Overpass Bridge) : รูปแบบโครงสร้างที่ใช้เพื่อข้ามทางหลวง รวมทั้งอุปสรรคต่างๆ ในแนวเส้นทาง โดยรูปแบบโครงสร้างส่วนบนเป็นแบบ Segmental box โครงสร้างส่วนล่างเป็นเสาเดี่ยว ความยาวช่วงสะพาน (Span) 30.0 เมตร ขึ้นไป ความสูง 6.0 เมตร ขึ้นไป โดยมีตำแหน่งก่อสร้างสะพานข้ามทางหลวงแผ่นดิน / ทางหลวงท้องถิ่น รวม 3 แห่ง ได้แก่

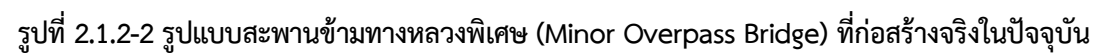
- 1) กม.1+750 (ถนนเลียบคลองท้อไทร)
- 2) กม.4+780 (ทางหลวงหมายเลข 4)
- 3) กม.6+910 (ถนนเลียบคลองบางแก้วฝั่งซ้าย) และ
กม.7+175 (ถนนเลียบคลองบางแก้วฝั่งขวา)

2.3) ทางลอด (Underpass) : แนวเส้นทางช่วง กม.1+1119 LT/ กม.1+225 RT ถึง กม.9+856 ระยะทาง 8.737 กิโลเมตร ได้ออกแบบให้มีทางลอดขนาด 2-2.4x2.4 เมตร จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ บริเวณ กม.1+000

3) ทางบริการ :

ตลอดแนวเส้นทางโครงการได้จัดให้มีทางบริการ เป็นระยะๆ รายละเอียดดังตารางที่ 2.1.2-1

ตารางที่ 2.1.2-1 ทางบริการของโครงการ					
ตอนก่อสร้าง	Service Road			ตำแหน่ง กม.ของ Service Road เมื่อเทียบกับ Main Road	
	กม.	กม.	LT/RT	กม.	กม.
ตอน 24	2+145	2+807	LT	1+119	1+780
	0+000	1+453	RT	1+225	1+700
	0+000	2+144	LT	1+820	3+960
	0+000	2+181	RT	1+735	3+916
ตอน 25	0+423	1+613	RT	5+612	6+800
	0+000	1+555	LT	5+194	6+750



2.1.3 การเปรียบเทียบรูปแบบการพัฒนาโครงการ

จากการตรวจสอบรูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน พบว่า ส่วนใหญ่มีความสอดคล้องกับที่ได้เสนอแนะไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ฉบับผ่านความเห็นชอบในปี พ.ศ.2555 (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับ กม.1+119 LT, กม.1+225 RT ถึง กม.9+856 (Spur line)) โดยสาเหตุของการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างส่วนใหญ่ เป็นการเปลี่ยนแปลงเพื่อลดผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง และเพิ่มความสะดวกสบายต่อประชาชนในพื้นที่ หรือผู้ที่สัญจรผ่านแนวเส้นทางโครงการ รวมทั้ง เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบด้วย กรมชลประทาน การรถไฟแห่งประเทศไทย และกรมทางหลวงชนบท โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 2.1.3-1

ตารางที่ 2.1.3-1 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
1. รูปแบบทางหลวงโครงการ 1.1 กรณีไม่มีทางบริการ เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร บนเขตทางปกติ 80 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบร่อง (Depress Median) ซึ่งสามารถขยายเป็นถนนขนาด 8 ช่องจราจร ในบริเวณพื้นที่เกาะกลางได้ 1.2 กรณีมีทางบริการ เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร มีทางบริการข้างละ 2 ช่องจราจร บนเขตทางกว้าง 120 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบร่อง (Depress Median) ซึ่งสามารถขยายเป็นถนนขนาด 8 ช่องจราจร ในบริเวณพื้นที่เกาะกลางได้	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
2. โครงสร้างสะพาน 2.1 สะพานขนาดใหญ่ มีรูปแบบโครงสร้างส่วนบนเป็นแบบ Segmental box โครงสร้างส่วนล่างเป็นเสาเดี่ยว ความยาวช่วงสะพาน (Span) 30.0 เมตร ขึ้นไป ความสูง 6.0 เมตร ขึ้นไป สำหรับเส้นทางหลัก (Main Road) ในอนาคตสามารถขยายเป็นสะพานขนาด 8 ช่องจราจรได้โดยก่อสร้างสะพานเพิ่มตรงกลางอีก 1 ตัว มีรายละเอียดดังนี้ 1) กม.1+750 ถนนเลียบคลองท้องไทร : ความสูงช่องลอดสะพาน 5.5 เมตร 2) กม.2+338 ทางหลวงชนบทหมายเลข นฐ.1012 : ความสูงช่องลอดสะพาน 4.65 เมตร 3) กม.3+930 คลองชลประทาน กม.4+500 คลองเลียบบางรถไฟ กม.4+780 ทางหลวงหมายเลข 4 ออกแบบ ระยะห่างระหว่างเสาตอม่อสะพานข้ามคลองชลประทาน และระยะห่างระหว่างเสาตอม่อสะพานข้ามทางรถไฟสายใต้ บริเวณ กม.4+590 (LT) ถึง กม.4+588 (RT) เท่ากับ 30 เมตร	ปรับแก้ไขความสูงช่องลอดสะพาน บริเวณ กม.0+446 ถึง กม.0+706 (Spur line) จาก 5.5 เมตร เป็น 6.0 เมตร ปรับแก้ไขความสูงของช่องลอดสะพาน บริเวณ กม. 2+350 จากเดิม 4.65 เมตร เป็น 5.50 เมตร บริเวณ กม.4+590 (LT) ถึง กม.4+588 (RT) : ปรับแก้ไขระยะห่างระหว่างเสาตอม่อสะพานข้ามคลองชลประทานจาก 30 เมตร เป็น 35 เมตร และปรับแก้ไขระยะห่างระหว่างเสาตอม่อสะพานข้ามทางรถไฟสายใต้ บริเวณ ตำบลศิระทอง อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม จาก 30 เมตร เป็น 40 เมตร	- แก้ไขให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของกรมทางหลวงชนบท - แก้ไขให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของกรมทางหลวงชนบท - แก้ไขให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของกรมชลประทาน และการรถไฟแห่งประเทศไทย	- เพิ่มความสะดวกในการสัญจรไป-มาของประชาชนบริเวณชุมชนดงตาล แยกวัดเสถียรรัตนาราม ตำบลศิระทอง อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม - เพิ่มความสะดวกในการสัญจรไป-มาของประชาชนบริเวณชุมชนดงตาล แยกวัดเสถียรรัตนาราม ตำบลศิระทอง อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม - ลดผลกระทบด้านการก่อสร้างกีดขวางลำน้ำ และลดผลกระทบด้านการปนเปื้อนน้ำผิวดินจากกิจกรรมการก่อสร้างเสาตอม่อ

ตารางที่ 2.1.3-1 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
2. โครงสร้างสะพาน (ต่อ)			
4) กม.6+910 (ถนนเลียบบดลองบางแก้วฝั่งซ้าย) และ กม.7+175 (ถนนเลียบบดลองบางแก้วฝั่งขวา)	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
2.2 สะพานขนาดเล็ก เป็นโครงสร้างสะพานตามแบบมาตรฐาน กรมทางหลวง ความยาวช่วงสะพาน (Span) ไม่เกิน 20.0 เมตร ความสูงไม่เกิน 6.0 เมตร ขึ้นไป สำหรับเส้นทางหลัก (Main Road) ในอนาคตสามารถขยายเป็นสะพานขนาด 8 ช่องจราจรได้ โดยขยายความกว้างของสะพานทั้งสองตัวเข้าด้านใน	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
2.3 ทางลอด กม.1+000 ออกแบบใหม่ทางลอดขนาด 2-2.4x2.4 เมตร	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
3. รูปแบบโครงสร้างอื่นๆ ที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมจาก รายงาน EIA (ต่อ)	ตอน 25 - ขอเพิ่มเติมเสาไฟฟ้าแบบเสากิ่ง บริเวณทางบริการ ช่วงกม.5+000 ถึง กม.9+856	- เพื่อให้ประชาชนบริเวณชุมชนท่าพญา และชุมชนท่ากระชับ อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม สามารถใช้ทางบริการในเวลา กลางคืนได้อย่างปลอดภัย	- เพิ่มความปลอดภัยในการสัญจร ของประชาชนบริเวณชุมชนท่าพญา และชุมชนท่ากระชับ อำเภอนครชัยศรี จังหวัด. นครปฐม

2.2 สถานะโครงการ

ในปี พ.ศ.2559 กรมทางหลวงได้รับงบประมาณในการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (กม.0+000 ถึง กม.96+410) และได้ผนวกกรรมแนวเส้นทางช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ มาก่อสร้างพร้อมกัน เพื่อให้เป็น Spur line เชื่อมโยงระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี กับทางหลวงหมายเลข 4 และทางหลวงหมายเลข 338 โดยแบ่งสถานะของงานก่อสร้างออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ งานโยธา และงานระบบ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) **งานโยธา** : มีการแบ่งสถานะของงานก่อสร้างงานโยธา ของแนวเส้นทางเชื่อมต่อ Spur line ออกเป็น 2 ตอน (รูปที่ 1.1-2) จากการตรวจสอบความก้าวหน้าของงานก่อสร้าง ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า มีแนวเส้นทางที่ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน 1 ตอน และอยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 1 ตอน รายละเอียดดังนี้

1.1) **แนวเส้นทางช่วงที่ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ** ได้แก่ กม.5+000 ถึง กม.9+856 (Spur Line) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ชัยนันท์ค้ำวตูก่อสร้าง (2524) จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 25” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม พ.ศ.2565

1.2) **แนวเส้นทางช่วงที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง** ได้แก่ กม.1+119.007 ถึง กม.5+000 LT และ กม.1+225 ถึง กม.5+000 RT (Spur Line) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน) ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 24” โดยเริ่มสัญญาวันที่ 29 กันยายน พ.ศ.2559 และวันสิ้นสุดสัญญาวันที่ 16 พฤษภาคม พ.ศ.2562 และได้รับการต่อขยายสัญญา จำนวน 2 ครั้ง รวม 1,343 วัน (ครั้งที่ 1 เป็นเวลา 117 วัน และครั้งที่ 2 เป็นเวลา 1,226 วัน) โดยมีระยะเวลาสิ้นสุดตามสัญญาใหม่ ในวันที่ 18 มกราคม พ.ศ.2566 ปัจจุบันได้รับการแก้ไขอัตราค่าปรับตามสัญญาร้อยละ 0 ตั้งแต่วันที่ 19 มกราคม พ.ศ.2566 ถึงวันที่ 15 มกราคม พ.ศ.2568

2) **งานระบบ** : กรมทางหลวงได้เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนและบริหารจัดการ ในรูปแบบ PPP Gross Cost โดยให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O & M) ซึ่งแบ่งการดำเนินการออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินงานและบำรุงรักษา ปัจจุบัน อยู่ระหว่างการออกแบบและก่อสร้างงานระบบ และด้านเก็บค่าผ่านทาง พร้อมอาคารประกอบ ซึ่งไม่รวมงานก่อสร้างพื้นที่บริการทางหลวง (Service Area) และที่พักพิงทาง (Rest Area) โดย บริษัท บีจีเอสอาร์ 81 จำกัด ซึ่งมีวันเริ่มต้นสัญญา เมื่อวันที่ 11 มกราคม พ.ศ.2565 และสิ้นสุดสัญญา ในวันที่ 10 มกราคม พ.ศ.2568 สำหรับด้านเก็บค่าผ่านทางและอาคารประกอบ ที่อยู่บนแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) ได้แก่ ด้านเก็บค่าผ่านทางสี่ระหอง (เดิมคือ ด้านเก็บค่าผ่านทางชุมทางต่างระดับนครชัยศรี) ซึ่งอยู่บริเวณ กม.5+500 ของเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line)

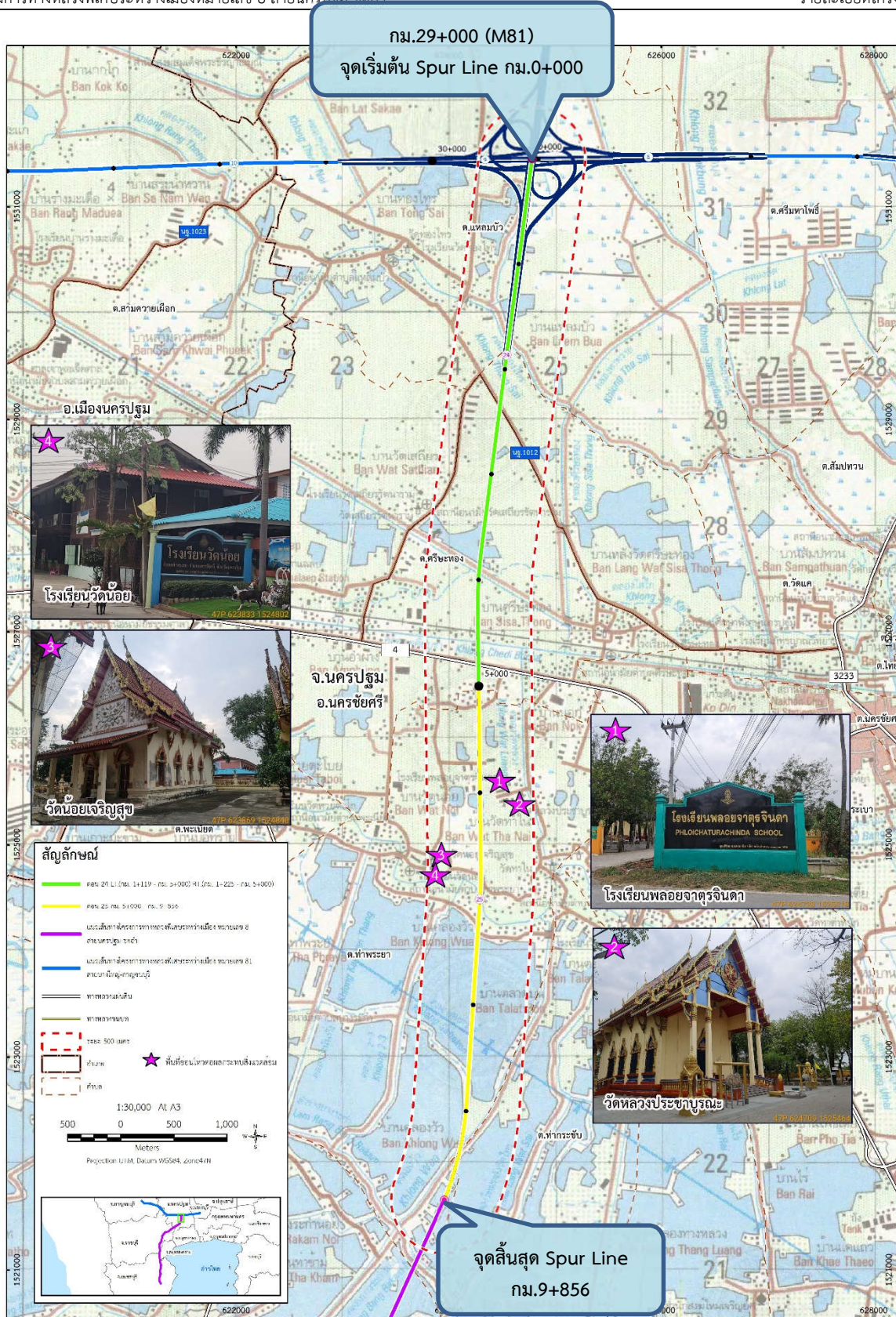
สำหรับสถานะปัจจุบันของแนวเส้นทางโครงการ และความก้าวหน้าของงานก่อสร้างในปัจจุบัน แสดงดังตารางที่ 2.2-1

2.3 สภาพแนวเส้นทางโครงการปัจจุบัน

มีจุดเริ่มต้นจากบริเวณทางแยกต่างระดับนครชัยศรี อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม โดยเริ่มที่ช่วง กม.1+119 LT., กม.1+225 RT. ถึง กม. 9+856 ระยะทางรวมประมาณ 8.737 กิโลเมตร ในพื้นที่ตำบลท่าพระยา อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม มีสภาพพื้นที่เป็นชุมชนสลับกับพื้นที่การเกษตร (ปลูกข้าว และทำไร่) และตัดผ่านคลองบางแก้ว ที่ กม.7+000 (รูปที่ 2.3-1)

สำหรับพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบในแนวเส้นทางช่วงนี้ ได้แก่ วัดหลวงประชาบุรณะ โรงเรียนพลอยจาดูจินดา และวัดน้อยเจริญสุข โดยไม่พบแหล่งโบราณสถานที่ได้รับการขึ้นทะเบียนแล้ว

ตารางที่ 2.2-1 สรุปความก้าวหน้างานก่อสร้าง							
ตอน	ช่วง กม.	ผู้รับเหมาก่อสร้าง	นายช่างควบคุม การก่อสร้าง	ความก้าวหน้างาน (%) (ส.ค.66)			หมายเหตุ
				ผลงานรวม	แผนงานรวม	เร็ว/ช้า กว่าแผนงาน	
ตอน 24	กม.1+119.007 ถึง กม.5+000 LT และ กม.1+225 ถึง กม.5+000 RT (Spur Line)	บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)	นายวรวัฒน์ ยงสมบุรณ์	88.372	82.647	+5.725	-
ระยะดำเนินงานและบำรุงรักษา (O & M)		บริษัท บีจีเอสอาร์ 81 จำกัด	กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	20.97			-



รูปที่ 2.2-1 สภาพแนวเส้นทางโครงการปัจจุบัน

บทที่ 3

การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม
และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

บทที่ 3

การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

3.1 การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากรูปแบบการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการในปัจจุบัน พบว่า ได้ดำเนินการก่อสร้างแนวเส้นทางระหว่าง กม.0+000 ถึง กม.9+856 ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ เพื่อเป็นแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ดังนั้นในการศึกษาทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในการศึกษาค้างนี้ จึงเป็นการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ซึ่งจัดทำโดย บริษัท แอสตีคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด และบริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่น จำกัด โดยรายงานดังกล่าวได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคมนาคมของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน ในการประชุมครั้งที่ 4/2554 เมื่อวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ.2554 และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 2/2555 เมื่อวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ.2555 โดยมีเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบรายงานฯ ซึ่งระบุให้กรมทางหลวงยึดถือปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ รวมทั้งให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ให้ความเห็นเพิ่มเติมอย่างเคร่งครัด (ภาคผนวก ก) ซึ่งสามารถสรุปรายละเอียดได้ดังนี้

3.1.1 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อศึกษารายละเอียดความแตกต่างของรูปแบบการก่อสร้างโครงการตามที่ได้เสนอแนะไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กับลักษณะรูปแบบแนวเส้นทางที่ก่อสร้างจริงในปัจจุบัน
- 2) เพื่อศึกษาและทบทวนความเหมาะสมและความถูกต้องของการศึกษาเดิมจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- 3) จัดทำข้อเสนอแนะ เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานต่อไปในอนาคต

3.1.2 วิธีการศึกษา

- 1) การศึกษาและทบทวนรายละเอียดของโครงการได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลจากแบบก่อสร้าง/แบบเบื้องต้นตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและเพิ่มเติมการสำรวจในภาคสนามเพื่อศึกษาเปรียบเทียบกับรูปแบบการก่อสร้างจริงในสภาพปัจจุบันโดยเน้นรูปแบบที่มีการเปลี่ยนแปลง
- 2) การศึกษาสภาพภาพของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้ดำเนินการศึกษาทบทวน ตรวจสอบสรุปผลและให้เหตุผลต่างๆ อย่างชัดเจนเพื่อประกอบการพิจารณาความเหมาะสมและความถูกต้องที่ใช้ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดังนี้

2.1) การทบทวนวิธีการศึกษา ได้ดำเนินการตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

- (1) ประเด็นการศึกษาต่างๆ ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการศึกษา วิธีการสำรวจและเก็บตัวอย่าง (เช่น ตำแหน่งของสถานีเก็บตัวอย่าง ดัชนี ระยะเวลาที่ตรวจวัด/เก็บตัวอย่าง วิธีการวิเคราะห์ และมาตรฐานที่เปรียบเทียบ) และการประเมินผลกระทบได้ดำเนินการตรวจสอบเปรียบเทียบกับแนวทางการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการประเภททางหลวง ของกองวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เดิม) สำนักงานนโยบายและแผน

ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2541 รวมทั้งใช้หลักเกณฑ์และวิธีการบนพื้นฐานทางด้านวิชาการของการศึกษาทรัพยากรสิ่งแวดล้อมแต่ละประเด็น

(2) วิธีการศึกษา การรวบรวมข้อมูลพื้นฐานที่นำมาใช้ศึกษาโดยเน้นความเพียงพอและครบถ้วนของข้อมูลเพื่อนำไปประเมินและคาดคะเนผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นในกรณีที่มีการใช้หรือไม่ใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ทั้งนี้ได้พิจารณาว่า ข้อมูลพื้นฐานที่นำมาใช้ต้องมีความทันสมัย และไม่ควรมีช่วงเวลาจัดเก็บนานเกิน 5 ปี และวิธีการวิเคราะห์และประเมินผลกระทบ มีความถูกต้องแม่นยำ และเชื่อถือได้ในทางวิชาการหรือไม่

2.2) การทบทวนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ดำเนินการตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

(1) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่นำเสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีความสอดคล้องและครอบคลุมตามการคาดการณ์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการหรือไม่ มีความเพียงพอ/ความชัดเจน และมีความเหมาะสมต่อการนำไปใช้แก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างเป็นรูปธรรมหรือนำไปใช้ปฏิบัติได้หรือไม่ รวมทั้งทบทวนเพื่อปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่างๆ ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นจริงในระยะก่อสร้างโครงการ

(2) แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีความชัดเจนและเพียงพอในประเด็นต่างๆ เหล่านี้หรือไม่ ได้แก่ ดัชนีคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวนตัวอย่างตำแหน่งสถานีตรวจวัด ช่วงเวลาและความถี่ในการเก็บตัวอย่าง วิธีการเก็บตัวอย่างและวิธีการวิเคราะห์

2.3) การทบทวนแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ดำเนินการตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

(1) แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีความสอดคล้องกับการประเมินหรือครอบคลุมรองรับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจริงในระหว่างก่อสร้างโครงการหรือไม่

(2) รายละเอียดและความสมบูรณ์ของแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต้องครอบคลุมประเด็นต่างๆ ประกอบด้วย หลักการและเหตุผลหรือความจำเป็นในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ วัตถุประสงค์ พื้นที่ดำเนินการ วิธีการดำเนินการ ระยะเวลาดำเนินการ หน่วยงานที่รับผิดชอบ งบประมาณ และการประเมินผลงาน

(3) การติดตามการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบตามที่ระบุไว้ในแผนปฏิบัติการฯ ว่าได้มีการนำแผนปฏิบัติการฯ ที่เสนอไว้ในรายงานการศึกษาฯ นำไปปฏิบัติจริงหรือไม่ หรือมีปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานหรือไม่ เช่น ไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุนหรือกำลังงบประมาณหรือไม่ทราบว่าจะต้องรับผิดชอบต่องานในส่วนนี้ เป็นต้น

3) จัดทำสรุปผลและข้อเสนอแนะอันจะเป็นประโยชน์ต่อการควบคุมรองรับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

3.1.3 ผลการศึกษา

ผลการประเมินความเหมาะสมของรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ฉบับผ่านความเห็นชอบในปี พ.ศ.2555 มีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.1-1

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
1. ทรัพยากรดิน	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลจากเอกสาร และรายงานที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานต่างๆ ได้แก่ แผนที่หน่วยดิน และชุดดินของจังหวัดนครปฐม ราชบุรี สมุทรสงคราม และเพชรบุรี ซึ่งจัดทำโดยกองสำรวจดิน กรมพัฒนาที่ดินมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้รวบรวมโดยหน่วยงานราชการรวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนามซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของทรัพยากรดินบริเวณโครงการ ในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสมเนื่องจากมีความครอบคลุมตลอดทั้งแนวเส้นทางโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ลักษณะและสมบัติของกลุ่มชุดดิน คุณสมบัติทางวิศวกรรมของชั้นดิน สภาพชั้นดิน และการสูญเสียดินมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของทรัพยากรดินบริเวณโครงการ ซึ่งข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้งความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้เพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ระดับการชะล้างพังทลายของดิน ของกรมพัฒนาที่ดินเหมาะสม เนื่องจากเป็นเกณฑ์ที่อ้างอิงมาจากหน่วยงานราชการ	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ที่ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรดินระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาดการณ์ผลกระทบ โดยการพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมการต่างๆ ที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการที่ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรดินมีความเหมาะสม เนื่องจากได้ คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ โดยครอบคลุมผลกระทบอาจเกิดขึ้นต่อทรัพยากรดินในด้านต่างๆ ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้อย่างชัดเจน	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง กำหนดให้วางแผนการก่อสร้างในช่วงฤดูแล้ง โดยเฉพาะการก่อสร้างบริเวณใกล้แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำเพชรบุรีระยะดำเนินการ : ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เนื่องจากผลกระทบด้านทรัพยากรดินเป็นผลกระทบในระดับต่ำมีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถป้องกัน และลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษามีความเหมาะสมเนื่องจากผลกระทบด้านทรัพยากรดินเป็นผลกระทบในระดับต่ำ	-
2. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับปริมาณน้ำท่า ตามแนวเส้นทางโครงการ จากรายงาน และเอกสารต่างๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับการสำรวจภาคสนามมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม จึงเป็นข้อมูลที่ถูกต้อง และน่าเชื่อถือ	-	-	-	-	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างสะพาน ร่วมกับการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ในการพิจารณาผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดินระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาดการณ์ผลกระทบ โดยการพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมการต่างๆ ร่วมกับการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ในการคาดการณ์ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดินมีความเหมาะสมเนื่องจากได้ คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ โดยครอบคลุมผลกระทบอาจเกิดขึ้นต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดินในด้านต่างๆ ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้อย่างชัดเจน	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง กำหนดให้ออกแบบความกว้างช่วงสะพานให้มีความกว้าง 120 เมตร เพื่อลดสิ่งกีดขวางลำน้ำ รวมทั้งดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลองในช่วงฤดูแล้งระยะดำเนินการ กำหนดให้มีการเติมวัสดุท้องน้ำ เพื่อป้องกันการกัดเซาะรอบตอม่อสะพานมีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถลดผลกระทบด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดินได้	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง : ไม่ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะดำเนินการ กำหนดให้ติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดิน โดยตรวจวัดความเร็วของกระแสน้ำ ในแม่น้ำแม่กลอง โดยดำเนินการตรวจวัด 2 ครั้ง/ปี ในช่วง 2 ปีแรก และหลังจากนั้น ดำเนินการทุก 5 ปีมีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
3. คุณภาพน้ำผิวดิน	<div>รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิในด้านคุณภาพน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการจากรายงาน เอกสารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกับการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินในภาคสนาม</div> <div>มีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นข้อมูลจากการสำรวจในภาคสนามซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณโครงการได้</div>	<div>จำนวน 10 สถานี ได้แก่</div> <div>(1) คลองบางแก้ว (กม.6+760)</div> <div>(2) คลองโคกพระ (กม.13+500)</div> <div>(3) คลองลัดชู (กม.38+860)</div> <div>(4) คลองซุด (กม.48+030)</div> <div>(5) แม่น้ำแม่กลอง (กม.49+830)</div> <div>(6) คลองแควอ้อม (กม.55+500)</div> <div>(7) คลองบางนางสุญ (กม.59+650)</div> <div>(8) คลองขี้เหล็ก (กม.72+845)</div> <div>(9) คลองขวาง (กม.83+800)</div> <div>(10) แม่น้ำเพชรบุรี (กม.116+040)</div> <div>มีความเหมาะสมเนื่องจากสถานีดังกล่าวเป็นแหล่งน้ำที่ใช้ประโยชน์ได้ตลอดปีและเป็นแหล่งน้ำที่มีความสำคัญต่อการใช้ประโยชน์ของชุมชน รวมทั้งมีความครอบคลุมตลอดทั้งแนวเส้นทางโครงการ</div>	<div>จำนวน 9 ดัชนี ประกอบด้วย</div> <div>- อัตราการไหล</div> <div>- อุณหภูมิ</div> <div>- ความเป็นกรด-ด่าง</div> <div>- การนำไฟฟ้า</div> <div>- สารแขวนลอย</div> <div>- ของแข็งละลายทั้งหมด</div> <div>- ความสกปรกในรูปบีโอดี</div> <div>- น้ำมัน/ไขมัน</div> <div>มีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นดัชนีตรวจวัดพื้นฐานและเป็นที่ยอมรับของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของคุณภาพแหล่งน้ำบริเวณโครงการ ซึ่ง เป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ</div>	<div>จำนวน 2 ครั้ง ในเดือนกันยายน พ.ศ. 2550 (ฤดูฝน) และเดือนธันวาคม พ.ศ. 2550 (ฤดูแล้ง)</div> <div>มีความเหมาะสมเนื่องจากมีการครอบคลุมทั้ง 2 ฤดูกาล</div>	<div>มาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537)</div> <div>มีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานของทางราชการ</div>	<div>ระยะก่อสร้าง ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดินได้พิจารณาผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดินด้านความขุ่นของน้ำที่เพิ่มจากตะกอนดินการก่อสร้างสะพาน ผลกระทบเรื่องน้ำเสียจากบ้านพักคนงาน และโรงซ่อมบำรุง</div> <div>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดินได้พิจารณาผลกระทบจากน้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ พื้นที่บริการทางหลวง อาคารควบคุมด่านเก็บค่าผ่านทาง และการชะล้างถนน</div> <div>มีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และกิจกรรมต่างๆ ในระยะดำเนินการครอบคลุมผลกระทบต่อน้ำผิวดินทั้งในด้านอุทกวิทยาและคุณภาพน้ำซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้</div>	<div>ระยะก่อสร้าง ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไข เช่น วางแผนการก่อสร้างในช่วงฤดูแล้ง สำนักงานก่อสร้างโครงการและที่פקคนงาน ควรจะอยู่ห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 150 เมตร รวมถึงกองดินและวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างต้องเก็บกองให้ห่างจากริมลำน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร และให้หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่รื้อน้ำพร้อมกันเป็นต้น</div> <div>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ออกแบบระบบบำบัดน้ำเสีย บริเวณสถานีบริการทางหลวง และศูนย์บริการทางหลวง ที่สามารถบำบัดน้ำเสียให้มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน เป็นต้น</div> <div>ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบหลักเกิดจากตะกอนดิน และน้ำเสียจากโครงการ ซึ่งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่กำหนดมุ่งเน้นลดปริมาณตะกอนที่อาจเกิดขึ้นจากการชะล้างพังทลายของดินสู่แหล่งน้ำ และลดการปนเปื้อนสารอินทรีย์</div> <div>สำหรับการหลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงฤดูฝน และ/หรือใช้เวลาก่อสร้างให้น้อยที่สุดเป็นมาตรการฯ ที่ไม่เหมาะสม เนื่องจากโครงการต้องก่อสร้างทั้งในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง เพื่อให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด ดังนั้น จึงควรปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบให้เหมาะสมโดยการกำหนดให้ผู้รับจ้างหลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงฝนตกหนักเพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของดิน</div>	<div>ระยะก่อสร้าง จำนวน 1 สถานี ได้แก่ แม่น้ำแม่กลอง (กม.49+630) จำนวน 14 ดัชนี ประกอบด้วย ความลึกของน้ำ ความเร็วกระแส น้ำอุณหภูมิ ความโปร่งแสง ความเป็นกรด-ด่าง ความนำไฟฟ้า ความสกปรกในรูปบีโอดี ออกซิเจนละลายของแข็งแขวนลอย น้ำมันและไขมัน ไนเตรท ฟอสเฟต โคลิฟอร์มแบคทีเรีย และฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย ปิละ 4 ครั้ง ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้งตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</div> <div>ระยะดำเนินการ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ ลำรางธรรมชาติ และคลองสนองที่เป็นแหล่งรับน้ำทิ้งจากสถานีบริการทางหลวง แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำเพชรบุรี จำนวน 14 ดัชนีซึ่งเป็นดัชนีเดียวกันกับในระยะก่อสร้าง โดยมีความถี่ในการตรวจปิละ 2 ครั้ง ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง ในช่วง 2 ปีแรก หลังจากนั้นติดตามทุก 5 ปี</div> <div>มีความเหมาะสม เนื่องจากดัชนีที่ติดตามตรวจสอบสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่เกิดจากโครงการมีความถี่ในการตรวจวัด 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมทั้งฤดูฝนและฤดูแล้ง</div>	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
4. อากาศและบรรยากาศ	<div><div>■ ใช้ข้อมูลอุตุนิยมหาวิทยาลัยสุโขทัยจากสถานีตรวจอากาศในคาบ 30 ปี จากสถานีตรวจอากาศ นครปฐม ราชบุรี สมุทรสงคราม และเพชรบุรี รายละเอียดข้อมูล ได้แก่ ความกดอากาศ อุณหภูมิ ความชื้นสัมพัทธ์ ทิศนวิสัย ความเร็วและทิศทางลม ปริมาณน้ำฝน</div><div>■ รวบรวมข้อมูลคุณภาพอากาศของหน่วยงานต่างๆ ในบริเวณแนวเส้นทางโครงการ</div><div>■ ตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทางโครงการ</div><div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของคุณภาพอากาศบริเวณโครงการได้</div></div>	<div><div>■ จำนวน 10 สถานี ได้แก่ (1)ร.พลอยจตุรจินดา (2) วัดสะแกราย (3) วัดหลวงพ้อสดา (4) โรงเรียนวัดไผ่ล้อม (5) วัดท่าสุวรรณ (6) รร.วัดเกาะศาลพระ (7) สอ.ตำบลวันดาว (8) วัดห้วยหลวง (9) วัดโพธิ์เรียง (10) สอ.หนองน้ำถ้ำ</div><div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากตำแหน่งสถานีตรวจวัด เป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ สามารถเป็นตัวแทนบริเวณที่มีการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างและครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ</div></div>	<div><div>■ 5 ดัชนี ประกอบด้วย - ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀) - ก๊าซไฮโดรคาร์บอน - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂)</div><div>■ ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของคุณภาพอากาศบริเวณโครงการ ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ อย่างไรก็ตาม ควรเพิ่มเติมการตรวจวัดทิศทางและความเร็วลมเพื่อสามารถนำไปใช้ในการประเมินผลกระทบได้อย่างชัดเจน</div></div>	<div><div>■ ตรวจวัดคุณภาพอากาศจำนวน 2 ครั้งเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องในเดือนกันยายน พ.ศ. 2550 (ฤดูฝน) และเดือนธันวาคม พ.ศ. 2550 (ฤดูแล้ง)</div><div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมทั้ง 2 ช่วงฤดูกาล รวมทั้งครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องเป็นไปตามแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการคมนาคมทางบก จัดทำโดย สผ.</div></div>	<div><div>■ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศ ค ณะ ก ร ร ม ก า ร ส ิง แวดล้อมแห่งชาติ - ฉบับที่ 10 พ.ศ.2538 - ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547 - ฉบับที่ 28 พ.ศ.2550</div><div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานของทางราชการในขณะนั้น</div></div>	<div><div>■ ระยะก่อสร้าง คาคการณ์ผลกระทบจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองรวม (TSP) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ CALINE 4 ร่วมกับค่าความเข้มข้นพื้นฐานจากการตรวจวัด โดยอ้างอิงค่าตัวแปรอัตราการปล่อยมลสารของกิจกรรมการก่อสร้างจาก Compilation of Air Pollutant Emission Factors ของสำนักงานธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมสหรัฐ (USEPA)</div><div>■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ได้ คาคการณ์ด้วยแบบด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ CALINE 4 โดยอ้างอิงค่าตัวแปรอัตราการปล่อยมลสารจากยานพาหนะจากกรมควบคุมมลพิษ</div><div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นการ คาคการณ์ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ CALINE 4 โดยใช้ข้อมูลอ้างอิงอัตราการปล่อยมลสารในระยะก่อสร้างจาก USEPA และในระยะดำเนินการจากกรมควบคุมมลพิษ ซึ่งให้ผลการ คาคการณ์ที่น่าเชื่อถือและเป็นที่ยอมรับ</div></div>	<div><div>■ ระยะก่อสร้าง ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขเพื่อลดผลกระทบต่างๆ เช่น ฉีดพรมน้ำบริเวณผิวถนนและพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันการฟุ้งของฝุ่นละออง อย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง จำกัดพื้นที่การเปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง จำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ไม่เกิน 40 กม./ชม. เป็นต้น</div><div>■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ได้กำหนดให้ดูแลรักษาต้นไม้ให้อยู่ในสภาพที่ดี หากพบว่าต้นไม้ตาย ต้องดำเนินการปลูกซ่อม/ปลูกเสริม รวมทั้งประสานงานกับตำรวจทางหลวงในการตรวจจับยานพาหนะที่ก่อให้เกิดมลพิษในระดับสูง</div><div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบด้านคุณภาพอากาศมีความสำคัญ และมีพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบเฉพาะแห่ง ซึ่งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบได้กำหนดครอบคลุมถึงพื้นที่ดังกล่าวไว้แล้วเป็ และเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้</div></div>	<div><div>■ ระยะก่อสร้าง จำนวน 2 สถานี ได้แก่ สถานีอนามัยตำบลวันดาว และสถานีอนามัยหนองน้ำถ้ำ จำนวน 3 ดัชนี ประกอบด้วย ฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀) ความเร็ว และทิศทางลม โดยติดตามตรวจสอบเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่อง (วันธรรมดาและวันหยุดราชการ) จำนวน 4 ครั้ง/ปี ครอบคลุมช่วงฤดูฝน และช่วงฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</div><div>■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา จำนวน 2 สถานี ได้แก่ สถานีอนามัยตำบลวันดาว และสถานีอนามัยหนองน้ำถ้ำ จำนวน 6 ดัชนี ได้แก่ ฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ก๊าซไฮโดรคาร์บอนไม่รวม มีเทน (NMHC) ความเร็ว และทิศทางลม โดยติดตามตรวจสอบเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่อง (วันธรรมดาและวันหยุดราชการ) จำนวน 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมช่วงฤดูฝน และช่วงฤดูแล้ง ในช่วง 2 ปีแรก หลังจากนั้นติดตามทุก 5 ปี</div><div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากการตรวจวัดครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่องทั้งช่วงฤดูแล้งและฤดูฝน กิจกรรมช่วงก่อสร้างของพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านคุณภาพอากาศจะขึ้นอยู่กับทิศทางลมประกอบกับช่วงเดือนที่ลมมรสุมพัดผ่านจะต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ ซึ่งมีคุณภาพอากาศจากการ คาคการณ์ไม่เป็นไปตามมาตรฐานกำหนดสำหรับสถานีติดตามตรวจสอบในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีความเหมาะสม สามารถเป็นตัวแทนพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบครอบคลุมตลอดแนวเส้นทาง</div></div>	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
5. เสียง	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวกับเสียงตามแนวนถนนโครงการ จากหน่วยงานและเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง<ul style="list-style-type: none">ตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลจากการสำรวจในภาคสนามซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของระดับเสียงบริเวณโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 10 สถานี ได้แก่<ul style="list-style-type: none">รร.พลอยจตุรจินดาวัดสะแกรายวัดหลวงพ่อดาโรงเรียนวัดไผ่ล้อมวัดท่าสุวรรณรร.วัดเกาะศาลพระสอ.ตำบลวันดาววัดห้วยหลวงวัดโพธิ์เรียงสอ.หนองน้ำถ่ายมีความเหมาะสม เนื่องจากตำแหน่งสถานีตรวจวัด เป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ สามารถเป็นตัวแทนบริเวณที่มีการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างและครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 5 ดัชนี ประกอบด้วย<ul style="list-style-type: none">ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr)ระดับเสียงสูงสุด (L_{max})ระดับเสียงเฉลี่ยรายกลางวัน-กลางคืน (L_{dn})ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10, 50, 90 (L₁₀ L₅₀ L₉₀)มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของระดับเสียงบริเวณโครงการ ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการโดย สผ.	<ul style="list-style-type: none">ตรวจวัดระดับเสียงจำนวน 2 ครั้ง เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง ในเดือนกันยายน พ.ศ. 2550 (ฤดูฝน) และเดือนธันวาคม พ.ศ. 2550 (ฤดูแล้ง)มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมทั้ง 2 ช่วงฤดูกาล รวมทั้งครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องเป็นไปตามแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการคมนาคมทางบก จัดทำโดย สผ.	<ul style="list-style-type: none">มาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ประกาศคณะกรรมาธิการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานของทางราชการ	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง คำนวณจากระดับเสียงอ้างอิงจากระดับเสียงสูงสุดของเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างที่ระยะ 15 เมตร จากเอกสารของ Mackenzie L., Davis and David A. Cornwall (1991) เพื่อนำมาคำนวณค่าของระดับเสียงรบกวนจากกิจกรรมการก่อสร้างระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คำนวณจากระดับเสียงโดยใช้แบบจำลอง AAMA (The American Automobile Manufacturers Association) ที่ใช้หลักการของ Federal Highway Model (FHWA) ได้อ้างอิงข้อมูลและมีวิธีการคำนวณเช่นเดียวกับการคาดการณ์ระดับเสียงที่เกิดจากกิจกรรมการขนส่งในระยะก่อสร้างมีความเหมาะสม เนื่องจากใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ และใช้ข้อมูลอ้างอิงจากหน่วยงานราชการ ซึ่งให้ผลการคาดการณ์ที่น่าเชื่อถือและเป็นที่ยอมรับ	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง ได้กำหนดให้มีการประชาสัมพันธ์ให้ชุมชนโดยรอบพื้นที่ก่อสร้างทราบ กำหนดกิจกรรมการก่อสร้าง และขนย้ายวัสดุในช่วงเวลากลางวัน ตรวจตราดูแลเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดี จำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ไม่ให้เกิน 40 กม./ชม. เป็นต้นระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ได้กำหนดให้มีการตรวจสอบและบำรุงรักษาสภาพผิวทางให้อยู่ในสภาพดี ประสานงานกับตำรวจทางหลวงในการตรวจจับยานพาหนะที่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติ เป็นต้นมีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบด้านเสียงมีความสำคัญ และมีพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบเฉพาะแห่ง ซึ่งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบได้กำหนดครอบคลุมถึงพื้นที่ดังกล่าวไว้แล้ว รวมทั้งได้จัดทำเป็นแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบด้านเสียง เพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง จำนวน 2 สถานี ได้แก่ โรงเรียนพลอยจตุรจินดา และวัดเสาวคนธ์ มีดัชนีตรวจวัดจำนวน 4 ดัชนี ประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr)ระดับเสียงสูงสุด (L_{max})ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L₉₀) ระดับเสียงเฉลี่ยรายกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) โดยติดตามตรวจสอบเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่อง (วันธรรมดาและวันหยุดราชการ) โดยติดตามตรวจสอบ 2 ครั้ง/ปีตลอดระยะเวลาก่อสร้างระยะดำเนินการและบำรุงรักษา จำนวน 2 สถานี ได้แก่ โรงเรียนพลอยจตุรจินดา และวัดเสาวคนธ์ จำนวน 4 ดัชนี ประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr)ระดับเสียงสูงสุด (L_{max})ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L₉₀) ระดับเสียงเฉลี่ยรายกลางวัน-กลางคืน (L_{dn})โดยติดตามตรวจสอบ 2 ครั้ง/ปี ในช่วง 2 ปีแรก หลังจากนั้นติดตามทุก 5 ปีมีความเหมาะสม เนื่องจากมีสถานีตรวจวัดครอบคลุมตลอดทั้งแนวเส้นทางโครงการ รวมทั้งมีระยะเวลา และความถี่ในการตรวจวัดเพียงพอที่จะใช้ในการเฝ้าระวังผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการได้	
6. ความสั่นสะเทือน	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมและทบทวนข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานและเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง<ul style="list-style-type: none">ตรวจวัดความสั่นสะเทือนบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลจากการสำรวจในภาคสนามซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของ ความสั่นสะเทือนบริเวณโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 10 สถานี ได้แก่<ul style="list-style-type: none">รร.พลอยจตุรจินดาวัดสะแกรายวัดหลวงพ่อดาโรงเรียนวัดไผ่ล้อมวัดท่าสุวรรณรร.วัดเกาะศาลพระสอ.ตำบลวันดาววัดห้วยหลวงวัดโพธิ์เรียงสอ.หนองน้ำถ่ายมีความเหมาะสม เนื่องจากตำแหน่งสถานีตรวจวัด เป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ สามารถเป็นตัวแทนบริเวณที่มีการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างและครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ดัชนี ได้แก่ ความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV)มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของระดับความสั่นสะเทือนและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งปลูกสร้าง และมนุษย์ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ตรวจวัดความสั่นสะเทือน จำนวน 2 ครั้ง เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง ในเดือนกันยายน พ.ศ.2550 (ฤดูฝน) และเดือนธันวาคม พ.ศ.2550 (ฤดูแล้ง)มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมทั้ง 2 ช่วงฤดูกาล รวมทั้งครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องเป็นไปตามแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการคมนาคมทางบก จัดทำโดย สผ.	<ul style="list-style-type: none">มาตรฐานระดับความสั่นสะเทือนต่อมนุษย์ ตามเกณฑ์ของ Reiher & Meister Scale และมาตรฐานความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งก่อสร้าง (DIN4150)มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานของสากลในขณะนั้น	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง พิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างโดยอ้างอิงข้อมูลจากการทำงานของเครื่องจักรหลักๆ (Construction Vibrations โดย Charles H. Dowding, Prentice Hall, 1996) เพื่อนำมาคำนวณความเร็วอนุภาคสูงสุดที่เกิดขึ้นจากเครื่องจักรแต่ละชนิดระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ได้ใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ที่พัฒนาโดย Transport and Road Research Laboratory ในประเทศอังกฤษมีความเหมาะสม เนื่องจากใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ และใช้ข้อมูลอ้างอิงจากหน่วยงานที่น่าเชื่อถือ และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล	<ul style="list-style-type: none">ในระยะก่อสร้าง ได้กำหนดให้ออกแบบถนนให้มีความลาดชันน้อย ใช้เครื่องมือ เครื่องจักรที่จะทำให้เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุด ดำเนินการก่อสร้างระหว่างเวลา 08.00-17.00 เพื่อให้รบกวนประชาชนน้อยที่สุด เป็นต้นระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ได้กำหนดให้มีการ ซ่อมบำรุงผิวทางให้อยู่ในสภาพดี และ ควบคุมความเร็วและน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะที่เข้ามาใช้เส้นทางของโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนด สามารถป้องกันและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษามีความเหมาะสมเนื่องจากผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนเป็นผลกระทบในระดับต่ำ	

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
7. นิเวศวิทยาทางน้ำ	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมและทบทวนข้อมูลทุติยภูมิของโครงการต่างๆ ที่อยู่บริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการ และข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องการเก็บตัวอย่างสิ่งมีชีวิตมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของนิเวศทางน้ำบริเวณโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 10 สถานี ได้แก่<ul style="list-style-type: none">(1) คลองบางแก้ว (กม.6+760)(2) คลองโคกพระ (กม.13+500)(3) คลองลัดชู (กม.38+860)(4) คลองซุด (กม.48+030)(5) แม่น้ำแม่กลอง (กม.49+830)(6) คลองแควอ้อม (กม.55+500)(7) คลองบางนางสุญ (กม.59+650)(8) คลองขี้เหล็ก (กม.72+845)(9) คลองขวาง (กม.83+800)(10) แม่น้ำเพชรบุรี (กม.116+040)มีความเหมาะสม เนื่องจากสถานีดังกล่าวเป็นแหล่งน้ำที่ใช้ประโยชน์ได้ตลอดปี และเป็นแหล่งน้ำที่มีความสำคัญต่อการใช้ประโยชน์ของชุมชน รวมทั้งมีความครอบคลุมตลอดทั้งแนวเส้นทางโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 4 ดัชนีประกอบด้วย<ul style="list-style-type: none">- แพลงก์ตอนพืช- แพลงก์ตอนสัตว์- สัตว์หน้าดิน- พันธุ์ไม้น้ำมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีตรวจวัดพื้นฐานและเป็นที่ยอมรับของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 2 ครั้ง ในเดือนกันยายน พ.ศ. 2550 (ฤดูฝน) และเดือนธันวาคม พ.ศ. 2550 (ฤดูแล้ง)มีความเหมาะสม เนื่องจากมีครอบคลุมทั้ง 2 ฤดูกาล	-	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง คาดการณ์ผลกระทบด้านการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศทางน้ำ จากกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำ และการทำฐานรากของสะพานและการตอกเสาตอม่อจะดำเนินการบริเวณริมตลิ่งระยะดำเนินการและบำรุงรักษาคาดการณ์ผลกระทบ โดยการพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมการที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการที่ส่งผลกระทบต่อนิเวศทางน้ำมีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ ร่วมกับการพิจารณาผลการสำรวจในภาคสนาม โดยครอบคลุมผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมที่อาจเกิดขึ้นต่อนิเวศทางน้ำ ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไข เช่น วางแผนการก่อสร้างในช่วงฤดูแล้ง สำนักงานก่อสร้างโครงการและที่פקคนงาน ควรจะอยู่ห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 150 เมตร รวมถึงกองดินและวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างต้องเก็บกองให้ห่างจากริมลำน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร และให้หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่รื้อน้ำพร้อมกันเป็นต้นระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ออกแบบระบบบำบัดน้ำเสีย บริเวณสถานีบริการทางหลวง และศูนย์บริการทางหลวง ที่สามารถบำบัดน้ำเสียให้มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน เป็นต้นมีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบได้ครอบคลุมพื้นที่ตลอดแนวเส้นทางโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง จำนวน 1 สถานี ได้แก่ แม่น้ำแม่กลอง (กม.49+630) โดยดำเนินการตรวจวัดความหลากหลายทางชีวภาพ แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน ปีละ 4 ครั้ง ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้างระยะดำเนินการ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ ลำรางธรรมชาติ และคลองสนองที่เป็นแหล่งรับน้ำทิ้งจากสถานีสบริการทางหลวง แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำเพชรบุรี โดยมีดัชนีตรวจวัดเป็นดัชนีเดียวกันกับในระยะก่อสร้าง โดยมีความถี่ในการตรวจปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง ในช่วง 2 ปีแรก หลังจากนั้นติดตามทุก 5 ปีมีความเหมาะสม เนื่องจากดัชนีที่ติดตามตรวจสอบสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่เกิดจากโครงการมีความถี่ในการตรวจวัด 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมทั้งฤดูฝนและฤดูแล้ง	-
8. ทรัพยากรป่าไม้	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลจากเอกสาร และรายงานต่างๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับการสำรวจงานนับไม้ในภาคสนามมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่นำเชื่อถือ และมีความถูกต้องตามหลักวิชาการ	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมตลอดพื้นที่โครงการ	<ul style="list-style-type: none">สภาพการใช้ที่ดินชนิดพันธุ์ไม้ ความหนาแน่นไม้ และปริมาตรไม้มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่สามารถแสดงให้เห็นถึงผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการได้อย่างชัดเจน	<ul style="list-style-type: none">-	-	<ul style="list-style-type: none">วิเคราะห์สภาพปัญหาที่เกิดขึ้นต่อระบบนิเวศป่าไม้ โดยประเมินสถานภาพปัจจุบันของทรัพยากรป่าไม้ และพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณพื้นที่โครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการอย่างชัดเจน	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง กำหนดให้ก่อสร้างเสาตอม่อให้สูงข้ามเรือนยอดต้นไม้ในพื้นที่ป่าชายเลน รวมทั้งออกแบบทางยกระดับช่วงที่ผ่านป่าชายเลนให้เว้นช่องว่างตรงกลาง เพื่อให้แสงสว่างสามารถลอดลงไปสู่พื้นที่ป่าชายเลนได้ ปลุกต้นไม้ และจัดภูมิทัศน์ ในพื้นที่เขตทาง และพื้นที่บริการทางหลวงให้สวยงามระยะดำเนินการ กำหนดให้ ดูแลรักษาดันไม้ให้สวยงามมีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษามีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบด้านทรัพยากรป่าไม้เป็นผลกระทบในระดับต่ำ	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
9. ทรัพยากรสัตว์ป่า	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลจากเอกสาร และรายงานต่างๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับการสำรวจข้อมูลสัตว์ป่าในภาคสนามมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่น่าเชื่อถือ และมีความถูกต้องตามหลักวิชาการ	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมตลอดพื้นที่โครงการ	<ul style="list-style-type: none">ชนิด ประเภท ความชุกชุม และสถานภาพของสัตว์ป่ามีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงข้อมูลด้านทรัพยากรสัตว์ป่าได้อย่างชัดเจน	-	-	<ul style="list-style-type: none">วิเคราะห์สภาพปัญหาที่เกิดขึ้นต่อทรัพยากรสัตว์ป่า โดยประเมินสถานภาพปัจจุบันของทรัพยากรสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่โครงการ ร่วมกับการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการอย่างชัดเจน	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง กำหนดให้หากพบสัตว์ป่า ควรยุติการก่อสร้าง เพื่อจับหรือด้อนสัตว์ป่านั้นออกไป หรือนำไปปล่อยในที่ปลอดภัยด้านนอกพื้นที่โครงการระยะดำเนินการ กำหนดให้ ดูแลรักษาดินไม้ให้สวยงามมีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษามีความเหมาะสมเนื่องจากผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่าเป็นผลกระทบในระดับต่ำ	-
10. การคมนาคมขนส่ง	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลสภาพโครงข่ายเชื่อมโยงกับแนวทางโครงการ ร่วมกับการสำรวจปริมาณจราจรในภาคสนามมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนามซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของการคมนาคมขนส่งบริเวณโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ปริมาณการจราจร สภาพแนวเส้นทางโครงการ สภาพปัญหา ด้านการจราจร และ โครงข่ายการคมนาคมในท้องถิ่นมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ และเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้งมีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้เพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง พิจารณาผลกระทบจากการกีดขวางการสัญจร ของประชาชน ในท้องถิ่น ความคล่องตัวของสภาพการจราจร และปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นจากการก่อสร้างระยะดำเนินการและบำรุงรักษา พิจารณาผลกระทบจากการกีดขวางการสัญจร การแบ่งเบาปริมาณการจราจรในโครงข่ายถนน การคาดการณ์ปริมาณจราจรบนถนนโครงการในอนาคต สภาพปัญหาจากการใช้ทางในปัจจุบัน ร่วมกับลักษณะโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ โดยพิจารณาร่วมกับปริมาณจราจรในปัจจุบัน และคาดการณ์ปริมาณการจราจรในอนาคต ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้อย่างชัดเจน	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น วางแผนการใช้เส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ของโครงการ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านจราจร หลีกเลี่ยงการขนส่งและเคลื่อนย้ายวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในช่วงการจราจรหนาแน่น ควบคุมและอบรมพนักงานขับรถขนส่งวัสดุก่อสร้างปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ เป็นต้นระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น จัดทำและติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรที่เหมาะสมตามแนวเส้นทางโครงการรวมถึงทางขึ้น-ลงต่างๆ เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ หากมีการซ่อมแซมผิวทาง ไหล่ทาง และลาดคันทาง ผู้รับเหมาติดตั้งป้ายเตือนล่วงหน้าประมาณ 200 เมตร เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้รถที่มีความเร็วสูง เป็นต้นมีความเหมาะสมเนื่องจากได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขครอบคลุมการลดผลกระทบด้านคมนาคมทางบก และคมนาคมทางน้ำที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการ รวมทั้งได้จัดทำเป็นแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่งและเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษามีความเหมาะสมเนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่กำหนดไว้ สามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
11. สาธารณูปโภค	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลด้านสาธารณูปโภค ได้แก่ ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ เป็นในพื้นที่โครงการ และตรวจสอบสาธารณูปโภคที่ต้องรื้อย้าย รวมถึงสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของระบบสาธารณูปโภคบริเวณโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">การจำหน่ายไฟฟ้ารวม การจำหน่ายไฟฟ้าสาธารณะ และจำนวนผู้ใช้ไฟฟ้าพื้นที่จ่ายน้ำ ผู้ใช้น้ำ ปริมาณน้ำผลิตจ่าย และปริมาณน้ำผลิตจำหน่ายจำนวนครัวเรือนที่ได้รับบริการด้านโทรคมนาคมจำนวน ประเภท และตำแหน่งระบบสาธารณูปโภคที่ต้องรื้อย้าย	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้งมีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้เพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง คาดการณ์ผลกระทบต่อระบบสาธารณูปโภค โดยการพิจารณาจากรูปแบบการก่อสร้าง และกิจกรรมการก่อสร้างโครงการระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาดการณ์ผลกระทบ โดยการพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมการที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการที่ส่งผลกระทบต่อระบบสาธารณูปโภคมีความเหมาะสม เนื่องจากการคาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ร่วมกับข้อมูลจากการสำรวจตำแหน่ง ประเภท และพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ผู้รับเหมาต้องจัดทำแผนการรื้อย้ายที่ชัดเจนเสนอให้กรมทางหลวง เพื่อให้กรมทางหลวงประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ชี้แจงรูปแบบการก่อสร้างในรายละเอียด พร้อมทั้งกำหนดแผนรื้อย้ายร่วมกับการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค เช่น เสาไฟฟ้า ระบบประปา ท่อจ่ายน้ำ อาจจะส่งผลกระทบต่อชุมชน ดังนั้น ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว และมีการสำรวจทั้งด้านระบบไฟฟ้าและระบบประปา โทรศัพท์ให้ครอบคลุม ออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างในช่วงที่ตัดผ่านลำน้ำให้ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีโครงสร้างขนาดใหญ่เพียงพอต่อการรับรับการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมอย่างมีประสิทธิภาพ ไม่กีดขวางการไหลของน้ำ เป็นต้นระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ไม่มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข เนื่องจากไม่มีการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคใดๆ จึงไม่มีผลกระทบมีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบได้ครอบคลุมตั้งแต่การวางแผนการรื้อย้ายร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การประชาสัมพันธ์ผู้ได้รับผลกระทบ และการดำเนินงานในกรณีได้รับเรื่องร้องเรียนด้านสาธารณูปโภค	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษามีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบด้านสาธารณูปโภคจะเกิดขึ้นเพียงชั่วคราวในระยะก่อสร้าง ไม่ได้เกิดขึ้นบ่อยครั้ง รวมทั้งมีระยะเวลาได้รับผลกระทบไม่นาน จึงถือเป็นผลกระทบระดับต่ำ ส่วนในระยะดำเนินการไม่มีการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคใดๆ ในพื้นที่ จึงไม่มีผลกระทบ ดังนั้น จึงไม่ต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านระบบสาธารณูปโภคทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
12. การระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วม	<ul style="list-style-type: none">ทบทวนข้อมูลด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม จากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับการสำรวจภาคสนามมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนามซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของการระบายน้ำบริเวณโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">สภาพน้ำหลากที่เคยเกิดขึ้น สภาพการระบายน้ำและโครงข่ายการระบายน้ำในปัจจุบันมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของการระบายน้ำในพื้นที่ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ดำเนินการสำรวจ 1 ครั้งมีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้เพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณาผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการที่มีต่อสภาพปัจจุบันของการระบายน้ำ<ul style="list-style-type: none">ระยะดำเนินการและบำรุงรักษาคาดการณ์ผลกระทบโดยการพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการที่ส่งผลกระทบต่อควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำในพื้นที่มีความเหมาะสมเนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ โดยพิจารณาร่วมกับสภาพและปัญหาการระบายน้ำปัจจุบันซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้อย่างชัดเจน	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ ได้แก่ ออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างในช่วงที่ตัดลำน้ำให้ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีโครงสร้างขนาดใหญ่เพียงพอต่อการรองรับการระบายน้ำ และป้องกันน้ำท่วมอย่างมีประสิทธิภาพ ไม่กีดขวางการไหลของน้ำ บริเวณที่เป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วมขัง ต้องออกแบบโครงสร้างระบบระบายน้ำให้มีขนาดใหญ่เพียงพอ หรือมีค่าความปลอดภัย ในช่วง 2.30-19.09 เท่า เป็นต้นระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ตรวจสอบดูแลอาคารระบายน้ำของโครงการให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ หากพบการชำรุดต้องดำเนินการแก้ไขทันที ตรวจสอบการกัดเซาะตลิ่งบริเวณใกล้แนวเส้นทางโครงการ หากพบว่าโครงสร้างการป้องกันการกัดเซาะตลิ่งเสียหายให้รีบดำเนินการซ่อมแซมมีความเหมาะสมเนื่องจากได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขครอบคลุมการลดผลกระทบที่เกิดจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา รวมทั้งครอบคลุมถึงการลดผลกระทบบริเวณพื้นที่ที่ประสบปัญหาน้ำท่วมขังในปัจจุบัน	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบการเกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ ตลอดแนวการก่อสร้างเส้นทางโครงการ ความถี่ในการตรวจวัดตลอดระยะเวลาก่อสร้างระยะดำเนินการและบำรุงรักษา กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่ ความสามารถในการรองรับของแหล่งน้ำ ปัญหาการเกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ บริเวณอาคารระบายน้ำ ทางระบายน้ำ ท่อลอด สะพาน ทางลอด และทางเชื่อม ความถี่ในการตรวจสอบในช่วงฤดูฝน เดือนละ 1 ครั้ง ในฤดูแล้ง ดำเนินการตรวจวัด 2 ครั้ง โดยดำเนินการต่อเนื่องใน 3 ปีแรกหลังจากนั้น ติดตามตรวจสอบทุกๆ 5 ปีมีความเหมาะสม เนื่องจากดัชนี และความถี่ในการดำเนินงานมีความเหมาะสมและเพียงพอสำหรับติดตามตรวจสอบประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบด้านการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
13.เกษตรกรรม	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ ตามแนวเส้นทางโครงการ ร่วมกับการสำรวจภาคสนามมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของลักษณะการใช้ที่ดินบริเวณโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">พื้นที่ถือครองการเกษตรมีความเหมาะสม เนื่องจากแสดงถึงสภาพปัจจุบันของการเกษตรกรรมบริเวณโครงการ ซึ่งสามารถนำไปใช้ประกอบการประเมินผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้งมีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลมีความเพียงพอ และสามารถนำไปใช้ในประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง คาดการณ์ผลกระทบต่อการสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรม ซึ่งเกิดจากการก่อสร้างโครงการระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาดการณ์แนวโน้มผลกระทบต่อการสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรมมีความเหมาะสม เนื่องจากได้มีการคาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง ลักษณะโครงการ ร่วมกับข้อมูลจากหน่วยงานราชการ เพื่อคาดการณ์ผลกระทบซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น การใช้พื้นที่เกษตรกรชั่วคราวเป็นที่พักคนงาน เก็บกองวัสดุสำนักงานควบคุมงาน หรือถนนชั่วคราว ควรใช้พื้นที่หลักจากมีการเก็บเกี่ยวผลผลิตแล้ว และควรเลือกพื้นที่เกษตรกรรมที่มีอายุสั้น และหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องมีการฟื้นฟูให้กลับมาใช้ประโยชน์ในการเกษตรต่อไปได้ เป็นต้นระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ ได้แก่ ตรวจสอบและซ่อมบำรุงทางลอด-ทางข้าม ทางบริการ ให้อยู่ในสภาพดี สามารถใช้ประโยชน์ในการเข้าถึงที่พื้นที่เกษตรได้ตลอดเวลามีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมการปฏิบัติงานภายในโครงการ และประสานกับหน่วยงานราชการในพื้นที่ เพื่อเป็นข้อมูลการจัดการในอนาคต ซึ่งสามารถควบคุมการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่โครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษามีความเหมาะสม เนื่องจากแนวเส้นทางนี้เป็นเส้นทางลัดสะดวกและประหยัดเวลาต่อการขนส่งผลผลิตทางการเกษตรทั้งในพื้นที่และนอกพื้นที่เป็นประโยชน์ ดังนั้น จึงไม่ต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา	-
14. การใช้ที่ดิน	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมและทบทวนแผนที่และรายงานการใช้ที่ดินของจังหวัดนครปฐมราชบุรี สมุทรสงคราม และเพชรบุรี จากกรมพัฒนาที่ดินแผนที่ภูมิประเทศบริเวณพื้นที่โครงการและบริเวณใกล้เคียง มาตราส่วน 1: 50,000 ของกรมแผนที่ทหารข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินจากกรมพัฒนาที่ดิน ภาพถ่ายดาวเทียม ร่วมกับการสำรวจภาคสนามมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของลักษณะการใช้ที่ดินบริเวณโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	-	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้งมีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลมีความเพียงพอ และสามารถนำไปใช้ในประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง คาดการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งเกิดจากการก่อสร้างโครงการระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาดการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดิน โดยพิจารณาจากการที่มีโครงการร่วมกับข้อมูลการขยายตัวของชุมชน และย่านธุรกิจตามแนวเส้นทางโครงการ ที่รวบรวมโดยกรมพัฒนาที่ดินมีความเหมาะสม เนื่องจากได้มีการคาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง ลักษณะโครงการ ร่วมกับข้อมูลจากหน่วยงานราชการ เพื่อคาดการณ์ผลกระทบซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่นเดียวกับ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านเกษตรกรรมระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบต่างๆ เช่นเดียวกับ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านเกษตรกรรมมีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมการปฏิบัติงานภายในโครงการ และประสานกับหน่วยงานราชการในพื้นที่ เพื่อเป็นข้อมูลการจัดการในอนาคต ซึ่งสามารถควบคุมการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่โครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง กำหนดให้ติดตามตรวจสอบการใช้พื้นที่ในเขตทาง ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้างระยะดำเนินการ กำหนดให้ติดตามตรวจสอบการใช้ที่ดิน ภายในรัศมี 500 เมตรจากแนวเขตทาง และ 2 กิโลเมตรในพื้นที่จุดตัดเข้าออกโครงการ มีความถี่ ปีละ 1 ครั้ง ทุกๆ 5 ปีมีความเหมาะสม เนื่องจากการก่อสร้างและดำเนินการโครงการจะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างถาวร จึงจำเป็นต้องมีการเฝ้าระวังผลกระทบ	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
15. เศรษฐกิจและสังคม	<div>รวบรวมข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม จากรายงานและเอกสารที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับการสำรวจโดยการสัมภาษณ์ประชาชนที่ได้รับผลกระทบครอบคลุมตลอดแนวเส้นทาง โดยการสุ่มตัวอย่าง และวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ</div> <div>มีความเหมาะสม</div> <div>เนื่องจากเป็นข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการมีการกำหนดจำนวนตัวอย่าง และสุ่มตัวอย่างตามวิธีการทางสถิติ ซึ่งเป็นที่ยอมรับตามหลักวิชาการ ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของสภาพเศรษฐกิจและสังคมบริเวณโครงการได้</div>	<div>ครัวเรือนที่อาศัยอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ โดยแบ่งกลุ่มตัวอย่าง 3 กลุ่มเป้าหมาย ได้แก่</div> <div>กลุ่มผู้นำชุมชน</div> <div>กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง</div> <div>กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบทางอ้อม</div> <div>มีความเหมาะสม</div> <div>เนื่องจากครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมายที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาตลอดแนวเส้นทางโครงการ</div>	<div>ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการสำรวจ ซึ่งมีประเด็นต่างกันไปในแต่ละกลุ่มเป้าหมาย เช่น ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ สภาพเศรษฐกิจและสังคม ข้อมูลพื้นฐาน / สภาพแวดล้อม และโครงสร้างพื้นฐานชุมชน ข้อมูลการเดินทาง การรับรู้และข่าวสารข้อมูลโครงการ ความคาดหวังผลกระทบต่อครัวเรือนกรณีมีการพัฒนาโครงการ ข้อมูลเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยความคิดเห็นต่อโครงการ ข้อเสนอแนะอื่นๆ ต่อโครงการเป็นต้น</div> <div>มีความเหมาะสม</div> <div>เนื่องจากครอบคลุมประเด็นสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคมที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการได้</div>	<div>จำนวน 1 ครั้ง</div> <div>มีความเหมาะสม</div> <div>เนื่องจากข้อมูลที่ได้เพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</div>	-	<div>ระยะก่อสร้าง คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณากิจกรรมการก่อสร้างโครงการที่ส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของครัวเรือน โครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ และผลกระทบต่อชุมชนที่มาจาก การก่อสร้างโครงการ</div> <div>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาดการณ์ผลกระทบ โดยพิจารณา กิจกรรมของโครงการในระยะดำเนินการที่ส่งผลกระทบต่อส่งเสริมธุรกิจการค้า และการท่องเที่ยวของท้องถิ่น วิถีของคนในชุมชน โครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ และความคิดเห็นและข้อวิตกกังวลของประชาชนในพื้นที่</div> <div>มีความเหมาะสม</div> <div>เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ โดยพิจารณาครอบคลุมประเด็นต่างๆ ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ โครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมและการเปลี่ยนแปลงวิถีของครัวเรือน ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</div>	<div>ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น การประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการให้แก่ประชาชนในบริเวณพื้นที่โครงการ ประกอบด้วยขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง รูปแบบการก่อสร้างระยะเวลาการก่อสร้าง โดยจัดทำเอกสาร หรือการเข้าพบผู้นำชุมชน ประชาชน เพื่อชี้แจงข้อมูลให้ประชาชนในพื้นที่ทราบล่วงหน้าก่อนเข้าดำเนินการก่อสร้าง ให้ความสำคัญในการจ้างแรงงานท้องถิ่น เป็นต้น</div> <div>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ</div> <div>มีความเหมาะสม</div> <div>เนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบครอบคลุมตั้งแต่การทำความเข้าใจกับเจ้าหน้าที่ภายในโครงการ และประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลโครงการกับชุมชน รวมทั้งได้มีการกำหนดแผนการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชนเพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้</div>	<div>ระยะก่อสร้าง สำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคมด้วยวิธีการสัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถาม ในกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ กลุ่มครัวเรือนผู้ถูกรื้อย้าย กลุ่มผู้นำชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากการได้รับผลกระทบ สำหรับดัชนีตรวจวัดได้แก่ การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ โดยมีระยะเวลาในการดำเนินการ 1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</div> <div>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา สำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคมด้วยวิธีการสัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถาม ในกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ กลุ่มครัวเรือนผู้ถูกรื้อย้าย กลุ่มผู้นำชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ โดยสาระสำคัญของแบบสอบถามประกอบด้วย การเปลี่ยนแปลงสภาพทางเศรษฐกิจ-สังคม ของครัวเรือนเปรียบเทียบกับก่อนและหลังมีโครงการ ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นเนื่องจากโครงการ การใช้ประโยชน์จากโครงการความคิดเห็นและทัศนคติต่อโครงการ</div> <div>มีความเหมาะสม</div> <div>เนื่องจากกลุ่มเป้าหมายดัชนี และความถี่ในการดำเนินงานมีความเหมาะสม และเพียงพอสำหรับติดตามตรวจสอบประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคม</div>	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
16. การโยกย้ายและการเวนคืน	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากเอกสารรายงานต่างๆ จากหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องใช้ข้อมูลสำรวจตรวจสอบ และประเมินทรัพย์สินที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลจากการสำรวจในภาคสนาม และสามารถนำมาใช้ประกอบการประเมินผลกระทบด้านการโยกย้ายและการเวนคืนของโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">บริเวณที่ต้องมีการเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างมีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	-	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้งมีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลมีความเพียงพอ และสามารถนำไปใช้ในประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง ประเมินผลกระทบจากขนาดพื้นที่เขตทางที่จำเป็นต้องใช้ในการก่อสร้าง รูปแบบการก่อสร้างที่ส่งผลต่อความวิตกกังวล วิธีการดำเนินชีวิตที่เปลี่ยนไปของผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากการเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างดำเนินการแล้วเสร็จตั้งแต่ในระยเตรียมการก่อสร้างมีความเหมาะสม เนื่องจากการคาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ร่วมกับข้อมูลจากการสำรวจตำแหน่ง ประเภท และพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ โดยครอบคลุมประเด็นต่างๆ ทั้งทางด้านการสูญเสียกรรมสิทธิ์ การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต และผลกระทบต่อสภาพจิตใจ ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และชดเชยทรัพย์สินตลอดแนวเส้นทางโครงการ โดยดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม และเปิดโอกาสให้มีกระบวนการมีส่วนร่วมจากผู้เกี่ยวข้องในท้องถิ่น โดยจัดตั้งในรูปคณะกรรมการปรองดองทรัพย์สินและให้ผู้แทนในท้องถิ่นมาร่วมเป็นกรรมการกำหนดมาตรการกำหนดราคาชดเชยทรัพย์สิน เพื่อให้เกิดความธรรมต่อเจ้าของที่ดินในบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านและต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการดำเนินการก่อสร้าง เป็นต้นระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไข เนื่องจากไม่มีผลกระทบมีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น และมีขั้นตอนเป็นไปตามกฎหมายกำหนดรวมทั้งยังได้กำหนดแผนการจัดการลดผลกระทบต่อการโยกย้ายและการเวนคืน เพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษามีความเหมาะสม เนื่องจาก ผลกระทบด้านการโยกย้ายและการเวนคืน เป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นก่อนมีการก่อสร้างโครงการ ดังนั้น จึงไม่ต้องมีการติดตามตรวจสอบผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา	-
17. การแบ่งแยก	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลที่ตั้งของหมู่บ้านและชุมชน ในพื้นที่เขตทาง 80 เมตร ร่วมกับ การสำรวจข้อมูลในภาคสนามมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลจากการสำรวจในภาคสนาม และสามารถนำมาใช้ประกอบการประเมินผลกระทบด้านการแบ่งแยกของโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	-	-	-	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง พิจารณาจากการสำรวจสภาพพื้นที่ในแนวเส้นทาง ชุมชน และการใช้ประโยชน์ที่ดิน และผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างจะส่งผลกระทบต่อบริเวณใกล้เคียงระยะดำเนินการและการบำรุงรักษา ได้พิจารณา จากการมีรั้วกันตลอดแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้างและพื้นที่จะได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษามีความเหมาะสม เนื่องจาก ผลกระทบด้านการแบ่งแยก เป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นก่อนมีการก่อสร้างโครงการ ซึ่งได้มีการออกแบบทางลอดทางข้าม ในบริเวณต่างๆ เพื่อลดผลกระทบไว้แล้ว จึงไม่ต้องมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษามีความเหมาะสม เนื่องจาก ผลกระทบด้านการแบ่งแยก เป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นก่อนมีการก่อสร้างโครงการ ดังนั้น จึงไม่ต้องมีการติดตามตรวจสอบผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา	

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้ เปรียบเทียบ				
18. อุบัติเหตุและ ความปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจากการจราจร จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับการสำรวจและสังเกตการณ์ในภาคสนามมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่เพียงพอสำหรับการคาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">สถิติอุบัติเหตุจากการจราจรมีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมประเด็นสำคัญสำหรับการประเมินผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ	-	-	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้าง โครงการที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาดการณ์ผลกระทบ โดยพิจารณาจากจุดตัดแนวเส้นทาง ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุมีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ โดยพิจารณาครอบคลุมประเด็นต่างๆ ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น การกันเขตพื้นที่ก่อสร้างอย่างชัดเจน การติดตั้งป้ายเตือนก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างในระยะ 50-100 เมตร การจัดตั้งหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นที่สำนักงานสนาม การตรวจสอบเครื่องมือ อุปกรณ์ และเครื่องจักร ก่อนปฏิบัติงาน เป็นต้นระยะดำเนินการและบำรุงรักษา กำหนดให้มีการซ่อมบำรุงผิวทางให้อยู่ในสภาพดี รวมทั้งจัดให้มีสัญญาณเตือนความปลอดภัย และระบบแสงสว่างให้เพียงพอในช่วงที่มีการซ่อมบำรุงเส้นทางมีความเหมาะสมเนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถป้องกัน การเกิดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษามีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบสำคัญ ต่อแหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์เป็นผลต่อเนื่องมาจากผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน ซึ่งได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนไว้แล้ว ซึ่งครอบคลุมถึงการเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อแหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์บริเวณพื้นที่โครงการ	
19. ประวัติศาสตร์ และ โบราณคดี	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลแหล่งประวัติศาสตร์ และโบราณคดี/โบราณสถาน ในระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ร่วมกับการสำรวจในภาคสนามมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่รวบรวมโดยหน่วยงานราชการที่มีหน้าที่โดยตรง	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ตำแหน่งที่ตั้งประวัติความเป็นมา และความสำคัญมีความเหมาะสม เนื่องจากแสดงถึงสภาพปัจจุบันและความสำคัญของแหล่ง โบราณคดี และ ประวัติศาสตร์ บริเวณโครงการได้ ซึ่งสามารถนำไปใช้ประกอบการประเมินผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้งมีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลมีความเพียงพอ และสามารถนำไปใช้ในการประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง คาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โดยมีวิธีการเช่นเดียวกับการประเมินผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือนระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โดยมีวิธีการเช่นเดียวกับการประเมินผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือนดังแสดงไว้ในข้อ 1 ถึงข้อ 3มีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์ผลกระทบครอบคลุมทุกกิจกรรมที่เกิดขึ้นของโครงการ ทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดให้ใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ และเครื่องจักร ที่ทำให้เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุดระยะดำเนินการและบำรุงรักษา กำหนดให้มีการซ่อมบำรุงผิวทางให้อยู่ในสภาพดี รวมทั้งควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะที่มาใช้เส้นทางมีความเหมาะสมเนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ มีการจัดการเฉพาะแห่ง เพื่อลดผลกระทบ ต่อแหล่ง โบราณคดีและประวัติศาสตร์ที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษามีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบสำคัญ ต่อแหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์เป็นผลต่อเนื่องมาจากผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน ซึ่งได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนไว้แล้ว ซึ่งครอบคลุมถึงการเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อแหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์บริเวณพื้นที่โครงการ	

3.2 การทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

เนื่องจาก กรมทางหลวงได้ผนวกแนวเส้นทางช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ มาก่อสร้างเป็น Spur line เชื่อมโยงระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี กับทางหลวงหมายเลข 4 และทางหลวงหมายเลข 338 โดยเริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี มาตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ.2559 รวมทั้งได้ว่าจ้างให้บริษัทที่ปรึกษา ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโครงการ ในระยะก่อสร้าง เพื่อเสนอต่อกรมทางหลวง และสำนักงานนโยบาย และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณา โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1) ซึ่งดำเนินการระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ.2559 ถึง เดือนตุลาคม พ.ศ.2561

2) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2) ซึ่งดำเนินการระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2562 ถึง เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2564

3) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) ซึ่งดำเนินการระหว่างเดือนมีนาคม พ.ศ.2564 ถึง เดือนมีนาคม พ.ศ.2566

ดังนั้น ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในครั้งนี้ กรมทางหลวงจึงได้แยกเล่มรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ตามข้อคิดเห็นของสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม (สผ.) ออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ *โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี* และ *โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ* ดังนั้น ในรายงานฯ ฉบับนี้ บริษัทที่ปรึกษาจึงได้ดำเนินการทบทวนผลการศึกษาที่เสนอแนะไว้ในรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการศึกษาติดตามตรวจสอบผลกระทบจากโครงการในภาพรวม

3.2.1 วัตถุประสงค์

1) เพื่อศึกษารายละเอียดความแตกต่างของรูปแบบการก่อสร้างโครงการตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา กับลักษณะรูปแบบแนวเส้นทางซึ่งสร้างแล้วเสร็จในปัจจุบัน

2) เพื่อศึกษาและทบทวนข้อมูลพื้นฐานทรัพยากรสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา และผลกระทบที่เกิดขึ้น รวมถึงมาตรการและข้อเสนอแนะต่างๆ ที่ได้รับไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

3) จัดทำข้อเสนอแนะและมาตรการเพิ่มเติม เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานต่อไปในอนาคต

3.2.2 วิธีการศึกษา

1) ศึกษาและทบทวนรายละเอียดของโครงการจากผลการศึกษาในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา รวมทั้งเพิ่มเติมการสำรวจในภาคสนามเพื่อศึกษาเปรียบเทียบกับรูปแบบแนวเส้นทางจริงในสภาพปัจจุบันโดยเน้นรูปแบบที่มีการเปลี่ยนแปลง

2) ศึกษาสภาพภาพของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยศึกษาทบทวน ตรวจสอบสรุปผลสภาพแวดล้อมปัจจุบันที่เสนอในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

3) ศึกษาทบทวนความเหมาะสมและความถูกต้องที่ใช้ในการศึกษาโครงการดังอธิบายรายละเอียดได้ดังนี้

3.1) การทบทวนวิธีการศึกษา โดยตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

3.1.1) ประเด็นการศึกษาต่างๆ เช่น ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการศึกษา วิธีการสำรวจและเก็บตัวอย่าง (เช่น ตำแหน่งของสถานีเก็บตัวอย่าง ดัชนี ระยะเวลาที่ตรวจวัด/เก็บตัวอย่าง และวิธีการวิเคราะห์ เป็นต้น) ซึ่งควรถูกต้องตามหลักวิชาการและ/หรือเป็นที่ยอมรับกันในระดับสากล

3.1.2) วิธีการศึกษา การรวบรวมข้อมูลพื้นฐานที่นำมาใช้ศึกษา (เน้นความเพียงพอและครบถ้วนของข้อมูล) วิธีการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีความถูกต้อง เหมาะสม หรือไม่ ทั้งนี้ ในกรณีที่มีการนำข้อมูลพื้นฐานมาใช้จะต้องมีความทันสมัยและไม่ควรมีช่วงเวลาจัดเก็บนานเกิน 5 ปี

3.2) การทบทวนการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ และแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

3.2.1) การปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ที่นำเสนอไว้ในรายงานฯ มีความสอดคล้องและครอบคลุมตามการประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการฯ หรือไม่ มีความเพียงพอ/ความชัดเจน และมีความเหมาะสมต่อการนำไปใช้แก้ไขปัญหาคือหรือนำไปใช้ปฏิบัติได้หรือไม่ รวมทั้งศึกษาทบทวนเพื่อปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่างๆ ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นจริงในปัจจุบัน

3.2.2) การปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่ได้ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีความชัดเจนและเพียงพอในประเด็นต่างๆ เหล่านี้หรือไม่ เช่น ดัชนีคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวนตัวอย่าง ตำแหน่งสถานีตรวจวัด ช่วงเวลาและความถี่ในการเก็บตัวอย่าง วิธีการเก็บตัวอย่างและวิธีการวิเคราะห์ ฯลฯ

3.3) การทบทวนการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

3.3.1) ผลจากการปฏิบัติงานตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีความสอดคล้องกับการประเมินหรือครอบคลุมรองรับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจริงในระหว่างการก่อสร้างโครงการหรือไม่

3.3.2) รายละเอียด/ความสมบูรณ์ของแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมสามารถนำไปปฏิบัติได้ครอบคลุมประเด็นต่างๆ เหล่านี้หรือไม่ เช่น มีการปฏิบัติตามหลักการและเหตุผลหรือความจำเป็นในการปฏิบัติงานตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ วิธีการดำเนินการ หน่วยงานที่รับผิดชอบ ระยะเวลาดำเนินการ งบประมาณ และการประเมินผลงาน

3.3.3) การติดตามการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบตามที่ระบุไว้ในแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ว่าได้มีการนำแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่เสนอไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม นำไปปฏิบัติจริงหรือไม่ หรือมีปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานหรือไม่ เช่น ไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุนหรือกำลังงบประมาณหรือไม่ทราบว่าจะต้องรับผิดชอบงานในส่วนนี้ เป็นต้น

3.4) การทบทวนการปฏิบัติตามเงื่อนไขของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติโดยตรวจสอบผลของการปฏิบัติตาม ดังนี้

3.4.1) วิเคราะห์ผลการปฏิบัติตามเงื่อนไขของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติที่ปรากฏในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ว่าการดำเนินการมีความแตกต่างในประเด็นใดบ้าง ศึกษาเหตุผลของความแตกต่างที่เกิดขึ้นและปัญหาอุปสรรคที่ไม่สามารถดำเนินการได้

3.4.2) สรุปวิเคราะห์ความเหมาะสมของเงื่อนไขของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ได้มีการดำเนินการหรือนำไปปฏิบัติจริงตามที่ระบุไว้ในเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามเงื่อนไขของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ว่ามีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นจริงหรือไม่ เพื่อนำผลที่ได้รับไปปรับปรุงแก้ไขให้สามารถนำไปปฏิบัติได้จริงและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไป

3.2.3 ผลการศึกษา

จากการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ในระยะที่ผ่านมา สามารถสรุปข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการเพิ่มเติมได้ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 3.2-1

ตารางที่ 3.2-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ในระยะที่ผ่านมา .								
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม							ข้อเสนอแนะ
	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ			
1. คุณภาพอากาศ	-	-	-	-	-	- มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดครบถ้วน - มาตรการที่กำหนดไว้มีความเหมาะสมแล้ว เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมอีกในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-
2.ระดับเสียง	- ตรวจวัดข้อมูลระดับเสียงในระยะก่อสร้างโครงการ - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นผลการตรวจวัดจริงในระยะก่อสร้างโครงการ	- ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงในการติดตามตรวจสอบ ในระยะที่ 3 จำนวน 1 สถานี ได้แก่ โรงเรียนพลอยจตุรจินดา - มีความเหมาะสม เนื่องจากตำแหน่งสถานีเป็นแหล่งรับที่อ่อนไหวต่อผลกระทบและครอบคลุมแนวเส้นทางของโครงการช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง รวมทั้งเป็นสถานีตรวจวัดเดิมในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- จำนวน 6 ดัชนีประกอบด้วย 1) L_{eq} 24 ชม. 2) L_{max} 3) L_{dn} 4) L_{90} - มีความเหมาะสมสามารถใช้เป็นดัชนีชี้วัดผลกระทบหลักจากกิจกรรมของโครงการ	- ระยะเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดา และวันหยุดราชการ) ความถี่ 2 ครั้ง/ปี - มีความเหมาะสมเนื่องจากครอบคลุมทั้ง 2 ช่วง ถูกลมรุ่ม ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	- มาตรฐานระดับเสียงตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) - ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่องมาตรฐานเสียงที่ยอมให้ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดเวลาการทำงานในแต่ละวัน (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนพิเศษ 19ง เมื่อวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561) - มีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นค่ามาตรฐานสากล ซึ่งเป็นที่ยอมรับ	- มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดครบถ้วน - มาตรการที่กำหนดไว้มีความเหมาะสมแล้ว เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมอีกในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- มีการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบที่กำหนดไว้ครบถ้วน - มีความเหมาะสม โดยจุดตรวจวัดเป็นสถานีตรวจวัดเดิมที่กำหนดไว้ รวมทั้งอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งสามารถใช้เป็นตัวแทนการตรวจวัดระดับเสียงในบริเวณพื้นที่เดิมได้	-
3. ความสั่นสะเทือน	-	-	-	-	-	- มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดครบถ้วน - มาตรการที่กำหนดไว้มีความเหมาะสมแล้ว เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมอีกในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-
4. น้ำผิวดิน	-	-	-	-	-	- มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดครบถ้วน - มาตรการที่กำหนดไว้มีความเหมาะสมแล้ว เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมอีกในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-
5. นิเวศวิทยาทางน้ำ	-	-	-	-	-	- มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดครบถ้วน - มาตรการที่กำหนดไว้มีความเหมาะสมแล้ว เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมอีกในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-

ตารางที่ 3.2-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)								
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม						ข้อเสนอแนะ	
	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ			
6. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	- ใช้ข้อมูลแผนที่ภูมิประเทศมาตราส่วน 1: 50,000 ร่วมกับการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำจากพื้นที่โครงการต่อพื้นที่ข้างเคียงร่วมการสำรวจภาคสนาม - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นจริงจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ	- ตลอดแนวเส้นทางโครงการ - มีความเหมาะสมและครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของการก่อสร้างโครงการ	- การเกิดปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่ - มีความเหมาะสมเนื่องจาก เป็นดัชนีชี้วัดที่สำคัญในด้านการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	- เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง และภายใน 24 ชั่วโมงในกรณีฝนตกหนัก - มีความเหมาะสมเนื่องจากมีความครอบคลุม ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ	-	- มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดครบถ้วน - มาตรการที่กำหนดไว้มีความเหมาะสมแล้ว เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมอีกในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- มีการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบที่กำหนดไว้ครบถ้วน - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างเหมาะสม	
7. การคมนาคมขนส่ง/อุบัติเหตุและความปลอดภัย	- สภาพการคมนาคมท้องถิ่น - สภาพผิวทาง โครงสร้างทางการจราจรขององค์ประกอบต่างๆ - เส้นขนส่งวัสดุก่อสร้าง - ปริมาณจราจรบนเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง - สถิติสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ - มีความเหมาะสม เนื่องจากแสดงให้เห็นสภาพการคมนาคม และปัญหาจากการใช้แนวเส้นทางโครงการในระยะก่อสร้างได้เป็นอย่างดี	- ตลอดแนวเส้นทางโครงการ และจุดตัดทางขนส่งวัสดุ - บริเวณจุดตัดกับถนนสายอื่น (ทางหลวงหมายเลข 323 324 3453 3081 3084 และ 3394) - มีความเหมาะสมและครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของการก่อสร้างโครงการ	- สภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งวัสดุ - สถิติ การเกิดอุบัติเหตุ - มีความเหมาะสมเนื่องจาก ดัชนีตรวจวัดแสดงให้เห็นผลกระทบด้านการคมนาคม อุบัติเหตุและความปลอดภัยอย่างชัดเจน	- เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง - มีความเหมาะสมเนื่องจากมีความครอบคลุม ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ	-	- มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะการติดป้ายสัญญาณเตือนต่างๆ - มีความเหมาะสมแล้ว เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมอีกในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- มีการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบที่กำหนดไว้ครบถ้วน - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างเหมาะสม	-
8. สภาพเศรษฐกิจ - สังคม	- รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ในพื้นที่ศึกษาจากหน่วยงานต่างๆ ร่วมกับการใช้แบบสอบถามสุ่มเก็บตัวอย่าง - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานต่างๆ ของรัฐที่มีความน่าเชื่อถือ ส่วนการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยการสุ่มตัวอย่าง เป็นวิธีการที่ถูกต้องและเป็นไปตามหลักสถิติ	ในระยะ 500 เมตร เส้นทางโครงการ - กลุ่มผู้นำชุมชน - กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม - กลุ่มครัวเรือนผู้ได้รับผลกระทบ - มีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นชุมชนที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง และมีความครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง	- การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ - ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้น - ความคิดเห็นและทัศนคติต่อโครงการ -มีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของชุมชน ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ	- ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง - มีความเหมาะสมเนื่องจากมีความครอบคลุม ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ	-	- มีการปฏิบัติตามมาตรการต่างๆ อย่างครบถ้วน - มาตรการที่กำหนดไว้มีความเหมาะสมแล้ว เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมอีกในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- มีการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบที่กำหนดไว้ครบถ้วน - มาตรการที่กำหนดไว้มีความเหมาะสมแล้ว เนื่องจากเป็นการติดตามตรวจสอบผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างที่เกิดขึ้นจริงต่อชุมชน	

ตารางที่ 3.2-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)								
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม							ข้อเสนอแนะ
	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ			
9. สาธารณสุข	รวบรวมข้อมูลสาธารณสุขทั่วไป เช่น สถิติชีพ บุคลากรและสถานบริการ สาธารณสุข ข้อมูลโรคประจำถิ่น และโรคระบาดตามฤดูกาล เป็นต้น จากหน่วยงานสาธารณสุขจังหวัด ร่วมกับการสำรวจข้อมูลสภาพ เศรษฐกิจสังคม ซึ่งนับว่ามีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นการรวบรวม ข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานต่างๆ ของรัฐที่มีความน่าเชื่อถือ ส่วนการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยการสุ่มตัวอย่าง เป็นวิธีการที่ถูกต้อง และเป็นไปตามหลักสถิติ	- โรงพยาบาล สถานีอนามัย และสาธารณสุขอำเภอ ตามแนวเส้นทางโครงการ - มีความเหมาะสมและครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของการก่อสร้างโครงการ	- รวบรวมสถิติข้อมูลด้านสาธารณสุขและสุขภาพประชาชนในพื้นที่โครงการ - มีความเหมาะสมเนื่องจากดัชนีตรวจวัดแสดงให้เห็นผลกระทบด้านสาธารณสุขอย่างชัดเจน	ปีละ 1 ครั้ง ตลอดเวลาก่อสร้าง - มีความเหมาะสมเนื่องจากมีความครอบคลุม ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ	-	- มีการปฏิบัติตามมาตรการต่างๆ อย่างครบถ้วน - มาตรการที่กำหนดไว้มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมอีกในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- ข้อเสนอแนะ ดำเนินการติดตามตรวจสอบเพิ่มเติมจากรายงาน EIA เพื่อติดตามด้านสุขภาพของประชาชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียงโครงการ รวมถึงพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมพื้นที่ใกล้เคียง - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างเหมาะสม	
10. อาชีวอนามัย	รวบรวมข้อมูลสาธารณสุขทั่วไป เช่น สถิติชีพ บุคลากรและสถานบริการ สาธารณสุข ข้อมูลโรคประจำถิ่น และโรคระบาดตามฤดูกาล เป็นต้น จากหน่วยงานสาธารณสุขจังหวัด ร่วมกับการสำรวจข้อมูลสภาพ เศรษฐกิจสังคม ซึ่งนับว่ามีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นการรวบรวม ข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานต่างๆ ของรัฐที่มีความน่าเชื่อถือ ส่วนการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยการสุ่มตัวอย่าง เป็นวิธีการที่ถูกต้อง และเป็นไปตามหลักสถิติ	-	- สถิติประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน และประเภทและปริมาณขยะที่เกิดขึ้นตลอดระยะเวลาก่อสร้าง - มีความเหมาะสมเนื่องจากดัชนีตรวจวัดแสดงให้เห็นผลกระทบด้านอาชีวอนามัยอย่างชัดเจน	-	-	- มีการปฏิบัติตามมาตรการต่างๆ อย่างครบถ้วน - มาตรการที่กำหนดไว้มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมอีกในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- ดำเนินการติดตามตรวจสอบเพิ่มเติมจากรายงาน EIA เพื่อติดตามด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยของคนงานในพื้นที่โครงการในระยะก่อสร้าง - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างเหมาะสม	-

3.3 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ เพื่อประโยชน์ในการประเมินประสิทธิภาพหรือประสิทธิผลของการบังคับใช้กฎหมายต่อไป

3.3.1 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อศึกษาและทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมาย ประกาศ/ระเบียบ วิธีปฏิบัติ นโยบาย และมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการและการบังคับใช้ในปัจจุบันโดยหน่วยงานต่างๆ ที่มีหน้าที่รับผิดชอบ
- 2) เพื่อวิเคราะห์การบังคับใช้กฎหมาย ประกาศ/ระเบียบและมาตรฐานต่างๆ
- 3) จัดทำข้อเสนอแนะ

3.3.2 วิธีการศึกษา

- 1) รวบรวมข้อมูลและศึกษาทบทวนข้อกฎหมาย ประกาศ/ระเบียบ วิธีปฏิบัติ นโยบายและมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการทางหลวงโดยเน้นเนื้อหาสาระสำคัญและข้อควรปฏิบัติของกฎหมาย ประกาศ/ระเบียบ สำคัญๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงหรือโดยอ้อมต่อการพัฒนาโครงการทางหลวง
- 2) สอบถามสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะหน่วยงานท้องถิ่นของกรมทางหลวงในประเด็นต่างๆ เช่น มีการปฏิบัติตามข้อกฎหมาย ประกาศ/ระเบียบ วิธีปฏิบัติ และมาตรฐานต่างๆ หรือมีปัญหา/อุปสรรคในการก่อสร้างหรือดำเนินการโครงการหรือไม่ โดยเน้นประเด็นของความชัดเจนหรือเหมาะสมของข้อกฎหมายหรือกฎระเบียบต่างๆ รวมทั้งจัดทำข้อเสนอแนะที่เหมาะสมหรือหาทางเลือกอื่นๆ เพื่อให้การดำเนินงานไม่ขัดต่อกฎหมายที่กำหนดไว้
- 3) ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลการพัฒนาโครงการ มีข้อขัดแย้งกับนโยบาย กฎหมาย หรือกฎระเบียบต่างๆ ที่มีอยู่หรือไม่และจัดทำข้อเสนอแนะที่เหมาะสม หรือหาทางเลือกอื่นๆ เพื่อให้การดำเนินงานไม่ขัดต่อกฎหมายที่กำหนดไว้
- 4) สรุปและประเมินสภาพปัญหาอุปสรรคในแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อนำข้อมูลดังกล่าวมาวิเคราะห์ถึงประเด็นการบังคับใช้กฎหมาย ประกาศ ระเบียบ วิธีปฏิบัติ และมาตรฐานต่างๆ

3.3.3 ผลการศึกษา

ผลการทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องของการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ ประกอบด้วยกฎหมายของรัฐ และนโยบายของรัฐ ดังต่อไปนี้ (ตารางที่ 3.3-1)

1) กฎหมายของรัฐ

- 1.1) รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2560
- 1.2) พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549
- 1.3) พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561
 - 1.3.1) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการ หรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561

- 1.3.2) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการ หรือกิจการแล้ว (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2564
- 1.4) พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืน และการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562
- 1.5) พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2550 และ พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2560
- 1.6) พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ.2535 และ พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2560
- 1.7) พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541, พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2551, พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2551, พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2553, พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2560, พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2560 และ พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2562
- 1.7.1) กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2549
- 1.7.2) กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ.2549
- 1.7.2) ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง ความปลอดภัยในการทำงานก่อสร้าง
- 1.8) พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554
- 1.8.1) กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ.2559
- 1.8.2) กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ.2564
- 1.8.3) กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับนั่งร้านและค้ำยัน พ.ศ.2564
- 1.8.4) กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ในสถานที่ที่มีอันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ลาดชันจากวัสดุกระเด็น ตกหล่น และพังทลาย และจากการตกลงไปในภาชนะเก็บ หรือรองรับวัสดุ พ.ศ.2564
- 1.8.5) กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักร ปั่นจั่น และหม้อน้ำ พ.ศ.2564
- 1.9) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2522, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2529, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4)

พ.ศ.2535, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2538, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2542, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2550, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2551, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2557, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2557, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 11) พ.ศ.2559, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2562 และ พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2565

1.10) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2523, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2530, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2538, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2542, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2550, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2551, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2557, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2557, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 11) พ.ศ.2559, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2562 และ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2557

1.11) พระราชบัญญัติการชลประทานหลวง พ.ศ.2485 พระราชบัญญัติการชลประทานหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2497 และพระราชบัญญัติการชลประทานหลวง (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2507

1.12) พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562

2) เงื่อนไขประกอบสัญญาโครงการทางหลวง

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1. กฎหมายของรัฐ 1.1 รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2560	<p>มาตรา 57 รัฐต้อง</p> <p>(2) อนุรักษ์ คุ้มครอง บำรุงรักษา ฟื้นฟู บริหารจัดการ และใช้หรือจัดให้มีการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และความหลากหลายทางชีวภาพ ให้เกิดประโยชน์อย่างสมดุลและยั่งยืน โดยต้องให้ประชาชนและชุมชนในท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องมีส่วนร่วมดำเนินการและได้รับประโยชน์จากการดำเนินการดังกล่าวด้วย ตามที่กฎหมายบัญญัติ</p> <p>มาตรา 58 การดำเนินการใดของรัฐ หรือที่รัฐจะอนุญาตให้ผู้ใดดำเนินการ ถ้าการนั้นอาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต หรือส่วนได้เสียสำคัญอื่นใดของประชาชนหรือชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมอย่างรุนแรง รัฐต้องดำเนินการให้มีการศึกษาและประเมินผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม และสุขภาพของประชาชนหรือชุมชน และจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้องก่อน เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาดำเนินการหรืออนุญาตตามที่กฎหมายบัญญัติ</p> <p>บุคคลและชุมชนย่อมมีสิทธิได้รับข้อมูล คำชี้แจง และเหตุผลจากหน่วยงานของรัฐก่อนการดำเนินการ หรืออนุญาตตามวรรคหนึ่ง</p> <p>ในการดำเนินการหรืออนุญาตตามวรรคหนึ่ง รัฐต้องระมัดระวังให้เกิดผลกระทบต่อประชาชน ชุมชน สิ่งแวดล้อม และความหลากหลายทางชีวภาพน้อยที่สุด และต้องดำเนินการให้มีการเยียวยาความเดือดร้อนหรือเสียหายให้แก่ประชาชนหรือชุมชนที่ได้รับผลกระทบอย่างเป็นธรรมและโดยไม่ชักช้า</p>	●	<p>การก่อสร้างแนวเส้นทางช่วงระหว่าง กม.0+000 ถึง กม.9+856 ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนครปฐม-ชะอำ เพื่อใช้เป็นแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี เข้าสู่ระบบการคมนาคมของทางหลวงหมายเลข 4 (เพชรเกษม) และทางหลวงหมายเลข 338 (ปิ่นเกล้า-นครชัยศรี) ซึ่งกรมทางหลวงได้จัดให้มีการศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ซึ่งมีจุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางที่บริเวณ กม.23+500 ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-นครปฐม บริเวณตำบลแหลมบัว อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม และสิ้นสุดที่บริเวณบ้านท่าต้นโพธิ์ ตำบลท่าค้อย อำเภอยางาย จังหวัดเพชรบุรี ระยะทางรวม 119.37 กิโลเมตร โดยรายงานดังกล่าว ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม ในการประชุมครั้งที่ 2/2555 เมื่อวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ.2555 โดยมีเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบรายงานฯ ซึ่งระบุให้กรมทางหลวงยึดถือปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการ รวมทั้งให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ให้ความเห็นเพิ่มเติมอย่างเคร่งครัด</p> <p>ต่อมา กรมทางหลวงได้รับงบประมาณในการก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี โดยได้มีการผนวกรวมแนวเส้นทางช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ มาเป็นเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) ระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ให้สามารถเดินทางเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 4 และทางหลวงหมายเลข 338 ได้ โดยเริ่มดำเนินการก่อสร้างมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 รวมทั้งได้จัดให้มีการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมมาตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ.2559 จึงถือว่าการดำเนินการของกรมทางหลวงมีความสอดคล้องกับนโยบายของภาครัฐที่กำหนด</p>	ภาคผนวก ก
1.2 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549	<p>มาตรา 19 ให้อธิบดีกรมทางหลวง เป็นเจ้าหน้าที่กำกับ ตรวจสอบตรา และควบคุมทางหลวง และงานทางที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน</p> <p>มาตรา 25 ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ให้อธิบดีกรมทางหลวงมีอำนาจกำหนดมาตรฐานและลักษณะของทางหลวงและงานทางรวมทั้งกำหนดเขตทางหลวงที่จอดรถระยะแวนต้นไม้และเสาพาดสาย</p> <p>มาตรา 28 ในกรณีจำเป็นเพื่อประโยชน์แก่งานทางหรือการจราจรบนทางหลวงให้อำนาจการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจปิดการจราจรบนทางหลวงนั้นทั้งสายหรือบางส่วนเป็นการชั่วคราวและวางระเบียบปฏิบัติสำหรับให้เจ้าพนักงานปิดการจราจรเป็นครั้งคราวเพื่อความปลอดภัยได้</p> <p>มาตรา 35 ในกรณีเห็นสมควร อธิบดีกรมทางหลวงมีอำนาจสร้างทางหลวงพิเศษ หรือทางหลวงแผ่นดิน เพื่อเชื่อม ผ่าน ทับข้าม หรือลอดทางรถไฟหรือทางน้ำได้ แต่ต้องแจ้งเป็นหนังสือพร้อมทั้งส่งสำเนาแบบก่อสร้างให้ผู้ควบคุมการรถไฟ หรือทางน้ำนั้นทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสามสิบวัน</p> <p>มาตรา 37 ห้ามมิให้ผู้ใดสร้างทาง ถนน หรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวง เพื่อเป็นทางเข้าออกทางหลวง เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวง หรือ ผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง ในการอนุญาตผู้อำนวยการทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง จะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้ รวมทั้งมีอำนาจกำหนดมาตรการในการจัดการเพื่อรักษาสีสิ่งแวดล้อม การป้องกันอุบัติเหตุ และการติดขัดของการจราจร</p> <p>การอนุญาตตามวรรคหนึ่ง เมื่อมีความจำเป็นแก่งานทางหรือเมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับอนุญาตได้กระทำการผิดเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาต ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะเพิกถอนเสียก็ได้</p>	●	<p>กรมทางหลวงได้จัดให้มีการศึกษาตั้งแต่ขั้นการวางแผนโครงการ โดยมีการศึกษาความเหมาะสม เพื่อออกแบบรายละเอียด และศึกษารูปแบบที่เหมาะสม สำหรับการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ และองค์ประกอบอื่นๆ ให้ได้ตามมาตรฐานงานทาง ซึ่งอยู่ในดุลยพินิจของคณะกรรมการกำกับการศึกษา และได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมทางหลวง</p>	-

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

●

○

◐

⊗

⊖

ปฏิบัติ

ไม่ปฏิบัติ

ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

ไม่สามารถประเมินผลได้

ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.2 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 (ต่อ)	<p>ทาง ถนน หรือสิ่งอื่นใดที่สร้างขึ้นโดยไม่ได้รับอนุญาต หรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนด ให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำการดังกล่าวรื้อถอนหรือทำลายภายในกำหนดเวลาอันสมควร ถ้าไม่ปฏิบัติตามให้ผู้อำนวยการทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง รื้อถอนหรือทำลาย โดยผู้นั้นจะเรียกร้องค่าเสียหายไม่ได้ และต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายในการนั้น</p> <p>มาตรา 48 ผู้ใดมีความจำเป็นต้องปักเสา พาดสาย วางท่อ หรือกระทำการใดๆ ในเขตทางหลวง จะต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงเสียก่อน</p> <p>ในการอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้ และผู้ได้รับอนุญาตต้องชำระค่าใช้จ่ายเขตทางหลวงตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง</p> <p>ในกรณีที่การกระทำตามวรรคหนึ่งได้กระทำโดยไม่ได้รับอนุญาต หรือกระทำความผิดเงื่อนไขให้นำมาตรา 37 วรรคสาม มาใช้บังคับโดยอนุโลม</p> <p>มาตรา 68 เพื่อประโยชน์ในการสร้างหรือขยายทางหลวง ให้ผู้อำนวยการทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงและผู้ซึ่งปฏิบัติงานร่วมกับบุคคลดังกล่าวมีอำนาจเข้าไปสำรวจเบื้องต้นในที่ดินหรือสิ่งหามิทรัพย์ซึ่งมิใช่ที่อยู่อาศัยของบุคคลใดเป็นการชั่วคราวได้เท่าที่จำเป็นเพื่อการนั้นในระหว่างเวลาพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตก โดยผู้อำนวยการทางหลวงต้องแจ้งเป็นหนังสือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินหรือสิ่งหามิทรัพย์ทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 15 วัน ก่อนวันเริ่มกระทำการนั้นถ้าไม่อาจติดต่อกับเจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินหรือสิ่งหามิทรัพย์ได้ ให้ประกาศให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินหรือสิ่งหามิทรัพย์นั้นทราบล่วงหน้า ไม่น้อยกว่า 30 วันการประกาศให้ทำเป็นหนังสือปิดไว้ ณ ที่ซึ่งที่ดินหรือสิ่งหามิทรัพย์นั้นตั้งอยู่ และ ณ ที่ทำการเขต หรืออำเภอ และที่ทำการองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งที่ดินหรือสิ่งหามิทรัพย์นั้นตั้งอยู่ ทั้งนี้ให้แจ้งกำหนดวัน เวลา และการที่จะกระทำนั้นไว้ด้วย</p> <p>ในกรณีที่การปฏิบัติตามมาตรานี้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าของ หรือผู้ครอบครองที่ดินหรือสิ่งหามิทรัพย์ หรือผู้ทรงสิทธิอื่น ให้นำบทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในส่วนที่เกี่ยวกับการกำหนดค่าทดแทนมาใช้บังคับโดยอนุโลม</p> <p>มาตรา 68/1 เมื่อมีความจำเป็นที่จะต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างหรือขยายทางหลวง ถ้ามิได้ตกลงในเรื่องการโอนไว้เป็นอย่างอื่น ให้ดำเนินการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์</p> <p>ในกรณีที่มีการโอนอสังหาริมทรัพย์ที่ได้มาโดยมิได้มีการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ให้ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียม ค่าอากรแสตมป์ รวมทั้งค่าใช้จ่ายใดๆ เช่นเดียวกับกรณีที่ได้มาโดยการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์</p>			-

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :
● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

[illegible]

สัญญาว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.3 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 และ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 (ต่อ)	<p>ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการ หรือกิจการแล้ว (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2564 อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 51/5 วรรคหนึ่งแห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 มีเนื้อหาโดยสรุปเกี่ยวกับการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2561 ได้ออกประกาศไว้ดังนี้</p> <p>ข้อ 1 ยกเลิกความในข้อ 1 ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2561 และใช้ข้อความตามนี้แทน</p> <p>“โครงการหรือกิจการ” หมายถึง โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการใดของรัฐ หรือที่รัฐอนุญาต ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในประกาศของรัฐมนตรี โดยความเห็นชอบของกก.วล.</p> <p>“คณะกรรมการผู้ชำนาญการ” หมายถึง คณะกรรมการผู้ชำนาญการที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแต่งตั้งเพื่อทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561</p> <p>“การอนุมัติ หรือการอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการ” หมายถึง การที่เจ้าหน้าที่ซึ่งมีอำนาจตามกฎหมาย หัวหน้า หรือผู้รักษาการแทนหัวหน้าหน่วยงานของรัฐซึ่งรับผิดชอบโครงการหรือกิจการ หรือการที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินโครงการ หรือกิจการระบุนที่ไว้ในหนังสืออนุญาตให้ผู้ดำเนินการ ผู้ขออนุญาต ดำเนินการก่อสร้าง ประกอบกิจการโครงการหรือกิจการที่ต้องมีการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือวันที่หัวหน้า หรือผู้รักษาการแทนหัวหน้าหน่วยงานของรัฐซึ่งรับผิดชอบโครงการหรือกิจการ</p> <p>“มาตรการ” หมายความว่า มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการหรือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นชอบ หรือให้ความเห็นหรือข้อเสนอแนะ</p> <p>“รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการ” หมายความว่า รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการใดของรัฐ หรือที่รัฐจะอนุญาตซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว”</p> <p>ข้อ 2 ให้ยกเลิกความในข้อ 3 ของประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2561 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “ข้อ 3 ความถี่ และชื่อยกเว้นในการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการตามข้อ 2 ให้เป็นไป ดังนี้</p> <p>(1) กรณีมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมไม่ได้กำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติตามมาตรการ หรือกำหนดระยะเวลาไว้ปีละ 1 ครั้ง ให้เสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนธันวาคม ภายในเดือนมกราคมของปีถัดไป</p> <p>(2) กรณีมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมกำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติตามมาตรการไว้ปีละ 2 ครั้ง หรือมากกว่านั้น ให้เสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนมิถุนายน ภายในเดือนกรกฎาคม และเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของช่วงเดือนกรกฎาคมถึงเดือนธันวาคม ภายในเดือนมกราคมของปีถัดไป</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :
● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.3 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 (ต่อ)	<p>(3) กรณีโครงการหรือกิจการเริ่มต้นดำเนินการในช่วงระยะก่อสร้าง หรือช่วงระยะดำเนินการหรือช่วงเวลาตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ภายใน 2 เดือน ก่อนครบกำหนดการรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการแต่ละรอบตาม (1) หรือ (2) แล้วแต่กรณีให้เลื่อนการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการครั้งนั้นออกไปและให้นำผลการปฏิบัติตามมาตรการที่เลื่อนการเสนอไปรวมไว้ในรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการในรอบถัดไป โดยให้แยกส่วนให้ชัดเจน พร้อมกับให้ระบุเหตุผลของการดำเนินการดังกล่าวประกอบไว้ในรายงานด้วย</p> <p>ทั้งนี้ ให้มีหนังสือแจ้งการเลื่อนการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว ต่อหน่วยงานของรัฐซึ่งมีอำนาจอนุญาตตามกฎหมายหรือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม แล้วแต่กรณีด้วยทุกครั้ง</p> <p>(4) กรณีโครงการหรือกิจการหยุดการดำเนินการหรือไม่ดำเนินการตามรอบการรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการตาม (1) หรือ (2) แล้วแต่กรณี ให้มีหนังสือแจ้งหน่วยงานของรัฐซึ่งมีอำนาจอนุญาตตามกฎหมาย หัวหน้าหรือผู้รักษาการแทนหัวหน้าหน่วยงานของรัฐซึ่งรับผิดชอบโครงการหรือกิจการ แล้วแต่กรณี โดยไม่ต้องเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการในรอบนั้น</p> <p>(5) กรณีไม่สามารถเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ใน (1) หรือ (2) ให้มีหนังสือแจ้งหน่วยงานของรัฐตามข้อ 2 แล้วแต่กรณี ภายในวันสุดท้ายของรอบที่ครบกำหนดเสนอรายงานแต่ละครั้ง พร้อมกับให้ระบุเหตุผลความจำเป็นที่ไม่สามารถเสนอรายงานได้ภายในกำหนด ซึ่งเป็นปัญหาหรืออุปสรรคที่เกิดจากการจัดทำรายงาน โดยให้ถือว่าเป็นคำร้องฝ่ายเดียวในการขอขยายระยะเวลาการเสนอรายงาน และเมื่อหน่วยงานของรัฐตามข้อ 2 ประทับตราลงรับหนังสือไว้ถูกต้องครบถ้วนภายในกำหนดเวลาแล้วให้ขยายระยะเวลาการเสนอรายงานดังกล่าวออกไปอีกเพียง 30 วัน นับแต่วันถัดจากวันสุดท้ายของรอบที่ครบกำหนดเสนอรายงานแต่ละครั้ง</p> <p>(6) กรณีโครงการหรือกิจการใดที่รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติประกาศกำหนดให้ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต่อมารัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมิได้ประกาศกำหนดให้โครงการหรือกิจการนั้น ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ถือว่าโครงการหรือกิจการนั้นไม่เข้าข่ายตาม หลักเกณฑ์และวิธีการที่ต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมฉบับนี้”</p> <p>ข้อ 3 ให้ยกเลิกความในข้อ 4 (2) 2.1) ของประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2561 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“2.1) โครงการประเภทอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมปิโตรเคมี โรงกลั่นน้ำมันและพลังงานภายในเดือนกรกฎาคมและเดือนมกราคมของปีถัดไป แล้วแต่กรณีหากมีการขอขยายเวลาการจัดส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการตามข้อ 3 (5) แล้วให้ระยะเวลาการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ขยายออกไปเท่ากับระยะเวลาตามข้อ 3 (5) ด้วย”</p> <p>ข้อ 4 ให้ยกเลิกความในข้อ 5 (1) และ (4) ของประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2561 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>(1) กรณีผู้ดำเนินการ ผู้ขออนุญาต หรือหน่วยงานของรัฐซึ่งรับผิดชอบโครงการหรือกิจการใดที่มีความสามารถเพียงพอ จะจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการของตนเองก็ได้ หรือจะจ้างให้บุคคลอื่นดำเนินการแทนก็ได้ แต่สำหรับการวิเคราะห์ตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมจะต้องดำเนินการ ตรวจวิเคราะห์โดยห้องปฏิบัติการที่ไม่ใช่ห้องปฏิบัติการของผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาต ยกเว้น หน่วยงานของรัฐที่เป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการ และเป็นห้องปฏิบัติการที่ขึ้นทะเบียนกับ หน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย หรือเป็นห้องปฏิบัติการที่ได้รับรองมาตรฐานจากหน่วยงานของรัฐ หรือจากองค์กร/สถาบัน อันเป็นที่ยอมรับตามมาตรฐานสากล หรือมีวิธีการ ตรวจวัดที่เป็นไปตามที่กฎหมายเฉพาะกำหนดไว้</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :
● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.3 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 และ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 (ต่อ)	(4) รูปแบบและลักษณะของการจัดทำ รวมทั้งการอธิบายเกี่ยวกับรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการจะต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ ตามแบบ ตต.3 ข้อ 5 ให้ยกเลิกเอกสารท้ายประกาศ แบบ ตต.4 ถึงแบบ ตต.19 ข้อ 6 ประกาศนี้ให้ใช้บังคับนับแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป			
1.4 พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืน และการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562	<p>มาตรา 7 เมื่อรัฐมีความจำเป็นที่จะต้องได้มาซึ่งที่ดินเพื่อการอันจำเป็นในกิจการสาธารณูปโภค การป้องกันประเทศ การได้มาซึ่งทรัพยากรธรรมชาติ หรือเพื่อประโยชน์สาธารณะอย่างอื่น หรือเพื่อนำไปชดเชยให้เกิดความเป็นธรรมแก่เจ้าของที่ดินที่ถูกเวนคืนตามพระราชบัญญัตินี้ เมื่อมิได้ตกลงในเรื่องการโอนไว้เป็นอย่างอื่นให้เวนคืนตามหมวดนี้</p> <p>ประโยชน์สาธารณะตามวรรคหนึ่ง ให้หมายความรวมถึงการผังเมือง การส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การพัฒนาการเกษตร การปฏิรูปที่ดิน การจัดรูปที่ดิน การอนุรักษ์โบราณสถานและแหล่งทางประวัติศาสตร์ การอุตสาหกรรม และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ</p> <p>มาตรา 8 เมื่อมีความจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินตามมาตรา 7 และจำเป็นต้องสำรวจ เพื่อให้ทราบถึงที่ดินที่ต้องได้มาโดยแนชัดให้ตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน โดยในพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว อย่างน้อยต้องกำหนดรายละเอียดดังต่อไปนี้</p> <p>(1) วัตถุประสงค์แห่งการเวนคืน</p> <p>(2) ระยะเวลาการใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา</p> <p>(3) แนวเขตที่ดินที่จะเวนคืนเท่าที่จำเป็น</p> <p>(4) ระยะเวลาการเริ่มต้นเข้าสำรวจ</p> <p>(5) เจ้าหน้าที่เวนคืน</p> <p>(6) แผนที่หรือแผนผังแสดงแนวเขตที่ดินที่จะเวนคืน การกำหนดวัตถุประสงค์ตาม (1) จะกำหนดหลายวัตถุประสงค์ตามความจำเป็นก็ได้</p> <p>ในกรณีมีเหตุจำเป็น จะแก้ไขเพิ่มเติมวัตถุประสงค์ตาม (1) ก็ได้ แต่ต้องตราเป็นพระราชกฤษฎีกาแก้ไขเพิ่มเติม และต้องกระทำภายในกำหนดระยะเวลาตาม (2)</p> <p>ในการจัดทำแผนที่เพื่อกำหนดแนวเขตที่ดินที่จะเวนคืน ให้กรมที่ดินส่งสำเนาแผนที่ระวางที่ดินที่เกี่ยวข้องให้แก่เจ้าหน้าที่ตามที่เจ้าหน้าที่ร้องขอ โดยให้เจ้าหน้าที่ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมทั้งปวงที่เรียกเก็บตามประมวลกฎหมายที่ดิน เมื่อมีการตราพระราชกฤษฎีกาตามมาตรานี้แล้ว ให้เป็นหน้าที่ของสำนักงบประมาณจัดสรรเงินค่าทดแทนที่จะต้องจ่ายตามพระราชบัญญัตินี้ เสนอพร้อมกับการเสนอร่างพระราชกฤษฎีกาต่อคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้ การดำเนินการดังกล่าวจะต้องสอดคล้องกับแผนการดำเนินการที่เจ้าหน้าที่ได้จัดทำ ระยะเวลาการใช้จ่าย และตามกำลังเงินของแผ่นดิน โดยให้นำเงินนอกงบประมาณ หรือเงินรายได้ มาประกอบการพิจารณาด้วย</p> <p>มาตรา 9 ระยะเวลาการใช้บังคับพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 (2) ให้กำหนดเท่าที่จำเป็น เพื่อการสำรวจที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ และการรังวัดที่ดิน แต่จะกำหนดเกิน 5 ปี มิได้</p> <p>มาตรา 10 ให้เจ้าหน้าที่ดำเนินการสำรวจเพื่อให้ทราบถึงอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องได้มาให้แนชัดให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาการใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา ตามมาตรา 8 (2)</p> <p>หากเจ้าหน้าที่ดำเนินการไม่แล้วเสร็จตามวรรคหนึ่ง และยังคงประสงค์จะทำการสำรวจ เพื่อให้ทราบถึงอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องได้มาโดยแนชัดต่อไป ให้เสนอต่อคณะรัฐมนตรีให้มีการตราพระราชกฤษฎีกาฉบับใหม่ล่วงหน้าไม่น้อยกว่าหกสิบวันก่อนวันที่พระราชกฤษฎีกานั้นจะผลใช้บังคับ</p> <p>หากการดำเนินการตามวรรคหนึ่งไม่แล้วเสร็จ และมีได้มีการเสนอให้มีการตราพระราชกฤษฎีกาขึ้นใหม่ภายในกำหนดเวลา ถ้าเกิดความเสียหายแก่รัฐเป็นจำนวนเท่าใด ให้ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยความรับผิดชอบทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ ทั้งนี้ ไม่ตัดอำนาจในการตราพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 ขึ้นใหม่</p>	●	การพัฒนาโครงการมีบางส่วนของแนวเส้นทางที่จำเป็นต้องมีการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ซึ่งสำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวง เป็นผู้ดำเนินการในการจ่ายค่าชดเชยให้แก่ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบภายใต้ข้อกำหนดของกฎหมาย จากการตรวจสอบพบว่า ปัจจุบันได้ดำเนินการจ่ายค่าชดเชยแล้วเสร็จ	-

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :
● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.4 พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืน และการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 (ต่อ)	<p>มาตรา 11 ให้เจ้าหน้าที่เผยแพร่พระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 ให้ประชาชนทราบเป็นการทั่วไป โดยนอกจากต้องดำเนินการตามมาตรา 5 แล้ว ให้ปิดประกาศไว้โดยเปิดเผย ณ สถานที่ดังต่อไปนี้ด้วย</p> <p>(1) ที่ทำการของเจ้าหน้าที่</p> <p>(2) ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร สำนักงานเขต ศาลากลางจังหวัด ที่ว่าการอำเภอ หรือกิ่งอำเภอ ที่ทำการกำนัน ที่ทำการผู้ใหญ่บ้าน และที่ทำการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ทั้งนี้ เฉพาะในท้องที่ที่อสังหาริมทรัพย์นั้นตั้งอยู่</p> <p>(3) สำนักงานที่ดินจังหวัด และสำนักงานที่ดินอำเภอ ในท้องที่ที่อสังหาริมทรัพย์นั้นตั้งอยู่</p> <p>มาตรา 12 ภายในกำหนดระยะเวลาการใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา พนักงานเจ้าหน้าที่มีสิทธิเข้าไปในที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่ภายในแนวเขตที่ดินที่จะเวนคืน และกระทำการเท่าที่จำเป็น เพื่อทำการสำรวจให้ทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ แต่ต้องแจ้งเป็นหนังสือให้เจ้าของทราบถึงกิจการที่จะกระทำล่วงหน้า ไม่น้อยกว่าสิบห้าวันก่อนวันเข้าทำการสำรวจ และต้องระมัดระวังมิให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าของ ในกรณีที่เกิดความเสียหาย เจ้าของชอบที่จะได้รับเงินค่าชดเชยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกิจการที่กระทำนั้น</p> <p>มาตรา 13 การกำหนดระยะเวลาการเริ่มต้นเข้าสำรวจตามมาตรา 8 (4) ให้กำหนดเท่าที่จำเป็น ซึ่งต้องไม่เกินหนึ่งร้อยแปดสิบวัน นับแต่วันที่พระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 ใช้บังคับ</p> <p>ในกรณีจำเป็นอันไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ รัฐมนตรีอาจอนุมัติให้ขยายระยะเวลาตามวรรคหนึ่งได้ไม่เกินเก้าสิบวัน</p> <p>การขยายระยะเวลาตามวรรคสอง ให้ทำเป็นประกาศและต้องระบุเหตุผลการขยายระยะเวลาไว้ด้วย และให้นำความในมาตรา 11 มาใช้บังคับกับการเผยแพร่ประกาศดังกล่าวด้วยโดยอนุโลม</p> <p>มาตรา 14 ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่เข้าทำการสำรวจตามมาตรา 12 ชี้แจง เผยแพร่ข้อมูล และสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืนให้ประชาชนทราบ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาด้วย ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่เจ้าหน้าที่ประกาศกำหนด</p> <p>มาตรา 15 ในระหว่างการดำเนินการสำรวจ เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ทราบถึงที่ดินที่จะเวนคืนแปลงใดแล้ว ในกรณีที่จำเป็นต้องมีการรังวัด ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินการรังวัดที่ดินแปลงนั้นด้วย แต่ต้องแจ้งกำหนดวันเวลารังวัดเป็นหนังสือให้เจ้าของที่ดินที่เกี่ยวข้องทราบ และมาชี้ หรือระวางแนวเขต โดยต้องแจ้งล่วงหน้าไม่น้อยกว่าห้าสิบวัน</p> <p>ในกรณีที่เจ้าของที่ดินตามวรรคหนึ่งไม่มาชี้หรือระวางแนวเขต หรือมาแต่ไม่ยอมลงชื่อรับรองแนวเขต ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินการรังวัดต่อไปได้โดยไม่ต้องมีการชี้หรือรับรองแนวเขต</p> <p>ในการรังวัดตามวรรคหนึ่ง พนักงานเจ้าหน้าที่จะทำการรังวัดเอง หรือขอให้เจ้าพนักงานที่ดินทำการรังวัดให้ หรือมอบหมายให้ช่างรังวัดเอกชนตามกฎหมายว่าด้วยช่างรังวัดเอกชน ทำการรังวัดก็ได้ และให้ถือว่ากรังวัดดังกล่าว เป็นการรังวัดของเจ้าพนักงานที่ดินตามประมวลกฎหมายที่ดิน</p> <p>เพื่อประโยชน์แห่งการดำเนินการตามมาตรานี้ ให้เจ้าพนักงานที่ดินอำนวยความสะดวกและให้ความร่วมมือตามที่เจ้าหน้าที่หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ร้องขอ</p> <p>การรังวัดตามมาตรานี้ให้นำบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายที่ดินเกี่ยวกับการรังวัดที่ดินมาใช้บังคับโดยอนุโลม</p> <p>มาตรา 16 เมื่อพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 ใช้บังคับแล้ว ให้เจ้าหน้าที่แจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับที่ดินที่อยู่ในแนวเขตที่ดินที่จะเวนคืนให้กรมที่ดินทราบ และให้เป็นหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่จดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ตามประมวลกฎหมายที่ดินที่อยู่ในแนวเขตที่ดินตามพระราชกฤษฎีกาดังกล่าวต้องแจ้งให้ผู้ประสงค์จะทำนิติกรรมใดๆ เกี่ยวกับที่ดินนั้นทราบ โดยให้เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบไว้ในหนังสือแสดงสิทธิในที่ดิน ตามวิธีการที่อธิบดีกรมที่ดินกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา</p> <p>มาตรา 18 ในกรณีที่หน่วยงานของรัฐประสงค์จะเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์ของรัฐหรือที่หน่วยงานของรัฐเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ ทั้งนี้ เฉพาะอสังหาริมทรัพย์ที่รัฐหรือหน่วยงานของรัฐได้มาโดยการเวนคืนและการเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์นั้น ไม่ทำให้วัตถุประสงค์ของการเวนคืนเดิมต้องเสียไปโดยสิ้นเชิง และวัตถุประสงค์ในการใช้นั้น เป็นวัตถุประสงค์ที่ใช้เป็นเหตุในการเวนคืนได้ ให้หน่วยงานของรัฐมีอำนาจเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวได้ โดยทำการตกลงกับหน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ หรือที่มีสิทธิใช้ประโยชน์ในอสังหาริมทรัพย์นั้น ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะรัฐมนตรีกำหนด</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :
● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.4 พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืน และการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 (ต่อ)	<p>มาตรา 19 เมื่อพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 ใช้บังคับแล้ว ให้เจ้าหน้าที่แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่ง ประกอบด้วยผู้แทนของเจ้าหน้าที่ ผู้แทนกรมธนารักษ์ ผู้แทนกรมที่ดิน นายอำเภอ หรือผู้อำนวยการเขต และผู้บริหารท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้น และเงินค่าทดแทน</p> <p>ในกรณีที่มีความจำเป็น เจ้าหน้าที่อาจพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนหน่วยงานอื่นของรัฐเข้าร่วมเป็นกรรมการด้วย</p> <p>ผู้บริหารท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องตามวรรคหนึ่ง หมายถึงผู้บริหารท้องถิ่นขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีอสังหาริมทรัพย์อยู่ในแนวเขตพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 ถ้าแนวเขตที่ดินที่จะเวนคืนครอบคลุมพื้นที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมากกว่าหนึ่งแห่ง เมื่อจะพิจารณากำหนดเงินค่าทดแทน หรือปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่ในเขตขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นใด ให้ผู้บริหารท้องถิ่นตามวรรคหนึ่ง หมายถึงเฉพาะผู้บริหารท้องถิ่นขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้น</p> <p>ให้นำความในวรรคสามมาใช้บังคับกับกรณีที่แนวเขตที่ดินที่จะเวนคืนครอบคลุมท้องที่มากกว่าหนึ่งอำเภอโดยอนุโลม</p> <p>มาตรา 20 การกำหนดราคาเบื้องต้นสำหรับที่ดินที่เวนคืน ให้คำนึงถึงราคา สภาพ เหตุ และวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้ประกอบกัน</p> <p>(1) ราคาที่ซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาดของที่ดินในวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8</p> <p>(2) ราคาประเมินที่ดินของทางราชการที่กำหนดขึ้น เพื่อประโยชน์ในการจัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง</p> <p>(3) ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมตามประมวลกฎหมายที่ดิน</p> <p>(4) สภาพและที่ตั้งของที่ดินนั้น และ</p> <p>(5) เหตุและวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืน</p> <p>การกำหนดราคาเบื้องต้นตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง</p> <p>มาตรา 21 ให้คณะกรรมการตามมาตรา 19 กำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นภายในแนวเขตที่ดินที่จะเวนคืนให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแต่งตั้ง และประกาศให้ประชาชนทราบ ณ สถานที่ที่กำหนดไว้ตามมาตรา 11</p> <p>ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นและคณะกรรมการตามมาตรา 19 ไม่อาจกำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นให้แล้วเสร็จได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ รัฐมนตรีอาจอนุมัติให้ขยายระยะเวลาดำเนินการสองได้ไม่เกินเก้าสิบวัน โดยทำเป็นประกาศและระบุเหตุผลการขยายระยะเวลาไว้ด้วย และให้นำความในมาตรา 11 มาใช้บังคับกับการเผยแพร่ประกาศดังกล่าวโดยอนุโลม</p> <p>ในกรณีที่รัฐมนตรีเห็นว่าราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นที่คณะกรรมการตามมาตรา 19 ได้กำหนดไว้ต่ำหรือสูงเกินไปก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรม รัฐมนตรีจะเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อกำหนดราคาใหม่ให้เกิดความเป็นธรรมขึ้นก็ได้ ราคาที่คณะรัฐมนตรีกำหนดดังกล่าวให้ถือว่าเป็นราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นที่คณะกรรมการตามมาตรา 19 กำหนด</p> <p>มาตรา 25 ในระหว่างการใช้บังคับพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 เมื่อคณะกรรมการตามมาตรา 19 ประกาศกำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ดำเนินการเจรจาตกลงซื้อขาย และกำหนดเงินค่าทดแทนได้ในราคาที่ไม่เกินราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นที่คณะกรรมการดังกล่าวกำหนด</p> <p>หากเจ้าของตกลงซื้อขายอสังหาริมทรัพย์ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่จัดทำสัญญาซื้อขายกับเจ้าของโดยเร็วตามแบบที่เจ้าหน้าที่กำหนด และให้พนักงานเจ้าหน้าที่จ่ายเงินค่าทดแทนให้แก่เจ้าของภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันทำสัญญาซื้อขาย ทั้งนี้ ให้ถือว่าได้มีการโอนกรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าว นับแต่วันชำระเงิน</p> <p>มาตรา 31 เมื่อมีการตราพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์สำหรับอสังหาริมทรัพย์ใดแล้ว ให้กรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์นั้นตกเป็นของเจ้าหน้าที่นับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ แต่เจ้าหน้าที่จะเข้าครอบครองหรือใช้อสังหาริมทรัพย์นั้นได้ ก็ต่อเมื่อได้จ่ายหรือวางเงินค่าทดแทนตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้แล้ว</p> <p>มาตรา 36 ให้เจ้าหน้าที่เผยแพร่พระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ให้ประชาชนทราบเป็นการทั่วไป และปิดประกาศสำเนาของพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ แผนที่ทำยพระราชบัญญัติ และรายชื่อเจ้าของอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน โดยเปิดเผย ณ สถานที่ตามมาตรา 11 และสถานที่อื่นตามควรแก่กรณี</p>			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.4 พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืน และการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 (ต่อ)	<p>มาตรา 37 เงินค่าทดแทนสำหรับกรณีเวนคืนเฉพาะที่ดิน ให้ประกอบด้วยค่าที่ดิน ค่ารถถอน ค่าขนย้าย ค่าปลูกสร้าง โรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างใหม่ และอสังหาริมทรัพย์อื่นอันติดอยู่กับที่ดิน และค่าเสียหายอื่นอันเกิดจากการที่เจ้าของต้องออกจากที่ดินที่เวนคืน</p> <p>เงินค่าทดแทนสำหรับกรณีเวนคืนที่ดินและโรงเรือน สิ่งปลูกสร้าง และอสังหาริมทรัพย์อื่นอันติดอยู่กับที่ดิน ให้ประกอบด้วยค่าที่ดิน ค่าโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้าง และอสังหาริมทรัพย์อื่นอันติดอยู่กับที่ดิน และค่าเสียหายอื่นอันเกิดจากการที่เจ้าของต้องออกจากที่ดินที่เวนคืน</p> <p>ในการเวนคืนที่ดิน ถ้าเจ้าของประสงค์จะให้เวนคืนโรงเรือน สิ่งปลูกสร้าง และอสังหาริมทรัพย์อื่นอันติดอยู่กับที่ดินด้วย ให้เจ้าหน้าที่ดำเนินการตามความประสงค์ของเจ้าของ</p> <p>มาตรา 40 เงินค่าทดแทนนั้น ให้กำหนดแก่บุคคล ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) เจ้าของที่ดินที่ต้องเวนคืน</p> <p>(2) เจ้าของโรงเรือน สิ่งปลูกสร้าง หรืออสังหาริมทรัพย์อื่น ซึ่งมีอยู่ในที่ดินที่ต้องเวนคืนนั้น ในวันใช้บังคับพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ หรือพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 หรือได้ปลูกสร้างขึ้นภายหลังโดยได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่</p> <p>มาตรา 42 ผู้ซึ่งจะมีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนตามมาตรา 40 (5) จะต้องเป็นผู้ได้รับความเสียหายจากการเวนคืน</p> <p>มาตรา 45 ในการจ่ายเงินค่าทดแทน ให้เจ้าหน้าที่มีหนังสือแจ้งให้ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนตามมาตรา 40 ทราบล่วงหน้า ไม่น้อยกว่าสิบห้าวัน โดยแจ้งให้เจ้าของนำหนังสือแสดงสิทธิในที่ดินฉบับเจ้าของมาส่งมอบให้แก่เจ้าหน้าที่ด้วย พร้อมทั้งแจ้งให้ทราบด้วยว่า หากเจ้าของไม่มารับเงินภายในกำหนดเวลา เจ้าหน้าที่จะดำเนินการวางเงินค่าทดแทน</p> <p>การจ่ายเงินหรือวางเงินค่าทดแทน ให้กระทำแล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์นั้นใช้บังคับ</p> <p>มาตรา 49 ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนตามมาตรา 40 ผู้ใดไม่พอใจเงินค่าทดแทนที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อขายตามมาตรา 25 และเงินค่าทดแทนเพิ่มเติมตามมาตรา 26 วรรคสอง เงินค่าทดแทนที่ได้รับหรือวางเงินค่าทดแทนตามมาตรา 28 วรรคสอง ให้มีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ได้รับเงินจากเจ้าหน้าที่ หรือรับเงินที่วางไว้ แล้วแต่กรณี</p> <p>การพิจารณาอุทธรณ์ตามวรรคหนึ่ง ให้รัฐมนตรีแต่งตั้งคณะกรรมการชั้นคณะหนึ่ง ประกอบด้วย ผู้ทรงคุณวุฒิตามกฎหมาย และผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญในการตีราคาอสังหาริมทรัพย์จำนวนไม่น้อยกว่าห้าคน เป็นผู้พิจารณาและเสนอความเห็นต่อรัฐมนตรีภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวัน นับแต่วันที่ได้รับอุทธรณ์ และให้รัฐมนตรีวินิจฉัยอุทธรณ์ให้เสร็จสิ้นภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับความเห็นจากคณะกรรมการดังกล่าว</p> <p>ในกรณีที่มีเหตุจำเป็น คณะกรรมการไม่สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จ ภายในกำหนดระยะเวลาตามวรรคสอง ให้คณะกรรมการเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาขยายระยะเวลาออกไปอีกก็ได้ แต่ต้องเสนอต่อรัฐมนตรีก่อนสิ้นกำหนดระยะเวลาตามวรรคสอง และรัฐมนตรีจะอนุญาตให้ขยายครั้งเดียวหรือหลายครั้งก็ได้ แต่เมื่อรวมเวลาที่ขยายแล้วต้องไม่เกินหนึ่งร้อยแปดสิบวัน นับแต่วันสิ้นกำหนดระยะเวลาตามวรรคสอง</p> <p>ในการดำเนินการตามวรรคสอง รัฐมนตรีจะวางระเบียบกำหนดระยะเวลาการปฏิบัติงานของพนักงานเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในแต่ละขั้นตอนก็ได้</p> <p>มาตรา 50 ในกรณีที่เจ้าของไม่พอใจคำวินิจฉัยของรัฐมนตรีตามมาตรา 49 หรือเมื่อพ้นกำหนดเวลาตามมาตรา 49 วรรคสอง แล้ว เจ้าของยังไม่ได้รับคำวินิจฉัยของรัฐมนตรีให้มีสิทธิฟ้องคดีต่อศาลได้ภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่รับแจ้งคำวินิจฉัยของรัฐมนตรี หรือนับแต่วันที่พ้นกำหนดเวลาตามมาตรา 49 วรรคสอง แล้วแต่กรณี</p> <p>ในกรณีที่รัฐมนตรีหรือศาลวินิจฉัยให้จ่ายเงินค่าทดแทนเพิ่มขึ้น ให้เจ้าของมีสิทธิได้รับดอกเบี้ยในอัตราสูงสุดของดอกเบี้ยเงินฝากประเภทฝากประจำของธนาคารออมสินในจำนวนเงินที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ นับแต่วันที่จ่ายเงินค่าทดแทนตามมาตรา 25 วรรคสอง หรือวันที่จ่ายหรือวางเงินค่าทดแทนตามมาตรา 28 วรรคสอง จนถึงวันที่จ่ายเงินค่าทดแทนที่เพิ่มขึ้น ในกรณีที่เจ้าของไม่มารับเงินค่าทดแทนที่เพิ่มขึ้นตามกำหนดเวลาที่ได้รับแจ้งจากเจ้าหน้าที่ ให้เจ้าหน้าที่วางเงินตามมาตรา 46 ในกรณีเช่นนั้น การคำนวณดอกเบี้ยให้คิดถึงวันที่เจ้าหน้าที่กำหนดให้เจ้าของมารับเงินค่าทดแทนนั้น</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



☒ ปฏิบัติ

☐ ไม่ปฏิบัติ



☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

☒ ไม่สามารถประเมินผลได้

☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.4 พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืน และการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 (ต่อ)	ดอกเบี้ยที่ต้องชำระตามวรรคสอง ถ้าเป็นกรณีที่คณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์หรือรัฐมนตรีมิได้เสนอความเห็น หรือสั่งการภายในกำหนดเวลาตามมาตรา 49 วรรคสอง หรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องมิได้ดำเนินการภายในกำหนดเวลาตามมาตรา 49 วรรคสาม เมื่อชำระให้เจ้าของแล้วให้ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ ปัจจุบันได้มีการออกพระราชกฤษฎีกา กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน เพื่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สาย บางใหญ่-กาญจนบุรี พ.ศ.2560 ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้ พระราชกฤษฎีกา กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน เพื่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี พ.ศ.2560 : มาตรา 3 พระราชกฤษฎีกานี้ให้ใช้บังคับได้มีกำหนดสี่ปี มาตรา 4 ที่ดินจะเวนคืนตามพระราชกฤษฎีกานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี มาตรา 6 เขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนตามพระราชกฤษฎีกานี้ อยู่ในท้องที่อำเภอบางบัวทอง อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี อำเภอพุทธมณฑล อำเภอนครชัยศรี อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี และอำเภอดำรงวิทยะ อำเภอท่าม่วง จังหวัดกาญจนบุรี มีส่วนที่แคบที่สุดสี่ร้อยเมตร และส่วนกว้างที่สุดหนึ่งหมื่นหนึ่งพันเจ็ดร้อยเมตร ทั้งนี้ ภายในแนวเขตตามแผนที่ท้ายพระราชกฤษฎีกานี้			
1.5 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2550 และ พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2560	มาตรา 18 การเก็บ ขน หรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยในเขตราชการส่วนท้องถิ่นใดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของราชการส่วนท้องถิ่นนั้น ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ราชการส่วนท้องถิ่นอาจร่วมกับหน่วยงานของรัฐ หรือราชการส่วนท้องถิ่นอื่นดำเนินการภายใต้ข้อตกลงร่วมกันก็ได้ แต่ในกรณีจำเป็นเพื่อประโยชน์สาธารณะโดยส่วนรวม รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวง โดยคำแนะนำของคณะกรรมการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการดำเนินการร่วมกันได้ ในกรณีที่มีเหตุอันสมควรราชการส่วนท้องถิ่นอาจมอบให้บุคคลใดดำเนินการตามวรรคหนึ่งแทนภายใต้การควบคุมดูแลของราชการส่วนท้องถิ่น หรืออาจอนุญาตให้บุคคลใดเป็นผู้ดำเนินการรับทำการเก็บ ขน หรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยตามมาตรา 19 ก็ได้ บทบัญญัติตามมาตรานี้ และมาตรา 19 มิให้ใช้บังคับการจัดการของเสียอันตรายตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน แต่ให้ผู้ดำเนินการกิจการโรงงานที่มีของเสียอันตราย และผู้ดำเนินการรับทำการเก็บ ขน หรือกำจัดของเสียอันตรายดังกล่าว แจ้งการดำเนินการเป็นหนังสือต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่น มาตรา 19 ห้ามมิให้ผู้ใดดำเนินการรับทำการเก็บขนหรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยโดยทำเป็นธุรกิจหรือโดยได้รับประโยชน์ตอบแทนด้วยการคิดค่าบริการเว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่น มาตรา 20 เพื่อประโยชน์ในการรักษาความสะอาดและการจัดระเบียบในการเก็บขนและกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยให้ราชการส่วนท้องถิ่นมีอำนาจออกข้อกำหนดของท้องถิ่นดังต่อไปนี้ (1) ห้ามการถ่าย เท ทิ้ง หรือทำให้มีขึ้นในที่หรือทางสาธารณะซึ่งสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย นอกจากในที่ที่ราชการส่วนท้องถิ่นจัดไว้ให้ (2) กำหนดให้มีที่รองรับสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยตามที่หรือทางสาธารณะและสถานที่เอกชน (3) กำหนดวิธีการเก็บขนและกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยหรือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือสถานที่ใดๆปฏิบัติให้ถูกต้องด้วยสุขลักษณะตามสภาพหรือลักษณะการใช้อาคารหรือสถานที่นั้นๆ (4) กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมการให้บริการของราชการส่วนท้องถิ่น หรือบุคคลอื่นที่ราชการส่วนท้องถิ่นมอบให้ดำเนินการแทน ในการเก็บ ขน หรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย ไม่เกินอัตราตามที่กำหนดในกฎกระทรวงทั้งนี้ การจะกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมการกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย ราชการส่วนท้องถิ่นนั้นจะต้องดำเนินการให้ถูกต้องด้วยสุขลักษณะตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (5) กำหนดหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขในการเก็บขนและกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยเพื่อให้ผู้รับใบอนุญาตตามมาตรา 19 ปฏิบัติตลอดจนกำหนดอัตราค่าบริการขั้นสูงตามลักษณะการให้บริการที่ผู้รับใบอนุญาตตามมาตรา 19 จะพึงเรียกเก็บได้ (6) กำหนดการอื่นใดที่จำเป็นเพื่อให้ถูกต้องด้วยสุขลักษณะ	●	การดำเนินการก่อสร้างโครงการในระยะที่ผ่านมา กรมทางหลวงได้มีการกำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้าง กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดการด้านสุขาภิบาลต่างๆ อย่างเพียงพอ ได้แก่ ห้องน้ำ-ห้องส้วม ถังบำบัดน้ำเสีย และถังขยะ และประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามาดำเนินการจัดเก็บขยะมูลฝอย เป็นต้น รวมทั้งจัดให้มีคนงานก่อสร้างคอยดูแลรักษาความสะอาดอย่างสม่ำเสมอ สำหรับกิจกรรมการก่อสร้าง และการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง อาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านฝุ่นละออง เสียงและความสั่นสะเทือน ต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ ทางโครงการได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เช่น ฉีดพรมน้ำบริเวณผิวถนนและพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน ต้องดำเนินการในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น (08.00-18.00 น.) เป็นต้น จึงถือว่า กรมทางหลวงได้ดำเนินการสอดคล้องตามที่กฎหมายกำหนด	 รถฉีดพรมน้ำ  ระบบบำบัดน้ำเสีย

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :
● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว



ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.5 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2550 และ พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2560 (ต่อ)	<p>มาตรา 25 ในกรณีที่มีเหตุอันอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียง หรือผู้ที่ต้องประสบกับเหตุนั้นดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าเป็นเหตุรำคาญ</p> <p>(1) แหล่งน้ำ ทางระบายน้ำ ที่อาบน้ำ ส้วม หรือสถานที่อื่นใดซึ่งอยู่ในทำเลไม่เหมาะสม สกปรก มีการสะสมหรือหมักหมมสิ่งของ มีการเททิ้งสิ่งใดเป็นเหตุให้มีกลิ่นเหม็นน่าจะเป็นที่เพาะพันธุ์พาหะนำโรค หรือก่อให้เกิดความเสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพ</p> <p>(2) การกระทำใดๆ อันเป็นเหตุให้เกิดกลิ่นเสียความร้อนสิ่งมีพิษความสั่นสะเทือนฝุ่นละอองเข้ามาเข้าหรือกรณีอื่นใดจนเป็นเหตุให้เสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพ</p> <p>(3) เหตุอื่นใดที่รัฐมนตรีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา</p> <p>มาตรา 26 ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจห้ามผู้หนึ่งผู้ใดมิให้ก่อเหตุรำคาญในที่หรือทางสาธารณะหรือสถานที่เอกชน รวมทั้งการระงับเหตุรำคาญด้วยตลอดทั้งการดูแลปรับปรุงบำรุงรักษาบรรดาถนนทางบกทางน้ำรางระบายน้ำคูคลองและสถานที่ต่างๆ ในเขตของตนให้ปราศจากเหตุรำคาญในการนี้ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือเพื่อระงับกำจัดและควบคุมเหตุรำคาญต่างๆ ได้</p> <p>มาตรา 27 ในกรณีที่มีเหตุรำคาญเกิดขึ้นหรืออาจเกิดขึ้นในที่หรือทางสาธารณะให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้บุคคลซึ่งเป็นต้นเหตุหรือเกี่ยวข้องกับการก่อหรืออาจก่อให้เกิดเหตุรำคาญนั้นระงับหรือป้องกันเหตุรำคาญภายในเวลาอันสมควรตามที่ระบุไว้ในคำสั่งและถ้าเหตุสมควรจะให้กระทำโดยวิธีใดเพื่อระงับหรือป้องกันเหตุรำคาญนั้นหรือสมควรกำหนดวิธีการเพื่อป้องกันมิให้มีเหตุรำคาญเกิดขึ้นอีกในอนาคตให้ระบุไว้ในคำสั่งได้</p> <p>ในกรณีที่ปรากฏแก่เจ้าพนักงานท้องถิ่นว่าไม่มีการปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามวรรคหนึ่งและเหตุรำคาญที่เกิดขึ้นอาจเกิดอันตรายร้ายแรงต่อสุขภาพให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นระงับเหตุรำคาญนั้นและอาจจัดการตามความจำเป็นเพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุรำคาญนั้นขึ้นอีกโดยบุคคลซึ่งเป็นต้นเหตุหรือเกี่ยวข้องกับการก่อหรืออาจก่อให้เกิดเหตุรำคาญต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายสำหรับการจัดการนั้น</p> <p>ปัจจุบันได้มีการกำหนดมาตรการและแนวปฏิบัติการจัดการสถานที่ก่อสร้างและที่พักชั่วคราวของคณงานก่อสร้าง กรณีการป้องกันและควบคุมการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ซึ่งมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการจัดการสุขาภิบาลสิ่งแวดล้อมที่พักชั่วคราวของคณงานก่อสร้าง ดังนี้</p> <p>การจัดการสุขาภิบาลสิ่งแวดล้อมที่พักชั่วคราวของคณงานก่อสร้าง ตามมาตรการและแนวปฏิบัติการจัดการสถานที่ก่อสร้างและที่พักชั่วคราวของคณงานก่อสร้าง กรณีการป้องกันและควบคุมการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) :</p> <p>1. การจัดการสุขาภิบาลสถานที่ : พื้นที่ส่วนกลางและบริเวณโดยรอบ</p> <p>1.1 ควรปรับวางผังอาคารที่พัก / ห้องพัก ในแนวทิศเหนือ-ใต้ ซึ่งเป็นทิศทางแสงแดด และลมธรรมชาติ เพื่อช่วยให้แสงแดดส่องถึง ไม่ให้เกิดการอับชื้น และมีการระบายอากาศที่ดี นอกจากนี้ ควรจัดแบ่งกลุ่มแรงงานที่มีการทำงานร่วมกัน ให้มีโซนสถานที่พัก สถานที่รับประทานอาหาร สถานที่อาบน้ำของแรงงานเดียวกัน ตามจำนวนที่เหมาะสม เพื่อลดความแออัด</p> <p>1.2 จัดให้มีรั้วรอบสถานที่ก่อสร้าง (Site) และแคมป์คนงาน (Camp) ที่แข็งแรง มีอาณาเขตที่ชัดเจน กำหนดทางเข้า-ออก และวางระบบรักษาความปลอดภัย ร่วมกับการตรวจสอบ / คัดกรองการเข้า-ออกประจำวัน การเคลื่อนย้ายแรงงาน เพื่อดำเนินการตามมาตรการการควบคุมโรค และป้องกันผลกระทบระหว่างคนในแคมป์กับชุมชนโดยรอบ กรณีที่พักอาศัยอยู่ในเขตก่อสร้าง ต้องจัดให้มีทางเดินเข้า-ออกที่พักอาศัยที่ไม่ให้ผ่านเขตอันตราย หรือติดตั้งอุปกรณ์กัน พร้อมแสดงป้าย / เครื่องหมายเตือนที่เข้าใจง่ายและเห็นได้ชัดเจน</p> <p>1.3 ติดตั้งอ่างล้างมือพร้อมสบู่ หรือเจลแอลกอฮอล์ พร้อมป้ายแสดงข้อความให้ล้างมือก่อนเข้าไปในพื้นที่ส่วนกลาง หรือก่อนการใช้อุปกรณ์ส่วนรวมให้ครอบคลุมทุกจุด เช่น ที่กินอาหาร ตู้น้ำดื่ม ตู้น้ำหยอดเหรียญ เครื่องซักผ้า ร้านค้า-ร้านขายอาหารในแคมป์ หน้าห้องน้ำ-ห้องส้วม</p>	<ul style="list-style-type: none">●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน มีการจัดการสุขาภิบาลภายในบริเวณที่พักคนงานก่อสร้างอย่างถูกหลักสุขาภิบาล อาทิ การวางผังอาคารที่ไม่แออัด การจัดให้มีรั้วรอบที่พักคนงาน การจัดตั้งร่องรับขยะมูลฝอย รวมทั้งประสานงานให้องค์กรบริหารส่วนตำบลมาเก็บขนไปกำจัดอย่างสม่ำเสมอ	 <p>รั้วรอบบ้านพักคนงาน</p>  <p>ถังรองรับขยะมูลฝอย</p>

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :
● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.5 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2550 และ พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2560 (ต่อ)	<p>1.4 ทำความสะอาดเพื่อฆ่าเชื้อโรคด้วยน้ำสบู่ / ผงซักฟอก น้ำยาทำความสะอาด หรือน้ำยาฆ่าเชื้อ เช็ด ทำความสะอาด อุปกรณ์ที่มีการสัมผัสร่วมกัน บริเวณพื้นที่ส่วนกลาง ห้องน้ำ-ห้องส้วม และพื้นที่ที่ใช้ร่วมกัน เช่น พื้น โต๊ะ ที่นั่งรับประทานอาหาร ลิฟต์ ลูกบิดประตู กลอนประตู ก๊อกน้ำ ราวจับ สวิตช์ไฟ พื้นผิว อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง หรือในช่วงที่มีคนใช้งานจำนวนมาก</p> <p>1.5 การกำหนดมาตรการ และดำเนินการคัดแยกขยะ การรวบรวมขยะ การฆ่าเชื้อโรค และเก็บขนขยะมูลฝอย หรือขยะติดเชื้อ (ในกรณีการจัดทำสถานที่กักตัว Quarantine) ผู้มีความเสี่ยงสูง หรือสถานที่ Community Isolation ภายในสถานประกอบการ) เพื่อนำไปกำจัดทุกวัน</p> <p>1.6 สำนวณสภาพการจัดการน้ำเสียและสิ่งปฏิกูล ให้มีการบำบัดอย่างถูกสุขลักษณะก่อนปล่อยออกสู่ชุมชน ไม่ให้น้ำท่วมขังเป็นแหล่งเพาะพันธุ์ของสัตว์แมลงพาหะนำโรค</p> <p>1.7 จัดให้มีสถานที่พักสำรอง ที่แยกต่างหากจากที่พักประจำ เพื่อใช้กักตัว (Quarantine) ผู้มีความเสี่ยงสูง หรือใช้สำหรับรับคนงานเข้ามาใหม่</p> <p>2. ห้องพัก</p> <p>2.1 พื้นที่ห้องพักมีขนาดไม่น้อยกว่า 3 ตารางเมตรต่อ 1 คน และให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร และจัดห้องพักให้มีปริมาณเพียงพอกับจำนวนคนงาน</p> <p>2.2 ที่พักคนงานที่สร้างติดต่อกันทุกระยะ 45 เมตร ต้องเว้นให้มีช่องว่างขนาดไม่น้อยกว่า 2.50 เมตร คั่นตลอดความลึกของที่พักอาศัย</p> <p>2.3 จัดให้มีการระบายอากาศในห้องพัก โดยออกแบบประตู หน้าต่าง หรือช่องระบายอากาศ ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 10 ของพื้นที่ห้อง ทั้งนี้อาจติดตั้งอุปกรณ์ช่วยในการระบายอากาศ เช่น พัดลม หรือพัดลมดูดอากาศ และเปิดประตู หน้าต่าง เพื่อให้อากาศถ่ายเท</p> <p>2.4 มีการทำความสะอาดที่พักเป็นประจำสม่ำเสมอ และเปิดหน้าต่าง ประตู ให้แสงแดดส่อง เพื่อฆ่าเชื้อโรค</p> <p>3. ห้องส้วม</p> <p>3.1 สภาพห้องส้วมมีความปลอดภัย แยกเพศชายและหญิง แข็งแรง สามารถใช้งานได้ ทำด้วยวัสดุที่สามารถรักษาความสะอาดได้ง่าย มีอ่างล้างมือพร้อมสบู่ และน้ำสะอาดใช้อย่างเพียงพอ</p> <p>3.2 จำนวนห้องส้วมต้องเพียงพอกับจำนวนคนงานที่ใช้ ประมาณ 1 ห้องต่อ 25 คน มีบ่อเกรอะ-บ่อซึม รองรับปริมาณการใช้ และมีการสูบล้างสิ่งปฏิกูลออกตามระยะเวลา ไม่ให้ล้นออกสู่ทางระบายน้ำทิ้ง</p> <p>3.3 ขนาดของห้องส้วมแต่ละห้องไม่น้อยกว่า 1 ตารางเมตร พื้นห้องส้วมต้องมีความลาดเอียง เพื่อให้มีการระบายน้ำได้ดี ไม่เกิดการท่วมขัง กรณีมีถังขยะ ควรมีฝาปิด เก็บขยะแล้วผูกปากถุงให้แน่น นำไปทิ้งยังจุดรวมขยะทุกวัน โดยจะต้องมีการล้างทำความสะอาดถังขยะอย่างน้อย สัปดาห์ละ 1 ครั้ง</p> <p>3.4 มีช่องระบายอากาศไม่น้อยกว่า ร้อยละ 10 ของพื้นที่ห้อง หรือมีพัดลมระบายอากาศ และมีแสงสว่างไม่น้อยกว่า 100 ลักซ์ หรือสว่างพอมองเห็นลายมือได้ชัดเจน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุขณะใช้ส้วม</p> <p>3.5 ให้มีการทำความสะอาดห้องส้วมเป็นประจำทุกวัน โดยเน้นให้มีการทำความสะอาดสุขภัณฑ์ที่ใช้ร่วมกันบ่อยๆ เช่น ลูกบิด กลอนประตู ก๊อกน้ำ สวิตช์ไฟ ราวจับ อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง และดูแลไม่ให้มีน้ำเสีย หรือน้ำที่ใช้แล้ว เฉอะแฉะพื้นที่โดยรอบ</p> <p>3.6 มีป้ายแสดงข้อความเตือน เรื่อง สวมหน้ากากผ้า หรือหน้ากากอนามัยตลอดเวลาในขณะที่ใช้งานในห้องส้วม และการล้างมือทุกครั้งหลังการใช้ห้องส้วม</p>			


ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.5 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2550 และ พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2560 (ต่อ)	<p>4. สถานที่อาบน้ำ / ห้องอาบน้ำ</p> <p>4.1 จัดให้มีสถานที่อาบน้ำแยกเป็นสัดส่วน ชาย-หญิง และมีน้ำใช้ที่สะอาดเพียงพอ และมีการทำความสะอาดเป็นประจำทุกวัน</p> <p>4.2 พื้นสถานที่อาบน้ำทำด้วยวัสดุที่สามารถล้างทำความสะอาดง่าย มีความลาดเอียง ไม่น้อยกว่า 1 ใน 100 ส่วน และมีการรวบรวมน้ำเสีย หรือน้ำที่ใช้แล้ว ไม่ให้ท่วมขังในพื้นที่โดยรอบ</p> <p>4.3 สนับสนุนให้คนงานใช้ของใช้ส่วนตัว ไม่ใช่สิ่งของร่วมกับผู้อื่น โดยการใช้ฝักบัว หรือการใช้ถังอาบน้ำส่วนตัว และงดเว้นการใช้อ่างคอนกรีตรองน้ำให้คนงานตากอาบด้วยกัน เพื่อลดความเสี่ยงในการติดเชื้อจากน้ำมูก น้ำลาย ปนเปื้อนกับน้ำที่ใช้อาบ หรือการสัมผัสใกล้ชิดระหว่างบุคคล หรือสิ่งของ</p> <p>4.4 จัดให้มีการป้องกันการติดโรค ด้วยการเว้นระยะห่างระหว่างบุคคล การจำกัดจำนวนคน หรือเหลื่อมเวลาในการเข้าไปใช้สถานที่อาบน้ำ</p> <p>4.5 กรณีที่มีการจัดห้องน้ำหรือห้องอาบน้ำเป็นแต่ละห้อง ควรมีขนาดพื้นที่ของห้องแต่ละห้องไม่น้อยกว่า 1 ตารางเมตร</p> <p>5. การจัดการขยะ</p> <p>5.1 จัดให้มีถังขยะมูลฝอยแบบมีฝาปิด พร้อมใช้งาน มีการคัดแยกขยะ และมีการทำความสะอาดถังขยะและบริเวณจุดรวบรวมเป็นประจำ</p> <p>5.2 การรวบรวมขยะมูลฝอยทั่วไปใส่ถุงขยะ มัดปากถุงให้แน่น และนำไปทิ้งในจุดรวบรวมขยะที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจัดเตรียมไว้ เพื่อนำไปกำจัดอย่างถูกต้อง สำหรับขยะในบริเวณที่พักกักตัว ผู้มีความเสี่ยงสูง หรือ สถานที่แยกกักในชุมชน ให้มีการดำเนินการเพื่อป้องกันการแพร่กระจายเชื้อโรค ตามคำแนะนำ</p> <p>5.3 จัดให้มีจุดรวบรวมขยะ และพักขยะ มีขนาดรองรับปริมาณที่เพียงพอ (3 เท่าของขยะที่เกิดขึ้นแต่ละวัน ไม่น้อยกว่า 2.40 ลิตร/คน/วัน) ตั้งอยู่ในบริเวณที่ขนย้ายสะดวก และมีการจัดการให้มีการขนไปกำจัดทุกวัน ไม่ตกค้าง และดูแลไม่ให้มีน้ำขัง หรือน้ำไหลนองในพื้นที่โดยรอบจุดรวบรวมขยะ เพื่อป้องกันสัตว์แมลงพาหะนำโรค และเหตุเดือดร้อนรำคาญ</p> <p>6. น้ำเสียและสิ่งปฏิกูล</p> <p>6.1 จัดให้มีการรวบรวมน้ำเสีย หรือน้ำที่ใช้แล้ว ไม่ให้ท่วมขังในพื้นที่โดยรอบ</p> <p>6.2 ท่อและบ่อเกรอะหรือถังเก็บสิ่งปฏิกูลอยู่ในสภาพดี ไม่แตก หรือรั่วซึม มีท่อระบายอากาศ</p> <p>6.3 มีการสูบล้างตามระยะเวลาที่กำหนด ไม่ปล่อย หรือตักออกจาระ หรือน้ำจากบ่อเกรอะสู่ภายนอกโดยตรง</p> <p>6.4 การระบายน้ำทิ้งจากน้ำใช้ของสำนักงานชั่วคราว ของบ้านพักคนงาน ซึ่งต้องมีทางระบายน้ำที่เพียงพอสำหรับจำนวนผู้ใช้น้ำแต่ละวัน ประมาณ 150 ลิตร/คน/วัน ระบายสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะโดยมีบ่อพักขยะเพื่อเก็บขยะออกด้วย</p> <p>6.5 บริเวณอาคารสำนักงาน บ้านพักคนงาน ต้องไม่ให้มีน้ำท่วมขังใต้อาคาร ซึ่งเป็นสาเหตุของน้ำเน่าเหม็น หรือเป็นที่เพาะพันธุ์ยุง อันเป็นพาหะของโรคร้ายต่างๆ เช่น โรคไข้เลือดออก</p> <p>7. การดูแลสุขอนามัยและพฤติกรรมที่เหมาะสม</p> <p>7.1 สังเกตอาการของตนเอง หากพบว่ามิใช่ หรือวัดอุณหภูมิได้ตั้งแต่ 37.5 องศาเซลเซียส หรือมีอาการไอ น้ำมูก เจ็บคอ จมูกไม่ได้กลิ่น ลิ้นไม่รับรส หายใจเร็ว หายใจเหนื่อย หรือหายใจลำบาก อย่างใดอย่างหนึ่ง และอาจมีอาการท้องเสียร่วมด้วย ให้หยุดปฏิบัติงาน แจ้งหัวหน้างาน และพบแพทย์ทันที</p> <p>7.2 หลีกเลี่ยงไปในพื้นที่เสี่ยง หรือสถานที่ที่มีความเสี่ยงต่อการแพร่เชื้อ</p> <p>7.3 สวมหน้ากากผ้า หรือหน้ากากอนามัย อุปกรณ์ป้องกันตนเองเพิ่มเติมสำหรับผู้ปฏิบัติงาน เช่น ถุงมือ แขนใสครอบหน้า (Face Shield) ตลอดเวลาขณะปฏิบัติงาน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับลักษณะงานที่ทำ</p> <p>7.4 หมั่นล้างมือด้วยสบู่และน้ำ หรือเจลแอลกอฮอล์บ่อยๆ หลังจากหยิบจับสิ่งของ หรือจุดที่มีการสัมผัสร่วมกัน ก่อนรับประทานอาหาร ภายหลังใช้ส้วม หลีกเลี่ยงการสัมผัสใบหน้า ตา ปาก จมูก โดยไม่จำเป็น ดูแลสุขภาพให้แข็งแรง และดูแลรักษาสุขอนามัยส่วนบุคคล เมื่อกลับถึงบ้านควรอาบน้ำและเปลี่ยนเสื้อผ้าทันที</p> <p>7.5 ขณะปฏิบัติงานและระหว่างพัก ควรเว้นระยะห่างระหว่างบุคคลอย่างน้อย 1 เมตร งดหรือเลี่ยง การพูด ตะโกน โดยเฉพาะการปฏิบัติงานในพื้นที่แคบ หรือมีการระบายอากาศไม่ดี</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :
● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.5 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2550 และ พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2560 (ต่อ)	7.6 ไม่ควรรับประทานอาหารในพื้นที่ปฏิบัติงาน 7.7 ไม่ใช้อุปกรณ์หรือสิ่งของร่วมกัน เช่น แก้วน้ำ จาน ช้อน ผ้าเช็ดมือ ชุดปฏิบัติงาน เป็นต้น 7.8 พนักงานทำความสะอาด พนักงานเก็บรวบรวมขยะ ต้องป้องกันตนเอง โดยสวมหน้ากากผ้า หรือหน้ากากอนามัย สวมถุงมือ ผ่ากันเปื้อน รองเท้าพื้นยางหุ้มแข้ง ใช้ที่คีบยาวเก็บขยะใส่ถุง มัดปากถุงให้มิดชิด นำไปรวบรวมไว้ที่พักขยะ หลีกเลี่ยงการใช้มือสัมผัสใบหน้า ตา ปาก จมูก โดยไม่จำเป็น หลังจากเสร็จสิ้นการปฏิบัติงาน ล้างมือให้สะอาดด้วยสบู่และน้ำ และเมื่อปฏิบัติงานเสร็จในแต่ละวัน หากเป็นไปได้ ควรอาบน้ำและเปลี่ยนเสื้อผ้าทันที 7.9 ให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบของสถานประกอบการอย่างเคร่งครัด			
1.6 พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ.2535 และ พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2560	<p>มาตรา 13 เจ้าของรถซึ่งบรรทุกสัตว์ กรวด หิน ดิน เลน หวาย สิ่งปฏิกูล มูลฝอย หรือสิ่งอื่นใด ต้องจัดให้รถนั้นอยู่ในสภาพที่ป้องกันมิให้มูลสัตว์หรือสิ่งดังกล่าวตกหล่น ร่วงไหล ปลิว พุ้งกระจายลงบนถนนในระหว่างที่ใช้รถนั้น รวมทั้งต้องป้องกันมิให้น้ำมันจากรถรั่วไหลลงบนถนน</p> <p>ถ้ามีกรณีดังกล่าวตามวรรคหนึ่งเกิดขึ้นให้พนักงานเจ้าหน้าที่ เจ้าพนักงานจราจร หรือตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจรมีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขีนำรถไปที่สถานีตำรวจ ที่ทำการขนส่ง หรือสำนักงานขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และยึดรถนั้นไว้จนกว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองจะชำระค่าปรับ</p> <p>มาตรา 23 ห้ามมิให้ผู้ใดเทหรือทิ้งกรวด หิน ดิน เลน หวาย หรือเศษวัสดุก่อสร้างลงในทางน้ำ หรือกองไว้ หรือกระทำด้วยประการใดๆ ให้วัตถุดังกล่าวไหลตกลงในทางน้ำ</p> <p>ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่น หรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำความผิดหนึ่งจัดการขนย้ายวัตถุดังกล่าวออกไปให้ห่างจากทางน้ำภายในระยะเวลาที่เจ้าพนักงานท้องถิ่น หรือพนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด และถ้าการกระทำผิดดังกล่าวเป็นอุปสรรคต่อการระบายน้ำหรือทำให้ท่อระบายน้ำ คุ คลอง ตื้นเขิน ให้มีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำการตามวรรคหนึ่งแก้ไขให้ทางน้ำดังกล่าวคืนสู่สภาพเดิม ถ้าละเลยเพิกเฉย นอกจากมีความผิดฐานขัดคำสั่งเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญาแล้ว ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินคดีสำหรับความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ต่อไป</p> <p>มาตรา 29 ห้ามมิให้ผู้ใดถ่ายอุจจาระหรือปัสสาวะลงในที่สาธารณะ หรือสถานสาธารณะ ซึ่งมีใช้สถานที่ที่ราชการส่วนท้องถิ่นได้จัดไว้เพื่อการนั้น</p> <p>มาตรา 30 ห้ามมิให้ผู้ใดเท ปล่อย หรือระบายอุจจาระ หรือปัสสาวะจากอาคาร หรือยานพาหนะลงในทางน้ำ</p> <p>มาตรา 33 ห้ามมิให้ผู้ใดเท หรือทิ้งสิ่งปฏิกูล มูลฝอย น้ำโสโครก หรือสิ่งอื่นใดลงบนถนนหรือในทางน้ำ</p> <p>ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่เจ้าของ หรือผู้ครอบครองเรือ หรืออาคารประเภทเรือนแพ ซึ่งจอด หรืออยู่ในท้องที่ที่เจ้าพนักงานท้องถิ่นยังไม่ได้จัดส้วมสาธารณะ หรือภาชนะสำหรับทิ้งสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย</p> <p>มาตรา 34 ห้ามมิให้ผู้ใดเท หรือระบายอุจจาระ หรือปัสสาวะจากอาคาร หรือยานพาหนะลงในที่สาธารณะ หรือในสถานสาธารณะ</p> <p>มาตรา 34/3 เพื่อประโยชน์ในการรักษาความสะอาดและการจัดระเบียบในการคัดแยก เก็บขน และการกำจัดสิ่งปฏิกูลและมูลฝอย ให้ราชการส่วนท้องถิ่นมีหน้าที่ออกข้อกำหนดของท้องถิ่นมีหน้าที่ออกข้อกำหนดของท้องถิ่น ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) กำหนดหลักเกณฑ์การจัดให้มีที่รองรับสิ่งปฏิกูลและมูลฝอยในสถานที่เอกชนที่เปิดให้ประชาชนเข้าไปได้</p> <p>(2) กำหนดวิธีการคัดแยก เก็บ ขน และกำจัดสิ่งปฏิกูลและมูลฝอย</p> <p>(3) กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมในการบริการของราชการส่วนท้องถิ่น หรือหน่วยงานของรัฐ หรือราชการส่วนท้องถิ่นอื่น รวมทั้งองค์การบริหารส่วนจังหวัดหรือเอกชนที่ราชการส่วนท้องถิ่นมอบหมายให้ดำเนินการแทน ในการเก็บ ขน และกำจัดสิ่งปฏิกูลและมูลฝอย ไม่เกินอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง</p> <p>(4) กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตตามมาตรา 34/2 ไม่เกินอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง</p> <p>(5) กำหนดการอื่นใดที่จำเป็นเกี่ยวกับการจัดการสิ่งปฏิกูลและมูลฝอย เพื่อให้ถูกต้องด้วยสุลักษณะ</p> <p>การปฏิบัติหน้าที่ของราชการส่วนท้องถิ่นในการคัดแยก เก็บ ขน และกำจัดสิ่งปฏิกูลและมูลฝอยราชการส่วนท้องถิ่นต้องดำเนินการให้เป็นไปตามข้อกำหนดของท้องถิ่นตามวรรคหนึ่งด้วย ทั้งนี้ให้ราชการส่วนท้องถิ่นมีหน้าที่จัดให้มีที่รองรับสิ่งปฏิกูลและมูลฝอยตามที่สาธารณะและสถานสาธารณะให้เพียงพอและถูกสุขลักษณะ</p>	●	กิจกรรมการก่อสร้างที่ผ่านมา ทางโครงการได้ดำเนินการปฏิบัติ/ควบคุมดูแลพร้อมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการปิดคลุมท้ายรถบรรทุกที่ใช้ในการลำเลียงเศษมวลดินและวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้มิดชิด เพื่อป้องกันการรบกวนของเศษดินตกลงสู่ผิวจราจรจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยเก็บกวาดเศษดินที่ตกหล่นบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและเส้นทางที่ใช้ลำเลียงขนส่งเศษมวลดินและวัสดุก่อสร้างโครงการอย่างสม่ำเสมอ เพื่อรักษาความสะอาดผิวจราจรป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและการชะล้างเศษมวลดินลงสู่ระบบระบายน้ำตามแนวเส้นทางโครงการรวมทั้งให้มีการจัดการด้านสุขาภิบาลต่างๆ ให้เพียงพอ ได้แก่ ห้องน้ำ-ห้องส้วม ถึงบำบัดน้ำเสีย และถังขยะเพื่อลดผลกระทบจากกิจกรรมของคนงานก่อสร้าง และประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามาดำเนินการจัดเก็บขยะมูลฝอย เป็นต้น	 รถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง  ห้องน้ำ-ห้องส้วม

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.7 พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2551 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2551 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2553 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2560 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2560 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2562	<p>มาตรา 23 ว่าด้วยการกำหนดเวลาการทำงาน โดยกำหนดเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดการทำงานแต่ละวันของลูกจ้างไม่เกินเวลาทำงานของแต่ละประเภทงาน ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง แต่วันหนึ่ง ไม่เกิน 8 ชั่วโมงและเมื่อรวมเวลาทำงานทั้งสิ้นแล้ว สัปดาห์หนึ่งต้องไม่เกิน 48 ชั่วโมง เว้นแต่งานที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพและความปลอดภัยของลูกจ้างตามที่กำหนดในกฎกระทรวง จะมีเวลาทำงานปกติวันหนึ่งต้องไม่เกิน 7 ชั่วโมง แต่เมื่อรวมเวลาทำงานทั้งสิ้นแล้ว สัปดาห์หนึ่งไม่เกิน 42 ชั่วโมง</p> <p>หมวด 8 ว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ตามมาตรา 103 ระบุว่า “ให้รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานให้นายจ้างดำเนินการในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน”</p> <p>ปัจจุบันได้มีการออกกฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2549 และกฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ.2549 ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้</p> <p>กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2549 ออกตามความในมาตรา 6 และมาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 และประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 123 ตอนที่ 65 ก เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน พ.ศ.2549 มีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง ดังนี้</p> <p>หมวด 1 บททั่วไป : กล่าวถึงการกำหนดให้นายจ้างมีข้อบังคับและคู่มือว่าด้วยความปลอดภัยในการทำงานไว้ในสถานประกอบกิจการ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน รวมทั้งกำหนดคุณสมบัติและหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานดังกล่าว</p> <p>หมวด 2 คณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบกิจการ : กล่าวถึงการจัดตั้งหน่วยงานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบกิจการ รวมถึงการได้มา และหน้าที่ความรับผิดชอบของคณะกรรมการฯ ดังกล่าว</p> <p>หมวด 3 หน่วยงานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบกิจการ : กล่าวถึงการจัดตั้งหน่วยงานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบกิจการ รวมทั้งกำหนดหน้าที่ของหน่วยงานด้านความปลอดภัยดังกล่าว</p> <p>กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ.2549 ซึ่งออกตามความในมาตรา 6 และมาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 123 ตอนที่ 23 ก วันที่ 6 มีนาคม พ.ศ.2549 และมีผลบังคับใช้ในวันที่ 6 กันยายน พ.ศ.2549 โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้</p> <p>หมวด 4 ว่าด้วยการคุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล ประกอบด้วย</p> <p>ข้อ 13 อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ต้องมีมาตรฐาน ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ชุดแต่งกาย รองเท้า และถุงมือ สำหรับป้องกันความร้อน ต้องทำด้วยวัสดุที่มีน้ำหนักเบาสามารถกันความร้อนจากแหล่งกำเนิดความร้อนเพื่อให้อุณหภูมิในร่างกายเกิน 38 องศาเซลเซียส</p> <p>(2) หมวกนิรภัย (Safety Hat) ต้องเป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม หมวกนิรภัยที่มีอุปกรณ์ส่องแสงสว่างจะต้องมีอุปกรณ์ที่ทำให้แสงสว่างส่องไปข้างหน้าที่มีความเข้มในระยะ 3 เมตร ไม่น้อยกว่า 20 ลักซ์ ติดอยู่ที่หมวกด้วย</p> <p>(3) แว่นตาลดแสง (Safety Glasses) ต้องทำด้วยวัสดุซึ่งสามารถลดความจ้าของแสงลงให้อยู่ในระดับที่ไม่เป็นอันตรายต่อสายตา กรอบแว่นตาต้องมีน้ำหนักเบาและมีกระบังแสงซึ่งมีลักษณะอ่อน</p> <p>(4) กระบังหน้าลดแสง (Face Shield) ต้องทำด้วยวัสดุสีที่สามารถลดความจ้าของแสงลงให้อยู่ในระดับที่ไม่เป็นอันตรายต่อสายตา กรอบกระบังหน้าต้องมีน้ำหนักเบาและไม่ติดไฟง่าย</p> <p>(5) ปลั๊กลดเสียง (Ear Plugs) ต้องทำด้วยพลาสติก ยาง หรือวัสดุอื่นที่อ่อนนุ่มและไม่ระคายเคืองใช้ใส่ช่องหูทั้งสองข้าง และสามารถลดระดับเสียงลงได้ไม่น้อยกว่า 15 เดซิเบลเอ</p>	●	จากการก่อสร้างโครงการที่ผ่านมา ในการก่อสร้างโครงการได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานต่างๆ เช่น กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้แก่คนงานอย่างเพียงพอตามความเหมาะสมของงาน เช่น หมวกแข็ง รองเท้าพื้นยางหุ้มส้น ถุงมือยาง เข็มขัดนิรภัย เป็นต้น รวมทั้งจัดให้มีการอบรมผู้ปฏิบัติงานก่อนเริ่มปฏิบัติงาน เกี่ยวกับวิธีใช้ การดูแล บำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ ให้ถูกต้องและเข้าใจและเหมาะสมกับประเภทของงานที่ได้รับมอบหมาย ก่อนเริ่มปฏิบัติงาน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน จึงถือว่ากรมทางหลวงได้ดำเนินสอดคล้องตามที่กฎหมายที่กำหนด	 <p>คนงานสวมใส่อุปกรณ์ ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล</p>

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :
● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1				
การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.7 พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2551 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2551 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2553 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2560 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2560 พรบ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2562 (ต่อ)	<p>(6) ครอบหูลดเสียง (Ear Muffs) ต้องทำด้วยพลาสติก ยาง หรือวัสดุอื่นที่อ่อนนุ่มและไม่ระคายเคืองใช้ครอบหูทั้งสองข้าง และสามารถลดระดับเสียงลงได้ไม่น้อยกว่า 25 เดซิเบลเอ</p> <p>ข้อ 14 นายจ้างต้องจัดให้มีการบริหารการจัดการเกี่ยวกับวิธีการเลือกและการใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล โดยต้องจัดให้ลูกจ้างได้รับการฝึกอบรมเกี่ยวกับวิธีการใช้และการบำรุงรักษาอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล รวมทั้งระเบียบในการใช้ต้องจัดทำขึ้นเองอย่างมีระบบและสามารถให้พนักงานตรวจสอบได้ตลอดเวลาทำการ</p> <p>ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องความปลอดภัยในการทำงานก่อสร้าง: ออกตามความในประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 103 ลงวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ.2515 เพื่อกำหนดสวัสดิการเกี่ยวกับความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานสำหรับลูกจ้าง โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน พ.ศ.2519 และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม พ.ศ.2519 โดยมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง ดังนี้</p> <p>หมวด 2: ว่าด้วยการคุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล ประกอบด้วย</p> <p>1) ให้นายจ้างจัดให้ลูกจ้างซึ่งทำงานเกี่ยวกับช่างไม้ สวมหมวกเหล็กและรองเท้ายางหุ้มส้น ตลอดเวลาที่ลูกจ้างทำงาน</p> <p>2) ให้นายจ้างจัดให้ลูกจ้างซึ่งทำงานเกี่ยวกับงานช่างเหล็ก สวมหมวกแข็ง ถุงมือ และรองเท้ายางหุ้มส้นตลอดเวลาที่ลูกจ้างทำงาน</p> <p>3) ให้นายจ้างจัดให้ลูกจ้างซึ่งทำงานเกี่ยวข้องกับงานคอนกรีตสวมหมวกแข็ง ถุงมือยาง หรือวัสดุอื่นที่คล้ายกัน และรองเท้ายางหุ้มส้น ตลอดเวลาที่ลูกจ้างทำงาน</p> <p>4) ให้นายจ้างจัดให้ลูกจ้างซึ่งทำงานเกี่ยวกับงานก่ออิฐ ฉาบปูน หรือตกแต่งผิวปูน สวมหมวกแข็ง ถุงมือยาง และรองเท้ายางหุ้มส้นตลอดเวลาที่ลูกจ้างทำงาน</p> <p>5) ให้นายจ้างจัดให้ลูกจ้างซึ่งทำงานกรรมกรสวมหมวกแข็ง ถุงมือ และรองเท้ายางหุ้มส้นตลอดเวลาที่ลูกจ้างทำงาน</p> <p>6) งานใดที่มีลักษณะไม่เหมาะสมแก่การที่จะให้ลูกจ้างใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล นายจ้างอาจผ่อนผันให้ลูกจ้างระงับการใช้อุปกรณ์นั้นเฉพาะการปฏิบัติงานในลักษณะเช่นว่านั้นเป็นการชั่วคราวได้</p> <p>7) อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล จะต้องให้เป็นไปตามมาตรฐานดังต่อไปนี้</p> <p>(1) หมวกแข็ง จะต้องมีย่าน้ำหนักไม่เกิน 424 กรัม ต้องทำด้วยวัสดุที่ไม่ใช่โลหะและมีความต้านทานสามารถทนแรงกระแทกได้ไม่น้อยกว่า 385 กิโลกรัม ภายในหมวกจะต้องมีรองหมวกทำด้วยหนังพลาสติก ผ้า หรือวัสดุอื่นที่คล้ายกัน อยู่ห่างผนังหมวกไม่น้อยกว่า 1 ซม. ซึ่งสามารถปรับระยะได้ตามขนาดศีรษะกระทบกับผนังหมวก</p> <p>(2) ถุงมือ ต้องมีความยาวหุ้มถึงข้อมือ มีลักษณะใช้สวมกับนิ้วมือได้ทุกนิ้ว</p> <p>(3) ถุงมือยาง ต้องทำด้วยยาง หรือวัสดุอื่นที่คล้ายคลึงกัน มีความยาวหุ้มถึงข้อมือ มีลักษณะใช้สวมกับนิ้วมือได้ทุกนิ้ว มีความเหนียว ไม่ฉีกขาดง่าย และสามารถกันน้ำได้</p> <p>(4) รองเท้ายางหุ้มแข้ง ต้องทำด้วยยางหรือยางผสมวัสดุอื่น เมื่อสวมแล้วมีความสูงไม่น้อยกว่าครึ่งแข้งสามารถกันน้ำได้</p> <p>(5) เข็มขัดนิรภัย และเชือกนิรภัย วัสดุที่ใช้ทำเข็มขัด จะต้องทำด้วยหนังไนลอน ผ้าฝ้ายถัก หรือวัสดุอื่นที่คล้ายกัน จะต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่า 5 ซม. และสามารถทนแรงดึงได้ไม่น้อยกว่า 1,150 กก.เชือกนิรภัยจะต้องมีความเหนียว ทนแรงดึงไม่น้อยกว่า 1,150 กก</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

●

ปฏิบัติ

○

ไม่ปฏิบัติ

◐

ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖

ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554	<p>มาตรา 6 ให้นายจ้างมีหน้าที่จัดและดูแลสถานประกอบกิจการและลูกจ้างให้มีสภาพการทำงานและสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ปลอดภัยและถูกสุขลักษณะ รวมทั้งส่งเสริมสนับสนุนการปฏิบัติงานของลูกจ้างมิให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ และสุขภาพอนามัยให้ลูกจ้างมีหน้าที่ให้ความร่วมมือกับนายจ้างในการดำเนินการและส่งเสริมด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้างและสถานประกอบกิจการ</p> <p>มาตรา 8 ให้นายจ้างบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวง การกำหนดมาตรฐานตามวรรคหนึ่ง ให้นายจ้างจัดทำเอกสารหรือรายงานใด โดยมีการตรวจสอบหรือรับรองโดยบุคคล หรือนิติบุคคลตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ให้ลูกจ้างมีหน้าที่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อม ในการทำงานตามมาตรฐานที่กำหนดในวรรคหนึ่ง</p> <p>มาตรา 13 ให้นายจ้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน บุคลากร หน่วยงาน หรือคณะบุคคลเพื่อดำเนินการด้านความปลอดภัยในสถานประกอบกิจการตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง</p> <p>เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานและบุคลากรตามวรรคหนึ่งจะต้องขึ้นทะเบียนต่อ กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน</p> <p>ให้นำบทบัญญัติมาตรา 9 วรรคสอง และมาตรา 10 มาใช้บังคับกับการขึ้นทะเบียนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน โดยอนุโลม</p> <p>มาตรา 14 ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างทำงานในสภาพการทำงานหรือสภาพแวดล้อมในการทำงานที่อาจทำให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ หรือสุขภาพอนามัย ให้นายจ้างแจ้งให้ลูกจ้างทราบถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการทำงาน และแจกคู่มือปฏิบัติงานให้ลูกจ้างทุกคนก่อนที่ลูกจ้างจะเข้าทำงาน เปลี่ยนงาน หรือเปลี่ยนสถานที่ทำงาน</p> <p>มาตรา 16 ให้นายจ้างจัดให้ผู้บริหาร หัวหน้างาน และลูกจ้างทุกคนได้รับการฝึกอบรม ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อให้บริหารจัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานได้อย่างปลอดภัย</p> <p>ในกรณีที่นายจ้างรับลูกจ้างเข้าทำงาน เปลี่ยนงาน เปลี่ยนสถานที่ทำงาน หรือเปลี่ยนแปลงเครื่องจักรหรืออุปกรณ์ ซึ่งอาจทำให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ หรือสุขภาพอนามัยให้นายจ้างจัดให้มีการฝึกอบรมลูกจ้างทุกคนก่อนการเริ่มทำงาน</p> <p>การฝึกอบรมตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด</p> <p>มาตรา 17 ให้นายจ้างติดประกาศสัญลักษณ์เตือนอันตรายและเครื่องหมายเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน รวมทั้งข้อความแสดงสิทธิและหน้าที่ของนายจ้างและลูกจ้างตามที่อธิบดีประกาศกำหนดในที่ที่เห็นได้ง่าย ณ สถานประกอบกิจการ</p> <p>มาตรา 19 ในกรณีที่นายจ้างเช่าอาคาร สถานที่ เครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์ หรือสิ่งอื่นใดที่นำมาใช้ในสถานประกอบกิจการ ให้นายจ้างมีอำนาจดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับอาคาร สถานที่ เครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์หรือสิ่งอื่นใดที่เช่านั้น ตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 8</p> <p>การดำเนินการตามวรรคหนึ่งไม่ก่อให้เกิดสิทธิแก่ผู้มีกรรมสิทธิในอาคาร สถานที่ เครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์หรือสิ่งอื่นใดซึ่งให้เช่า หรือผู้ให้เช่าในอันที่จะเรียกร้องค่าเสียหายหรือค่าทดแทนใด ๆ ตลอดจนการบอกเลิกสัญญาเช่า</p> <p>มาตรา 20 ให้ผู้บริหารหรือหัวหน้างานมีหน้าที่สนับสนุนและร่วมมือกับนายจ้างและบุคลากรอื่น เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามมาตรา 8 มาตรา 16 มาตรา 17 และมาตรา 22</p>	●	โครงการได้กำหนดให้มีผู้รับเหมาก่อสร้าง จัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย (จป.) เพื่อทำหน้าที่ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยให้แก่ผู้ปฏิบัติงานก่อสร้าง รวมทั้งควบคุม/ดูแลการจัดเตรียมอุปกรณ์ความปลอดภัยต่างๆ ให้แก่ผู้ปฏิบัติงานก่อสร้างอย่างเหมาะสมกับลักษณะงานแต่ละประเภท ทั้งนี้โครงการได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ดังนั้น จึงถือว่ากรมทางหลวงได้ดำเนินสอดคล้องตามที่กฎหมายที่กำหนด	-

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

●

ปฏิบัติ

○

ไม่ปฏิบัติ

◐

ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖

ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>มาตรา 21 ลูกจ้างมีหน้าที่ดูแลสภาพแวดล้อมในการทำงานตามมาตรฐานที่กำหนด ในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 8 เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ และสุขภาพอนามัย โดยคำนึงถึงสภาพของงานและพื้นที่ที่รับผิดชอบ</p> <p>ในกรณีที่ลูกจ้างทราบถึงข้อบกพร่องหรือการชำรุดเสียหาย และไม่สามารถแก้ไขได้ด้วยตนเอง ให้แจ้งต่อเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน หัวหน้างาน หรือผู้บริหาร และให้เจ้าหน้าที่ ความปลอดภัยในการทำงาน หัวหน้างาน หรือผู้บริหาร แจ้งเป็นหนังสือต่อนายจ้างโดยไม่ชักช้า</p> <p>ในกรณีที่หัวหน้างานทราบถึงข้อบกพร่องหรือการชำรุดเสียหายซึ่งอาจทำให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ หรือสุขภาพอนามัย ต้องดำเนินการป้องกันอันตรายนั้นภายในขอบเขต ที่รับผิดชอบหรือที่ได้รับมอบหมายทันทีที่ทราบ กรณีไม่อาจดำเนินการได้ ให้แจ้งผู้บริหารหรือนายจ้าง ดำเนินการแก้ไขโดยไม่ชักช้า</p> <p>มาตรา 22 ให้นายจ้างจัดและดูแลให้ลูกจ้างสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่ได้มาตรฐานตามที่อธิบดีประกาศกำหนด</p> <p>ลูกจ้างมีหน้าที่สวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลและดูแลรักษาอุปกรณ์ตามวรรคหนึ่งให้สามารถใช้งานได้ตามสภาพและลักษณะของงานตลอดระยะเวลาทำงาน</p> <p>ในกรณีที่ลูกจ้างไม่สวมใส่อุปกรณ์ดังกล่าว ให้นายจ้างสั่งให้ลูกจ้างหยุดการทำงานนั้นจนกว่า ลูกจ้างจะสวมใส่อุปกรณ์ดังกล่าว</p> <p>มาตรา 23 ให้ผู้รับเหมาขั้นต้นและผู้รับเหมาช่วงตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน มีหน้าที่ดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของลูกจ้าง เช่นเดียวกับนายจ้าง</p> <p>ในกรณีที่นายจ้างเป็นผู้รับเหมาช่วง และมีผู้รับเหมาช่วงถัดขึ้นไป ให้ผู้รับเหมาช่วงถัดขึ้นไป ตลอดสายจนถึงผู้รับเหมาขั้นต้นที่มีลูกจ้างทำงานในสถานประกอบกิจการเดียวกัน มีหน้าที่ร่วมกันในการจัดสถานที่ทำงานให้มีสภาพการทำงานที่ปลอดภัย และมีสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ถูกสุขลักษณะเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้างทุกคน</p> <p>มาตรา 32 เพื่อประโยชน์ในการควบคุม กำกับ ดูแลการดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ให้นายจ้างดำเนินการดังต่อไปนี้</p> <p>(1) จัดให้มีการประเมินอันตราย</p> <p>(2) ศึกษาผลกระทบของสภาพแวดล้อมในการทำงานที่มีผลต่อลูกจ้าง</p> <p>(3) จัดทำแผนการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานและจัดทำแผนการควบคุมดูแลลูกจ้างและสถานประกอบกิจการ</p> <p>(4) ส่งผลการประเมินอันตราย การศึกษาผลกระทบ แผนการดำเนินงานและแผนการควบคุมตาม (1) (2) และ (3) ให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย</p> <p>หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ประเภทกิจการ ขนาดของกิจการที่ต้องดำเนินการ และระยะเวลาที่ต้องดำเนินการ ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา</p> <p>ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง นายจ้างจะต้องปฏิบัติตามคำแนะนำและได้รับการรับรองผลจากผู้ชำนาญการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน</p> <p>มาตรา 34 ในกรณีที่สถานประกอบกิจการใดเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง หรือลูกจ้างประสบอันตรายจากการทำงาน ให้นายจ้างดำเนินการดังต่อไปนี้</p> <p>(1) กรณีที่ลูกจ้างเสียชีวิต ให้นายจ้างแจ้งต่อพนักงานตรวจความปลอดภัยในทันทีที่ทราบ โดยโทรศัพท์ โทรสาร หรือวิธีอื่นใดที่มีรายละเอียดพอสมควร และให้แจ้งรายละเอียดและสาเหตุ เป็นหนังสือภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ลูกจ้างเสียชีวิต</p> <p>(2) กรณีที่สถานประกอบกิจการได้รับความเสียหายหรือต้องหยุดการผลิต หรือมีบุคคลในสถานประกอบกิจการประสบอันตรายหรือได้รับความเสียหาย อันเนื่องมาจากเพลิงไหม้ การระเบิด สารเคมีรั่วไหล หรืออุบัติเหตุร้ายแรงอื่น ให้นายจ้างแจ้งต่อพนักงานตรวจความปลอดภัยในทันทีที่ทราบ โดยโทรศัพท์ โทรสาร หรือวิธีอื่นใด และให้แจ้งเป็นหนังสือโดยระบุสาเหตุ อันตรายที่เกิดขึ้น ความเสียหาย การแก้ไขและวิธีการป้องกันการเกิดซ้ำอีกภายในเจ็ดวันนับแต่วันเกิดเหตุ</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

☒ ปฏิบัติ

☐ ไม่ปฏิบัติ

☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

☒ ไม่สามารถประเมินผลได้

☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>(3) กรณีที่มีลูกจ้างประสบอันตราย หรือเจ็บป่วยตามกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทน เมื่อนายจ้างแจ้งการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยต่อสำนักงานประกันสังคมตามกฎหมายดังกล่าวแล้ว ให้นายจ้างส่งสำเนาหนังสือแจ้งนั้นต่อพนักงานตรวจความปลอดภัยภายในเจ็ดวันด้วยการแจ้งเป็นหนังสือตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนดและเมื่อพนักงานตรวจความปลอดภัยได้รับแจ้งแล้ว ให้ดำเนินการตรวจสอบและหามาตรการป้องกันอันตรายโดยเร็ว</p> <p>กฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ.2559 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม พ.ศ.2559)</p> <p>หมวด 2 แสงสว่าง</p> <p>ข้อ 5 นายจ้างต้องใช้หรือจัดให้มีฉาก แผ่นฟิล์มกรองแสง หรือมาตรการอื่นที่เหมาะสมและเพียงพอเพื่อป้องกันมิให้แสงตรงหรือแสงสะท้อนจากแหล่งกำเนิดแสงหรือดวงอาทิตย์ที่มีแสงจ้าส่องเข้านัยน์ตาลูกจ้างโดยตรงในขณะทำงาน ในกรณีที่ไม่อาจป้องกันได้ ต้องจัดให้ลูกจ้างสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตามที่กำหนดไว้ในหมวด 4 ตลอดเวลาที่ทำงาน</p> <p>หมวด 3 เสียง</p> <p>ข้อ 7 นายจ้างต้องควบคุมระดับเสียงมิให้ลูกจ้างได้รับสัมผัสเสียงในบริเวณสถานประกอบกิจการที่มีระดับเสียงสูงสุด (peak sound pressure level) ของเสียงกระทบหรือเสียงกระแทก (impact or impulse noise) เกิน 140 เดซิเบล หรือได้รับสัมผัสเสียงที่มีระดับเสียงต่อเนื่องแบบคงที่ (continuous steady noise) เกินกว่า 115 เดซิเบลเอ</p> <p>ข้อ 8 นายจ้างต้องควบคุมระดับเสียงที่ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดเวลาการทำงานในแต่ละวัน (Time Weighted Average-TWA) มิให้เกินมาตรฐานตามที่อธิบดีประกาศกำหนด</p> <p>ข้อ 9 ภายในสถานประกอบกิจการที่สภาวะการทำงานมีระดับเสียงเกินมาตรฐานที่กำหนดในข้อ 7 หรือมีระดับเสียงที่ลูกจ้างได้รับเกินมาตรฐานที่กำหนดในข้อ 8 นายจ้างต้องให้ลูกจ้างหยุดทำงานจนกว่าจะได้ปรับปรุงหรือแก้ไขให้ระดับเสียงเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด และให้นายจ้างดำเนินการปรับปรุงหรือแก้ไขทางด้านวิศวกรรม โดยการควบคุมที่ต้นกำเนิดของเสียงหรือทางผ่านของเสียงหรือบริหารจัดการเพื่อควบคุมระดับเสียงที่ลูกจ้างจะได้รับให้ไม่เกินมาตรฐานที่กำหนด และจัดให้มีการปิดประกาศและเอกสารหรือหลักฐานในการดำเนินการปรับปรุงหรือแก้ไขดังกล่าวไว้ เพื่อให้พนักงานตรวจความปลอดภัยสามารถตรวจสอบได้</p> <p>ในกรณีที่ไม่สามารถดำเนินการตามวรรคหนึ่งได้ นายจ้างต้องจัดให้ลูกจ้างสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตามที่กำหนดไว้ในหมวด 4 ตลอดเวลาที่ทำงาน เพื่อลดระดับเสียงที่สัมผัสในหูเมื่อสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลแล้ว โดยให้อยู่ในระดับไม่เกินมาตรฐานตามที่กำหนดไว้ในข้อ 7 และข้อ 8การคำนวณระดับเสียงที่สัมผัสในหูเมื่อสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตามวรรคสองให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด</p> <p>ข้อ 10 ในบริเวณที่มีระดับเสียงเกินมาตรฐานที่กำหนดในข้อ 7 หรือข้อ 8 นายจ้างต้องจัดให้มีเครื่องหมายเตือนให้ใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลติดไว้ให้ลูกจ้างเห็นได้โดยชัดเจน</p> <p>ข้อ 11 ในกรณีที่สภาวะการทำงานในสถานประกอบกิจการมีระดับเสียงที่ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานแปดชั่วโมงตั้งแต่ 85 เดซิเบลเอขึ้นไป ให้นายจ้างจัดให้มีมาตรการอนุรักษ์การได้ยินในสถานประกอบกิจการตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดีประกาศกำหนด</p> <p>หมวด 4 อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล</p> <p>ข้อ 12 นายจ้างต้องจัดให้มีและดูแลให้ลูกจ้างใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตามความเหมาะสมกับลักษณะงานตลอดเวลาที่ทำงาน ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) งานที่มีระดับความร้อนเกินมาตรฐานที่กำหนด ให้สวมใส่ชุดแต่งกาย รองเท้า และถุงมือสำหรับป้องกันความร้อน</p> <p>(2) งานที่มีแสงตรงหรือแสงสะท้อนจากแหล่งกำเนิดแสงหรือดวงอาทิตย์ที่มีแสงจ้าส่องเข้านัยน์ตาโดยตรง ให้สวมใส่แว่นตาลดแสงหรือกระบังหน้าลดแสง</p> <p>(3) งานที่ทำในสถานที่มืด ทึบ และคับแคบ ให้สวมใส่หมวกนิรภัยที่มีอุปกรณ์ส่องแสงสว่าง</p> <p>(4) งานที่มีระดับเสียงเกินมาตรฐานที่กำหนด ให้สวมใส่ปลั๊กลดเสียงหรือที่ครอบหูลดเสียง</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

☒ ปฏิบัติ

☐ ไม่ปฏิบัติ

☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

☒ ไม่สามารถประเมินผลได้

☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>ข้อ 13 ให้นายจ้างบำรุงรักษาอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัย รวมทั้งจัดให้ลูกจ้างได้รับการฝึกอบรมเกี่ยวกับวิธีการใช้และบำรุงรักษาอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล และเก็บหลักฐานการฝึกอบรมไว้ ณ สถานประกอบกิจการเพื่อให้พนักงานตรวจความปลอดภัยสามารถตรวจสอบได้</p> <p>กฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ.2564 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 2 มีนาคม พ.ศ. 2564) โดยมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง ดังนี้</p> <p>ข้อ 3 ก่อนเริ่มงานก่อสร้างไม่น้อยกว่าสิบห้าวัน ให้นายจ้างแจ้งแจ้งข้อมูลงานก่อสร้างดังต่อไปนี้ต่ออธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย</p> <p>(1) งานอาคารที่มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นหรือชั้นใดชั้นหนึ่งในหลังเดียวกันเกิน 2,000 ตารางเมตรหรืออาคารที่มีความสูงตั้งแต่ 15 เมตรขึ้นไป และมีพื้นที่รวมกันทุกชั้น หรือชั้นใดชั้นหนึ่งในหลังเดียวกันเกิน 1,000 ตารางเมตร</p> <p>(2) งานอาคารที่มีความสูงตั้งแต่ 23 เมตรขึ้นไป</p> <p>(3) งานสะพานที่มีความยาวระหว่างกึ่งกลางตอม่อแรกถึงกึ่งกลางตอม่อสุดท้ายตั้งแต่ 30 เมตรขึ้นไป งานสะพานข้ามทางแยกหรือทางยกระดับ สะพานกลับรถ หรือทางแยกต่างระดับ</p> <p>(4) งานขุด งานซ่อมแซม หรืองานรื้อถอนระบบสาธารณูปโภคที่ลึกตั้งแต่ 3 เมตรขึ้นไป</p> <p>(5) งานอุโมงค์หรือทางลอด</p> <p>(6) งานก่อสร้างอื่นที่อธิบดีประกาศกำหนด การแจ้งตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามแบบและวิธีการที่อธิบดีกำหนด ซึ่งอย่างน้อยต้องกำหนดให้แจ้งวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ด้วย</p> <p>ข้อ 4 นายจ้างต้องดำเนินการให้พื้นที่ทำงานก่อสร้างมีความมั่นคงแข็งแรง สามารถรองรับน้ำหนักเครื่องจักร อุปกรณ์ และวัสดุในงานก่อสร้างได้อย่างปลอดภัย</p> <p>ข้อ 5 นายจ้างต้องจัดให้มีผู้ควบคุมงานทำหน้าที่ตรวจความปลอดภัยในการทำงาน ก่อนการทำงาน และขณะทำงานทุกขั้นตอน เพื่อให้เกิดความปลอดภัย</p> <p>ข้อ 6 นายจ้างต้องจัดให้มีการรักษาความสะอาดในบริเวณเขตก่อสร้าง โดยจัดเก็บวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างให้เรียบร้อย และแยกของเหลือใช้ หรือขยะทั้งที่เป็นอันตรายและไม่เป็นอันตราย</p> <p>ข้อ 7 ในกรณีที่จะต้องมีการขนย้ายดินที่ขุดออกจากเขตก่อสร้าง นายจ้างต้องจัดให้มีสถานที่เก็บกองดินที่จะขนย้ายอย่างเหมาะสม และต้องกำหนดมาตรการป้องกันอันตรายอันเกิดจากการเก็บกองดิน รวมทั้งการพังกระจายของฝุ่นอันเกิดจากการเก็บกองดินนั้น รวมทั้งการพังกระจายของฝุ่นอันเกิดจากดินดังกล่าวด้วย</p> <p>ข้อ 8 ในกรณีที่ลูกจ้างต้องทำงานก่อสร้างบนพื้นต่างระดับที่มีความสูงตั้งแต่ 1.5 เมตร ขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มีบันไดหรือทางลาดพร้อมทั้งติดตั้งราวกันตกตามมาตรฐานของสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ หรือมาตรการอื่นใด เพื่อให้เกิดความปลอดภัย</p> <p>ข้อ 9 นายจ้างต้องมิให้ลูกจ้างทำงานก่อสร้างในขณะที่เกิดภัยธรรมชาติ หรือมีเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยธรรมชาติ หรือมีเหตุอื่นใดที่อาจจะทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการทำงานของลูกจ้าง เว้นแต่เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในงานก่อสร้าง หรือเพื่อการช่วยเหลือหรือการบรรเทาเหตุ โดยให้นายจ้างแจ้งให้ลูกจ้างทราบถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการทำงาน ก่อนเข้าทำงาน และกำหนดมาตรการป้องกันอันตรายของลูกจ้างนั้นด้วย</p> <p>ข้อ 10 นายจ้างต้องจัดให้มีแสงสว่างฉุกเฉินในเขตก่อสร้างให้เพียงพอ เพื่อใช้ในเวลาที่ไฟฟ้าดับ</p> <p>ข้อ 11 นายจ้างต้องติดป้ายเตือนอันตราย สัญญาณแสงสีส้ม ณ ทางเข้าออกของยานพาหนะทุกแห่ง และจัดให้มีผู้ให้สัญญาณในขณะที่มียานพาหนะเข้าออกเขตก่อสร้าง</p> <p>ข้อ 12 นายจ้างต้องติดป้ายแสดงหมายเลขโทรศัพท์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อขอความช่วยเหลือในยามฉุกเฉิน เช่น โรงพยาบาล หน่วยงานดับเพลิง หน่วยงานบรรเทาสาธารณภัย ที่ใกล้ที่สุดไว้ ณ เขตก่อสร้างให้เห็นได้อย่างชัดเจน</p> <p>ข้อ 13 นายจ้างต้องติดหรือตั้งป้ายสัญลักษณ์เตือนอันตราย และเครื่องหมายป้ายบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานที่เหมาะสมกับลักษณะงาน เช่น ห้ามเข้า เขตอันตราย ระวังวัสดุตกหล่น ให้สวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล หรือข้อความอื่นที่เข้าใจง่าย และเห็นได้อย่างชัดเจน</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :
● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>ข้อ 14 ในการรับส่งลูกจ้างในระหว่างการทำงาน นายจ้างต้องใช้ยานพาหนะที่เหมาะสมและปลอดภัย</p> <p>ข้อ 15 นายจ้างต้องกำหนดบริเวณเขตก่อสร้าง โดยทำรั้วสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร ที่มั่นคงแข็งแรงไว้ตลอดแนวเขตก่อสร้าง หรือกั้นเขตด้วยวัสดุที่เหมาะสมตามลักษณะงาน และมีป้าย “เขตก่อสร้าง” แสดงให้เห็นได้อย่างชัดเจน และห้ามมิให้บุคคลซึ่งไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในเขตก่อสร้างนั้น</p> <p>ข้อ 16 นายจ้างต้องกำหนดเขตอันตรายในเขตก่อสร้าง โดยจัดทำรั้วหรือกั้นเขตด้วยวัสดุที่เหมาะสมกับอันตรายนั้น และมีป้าย “เขตอันตราย” แสดงให้เห็นได้อย่างชัดเจน และในเวลากลางคืนต้องจัดให้มีสัญญาณไฟสีส้มตลอดเวลา และห้ามมิให้บุคคลซึ่งไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในเขตอันตรายนั้น</p> <p>ข้อ 20 นายจ้างต้องจัดและดูแลให้ลูกจ้างใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตลอดเวลาที่ทำงานก่อสร้าง</p> <p>หมวด 2 งานเจาะและงานขุด</p> <p>ข้อ 23 การเจาะหรือขุดรู หลุม บ่อ คู หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกัน นายจ้างต้องจัดให้มีราวกันตกตามมาตรฐานของสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ และป้ายเตือนอันตรายที่เห็นได้อย่างชัดเจนตามลักษณะของงานตลอดเวลาทำงาน และในเวลากลางคืนต้องจัดให้มีสัญญาณแสงสีส้ม หรือป้ายสีสะท้อนแสงเตือนอันตรายให้เห็นได้อย่างชัดเจน และเหมาะสมกับสภาพของลักษณะงาน</p> <p>ข้อ 24 การเจาะหรือขุดรู หลุม บ่อ คู หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกันที่ลูกจ้างอาจพลัดตก นายจ้างต้องจัดให้มีแผ่นโลหะ หรือวัสดุอื่นที่มีความแข็งแรงเพียงพอปิดคลุมบริเวณดังกล่าว และทำราวล้อมกันด้วยไม้ โลหะ หรือวัสดุอื่นที่มีคุณสมบัติเท่าเทียมกัน</p> <p>ในกรณีที่การเจาะหรือขุดนั้นไม่อาจทำการปิดคลุมได้ ให้ทำราวล้อมกันตามวรรคหนึ่ง</p> <p>ข้อ 25 ในบริเวณที่มีการเจาะหรือขุดรู หลุม บ่อ คู หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกัน นายจ้างต้องจัดให้มีบล็อกเหล็ก แผ่นเหล็ก ค้ำยัน หรืออุปกรณ์อื่นที่มีความมั่นคงแข็งแรงเพื่อป้องกันอันตรายที่เกิดจากดินพังทลาย และต้องจัดให้มีการตรวจสอบความมั่นคงแข็งแรง เพื่อให้เกิดความปลอดภัย โดยได้รับความเห็นชอบจากวิศวกร</p> <p>ข้อ 26 การเจาะหรือขุดรู หลุม บ่อ คู หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกันที่ลึกตั้งแต่ 2 เมตรขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มีการคำนวณ ออกแบบ และกำหนดขั้นตอนการดำเนินการโดยวิศวกรก่อนลงมือปฏิบัติงาน และต้องปฏิบัติตามแบบและขั้นตอนดังกล่าว รวมทั้งต้องติดตั้งสิ่งป้องกันดินพังทลายไว้ด้วย</p> <p>ข้อ 27 ในกรณีที่ใช้ปั้นจั่น หรือเครื่องจักรหนักปฏิบัติงาน หรือมีกองวัสดุหรืออุปกรณ์หนักอยู่บริเวณใกล้ปากรู หลุม บ่อ คู หรือพื้นที่อื่นที่มีลักษณะเดียวกัน นายจ้างต้องตัดให้มีการป้องกันดินพังทลายโดยติดตั้งเสาเข็มพืด (Sheet pile) หรือโดยวิธีอื่นตามความเหมาะสม และมั่นคงแข็งแรงโดยได้รับความเห็นชอบเป็นหนังสือจากวิศวกร และให้ปิดประกาศสำเนาหนังสือดังกล่าวไว้ ณ สถานที่ก่อสร้าง</p> <p>ข้อ 28 ในกรณีที่ลูกจ้างต้องลงไปทำงานในรู หลุม บ่อ คู หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกัน นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการ และอุปกรณ์ป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้ และต้องแจ้งให้ลูกจ้างทราบถึงอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นจากการทำงานก่อนเข้าทำงานหากลูกจ้างต้องทำงานในสถานที่ตามวรรคหนึ่งที่มีความลึกตั้งแต่ 2 เมตร ขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มี</p> <p>(1) ทางขึ้นลงที่มั่นคงแข็งแรง สะดวกและปลอดภัย</p> <p>(2) เครื่องสูบน้ำที่มีประสิทธิภาพและปลอดภัย</p> <p>(3) ระบบการถ่ายเทอากาศและแสงสว่างที่เพียงพอและเหมาะสม</p> <p>(4) ผู้ควบคุมงานซึ่งมีประสบการณ์ด้านงานดิน และผ่านการอบรมหลักสูตรการช่วยเหลือ และการปฐมพยาบาลเบื้องต้น ประจำบริเวณปากรู หลุม บ่อ คู หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกัน เพื่อให้ความช่วยเหลือตลอดเวลาทำงาน</p> <p>(5) อุปกรณ์เพื่อทำการสื่อสาร หรือรับส่งสัญญาณในกรณีฉุกเฉินระหว่างผู้ควบคุมงานกับลูกจ้าง ซึ่งต้องลงไปทำงานในรู หลุม บ่อ คู หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกัน</p> <p>(6) สายหรือเชือกช่วยชีวิต และเข็มขัดนิรภัยที่เหมาะสมกับลักษณะงาน พร้อมอุปกรณ์ที่สามารถเกาะเกี่ยวได้ เพื่อช่วยเหลือกรณีฉุกเฉิน</p> <p>ข้อ 29 นายจ้างต้องมีให้ลูกจ้างลงไปทำงานในรู หลุม บ่อ คู หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกันที่มีขนาดกว้างน้อยกว่า 75 เซนติเมตร และมีความลึกตั้งแต่ 2 เมตรขึ้นไป</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :
● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>หมวด 3 งานก่อสร้างที่มีเสาเข็มและกำแพงพืด</p> <p>ข้อ 30 ในการประกอบ ติดตั้ง ทดสอบ ตรวจสอบ ใช้ ช่อมบ่ารูง เคลื่อนย้าย และรื้อถอนเครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะ นายจ้างต้องปฏิบัติตามรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานที่ผู้ผลิตกำหนดไว้ หากไม่มีรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานดังกล่าว นายจ้างต้องดำเนินการให้วิศวกรเป็นผู้จัดทำรายละเอียดคุณลักษณะ และคู่มือการใช้งานเป็นหนังสือ และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>รายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามวรรคหนึ่ง ต้องเป็นภาษาไทย หรือภาษาอื่น ที่ลูกจ้างสามารถศึกษาและปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการทำงานได้</p> <p>ข้อ 31 เครื่องตอกเสาเข็มตามข้อ 30 อย่างน้อยต้องมีคุณลักษณะดังต่อไปนี้</p> <p>(1) โครงเครื่องตอกเสาเข็มต้องสร้างด้วยโลหะที่มีจุดคราก (yield point) ไม่น้อยกว่า 2,400 กิโลกรัมต่อตารางเซนติเมตร</p> <p>(2) โครงเครื่องตอกเสาเข็มต้องมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 2</p> <p>(3) โครงเครื่องตอกเสาเข็มต้องมีการยึดโยง ค้ำยัน หรือตรึงให้มั่นคง แข็งแรง และปลอดภัย</p> <p>(4) คานติดตั้งรอกและฐานรองรับคานต้องสามารถรับน้ำหนักรอก ลูกต้ม และน้ำหนักเสาเข็มรวมกัน โดยมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 5</p> <p>(5) รางเลื่อนเครื่องตอกเสาเข็มต้องสามารถรับน้ำหนักได้ไม่น้อยกว่าสองเท่าของน้ำหนักที่ใช้งานจริง</p> <p>(6) ในกรณีที่ใช้เครื่องตอกเสาเข็มระบบดีเซลแอมเมอร์ อุปกรณ์ที่ใช้ยึดกับโครงเครื่องตอกเสาเข็ม ต้องมีค่าความปลอดภัย ไม่น้อยกว่า 6</p> <p>ข้อ 32 เมื่อติดตั้งเครื่องตอกเสาเข็มแล้วเสร็จ นายจ้างต้องจัดให้มีวิศวกรตรวจสอบ และรับรองว่าถูกต้องเป็นไปตามรายละเอียดคุณลักษณะตามข้อ 31 แล้ว จึงใช้เครื่องตอกเสาเข็มนั้นได้ และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ข้อ 33 ก่อนเริ่มงานเสาเข็ม งานกำแพงพืด และเครื่องขุดเจาะในแต่ละวัน นายจ้างต้องจัดให้มีผู้ควบคุมงานทำหน้าที่ตรวจสอบความเรียบร้อยของชิ้นส่วนหรือกลไกการทำงานของเครื่องจักร เครื่องมือ อุปกรณ์ และพื้นที่การทำงาน ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ตรวจสอบอุปกรณ์ รางเลื่อน แม่แรง และส่วนประกอบของเครื่องตอกเสาเข็มให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัย</p> <p>(2) ตรวจสอบอุปกรณ์และส่วนประกอบของเครื่องขุดเจาะให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัย</p> <p>(3) ตรวจสอบบริเวณพื้นที่การทำงานเสาเข็ม และกำแพงพืด ให้มีความมั่นคงแข็งแรงเพียงพอ</p> <p>ทั้งนี้ นายจ้างต้องเก็บเอกสารผลการตรวจสอบดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ข้อ 34 กรณีที่ต้องใช้เครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะที่มีควั่นไอสี่ นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการป้องกันมิให้ควั่นไอสี่ของเครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะฟุ้งกระจายเป็นอันตรายต่อลูกจ้าง</p> <p>ข้อ 35 ในกรณีที่มีการติดตั้ง เคลื่อนย้าย หรือการทำงานของเครื่องตอกเสาเข็ม หรือ เครื่องขุดเจาะอยู่ใกล้สายไฟฟ้า นายจ้างต้องดำเนินการให้มีระยะห่างและมาตรการป้องกันอันตรายตามมาตรฐานที่สมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ หรือการไฟฟ้าประจำท้องถิ่นกำหนด</p> <p>ข้อ 36 ในกรณีที่มีการติดตั้ง หรือการใช้เครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะ หรือการยกเคลื่อนย้าย เครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะที่อยู่ใกล้เสาส่งคลื่นโทรคมนาคม ก่อนให้ลูกจ้างทำงาน นายจ้างต้องต่อสายตัวนำกับเครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะ เพื่อให้ประจุไฟฟ้าไหลลงดิน ตามมาตรฐานการติดตั้งทางไฟฟ้าสำหรับประเทศไทย ที่สมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์กำหนด</p> <p>ข้อ 37 ในกรณีที่เครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะขัดข้อง ชำรุด หรืออยู่ในสภาพที่ไม่ปลอดภัย นายจ้างต้องมิให้ลูกจ้างใช้เครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะดังกล่าว และติดป้ายห้ามใช้งานแสดงให้เห็นอย่างชัดเจน จนกว่าจะได้ซ่อมแซมแก้ไข ให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัยเสียก่อน</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :
● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>ข้อ 38 การปฏิบัติงานเกี่ยวกับเครื่องตอกเสาเข็มระบบไอน้ำ ระบบลม ระบบไฮดรอลิค ระบบเครื่องยนต์เผาไหม้ภายใน ระบบดีเซลแถมเมอร์ หรือระบบอื่น รวมถึงเครื่องชุดเจาะ นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการเพื่อความปลอดภัยของลูกจ้างตามมาตรฐานที่สมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์กำหนด</p> <p>ข้อ 39 ในบริเวณที่มีการตอกเสาเข็ม หรือการทำงานชุดเจาะสำหรับงานเสาเข็ม นายจ้างต้องดำเนินการไม่ให้มีสิ่งกีดขวาง สายตาผู้บังคับเครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องชุดเจาะที่จะมองเห็นการทำงานตอกเสาเข็มหรือชุดเจาะ</p> <p>ข้อ 40 นายจ้างต้องจัดให้มีป้ายพิกัดน้ำหนัยกยก และป้ายแนะนำการใช้เครื่องตอกเสาเข็มไว้ที่จุดหรือตำแหน่งที่ผู้บังคับเครื่องตอกเสาเข็มเห็นได้อย่างชัดเจน</p> <p>ข้อ 41 ในการทำงานบังคับเครื่องตอกเสาเข็ม นายจ้างต้องจัดให้มีโครงเหล็กและหลังคาลาดตาข่ายกันของตกอยู่เหนือศีรษะของผู้บังคับเครื่องตอกเสาเข็ม โดยต้องมีขนาดช่องลาดตาข่ายแต่ละด้านไม่เกิน 20 มิลลิเมตร และขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางของเส้นลวดไม่น้อยกว่า 1.25 มิลลิเมตร</p> <p>ทั้งนี้ อย่างน้อยต้องเป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม เว้นแต่อุปกรณ์เครื่องตอกเสาเข็มนั้น จะมีหลังคาซึ่งมีความแข็งแรงปลอดภัย</p> <p>ข้อ 42 ในการใช้เสาเข็มที่มีรูกวางตรงกลางด้านในเสาเข็ม หรือรูกวางบนพื้นดินที่เกิดจากงานเสาเข็ม หรืองานชุดเจาะ ที่มีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางตั้งแต่ 15 เซนติเมตรขึ้นไป เมื่องานเสาเข็มหรืองานชุดเจาะนั้นแล้วเสร็จแต่ละหลุม นายจ้างต้องจัดให้มีการปิดปากรูกวางทันทีด้วยวัสดุที่มีความแข็งแรงที่สามารถป้องกันมิให้สิ่งของหรือผู้ใดตกไปในรูได้</p> <p>ข้อ 43 งานเสาเข็มเจาะขนาดใหญ่ที่มีเส้นผ่านศูนย์กลางตั้งแต่ 70 เซนติเมตรขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มีวิศวกรที่มีประสบการณ์ด้านเสาเข็มเจาะประจำสถานที่ก่อสร้างตลอดเวลาทำงานของลูกจ้างและลูกจ้างซึ่งทำงานต้องมีความชำนาญงานเสาเข็มและงานเจาะขนาดใหญ่</p> <p>ข้อ 44 ในกรณีที่มีการทดสอบการรับน้ำหนักเสาเข็มเพื่อทำการก่อสร้าง นายจ้างต้องกำหนดพื้นที่การทดสอบการรับน้ำหนักเสาเข็มเป็นเขตอันตราย และจัดให้มีวิศวกรควบคุมดูแลการทดสอบการรับน้ำหนักเสาเข็มเป็นเขตอันตราย และจัดให้มีวิศวกรควบคุมดูแลการทดสอบการรับน้ำหนักบรรทุกทุกของเสาเข็ม โดยจัดให้มีการตรวจสอบวิธีการ ขั้นตอน และอุปกรณ์ที่ใช้ในการทดสอบตามที่วิศวกรกำหนด เช่น แม่แรง มาตรวัด การยึดกับเสาเข็มเสมอ แท่นรับน้ำหนักบรรทุก คานที่ใช้ทดสอบ โดยแสดงรายการคำนวณความแข็งแรงของอุปกรณ์ทดสอบทั้งหมดให้สามารถรับน้ำหนักทดสอบได้อย่างปลอดภัย</p> <p>ในกรณีที่มีสิ่งบอกเหตุที่อาจทำให้เกิดอันตรายในระหว่างการทดสอบการรับน้ำหนักบรรทุกของเสาเข็ม ให้นายจ้างหยุดการทดสอบนั้นทันที</p> <p>ข้อ 45 นายจ้างต้องจัดให้มีวิศวกรซึ่งมีประสบการณ์ควบคุมการทำงานด้านกำแพงพืดอยู่ประจำสถานที่ก่อสร้างตลอดเวลาทำงาน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้าง</p> <p>หมวด 6 ทางเดินชั่วคราวยกระดับสูง</p> <p>ข้อ 56 ในงานก่อสร้างที่มีทางเดินชั่วคราวยกระดับสูงตั้งแต่ 1.50 เมตรขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มีการสร้างทางเดินนั้นด้วยวัสดุที่มีความแข็งแรง สามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกทุกจรได้ ตามสภาพการใช้งานจริง แต่ต้องไม่น้อยกว่า 250 กิโลกรัมต่อตารางเมตร โดยมีความกว้างไม่น้อยกว่า 45 เซนติเมตร และต้องมีราวกันตกตามมาตรฐานของสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ตลอดทางเดินนั้น</p> <p>กฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับนั่งร้านและค้ำยัน พ.ศ.2564 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2564 และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ.2564) โดยมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง ดังนี้</p> <p>ข้อ 3 นายจ้างต้องจัดให้มีและดูแลให้ลูกจ้างสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่เหมาะสมกับสภาพของการทำงานกับนั่งร้าน หรือค้ำยัน และลักษณะอันตรายที่อาจเกิดขึ้นตลอดระยะเวลาที่ลูกจ้างทำงาน</p> <p>ข้อ 4 นายจ้างต้องจัดให้มีข้อบังคับและขั้นตอนการปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัย ในการทำงานกับนั่งร้าน หรือค้ำยัน รวมทั้งต้องอบรมหรือชี้แจงให้ลูกจ้างทราบก่อนเริ่มปฏิบัติงานและควบคุมดูแลให้ลูกจ้างปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจความปลอดภัยตรวจสอบได้</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :
● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกำหนด	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>ข้อ 5 นายจ้างต้องกำหนดเขตอันตรายในบริเวณพื้นที่ที่มีการติดตั้งการใช้การเคลื่อนย้าย และการรื้อถอนนั่งร้าน หรือ ค้ำยัน โดยจัดทำรั้วหรือกันเขตด้วยวัสดุที่เหมาะสมกับอันตรายนั้น และมีป้าย “เขตอันตราย” แสดงให้เห็นได้ชัดเจน และในเวลากลางคืนต้องจัดให้มีสัญญาณไฟสีส้มตลอดเวลา และห้ามไม่ให้บุคคลซึ่งไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในเขตอันตรายนั้น</p> <p>ข้อ 6 นายจ้างต้องติด หรือตั้งป้ายสัญลักษณ์เตือนอันตราย และเครื่องหมายป้ายบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานที่เหมาะสมกับลักษณะงาน เช่น ห้ามเข้า เขตอันตราย ระวังวัสดุตกหล่น ให้สวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล หรือข้อความอื่นที่เข้าใจง่าย และเห็นได้อย่างชัดเจน</p> <p>ข้อ 7 ในการสร้าง ประกอบ ติดตั้ง ทดสอบ ตรวจสอบ ใช้ เคลื่อนย้าย และรื้อถอนนั่งร้าน นายจ้างต้องปฏิบัติตามรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานที่ผู้ผลิตกำหนดไว้ หากไม่มีรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานดังกล่าว นายจ้างต้องดำเนินการให้วิศวกรเป็นผู้จัดทำรายละเอียดคุณลักษณะ และคู่มือการใช้งานเป็นหนังสือ และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>รายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามวรรคหนึ่ง ต้องเป็นภาษาไทย หรือภาษาอื่น ที่ลูกจ้างสามารถศึกษาและปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการทำงานได้</p> <p>ข้อ 8 นายจ้างต้องจัดให้มีการคำนวณออกแบบและควบคุมการใช้นั่งร้านโดยวิศวกร ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด</p> <p>ข้อ 9 นายจ้างต้องมีให้ลูกจ้างทำงานบนนั่งร้าน ในกรณีดังต่อไปนี้</p> <p>(1) นั่งร้านที่มีพื้นลื่น</p> <p>(2) นั่งร้านที่มีส่วนหนึ่งส่วนใดชำรุด หรืออยู่ในสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตราย</p> <p>(3) นั่งร้านที่อยู่ภายนอกอาคาร หรือส่วนอื่นที่อาจก่อให้เกิดอันตรายในขณะที่มีพายุลมแรง ฝนตก หรือฟ้าคะนอง เว้นแต่เป็นการทำงานเพื่อให้เกิดความปลอดภัย หรือเพื่อการช่วยเหลือ หรือบรรเทาเหตุ โดยต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของลูกจ้าง</p> <p>ข้อ 10 ในการทำงานบนนั่งร้านหลายชั้นพร้อมกัน นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการป้องกันวัสดุร่วงหล่นที่เหมาะสมกับสภาพงาน เพื่อมิให้เกิดอันตรายต่อผู้ซึ่งทำงานอยู่ด้านล่าง</p> <p>ข้อ 11 นายจ้างต้องจัดให้มีการตรวจสอบนั่งร้านทุกครั้งก่อนการใช้งาน และทำรายงานผลการตรวจสอบไว้ด้วย และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ข้อ 12 ในการสร้าง ประกอบ ติดตั้ง ทดสอบ ตรวจสอบ ใช้ เคลื่อนย้าย และรื้อถอนค้ำยัน ให้นำข้อ 7 มาบังคับใช้โดยอนุโลม</p> <p>ข้อ 13 ในการสร้าง ประกอบ หรือ ติดตั้งค้ำยัน นายจ้างต้องจัดให้มีการคำนวณ ออกแบบ และควบคุมโดยวิศวกรดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ค้ำยันที่ทำด้วยเหล็ก ต้องสามารถรับน้ำหนักบรรทุกทุกใช้งานได้ไม่น้อยกว่าสองเท่าของน้ำหนักบรรทุกทุกใช้งาน ในกรณีค้ำยันทำด้วยวัสดุอื่นที่ไม่ใช่เหล็ก ต้องสามารถรับน้ำหนักบรรทุกทุกใช้งานได้ไม่น้อยกว่าสี่เท่าของน้ำหนักบรรทุกทุกใช้งาน และต้องมีเอกสารแสดงกำลังวัสดุประกอบด้วย</p> <p>(2) ไม้ที่ใช้ทำค้ำยัน ต้องเป็นไม้ที่ไม่ผุเปื่อย หรือชำรุดจนทำให้ไม้ขาดความแข็งแรง ทนทาน และต้องมีหน่วยแรงดัดประลัย (ultimate bending stress) ไม่น้อยกว่า 300 กิโลกรัมต่อตารางเซนติเมตร และมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 4</p> <p>(3) เหล็กที่ใช้ทำค้ำยัน ต้องเป็นเหล็กที่มีจุดคราก (yield point) ไม่น้อยกว่า 2,400 กิโลกรัมต่อตารางเซนติเมตร และมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 2</p> <p>(4) ข้อต่อและจุดยึดต่างๆ ของค้ำยันต้องมั่นคงแข็งแรง</p> <p>(5) ในกรณีที่มีที่รองรับค้ำยัน ต้องสามารถรับน้ำหนักบรรทุกทุกได้ไม่น้อยกว่าสองเท่าของน้ำหนักบรรทุกทุกใช้งาน</p> <p>(6) ค้ำยันต้องยึดโยงหรือตรึงกับพื้นดิน หรือส่วนของสิ่งก่อสร้างให้มั่นคงแข็งแรง</p> <p>ข้อ 14 นายจ้างต้องจัดให้มีการตรวจสอบส่วนประกอบของค้ำยัน และที่รองรับค้ำยันทุกครั้งก่อนการใช้งาน และระหว่างใช้งาน หากพบว่าไม่มั่นคงแข็งแรงและปลอดภัย ให้นายจ้างดำเนินการซ่อมแซม หรือปรับปรุงส่วนประกอบของค้ำยัน และที่รองรับค้ำยันให้มั่นคงแข็งแรงและปลอดภัยอยู่เสมอ</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :
● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>ข้อ 15 ในกรณีที่ใช้ค้ำยันรองรับการเทคอนกรีต อุปกรณ์ เครื่องจักร หรือรองรับสิ่งอื่นใด ที่มีลักษณะคล้ายกัน นายจ้าง ต้องควบคุมดูแลมิให้บุคคลซึ่งไม่เกี่ยวข้องเข้าไปอยู่ใน หรือได้บริเวณนั้น เว้นแต่กรณีการทำงานที่มีความจำเป็น และเฉพาะผู้ มีหน้าที่เกี่ยวข้องเท่านั้น</p> <p>กฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และ สภาพแวดล้อมในการทำงาน ในสถานที่ที่มีอันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ลาดชันจากวัสดุกระเด็น ตกหล่น และ พังทลาย และจากการตกลงไปในลักษณะเก็บหรือรองรับวัสดุ พ.ศ.2564 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 2 มีนาคม พ.ศ.2564) โดยมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง ดังนี้</p> <p>หมวด 1 บททั่วไป</p> <p>ข้อ 2 นายจ้างต้องจัดให้มีข้อบังคับ และขั้นตอนการปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัยในการทำงานในที่สูง ที่ลาดชัน ที่อาจมี การกระเด็น ตกหล่น หรือพังทลายของวัสดุสิ่งของ และที่อาจทำให้ลูกจ้างพลัดตกลงไปในลักษณะเก็บหรือรองรับวัสดุ ซึ่ง อย่างน้อยต้องประกอบด้วย การระบุอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการทำงาน การวางแผนการปฏิบัติงาน และการป้องกันและ ควบคุมอันตราย รวมทั้งต้องอบรมหรือชี้แจงให้ลูกจ้างได้รับทราบก่อนเริ่มปฏิบัติงาน และควบคุมดูแลให้ลูกจ้างปฏิบัติตาม อย่างเคร่งครัด และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ข้อ 3 ในการประกอบ การติดตั้ง การตรวจสอบ และการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ลาดชัน จาก วัสดุกระเด็น ตกหล่น หรือพังทลาย และจากการตกลงไปในลักษณะเก็บ หรือรองรับวัสดุ ให้นายจ้างปฏิบัติตามรายละเอียด คุณสมบัติ และคู่มือการใช้งานที่ผู้ผลิตกำหนดไว้ หากไม่มีรายละเอียดคุณลักษณะ และคู่มือการใช้งานดังกล่าว นายจ้าง ต้องดำเนินการให้วิศวกรซึ่งได้รับใบอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมตามกฎหมายว่าด้วยวิศวกร เป็น ผู้จัดทำรายละเอียดคุณลักษณะ และคู่มือการใช้งานขึ้นเป็นหนังสือ และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจ ความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ข้อ 4 นายจ้างต้องจัดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่มีมาตรฐาน เหมาะสมกับสภาพของการทำงานในที่ สูง ที่ลาดชัน ที่อาจมีการกระเด็น ตกหล่น หรือพังทลายของวัสดุสิ่งของ และที่อาจทำให้ลูกจ้างพลัดตกลงไปในลักษณะเก็บ หรือรองรับวัสดุ และลักษณะของอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้ตลอดเวลาที่ลูกจ้างทำงาน เช่น เข็มขัดนิรภัย เชือกนิรภัย หรือสาย ช่วยชีวิต หมวกนิรภัย รองเท้าชนิดหุ้มส้นพื้นยาง หรือถุงมือ และดูแลให้ลูกจ้างใช้อุปกรณ์นั้น</p> <p>ในกรณีที่ให้ลูกจ้างใช้เข็มขัดนิรภัย และเชือกนิรภัย หรือสายช่วยชีวิตพร้อมอุปกรณ์ประกอบ นายจ้างต้องจัดทำจุดยึดตติง เชือกนิรภัยหรือสายช่วยชีวิตไว้กับส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคาร หรือโครงสร้างอื่นใด ที่มีความมั่นคง แข็งแรง และปลอดภัยต่อ การใช้งาน</p> <p>ข้อ 5 นายจ้างต้องจัดให้มีการบำรุงรักษาอุปกรณ์ป้องกันอันตรายตามข้อ 3 และอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตามข้อ 4 ตามมาตรฐานที่ผู้ผลิตกำหนด และจัดให้มีการตรวจสอบสภาพของอุปกรณ์ให้มีความปลอดภัยก่อนการใช้ งานทุกครั้ง และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ข้อ 6 ในกรณีที่นายจ้างต้องจัดทำราวกัน หรือรั้วกันตก ราวกันหรือรั้วกันตกต้องมีความสูงไม่น้อยกว่า เก้าสิบเซนติเมตร แต่ไม่เกิน หนึ่งเมตรสิบเซนติเมตร ซึ่งมีความมั่นคง แข็งแรง และปลอดภัย เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้</p> <p>ในกรณีที่ใช้แผงทึบแทนราวกันตกหรือรั้วกันตก แผงทึบต้องมีความสูงไม่น้อยกว่าเก้าสิบเซนติเมตร</p> <p>หมวด 2 การป้องกันอันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ลาดชัน</p> <p>ข้อ 8 ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างทำงานในที่สูง นายจ้างต้องจัดให้มีนั่งร้าน หรือ ดำเนินการด้วยวิธีการอื่นใดที่เหมาะสม กับสภาพของการทำงาน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้าง โดยต้องมีความมั่นคง แข็งแรง และปลอดภัย</p> <p>ข้อ 9 ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างทำงานในที่สูงตั้งแต่สี่เมตรขึ้นไป นายจ้างต้องจัดทำราวกันหรือรั้วกันตก ตาข่ายนิรภัย หรืออุปกรณ์ป้องกันอื่นใดที่เหมาะสมกับสภาพของการทำงาน ทั้งนี้ ต้องจัดให้มีการใช้เข็มขัดนิรภัย และเชือกนิรภัย หรือสาย ช่วยชีวิตพร้อมอุปกรณ์ตลอดระยะเวลาการทำงาน</p> <p>ข้อ 10 ในกรณีที่ม็ปล่องหรือช่องเปิดต่างๆ ซึ่งอาจทำให้ลูกจ้างพลัดตก นายจ้างต้องทำฝาปิดที่แข็งแรง ราวกัน รั้วกันตก หรือแผงทึบตามข้อ 6 พร้อมทั้งติดป้ายเตือนอันตรายให้เห็นได้อย่างชัดเจน</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :
● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>ข้อ 11 นายจ้างต้องมีให้ลูกจ้างทำงานในที่สูงนอกอาคาร หรือพื้นที่เปิดโล่ง ในขณะที่มีพายุ ลมแรง ฝนตก หรือฟ้าคะนอง เว้นแต่มีเหตุจำเป็นที่จะต้องให้ลูกจ้างทำงานเพื่อให้เกิดความปลอดภัย หรือบรรเทาเหตุอันตรายที่เกิดขึ้น โดยต้องจัดให้มีมาตรการเพื่อความปลอดภัยของลูกจ้าง</p> <p>ข้อ 12 ในกรณีที่ลูกจ้างต้องใช้บันไดไต่ชนิดเคลื่อนย้ายได้ เพื่อทำงานในที่สูง นายจ้างต้องดูแลการตั้งบันไดให้ระยะระหว่างฐานบันไดถึงผนังที่วางพาดบันไดกับความยาวของช่วงบันไดนับจากฐานถึงจุดพาด มีอัตราส่วนหนึ่งต่อสี่ หรือมีมุมบันไดที่ตรงข้ามผนังเจ็ดสิบห้าองศา</p> <p>บันไดตามวรรคหนึ่งจะต้องมีโครงสร้างที่มั่นคง แข็งแรง และปลอดภัยต่อการใช้งาน มีความกว้างของบันไดไม่น้อยกว่าสามสิบเซนติเมตร ทั้งนี้ บันไดไต่ต้องมีขาบันไดหรือสิ่งยึดโยงที่สามารถป้องกันการลื่นไถลของบันไดได้</p> <p>ข้อ 13 ในกรณีที่ลูกจ้างต้องใช้บันไดไต่ชนิดติดตึ่กับที่ที่มีความสูงเกินหกเมตรขึ้นไป เพื่อทำงานในที่สูง นายจ้างต้องดูแลบันไดไต่ชนิดติดตึ่กับที่ให้มีโครงสร้างที่มั่นคง แข็งแรง และปลอดภัยต่อการใช้งาน และต้องจัดทำโครงบันไดเพื่อป้องกันการพลัดตกของลูกจ้าง</p> <p>ข้อ 14 ในกรณีที่ลูกจ้างต้องใช้ขาหยั่งหรือม้ายืนเพื่อทำงานในที่สูง นายจ้างต้องดูแลให้ขาหยั่งหรือม้ายืนนั้นมีโครงสร้างที่มั่นคง แข็งแรง และปลอดภัยต่อการใช้งาน และมีพื้นที่สำหรับยืนทำงานอย่างเพียงพอ</p> <p>ข้อ 15 ในกรณีที่มีการทำงานบนที่ลาดชันที่ทำมุมเกินสิบห้าองศา แต่ไม่เกินสามสิบองศาจากแนวราบ และมีความสูงของพื้นที่ระดับที่เอียงนั้นตั้งแต่สองเมตรขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มีนั่งร้านที่เหมาะสมกับสภาพของการทำงาน หรือเข็มขัดนิรภัย และเชือกนิรภัยหรือสายช่วยชีวิตพร้อมอุปกรณ์ หรือมาตรการป้องกันการพลัดตกอื่นใดที่เหมาะสมกับสภาพการทำงาน</p> <p>ในกรณีที่มีการทำงานบนที่ลาดชันที่ทำมุมเกินกว่าสามสิบองศาจากแนวราบ และมีความสูงของพื้นที่เอียงนั้นตั้งแต่สองเมตรขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มีนั่งร้านที่เหมาะสมกับสภาพของการทำงาน หรือมาตรการป้องกันการพลัดตกอื่นใดที่เหมาะสมกับสภาพการทำงาน และเข็มขัดนิรภัยและเชือกนิรภัยหรือสายช่วยชีวิตพร้อมอุปกรณ์</p> <p>หมวด 3 การป้องกันอันตรายจากวัสดุกระเด็น ตกหล่น และพังทลาย</p> <p>ข้อ 16 ในกรณีที่มีการลำเลียงวัสดุสิ่งของขึ้นหรือลงจากที่สูง หรือลำเลียงวัสดุสิ่งของบนที่สูง นายจ้างต้องจัดให้มีรางปล่อย เครื่องจักร หรืออุปกรณ์ที่เหมาะสมในการลำเลียง เพื่อป้องกันอันตรายจากวัสดุสิ่งของกระเด็นหรือตกหล่น</p> <p>ข้อ 17 นายจ้างต้องกำหนดเขตอันตรายในบริเวณพื้นที่ที่อาจมีการกระเด็น ตกหล่น หรือพังทลายของวัสดุสิ่งของ และติดป้ายเตือนอันตรายบริเวณพื้นที่ดังกล่าว พร้อมทั้งจัดให้มีมาตรการควบคุมดูแลเพื่อให้เกิดความปลอดภัยจนกว่างานจะแล้วเสร็จ</p> <p>ข้อ 18 ในกรณีที่วัสดุสิ่งของอยู่บนที่สูงที่อาจกระเด็น ตกหล่น หรือพังทลายลงมาได้ นายจ้างต้องจัดทำขอบกันของตกหรือมาตรการป้องกันอื่นใดที่เหมาะสม กับสภาพของการทำงาน</p> <p>ข้อ 19 ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างทำงานบริเวณใกล้เคียงหรือทำงานในสถานที่ที่อาจมีการกระเด็น ตกหล่น หรือพังทลายของวัสดุสิ่งของ นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการควบคุมดูแลเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้างตลอดระยะเวลาการทำงาน</p> <p>ข้อ 20 ในบริเวณที่เก็บหรือกองวัสดุสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายจากการตกหล่น หรือพังทลายของวัสดุสิ่งของดังกล่าว ให้นายจ้างจัดเรียงวัสดุสิ่งของให้เกิดความมั่นคงปลอดภัย ทำผนังกัน หรือใช้วิธีการอื่นใด เพื่อป้องกันอันตรายจากการตกหล่น หรือพังทลายของวัสดุสิ่งของที่จะทำการเคลื่อนย้ายนั้นด้วย</p> <p>ข้อ 21 ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างทำงานในท่อ ช่อง โพรง บ่อ หรือสถานที่อื่นใด ที่อาจเกิดการพังทลายได้ ให้นายจ้างจัดทำผนังกัน ค้ำยัน หรือใช้วิธีการอื่นใดที่สามารถป้องกันอันตรายจากการพังทลายที่อาจเกิดขึ้นนั้นได้</p>			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>กฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักร ปั้นจั่น และหม้อน้ำ พ.ศ.2564 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ.2564 และจะมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน พ.ศ.2564) โดยมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง ดังนี้</p> <p>หมวด 1 เครื่องจักร</p> <p>ข้อ 6 นายจ้างต้องดูแลให้ลูกจ้างซึ่งทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักรปฏิบัติตามดังต่อไปนี้</p> <p>(1) สวมใส่เครื่องนุ่งห่มให้เรียบร้อยรัดกุม</p> <p>(2) ไม่สวมใส่เครื่องประดับที่อาจเกี่ยวโยงกับสิ่งหนึ่งสิ่งใดได้</p> <p>(3) รวบรวมที่ปล่อยยาวเกินสมควรหรือทำอย่างหนึ่งอย่างใดให้อยู่ในลักษณะที่ปลอดภัย</p> <p>ข้อ 7 ในบริเวณที่มีการติดตั้ง การซ่อมแซม หรือการตรวจสอบเครื่องจักร หรือเครื่องป้องกันอันตรายจากเครื่องจักร นายจ้างต้องติดป้ายแสดงการดำเนินการดังกล่าว โดยใช้เครื่องหมายหรือข้อความที่เข้าใจง่าย และเห็นได้ชัดเจน รวมทั้งจัดให้มีระบบ วิธีการ หรืออุปกรณ์ป้องกันมิให้เครื่องจักรนั้นทำงาน และให้แขวนป้าย หรือแสดงเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์ห้ามเปิดสวิตช์ไว้ที่สวิตช์ของเครื่องจักรด้วย</p> <p>ข้อ 8 ในการประกอบ การติดตั้ง การทดสอบ การใช้ การซ่อมแซม การบำรุงรักษา การตรวจสอบ การรื้อถอน หรือการเคลื่อนย้ายเครื่องจักร รถยก ลิฟต์ เครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูง นายจ้างต้องปฏิบัติตามรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานที่ผู้ผลิตกำหนดไว้ หากไม่มีรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานดังกล่าว นายจ้างต้องดำเนินการให้วิศวกรเป็นผู้จัดทำรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานเป็นหนังสือ และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>รายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามวรรคหนึ่ง ต้องเป็นภาษาไทย หรือภาษาอื่นที่ลูกจ้างสามารถศึกษาและปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการทำงานได้</p> <p>ในกรณีที่มีการเคลื่อนย้ายเครื่องจักรที่มีน้ำหนักตั้งแต่ 1 ตันขึ้นไป ที่อาจก่อให้เกิดอันตราย โดยสภาพของเครื่องจักร นายจ้างต้องจัดให้มีแผนป้องกันอันตรายจากการเคลื่อนย้ายดังกล่าว และปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด</p> <p>ข้อ 9 นายจ้างต้องดูแลให้ลูกจ้างซึ่งทำงานกับเครื่องจักรตรวจสอบเครื่องจักรนั้นให้อยู่ในสภาพใช้งานได้และปลอดภัยก่อนการใช้งาน โดยเครื่องจักรดังต่อไปนี้ นายจ้างต้องจัดให้มีการตรวจสอบประจำปี</p> <p>(1) เครื่องจักรที่ใช้ในงานยกและงานขนย้าย ได้แก่ รถยก ระบบสายพานลำเลียง</p> <p>(2) เครื่องจักรกลที่ใช้ในงานดินและงานถนน ได้แก่ รถแทรกเตอร์ รถดัก เครื่องจักรกลสำหรับงานขุด รถบด รถขุดอุ้มดิน (scraper) รถเกรด (grader) รถปูแอสฟัลต์ติกคอนกรีต (asphaltic concrete paver) รถพ่นยาง (bitumen distributor หรือ sprayer)</p> <p>(3) เครื่องจักรที่ใช้ในงานคอนกรีต ได้แก่ เครื่องผสมคอนกรีต (concrete mixer) เครื่องสั่นคอนกรีต (concrete vibrator) เครื่องปั๊มคอนกรีต (concrete pumping machine) เครื่องยิงคอนกรีต (shotcrete machine) เครื่องพ่นปูนทราย (mortar sprayer) รถคอนกรีตผสมเสร็จ (transit-mixer truck)</p> <p>(4) เครื่องจักรที่ใช้ในงานฐานราก ได้แก่ เครื่องตอกเสาเข็ม เครื่องจักรที่ใช้สำหรับงานเจาะเสาเข็มและกำแพงพืด เครื่องอัดน้ำปูน (cement grouting machine) เครื่องทำเสาเข็มดินผสมซีเมนต์ (soil cement column machine)</p> <p>(5) เครื่องจักรที่ใช้ในงานขุด งานเจาะ หรืองานขุดเจาะอุโมงค์ ได้แก่ เครื่องอัดลม (air compressor) เครื่องเจาะหิน (drilling rock machine) เครื่องเจาะอุโมงค์ (tunnel boring machine) เครื่องดันท่อ (pipe jacking machine) แบ็กโฮ (backhoe) แดร์กไลน์ (dragline) รถดันหน้า-ขุดหลัง (front-end loader)</p> <p>(6) เครื่องจักรที่ใช้ในงานรื้อถอนทำลาย ได้แก่ เครื่องสีกัด (jack hammer) คอนกรีตเบรกเกอร์ (concrete breaker) เครื่องตัดทำลายโครงสร้าง (demolition shears)</p> <p>(7) เครื่องจักรอื่นที่อาจก่อให้เกิดอันตรายจากการใช้งานตามที่อธิบดีประกาศกำหนด</p> <p>การตรวจสอบตามวรรคหนึ่ง ต้องมีสำเนาเอกสารการตรวจสอบไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

●

ปฏิบัติ

○

ไม่ปฏิบัติ

◐

ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖

ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>ข้อ 10 นายจ้างต้องไม่ใช้หรือยอมให้ลูกจ้างใช้เครื่องจักรทำงานเกินพิกัด หรือขีดความสามารถที่กำหนดไว้ในรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 8</p> <p>ข้อ 11 ในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องปั๊มโลหะ เครื่องขัด เครื่องกัด เครื่องตัด เครื่องกลึง เครื่องไส เครื่องเจีย เครื่องเจาะ เครื่องพับ เครื่องม้วน หรือเครื่องจักรอื่นที่อาจก่อให้เกิดอันตรายจากการใช้งานได้โดยสภาพตามที่อธิบดีประกาศกำหนด นายจ้างต้องจัดให้มีข้อความเกี่ยวกับวิธีการทำงานกับเครื่องจักรนั้นติดไว้บริเวณที่ลูกจ้างทำงาน</p> <p>ข้อ 12 นายจ้างต้องจัดให้มีการประเมินอันตรายของเครื่องจักรที่อาจก่อให้เกิดอันตรายจากการใช้งานถึงขั้นสูญเสียอวัยวะได้แก่ เครื่องจักรประเภทเครื่องบด เครื่องโม่ เครื่องตัดน้ำแข็ง เครื่องเลื่อยสายพาน เครื่องเลื่อยวงเดือน เลื่อยยนต์ หรือเครื่องจักรอื่นตามที่อธิบดีประกาศกำหนด โดยอย่างน้อยต้องประกอบด้วยการบ่งชี้อันตราย การประเมินความเสี่ยง และแผนบริหารจัดการความเสี่ยง</p> <p>ข้อ 13 ในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องปั๊มโลหะ เครื่องเชื่อมไฟฟ้า เครื่องเชื่อมก๊าซ หรือเครื่องจักรชนิดอื่นที่อาจก่อให้เกิดอันตรายจากการใช้งานได้โดยสภาพ นายจ้างต้องใช้ลูกจ้างซึ่งผ่านการอบรมเกี่ยวกับขั้นตอนและวิธีการทำงานที่ปลอดภัยในการทำงานของเครื่องจักร การป้องกันอันตรายจากเครื่องจักรรายละเอียดเกี่ยวกับโครงสร้างอุปกรณ์ การตรวจสอบและบำรุงรักษาอุปกรณ์ของเครื่องจักรนั้น โดยวิทยากรซึ่งมีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์การทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักรแต่ละประเภท ตามหลักสูตรที่อธิบดีประกาศกำหนด</p> <p>ข้อ 14 นายจ้างต้องดูแลให้พื้นบริเวณรอบเครื่องจักรมีความปลอดภัยจากความร้อน แสงสว่าง เสียง ฝุ่น พุ่มโลหะ สารเคมีอันตราย หรือสิ่งกีดขวาง ที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อลูกจ้างหรือผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง</p> <p>ข้อ 15 นายจ้างต้องจัดให้มีวิธีการดำเนินการเพื่อป้องกันมิให้ลูกจ้างได้รับอันตรายจากการทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักรดังต่อไปนี้</p> <p>(1) เครื่องจักรที่ใช้พลังงานไฟฟ้าต้องมีระบบหรือวิธีการป้องกันกระแสไฟฟ้ารั่วเข้าตัว ผู้ซึ่งเกี่ยวข้องหรือเครื่องจักรและต้องต่อสายดิน ทั้งนี้ การติดตั้งระบบป้องกันกระแสไฟฟ้ารั่วให้เป็นไปตามมาตรฐานของสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์</p> <p>(2) เครื่องจักรที่ใช้พลังงานไฟฟ้า สายไฟฟ้าที่ต่อเข้าเครื่องจักรต้องเดินมาจากที่สูง กรณีเดินสายไฟฟ้าบนพื้นดินหรือฝังดินต้องใช้ท่อร้อยสายไฟฟ้าที่แข็งแรงและปลอดภัย</p> <p>(3) เครื่องจักรชนิดอัตโนมัติต้องมีสีเครื่องหมายปิด-เปิด ที่สวิตช์อัตโนมัติตามหลักสากล และมีเครื่องป้องกันมิให้สิ่งหนึ่งสิ่งใดกระทบสวิตช์อันเป็นเหตุให้เครื่องจักรทำงาน</p> <p>(4) เครื่องจักรที่มีการถ่ายทอดพลังงานโดยใช้เพลาลูกเบี้ยว รอก เครื่องอุปกรณ์ล้อตุนกำลัง ต้องมีตะแกรงหรือที่ครอบปิดคลุมส่วนที่หมุนได้และส่วนส่งถ่ายกำลังให้มิดชิด ถ้าส่วนที่หมุนได้หรือส่วนส่งถ่ายกำลังสูงกว่า 2 เมตร ต้องมีรั้วหรือตะแกรงสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร กันล้อมมิให้บุคคลเข้าไปได้ในขณะเครื่องจักรกำลังทำงาน สำหรับสายพานแขวนลอยหรือสายพานโซ่นายจ้างต้องจัดให้มีเครื่องป้องกันอันตรายจากเครื่องจักรนั้น</p> <p>(5) เครื่องจักรที่มีใบเลื่อยวงเดือนหรือใบเลื่อยสายพาน ต้องจัดให้มีเครื่องป้องกันอันตรายจากใบเลื่อยของเครื่องจักรนั้น</p> <p>(6) เครื่องจักรที่ใช้เป็นเครื่องลับ ฝน หรือแต่งผิวโลหะแล้วก่อให้เกิดประกายไฟในขณะทำงาน ต้องมีเครื่องปิดบังประกายไฟหรือเศษวัสดุในขณะใช้งานและต้องจัดให้อยู่ห่างจากวัสดุเชื้อเพลิง</p> <p>(7) เครื่องจักรที่ใช้ในการขึ้นรูปพลาสติกหรือวัสดุอื่นโดยลักษณะฉีด เป่า หรือวิธีการอื่น ต้องมีเครื่องป้องกันอันตรายจากเครื่องจักรนั้น</p> <p>ข้อ 16 นายจ้างต้องบำรุงรักษาและดูแลเครื่องป้องกันอันตรายจากเครื่องจักรให้อยู่ในสภาพที่สามารถป้องกันอันตรายได้</p> <p>ข้อ 17 นายจ้างต้องจัดให้ทางเดินเข้าออกจากพื้นที่สำหรับปฏิบัติงานเกี่ยวกับเครื่องจักรมีความกว้างไม่น้อยกว่า 80 เซนติเมตร</p> <p>ข้อ 18 นายจ้างต้องจัดทำรั้ว คอกกั้น หรือเส้นแสดงเขตอันตราย ณ บริเวณที่ตั้งของเครื่องจักรให้ลูกจ้างเห็นได้ชัดเจน และต้องดูแลไม่ให้ลูกจ้างซึ่งไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในบริเวณดังกล่าว</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :
● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>ข้อ 19 นายจ้างต้องติดตั้งเครื่องป้องกันวัสดุตกหล่นบริเวณสายพานลำเลียงเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้าง และต้องมีอุปกรณ์ฉุกเฉินที่สามารถหยุดการทำงานของสายพานได้ทันทีติดตั้งไว้ในตำแหน่งที่เหมาะสม พร้อมใช้งาน และเห็นได้ชัดเจน</p> <p>ส่วนที่ 3 เครื่องเชื่อมไฟฟ้าและเครื่องเชื่อมก๊าซ</p> <p>ข้อ 26 ก่อนใช้งานเครื่องเชื่อมไฟฟ้าและเครื่องเชื่อมก๊าซ นายจ้างต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) จัดให้มีเครื่องดับเพลิงแบบเคลื่อนย้ายได้ติดตั้งไว้ในบริเวณใกล้เคียงที่สามารถนำมาใช้ดับเพลิงได้ทันที</p> <p>(2) จัดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลให้ลูกจ้างสวมใส่</p> <p>(3) จัดบริเวณที่ปฏิบัติงานไม่ให้มีวัสดุที่ติดไฟง่ายวางอยู่</p> <p>(4) จัดให้มีฉากกันหรืออุปกรณ์ป้องกันอันตรายอื่นๆ ที่เหมาะสมเพื่อป้องกันอันตรายจากประกายไฟและแสงจ้า</p> <p>(5) จัดสถานที่ปฏิบัติงานให้มีแสงสว่างและการระบายอากาศอย่างเหมาะสม</p> <p>ข้อ 27 นายจ้างต้องควบคุมดูแลไม่ให้ลูกจ้างหรือผู้ซึ่งไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในบริเวณที่มีการทำงานด้วยเครื่องเชื่อมไฟฟ้าหรือเครื่องเชื่อมก๊าซ</p> <p>ข้อ 28 นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการด้านความปลอดภัยและควบคุมดูแลให้ลูกจ้างปฏิบัติโดยเคร่งครัด เมื่อใช้เครื่องเชื่อมไฟฟ้าหรือเครื่องเชื่อมก๊าซกับภาชนะบรรจุสารไวไฟ หรือในบริเวณที่อาจก่อให้เกิดอันตรายจากการระเบิด เพลิงไหม้หรือไฟลามจากก๊าซน้ำมัน หรือวัตถุไวไฟอื่น</p> <p>ข้อ 29 ในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องเชื่อมไฟฟ้า นายจ้างต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) จัดให้มีการใช้สายดินของวงจรเชื่อม หัวจับสายดินวงจรเชื่อม สายเชื่อม และหัวจับลวดเชื่อมตามขนาดและมาตรฐานที่กำหนดไว้ในรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 8</p> <p>(2) จัดสายไฟฟ้าและสายดินให้ห่างจากการบดทับของยานพาหนะ น้ำ หรือที่ชื้นแฉะ หากไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ต้องจัดให้มีอุปกรณ์เพื่อป้องกันความเสียหาย และไม่ให้เกิดอันตรายจากอุปกรณ์ดังกล่าว</p> <p>ความในวรรคหนึ่งมีให้นำมาใช้บังคับแก่การทำงานเกี่ยวกับเครื่องเชื่อมไฟฟ้าที่ต้องปฏิบัติงานได้น้ำ</p> <p>ข้อ 30 ในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องเชื่อมก๊าซ นายจ้างต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ติดตั้งและตรวจสอบอุปกรณ์ควบคุมความดัน และมาตรวัดความดันที่เหมาะสมถูกต้องกับชนิดของก๊าซตามที่กำหนดไว้ในรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 8</p> <p>(2) ตรวจสอบการรั่วไหล การหลุดหลวม การสึกหรอของอุปกรณ์ หรือสภาพที่ไม่ปลอดภัยทุกครั้งก่อนการใช้งาน หากพบว่าไม่ปลอดภัยต้องทำการแก้ไข</p> <p>(3) จัดทำเครื่องหมาย สี หรือสัญลักษณ์ที่ท่อส่งก๊าซ หัวเชื่อม หรือหัวตัดให้เป็นแบบ และชนิดเดียวกัน</p> <p>ข้อ 31 นายจ้างต้องจัดให้มีอุปกรณ์กันเปลวไฟย้อนกลับติดไว้ระหว่างหัวเชื่อม หัวตัด หรือหัวเผากับถังบรรจุก๊าซออกซิเจนและถังบรรจุก๊าซไวไฟขณะใช้งาน</p> <p>ในการต่อถังบรรจุก๊าซไวไฟหลายถังเข้าด้วยกัน นายจ้างต้องจัดให้มีอุปกรณ์กันเปลวไฟย้อนกลับติดไว้ระหว่างท่อร่วมกับอุปกรณ์ควบคุมความดัน</p> <p>ข้อ 32 นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับถังบรรจุก๊าซ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) จัดให้มีการยึดถังป้องกันล้มล้ม เช่น คล้องโซ่</p> <p>(2) มีอุปกรณ์ป้องกันวาล์ว เช่น โกร่งกำบัง หรือฝาครอบวาล์วปิดขณะไม่ได้ใช้ก๊าซ</p> <p>(3) ป้องกันมิให้ถึงเกิดการสันสะเทือนอันอาจก่อให้เกิดอันตรายได้</p> <p>(4) การจัดเก็บถังบรรจุก๊าซให้เป็นไปตามกฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานในการบริหารจัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับการป้องกันและระงับอัคคีภัย</p> <p>ข้อ 33 นายจ้างต้องใช้ถังบรรจุก๊าซที่มีการติดตั้งกลอุปกรณ์นิรภัยแบบระบายตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม รวมทั้งดูแลให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานได้อย่างปลอดภัย</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :
● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>ส่วนที่ 4 รถยก</p> <p>ข้อ 34 ในการทำงานเกี่ยวกับรถยก นายจ้างต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) จัดให้มีโครงหลังคาของรถยกที่มั่นคงแข็งแรง สามารถป้องกันอันตรายจากวัสดุตกหล่นได้ เว้นแต่รถยกที่ออกแบบมาให้ยกวัสดุสิ่งของที่มีความสูงไม่เกินศีรษะของผู้ขับขี่</p> <p>(2) จัดให้มีป้ายบอกพิกัดน้ำหนักยกอย่างปลอดภัยตามที่กำหนดไว้ในรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 8 ไว้ที่รถยก พร้อมทั้งติดตั้งป้ายเตือนให้ระวัง</p> <p>(3) ตรวจสอบรถยกให้มีสภาพใช้งานได้ดีและปลอดภัยก่อนการใช้งานทุกครั้ง และต้องมีสำเนาเอกสารการตรวจสอบไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>(4) จัดให้มีสัญญาณเสียงหรือแสงไฟเตือนภัยในขณะที่ทำงานตามความเหมาะสมของการใช้งาน</p> <p>(5) จัดให้มีอุปกรณ์ช่วยการมองเห็นตามสภาพในการทำงาน เช่น กระจกมองข้าง</p> <p>(6) ให้ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับรถยกชนิดนั่งขับสวมใส่เข็มขัดนิรภัยในขณะที่ทำงานบนรถตลอดเวลา</p> <p>ข้อ 35 นายจ้างต้องไม่ดัดแปลงหรือกระทำการใดกับรถยกที่มีผลทำให้ความปลอดภัยในการทำงานลดลง เว้นแต่กรณีที่นายจ้างดัดแปลงรถยกเพื่อใช้ก้าขปีโตรเลียมเหลวเป็นเชื้อเพลิง และได้ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยโรงงานแล้ว</p> <p>ข้อ 36 นายจ้างต้องควบคุมดูแลบริเวณที่มีการเติมประจุไฟฟ้าแบตเตอรี่สำหรับรถยกที่ใช้ไฟฟ้าให้อยู่ห่างจากบริเวณที่ลูกจ้างทำงานได้อย่างปลอดภัย และจัดให้มีมาตรการเกี่ยวกับการระบายอากาศเพื่อป้องกันการสะสมของไอกรด และไอระเหยของไฮโดรเจนจากการประจุไฟฟ้า</p> <p>ข้อ 39 นายจ้างต้องจัดทางเดินรถยกให้มีความมั่นคงแข็งแรง และสามารถรองรับน้ำหนักรถ รวมทั้งน้ำหนักบรรทุกของรถยกได้อย่างปลอดภัย</p> <p>ข้อ 40 นายจ้างต้องจัดให้ลูกจ้างซึ่งจะทำหน้าที่เป็นผู้ขับรถยก ผ่านการฝึกอบรมเกี่ยวกับการใช้รถยกแต่ละประเภท ความปลอดภัยในการขับรถยก การตรวจสอบและบำรุงรักษารถยก โดยวิทยากรซึ่งมีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์การทำงานเกี่ยวกับรถยก ตามหลักสูตรที่อธิบดีประกาศกำหนด</p> <p>ข้อ 41 นายจ้างต้องควบคุมดูแลการนำรถยกไปใช้ปฏิบัติงานใกล้สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้า โดยต้องมีระยะห่างเพื่อความปลอดภัย ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าไม่เกิน 69 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 3.1 เมตร</p> <p>(2) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าเกิน 69 กิโลโวลต์แต่ไม่เกิน 115 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 3.3 เมตร</p> <p>(3) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าเกิน 115 กิโลโวลต์แต่ไม่เกิน 230 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 4 เมตร</p> <p>(4) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าเกิน 230 กิโลโวลต์แต่ไม่เกิน 500 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 6 เมตร</p> <p>ข้อ 42 นายจ้างต้องควบคุมดูแลไม่ให้บุคคลอื่นนอกจากผู้ขับรถยกโดยสารหรือขึ้นไปบนส่วนหนึ่งส่วนใดของรถยก</p> <p>ส่วนที่ 6 เครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูง</p> <p>ข้อ 49 ในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูง นายจ้างต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้</p> <p>(1) จัดให้มีการป้องกันการตกจากที่สูงตามกฎหมายกระทรวงว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ในสถานที่ที่มีอันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ลาดชันจากวัสดุกระเด็น ตกหล่น และพังทลาย และจากการตกลงไปในภาชนะเก็บหรือรองรับวัสดุ</p> <p>(2) จัดให้มีป้ายบอกพิกัดน้ำหนักและจำนวนคนที่สามารถยกได้อย่างปลอดภัย</p> <p>(3) ตรวจสอบสภาพเครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูงและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง ให้มีสภาพใช้งานได้ อย่างปลอดภัยก่อนการใช้งานทุกครั้ง และต้องมีสำเนาเอกสารการตรวจสอบไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>(4) จัดให้มีสัญญาณเสียงหรือแสงไฟเตือนภัยขณะทำงานตามความเหมาะสมของการใช้งาน</p>			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>(5) จัดให้มีอุปกรณ์ตัดระบบการทำงานเมื่อมีการใช้งานเกินพิกัดที่ผู้ผลิตกำหนด และต้องตรวจสอบให้อุปกรณ์ดังกล่าวอยู่ในสภาพที่สามารถทำงานได้ตลอดเวลา</p> <p>ข้อ 50 นายจ้างต้องไม่ดัดแปลงหรือกระทำการใดกับเครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูงที่มีผลทำให้ความปลอดภัยในการทำงานลดลง</p> <p>ข้อ 51 นายจ้างต้องควบคุมดูแลบริเวณที่มีการเติมประจุไฟฟ้าแบตเตอรี่เครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูงที่ใช้ไฟฟ้าให้อยู่ห่างจากบริเวณที่ลูกจ้างทำงานได้อย่างปลอดภัย และจัดให้มีมาตรการเกี่ยวกับการระบายอากาศเพื่อป้องกันการสะสมของไอรกด และไอระเหยของไฮโดรเจนจากการประจุไฟฟ้า</p> <p>ข้อ 52 ในการทำงานบนเครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูงที่มีการเคลื่อนย้ายเครื่องจักรนั้นไปตามแนวระนาบ นายจ้างต้องจัดให้พื้นที่ที่เป็นเส้นทางการเคลื่อนย้ายมีความแข็งแรง ราบเรียบ ไม่ต่างระดับ และปรับระดับของเครื่องจักรดังกล่าวให้อยู่ในตำแหน่งที่ผู้ผลิตกำหนดหรือในตำแหน่งที่ปลอดภัย</p> <p>ข้อ 53 นายจ้างต้องจัดให้มีการอบรมลูกจ้างเกี่ยวกับการปฏิบัติตามรายละเอียดคุณลักษณะ และคู่มือการใช้งานเครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูงเพื่อความปลอดภัยในการทำงาน</p> <p>ข้อ 54 ในการใช้งานเครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูงแบบแขวน นายจ้างต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) จัดให้มีการทดสอบชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องภายหลังการติดตั้ง และต้องมีสำเนาเอกสารการทดสอบไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>(2) ต้องใช้ลวดสลิงที่มีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 10 และไม่เป็นลวดสลิงที่มีลักษณะตามข้อ 86</p> <p>หมวด 2 บันจัน</p> <p>ข้อ 56 ในการประกอบ การติดตั้ง การทดสอบ การใช้ การซ่อมแซม การบำรุงรักษา การตรวจสอบ การรื้อถอนบันจันหรืออุปกรณ์อื่นของบันจัน นายจ้างต้องปฏิบัติตามรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานที่ผู้ผลิตกำหนดไว้ หากไม่มีรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานดังกล่าว นายจ้างต้องดำเนินการให้วิศวกรเป็นผู้จัดทำรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานเป็นหนังสือ และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>รายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามวรรคหนึ่งต้องเป็นภาษาไทย หรือภาษาอื่นที่ลูกจ้างสามารถศึกษาและปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการทำงานได้</p> <p>ข้อ 57 นายจ้างต้องจัดให้มีการทดสอบการติดตั้งบันจันเมื่อติดตั้งเสร็จตามรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 56 ตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด และต้องมีสำเนาเอกสารการทดสอบไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ในกรณีที่มีการหยุดใช้งานบันจันตั้งแต่หกเดือนขึ้นไป ก่อนนำบันจันมาใช้งานใหม่ นายจ้างต้องดำเนินการตามวรรคหนึ่งด้วย</p> <p>ข้อ 58 นายจ้างต้องจัดให้มีการทดสอบส่วนประกอบและอุปกรณ์ของบันจันอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง ตามประเภทและลักษณะของงาน ตามที่กำหนดไว้ในรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 56 ตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด และต้องมีสำเนาเอกสารการทดสอบไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ข้อ 59 ในการทำงานเกี่ยวกับบันจัน นายจ้างต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ควบคุมให้มีลวดสลิงเหลืออยู่ในม้วนลวดสลิงไม่น้อยกว่าสองรอบตลอดเวลาที่บันจันทำงาน</p> <p>(2) จัดให้มีชุดล็อกป้องกันลวดสลิงหลุดจากตะขอของบันจันและทำการตรวจสอบให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัย</p> <p>(3) จัดให้มีที่ครอบปิดหรือกั้นส่วนที่หมุนรอบตัวเอง ส่วนที่เคลื่อนไหวยได้ หรือส่วนที่อาจเป็นอันตรายของบันจัน และให้ส่วนที่เคลื่อนที่ของบันจันหรือส่วนที่หมุนได้ของบันจันอยู่ห่างจากสิ่งก่อสร้างหรือวัตถุอื่นในระยะที่ปลอดภัย</p> <p>(4) จัดให้ลูกจ้างสวมใส่เข็มขัดนิรภัยและสายช่วยชีวิตตลอดเวลาที่ทำงานบนแขวนบันจันหรือชุดสะพาน</p> <p>(5) จัดให้มีพื้นที่ชนิดกันลื่น ราวกั้นตก และแผงกันตะกระดပ်พื้น สำหรับบันจันชนิดที่ต้องมีการจัดทำพื้นและทางเดิน</p> <p>(6) จัดให้มีเครื่องดับเพลิงที่เหมาะสมและพร้อมใช้งานไว้ที่ห้องบังคับบันจันหรือตำแหน่งที่สามารถใช้งานได้สะดวก</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :
● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>(7) ติดตั้งบันจันบนฐานที่มั่นคงโดยวิศวกรเป็นผู้รับรอง</p> <p>(8) จัดให้มีการติดตั้งชุดควบคุมการทำงานเมื่อยกวัสดุขึ้นถึงตำแหน่งสูงสุด (upper limit switch) ที่ใช้งานได้ตามปกติ</p> <p>(9) จัดให้มีชุดควบคุมที่กีดน้ำหนักยก (overload limit switch) ที่ใช้งานได้ตามปกติ</p> <p>ข้อ 60 ในการทำงานเกี่ยวกับบันจันที่ใช้เครื่อยนต์ นายจ้างต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) จัดให้มีที่ครอบปิดหรือฉนวนหุ้มท่อไอเสีย</p> <p>(2) จัดให้มีถังเก็บเชื้อเพลิงและท่อส่งเชื้อเพลิงติดตั้งอยู่ในลักษณะที่จะไม่เกิดอันตรายเมื่อเชื้อเพลิงหก ถ้น หรือรั่วออกมา</p> <p>(3) จัดให้มีมาตรการในการเก็บและเคลื่อนย้ายเชื้อเพลิงสำรองด้วยความปลอดภัย</p> <p>ข้อ 61 นายจ้างต้องเคลื่อนย้ายวัตถุไวไฟออกจากบริเวณที่ใช้บันจัน เว้นแต่กรณีที่ไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้ นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการป้องกันอันตรายที่เหมาะสมก่อนให้ลูกจ้างปฏิบัติงาน</p> <p>ข้อ 62 นายจ้างต้องไม่ให้ลูกจ้างใช้บันจันที่ชำรุดเสียหายหรืออยู่ในสภาพที่ไม่ปลอดภัย</p> <p>ข้อ 63 นายจ้างต้องไม่ดัดแปลงหรือแก้ไขส่วนหนึ่งส่วนใดของบันจันในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างที่มีผลต่อการรับน้ำหนัก หรือยินยอมให้ลูกจ้างหรือผู้อื่นกระทำการเช่นนั้น เว้นแต่นายจ้างได้จัดให้มีการคำนวณทางวิศวกรรมพร้อมกับจัดให้มีการทดสอบ และต้องมีสำเนาเอกสารการทดสอบไว้ให้พนักงานตรวจความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ข้อ 64 นายจ้างต้องจัดให้มีสัญญาณเสียงและแสงไฟเตือนภัยตลอดเวลาที่บันจันทำงานโดยติดตั้งไว้ให้เห็นและได้ยินชัดเจน</p> <p>ข้อ 65 นายจ้างต้องจัดให้มีป้ายบอกพิกัดน้ำหนักยกไว้ที่บันจันและรอกของตะขอ พร้อมทั้งติดตั้งป้ายเตือนให้ระวังอันตรายที่ลูกจ้างเห็นได้ชัดเจน สำหรับบันจันชนิดเคลื่อนที่และบันจันชนิดอยู่กับที่ที่มีพิกัดยกหลายพิกัด นายจ้างต้องจัดให้มีตารางการยกสิ่งของตามและผู้ผลิตกำหนด โดยติดประกาศไว้ให้เห็นได้ชัดเจน</p> <p>ข้อ 66 นายจ้างต้องจัดทำเส้นแสดงเขตอันตราย เครื่องหมายแสดงเขตอันตราย หรือเครื่องกั้นเขตอันตรายในเส้นทางที่มีการใช้บันจันเคลื่อนย้ายสิ่งของ</p> <p>ข้อ 67 นายจ้างต้องจัดให้มีคู่มือการใช้สัญญาณสื่อสารระหว่างผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับบันจัน</p> <p>ในกรณีที่ใช้สัญญาณตามวรรคหนึ่งเป็นการใช้สัญญาณมือ นายจ้างต้องจัดให้มีรูปภาพหรือคู่มือการใช้สัญญาณมือตามมาตรฐาน ASME หรือมาตรฐานอื่นที่เทียบเท่าตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด ติดไว้ที่จุดหรือตำแหน่งที่ลูกจ้างผู้ปฏิบัติงานเห็นได้ชัดเจน</p> <p>ข้อ 68 ในกรณีที่มีการติดตั้งหรือใช้บันจันใกล้สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้า นายจ้างต้องควบคุมดูแลให้ลูกจ้างปฏิบัติ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ในกรณีที่ใช้บันจันยกวัสดุ ให้มีระยะห่างระหว่างสายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้า กับส่วนหนึ่งส่วนใดของบันจันหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของวัสดุที่บันจันกำลังยก ดังต่อไปนี้</p> <p>(ก) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าไม่เกิน 69 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 3.1 เมตร</p> <p>(ข) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าเกิน 69 กิโลโวลต์แต่ไม่เกิน 115 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 3.3 เมตร</p> <p>(ค) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าเกิน 115 กิโลโวลต์แต่ไม่เกิน 230 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 4 เมตร</p> <p>(ง) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าเกิน 230 กิโลโวลต์แต่ไม่เกิน 500 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 6 เมตร</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :
● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว



ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>(2) ในกรณีที่เคลื่อนย้ายปั้นจั่นชนิดเคลื่อนที่โดยไม่กั้วสตุและไม่ลดแขนปั้นจั่นลงให้มีระยะห่างระหว่างสายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้า กับส่วนหนึ่งส่วนใดของปั้นจั่น ดังต่อไปนี้</p> <p>(ก) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าไม่เกิน 69 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 1.3 เมตร</p> <p>(ข) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าเกิน 69 กิโลโวลต์แต่ไม่เกิน 230 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 3 เมตร</p> <p>(ค) สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าเกิน 230 กิโลโวลต์แต่ไม่เกิน 500 กิโลโวลต์ ต้องห่างไม่น้อยกว่า 5 เมตร</p> <p>ในกรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม (1) และ (2) ได้ นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการความปลอดภัยที่เพียงพอและได้รับการอนุญาตจากการไฟฟ้าประจำท้องถิ่นที่รับผิดชอบสายไฟฟ้านั้น ก่อนการดำเนินการ</p> <p>ข้อ 69 ในกรณีที่มีการติดตั้งหรือใช้ปั้นจั่นใกล้เสาส่งคลื่นโทรคมนาคมที่อาจมีกระแสไฟฟ้าเหนี่ยวนำ นายจ้างต้องต่อสายตัวนำกับปั้นจั่นหรือวัสดุที่จะยกเพื่อให้ประจุไฟฟ้าไหลลงดิน ทั้งนี้ การต่อลงดินให้เป็นไปตามมาตรฐานการติดตั้งทางไฟฟ้าสำหรับประเทศไทย ที่กำหนดโดยสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์</p> <p>ข้อ 70 นายจ้างต้องปิดประกาศวิธีการทำงานเกี่ยวกับปั้นจั่นไว้บริเวณที่ลูกจ้างทำงานเป็นภาษาไทยหรือภาษาอื่นที่ลูกจ้างเข้าใจได้ โดยอย่างน้อยต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับการใช้งาน การบำรุงรักษา และการใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล</p> <p>ข้อ 71 ในกรณีที่ผู้บังคับปั้นจั่นไม่สามารถมองเห็นจุดที่ทำการยกสิ่งของหรือเคลื่อนย้ายวัสดุ นายจ้างต้องจัดให้มีผู้ให้สัญญาณแก่ผู้บังคับปั้นจั่นตลอดระยะเวลาที่มีการใช้งาน</p> <p>ข้อ 72 นายจ้างต้องจัดให้ลูกจ้างซึ่งเป็นผู้บังคับปั้นจั่น ผู้ให้สัญญาณแก่ผู้บังคับปั้นจั่น ผู้ยึดเกาะวัสดุ หรือผู้ควบคุมการใช้ปั้นจั่นผ่านการอบรมเกี่ยวกับขั้นตอนและวิธีการทำงานที่ปลอดภัยในการทำงานของปั้นจั่น การป้องกันอันตรายจากปั้นจั่น รายละเอียดเกี่ยวกับโครงสร้างอุปกรณ์ การตรวจสอบและบำรุงรักษาอุปกรณ์ของปั้นจั่น รวมทั้งการฝึกอบรมทบทวนการทำงานเกี่ยวกับปั้นจั่นแต่ละประเภท โดยวิทยากรซึ่งมีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์การทำงานเกี่ยวกับปั้นจั่นแต่ละประเภท ตามหลักสูตรที่อธิบดีประกาศกำหนด</p> <p>ส่วนที่ 2 ปั้นจั่นเหนือศีรษะและปั้นจั่นขาสูง</p> <p>ข้อ 73 ปั้นจั่นเหนือศีรษะหรือปั้นจั่นขาสูงที่เคลื่อนที่บนราง นายจ้างต้องจัดให้มีสวิตซ์หยุดการทำงานของปั้นจั่นได้โดยอัตโนมัติ และให้มีกันชนหรือกันกระแทกที่ปลายทั้งสองข้างของราง</p> <p>ข้อ 74 นายจ้างต้องควบคุมดูแลไม่ให้มีสิ่งกีดขวางการเลื่อนของล้อปั้นจั่น</p> <p>ข้อ 75 ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างขึ้นไปทำงานบนปั้นจั่นหรืออุปกรณ์อื่นของปั้นจั่นที่มีความสูงเกิน 2 เมตร นายจ้างต้องจัดให้มีบันไดพร้อมราวจับและโครงโลหะกันตกหรือจัดให้มีอุปกรณ์อื่นใดที่มีความเหมาะสมและปลอดภัยต่อลูกจ้างตามกฎหมายกระทรวงว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการและดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ในสถานที่ที่มีอันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ลาดชันจากวัสดุกระเด็น ตกหล่น และพังทลาย และจากการตกลงไปในภาชนะเก็บหรือรองรับวัสดุ</p> <p>ส่วนที่ 3 ปั้นจั่นทอสูง</p> <p>ข้อ 76 ในกรณีที่ลูกจ้างปฏิบัติงานบนแขนปั้นจั่น นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการป้องกันการพลัดตกของลูกจ้าง และให้ลูกจ้างสวมใส่เข็มขัดนิรภัยและสายช่วยชีวิตตลอดเวลาที่ลูกจ้างทำงาน</p> <p>ข้อ 77 ปั้นจั่นที่มีรางล้อเลื่อนที่อยู่บนแขนปั้นจั่น นายจ้างต้องจัดให้มีสวิตซ์หยุดการทำงานของปั้นจั่นได้โดยอัตโนมัติ และให้มีกันชนหรือกันกระแทกที่ปลายทั้งสองข้างของราง</p> <p>ข้อ 78 ปั้นจั่นที่มีแขนเคลื่อนที่ขึ้นลงได้ นายจ้างต้องจัดให้มีสวิตซ์ควบคุมมุมมองสถานการณ์การทำงานของแขนปั้นจั่น ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 56</p>			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>ข้อ 79 นายจ้างต้องจัดให้มีตารางการยกสิ่งของตามที่ถูกผลิตกำหนดไว้ในรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 56 ที่แสดงรายละเอียดเกี่ยวกับน้ำหนักสิ่งของ มุมองศา และระยะของแขนที่ทำกรยก ติดไว้ในบริเวณที่ผู้บังคับปั้นจั่นเห็นได้ชัดเจน</p> <p>ข้อ 80 ในการประกอบ การติดตั้ง การเปลี่ยนแปลงโครงสร้าง การเพิ่มความสูง หรือการรื้อถอนปั้นจั่นหอสุง นายจ้างต้องจัดให้มีวิศวกรควบคุมตลอดระยะเวลาดำเนินการจนแล้วเสร็จ</p> <p>ข้อ 81 นายจ้างต้องควบคุมดูแลไม่ให้ลูกจ้างหรือบุคคลใดเกาะเกี่ยวไปกับส่วนหนึ่งส่วนใดของปั้นจั่นหรือไปกับวัสดุที่ทำกรยก หรืออยู่ภายใต้วัสดุที่ทำกรยกหรือบริเวณที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้</p> <p>ส่วนที่ 5 อุปกรณ์ที่ใช้เกี่ยวกับปั้นจั่น</p> <p>ข้อ 86 นายจ้างต้องไม่ใช้ลวดสลิงที่มีลักษณะอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ลวดสลิงที่ลวดเส้นนอกสึกไปตั้งแต่หนึ่งในสามของเส้นผ่านศูนย์กลางเส้นลวด</p> <p>(2) ลวดสลิงที่ขมวด ถูกบดกระแทก แตกเกลียว หรือชำรุดที่ทำให้ประสิทธิภาพในการใช้งานของลวดสลิงลดลง</p> <p>(3) ลวดสลิงมีเส้นผ่านศูนย์กลางเล็กลงเกินร้อยละ 5 ของเส้นผ่านศูนย์กลางที่ระบุ</p> <p>(4) ลวดสลิงถูกความร้อนทำลายหรือเป็นสนิมมากจนเห็นได้ชัดเจน</p> <p>(5) ลวดสลิงถูกกัดกร่อนชำรุดมากจนเห็นได้ชัดเจน</p> <p>(6) ลวดสลิงเคลื่อนที่ที่มีเส้นลวดในหนึ่งช่วงเกลียวขาดตั้งแต่สามเส้นขึ้นไปในเส้นเกลียวเดียวกันหรือขาดรวมกันตั้งแต่หกเส้นขึ้นไปในหลายเส้นเกลียว</p> <p>(7) ลวดสลิงยึดโยงที่มีเส้นลวดขาดตรงข้อต่อตั้งแต่สองเส้นขึ้นไปในหนึ่งช่วงเกลียว</p> <p>ข้อ 87 นายจ้างต้องใช้ลวดสลิงที่มีค่าความปลอดภัยตามที่กำหนดไว้ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ลวดสลิงเคลื่อนที่ต้องมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 5</p> <p>(2) ลวดสลิงยึดโยงต้องมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 3.5</p> <p>ข้อ 88 นายจ้างต้องใช้ปั้นจั่นที่มีรอกที่มีอัตราส่วนระหว่างเส้นผ่านศูนย์กลางของรอกหรือล้อใด ๆ กับเส้นผ่านศูนย์กลางของลวดสลิงที่พันตามที่กำหนดไว้ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) สิบแปดต่อหนึ่ง สำหรับรอกปลายแขนปั้นจั่น</p> <p>(2) สิบหกต่อหนึ่ง สำหรับรอกของตะขอ</p> <p>(3) สิบห้าต่อหนึ่ง สำหรับรอกหลังแขนปั้นจั่น</p> <p>ความในวรรคหนึ่งไม่ใช้บังคับแก่อัตราส่วนระหว่างเส้นผ่านศูนย์กลางของรอกหรือล้อใด ๆ กับเส้นผ่านศูนย์กลางของลวดสลิงที่พันตามที่ถูกผลิตกำหนด</p> <p>ข้อ 89 นายจ้างต้องใช้อุปกรณ์สำหรับการผูก มัด หรือยึดโยงวัสดุที่มีค่าความปลอดภัยตามที่กำหนดไว้ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ลวดสลิง ต้องมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 5</p> <p>(2) โซ่ ต้องมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 4</p> <p>(3) เชือก ต้องมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 5</p> <p>(4) ห่วงหรือตะขอ ต้องมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 3.5</p> <p>(5) อุปกรณ์สำหรับผูก มัด หรือยึดโยงอื่นนอกเหนือจากที่กำหนดไว้ใน (1) ถึง (4) ต้องมีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 3.5</p> <p>ข้อ 90 นายจ้างต้องจัดหาวัสดุที่มีความทนทานและอ่อนตัวมารองรับบริเวณจุดที่มีการสัมผัสระหว่างอุปกรณ์ที่ใช้ในการผูก มัด หรือยึดโยงกับวัสดุที่ทำกรยกเคลื่อนย้าย</p> <p>ข้อ 91 ในการยกเคลื่อนย้ายวัสดุสิ่งของ นายจ้างต้องให้ลูกจ้างผูก มัด หรือยึดโยงวัสดุสิ่งของ โดยมีมุมมองระหว่างอุปกรณ์สำหรับการผูก มัด หรือยึดโยงกับวัสดุที่จะทำการยกไม่น้อยกว่า 45 องศา</p> <p>กรณีที่มีความจำเป็นต้องทำการผูก มัด หรือยึดโยงด้วยมุมมองศานที่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง นายจ้างต้องกำหนดให้มีการคำนวณแรงรับน้ำหนักของอุปกรณ์สำหรับการผูก มัด หรือยึดโยงเพื่อให้เกิดความปลอดภัยโดยผู้ควบคุมการใช้ปั้นจั่นและต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภ้ยตรวจสอบได้</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :
● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>ข้อ 92 นายจ้างต้องไม่ใช้ตะขอมที่มีลักษณะอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) มีการบิดตัวของตะขอ</p> <p>(2) มีการถ่างออกของปากตะขอเกินร้อยละ 5</p> <p>(3) มีการสึกหรอที่ท้องตะขอเกินร้อยละ 10</p> <p>(4) มีการแตกหรือร้าวส่วนหนึ่งส่วนใดของตะขอ</p> <p>(5) มีการเสียรูปทรงหรือสึกหรอของห่วงตะขอ</p> <p>หมวด 4 การคุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล</p> <p>ข้อ 119 นายจ้างต้องจัดสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบกิจการให้อยู่ในลักษณะที่ไม่เป็นอันตรายต่อสุขภาพและความปลอดภัยของลูกจ้าง หากนายจ้างไม่สามารถดำเนินการป้องกันหรือแก้ไขเพื่อไม่ให้เกิดอันตรายได้ นายจ้างต้องจัดหาอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่สามารถป้องกันอันตรายนั้นให้ลูกจ้างสวมใส่</p> <p>ข้อ 120 นายจ้างต้องจัดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่ได้มาตรฐานตามประเภทและชนิดของงาน ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) งานเชื่อมหรือตัดชิ้นงานด้วยไฟฟ้า ก๊าซ หรือพลังงานอื่น ให้สวมถุงมือหนังหรือถุงมือผ้า กระบังหน้าลดแสงหรือแว่นตาลดแสง รองเท้านิรภัย และแผ่นปิดหน้าอกกันประกายไฟ ทั้งนี้ ต้องเป็นชนิดที่สามารถป้องกันประกายไฟหรือความร้อนได้ดี</p> <p>(2) งานลับ ฝน หรือแต่งผิวโลหะด้วยหินเจีย ให้สวมแว่นตานิรภัยหรือหน้ากากชนิดใส ถุงมือผ้า และรองเท้านิรภัย</p> <p>(3) งานกลึงโลหะ งานกลึงไม้ งานไสโลหะ งานไสไม้ หรืองานตัดโลหะ ให้สวมแว่นตานิรภัยหรือหน้ากากชนิดใส ถุงมือผ้า และรองเท้านิรภัย</p> <p>(4) งานปั๊มโลหะ ให้สวมแว่นตานิรภัยหรือหน้ากากชนิดใส ถุงมือผ้า และรองเท้านิรภัย</p> <p>(5) งานชุบโลหะ ให้สวมถุงมือยาง และรองเท้านิรภัย</p> <p>(6) งานพ่นสี ให้สวมที่กรองอากาศสำหรับใช้ครอบจมูกและปากกันสารเคมี ถุงมือผ้า และรองเท้านิรภัย</p> <p>(7) งานยก ขนย้าย หรือติดตั้ง ให้สวมหมวกนิรภัย ถุงมือผ้า และรองเท้านิรภัย</p> <p>(8) งานควบคุมเครื่องจักร ให้สวมหมวกนิรภัยและรองเท้านิรภัย</p> <p>(9) งานปั้นจั่น ให้สวมหมวกนิรภัย ถุงมือผ้า หรือถุงมือหนัง และรองเท้านิรภัย สำหรับกรณีปั้นจั่นห้อยสูง บันจั่นขาส่งหรือปั้นจั่นเหนือศีรษะที่ลูกจ้างต้องขึ้นไปทำงานเหนือพื้นดิน ให้สวมใส่เข็มขัดนิรภัยและสายช่วยชีวิตด้วย</p> <p>(10) งานหมอน้ำ หม้อต้มที่ใช้ของเหลวเป็นสื่อทำความร้อน หรือภาชนะรับความดัน ให้สวมแว่นตานิรภัยหรือหน้ากากชนิดใส ปลีกลดเสียงหรือที่ครอบหูลดเสียงที่เหมาะสมกับสภาพงาน ชุดป้องกันความร้อนหรืออุปกรณ์ป้องกันความร้อน และรองเท้านิรภัย เว้นแต่กรณีที่เป็นหมอน้ำหรือภาชนะรับความดันตามข้อ 93 นายจ้างอาจจัดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลให้ลูกจ้างใช้งานตามความเหมาะสมกับลักษณะงานและอันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับลูกจ้าง</p> <p>นอกจากอุปกรณ์ที่กำหนดไว้ตามวรรคหนึ่ง นายจ้างอาจจัดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลอื่นให้ลูกจ้างใช้งานตามความเหมาะสมกับลักษณะงานและอันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับลูกจ้างได้ นายจ้างต้องดูแลให้ลูกจ้างใช้อุปกรณ์ตามวรรคหนึ่งและวรรคสองตลอดเวลาที่ทำงาน</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :
● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.9 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2522 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2529 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2538 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2542 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2550 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2551 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2557 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2557 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 11) พ.ศ.2559 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2562 พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2565	กฎหมายฉบับนี้มีการระบุข้อกำหนดหลายประการให้ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องปฏิบัติตามเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง ได้แก่ การกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับลักษณะของรถที่ใช้ในทาง การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณรถ การบรรทุก สัญญาณจราจรและเครื่องหมายการจราจร การใช้ทางเดินรถ การจำกัดความเร็วรถ การขับรถ ลักษณะรถฉุกเฉิน การลากรถหรือจูงรถ อุบัติเหตุ นอกจากนี้ กฎหมายฉบับดังกล่าวได้กำหนดลักษณะและการใช้รถประเภทต่างๆ ได้แก่ รถจักรยาน รถบรรทุกคนโดยสาร รถแท็กซี่ รวมถึงคนเดินเท้า สัตว์และสิ่งของในทาง รถม้า เกวียนและเลื่อน บทกำหนดโทษ และอื่นๆ	●	จากกิจกรรมการก่อสร้างที่ผ่านมา ทางโครงการได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเกี่ยวกับการใช้รถ การบรรทุก การควบคุมให้พนักงานขับรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และขับชี่ยานพาหนะด้วยความระมัดระวังเพื่อป้องกันอันตรายต่อการใช้ทาง จึงถือว่ากรมทางหลวงได้ดำเนินสอดคล้องตามที่กฎหมายที่กำหนด	 ป้ายจำกัดความเร็ว 30 กม./ชม.
1.10 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2523 พระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และ พ.ศ.2529 พรบ.การขนส่งทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2530 พรบ.การขนส่งทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 พรบ.การขนส่งทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2535 พรบ.การขนส่งทางบก (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2537 พรบ.การขนส่งทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2537 พรบ.การขนส่งทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2542 พรบ.การขนส่งทางบก (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2542 พรบ.การขนส่งทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2546 พรบ.การขนส่งทางบก (ฉบับที่ 11) พ.ศ.2550 พรบ.การขนส่งทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2557 พรบ.การขนส่งทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2557	พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 นี้ได้มีการระบุข้อกำหนดหลายประการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก ได้แก่ การกำหนดคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก การประกอบการขนส่ง การชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง การจัดการขนส่งรายละเอียดของการใช้ในการขนส่ง การตรวจสภาพรถ ผู้ประจำรถ ผู้โดยสาร สถานีขนส่ง และการกำหนดโทษ	●	จากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการที่ผ่านมา โครงการได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเกี่ยวกับการใช้รถ การบรรทุก การขับชี่ การตรวจสภาพรถ และการซ่อมผิวทางที่ชำรุดเสียหาย รวมทั้งควบคุมและจัดอบรมพนักงานขับรถที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทั้งต่อผู้ขับชี่และผู้ร่วมใช้ทาง จึงถือว่ากรมทางหลวงได้ดำเนินสอดคล้องตามที่กฎหมายที่กำหนด	 การจัดอบรมพนักงานขับรถ

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :
● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.11 พระราชบัญญัติการชลประทานหลวง พ.ศ.2485 พระราชบัญญัติการชลประทานหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2497 พระราชบัญญัติการชลประทานหลวง (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2507	หมวด 3 การบำรุงรักษา มาตรา 23 ห้ามมิให้ผู้ใดปลูกสร้าง แก้วไข หรือต่อเติมสิ่งก่อสร้าง หรือปลูกปักสิ่งใด หรือทำการเพาะปลูก รุกกล้าทางน้ำชลประทาน ชานคลอง เขตคันคลอง หรือเขตพนัง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายช่างชลประทาน ในกรณีที่มีการฝ่าฝืน นอกจากผู้ที่ฝ่าฝืนจะต้องระวางโทษตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว เมื่อโจทก์ร้องขอให้ศาลสั่งให้รื้อถอนสิ่งที่รุกกล้านั้นด้วย ในกรณีฉุกเฉินเพื่อป้องกันภัยอันตรายอันอาจเกิดขึ้นแก่การชลประทาน นายช่างชลประทานมีอำนาจดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใด เพื่อให้สิ่งรุกกล้าพ้นไปจากทางน้ำชลประทาน ชานคลอง เขตคันคลอง หรือเขตพนังได้ มาตรา 25 ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำการอันเป็นการกีดขวางทางน้ำชลประทาน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายช่างชลประทาน ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนนอกจากที่ผู้ฝ่าฝืนจะต้องระวางโทษตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว เมื่อโจทก์ร้องขอให้ศาลสั่งรื้อถอนสิ่งกีดขวางนั้นด้วย ในกรณีฉุกเฉิน เพื่อป้องกันภัยอันตรายอันอาจเกิดขึ้นแก่ชลประทาน นายช่างชลประทานมีอำนาจดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดให้สิ่งกีดขวางพ้นไปจากทางน้ำชลประทานได้ มาตรา 26 ห้ามมิให้ผู้ใดขุดคลองหรือทางน้ำมาเชื่อมกับทางน้ำชลประทาน หรือมาเชื่อมกับทางน้ำอื่นที่เชื่อมกับทางน้ำชลประทาน หรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดให้น้ำในทางน้ำชลประทานรั่วไหล อันอาจก่อให้เกิดการเสียหายแก่การชลประทาน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากอธิบดีหรือผู้ที่อธิบดีมอบหมาย ผู้ฝ่าฝืนนอกจากจะได้รับโทษตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว ศาลจะสั่งให้ปิดถมคลองหรือทางน้ำนั้นมิให้รั่วไหลต่อไปก็ได้ เพื่อป้องกันอันตรายอันอาจเกิดแก่การชลประทาน อธิบดีมีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำการดังกล่าวในวรรคแรกปิดถมทางน้ำนั้น หรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อมิให้น้ำรั่วไหลได้ต่อไป หากไม่ปฏิบัติตามคำสั่ง ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งให้เจ้าพนักงานจัดการได้ทันที และถ้าจำเป็นจะต้องใช้ที่ดินเพื่อการนี้ ก็ให้มีอำนาจใช้ที่ดินริมคลองหรือริมทางน้ำได้เท่าที่จำเป็น ค่าใช้จ่ายในการนี้รวมทั้งค่าเสียหายที่จะต้องชดใช้ให้แก่เจ้าของที่ดิน ให้คิดเอาจากผู้ฝ่าฝืนทั้งสิ้น คลองหรือทางน้ำใดที่ทำให้น้ำในทางน้ำชลประทานรั่วไหลอันอาจก่อให้เกิดการเสียหายแก่การชลประทานมาก่อนวันใช้บังคับพระราชบัญญัตินี้ เมื่ออธิบดีเห็นสมควรก็ให้มีอำนาจดำเนินการตามความในวรรคสองได้ โดยอนุโลม	●	โครงการตอน 24 มีการก่อสร้างสะพานข้ามทางน้ำในความรับผิดชอบของกรมชลประทาน ซึ่งโครงการแต่ละตอนได้ดำเนินการขออนุญาตก่อสร้าง พร้อมทั้งสำเนาแบบก่อสร้างให้กรมชลประทานทราบ รวมทั้งมีการหารือเพื่อแก้ไขแบบก่อสร้างให้เป็นไปตามข้อกำหนดของกรมชลประทาน และได้รับอนุญาตให้ก่อสร้างจากกรมชลประทานแล้ว รวมทั้งมีการปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดแนบท้ายใบอนุญาตอย่างเคร่งครัด	ภาคผนวก ข
1.13 พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562	มาตรา 22 การเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคล ให้เก็บรวบรวมได้เท่าที่จำเป็นภายใต้วัตถุประสงค์อันชอบด้วยกฎหมายของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล มาตรา 23 ในการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคล ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลจะต้องแจ้งให้เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลทราบก่อนหรือในขณะที่เก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลถึงรายละเอียด ดังต่อไปนี้ (1) วัตถุประสงค์ของการเก็บรวบรวมเพื่อการนำข้อมูลส่วนบุคคลไปใช้ หรือเปิดเผยซึ่งรวมถึงวัตถุประสงค์ตามที่มาตรา 25 ให้อำนาจในการเก็บรวบรวมได้โดยไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล (2) แจ้งให้ทราบถึงกรณีที่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ต้องให้ข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อปฏิบัติตามกฎหมาย หรือสัญญา หรือมีความจำเป็นต้องให้ข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อเข้าทำสัญญา รวมทั้งแจ้งถึงผลกระทบที่เป็นไปได้จากการไม่ให้ข้อมูลส่วนบุคคล (3) ข้อมูลส่วนบุคคลที่จะมีการเก็บรวบรวมและระยะเวลาในการเก็บรวบรวมไว้ ทั้งนี้ ในกรณีที่ไม่สามารถกำหนดระยะเวลาดังกล่าวได้ชัดเจน ให้กำหนดระยะเวลาที่อาจคาดหมายได้ตามมาตรฐานของการเก็บรวบรวม (4) ประเภทของบุคคลหรือหน่วยงานซึ่งข้อมูลส่วนบุคคลที่เก็บรวบรวมอาจจะถูกเปิดเผย (5) ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล สถานที่ติดต่อ และวิธีการติดต่อในกรณีที่มิได้ตัวแทน หรือเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ให้แจ้งข้อมูล สถานที่ติดต่อ และวิธีการติดต่อของตัวแทน หรือเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลด้วย มาตรา 24 ห้ามมิให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลทำการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลโดยไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล เว้นแต่ (1) เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่เกี่ยวกับการจัดทำเอกสารประวัติศาสตร์ หรือจดเอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ เพื่อประโยชน์สาธารณะ หรือที่เกี่ยวกับการศึกษาวิจัย หรือสถิติ ซึ่งได้จัดให้มีมาตรการปกป้องที่เหมาะสม เพื่อคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ทั้งนี้ ตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด (2) เพื่อป้องกันหรือระงับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรือสุขภาพของบุคคล	●	กิจกรรมการก่อสร้างโครงการที่ผ่านมา ในระยะก่อสร้างโครงการได้มีการรวบรวมข้อมูลบุคคลอื่นเฉพาะที่ร้องเรียนว่าได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างเท่านั้น รวมทั้งมีการปกปิดข้อมูลส่วนบุคคลดังกล่าว ตามที่กฎหมายกำหนด	

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :
● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.13 พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 (ต่อ)	<p>(3) เป็นการจำเป็นเพื่อการปฏิบัติตามสัญญา ซึ่งเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลเป็นคู่สัญญา หรือ เพื่อใช้ในการดำเนินการตามคำขอของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลก่อนทำสัญญานั้น</p> <p>(4) เป็นการจำเป็นเพื่อการปฏิบัติหน้าที่ในการดำเนินการกิจเพื่อประโยชน์สาธารณะของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล หรือปฏิบัติหน้าที่ในการใช้อำนาจอธิปไตยมอบให้แก่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(5) เป็นการจำเป็นเพื่อประโยชน์โดยชอบด้วยกฎหมายของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล หรือของบุคคล หรือนิติบุคคลอื่น ที่ไม่ใช่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล เว้นแต่ประโยชน์ดังกล่าวมีความสำคัญน้อยกว่าสิทธิขั้นพื้นฐานในข้อมูลส่วนบุคคลของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(6) เป็นการปฏิบัติตามกฎหมายของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>มาตรา 25 ห้ามมิให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลจากแหล่งอื่นที่ไม่ใช่จากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล เว้นแต่</p> <p>(1) ได้แจ้งถึงการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลจากแหล่งอื่น ให้แก่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลทราบโดยไม่ชักช้า แต่ต้องไม่เกินสามสิบวันนับแต่วันที่เก็บรวบรวมและได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(2) เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอมตามมาตรา 24 หรือมาตรา 26</p> <p>ให้นำบทบัญญัติเกี่ยวกับการแจ้งวัตถุประสงค์ใหม่ตามมาตรา 21 และการแจ้งรายละเอียดตามมาตรา 23 มาใช้บังคับกับการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลที่ต้องได้รับความยินยอมตามวรรคหนึ่งโดยอนุโลม เว้นแต่กรณีดังต่อไปนี้</p> <p>(1) เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลทราบวัตถุประสงค์ใหม่ หรือรายละเอียดนั้นอยู่แล้ว</p> <p>(2) ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลพิสูจน์ได้ว่า การแจ้งวัตถุประสงค์ใหม่หรือรายละเอียดดังกล่าวไม่สามารถทำได้ หรือจะเป็นอุปสรรคต่อการใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล โดยเฉพาะอย่างยิ่งเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการศึกษาวิจัยทางวิทยาศาสตร์ ประวัติศาสตร์ หรือสถิติ ในกรณีนี้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล ต้องจัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อคุ้มครองสิทธิเสรีภาพ และประโยชน์ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(3) การใช้หรือการเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลต้องกระทำโดยเร่งด่วนตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งได้จัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อคุ้มครองประโยชน์ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(4) เมื่อผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลเป็นผู้ซึ่งล่วงรู้หรือได้มาซึ่งข้อมูลส่วนบุคคลจากเจ้าหน้าที่ หรือจากการประกอบอาชีพหรือวิชาชีพ และต้องรักษาวัตถุประสงค์ใหม่ หรือรายละเอียดบางประการ ตามมาตรา 23 ไว้เป็นความลับตามที่กฎหมายกำหนด</p> <p>การแจ้งรายละเอียดตามวรรคสอง ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล ต้องแจ้งให้เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลทราบภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่เก็บรวบรวมตามมาตรา นี้ เว้นแต่กรณีที่นำข้อมูลส่วนบุคคลไปใช้เพื่อการติดต่อกับเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ต้องแจ้งในการติดต่อดังกล่าว และกรณีที่จะนำข้อมูลส่วนบุคคลไปเปิดเผย ต้องแจ้งก่อนที่จะนำข้อมูลส่วนบุคคลไปเปิดเผยเป็นครั้งแรก</p> <p>มาตรา 26 ห้ามมิให้เก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลเกี่ยวกับเชื้อชาติ เผ่าพันธุ์ ความคิดเห็นทางการเมือง ความเชื่อในลัทธิ ศาสนาหรือปรัชญา พฤติกรรมทางเพศ ประวัติอาชญากรรม ข้อมูลสุขภาพ ความพิการ ข้อมูลสหภาพแรงงาน ข้อมูลพันธุกรรม ข้อมูลชีวภาพ หรือข้อมูลอื่นใด ซึ่งกระทบต่อเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลในทำนองเดียวกันตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด โดยไม่ได้รับความยินยอมโดยชัดแจ้งจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล เว้นแต่</p> <p>(1) เพื่อป้องกันหรือระงับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรือสุขภาพของบุคคล ซึ่งเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลไม่สามารถให้ความยินยอมได้ ไม่ว่าด้วยเหตุใดก็ตาม</p> <p>(2) เป็นการดำเนินการกิจกรรมโดยชอบด้วยกฎหมายที่มีการคุ้มครองที่เหมาะสมของมูลนิธิ สมาคม หรือองค์กรที่ไม่แสวงหากำไรที่มีวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการเมือง ศาสนา ปรัชญา หรือสหภาพแรงงาน ให้แก่สมาชิก ผู้ซึ่งเคยเป็นสมาชิกหรือผู้ซึ่งมีการติดต่ออย่างสม่ำเสมอกับมูลนิธิ สมาคม หรือองค์กรที่ไม่แสวงหากำไรตามวัตถุประสงค์ดังกล่าว โดยไม่ได้เปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้นออกไปภายนอกมูลนิธิ สมาคม หรือองค์กรที่ไม่แสวงหากำไรนั้น</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

●

ปฏิบัติ

○

ไม่ปฏิบัติ

◐

ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖



ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.13 พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 (ต่อ)	<p>(3) เป็นข้อมูลที่เปิดเผยต่อสาธารณะด้วยความยินยอมโดยชัดแจ้งของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(4) เป็นการจำเป็นเพื่อการก่อตั้งสิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย การปฏิบัติตามหรือการใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย หรือการยกขึ้นต่อสู้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย</p> <p>(5) เป็นการจำเป็นในการปฏิบัติตามกฎหมาย เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์เกี่ยวกับ</p> <p>(ก) เวชศาสตร์ป้องกัน หรืออาชีวเวชศาสตร์ การประเมินความสามารถในการทำงานของลูกจ้าง การวินิจฉัยโรคทาง การแพทย์ การให้บริการด้านสุขภาพหรือด้านสังคม การรักษาทางการแพทย์ การจัดการด้านสุขภาพ หรือระบบและการ ให้บริการด้านสังคมสงเคราะห์ ทั้งนี้ ในกรณีที่มิใช่การปฏิบัติตามกฎหมาย และข้อมูลส่วนบุคคลนั้นไว้เป็นความลับตามกฎหมาย ต้องเป็นการปฏิบัติตามสัญญาระหว่างเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลกับผู้ประกอบวิชาชีพทางการแพทย์</p> <p>(ข) ประโยชน์สาธารณะด้านการสาธารณสุข เช่น การป้องกันด้านสุขภาพจากโรคติดต่ออันตราย หรือโรคระบาดที่อาจ ติดต่อหรือแพร่เข้ามาในราชอาณาจักร หรือการควบคุมมาตรฐานหรือคุณภาพของยา เวชภัณฑ์ หรือเครื่องมือแพทย์ ซึ่งได้จัด ให้มีมาตรการที่เหมาะสมและเจาะจงเพื่อคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล โดยเฉพาะการรักษา ความลับของข้อมูลส่วนบุคคลตามที่ หรือตามจริยธรรมแห่งวิชาชีพ</p> <p>(ค) การคุ้มครองแรงงาน การประกันสังคม หลักประกันสุขภาพแห่งชาติ สวัสดิการเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้มี สิทธิตามกฎหมาย การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ หรือการคุ้มครองทางสังคม ซึ่งการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลเป็น สิ่งจำเป็นในการปฏิบัติตามสิทธิหรือหน้าที่ของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล หรือเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล โดยได้จัดให้มี มาตรการที่เหมาะสมเพื่อคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐาน และประโยชน์ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(ง) การศึกษาวิจัยทางวิทยาศาสตร์ ประวัติศาสตร์ หรือสถิติ หรือประโยชน์สาธารณะอื่น ทั้งนี้ ต้องกระทำเพื่อให้บรรลุ วัตถุประสงค์ดังกล่าวเพียงเท่าที่จำเป็นเท่านั้น และได้จัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐานและประโยชน์ ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด</p> <p>(จ) ประโยชน์สาธารณะที่สำคัญ โดยได้จัดให้มีมาตรการที่เหมาะสม เพื่อคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐานและประโยชน์ของ เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>มาตรา 27 ห้ามมิให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล โดยไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูล ส่วนบุคคล เว้นแต่เป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่เก็บรวบรวมได้โดยได้รับยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอมตามมาตรา 24 หรือ มาตรา 26</p> <p>บุคคลหรือนิติบุคคลที่ได้รับข้อมูลส่วนบุคคลมาจากการเปิดเผยตามวรรคหนึ่ง จะต้องมิใช่หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล เพื่อวัตถุประสงค์อื่นนอกเหนือจากวัตถุประสงค์ที่ได้แจ้งไว้กับผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลในการขอรับข้อมูลส่วนบุคคลนั้น</p> <p>ในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอมตามวรรคหนึ่ง ผู้ ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องบันทึกการใช้หรือเปิดเผยนั้นไว้ในรายการตามมาตรา 39</p> <p>มาตรา 30 เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิขอเข้าถึง และขอรับสำเนาข้อมูลส่วนบุคคลเกี่ยวกับตน ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบ ของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล หรือขอให้เปิดเผยถึงการได้มาซึ่งข้อมูลส่วนบุคคลดังกล่าวที่ตนไม่ได้ให้ความยินยอม</p> <p>ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องปฏิบัติตามคำขอวรรคหนึ่ง จะปฏิเสธคำขอได้เฉพาะในกรณีที่เป็นการปฏิเสธตามกฎหมาย หรือคำสั่งศาล และการเข้าถึงและขอรับสำเนาข้อมูลส่วนบุคคลนั้น จะส่งผลกระทบที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิทธิและ เสรีภาพของบุคคลอื่น ในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลปฏิเสธคำขอตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลบันทึกการ ปฏิเสธคำขอดังกล่าวพร้อมด้วยเหตุผลไว้ในรายการตามมาตรา 39</p> <p>เมื่อเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีคำขอตามวรรคหนึ่ง และเป็นกรณีที่ไม้อาจปฏิเสธคำขอได้ตามวรรคสอง ให้ผู้ควบคุมข้อมูล ส่วนบุคคลดำเนินการตามคำขอโดยไม่ชักช้า แต่ต้องไม่เกินสามสิบวันนับแต่วันที่รับคำขอ</p> <p>คณะกรรมการอาจกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการเข้าถึง และการขอรับสำเนาตามวรรคหนึ่ง รวมทั้งการขยายระยะเวลา ตามวรรคสี่หรือหลักเกณฑ์อื่นตามความเหมาะสมก็ได้</p>			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.11 พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 (ต่อ)	<p>มาตรา 31 เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิขอรับข้อมูลส่วนบุคคลที่เกี่ยวข้องกับตน จากผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลได้ ในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลได้ทำให้ข้อมูลส่วนบุคคลนั้นอยู่ในแบบที่สามารถอ่านหรือใช้งานโดยทั่วไปได้ด้วยเครื่องมือ หรืออุปกรณ์ที่ทำงานได้โดยอัตโนมัติและสามารถใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลได้ด้วยวิธีการอัตโนมัติ รวมทั้งมีสิทธิ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ขอให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลส่งหรือโอนข้อมูลส่วนบุคคลในรูปแบบดังกล่าวไปยังผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลอื่นเมื่อสามารถทำได้โดยวิธีการอัตโนมัติ</p> <p>(2) ขอรับข้อมูลส่วนบุคคลที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลส่งหรือโอนข้อมูลส่วนบุคคลในรูปแบบดังกล่าวไปยังผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลอื่นโดยตรง เว้นแต่โดยสภาพทางเทคนิคไม่สามารถทำได้</p> <p>ข้อมูลส่วนบุคคลตามวรรคหนึ่งต้องเป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลได้ให้ความยินยอมในการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลตามหลักเกณฑ์แห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือเป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอมตามมาตรา 24 (3) หรือเป็นข้อมูลส่วนบุคคลอื่นที่กำหนดในมาตรา 24 ตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด</p> <p>การใช้สิทธิของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลตามวรรคหนึ่งจะใช้กับการส่งหรือโอนข้อมูลส่วนบุคคล ของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล ซึ่งเป็นการปฏิบัติหน้าที่เพื่อประโยชน์สาธารณะ หรือเป็นการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายไม่ได้ หรือการใช้สิทธินั้นต้องไม่ละเมิดสิทธิหรือเสรีภาพของบุคคลอื่น ทั้งนี้ ในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลปฏิเสธคำขอด้วยเหตุผลดังกล่าว ให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลบันทึกการปฏิเสธคำขอพร้อมด้วยเหตุผลไว้ในรายการตามมาตรา 39</p> <p>มาตรา 32 เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิคัดค้านการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลที่เกี่ยวข้องกับตนเมื่อใดก็ได้ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) กรณีที่เป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่เก็บรวบรวมได้โดยได้รับการยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอมตามมาตรา 24 (4) หรือ (5) เว้นแต่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลพิสูจน์ได้ว่า</p> <p>(ก) การเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้น ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลได้แสดงให้เห็นถึงเหตุอันชอบด้วยกฎหมายที่สำคัญยิ่งกว่า</p> <p>(ข) การเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้นเป็นไปเพื่อก่อตั้งสิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย การปฏิบัติตาม หรือการใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย หรือการยกขึ้นต่อสู้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย</p> <p>(2) กรณีที่เป็นการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการตลาดแบบตรง</p> <p>(3) กรณีที่เป็นการรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการศึกษาวิจัยทางวิทยาศาสตร์ ประวัติศาสตร์ หรือสถิติ เว้นแต่เป็นการจำเป็นเพื่อการดำเนินการกิจการเพื่อประโยชน์สาธารณะของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>ในกรณีที่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลใช้สิทธิคัดค้านตามวรรคหนึ่ง ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลไม่สามารถเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้นต่อไปได้ ทั้งนี้ ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องปฏิบัติโดยแยกส่วนออกจากข้อมูลอื่นอย่างชัดเจนในทันที เมื่อเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลได้แจ้งการคัดค้านให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลทราบ</p> <p>ในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลปฏิเสธการคัดค้านด้วยเหตุผลตาม (1) (ก) หรือ (ข) หรือ (3) ให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลบันทึกการปฏิเสธการคัดค้านพร้อมด้วยเหตุผลไว้ในรายการตามมาตรา 39</p> <p>มาตรา 32 เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิคัดค้านการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลที่เกี่ยวข้องกับตนเมื่อใดก็ได้ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) กรณีที่เป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่เก็บรวบรวมได้โดยได้รับการยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอมตามมาตรา 24 (4) หรือ (5) เว้นแต่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลพิสูจน์ได้ว่า</p> <p>(ก) การเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้น ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลได้แสดงให้เห็นถึงเหตุอันชอบด้วยกฎหมายที่สำคัญยิ่งกว่า</p> <p>(ข) การเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้นเป็นไปเพื่อก่อตั้งสิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย การปฏิบัติตาม หรือการใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย หรือการยกขึ้นต่อสู้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย</p> <p>(2) กรณีที่เป็นการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการตลาดแบบตรง</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :
● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.11 พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 (ต่อ)	<p>(3) กรณีที่เป็นการรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการศึกษาวิจัยทางวิทยาศาสตร์ ประวัติศาสตร์ หรือสถิติ เว้นแต่เป็นการจำเป็นเพื่อการดำเนินการกิจเพื่อประโยชน์สาธารณะของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>ในกรณีที่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลใช้สิทธิคัดค้านตามวรรคหนึ่ง ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลไม่สามารถเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้นต่อไปได้ ทั้งนี้ ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องปฏิบัติโดยแยกส่วนออกจากข้อมูลอื่นอย่างชัดเจนในทันที เมื่อเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลได้แจ้งการคัดค้านให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลทราบ</p> <p>ในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลปฏิเสธการคัดค้านด้วยเหตุผลตาม (1) (ก) หรือ (ข) หรือ (3) ให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลบันทึกการปฏิเสธการคัดค้านพร้อมด้วยเหตุผลไว้ในรายการตามมาตรา 39</p> <p>มาตรา 33 เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิขอให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลดำเนินการลบ หรือทำลาย หรือทำให้ข้อมูลส่วนบุคคลเป็นข้อมูลที่ไม่สามารถระบุตัวบุคคลที่เป็นเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลได้ ในกรณีดังต่อไปนี้</p> <p>(1) เมื่อข้อมูลส่วนบุคคลหมดความจำเป็นในการเก็บรักษาไว้ตามวัตถุประสงค์ในการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(2) เมื่อเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลถอนความยินยอมในการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล และผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลไม่มีอำนาจตามกฎหมายที่จะเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้นได้ต่อไป</p> <p>(3) เมื่อเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลคัดค้านการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลตามมาตรา 32 (1) และผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลไม่อาจปฏิเสธคำขอตามมาตรา 32 (1) (ก) หรือ (ข) ได้ หรือเป็นการคัดค้านตามมาตรา 32 (2)</p> <p>(4) เมื่อข้อมูลส่วนบุคคลได้ถูกเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายตามที่กำหนดไว้ในหมวดนี้</p> <p>ความในวรรคหนึ่งมิให้นำมาใช้บังคับกับการรักษาไว้เพื่อวัตถุประสงค์ในการใช้เสรีภาพในการแสดงความคิดเห็น การเก็บรักษาไว้เพื่อวัตถุประสงค์ตามมาตรา 24 (1) หรือ (4) หรือมาตรา 26 (5) (ก) หรือ (ข) การใช้เพื่อการก่อตั้งสิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย การปฏิบัติตามหรือการใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย หรือการยกขึ้นต่อสู้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย หรือเพื่อการปฏิบัติตามกฎหมาย</p> <p>คณะกรรมการอาจประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ในการลบหรือทำลาย หรือทำให้ข้อมูลส่วนบุคคลเป็นข้อมูลที่ไม่สามารถระบุตัวบุคคลที่เป็นเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลตามวรรคหนึ่งก็ได้</p> <p>มาตรา 34 เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิขอให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลระงับการใช้ข้อมูลส่วนบุคคลได้ ในกรณีดังต่อไปนี้</p> <p>(1) เมื่อผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลอยู่ในระหว่างการตรวจสอบตามที่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลร้องขอให้ดำเนินการตามมาตรา 36</p> <p>(2) เมื่อเป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่ต้องลบหรือทำลายตามมาตรา 33 (4) แต่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลขอให้ระงับการใช้แทน</p> <p>(3) เมื่อข้อมูลส่วนบุคคลหมดความจำเป็นในการเก็บรักษาไว้ตามวัตถุประสงค์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคล แต่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีความจำเป็นต้องขอให้เก็บรักษาไว้เพื่อใช้ในการก่อตั้งสิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย การปฏิบัติตามหรือการใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย หรือการยกขึ้นต่อสู้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย</p> <p>(4) เมื่อผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลอยู่ในระหว่างการพิสูจน์ตามมาตรา 32 (1) หรือตรวจสอบตามมาตรา 32 (3) เพื่อปฏิเสธการคัดค้านของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลตามมาตรา 32 วรรคสาม</p> <p>กรณีผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลไม่ดำเนินการตามวรรคหนึ่ง เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิร้องเรียนต่อคณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญ เพื่อสั่งให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลดำเนินการได้</p> <p>คณะกรรมการอาจประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ในการระงับการใช้ตามวรรคหนึ่งก็ได้</p> <p>มาตรา 35 ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องดำเนินการให้ข้อมูลส่วนบุคคลนั้นถูกต้องเป็นปัจจุบัน สมบูรณ์ และไม่ก่อให้เกิดความเข้าใจผิด</p>			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.11 พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 (ต่อ)	<p>มาตรา 36 ในกรณีที่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลร้องขอให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลดำเนินการตามมาตรา 35 หากผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลไม่ดำเนินการตามคำร้องขอ ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องบันทึกคำร้องขอของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลพร้อมด้วยเหตุผลไว้ในรายการตามมาตรา 39</p> <p>กำหนดยกเว้นไม่ให้นำบทบัญญัติบางส่วนของพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 มาใช้บังคับแก่บางหน่วยงานและบางกิจการในช่วงระยะเวลาระหว่างวันที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ.2563 จนถึงวันที่ 31 พฤษภาคม พ.ศ.2564 อันเนื่องจากการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขตามที่พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 กำหนด นั้นมีรายละเอียดมากและซับซ้อน กับต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูงเพื่อให้การคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สมดังเจตนารมณ์ของกฎหมาย ประกอบกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ยังคงมีอยู่อย่างต่อเนื่องและรุนแรงยิ่งขึ้นจนถึงปัจจุบัน ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมโดยรวมเป็นอย่างมาก ทำให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลซึ่งเป็นหน่วยงานและกิจการต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชนจำนวนมากทั่วประเทศยังไม่พร้อมที่จะปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ดังนั้น เพื่อเป็นการบรรเทาผลกระทบที่จะเกิดขึ้น สมควรขยายระยะเวลาการใช้บังคับพระราชกฤษฎีกากำหนดหน่วยงานและกิจการที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลไม่อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 พ.ศ.2563 ออกไปอีกจนถึงวันที่ 31 พฤษภาคม พ.ศ.2565 จึงจำเป็นต้องตราพระราชกฤษฎีกานี้</p>			
2. เงื่อนไขประกอบสัญญาโครงการทางหลวง	<p>1) กฎหมายที่จะต้องปฏิบัติ : ผู้รับเหมาจะต้องรับรู้เรื่องกฎหมายกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ และข้อปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในแต่ละด้านอยู่เสมอตลอดระยะเวลาของการก่อสร้างทั้งนี้ให้มีความหมายรวมถึงความรู้และมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อนงานภายใต้การควบคุมด้วย</p> <p>2) การทำบริเวณก่อสร้างให้เรียบร้อย : ผู้รับเหมาจะต้องรักษาบริเวณสถานที่ปฏิบัติงาน รวมทั้งโรงงานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกในการทำงานของผู้รับจ้าง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือของผู้รับจ้างช่วงให้อยู่ในความสะดวกปลอดภัย และมีประสิทธิภาพในการใช้งานตลอดระยะเวลาการจ้าง และเมื่อทำงานเสร็จสิ้นแล้ว จะต้องขนย้ายบรรดาเครื่องใช้ในการทำงานจ้าง รวมทั้งวัสดุขยะมูลฝอยและสิ่งก่อสร้างชั่วคราวต่างๆ (ถ้ามี) ทั้งจะต้องกลบเกลื่อนพื้นดินให้เรียบร้อย เพื่อให้บริเวณทั้งหมดอยู่ในสภาพที่สะอาดและใช้การได้ทันที</p> <p>3) มาตรฐานฝีมือช่าง : ผู้รับเหมาจะต้องมีและใช้ผู้ผ่านการทดสอบมาตรฐานฝีมือช่าง จากคณะกรรมการกำหนดมาตรฐานและทดสอบฝีมือแรงงาน หรือผู้มีวุฒิระดับ ปวช. ปวส. และปวท. หรือเทียบเท่าจากสถาบันการศึกษาที่ ก.พ. รับรองให้เข้ารับราชการได้ในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 10 ของแต่ละสาขาช่างแต่ละต้องมีช่างจำนวน อย่างน้อย 1 คน ในแต่ละสาขาช่างดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ช่างไม้ (ก่อสร้าง)</p> <p>(2) ช่างโยธา</p> <p>(3) ช่างเชื่อมไฟฟ้าหรือแก๊ส</p> <p>(4) ช่างเหล็กเสริมคอนกรีต</p> <p>4) การก่อสร้างสะพานและท่ออุโมงค์: จะต้องจัดหา จัดทำ และติดตั้งป้ายเครื่องหมายและสัญญาณจราจรชั่วคราวตามมาตรฐานของกรมทางหลวง และตามแนวทางปฏิบัติการจัดตั้งเครื่องหมายและสัญญาณ สำหรับการจัดซ่อมถนนและงานสาธารณูปโภคของส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ ซึ่งคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติกำหนดไว้ เพื่อให้ความสะดวกและความปลอดภัยต่อการสัญจรของยานพาหนะและคนเดินเท้าในบริเวณงานก่อสร้าง สำหรับการก่อสร้างสะพานบริเวณที่มีสะพานเดิมอยู่ ก่อนดำเนินการก่อสร้าง ผู้รับเหมาต้องจัดทำสะพานเบี่ยงหรือทางเบี่ยง ซึ่งสามารถรับน้ำหนักบรรทุกทุกของยานพาหนะได้ หรือตามที่ผู้ว่าจ้างกำหนดตามความจำเป็น พร้อมทั้งต้องตรวจสอบดูแลบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพดี แข็งแรง และปลอดภัยตลอดระยะเวลาที่ใช้งานอยู่ สำหรับสะพานเดิมส่วนที่เป็นไม้ หรือส่วนที่เป็นเหล็ก ผู้รับเหมาจะต้องจัดการรื้อถอนออกนำส่งมอบให้กับเจ้าหน้าที่ของผู้ว่าจ้าง ณ ที่ซึ่งผู้ว่าจ้างกำหนด</p> <p>การรื้อต่อม่อสะพานซึ่งเป็นไม้ตลอด ให้ใช้วิธีตัดเสาเสมอระดับดิน ถ้าเป็นไม้ต่อคอนกรีตให้ถอนส่วนที่เป็นไม้ออก สำหรับส่วนที่เป็นคอนกรีตของสะพานเดิมทั้งหมดที่มีใช้ส่วนประกอบโครงสร้างใหม่ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดการรื้อออกให้เป็นสมบัติของผู้รับเหมา ส่วนสะพานเบี่ยงหรือทางเบี่ยงซึ่งผู้รับเหมาจัดสร้างขึ้น ผู้รับเหมาต้องเป็นฝ่ายรื้อออกเป็นสมบัติของผู้รับเหมา เมื่อได้ทำการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดการจราจรแล้ว</p>	●	<p>กิจกรรมการก่อสร้างโครงการที่ผ่านมา ในระยะก่อสร้างโครงการกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ และข้อปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในแต่ละด้านรวมทั้งมีการจัดการที่พนักงาน และสาธารณูปโภคของคณงานก่อสร้างอย่างเหมาะสม และถูกหลักสุขาภิบาล รวมถึงมีการจัดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายให้แก่คณงานก่อสร้างอย่างเพียงพอนอกจากนี้ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีวิศวกรสนามประจำอยู่บริเวณหน้างานในสนามตลอดเวลา เพื่อควบคุมและบริหารงานก่อสร้างให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด สำหรับรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง และรถบรรทุกดินได้มีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกให้เป็นไปตามพิกัดที่กฎหมายกำหนดรวมทั้ง ได้มีการควบคุมให้รถบรรทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง มีการปกคลุมกระเบบบรรทุกอย่างมิดชิดเพื่อป้องกันเศษวัสดุร่วงหล่น สำหรับการจัดทำป้ายจราจรระหว่างก่อสร้าง ได้มีการจัดทำป้ายจราจรตามมาตรฐานของกรมทางหลวง รวมทั้งส่งมอบให้ผู้จัดการโครงการตรวจสอบก่อนติดตั้งในบริเวณต่างๆ โดยป้ายสัญญาณจราจรและป้ายเตือนต่างๆ ติดตั้งไว้ในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน และมีการติดตั้งป้ายไฟกระพริบบริเวณที่ล่อแหลมต่อการเกิดอุบัติเหตุในเวลากลางคืน เช่น บริเวณทางแยกต่างๆ สำหรับบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณบ้านพักคณงานก่อสร้างได้มีการจัดระบบแผนผังให้เหมาะสมและมีความเป็นระเบียบเรียบร้อย รวมทั้งมีการจัดพื้นที่เก็บกองวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างอย่างเป็นระเบียบ ไม่กีดขวางการสัญจร</p>	 <p>คณงานสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล</p>  <p>สถานที่น้ำหนักรถบรรทุก</p>

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :
● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกำหนด	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
2. เงื่อนไขประกอบสัญญาโครงการทางหลวง (ต่อ)	<p>6) ข้อกำหนดพิเศษ :</p> <p>6.1 การบริหารการก่อสร้าง</p> <p>(1) ผู้รับเหมาต้องจัดให้มีวิศวกรสนามประจำอยู่หน้างานในสนามตลอดเวลา ทำหน้าที่บริหารการก่อสร้างจัดทำ</p> <ul style="list-style-type: none">- แผนดำเนินการก่อสร้างในแต่ละขั้นตอน และควบคุมกำกับดูแลการก่อสร้างให้เป็นไปตามแผน ซึ่งอย่างน้อยจะต้องมีรายละเอียดที่เกี่ยวข้องและกำหนดจุดที่เป็นทางเข้า-ออก ของรถขนส่งวัสดุไว้ด้วย- แผนการดำเนินการก่อสร้างของผู้รับเหมาต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้จัดการโครงการของผู้ว่าจ้างก่อนลงมือดำเนินการ <p>(2) ผู้รับเหมาต้องป้องกันเสียดินหรือลูกรังหรือวัสดุอื่น เปรอะเปื้อนผิวจราจรสาธารณะที่เปิดการจราจรอยู่</p> <ul style="list-style-type: none">- รถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง เมื่อออกจากแหล่งวัสดุขึ้นสู่ทางสาธารณะ จะต้องไม่มีเสียดิน ลูกรัง ดินล่อรถบรรทุกที่จะทำให้ทางสาธารณะเปรอะเปื้อน- ทางเข้า-ออก ระหว่างคันทางที่กำลังก่อสร้างและคันทางที่เปิดการจราจรจะต้องมีการป้องกันไม่ให้เสียดิน ลูกรัง ดินล่อรถบรรทุกที่จะทำให้ผิวจราจรเปรอะเปื้อน โดยผู้รับเหมาต้องจัดให้ผู้รับผิดชอบคอยควบคุมไม่ให้คันทางที่เปิดการจราจรอยู่เปรอะเปื้อน <p>(3) ผู้รับเหมาต้องควบคุมน้ำหนักบรรทุกของรถบรรทุกวัสดุก่อสร้างให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด</p> <p>(4) วัสดุประเภท Soil Aggregate (หมายรวมถึงหินคลุกด้วย) ผู้รับเหมาจะต้องทำการ Stock Pile และตรวจสอบคุณภาพก่อน ผู้ว่าจ้างจะแต่งตั้งผู้ควบคุมงานให้ทำหน้าที่ควบคุมการ Stock Pile โดยเฉพาะ</p> <p>(5) ผู้ว่าจ้างจะแต่งตั้งผู้ควบคุมงานไปประจำที่โรงงานผสมคอนกรีต หรือโรงงานผสมแอสฟัลท์คอนกรีต หรือโรงงานผสม Soil Cement เพื่อควบคุมการทำงานของโรงงานให้มีความถูกต้องสม่ำเสมอ</p> <p>6.2 การบริหารการจราจร</p> <p>(1) ผู้รับเหมาจะต้องจัดทำแผนการติดตั้งป้ายจราจรระหว่างก่อสร้าง ให้ผู้จัดการโครงการของผู้ว่าจ้างเห็นชอบก่อนการดำเนินการก่อสร้าง และผู้รับเหมาต้องจัดให้มีผู้รับผิดชอบ คอยตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนของป้ายจราจรตลอดเวลาจนกว่าโครงการจะแล้วเสร็จ</p> <p>(2) ป้ายจราจรอยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างน้อยจะต้องเป็นไปตามคู่มือเครื่องหมายควบคุมการจราจรในงานก่อสร้าง บูรณะและบำรุงรักษาทางหลวง ฉบับปี พ.ศ.2545 และต้องมองเห็นได้ชัดเจนตลอดเวลาทั้งกลางวันและกลางคืน กรณีต้องการความปลอดภัยเป็นพิเศษในบริเวณล่อแหลมต่อการเกิดอุบัติเหตุในเวลากลางคืน ผู้รับเหมาต้องติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างด้วย</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

☒ ปฏิบัติ

☐ ไม่ปฏิบัติ

☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

☒ ไม่สามารถประเมินผลได้

☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

บทที่ 4

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน
และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 4

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

กรมทางหลวงได้มอบหมายให้ บริษัท แอสตีคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด และ บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด ให้ดำเนินการศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 2/2555 เมื่อวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ. 2555 โดยมีเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบรายงานฯ ซึ่งระบุให้กรมทางหลวงยึดถือปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ รวมทั้งให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ให้ความเห็นเพิ่มเติมอย่างเคร่งครัด

ในปี พ.ศ.2559 กรมทางหลวงได้รับงบประมาณในการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (กม.0+000 ถึง กม.96+410) และได้ผนวกรวมแนวเส้นทางช่วง กม.0+000 ถึง กม.9+856 ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (ดังรูปที่ 1.1-1) มาก่อสร้างพร้อมกัน เพื่อให้เป็น Spur line เชื่อมโยงระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี กับทางหลวงหมายเลข 4 และทางหลวงหมายเลข 338 โดยแบ่งสถานะของงานก่อสร้างออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ งานโยธา และงานระบบ

ปัจจุบัน (สิงหาคม พ.ศ.2566) แนวเส้นทางโครงการได้แบ่งงานก่อสร้างงานโยธาก่อสร้างออกเป็น 2 ตอน (ตอน 24 และตอน 25) และได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน 1 ตอน (ตอน 25) และได้มีการลงนามในสัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงาน และบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O & M) เพื่อก่อสร้างงานระบบ ดังนั้นในการดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ (กม.0+000 ถึง กม.9+856) ที่กรมทางหลวงได้ว่าจ้าง บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบในครั้งนี้ จึงเป็นการติดตามตรวจสอบในระยะก่อสร้างโครงการ ซึ่งประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะก่อสร้าง ดังรายละเอียดวิธีการดังต่อไปนี้

4.1 เกณฑ์การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัทที่ปรึกษามีหลักเกณฑ์ในการประเมินผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการพัฒนาและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม แสดงดังตารางที่ 4.1-1

ตารางที่ 4.1-1 เกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติตามมาตรการ/แผนปฏิบัติการ		
เกณฑ์การปฏิบัติตามมาตรการ	สัญลักษณ์	ความหมาย
ปฏิบัติตามครบถ้วน	●	- ผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดในกรณีที่โครงการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดได้ครบตามเงื่อนไข
ปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน	◐	- ได้ปฏิบัติตามมาตรการแต่ไม่ครบถ้วนตามทุกเงื่อนไข - มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้บางส่วนและมีส่วนที่ยังไม่ถึงเวลาต้องปฏิบัติ
ไม่ได้ปฏิบัติ	○	- ผลการปฏิบัติตามมาตรการในกรณีที่โครงการไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้
ไม่สามารถประเมินผลได้	⊗	- มาตรการกำหนดให้ปฏิบัติ แต่ในขณะที่ประเมินยังไม่ถึงเวลาที่โครงการจะต้องปฏิบัติ - มาตรการที่กำหนดไว้ไม่มีความจำเป็นต้องปฏิบัติในปัจจุบัน
ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	⊖	- มาตรการที่กำหนดไว้ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ - มาตรการที่กำหนดไว้ไม่ใช่นโยบายของกรมทางหลวง

4.2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (กม.0+000 ถึง กม.9+856) มีทั้งสิ้น 17 ปัจจัยรวม 113 มาตรการ

โดยในระยะที่ผ่านมา กรมทางหลวงได้ดำเนินการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ได้แก่ บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการ ซึ่งประกอบด้วยทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (กม.0+000 ถึง กม.96+410) และ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (กม.0+000 ถึง กม.9+856) ซึ่งแบ่งการดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมออกเป็น 3 ระยะ ดังนี้

ระยะที่ 1 ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ.2559 ถึง ตุลาคม พ.ศ.2561

ระยะที่ 2 ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2562 ถึงกุมภาพันธ์ พ.ศ.2564

ระยะที่ 3 ระหว่างเดือนมีนาคม พ.ศ.2564 ถึงมีนาคม พ.ศ.2566

สำหรับผลการทบทวนรายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) จ.กาญจนบุรี พบว่า สถานะของงานก่อสร้างโครงการแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2566 พบว่า อยู่ระหว่างการก่อสร้างงานโยธา (งานก่อสร้างถนนและสะพาน) โครงการฯ ตอน 24 และตอน 25 โดยโครงการฯ ตอน 25 ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ณ วันที่ 25 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2566 ส่วนกิจกรรมการก่อสร้างงานระบบ (โครงการ O & M) พบว่าอยู่ระหว่างกิจกรรมการปักเสาไฟฟ้าคอนกรีต และติดตั้งรางเคเบิลเทรย์ ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 25


จากการตรวจสอบสถานะของงานก่อสร้างในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า อยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 24 ซึ่งสามารถสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการได้ดังตารางที่ 4.2-1 (สำหรับสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในแต่ละปัจจัยสิ่งแวดล้อม แสดงดังตารางที่ 4.2-2)

<p>ตารางที่ 4.2-1</p> <p>สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง แต่ละปัจจัยสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ</p> <p>(เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line))</p>							
ลำดับ	ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการ					
		ตอน 24 (กม.1+119.007 ถึง กม.5+000 LT และ กม.1+225 ถึง กม.5+000 RT (Spur Line)) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท คริสเตียนและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)					
		ปฏิบัติ	ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	ไม่ปฏิบัติ	ไม่สามารถประเมินผล	ไม่เกี่ยวกับโครงการ	รวม
1	อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	1	-	-	-	2	3
2	ทรัพยากรดิน/คุณภาพน้ำผิวดิน	8	1	1	4	1	15
3	อากาศ และบรรยากาศ	9	-	-	4	-	13
4	เสียง	6	-	-	1	-	7
5	ความสั่นสะเทือน	3	-	-	1	-	4
6	นิเวศวิทยาทางน้ำ	8	1	1	4	1	15
7	ทรัพยากรป่าไม้/ทรัพยากรสัตว์ป่า	1	-	-	2	3	6
8	การคมนาคมขนส่ง	9	-	-	-	-	9
9	สาธารณสุขโรค	2	-	-	2	-	4
10	การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม	6	-	-	-	1	7
11	เกษตรกรรม/การใช้ที่ดิน	5	-	-	2	-	7
12	เศรษฐกิจและสังคม	4	-	-	-	1	5
13	การโยกย้ายและการเวนคืน	2	-	-	-	-	2
14	การแบ่งแยก	1	-	-	-	-	1
15	อุบัติเหตุและความปลอดภัย	13	-	-	1	-	14
16	ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	-	-	-	1	-	1
รวม		78	2	2	22	9	113

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line))					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป	1. กรมทางหลวงต้องจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์โครงการให้แล้วเสร็จก่อนการก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมทางหลวงชนบท กรมโยธาธิการ และผังเมือง องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชน เป็นต้น จะได้รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานของโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์ และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการ เพื่อความเข้าใจอันดีต่อกัน และป้องกันเรื่องร้องเรียน	●	กรมทางหลวงได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของชุมชนก่อนเริ่มการก่อสร้าง จัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์ ซึ่งภายในแผ่นพับประกอบด้วย ความเป็นมาโครงการ รูปแบบการก่อสร้าง วัตถุประสงค์ รายละเอียดโครงการ เบอร์โทรศัพท์ติดต่อ และจัดให้มีการติดตั้งกล่องรับเรื่องร้องเรียนไว้ที่บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ เพื่อรับข้อร้องเรียนจากชุมชน	ไม่มี	-
	2. มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่กรมทางหลวง ต้องปฏิบัติ มีดังนี้ 2.1 กรมทางหลวงจะต้องดำเนินการตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ และนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้าง บริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือบริษัทผู้ดำเนินการโครงการ	●	กรมทางหลวง มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ	ไม่มี	-
	2.2 กรมทางหลวงจะต้องรับผิดชอบดำเนินการ รวมทั้งควบคุม ดูแล และกำกับให้บริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือบริษัทผู้ดำเนินการโครงการ ให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ อย่างเคร่งครัดตลอดอายุโครงการ	●	กรมทางหลวง มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)	2.3 กรมทางหลวงจะต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการฯ ภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โครงการดังกล่าว ซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนกรมทางหลวง กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ผู้แทนจากสำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 5 ผู้แทนจากจังหวัดนครปฐม ราชบุรี สมุทรสงคราม และเพชรบุรี องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชน เป็นต้น เพื่อกำกับและดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานดังกล่าว	●	กรมทางหลวงได้ว่าจ้างบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ ตามสัญญาเลขที่ สผ.16/2566 ลงวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ.2566 โดยมีระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้น รวม 720 วัน รวมทั้งมีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการศึกษา เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้		 สัญญาว่าจ้างเลขที่ สผ.16/2566
	2.4 กรมทางหลวง จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานฯ และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวในรอบ 6 เดือน ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากร-ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ	●	กรมทางหลวงได้ว่าจ้างบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้จัดทำรายงานการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ เพื่อเสนอต่อ กรมทางหลวงและสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)ตามสัญญาเลขที่ สผ.16/2566 ลงวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ.2566 โดยมีระยะเวลาดำเนินการทั้งสิ้น 720 วัน	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)	3. ให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามรายงานฯ ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านคมนาคมของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมเอกชน โดยกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการที่ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ และเป็นมาตรการที่เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อม มากกว่า หรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว ให้เสนอหน่วยงานกำกับตามกฎหมายในพื้นที่ และสำเนาแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขมาตรการนั้น กระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานฯ ให้จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไข และวิเคราะห์ผลกระทบในส่วนที่เปลี่ยนแปลงแก้ไข เสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาก่อนดำเนินการ	⊗	แนวเส้นทางช่วงระหว่าง กม.0+000 ถึง กม.9+856 ไม่มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ไม่มี	-
		●	แนวเส้นทางช่วงระหว่าง กม.9+856 ถึง กม.119+000 มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และแนวเส้นทาง กรมทางหลวงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งประกอบด้วย บริษัท เทสโก้ จำกัด และบริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินการจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนครปฐม-ชะอำ โดยมีจุดเริ่มต้นของการศึกษาการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ที่บริเวณ กม.9+855 บริเวณบ้านตลาดวัดไทร ตำบลท่ากระชับ อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม และสิ้นสุดที่ กม.119+000 บริเวณบ้านท่าตันโพนี ตำบลท่าค้อย อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม ระยะทางรวม 109.145 กิโลเมตร ซึ่งปัจจุบันรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการดังกล่าว ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้ว และอยู่ระหว่างรอการเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนขอรับงบประมาณเพื่อดำเนินการก่อสร้างต่อไป		

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว




ตารางที่ 4.2-2

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)	4. ในขั้นก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียน กรมทางหลวง และ/หรือ บริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง บริษัทผู้ดำเนินการโครงการ จะต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาหาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป	⊗	ในการก่อสร้างและการดำเนินโครงการปัจจุบัน กรมทางหลวงยังไม่ได้มีการร้องเรียนต่อการได้รับผลกระทบในระดับที่มีความรุนแรง โดยปัญหาเรื่องร้องเรียนที่พบในปัจจุบัน เป็นผลกระทบในระดับที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง ซึ่งไม่ได้ก่อให้เกิดผลกระทบอย่างรุนแรง ซึ่งปัจจุบันกรมทางหลวง ได้ดำเนินการแก้ไขแล้วเสร็จ	ปัจจุบันข้อร้องเรียนต่างๆ เป็นผลกระทบทั่วไปที่มีพบในงานก่อสร้าง เช่น ปัญหาฝุ่นละออง และความไม่สะดวกในการเดินทาง ซึ่งกรมทางหลวงได้ดำเนินการแก้ไขแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบ	-
2. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง</u> 1. ในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดโครงการ ต้องคำนึงถึงการป้องกันการกัดเซาะบริเวณตอม่อของสะพาน (Local Scour) ตลอดจนการป้องกันตลิ่งทั้งสองด้าน โดยให้ยึดวิธีการออกแบบโครงสร้างสะพานตามมาตรฐานของ AASTO	●	มีการออกแบบรายละเอียดโครงสร้างสะพานตามหลักวิศวกรรม และเป็นไปตามมาตรฐานตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	รายละเอียดแสดงดังบทที่ 2
	<u>ระยะก่อสร้าง</u> 1. การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ควรคำนึงถึงผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทิศทางการไหลของน้ำให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด รวมทั้งการก่อสร้างในลำน้ำต้องเลือกในช่วงเวลาในช่วงฤดูแล้ง ซึ่งเป็นช่วงที่เหมาะสมที่สุดในการก่อสร้าง เพื่อลดระดับความรุนแรงของผลกระทบต่อแม่น้ำแม่กลอง ให้มีผลกระทบต่ำสุด และควรใช้เวลาก่อสร้างสั้นที่สุด เพื่อลดระยะเวลาเกิดผลกระทบให้ได้น้อยที่สุด	⊖	เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว	ไม่มี	-
	2. การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ควรออกแบบให้มีความกว้างช่วงสะพาน (Span) 120 เมตร เพื่อลดสิ่งกีดขวางในลำน้ำให้น้อยที่สุด ประกอบกับออกแบบโครงสร้างตอม่อให้มีรูปเรียวแบน วางตัวขนานไปกับลำน้ำ	⊖	ไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24	ไม่มี	-


* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. ทรัพยากรดิน / คุณภาพน้ำผิวดิน	1. ดำเนินการวางแผนก่อสร้างไว้ในช่วงฤดูแล้ง สำหรับกิจกรรมที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดิน เช่น การปรับแนวคันทาง การก่อสร้างสะพาน โดยเฉพาะบริเวณใกล้แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำเพชรบุรี เป็นต้น	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินกิจกรรมการปรับแนวคันทาง และการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ โดยคงเหลือเพียงการปูผิวลาดยาง แอสฟัลท์บนสะพานยกระดับ และการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง โดยตลอดแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 ไม่อยู่ใกล้เคียงแม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำเพชรบุรี	ไม่มี	 กม.2+200 (Spur Line)
	2. การก่อสร้างสะพานดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง รวมทั้งเร่งรัดการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด คงสภาพพืชพันธุ์ที่ขึ้นอยู่ริมน้ำไว้ เพื่อลดปริมาณตะกอนแขวนลอยที่ถูกชะล้างลงสู่ลำน้ำ และปลูกพืชคลุมดินทันทีหลังเสร็จงาน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ตอน 24 ได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินบริเวณริมตลิ่งเพิ่มเติม จากการตรวจสอบพบว่า พืชพันธุ์ริมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างยังอยู่ในสภาพดี	ไม่มี	 คลองท้องไทร
	3. จัดระบบระบายน้ำในบริเวณก่อสร้าง โดยการก่อสร้างและใช้รางระบายน้ำ เช่น ท่อ บ่อพักตะกอนและอื่นๆ เพื่อลดผลกระทบจากการชะล้างหน้าดิน	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ได้ดำเนินกิจกรรมบริเวณใกล้แหล่งน้ำ และกิจกรรมงานดินแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 กม.2+400 (Spur Line)


* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. ทรัพยากรดิน / คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	4. ควบคุมการเคลื่อนย้าย การใช้งานเครื่องจักร-อุปกรณ์ในบริเวณพื้นที่ ก่อสร้าง และจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้วในพื้นที่ซ่อมบำรุง และ ควรตั้งหน่วยซ่อมบำรุงให้ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 150 เมตร	○	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดพื้นที่ซ่อมบำรุงไว้ภายในพื้นที่บ้านพัก คนงานก่อสร้าง ซึ่งตั้งอยู่บริเวณทางหลวงชนบท นธ1012 แต่มี ขอบเขตพื้นที่บ้านพักคนงานประชิดกับคลองท้องไทร อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมา ก่อสร้างได้มีการกำชับให้คนงานก่อสร้างมีการ เคลื่อนย้าย และใช้งานเครื่องจักร-อุปกรณ์ในบริเวณพื้นที่ ก่อสร้างเท่านั้น รวมทั้งมีการจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้ว เพื่อนำกลับไปใช้ในการทาเบส และซ่อมเครื่องมือ เพื่อป้องกัน สนิม	เผื่อระวังไม่ให้มีการทิ้งน้ำมัน หรือ ของเสียจากการซ่อมบำรุง ลงสู่แหล่ง น้ำ จากการตรวจสอบไม่พบการ รั่วไหลของน้ำมันลงสู่แหล่งน้ำแต่ อย่างไร	 โรงซ่อมบำรุง
	5. ห้ามระบายน้ำทิ้งจากที่พักคนงานลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติโดยเด็ดขาด	●	มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกราะ-กรองไร้อากาศ สำหรับ รองรับน้ำเสียภายในบ้านพักคนงานก่อสร้าง รวมทั้งมีการ ประสานงานให้เทศบาลตำบลแหลมบัว มาสูบตะกอนจากระบบ บำบัดน้ำเสียเป็นครั้งคราว ส่วนน้ำเสียหลังผ่านการบำบัดน้ำ เสียแล้ว จะซึมลงสู่ดินและระเหยแห้งไป โดยไม่มีการระบาย ออกนอกพื้นที่โครงการแต่อย่างใด	ไม่มี	-
	6. น้ำเสียจากสำนักงานโครงการและที่พักคนงานชั่วคราวต้องมีการ บำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยระบายน้ำทิ้งลงสู่แหล่งรองรับ	●	มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกราะ-กรองไร้อากาศ สำหรับ รองรับน้ำเสียภายในสำนักงานโครงการและที่พักคนงาน ก่อสร้าง รวมทั้งมีการประสานงานให้เทศบาลตำบลแหลมบัว มาสูบตะกอนจากระบบบำบัดน้ำเสียเป็นครั้งคราว ส่วนน้ำเสีย หลังผ่านการบำบัดน้ำเสียแล้ว จะซึมลงสู่ดิน และระเหยแห้งไป โดยไม่มีการระบายออกนอกพื้นที่โครงการแต่อย่างใด	ไม่มี	-
	7. หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่ริมถนนพร้อมกันทั้งหมด โดยให้ทยอยเปิดพื้นที่ เฉพาะบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น เพื่อลดปริมาณการชะล้างตะกอนดิน ลงสู่แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ได้ดำเนิน กิจกรรมก่อสร้างบริเวณพื้นที่ริมถนนแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้อง ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. ทรัพยากรดิน/ คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	8. การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ต้องจัดให้มีการใช้วัสดุ ป้องกันการชะล้างตะกอนดิน เช่น เชือกกันดิน (Coffer Dam) เพื่อ ป้องกันไม่ให้น้ำฝนชะล้างตะกอนดินบริเวณคอสะพาน และเพื่อป้องกัน ไม่ให้น้ำฝนชะล้างตะกอนดินบริเวณคอสะพานและเพื่อป้องกันการพัง กระจายตะกอนดินในแม่น้ำ ต้องมีม่านตักตะกอน (Silt Curtain)	⊖	กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ไม่อยู่ในแนว เส้นทางโครงการฯ ตอน 24 จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการที่ กำหนด	ไม่มี	-
	9. ขุดลอกแหล่งน้ำหากพบว่าการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำทำให้เกิด การทับถมของตะกอนดินหรือเศษวัสดุก่อสร้าง	⊗	ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำได้ดำเนินการ แล้วเสร็จ และจากการตรวจสอบไม่พบการทับถมของตะกอน ดินและเศษวัสดุก่อสร้าง จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการ กำหนด	ไม่มี	 สะพานข้ามคลองท้องไทร
	10. ก่อสร้างสำนักงานก่อสร้างโครงการหรือที่พักคนงาน ให้ห่างจากลำ น้ำอย่างน้อย 150 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดินและการ ปนเปื้อนน้ำทิ้งจากสำนักงานโครงการและที่พักคนงานชั่วคราวลงสู่ แหล่งน้ำ	○	จากการตรวจสอบพบว่า สำนักงานก่อสร้างโครงการและ บ้านพักคนงานตั้งอยู่บริเวณทางหลวงชนบท นร.1012 โดย สำนักงานโครงการอยู่ห่างจากคลองท้องไทร เป็นระยะทาง ประมาณ 100 เมตร ส่วนบ้านพักคนงานก่อสร้างอยู่ประชิดกับ คลองท้องไทร	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีระบบ บำบัดน้ำเสียแบบบ่อเกรอะ-บ่อซึม สำหรับรองรับน้ำเสียจากบ้านพัก คนงานก่อสร้าง และสำนักงาน ควบคุมโครงการ รวมทั้งมีการ ประสานงานให้เทศบาลตำบลแหลม บัวมาสูบน้ำออกจากระบบ บำบัดน้ำเสียเป็นครั้งคราว โดยน้ำ เสียหลังผ่านการบำบัดจะซึมลงสู่ดิน และระเหยแห้งไป โดยไม่มีการ ระบายลงสู่คลองท้องไทรแต่อย่างใด	-



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. ทรัพยากรดิน / คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	11. กองดิน ทราย และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างต้องห่างจากริมลำน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการชะดิน ทราย ไหลลงแหล่งน้ำ รวมทั้งดำเนินการขนย้ายออกจากพื้นที่โดยเร็วเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ	●	ปัจจุบันผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ แล้วเสร็จ รวมทั้งมีการขนย้ายกองดิน ทราย และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างสะพานออกจากพื้นที่แล้ว จากการตรวจสอบไม่พบกองดิน ทราย และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง วางกองไว้ในบริเวณใกล้ริมลำน้ำ	ไม่มี	 สะพานข้ามคลองท้องไทร
	12. บุระตลิ่งให้มีสภาพดั้งเดิมหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จทันที	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการปรับปรุงตลิ่งริมลำน้ำ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินเพิ่มเติมบริเวณริมตลิ่ง ภายหลังการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ	ไม่มี	-
	13. ควบคุมการชะล้างพังทลายในบริเวณริมลำน้ำ โดยปลูกพืชโตเร็วในบริเวณตลิ่งที่ถูกรบกวนจากกิจกรรมของโครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการปรับปรุงตลิ่งริมลำน้ำ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินเพิ่มเติมบริเวณริมตลิ่ง ภายหลังการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ	ไม่มี	-
	14. จัดให้มีระบบการจัดการขยะจากการก่อสร้างอย่างมีประสิทธิภาพ	●	มีถังรองรับมูลฝอยขนาด 200 ลิตร วางไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และมีการประสานงานให้รถเก็บขนขยะจากเทศบาลตำบลแหลมบัวมาเก็บขนไปกำจัดเป็นประจำสัปดาห์ละ 1 ครั้ง	ไม่มี	 ถังรองรับมูลฝอย
	15. จัดหาน้ำห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะแบบถังกระโละ-ถังกรองไร้อากาศ และต้องมีปริมาณเพียงพอสำหรับที่พักคนงาน พื้นที่ก่อสร้างหรือพื้นที่เก็บกองวัสดุก่อสร้างในอัตราส่วนคนงาน 20 คนต่อ 1 ห้อง โดยจัดให้ห้องน้ำห้องส้วมอยู่ห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติ 30 เมตร	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วม จำนวน 4 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 20 คน ในสัดส่วน 5 คน/ห้อง รวมทั้งจัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดกระโละ-กรองไร้อากาศ จากการตรวจสอบพบว่า ตำแหน่งห้องน้ำ-ห้องส้วม อยู่ห่างจากคลองท้องไทร ประมาณ 50 เมตร	ไม่มี	 ห้องน้ำ-ห้องส้วม




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. อากาศ และ บรรยากาศ	1. ประสานงานและดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้กับชุมชนในพื้นที่โดยรอบที่จะก่อสร้าง ตลอดจนการประสานงานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประชาสัมพันธ์แผนการดำเนินงานก่อสร้างให้ประชาชนได้ทราบก่อนการก่อสร้าง	●	มีการรับฟังความคิดเห็นและประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้าง รวมทั้งมีการจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง
	2. กำหนดในสัญญาให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นผิวถนนและพื้นที่ก่อสร้างอยู่เสมออย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง (ยกเว้นกรณีฝนตกหรืออากาศแห้ง อาจปรับตามความเหมาะสม) จนกว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อลดปริมาณการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองในอากาศที่จะเกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นผิวแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ	ไม่มี	-
	3. จำกัดพื้นที่เปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เพื่อลดการเปิดหน้าดินและโอกาสเกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากพื้นที่ก่อสร้าง	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ได้ดำเนินการกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดินแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 กม.4+900 (Spur Line)
	4. กรมทางหลวง โดยการกำกับผู้รับเหมาให้ดำเนินการปลูกต้นไม้เป็นแนวกำแพงบริเวณด้านในเขตทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อช่วยในการดูดซับมลพิษจากยานพาหนะ ฝุ่นละอองขนาดเล็กให้ดำเนินการปลูกต้นไม้ยืนต้นข้างละ 4 แถว สลับฟันปลา เช่น กัลปพฤกษ์ ทรงบาดาล ชงโค กระถินณรงค์ เสลา ทองอุไร หางนกยูงไทย เป็นต้น ซึ่งมาตรการดังกล่าว เป็นการปลูกต้นไม้ เพื่อปรับปรุงภูมิทัศน์ สามารถลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศได้ด้วย	⊗	การปลูกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะดำเนินการโดยโครงการ O&M ปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง และระบบเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งยังไม่ถึงขั้นตอนการปลูกต้นไม้	ไม่มี	-



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. อากาศและ บรรยากาศ (ต่อ)	5. ในการขนส่งวัสดุและรถปฏิบัติงานในกิจกรรมการก่อสร้างจำกัดความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในเส้นทางการขนส่งช่วงที่ผ่านชุมชน เพื่อช่วยลดปริมาณฝุ่นละอองที่เกิดขึ้น รวมทั้งจัดสถานที่เพื่อใช้สำหรับล้างล้อรถ พร้อมอุปกรณ์ที่ใช้ฉีดที่มีความดันสูงเพื่อล้างล้อรถ และตัวถังรถก่อนออกจากสถานที่ก่อสร้างและต้องจัดให้มีวัสดุปิดคลุมส่วนบรรทุกของรถบรรทุกเพื่อป้องกันการตกหล่นของวัสดุและการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองออกนอกพื้นที่ก่อสร้าง	●	มีการจัดพื้นที่เพื่อใช้สำหรับล้างล้อและตัวรถไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และภายในพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งมีการควบคุมให้พนักงานขับรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ขับรถด้วยความเร็วไม่เกิน 30-40 กม./ชม. และปิดคลุมท้ายกระบะบรรทุกขนส่งวัสดุก่อสร้าง	ไม่มี	 ป้ายจำกัดความเร็ว ไม่เกิน 30 กม./ชม.
	6. หมั่นตรวจตราดูแลสภาพเครื่องยนต์ที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ (1 ครั้ง/สัปดาห์) เป็นการลดปริมาณมลพิษจากการทำงานที่ไม่สมบูรณ์ของเครื่องยนต์นั้นๆ	●	มีโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง และมีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้าง และยานพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอตามคำแนะนำของผู้ผลิตเพื่อให้เครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ	ไม่มี	เอกสารการซ่อมบำรุง แสดงไว้ในภาคผนวก ข
	7. บริเวณที่ทำการเปิดผิวหน้าดิน รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้าง กองวัสดุ อุปกรณ์ ขุดเจาะ ผสมคอนกรีต ต้องทำรั้วที่บริเวณที่จะทำการก่อสร้างมีความสูงจากพื้นดินไม่น้อยกว่า 2.0 เมตร ตลอดช่วงที่ทำการกิจกรรมดังกล่าว โดยต้องมีความแข็งแรง และยึดติดแน่นกับพื้น เพื่อกันดินไหลออกสู่ภายนอก	●	จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ได้ดำเนินการกิจกรรมการเปิดผิวหน้าดิน รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้าง กองวัสดุอุปกรณ์ และขุดเจาะแล้วเสร็จ สำหรับพื้นที่ผสมคอนกรีตตั้งอยู่ภายในบ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งจัดให้มีรั้ว Metal Sheet ความสูง 2 เมตร พร้อมเสริมด้วยผ้าใบความสูง 2 เมตร รวมความสูงของรั้วบริเวณพื้นที่ผสมคอนกรีตเป็น 4 เมตร	ไม่มี	 พื้นที่ผสมคอนกรีต
	8. วางแผนกองวัสดุในบริเวณก่อสร้างเท่าที่จำเป็น และวางแผนการเปิดและปิดผิวหน้าดินด้วยวัสดุที่สามารถป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ได้แก่ คอนกรีต ยางมะตอย เป็นต้น โดยจะต้องดำเนินการปิดผิวดินทันทีที่ไม่มีความจำเป็นต้องใช้งาน	●	จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ได้ดำเนินการปูผิวลาดยางแอสฟัลท์แล้วเสร็จ	ไม่มี	 กม.2+400 (Spur Line)



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. อากาศ และ บรรยากาศ (ต่อ)	9. จะต้องทำการกำจัดดิน ทราย โคลน ที่ตกหล่นอยู่ที่รอบนอกบริเวณโดยรอบรั้วพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำ ถ้าอากาศแห้งให้ทำการดูดฝุ่นตักค้ำหรือกวาดแบบเปียก ไม่ควรกวาดแบบแห้ง เพราะจะให้เกิดฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย	●	มีการฉีดล้างกำจัดดิน ทราย โคลน ที่ตกหล่นบริเวณโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง ได้แก่ ถนนที่ตัดผ่านพื้นที่โครงการเป็นประจำทุกวัน	ไม่มี	
	10. การก่อสร้างบนถนนที่มีอยู่ปัจจุบันจะต้องทำการล้างถนนตลอดช่วงที่ทำการก่อสร้างในเวลากลางคืนอย่างน้อยสัปดาห์ละ 4 วัน	●	มีการฉีดล้างถนนภายในและภายนอกพื้นที่โครงการหลังกิจกรรมก่อสร้างแล้วเสร็จในแต่ละวัน	ไม่มี	การฉีดล้างพื้นถนน
	11. จัดอุปกรณ์ป้องกันฝุ่น (Mask) ให้แก่คนงาน ในช่วงเปิดหน้าดิน รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้าง ขุดเจาะและผสมคอนกรีต	●	จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ได้ดำเนินการกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเปิดหน้าดิน รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้าง ขุดเจาะและผสมคอนกรีตแล้วเสร็จ อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีหน้ากากป้องกันฝุ่น ให้แก่คนงานก่อสร้างอย่างเพียงพอ	ไม่มี	
	12. เมื่อได้รับการร้องเรียนผลกระทบจากการก่อสร้างจะต้องเร่งดำเนินการแก้ไขทันที	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 ไม่พบข้อร้องเรียนผลกระทบจากการก่อสร้าง จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
	13. ในกรณีเปิดหน้าดินทิ้งไว้เกิน 2 วัน โดยไม่มีการดำเนินการก่อสร้างใดๆ เพิ่มเติม จะต้องแจ้งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและประชาชนในพื้นที่ทราบ	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ได้ดำเนินการกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดินแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. เสียง	1. ประสานงานและดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้กับชุมชนในพื้นที่โดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง ตลอดจนการประสานงานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประชาสัมพันธ์แผนการดำเนินงานก่อสร้างและบุคคล รวมทั้งวิธีการประสานงานในกรณีที่ชุมชนได้รับความเดือดร้อนจากการก่อสร้าง	●	มีการรับฟังความคิดเห็นและประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้าง รวมทั้งมีการจัดทำแผนพับประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง
	2. กำหนดกิจกรรมการก่อสร้างและขนย้ายวัสดุให้ดำเนินการในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น เพื่อไม่ให้รบกวนผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ชุมชนใกล้เคียงบริเวณก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ตอน 24 ได้ดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างและขนย้ายวัสดุในช่วงเวลากลางวัน 08.00-17.00 น. เท่านั้น	ไม่มี	-
	3. เลือกใช้เทคนิคหรือวิธีการก่อสร้าง เช่น การใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอกบริเวณที่ผ่านชุมชนหนาแน่น เป็นต้น รวมถึงเลือกเครื่องมือเครื่องจักร ยานพาหนะ และอุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด	⊗	มีการเลือกใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรที่เกิดเสียงต่ำในกิจกรรมก่อสร้าง โดยกิจกรรมการก่อสร้างในปัจจุบัน มีเพียงการปูผิวลาดยางแอสฟัลท์บนสะพานยกระดับ และการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดเสียงดัง	ไม่มี	 เครื่องจักรกลในการก่อสร้าง
	4. ระบุในสัญญาก่อสร้าง โดยกำหนดให้ผู้รับเหมาใช้เครื่องจักรกลในการก่อสร้างตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง ความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับสภาวะแวดล้อม ในกรณีที่เครื่องมือเหล่านั้นทำให้เกิดเสียงดังเกิน 90 เดซิเบลเอ จะต้องจำกัดเวลาการทำงานของคนงานที่อยู่ใกล้เครื่องจักร เพื่อไม่ให้ได้รับอันตราย	●	มีการระบุในสัญญาก่อสร้าง ให้ผู้รับจ้างก่อสร้างใช้เครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ ตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง ความปลอดภัยในการทำงานก่อสร้าง และกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ.2559 จากการตรวจสอบการใช้เครื่องจักรในการก่อสร้าง ตามที่กำหนดไว้	ไม่มี	รายละเอียดแสดงดัง ตารางที่ 3.3.1
	5. ใช้อุปกรณ์ลดระดับเสียงทั้งที่เครื่องจักรและผู้รับเสียง (คนงานก่อสร้าง) โดยการใช้ที่ครอบหู (Ear Muff) และที่อุดหู (Ear Plug) หรือการสับเปลี่ยนคนงานในบริเวณที่มีระดับเสียงดัง	●	มีการจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลสำหรับเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้าง อย่างเหมาะสม	ไม่มี	-




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. เสียง (ต่อ)	6. หมั่นตรวจตรา ดูแลสภาพเครื่องจักร เครื่องยนต์ ที่ใช้ในกิจกรรมการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ (สัปดาห์ละ 1 ครั้ง) ให้อยู่ในสภาพดี ใช้งานได้ตลอด และไม่ก่อให้เกิดเสียงดัง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดพื้นที่ซ่อมบำรุงไว้ภายในพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง และมีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้าง และยานพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอตามคำแนะนำของผู้ผลิตเพื่อให้เครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ	ไม่มี	เอกสารการซ่อมบำรุง แสดงไว้ในภาคผนวก ข
	7. จำกัดความเร็วของรถไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ รวมถึงรถที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ก่อสร้าง โดยเฉพาะในช่วงที่ผ่านแหล่งชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	●	มีการควบคุมให้พนักงานขับรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ขับรถด้วยความเร็วไม่เกิน 30-40 กม./ชม.	ไม่มี	 ป้ายจำกัดความเร็ว ไม่เกิน 30 กม./ชม.
6. ความสั่นสะเทือน	1. จัดให้มีป้ายแจ้งประชาชนที่ได้รับผลกระทบด้านฝุ่น คิววัน เสียง ความสั่นสะเทือน ให้สามารถร้องทุกข์ และได้รับการแก้ไขปัญหาดังกล่าว	●	มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการ โดยมีรายละเอียดโครงการ เบอร์โทรติดต่อช่างควบคุมโครงการ และผู้รับเหมา พร้อมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ และจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียนติดตั้งไว้บริเวณด้านหน้าสำนักงานโครงการ เพื่อรับข้อร้องเรียนจากผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง
	2. ออกแบบถนนให้มีความลาดชันน้อยที่สุด มีรอยต่อน้อยที่สุด รวมทั้งออกแบบให้ถนนอยู่ในแนวระดับมากที่สุด	●	มีการออกแบบโครงสร้างถนนตามหลักวิศวกรรม ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	รายละเอียดแสดงดังบทที่ 2



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	3. ใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ และเครื่องจักรที่จะทำให้เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุด เช่น ใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอก บริเวณที่ผ่านชุมชนหนาแน่น รวมถึงการลดพลังงานในการตอกเสาเข็ม	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า กิจกรรมการขุดเจาะเสาเข็มได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการปูผิวลาดยางแอสฟัลท์บนสะพานยกระดับ และการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนน้อย	ไม่มี	 เครื่องจักรกลในการก่อสร้าง
	4. ดำเนินการก่อสร้างในช่วงเวลากลางวัน ระหว่าง 08.00-17.00 น. เท่านั้น เพื่อให้รบกวนประชาชนน้อยที่สุด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างในช่วงระหว่างเวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น	ไม่มี	-
7. นิเวศวิทยาทางน้ำ	1. ดำเนินการวางแผนก่อสร้างไว้ในช่วงฤดูแล้ง สำหรับกิจกรรมที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดิน เช่น การปรับแนวคันทาง การก่อสร้างสะพาน โดยเฉพาะบริเวณใกล้แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำเพชรบุรี เป็นต้น	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการกิจกรรมการปรับแนวคันทาง และการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ โดยคงเหลือเพียงการปูผิวลาดยางแอสฟัลท์บนสะพานยกระดับ และการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง โดยตลอดแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 ไม่อยู่ใกล้เคียงแม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำเพชรบุรี	ไม่มี	 กม.2+200 (Spur Line)
	2. การก่อสร้างสะพานดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง รวมทั้งเร่งรัดการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด คงสภาพพืชพันธุ์ที่ขึ้นอยู่ริมน้ำไว้ เพื่อลดปริมาณตะกอนแขวนลอยที่ถูกชะล้างลงสู่ลำน้ำ และปลูกพืชคลุมดินทันทีหลังเสร็จงาน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ตอน 24 ได้ดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินบริเวณริมตลิ่งเพิ่มเติม จากการตรวจสอบพบว่า พืชพันธุ์ริมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างยังอยู่ในสภาพดี	ไม่มี	 สะพานข้ามคลองท้อไทร


* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
7. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	3. จัดระบบระบายน้ำในบริเวณก่อสร้าง โดยการก่อสร้างและใช้รางระบายน้ำ เช่น ท่อ บ่อพักตะกอน และอื่นๆ เพื่อลดผลกระทบจากการชะล้างหน้าดิน	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ได้ดำเนินการกิจกรรมบริเวณใกล้แหล่งน้ำ และกิจกรรมงานดินแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 กม.2+400 (Spur Line)
	4. ควบคุมการเคลื่อนย้าย การใช้งานเครื่องจักร-อุปกรณ์ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่รั่วในพื้นที่ยกสร้าง และควรตั้งหน่วยซ่อมบำรุงให้ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 150 เมตร	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดพื้นที่ซ่อมบำรุงไว้ในพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง รวมทั้งมีการกำกับให้คนงานก่อสร้างมีการเคลื่อนย้าย และใช้งานเครื่องจักร-อุปกรณ์ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น รวมทั้งมีการจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่รั่วแล้วเพื่อนำกลับไปใช้ในการทาเบส และซ่อมแซมเครื่องมือ เพื่อป้องกันสนิม อย่างไรก็ตาม บ้านพักคนงานดังกล่าวตั้งอยู่บริเวณทางหลวงชนบท นร1012 ซึ่งอยู่ประชิดกับคลองท้องไร่	เผื่อระวังไม่ให้เกิดการทิ้งน้ำมัน หรือของเสียจากการซ่อมบำรุง ลงสู่แหล่งน้ำ จากการตรวจสอบไม่พบการรั่วไหลของน้ำมันลงสู่แหล่งน้ำแต่อย่างใด	 โรงซ่อมบำรุง
	5. ห้ามระบายน้ำทิ้งจากที่พักคนงานลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติโดยเด็ดขาด	●	มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกราะ-กรองใโรอากาศ สำหรับรองรับน้ำเสียภายในบ้านพักคนงานก่อสร้าง รวมทั้งมีการประสานงานให้เทศบาลตำบลแหลมบัว มาสูบน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียเป็นครั้งคราว ส่วนน้ำเสียหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียแล้ว จะซึมลงสู่ดินและระเหยแห้งไป โดยไม่มีการระบายออกนอกพื้นที่โครงการแต่อย่างใด	ไม่มี	-
	6. น้ำเสียจากสำนักงานโครงการและที่พักคนงานชั่วคราว ต้องมีการบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยระบายน้ำทิ้งลงสู่แหล่งรองรับ	●	มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกราะ-กรองใโรอากาศ สำหรับรองรับน้ำเสียภายในสำนักงานโครงการและที่พักคนงานก่อสร้าง รวมทั้งมีการประสานงานให้เทศบาลตำบลแหลมบัว มาสูบน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียเป็นครั้งคราว ส่วนน้ำเสียหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียแล้ว จะซึมลงสู่ดิน และระเหยแห้งไป โดยไม่มีการระบายออกนอกพื้นที่โครงการแต่อย่างใด	ไม่มี	-




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
7. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	7. หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่ที่รบกวนน้ำพร้อมกันทั้งหมด โดยให้ทยอยเปิดพื้นที่เฉพาะบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น เพื่อลดปริมาณการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ได้ดำเนินกิจกรรมก่อสร้างบริเวณพื้นที่ที่รื้อน้ำแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
	8. การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ต้องจัดให้มีการใช้วัสดุป้องกันการชะล้างตะกอนดิน เช่น เชื้อกันดิน (Coffer Dam) เพื่อป้องกันไม่ให้น้ำฝนชะล้างตะกอนดินบริเวณคอสะพานและเพื่อป้องกันการพังกระจายตะกอนดินในแม่น้ำต้องมีแนวดักตะกอน (Silt Curtain)	⊖	กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการที่กำหนด	ไม่มี	-
	9. ขุดลอกแหล่งน้ำหากพบว่าการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำทำให้เกิดการทับถมของตะกอนดินหรือเศษวัสดุก่อสร้าง	⊗	ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และจากการตรวจสอบไม่พบการทับถมของตะกอนดินและเศษวัสดุก่อสร้าง จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 สะพานข้ามคลองท้องไทร
	10. ก่อสร้างสำนักงานโครงการ หรือที่พักคนงาน ให้ห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 150 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดิน และการปนเปื้อนน้ำทิ้งจากสำนักงานโครงการ และที่พักคนงานชั่วคราวลงสู่แหล่งน้ำ	○	จากการตรวจสอบพบว่า สำนักงานก่อสร้างโครงการและบ้านพักคนงานตั้งอยู่บริเวณทางหลวงชนบท นร.1012 โดยสำนักงานโครงการอยู่ห่างจากคลองท้องไทร เป็นระยะทางประมาณ 100 เมตร ส่วนบ้านพักคนงานก่อสร้างอยู่ประชิดกับคลองท้องไทร	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียแบบบ่อเกรอะ-บ่อซึม สำหรับรองรับน้ำเสียจากบ้านพักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมโครงการ รวมทั้งมีการประสานงานให้เทศบาลตำบลแหลมบัวมาสูบน้ำออกจากระบบบำบัดน้ำเสียเป็นครั้งคราว โดยน้ำเสียหลังผ่านการบำบัดจะซึมลงสู่ดินและระเหยแห้งไป โดยไม่มีการระบายลงสู่คลองท้องไทรแต่อย่างใด	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
7. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	11. กองดิน ทรายน และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง ต้องห่างจากริมลำน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการชะดิน ทรายน ไหลลงแหล่งน้ำ รวมทั้งดำเนินการขนย้ายออกจากพื้นที่โดยเร็ว เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ	●	ปัจจุบันผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ แล้วเสร็จ รวมทั้งมีการขนย้ายกองดิน ทรายน และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างสะพานออกจากพื้นที่แล้ว จากการตรวจสอบไม่พบกองดิน ทรายน และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง วางกองไว้ในบริเวณใกล้ริมลำน้ำ	ไม่มี	 สะพานข้ามคลองท้องไทร
	12. บำรุงดินให้มีสภาพดีเดิมหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จทันที	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการปรับปรุงดินริมลำน้ำ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินเพิ่มเติมบริเวณริมตลิ่ง ภายหลังการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ	ไม่มี	-
	13. ควบคุมการชะล้างพังทลายในบริเวณริมลำน้ำ โดยปลูกพืชโตเร็วในบริเวณตลิ่งที่ถูกรบกวนจากกิจกรรมของโครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการปรับปรุงดินริมลำน้ำ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินเพิ่มเติมบริเวณริมตลิ่ง ภายหลังการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ	ไม่มี	-
	14. จัดให้มีระบบการจัดการขยะจากการก่อสร้างอย่างมีประสิทธิภาพ	●	มีถังรองรับมูลฝอยขนาด 200 ลิตร วางไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และมีการประสานงานให้รถเก็บขนขยะจากเทศบาลตำบลแหลมบัวมาเก็บขนไปกำจัดเป็นประจำสัปดาห์ละ 1 ครั้ง	ไม่มี	 ถังรองรับมูลฝอย
	15. จัดหาน้ำห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะแบบถังกระโละ-ถังกรองไร้อากาศ และต้องมีปริมาณเพียงพอสำหรับที่พักคนงาน พื้นที่ก่อสร้างหรือพื้นที่เก็บกองวัสดุก่อสร้างในอัตราส่วนคนงาน 20 คนต่อ 1 ห้อง โดยจัดให้ห้องน้ำห้องส้วมอยู่ห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติ 30 เมตร	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วม จำนวน 4 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 20 คน ในสัดส่วน 5 คน/ห้อง รวมทั้งจัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดกระโละ-กรองไร้อากาศ จากการตรวจสอบพบว่า ตำแหน่งห้องน้ำ-ห้องส้วม อยู่ห่างจากคลองท้องไทร ประมาณ 50 เมตร	ไม่มี	 ห้องน้ำ-ห้องส้วม

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
8. ทรัพยากรป่าไม้ / ทรัพยากรสัตว์ป่า	1. ก่อสร้างทางยกระดับบริเวณพื้นที่ป่าชายเลนที่ไม่มีเอกสารสิทธิ์ในการครอบครองพื้นที่ เพื่อให้ป่าชายเลนสามารถฟื้นฟูได้	⊖	บริเวณพื้นที่ป่าชายเลน ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24	ไม่มี	-
	2. การก่อสร้างเสาตอม่อต่างๆ ไม่ควรก่อสร้างลงไปในพื้นที่เป็นลำคลองสาธารณะ ที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อไม่ให้รบกวนระบบการไหลของน้ำเค็มและกีดขวางการคมนาคมทางน้ำของประชาชนในท้องที่ หรือเสาตอม่อไม่ควรเข้าไปอยู่ชิดกับริมตลิ่งที่มีป่าชายเลนขึ้นปกคลุม ซึ่งจะรบกวนระบบนิเวศของพื้นที่	⊖	บริเวณพื้นที่ป่าชายเลน ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24	ไม่มี	-
	3. การออกแบบการก่อสร้างทางยกระดับขาไปและขากลับ บริเวณที่ผ่านพื้นที่ป่าชายเลน ควรเว้นช่องว่างตรงกลางไว้ให้กว้าง เพื่อให้แสงสว่างสามารถลอดลงไปสู่พื้นที่ป่าชายเลนด้านล่างได้บ้าง เพื่อรักษาความกลมกลืนของระบบนิเวศของป่าชายเลนไว้ให้เข้ากับการก่อสร้าง รวมทั้งควรก่อสร้างเสาตอม่อให้สูงข้ามเรือนยอดต้นไม้ในพื้นที่ป่าชายเลน เพื่อให้แสงแดดและแสงสว่างสามารถลอดเข้าไปช่วยรักษาระบบนิเวศใต้ทางยกระดับได้เป็นอย่างดี	⊖	บริเวณพื้นที่ป่าชายเลน ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24	ไม่มี	-
	4. ขณะดำเนินการก่อสร้างโครงการนี้ หากพบเห็นสัตว์ป่าโดยเฉพาะที่อยู่อาศัยอยู่ในดิน ควรยุติการก่อสร้างชั่วคราว เพื่อจับหรือไล่ต้อนสัตว์ป่าเหล่านั้นออกไป หรือนำไปปล่อยในที่ปลอดภัยด้านนอกพื้นที่โครงการทันที	⊗	จากการตรวจสอบการดำเนินการในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม-สิงหาคม พ.ศ.2566) ยังไม่พบสัตว์ป่าภายในพื้นที่ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ	ไม่มี	-
	5. มีการออกระเบียบห้ามเจ้าหน้าที่ของบริษัทรับเหมาก่อสร้าง หรือผู้ที่ทำงานเกี่ยวข้องในพื้นที่ดำเนินการแห่งนี้ ห้ามดำเนินการล่าสัตว์โดยวิธีใดๆ ทั้งสิ้นและให้ยึดถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัดด้วย	●	มีการออกข้อบังคับ และติดตั้งป้ายเตือนห้ามมิให้คนงานก่อสร้าง ล่าสัตว์ทุกวิธีการบนบกและในน้ำที่พบในแนวเขตทางโครงการ จากการตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ไม่พบคนงานก่อสร้างฝ่าฝืนข้อบังคับที่กำหนด	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว




ตารางที่ 4.2-2

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
8. ทรัพยากรป่าไม้ / ทรัพยากรสัตว์ป่า (ต่อ)	6. ดำเนินการปลูกต้นไม้และจัดภูมิทัศน์ให้สวยงามจำนวน 149 ไร่ โดยแบ่งการปลูกต้นไม้ออกเป็น ปลูกป่าชายเลนทดแทนบริเวณใต้ทางยกระดับเลียบริมทางรถไฟระยะทาง 2.1 กิโลเมตร หรือพื้นที่สาธารณะทุ่งหิน เขตตำบลยี่สาร อำเภอมโนรมย์ จังหวัดสุพรรณบุรี และตำบลเขาอ้อย ตำบลหนองปลาไหล อำเภอบางแพ จังหวัดเพชรบุรี จำนวน 39 ไร่ และปลูกต้นไม้ 4 แถว สลับฟันปลา พร้อมทั้งจัดภูมิทัศน์ให้สวยงามในพื้นที่เขตทางตลอดแนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่บริการทางหลวงจำนวน 110 ไร่	⊗	การปลูกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะดำเนินการโดยโครงการ O&M ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางและระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการปลูกต้นไม้	ไม่มี	-
9. การคมนาคมขนส่ง	1. กรมทางหลวงประสานงานกับหน่วยงานในท้องถิ่น เพื่อร่วมกันจัดทำแผนการจัดการจราจรของงานก่อสร้างที่เป็นจุดตัดของถนนในท้องถิ่น ปัจจุบัน รวมทั้งรูปแบบการก่อสร้างทางเบี่ยง อย่างมีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัย เพื่อลดผลกระทบต่อการรบกวนการสัญจรของผู้ใช้ทาง	●	มีประสานงานกับหน่วยงานในท้องถิ่น สำหรับจัดทำแผนการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างที่ตัดผ่านถนนท้องถิ่น พร้อมทั้งเส้นทางเลี่ยงอื่นๆ และป้ายเตือนทางเบี่ยง โดยที่ผ่านมาไม่พบข้อร้องเรียนด้านสัญจรของผู้ใช้ทาง	ไม่มี	 ป้ายเตือนทางเบี่ยง
	2. กรมทางหลวงโดยการกำกับผู้รับเหมา ให้จัดศูนย์รับเรื่องร้องเรียนที่สำนักงานโครงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ในกรณีที่มีผู้ได้รับผลกระทบ และความเดือดร้อนจากโครงการ	●	จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ และจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียนติดตั้งไว้บริเวณด้านหน้าสำนักงานโครงการ เพื่อรับข้อร้องเรียนจากผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง	ไม่มี	-
	3. กำหนดให้ผู้รับเหมาจัดตั้งป้ายแสดงรายละเอียดการก่อสร้างในแนวเส้นทาง เช่น ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ รูปแบบการก่อสร้าง เป็นต้น รวมทั้งกำหนดให้มีป้ายจราจรสัญญาณไฟจราจรชั่วคราว เครื่องหมายที่แสดงขอบเขตก่อสร้างและแนวทางเบี่ยงเป็นตามมาตรฐาน เพื่อให้ชุมชนและผู้ใช้ถนนเห็นได้เด่นชัด และสัญจรในเวลากลางวันและกลางคืนได้อย่างปลอดภัยตามมาตรฐานวิศวกรรมการก่อสร้าง	●	มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการ โดยมีรายละเอียดโครงการ ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ รูปแบบการก่อสร้าง พร้อมทั้งจัดให้มีสัญญาณไฟจราจรชั่วคราว เครื่องหมายที่แสดงขอบเขตก่อสร้างตลอดแนวเส้นทาง และป้ายเตือนทางเบี่ยงบริเวณที่ตัดผ่านถนนชุมชน	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว


ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
9. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	4. ติดตั้งเครื่องหมายชนิดที่สะท้อนแสง เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ทางสามารถ สังเกตเห็นสิ่งกีดขวางได้ชัดเจนในเวลากลางวัน และอาจติดตั้งไฟ กระพริบในบริเวณที่จำเป็น	●	มีเครื่องหมายสะท้อนแสง และติดตั้งไฟกระพริบบน Concrete Barrier ตลอดแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ ซึ่งสามารถมองเห็น ได้อย่างชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน	ไม่มี	 สัญญาณไฟกระพริบบน Concrete Barrier
	5. ติดตั้งกำแพงกันอันตรายอย่างต่อเนื่องบริเวณจุดตัดกับถนนท้องถิ่น เฉพาะช่วงที่ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ	●	มีการติดตั้ง Concrete Barrier เพื่อกำหนดขอบเขตพื้นที่ ก่อสร้าง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ และบริเวณเส้นทางตัดกับ ถนนท้องถิ่นเดิม	ไม่มี	 Concrete Barrier
	6. กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมและจำกัดความเร็วของ ยานพาหนะที่ใช้ขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง โดยให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในช่วงที่ผ่านชุมชน และกวดขันพนักงานขับ ยานพาหนะของโครงการให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดและ กำกับดูแลผู้รับเหมาไม่ให้มีการขนส่งวัสดุก่อสร้างเกินน้ำหนักที่กำหนด (ควบคุมน้ำหนักไม่เกิน 21 ตัน) เพื่อมิให้ถนนในเส้นทางขนส่งเกิด ความเสียหาย	●	มีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างไม่ให้เกิน พิกัดที่กฎหมายกำหนด และควบคุมให้พนักงานขับรถขนส่ง วัสดุก่อสร้าง ขับรถด้วยความเร็วไม่เกิน 30-40 กม./ชม. ตลอด แนวเส้นทางที่ตัดผ่านชุมชน	ไม่มี	 ป้ายจำกัดความเร็ว ไม่เกิน 30 กม./ชม.
	7. กรมทางหลวงกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุม/จัดการพื้นที่ ก่อสร้าง การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ให้อยู่เฉพาะในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่ ได้รับการอนุมัติโดยกรมทางหลวงเท่านั้น เพื่อป้องกันการกองวัสดุกีด ขวางเส้นทางสัญจรของท้องถิ่นทั้งถนนสายหลักและสายรองปัจจุบัน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการขนส่งวัสดุก่อสร้างเฉพาะเส้นทางที่ ได้รับอนุมัติจากกรมทางหลวงเท่านั้น และจากการตรวจสอบไม่ พบ การกองวัสดุก่อสร้างกีดขวางทางสัญจรของชุมชน	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในช่วงดังกล่าว


ตารางที่ 4.2-2

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
9. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	8. ผู้รับเหมาจะต้องดำเนินการก่อสร้างด้วยความระมัดระวังมิให้เกิดความเสียหายต่อผิวการจราจรของเส้นทางปัจจุบัน หรือเป็นอุปสรรคต่อการสัญจร โดยปกติหากหลีกเลี่ยงไม่ได้จะต้องจัดการแก้ไขให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด และปรับปรุงให้อยู่ในสภาพที่เรียบร้อยโดยเร่งด่วน	●	โครงการฯ ตอน 24 ใช้ทางหลวงชนบท นร.1012 สำหรับการขนส่งวัสดุอุปกรณ์งานก่อสร้าง จากการตรวจสอบไม่พบความเสียหายบนทางหลวงชนบท นร.1012 และเส้นทางท้องถิ่นอื่นๆ	ไม่มี	 ทางหลวงชนบท นร.1012
	9. ต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ทราบล่วงหน้า ในกรณีที่ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิม หรือมีการดำเนินการใดๆ ที่เป็นอุปสรรคของการสัญจรปกติ และต้องติดตั้งป้ายชี้แจง เพื่อให้สามารถหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นที่สะดวกกว่า และป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุและไม่ให้ประชาชนในท้องถิ่นและผู้ใช้ทางร่วมกันได้รับความเดือดร้อน	●	มีการประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบล่วงหน้า กรณีที่ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิม หรือการก่อสร้างอื่นๆ ที่ผ่านถนนท้องถิ่น พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์เส้นทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง โดยที่ผ่านมาไม่พบข้อร้องเรียนด้านสัญจรของผู้ใช้ทาง	ไม่มี	-
10. สาธารณูปโภค	1. ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดทำแผนรื้อย้ายที่ชัดเจนให้กับกรมทางหลวง หลังจากนั้น กรมทางหลวงประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อชี้แจงรูปแบบการก่อสร้างในรายละเอียด พร้อมทั้งกำหนดแผนรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคร่วมกัน	⊗	การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่าง ดำเนินการโดยหน่วยงานเจ้าของระบบสาธารณูปโภคนั้นๆ จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ	ไม่มี	-
	2. ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ก่อนมีการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค และต้องแจ้งให้ประชาชนในท้องถิ่น และโรงเรียนในพื้นที่ทราบไม่น้อยกว่า 15 วัน	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ	ไม่มี	-
	3. ในการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต้องรีบดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด	●	จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
10. สาธารณูปโภค (ต่อ)	<p>4. จัดให้มีบ้านพักคนงานก่อสร้างที่ได้มาตรฐานของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย โดยมีการป้องกันผลกระทบจากการมีบ้านพักคนงานก่อสร้างต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดกฎเกณฑ์และคอยสอดส่องดูแลพฤติกรรมคนงานก่อสร้างให้อยู่ในระเบียบ หากคนงานประพฤติผิดต้องมีการว่ากล่าวตักเตือนหรือการลงโทษ จัดให้มีรั้วทึบชั่วคราวสูงประมาณ 2 เมตร จัดให้มีการตรวจสอบประวัติคนงานและตรวจสอบสุขภาพก่อนรับเข้าปฏิบัติงาน กำหนดเวลาเข้า-ออก บ้านพักคนงานก่อสร้างไว้ไม่เกิน 22.00 น. หากมีความจำเป็นต้องมีการล้งซื้อ พร้อมบันทึกเวลาเข้า-ออก ห้ามเล่นการพนันและดื่มสุราในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ห้ามส่งเสียงดังในยามวิกาล ห้ามทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานด้วยกันหรือระหว่างคนงานกับคนในชุมชนใกล้เคียง จัดให้มีจุดรับเรื่องร้องเรียนอยู่ที่สำนักงานชั่วคราวภายในพื้นที่โครงการ 	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีบ้านพักคนงานก่อสร้าง ตามมาตรฐานของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาการทะเลาะวิวาท ระหว่างคนงานก่อสร้าง กับชุมชนใกล้เคียง	ไม่มี	 <p>รั้วรอบบ้านพักคนงานก่อสร้าง</p>
11. การระบายน้ำ และ การควบคุม น้ำท่วม	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง</u></p> <p>1. กรมทางหลวงพิจารณาออกแบบรายละเอียดโครงสร้างระบบระบายน้ำของโครงการ ให้สามารถรองรับปริมาณน้ำที่ไหลผ่านบริเวณแนวเส้นทางโครงการ เพื่อป้องกันปัญหาอุทกภัยที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต</p>	●	มีการออกแบบโครงสร้างระบบระบายน้ำของโครงการ ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	รายละเอียดแสดงดัง บทที่ 2



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
11. การระบายน้ำ และ การควบคุม น้ำท่วม (ต่อ)	ระยะก่อสร้าง 1. ออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างที่ผ่านทางน้ำธรรมชาติ ต้องได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีโครงสร้างขนาดใหญ่เพียงพอ ต่อการรองรับการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการออกแบบเพื่อจัดโครงสร้างการระบายน้ำที่เหมาะสมกับทางน้ำ ที่ตัดผ่านในทุกจุด โดยก่อสร้างเป็นสะพาน กรณีที่เป็นทางน้ำขนาดใหญ่ ซึ่งต้องกำหนดให้มีความยาวสะพานมากกว่าหรือเท่ากับความ กว้างของทางน้ำ ได้แก่ แม่น้ำแม่กลอง ที่ กม.49+630 โดยจะต้อง ออกแบบไม่ให้เกิดขวางการไหลของน้ำ และให้มีประสิทธิภาพอย่าง เพียงพอในการระบายน้ำเท่ากับหรือมากกว่าสภาพการไหลเดิมของน้ำ	●	มีการออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างที่ผ่านทางน้ำ ธรรมชาติตามหลักมาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมี โครงสร้างขนาดใหญ่เพียงพอต่อการรองรับการระบายน้ำและ ป้องกันน้ำท่วม ตามที่มาตรการกำหนด ส่วนการก่อสร้าง สะพานข้ามแม่น้ำแม่กลองไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24	ไม่มี	รายละเอียดแสดงดัง บทที่ 2
	2. บริเวณที่เป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วมขัง ต้องออกแบบโครงสร้าง ระบบระบายน้ำให้มีขนาดใหญ่ขึ้น หรือให้มีค่าความปลอดภัย (Safety of Factor, F.S) มากกว่าปกติ (ปกติ F.S = 1.2 เท่า) ซึ่งเพียงพอต่อการ ออกแบบ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> กม.52+250, กม. 52+850, กม. 53+300 และ กม. 53+350 (ค่า ความปลอดภัยเท่ากับ 13.46) กม. 54+100, กม. 45+152, กม.55+888, กม.56+152, กม. 56+504 และ กม.56+790 (ค่าความปลอดภัย เท่ากับ 12.47) กม.59+550, กม.60+270, กม.60+900, กม.60+270 และ กม.60+900 (ค่าความปลอดภัย เท่ากับ 5.56) กม.62+206, กม.63+246, กม.64+078 และ กม.65+446 (ค่าความปลอดภัย เท่ากับ 3.41) กม.83+322, กม.84+348, กม.85+740 และ กม.86+612 (ค่าความปลอดภัยเท่ากับ 3.32) กม.92+100, กม.92+708, กม.93+500, กม.93+860, กม. 94+476 และกม. 96+204 (ค่าความปลอดภัย เท่ากับ 3.32) 	⊖	บริเวณที่มาตรการกำหนด ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
11. การระบายน้ำและการควบคุม น้ำท่วม (ต่อ)	ทั้งนี้โครงการได้ออกแบบค่าความปลอดภัยของระบบระบายน้ำในพื้นที่เสี่ยงภัยน้ำท่วมอยู่ในช่วง 2.30-19.09 เท่า				
	3. กำหนดแผนดำเนินการก่อสร้างในช่วงฤดูแล้ง โดยเฉพาะในบริเวณที่เข้าใกล้ทางน้ำธรรมชาติ หรือที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านทางน้ำธรรมชาติ	●	จากการตรวจสอบพบว่า ได้ดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างสะพานและกิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณใกล้ทางน้ำธรรมชาติแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการปูผิวลาดยางแอสฟัลท์ บนสะพานยกระดับ	ไม่มี	-
	4. การกองดิน ทราย และวัสดุก่อสร้างอื่นๆ จะต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการชะพาตะกอนดินทรายไหลลงแหล่งน้ำ รวมทั้งทำการขนย้ายออกจากพื้นที่ให้หมดโดยเร็ว เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ	●	ปัจจุบันผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ แล้วเสร็จ รวมทั้งมีการขนย้ายกองดิน ทราย และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างสะพานออกจากพื้นที่แล้ว จากการตรวจสอบไม่พบกองดิน ทราย และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง วางกองไว้ในบริเวณใกล้ริมลำน้ำ	ไม่มี	 สะพานข้ามคลองท้องไทร
	5. บริเวณที่มีการก่อสร้างใกล้แหล่งน้ำให้ซ่อมแซมบุนณะตลิ่งให้มีสภาพเดิมทันทีหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ	●	มีการปลูกพืชคลุมดินเพิ่มเติมบริเวณพื้นที่ใกล้แหล่งน้ำ และซ่อมแซมบุนณะตลิ่งหลังการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ	ไม่มี	 การปลูกพืชคลุมดินริมตลิ่ง
	6. จัดให้มีสะพาน/ท่อเหลี่ยม เพื่อป้องกันการกีดขวางทางน้ำจำนวน 104 แห่ง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ	●	มีการออกแบบสะพานและท่อเหลี่ยมของโครงการ ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	รายละเอียดแสดงดังบทที่ 2

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
12. เกษตรกรรม/ การใช้ที่ดิน	1. จำกัดการใช้พื้นที่ก่อสร้าง บริเวณจุดเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก และบริเวณอาคารศูนย์บริการทางหลวง สถานีบริการทางหลวง โดยต้องทำงานอยู่ในขอบเขตแนวเขตทางที่กำหนดไว้ รวมถึงควบคุมกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการที่จะไปรบกวนพื้นที่เกษตรให้น้อยที่สุด เพื่อลดการสูญเสียพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเกษตร	●	มีการควบคุมให้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างเฉพาะภายในพื้นที่เขตทางเท่านั้น รวมทั้งมีการควบคุมดูแลไม่ให้เกิดกิจกรรมการก่อสร้างบุกรุก หรือทำความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรม หรือเกิดผลกระทบต่อการประกอบอาชีพเกษตรกรของประชาชนที่อยู่นอกพื้นที่เขตทาง จากการตรวจสอบไม่พบการบุกรุกพื้นที่ภายนอกเขตทาง	ไม่มี	 กม.4+900 (Spur Line)
	2. การใช้พื้นที่เกษตรชั่วคราวเป็นที่พักคนงาน เก็บกองวัสดุ สำนักงานควบคุมงาน หรือถนนชั่วคราว ควรใช้พื้นที่หลังจากมีการเก็บเกี่ยวผลผลิตแล้ว และควรเลือกพื้นที่เกษตรกรรมที่มีอายุสั้น และหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องมีการฟื้นฟูให้กลับมาใช้ประโยชน์ในการเกษตรต่อไปได้	⊗	จากการตรวจสอบไม่พบ การใช้พื้นที่เกษตรกรรมเป็นที่พักคนงาน เก็บกองวัสดุ สำนักงานควบคุมงาน หรือถนนชั่วคราว รวมทั้งไม่พบความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรมจากกิจกรรมก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	-
	3. พื้นที่การเกษตรที่เป็นพืชไร่ หรืออายุสั้น ควรขอให้เกษตรกรเก็บเกี่ยวผลผลิตก่อนจึงดำเนินการก่อสร้าง	⊗	ดำเนินการก่อสร้างตามพื้นที่ที่ได้รับมอบจากการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จึงไม่สามารถประเมินผลกระทบได้	ไม่มี	-
	4. การปฏิบัติงานต้องใช้ระยะเวลาสั้นที่สุด และไม่เกินตามแผนการก่อสร้างที่กำหนดไว้ เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อการทำเกษตรของประชาชนน้อยที่สุด	●	มีการปฏิบัติงานตามแผนการก่อสร้างตามที่กำหนดไว้ และดำเนินการก่อสร้างตามพื้นที่ที่ได้รับมอบจากการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน รวมทั้งไม่พบความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรมจากกิจกรรมก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	-
	5. ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ให้บุกรุกหรือทำความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรม หรือกระทบต่อการประกอบอาชีพเกษตรกรของประชาชนในท้องถิ่น	●	กรมทางหลวงมีการกำกับผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ให้มีกิจกรรมก่อสร้างไปบุกรุกและความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรม รวมทั้งไม่พบปัญหาข้อร้องเรียนด้านผลกระทบต่อการประกอบอาชีพเกษตรกรของประชาชนในท้องถิ่น	ไม่มี	-
	6. จัดเตรียมเส้นทางให้เกษตรกรใช้สัญจรไป-มาได้ ในกรณีที่พื้นที่เกษตรกรรมของเกษตรกรรายเดียวถูกแบ่งแยกออกเป็น 2 ส่วน ให้ปฏิบัติตามมาตรการในหัวข้อการแบ่งแยก	●	มีการออกแบบเส้นทางเชื่อมโยง ระหว่างสองฝั่งของเส้นทางหลวงพิเศษที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	รายละเอียดแสดงดัง บทที่ 2

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :


● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
12. เกษตรกรรม/ การใช้ที่ดิน (ต่อ)	7. ในการก่อสร้างสำนักงานโครงการ บ้านพักคนงานและกิจกรรมการก่อสร้างทาง ควรใช้พื้นที่เฉพาะในเขตทางเท่านั้น เพื่อลดการรบกวนการใช้ประโยชน์ที่ดินของประชาชนที่อยู่นอกแนวเขตเวนคืน เพื่อให้เกิดผลกระทบขึ้นน้อยที่สุด	●	จากการตรวจสอบพบว่า สำนักงานก่อสร้างโครงการและบ้านพักคนงานตั้งอยู่บริเวณริมทางหลวงชนบท นร.1012 ซึ่งอยู่ในพื้นที่เขตทางเดิม	ไม่มี	 สำนักงานควบคุมโครงการฯ ตอน 24
13. เศรษฐกิจและสังคม	1. เปิดโอกาสให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการ ได้มีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงการตั้งแต่ระยะเริ่มต้นของโครงการ คือระยะก่อนก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง โดยเฉพาะการมีส่วนร่วมในการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ตลอดจนการเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นข้อเสนอแนะต่อโครงการ	●	กรมทางหลวงได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของชุมชนก่อนเริ่มการก่อสร้าง รายละเอียดประกอบด้วย ความเป็นมาโครงการ รูปแบบการก่อสร้าง วัตถุประสงค์ รายละเอียดโครงการ เบอร์โทรศัพท์ติดต่อ และจัดให้มีการติดตั้งกล่องรับเรื่องร้องเรียนไว้ที่บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการเพื่อรับข้อคิดเห็นที่เป็นข้อเสนอแนะต่อโครงการ	ไม่มี	-
	2. จัดทำแผนการก่อสร้างที่ชัดเจน และในการเข้าปฏิบัติงานก่อสร้างช่วงที่อยู่ใกล้พื้นที่ชุมชน ควรมีการประสานงานแจ้งผู้นำชุมชนและชี้แจงกับประชาชนล่วงหน้า	●	มีการประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบล่วงหน้า โดยที่ผ่านมาไม่พบข้อร้องเรียนจากชุมชนในพื้นที่	ไม่มี	-
	3. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องเข้มงวดควบคุมมิให้คนงานหรือเจ้าหน้าที่ของโครงการประพฤติปฏิบัติในทางที่อาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่คนในท้องถิ่น ซึ่งรวมถึงการก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในท้องถิ่น	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการออกกฎระเบียบ มิให้คนงานก่อสร้างและเจ้าหน้าที่โครงการก่อความเดือดร้อนแก่ประชาชนในท้องถิ่น	ไม่มี	-
	4. เพื่อป้องกันและลดความขัดแย้งระหว่างคนในท้องถิ่นกับเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้างของโครงการ โดยให้ความสำคัญในการจ้างแรงงานในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากแรงงานต่างถิ่น	●	คนงานก่อสร้างส่วนใหญ่ เป็นแรงงานต่างถิ่นที่ทำงานประจำกับบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างอย่างไรก็ตาม ทางโครงการได้มีการติดป้ายรับสมัครงานไว้ด้านหน้าสำนักงานควบคุมโครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนในท้องถิ่นเข้ามาทำงาน	ไม่มี	-
	5. สร้างกำแพงชั่วคราวสูงอย่างน้อย 2 เมตร กันระหว่างพื้นที่ก่อสร้างกับโรงเรียนพลอยจาดูจินดา เนื่องจากตั้งอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างมากที่สุด	⊖	โรงเรียนพลอยจาดูจินดา ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว


ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
14. การโยกย้ายและ การเวนคืน	ระยะก่อนก่อสร้าง 1. ดำเนินการจัดกิจกรรมสิทธิ และชดเชยทรัพย์สินตลอดแนวเส้นทาง โครงการ ควรดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่าง โปร่งใสและเป็นธรรม และเปิดโอกาสให้มีความร่วมมือมีส่วนร่วมจากผู้ ที่เกี่ยวข้องในท้องถิ่น โดยจัดตั้งในรูปคณะกรรมการรองต่อทรัพย์สิน และให้ผู้แทนในท้องถิ่นมาร่วมเป็นกรรมการกำหนดราคาชดเชย ทรัพย์สิน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อเจ้าของที่ดินบริเวณแนวเส้นทาง โครงการตัดผ่านและต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการดำเนินการ ก่อสร้าง	●	สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวง ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ ที่ดิน และชดเชยทรัพย์สินค่าเวนคืนที่ดินตลอดแนวเส้นทาง โครงการแล้วเสร็จอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม พร้อมทั้ง จัดการรับฟังความคิดเห็นต่อโครงการก่อนที่จะเริ่มต้น ดำเนินการก่อสร้าง	ไม่มี	-
	2. สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวงดำเนินกิจกรรม ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ ได้รับผลกระทบ เพื่อสร้างความเข้าใจและแจ้งสิทธิที่ควรจะได้รับ ขั้นตอนการชดเชยที่ดินและทรัพย์สินให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบ ในพื้นที่โครงการ	●	สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวง ดำเนินการจัด ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อ ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ พร้อมทั้งจัดการรับฟังความคิดเห็น ต่อโครงการก่อนที่จะเริ่มต้นดำเนินการก่อสร้าง	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว



ตารางที่ 4.2-2

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
15. การแบ่งแยก	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <p>1. ออกแบบและก่อสร้างทางลอด-ทางข้าม เพื่อให้ประชาชนในท้องถิ่นสามารถเดินทางเชื่อมโยงระหว่างสองฝั่งได้เหมือนเดิม รวมทั้งการจัดทำสะพานลอยคนเดินข้ามสำหรับรถจักรยานยนต์และคนข้ามในย่านชุมชน หรือในบริเวณที่อยู่ไม่ไกลจนเกินไปจากบริเวณที่มีการสัญจรของคนเดินเท้า เพื่อลดผลกระทบในการติดต่อเดินทางของประชาชนในท้องถิ่นให้สามารถมีเส้นทางเชื่อมโยง ระหว่างสองฝั่งของเส้นทางหลวงพิเศษที่เหมาะสม มีประสิทธิภาพ และตอบสนองความต้องการของท้องถิ่น รวมทั้งออกแบบเพื่อสร้างทางบริการ (Service Road) ในตำแหน่งที่มีความต้องการในการใช้งานมากที่สุด เพื่อลดผลกระทบจากการพัฒนาเส้นทางที่ไปกีดขวางการใช้ประโยชน์เดิมในท้องถิ่นที่ชุมชนหนาแน่น โดยรายละเอียดดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • ทางข้าม จำนวน 50 แห่ง • ทางลอด จำนวน 16 แห่ง • สะพานลอยคนเดินข้าม จำนวน 17 แห่ง • ทางบริการ ระยะทาง 83.63 กิโลเมตร • ที่กัลปพฤกษ์ได้สะพาน 	●	มีการออกแบบเส้นทางเชื่อมโยง ระหว่างสองฝั่งของเส้นทางหลวงพิเศษที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	รายละเอียดแสดงดัง บทที่ 2
16. อุบัติเหตุและความปลอดภัย	1. ติดตั้งกำแพงกันอันตรายอย่างต่อเนื่องบริเวณจุดตัดกับถนนท้องถิ่นเฉพาะช่วงที่ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ พร้อมทั้งติดตั้งป้ายเตือนผิวต่างระดับล่วงหน้า เพื่อบอกถึงแนวเขตการก่อสร้าง	●	มีการติดตั้ง Concrete Barrier เพื่อกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ และบริเวณเส้นทางตัดกับถนนท้องถิ่นเดิม	ไม่มี	 <p>Concrete Barrier</p>



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
16. อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)	2. กันเขตแนวพื้นที่ทำงานอย่างชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน เพื่อควบคุมไม่ให้ยานพาหนะอื่นๆ สามารถเข้ามาใช้พื้นที่ทำงานได้	●	มีการใช้ Concrete Barrier เพื่อกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง และมีการติดเครื่องหมายสะท้อนแสง และไฟกระพริบบน Concrete Barrier ตลอดแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ ซึ่งสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน	ไม่มี	 สัญญาณไฟกระพริบบน Concrete Barrier
	3. ปิดฝาป้องกันและเหล็กเส้นที่โผล่ขึ้นมาให้เหมาะสม และติดตั้งกำแพงกันอันตรายอย่างต่อเนื่อง เพื่อป้องกันยานพาหนะที่เสียหาย	●	จากการตรวจสอบพบว่า มีการติดตั้ง Concrete Barrier เพื่อกำหนดเขตพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งไม่พบฝาป้องกันและเหล็กเส้นที่โผล่ขึ้นมาเหนือผิวถนน	ไม่มี	-
	4. จัดตั้งหน่วยงานปฐมพยาบาลเบื้องต้นที่สำนักงานสนาม และประสานงานกับโรงพยาบาลที่อยู่ในเขตบริการใกล้เคียงการก่อสร้าง แนวเส้นทางโครงการล่วงหน้า เพื่อขอรับบริการกรณีผู้ป่วยฉุกเฉินของโครงการ	●	ได้จัดให้มีห้องปฐมพยาบาล อุปกรณ์ปฐมพยาบาลประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการแต่ละตอน เพื่อปฐมพยาบาลเบื้องต้นให้แก่คนงานก่อสร้าง พร้อมประสานโรงพยาบาลนครชัยศรีล่วงหน้า กรณีผู้ป่วยฉุกเฉินของโครงการ	ไม่มี	 ห้องปฐมพยาบาล
	5. พื้นที่ก่อสร้างงานคอนกรีต งานตอกเสาเข็ม และงานตอม่อ จะต้องติดตั้งเครื่องหมายชนิดที่สะท้อนแสง เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่สามารถสังเกตเห็นสิ่งกีดขวางได้ชัดเจนในเวลากลางคืน และอาจพิจารณาติดตั้งไฟกระพริบในบริเวณที่มีความจำเป็น	⊗	จากการตรวจสอบพบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการก่อสร้างงานคอนกรีต งานตอกเสาเข็ม และงานตอม่อแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
16. อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)	6. จัดเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถและเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง รวมทั้งสร้างทางชั่วคราว (Access Road) เพื่อเข้ามายังพื้นที่ก่อสร้างให้รับกวนชุมขนน้อยที่สุด	●	มีการจัดพื้นที่สำหรับจอดรถและเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างไว้ภายในบ้านพักคนงาน และพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น รวมทั้งสร้างทางชั่วคราวเพื่อเข้ามายังพื้นที่ก่อสร้าง โดยไม่กระทบต่อชุมชนในพื้นที่	ไม่มี	 พื้นที่สำหรับจอดรถภายในพื้นที่ก่อสร้าง
	7. ติดตั้งป้ายเตือนพื้นที่ก่อสร้างในระยะ 50-100 เมตร ก่อนถึงตำแหน่งพื้นที่ก่อสร้าง รวมถึงติดตั้งป้ายควบคุมความเร็วระหว่างก่อสร้าง และติดตั้งป้ายเตือนคนงานในพื้นที่ก่อสร้าง	●	มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 100 เมตร รวมทั้งมีการติดป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 30-40 กม./ชม. ตลอดแนวเส้นทาง	ไม่มี	 ป้ายเตือนงานก่อสร้าง
	8. ควบคุมให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	●	มีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถที่ขียนพาหนะของโครงการ ให้ปฏิบัติตามกฎจราจร และขียนพาหนะด้วยความระมัดระวัง จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุ และการทำผิดกฎจราจรจากการชนสัตว์ก่อสร้าง	ไม่มี	-
	9. ฝึกอบรมและให้ความรู้ความปลอดภัย และการใช้เครื่องจักรอุปกรณ์ที่ถูกต้องแก่คนงานก่อนการปฏิบัติงาน	●	ได้มีการอบรมให้คนงานก่อสร้างให้รู้จักวิธีใช้ ดู่ แล และบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ รวมทั้งได้ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆตามคำแนะนำของผู้ผลิต	ไม่มี	-
	10. ควบคุมให้คนงานใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลอย่างเคร่งครัด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัยส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย รองเท้าหุ้มส้น ที่อุดหู (Ear Plug) ที่ครอบหู (Ear Muff) และอุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัยอื่นๆ ให้แก่คนงานที่ต้องปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้าง ตามความเหมาะสมของกิจกรรมการก่อสร้าง	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
16. อุบัติเหตุ และ ความปลอดภัย (ต่อ)	11. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีแผนงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ ก่อสร้างโครงการ	●	มีการปฏิบัติตามแผนงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง โดยมีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยและอาชีวอนามัย (จป.) ประจำ พื้นที่ก่อสร้างควบคุมดูแลงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ ก่อสร้าง	ไม่มี	-
	12. ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ และยานพาหนะก่อน การปฏิบัติงานทุกครั้ง เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับคนงาน และเพื่อควบคุมระดับเสียงให้อยู่ในระดับปกติของเครื่องจักรนั้นๆ	●	มีการจัดให้มีโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงาน ก่อสร้าง และมีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้าง และยานพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอ ตามคำแนะนำของผู้ผลิตเพื่อให้เครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้าง ต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ	ไม่มี	เอกสารการซ่อมบำรุง แสดงไว้ในภาคผนวก ข
	13. พยายามเลือกใช้วัสดุก่อสร้างจากแหล่งที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อลดปริมาณการขนย้าย	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างเลือกใช้วัสดุก่อสร้างจากแหล่งที่อยู่ใกล้เคียง พื้นที่ก่อสร้าง	-	-
	14. ห้ามกองวัสดุก่อสร้างบริเวณริมถนน หรือในพื้นที่สัญจรไป-มาของ ประชาชน ต้องจัดอยู่ในพื้นที่ก่อสร้าง และให้เป็นสัดส่วน	●	มีการกองวัสดุก่อสร้างไว้ในพื้นที่เขตทาง เพียงชั่วคราว เท่านั้น และไว้บริเวณสำนักงานชั่วคราว จากการตรวจสอบไม่ พบการกองวัสดุก่อสร้างไว้ภายนอกพื้นที่เขตทาง	ไม่มี	 พื้นที่กองวัสดุก่อสร้าง
17. ประวัติศาสตร์และ โบราณคดี	1. ใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ และเครื่องจักรที่จะทำให้เกิดแรงกระแทกน้อย ที่สุด เช่น ใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอกบริเวณที่ผ่านชุมชนหนาแน่น รวมถึงการลดพลังงานในการตอกเสาเข็ม	⊗	มีการเลือกใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรที่เกิดเสียงต่ำในกิจกรรม ก่อสร้าง รวมทั้งปัจจุบันไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังบริเวณ ที่ผ่านพื้นที่ชุมชน มีเพียงกิจกรรมการปูผิวลาดยางแอสฟัลต์บน สะพานยกระดับ	ไม่มี	 เครื่องจักรกลในการก่อสร้าง

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

4.3 การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติงานของผู้รับเหมาก่อสร้าง ว่าได้มีการปฏิบัติงานตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพหรือไม่ และมีปัญหาอุปสรรค รวมถึงแนวทางในการแก้ไขอย่างไร และจากการทบทวนรายละเอียด พบว่า แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างโครงการ ที่ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติ มีทั้งสิ้น 5 แผน ได้แก่




- 1) แผนการจัดการลดผลกระทบต่อการจราจร
- 2) แผนการจัดการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ
- 3) แผนการจัดการลดผลกระทบต่อการโยกย้ายและการเวนคืน
- 4) แผนการจัดภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ
- 5) แผนปฏิบัติการด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการที่กำหนดไว้ พบว่า ผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการ ตอน 24 ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการครบถ้วน ยกเว้น **แผนการจัดภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ** ซึ่งยังรอการปฏิบัติ เนื่องจากยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ สามารถสรุปผลการปฏิบัติตามแผนการปฏิบัติการฯ ได้ดังตารางที่ 4.3-1

ตารางที่ 4.3-1 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. แผนการจัดการลดผลกระทบต่อการจราจร แผนการจัดการจราจร 1) การก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการในบริเวณที่ตัดกับทางหลวงสายหลัก เช่น ทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2) เป็นต้น จำเป็นต้องมีการจัดเส้นทางจราจรให้เหมาะสม โดยการจัดการจราจรส่วนใหญ่ใช้วิธีปิดช่องจราจร 1 ช่องทาง แล้วจัดทำทางเบี่ยงชั่วคราวโดยติดตั้งแผงคอนกรีตกั้นบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีป้ายไฟ สัญญาณเตือนและอุปกรณ์ควบคุมการจราจรต่างๆ ตามแบบ และข้อบังคับของกรมทางหลวง รวมทั้งจัดเจ้าหน้าที่จราจรและพนักงานโบกรถปฏิบัติงานประจำตลอดเวลาช่วงกลางคืนจะจัดให้มีไฟแสงสว่าง และไฟเตือนบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะปรับสภาพถนนให้ใช้สัญจรได้ตามปกติ	⊗	แนวเส้นทางโครงการที่ตัดกับทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) อยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 24 ปัจจุบันดำเนินกิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามทางหลวงหมายเลข 4 แล้วเสร็จ และเปิดการสัญจรได้ตามปกติ โดยที่ผ่านมาไม่พบปัญหาด้านการจราจร บริเวณถนนดังกล่าว ส่วนแนวเส้นทางโครงการที่ตัดกับทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2) ไม่ได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการสัญญานี้	ไม่มี	 สะพานยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม)
ผลกระทบต่อการคมนาคมในระยะก่อสร้าง 1) ต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบเกี่ยวกับกำหนดการก่อสร้างและแนะนำเส้นทางอื่นๆ ที่สามารถเลี่ยงเส้นทางที่ใช้ในการก่อสร้าง	●	มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการ โดยมีรายละเอียดโครงการ ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ รูปแบบการก่อสร้าง พร้อมป้ายแนะนำเส้นทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง
2) ต้องควบคุมและบังคับการใช้อุบัติการณ์จราจรสำหรับบุคลากรของโครงการอย่างเคร่งครัด เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ	●	มีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถขนานพาหนะของโครงการ ให้ปฏิบัติตามกฎจราจร และขับขนานพาหนะด้วยความระมัดระวัง จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุ และการทำผิดกฎจราจรจากการขนส่งวัสดุก่อสร้าง	ไม่มี	-


* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-1 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. แผนการจัดการลดผลกระทบต่อการจราจร (ต่อ) ผลกระทบต่อการคมนาคมในระยะก่อสร้าง (ต่อ)				
3) ต้องติดตั้งสัญญาณเตือนภัย สัญญาณไฟ ป้ายเตือน และป้ายห้าม สำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนให้เห็นได้อย่างเด่นชัด ก่อนถึงพื้นที่โครงการ อย่าง น้อย 500 เมตร ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน	●	มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ ก่อสร้าง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 500 เมตร รวมทั้ง มีเครื่องหมายสะท้อนแสง และติดตั้งไฟกระพริบบน Concrete Barrier ตลอดแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ ซึ่งสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและ กลางคืน	ไม่มี	 ป้ายเตือนงานก่อสร้าง  สัญญาณไฟกระพริบบน Concrete Barrier
4) หลังการก่อสร้างแล้วเสร็จก่อนคืนผิวจราจรต้องซ่อมแซม ปรับปรุงให้ อยู่ในสภาพเดิมหรือดีกว่า	⊗	โครงการฯ ตอน 24 อยู่ระหว่างก่อสร้าง จึงยังไม่ จำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการฯ กำหนด โดยปัจจุบัน โครงการฯ ตอน 24 ใช้ทางหลวงชนบท นร.1012 สำหรับ การขนส่งวัสดุอุปกรณ์งานก่อสร้าง จากการตรวจสอบไม่ พบความเสียหายบนทางหลวงชนบท นร.1012 และ เส้นทางท้องถิ่นอื่นๆ	ไม่มี	 ทางหลวงชนบท นร.1012


* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-1 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. แผนการจัดการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ				
การป้องกันและลดผลกระทบในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียด				
1) ออกแบบขนาดช่องเปิด และสะพาน เพื่อการระบายน้ำตามหลักการทางอุทกวิทยาให้เพียงพอ และสอดคล้องกับทิศทางการระบายน้ำในพื้นที่	●	มีการออกแบบโครงสร้างระบบระบายน้ำของโครงการตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	รายละเอียดแสดงดังบทที่ 2
การป้องกันและลดผลกระทบในระยะก่อสร้าง				
1) กรมทางหลวง ซึ่งเป็นเจ้าของโครงการต้องแจ้งผู้รับเหมาให้ทราบถึงเงื่อนไขมาตรการลดผลกระทบด้านการระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม ที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ผู้รับเหมาได้นำมาตรการต่างๆ ไปประกอบแผนการดำเนินงานก่อสร้างและนำเสนอให้กรมทางหลวงเห็นชอบก่อนเริ่มการก่อสร้าง	●	กรมทางหลวง กำชับผู้รับเหมาให้มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ	ไม่มี	-
2) กรมทางหลวง ในฐานะเจ้าของโครงการ ต้องกำกับดูแลให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามแผนงานที่เสนอไว้ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง เช่น - ทำการปรับปรุงแก้ไขปัญหาที่ทำให้เกิดน้ำท่วมขังในปัจจุบัน เช่น ปัญหาระดับพื้นที่ต่ำเกินไป หรือระดับปากท่อระบายน้ำไม่เหมาะสม - ตรวจสอบสภาพท่อ ทางระบายน้ำตลอดแนวการก่อสร้างโครงการ หากพบว่าการอุดตัน มีดินทรายทับถมหรือวัสดุกีดขวางต้องรีบดำเนินการนำออกโดยเร็ว เพื่อมิให้เกิดขวางการระบายน้ำ พร้อมกับตรวจสอบประสิทธิภาพการป้องกันการชะล้างพังทลาย เพื่อมิให้เกิดปัญหาต่อเนื่องถึงการระบายน้ำ - การก่อสร้างถนนและสะพานทางเบี่ยง ต้องไม่ปิดกั้นการระบายน้ำตามธรรมชาติและต้องมีการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำอย่างน้อยในช่วง 24 ชั่วโมง หลังฝนตกหนัก	●	กรมทางหลวง กำชับผู้รับเหมาให้มีการปฏิบัติตามแผนงาน โดยดำเนินการก่อสร้างระบบระบายน้ำของโครงการ ตามที่มาตรการกำหนด รวมทั้งผ่านมาไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 ร่องน้ำกลางถนน กม.2+800 (Spur Line)


* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-1 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. แผนการจัดการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ (ต่อ) การป้องกันและลดผลกระทบในระยะก่อสร้าง (ต่อ) 3) กรมทางหลวง ต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาให้มีการจัดวางระบบระบายน้ำที่เหมาะสมและเพียงพอ สำหรับพื้นที่ก่อสร้างสำนักงานฯ บ้านพักคนงานก่อสร้าง บ้านพักเจ้าหน้าที่ อาคารควบคุมด่านฯ และสถานีบริการทางหลวง โดยต้องคำนึงถึงความลาดชันของพื้นที่ การซึมและการไหลของน้ำตลอดจนพื้นที่รับน้ำ ทั้งนี้ จะต้องไม่เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ที่กำลังดำเนินการก่อสร้าง ขณะเดียวกันก็ต้องไม่ทำให้เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ข้างเคียง โดยอาจนำระบบการหมุนน้ำมาใช้ เช่น การสร้างบ่อพักน้ำก่อนระบายออก				
	●	กรมทางหลวงร่วมกับผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการสร้างรางระบายน้ำรอบพื้นที่สำนักงานควบคุมโครงการฯ และบ้านพักคนงานก่อสร้าง จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่โดยรอบ ส่วนบ้านพักเจ้าหน้าที่ อาคารควบคุมด่านฯ และสถานีบริการทางหลวง ไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว เนื่องจากไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24	ไม่มี	-
3. แผนการจัดการลดผลกระทบต่อการโยกย้ายและการเวนคืน 1) กรมทางหลวงจัดให้มีการประชาสัมพันธ์ให้กับประชาชนในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการทราบถึงระยะเวลาการก่อสร้างและขั้นตอนการก่อสร้าง เพื่อป้องกันไม่ให้ประชาชนเข้ามาปลูกพืช หรือทำการเกษตรในพื้นที่เขตทาง เพื่อลดผลกระทบด้านความขัดแย้งที่อาจจะเกิดขึ้น				
	●	มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการ โดยมีรายละเอียดโครงการ ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ รูปแบบการก่อสร้าง บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จากการตรวจสอบไม่พบการบุกรุกพื้นที่ภายนอกเขตทาง	ไม่มี	 กม.4+900 (Spur Line)

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-1 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. แผนการจัดภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ				
ลาดคันทาง ปลูกพืชคลุมดินที่ช่วยในการยึดเกาะหน้าดิน เช่น หญ้า กระจุมทอง ดาตตะกั่ว เป็นต้น โดยอาจจะปลูกด้วยการเจาะหลุมเป็นจุด ๆ เรียงกัน เป็นแถว เพื่อปล่อยให้เจริญเติบโตคลุมพื้นที่หน้าดิน หรือโดยการหว่าน เมล็ดและปุ๋ยแล้วรดน้ำ	●	โครงการฯ ตอน 24 ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างลาด คันทางแล้วเสร็จ รวมทั้งได้มีการปลูกหญ้าคลุมดิน บริเวณลาดคันทางแล้วเสร็จ โดยการหว่านเมล็ดและปุ๋ย แล้วรดน้ำ	ไม่มี	 กม.2+500 (Spur Line)
เกาะกลาง ต้นไม้สำหรับปลูกบริเวณร่องน้ำกลางถนน พันธุ์ไม้ที่ปลูกควรเป็นพันธุ์ไม้ ยืนต้นระดับกลางและระดับสูง เช่น สะเดา เสลา ตะแบก กระจิมณรงค์ ทรงบาดาล เป็นต้น ลักษณะการปลูกเป็นแถวที่ระยะห่างเท่าๆ กัน ประมาณ 8.0-10.0 เมตร ปลูกเป็นแถวคู่ระหว่างร่องน้ำ และมีระยะห่าง จากขอบไหล่ทางประมาณ 3.50 เมตร ระยะห่างระหว่างแถวประมาณ 3.0-5.0 เมตร หรือปลูก 4 แถวสลับฟันปลา	⊗	การปลูกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะดำเนินการ โดยโครงการ O&M ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บค่า ผ่านทาง และระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง จึงยังไม่ถึงขั้นตอน การปลูกต้นไม้	ไม่มี	-


* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-1 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. แผนการจัดภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ				
เขตทาง				
บริเวณพื้นที่เขตทางสองข้างมีพื้นที่ที่สามารถปลูกต้นไม้ได้ (Planting Zone) ในขนาดต่างๆ กัน ขึ้นอยู่กับขนาดของพื้นที่ที่เหลือและระดับชั้นของการพัฒนาของคันทาง การคัดเลือกพันธุ์ไม้จะต้องไม่กีดขวางและเป็นอุปสรรคต่อการระบายน้ำ รวมทั้งจะต้องไม่ได้รับความเสียหายจากน้ำท่วมขัง โดยปลูกไม้ยืนต้นข้างละ 4 แถว เช่น กัลปพฤกษ์ ทรงบาดาล ชงโค กระถินณรงค์ เสลา ทองอุไร หางนกยูงไทย และแประลางขวด เป็นต้น และพันธุ์ไม้พุ่ม โดยปลูกไม้ยืนต้นมีระยะห่างระหว่างต้นประมาณ 10 เมตร อยู่ด้านใน และพันธุ์ไม้พุ่มเตี้ย เช่น ประทัดได้หวัน เทียนทอง บานเช้าสีเหลือง เป็นต้น มีระยะห่างระหว่างต้น ประมาณ 0.30 เมตร ปลูกเป็นทรงพุ่มกว้าง 0.50 เมตร ยาวประมาณ 8 เมตร ต่อช่วง ปลูกอยู่ด้านนอก โดยปลูกห่างไหล่ทางประมาณ 2.0 เมตร คิดเป็นพื้นที่ในการปลูกไม้ยืนต้นในบริเวณพื้นที่เขตทางตลอดแนวเส้นทางโครงการประมาณ 110 ไร่ โดยได้แบ่งการปลูกไม้ยืนต้นในพื้นที่เขตทางของตอนที่ 1 (กม.ที่ 0+000 ถึง กม.ที่ 71+570) เท่ากับ 71.57 ไร่ และตอนที่ 2 (กม.ที่ 71+570 ถึง กม.ที่ 119+370) เท่ากับ 38.1 ไร่	⊗	การปลูกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะดำเนินการโดยโครงการ O&M ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง และระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการปลูกต้นไม้	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-1 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. แผนการจัดภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)				
ทางแยกต่างระดับ				
การจัดภูมิทัศน์จะเน้นแบบไม้ยืนต้นระดับสูง ปลุกในลักษณะคลุมพื้นที่ตลอด ระยะทาง คล้ายการปลูกป่า โดยระยะห่างต่อดันไม้ต่ำกว่า 8.0 เมตร ปลุก ไม้หาง่ายทนทาน และเป็นไม้ให้ร่มเงา เช่น มะฮอกกานี ประดู่ ทองหลาง ใบด่าง เป็นต้น ส่วนพื้นดินให้ปลูกพืชคลุมดินที่ขยายพันธุ์ได้ง่าย เช่น ผัก เป็ด กระจุดทองเลื้อย เป็นต้น หรือปลูกหญ้า	⊖	ไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว เนื่องจากกิจกรรมการ ก่อสร้างทางแยกต่างระดับ ไม่อยู่ในแนวเส้นทาง โครงการฯ ตอน 24	ไม่มี	-
บริเวณพื้นที่ศูนย์บริการทางหลวงและสถานีบริการทางหลวง				
ปลูกต้นไม้ต้นที่มีทรงพุ่มสวยงาม มีดอกสีสวยงาม หรือให้ร่มเงา (บริเวณที่ จอดรถ) เช่น หูกกระจัง ประดู่ แคนตาลูป เป็นต้น เพราะเป็นพื้นที่ที่มีผู้ใช้ ปริมาณมากต้องเน้นความสวยงามและประโยชน์ใช้สอยเป็นหลัก ส่วนไม้ พุ่ม เลือกไม้ที่มีสีสนสวยงามเช่นกัน เช่น เฟื่องฟ้า เข็ม เทียนทอง ช้อนทอง เป็นต้น	⊖	ไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว เนื่องจากกิจกรรมการ ก่อสร้างพื้นที่ศูนย์บริการทางหลวงและสถานีบริการทาง หลวง ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24	ไม่มี	-
5. แผนการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน				
ผู้รับเหมาก่อสร้าง				
1) ประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อดำเนินการที่สอดคล้อง และแก้ไขปัญหาร่วมกันในระหว่างก่อสร้าง	●	มีการประสานงานกับหน่วยงานในท้องถิ่นเพื่อแก้ปัญหาเรื่อง ร้องเรียนร่วมกันในระหว่างก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	-
2) เผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนเข้าใจในลักษณะและขั้นตอนในระยะ ก่อสร้างพร้อมทั้งจัดเจ้าหน้าที่ดูแล และอำนวยความสะดวกด้าน การจราจรระหว่างที่มีกิจกรรมก่อสร้าง โดยเฉพาะในช่วงที่ก่อสร้างตัดผ่าน ถนนหรือคลองและเส้นทางที่ท้องถิ่นใช้งานประจำ	●	มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการ โดย มีรายละเอียดโครงการ ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ รูปแบบการก่อสร้าง บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่ อำนวยความสะดวกด้านการจราจร คอยดูแลการจราจร บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-1 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. แผนการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน (ต่อ)				
ผู้รับเหมาก่อสร้าง (ต่อ)				
3) การเข้าปฏิบัติงานต่างๆ ในพื้นที่ที่ต้องแจ้งให้ชุมชนทราบล่วงหน้า โดย ผ่านทางผู้นำชุมชนอย่างน้อย 15 วัน	●	มีการประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และ ประชาชนในพื้นที่ทราบล่วงหน้า โดยที่ผ่านมาไม่พบข้อ ร้องเรียนจากชุมชนในพื้นที่	ไม่มี	-
กรมทางหลวง/ผู้รับสัมปทาน				
1) ให้คำแนะนำผู้ถือกรรมสิทธิ์ที่ดินและทรัพย์สินที่ถูกแบ่งแยกในการ ดำรงชีวิตและประกอบอาชีพ	●	สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวง ดำเนินการให้ คำแนะนำต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ พร้อมทั้ง จัดการรับฟังความคิดเห็นต่อโครงการก่อนที่จะเริ่มต้น ดำเนินการก่อสร้าง	ไม่มี	-
2) ตั้งหน่วยรับเรื่องราวร้องทุกข์ที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการที่เขตและ แขวงทางหลวงเพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบต่างๆ เพื่อเร่งแก้ไขและ อำนวยความสะดวกให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ (ทั้งนี้สืบเนื่องจาก หน่วยมวลชนสัมพันธ์ที่จัดตั้งในช่วงก่อนก่อสร้าง)	●	จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำไว้ที่สำนักงาน ควบคุมการก่อสร้างโครงการ และจัดให้มีกล่องรับเรื่อง ร้องเรียนติดตั้งไว้บริเวณด้านหน้าสำนักงานโครงการ เพื่อ รับข้อร้องเรียนจากผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการ ก่อสร้าง	ไม่มี	-
3) ประชาสัมพันธ์เผยแพร่การดำเนินการก่อสร้างโครงการผ่านสื่อต่างๆ เป็นระยะๆ	●	มีการประชาสัมพันธ์ผลการดำเนินการก่อสร้างโครงการ ผ่านช่องทาง สื่อ Social media ได้แก่ เว็บไซต์สำนัก ก่อสร้างทางที่ 1 กรมทางหลวง และ Youtube Channel (My Way Thailand)	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-1 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. แผนการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน (ต่อ)				
กรมทางหลวง/ผู้รับสัมปทาน (ต่อ)				
4) สำรวจทัศนคติ ข้อเสนอแนะ และข้อคิดเห็นของประชาชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการเพื่อนำมาพิจารณาประกอบในการพัฒนาการปฏิบัติงานและปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน	●	มีการสำรวจทัศนคติ ข้อเสนอแนะ และข้อคิดเห็นของประชาชนในระยะ 500 เมตร จากเขตทาง เพื่อเสนอแนะและปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขเพื่อลดผลกระทบในระยะก่อสร้างของประชาชนในพื้นที่ที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน	ไม่มี	-
5) ประชุมกลุ่มย่อยประชาชนและองค์กรประชาชน โดยเฉพาะกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ เพื่อติดตามตรวจสอบชีวิตความเป็นอยู่การให้ความช่วยเหลือ และรับฟังความคิดเห็นซึ่งมีประโยชน์ในการดำเนินการพัฒนาโครงการในรายละเอียดที่สัมพันธ์กับคุณภาพชีวิตของประชาชน	●	กรมทางหลวงได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของชุมชนก่อนเริ่มการก่อสร้าง รายละเอียดประกอบด้วย ความเป็นมาโครงการ รูปแบบการก่อสร้าง วัตถุประสงค์ รายละเอียดโครงการ เบอร์โทรศัพท์ติดต่อ และจัดให้มีการติดตั้งกล่องรับเรื่องร้องเรียนไว้ที่บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ เพื่อรับข้อคิดเห็นที่เป็นข้อเสนอแนะต่อโครงการ	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

4.4 การปฏิบัติตามเงื่อนไขของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 2/2555 เมื่อวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ.2555 มีรายละเอียดดังตารางที่ 4.4-1

ตารางที่ 4.4-1 การปฏิบัติตามมติของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ/คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ				
เงื่อนไขตามมติของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ/ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	ผลการ ปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
1. ดำเนินการตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ของกรมทางหลวง ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคมนาคม ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน ในการประชุมครั้งที่ 4/2554 เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2554 และตามความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	●	1. กรมทางหลวงได้ดำเนินการดำเนินการตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ	ไม่มี	-
2. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอ คณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาตามมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ต่อไป	●	2. กรมทางหลวง มีการนำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาให้ก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

บทที่ 5

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 5

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.1 แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม ช่วง ระหว่าง กม.0+000 ถึง กม.9+856 หรือเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ในการศึกษาครั้งนี้ มีจุดเริ่มต้นที่ กม.1+119.007 LT/ กม.1+225 RT บริเวณทางแยกต่างระดับ นครชัยศรี อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม และสิ้นสุดที่ กม.9+856 ระยะทางรวม 8.737 กิโลเมตร บริษัทที่ปรึกษาได้วางแผนงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครอบคลุมปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยจะแสดงผลการติดตามตรวจสอบในตารางที่ 5.1-1 มีรายละเอียดการดำเนินงานแต่ละปัจจัย ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 5.1-1							
การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ (กม.0+000 ถึง กม.9+856)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติตาม*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
1. ระดับเสียง	- L _{eq} (24 ชม.) - L _{eq} (8 ชม.) ** - L _{max} - L _{dn} - L ₉₀	จำนวน 1 สถานี ได้แก่ - โรงเรียนพลอยจตุจินดา (กม.6+091)***	ตรวจวัด 5 วัน ต่อเนื่องกัน ความถี่ 2 ครั้ง/ปี	●	ดำเนินการเก็บตัวอย่างและตรวจวัดระดับเสียง โดยมีสถานีตรวจวัดและดัชนีตรวจวัดตามที่กำหนด ดังนี้ (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 5.2.2) ครั้งที่ 1 วันที่ 24-28 พฤษภาคม พ.ศ.2566	-	-
2. การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม	- การเกิดปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่ - ตรวจสอบสภาพท่อและทางระบายน้ำ	- ตลอดแนวก่อสร้างเส้นทางโครงการ	1 ครั้ง/เดือน	●	ดำเนินการตรวจสอบการเกิดปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่ ตรวจสอบสภาพท่อและการระบายน้ำ ตามที่กำหนด (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 5.2.6) ดังนี้ ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25-28 พฤษภาคม พ.ศ.2566 ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 12-14 มิถุนายน พ.ศ.2566 ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 17-19 กรกฎาคม พ.ศ.2566 ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 21-29 สิงหาคม พ.ศ.2566	-	-
3. การคมนาคม	- สภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง - สถิติการเกิดอุบัติเหตุ บริเวณจุดตัดกับถนนสายอื่น	- ทางหลวงหมายเลข 323 - ทางหลวงหมายเลข 324 - ทางหลวงหมายเลข 3453 - ทางหลวงหมายเลข 3081 - ทางหลวงหมายเลข 3089 - ทางหลวงหมายเลข 3394	1 ครั้ง/เดือน	●	ดำเนินการตรวจสอบสภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง และสถิติการเกิดอุบัติเหตุ บริเวณจุดตัดกับถนนสายอื่น (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 5.2.7) ดังนี้ ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25-28 พฤษภาคม พ.ศ.2566 ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 12-14 มิถุนายน พ.ศ.2566 ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 17-19 กรกฎาคม พ.ศ.2566 ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 21-29 สิงหาคม พ.ศ.2566	-	-
4. เศรษฐกิจสังคม	- การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ - ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้น - ความคิดเห็นและทัศนคติต่อโครงการ	จำนวน 10 ชุมชน ได้แก่ - หมู่ 1 บ้านแหลมบัว - หมู่ 2 บ้านแหลมบัว - หมู่ 1 บ้านศิระทอง - หมู่ 2 บ้านคันราง - หมู่ 2 บ้านอำผาง - หมู่ 4 บ้านท่าน้อย - หมู่ 1 บ้านวัดท่าใน - หมู่ 2 บ้านคลองวัว - หมู่ 3 บ้านกลาง - หมู่ 4 บ้านวัดน้อย	1 ครั้ง/ปี	⊗	ดำเนินการสำรวจทัศนคติและความเห็นของประชาชน โดยคาดว่าจะดำเนินการสำรวจครั้งที่ 1 ในเดือนธันวาคม พ.ศ.2566 (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 5.2.8)	-	-
5. การใช้ประโยชน์ที่ดิน***	- การใช้พื้นที่ในเขตทาง - ความพอเพียง ความต้องการ และข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะจากผู้ใช้งาน	- ตลอดแนวเส้นทางโครงการ - ทางเข้าออกชั่วคราวที่เข้าสู่พื้นที่อาศัย ร้านค้า สถานประกอบการ พื้นที่เกษตรกรรม	1 ครั้ง/ปี		ดำเนินการสำรวจการใช้พื้นที่ในเขตทาง และความพอเพียง ความต้องการ และข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะจากผู้ใช้งาน โดยคาดว่าจะดำเนินการสำรวจครั้งที่ 1 ในเดือนธันวาคม พ.ศ.2566 (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 5.2.9)	-	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

☒ ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติ

5.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.2.1 ระดับเสียง

ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งเป็นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของระดับเสียงตามแนวเส้นทางตัดผ่านโดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากโครงการฯ

1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านระดับเสียงที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการฯ

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการระดับเสียงที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

2.1) สถานีตรวจวัดระดับเสียง : ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง โดยมีตำแหน่งและจำนวน สถานีตรวจวัดระดับเสียง ตามที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ จำนวน 1 สถานี ดังนี้ (รูปที่ 5.2.1-1 และ รูปที่ 5.2.1-2)

สถานีตรวจวัดระดับเสียง	ตำแหน่งกิโลเมตร	ระยะห่างจากเขตทาง (เมตร)
โรงเรียนพลอยจตุจินดา	กม.6+091	160

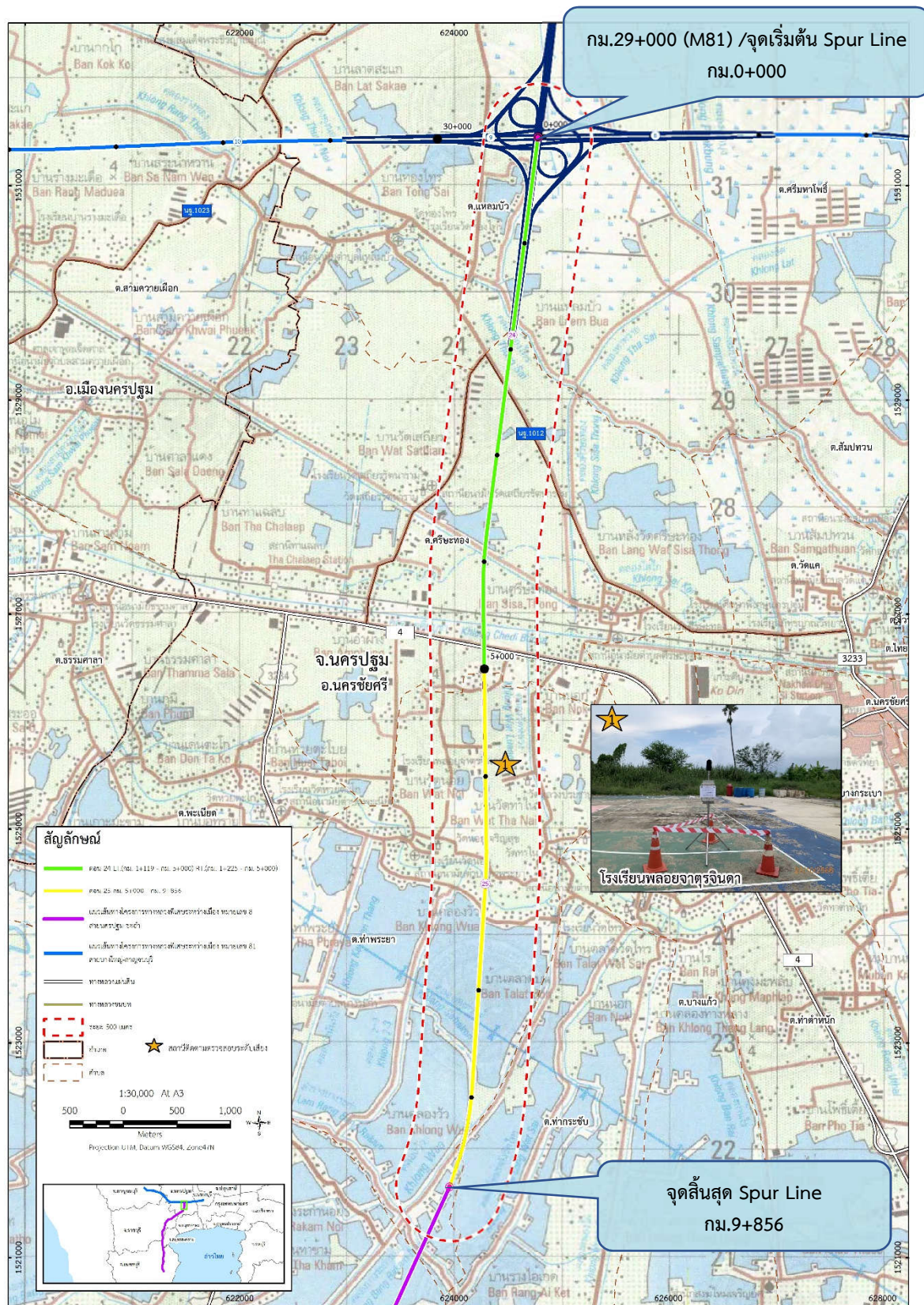
2.2) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่องกัน และครอบคลุม ช่วงวันธรรมดาและวันหยุดราชการ ตลอดระยะเวลาการศึกษา 720 วัน เป็นเวลา 2 ปี รวมจำนวนการตรวจวัดระดับเสียง 4 ครั้ง โดยในระยะเวลาที่ผ่านมา ได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 24-28 พฤษภาคม พ.ศ.2566 (ภาพที่ 5.2.1-1)



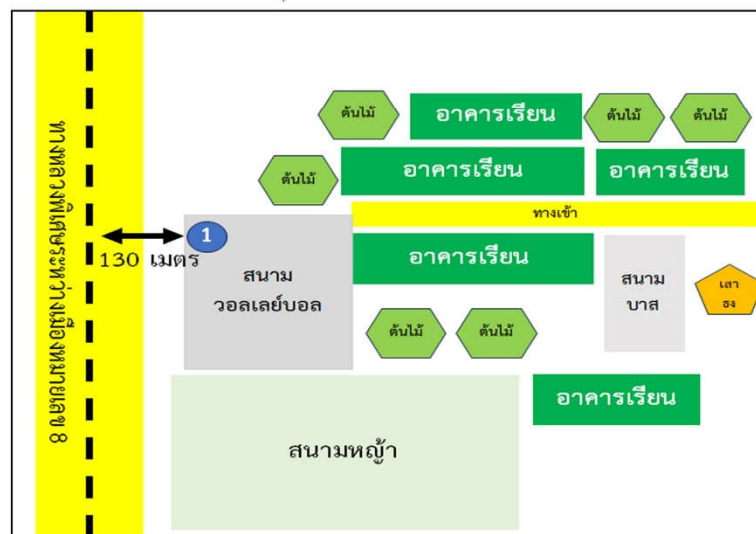
โรงเรียนพลอยจตุจินดา

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 24-28 พฤษภาคม พ.ศ.2566

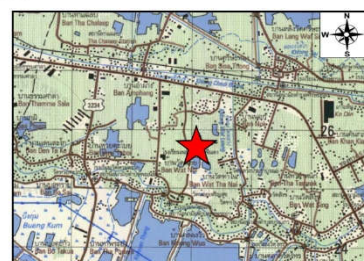
ภาพที่ 5.2.1-1 การตรวจวัดระดับเสียง



รูปที่ 5.2.1-1 สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียง



Sound Level Meter



ระวาง : 5036 IV

ที่มา กรมแผนที่ทหาร

รูปที่ 5.2.1-2 สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณโรงเรียนพลอยจตุรจินดา

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

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

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมโดยบริษัทที่ปรึกษา

2.4) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

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

2.4.2) สรุปผลกระทบที่มีต่อระดับความดังของเสียงในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ หรือแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบต่อระดับความดังของเสียงตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.4.3) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบ และแผนปฏิบัติการฯ ตามความเหมาะสมหรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.4.4) เตรียมแผนการติดตามตรวจสอบระดับเสียงที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1.1) รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ พ.ศ.2555 โดยบริษัท แอสตีคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด, บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่น จำกัด ระหว่าง กม.0+000 ถึง กม.9+856 ได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงจำนวน 1 สถานี ได้แก่ โรงเรียนพลอยจาดรุจินดา จำนวน 2 ครั้ง ระหว่างวันที่ 12-17 กันยายน พ.ศ.2550 และระหว่างวันที่ 17-22 ธันวาคม พ.ศ.2550 พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 51.5-61.5 dB(A) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 78.6-91.5 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ส่วนระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 57.5-62.6 dB(A) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 (L_{10}) มีค่าระหว่าง 38.8-68.6 dB(A) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 (L_{50}) มีค่าระหว่าง 36.1-67.1 dB(A) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) มีค่าระหว่าง 38.0-69.8 dB(A) และระดับเสียงเฉลี่ย 5 นาที (L_{eq} 5 min) ระหว่าง 38.0-69.8 dB(A))

ผลการคาดการณ์ระดับเสียงในระยะก่อสร้างด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ บริเวณโรงเรียนพลอยจาดรุจินดา ระยะห่างจากแนววิ่งกลางถนน 160 เมตร พบว่า ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ในขณะที่ก่อสร้างมีค่า 68.8 dB(A) และค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ในขณะที่ก่อสร้างรวมกับค่าระดับเสียงพื้นฐาน มีค่า 69.0 dB(A)

3.2) ผลการพบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระหว่างที่ผ่านมา

3.2.1) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) พ.ศ.2565 โดยบริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณโรงเรียนพลอยจตุรจินดา จำนวน 4 ครั้ง ในเดือน สิงหาคม พ.ศ.2564 (ฤดูฝน), ธันวาคม พ.ศ.2564 (ฤดูแล้ง), กรกฎาคม พ.ศ.2565 (ฤดูฝน) และพฤศจิกายน พ.ศ.2565 (ฤดูแล้ง) พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 52.1-61.3 dB(A) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 51.4-94.6 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 57.4-68.2 dB(A) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) มีค่าระหว่าง 35.0-61.9 dB(A) มีรายละเอียดดัง (ตารางที่ 5.2.1-1)

3.3) ผลการดำเนินการในปัจจุบัน

ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณโรงเรียนพลอยจตุรจินดาครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 24-28 พฤษภาคม พ.ศ.2566 เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 25 และพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางศรีษะทอง พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 25 ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการตอกเสาเข็มเพื่อก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางศรีษะทอง โดยผลการตรวจวัดระดับเสียง มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 52.6-59.3 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) ระหว่าง 52.7-59.8 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 58.0-63.7 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 84.1-92.6 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ในช่วง 48.1-54.9 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A) มีรายละเอียดดัง (ตารางที่ 5.2.1-1 และรูปที่ 5.2.1-3 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงไว้ในภาคผนวก ง)

3.4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.4.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระหว่างที่ผ่านมา

การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงโรงเรียนพลอยจตุรจินดาในปัจจุบัน (พฤษภาคม พ.ศ.2566) กับผลการตรวจวัดระดับเสียงขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กันยายน พ.ศ.2550 และธันวาคม พ.ศ.2550) และผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (สิงหาคม พ.ศ.2564, ธันวาคม พ.ศ.2564, กรกฎาคม พ.ศ.2565 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) พบว่า ผลการตรวจวัดระดับเสียงในปัจจุบัน มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนครปฐม-ชะอำ และผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา รวมทั้งมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา โดยผลการตรวจวัดระดับเสียงปัจจุบันมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 5.2.1-1 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง บริเวณโรงเรียนพลอยจตุรจินดา							
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB (A))					การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		Leq 24 hr	Leq 8 hr	L _{dn}	L _{max}	L ₉₀	
(EIA)	กันยายน พ.ศ.2550 ¹	52.4-61.5	**	57.7-62.6	84.1-88.7	34.2-61.4	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
	ธันวาคม พ.ศ.2550 ¹	51.5-53.5	**	57.5-58.5	78.6-91.5	39.2-58.6	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	สิงหาคม พ.ศ.2564 ²	52.7-56.1	**	60.9-65.3	56.3-93.1	35.0-60.4	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ²	52.1-54.3	**	57.4-59.8	57.0-85.4	42.4-53.6	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ²	53.6-55.1	**	60.1-61.7	68.7-81.7	45.8-52.3	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ²	57.2-61.3	**	60.7-68.2	51.4-94.6	38.9-61.9	
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	52.6-59.3	52.7-59.8	58.0-63.7	84.1-92.6	48.1-54.9	
ค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม		69.0	-	-	-	-	
มาตรฐาน		≤70 ³	≤85 ⁴	-	≤115 ³		

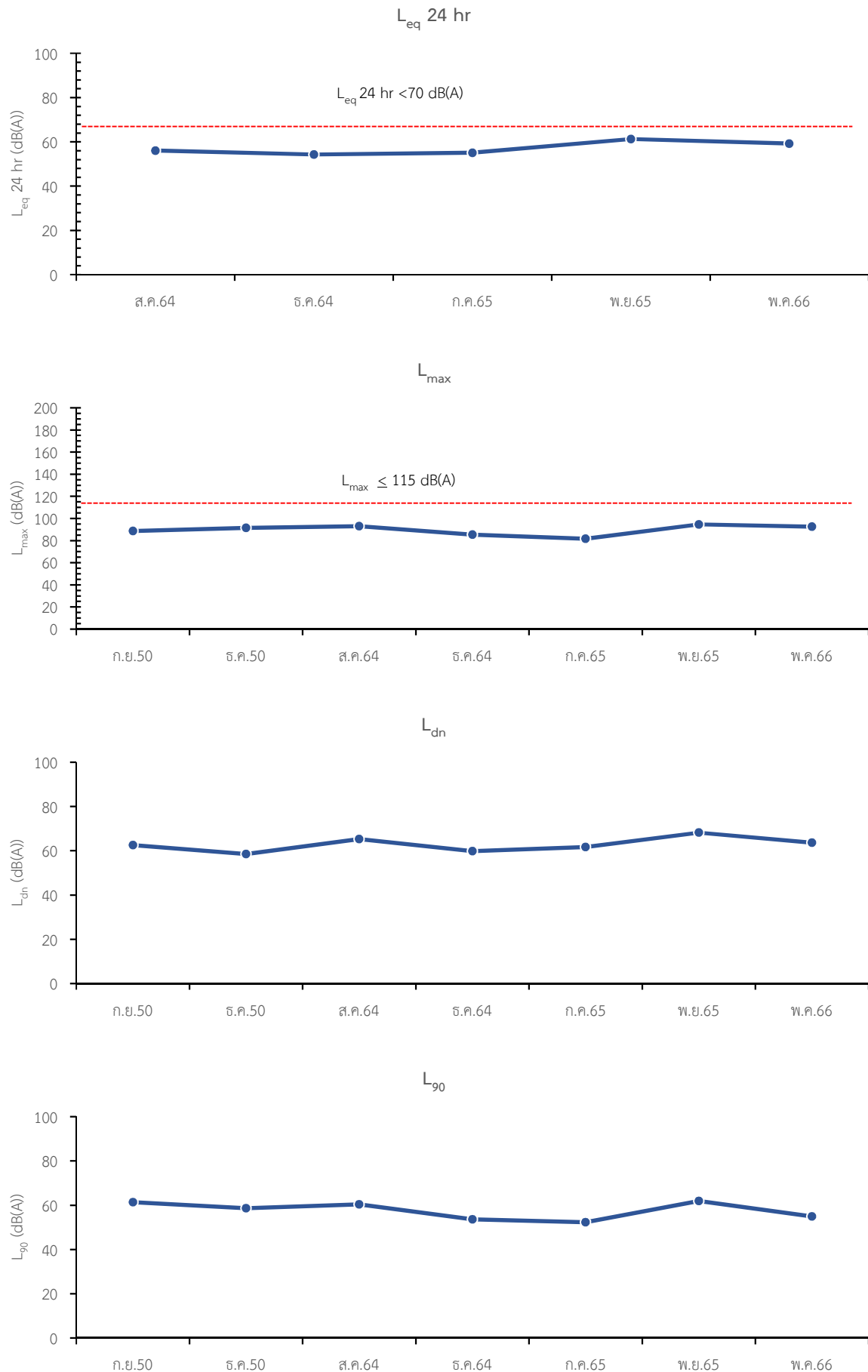
ที่มา : ¹ รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ, สิงหาคม พ.ศ.2555

² รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ.2565

หมายเหตุ : ³ มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540

⁴ ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน

- ไม่ได้กำหนด ** ไม่ได้ตรวจวัด



รูปที่ 5.2.1-3 ผลการตรวจวัดระดับเสียง บริเวณโรงเรียนพลอยจาดูจินดา

3.4.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณโรงเรียนพลอยจตุรจินดาในปัจจุบัน (พฤษภาคม พ.ศ.2566) กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยที่โรงเรียนพลอยจตุรจินดาเป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 25 และพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางสี่ริษะทอง ในแนวเส้นทางเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ผลการตรวจสอบในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 25 ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการตอกเสาเข็มเพื่อก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางสี่ริษะทอง โดยผลการตรวจวัดระดับเสียง มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 52.6-59.3 dB(A) ซึ่งต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนครปฐม-ชะอำ ซึ่งคาดว่าจะมีระดับเสียงในระยะก่อสร้างเท่ากับ 69 dB(A) โดยผลการตรวจวัดระดับเสียงในปัจจุบัน ยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

4) สรุปผลการศึกษา

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงบริเวณโรงเรียนพลอยจตุรจินดาในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 พบว่า มีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน รวมทั้งมีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา เมื่อเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า มีค่าระดับเสียงต่ำกว่าที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงต่อชุมชนตลอดแนวเส้นทางโครงการ

5.2.2 การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ

ดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมตลอดแนวการก่อสร้างเส้นทางโครงการ โดยเน้นสภาพการสะสมของเศษวัสดุและดินตะกอนในรางระบายน้ำ ปัญหาการอุดตันของท่อระบายน้ำ สภาพปัญหาน้ำท่วม และการเกิดน้ำหลากในพื้นที่ ฯลฯ

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อศึกษาและตรวจสอบผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการต่อสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมตลอดแนวเส้นทาง

1.2) เพื่อประเมินประสิทธิภาพของมาตรการในการลดผลกระทบต่อสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมเนื่องจากการก่อสร้างโครงการและหาแนวทางในการแก้ไข

1.3) เพื่อเสนอแนะและปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

2) วิธีการศึกษา

2.1) พื้นที่ดำเนินการเพื่อติดตามตรวจสอบเป็นพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน โดยเน้นลำน้ำธรรมชาติ/ทางน้ำ และอาคารระบายน้ำ/ท่อลอด ฯลฯ

2.2) จะศึกษาและทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในประเด็นการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการติดตามตรวจสอบและเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับสภาพปัจจุบัน

2.3) ระยะเวลาตรวจสอบ : บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบในภาคสนาม ตลอดระยะเวลาการศึกษา 720 วัน โดยจะดำเนินการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม **ทุกๆ 1 เดือน** เพื่อตรวจสอบและวิเคราะห์สภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ และจะถ่ายรูปเพื่อแสดงตำแหน่งกิจกรรมการก่อสร้างต่างๆ ลงในแผนที่ภูมิประเทศ มาตราส่วน 1:50,000 หรือภาพถ่ายทางอากาศ หรือภาพถ่ายดาวเทียม ดังสรุปประเด็นที่จะตรวจสอบ ดังนี้

2.3.1) สภาพการระบายน้ำ เช่น ทิศทางและลักษณะการไหลหรือการระบายน้ำในพื้นที่ก่อสร้าง การมี/ไม่มีระบบระบายน้ำ ความสมบูรณ์และความเพียงพอของระบบระบายน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่านแหล่งน้ำ/ลำน้ำ หรือการตื้นเขินของลำน้ำ/ทางน้ำ ฯลฯ

2.3.2) สภาพปัญหาน้ำท่วมขัง เช่น สภาพการระบายน้ำจากพื้นที่โครงการฯ จะส่งผลกระทบให้เกิดปริมาณน้ำท่วมขังในพื้นที่ส่วนต่างๆ ตามแนวเส้นทางตัดผ่าน เช่น พื้นที่รกร้างว่างเปล่า พื้นที่เกษตรกรรม ชุมชนที่พักอาศัยและลำน้ำหรือไม่

รวมทั้งจัดทำแบบบันทึกข้อมูลสภาพปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่ ในกรณีที่มิฝนตกหนัก เพื่อให้ผู้รับเหมาก่อสร้างรวบรวม และบันทึกข้อมูลไว้ภายใน 24 ชั่วโมง เพื่อความรวดเร็วในการติดตามและตรวจสอบข้อมูล

2.3.3) สภาพการสะสมของเศษวัสดุและดินตะกอนในทางระบายน้ำหรืออาคารระบายน้ำ เช่น อาคารระบายน้ำหรือท่อระบายน้ำมีปัญหาด้านการแตกร้าวหรือรั่วหรือเสียหายจนสามารถใช้งานได้หรือมีปัญหาการอุดตันเนื่องจากตะกอนดินหรือไม่

2.3.4) ลักษณะการไหลของน้ำและการตื้นเขินของลำน้ำ/ทางน้ำ เช่น ปัญหาการพังทลายตามแนวเส้นทางในพื้นที่สูงๆ หรือการวางเศษวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างปรับปรุงไว้บนไหล่ทางตามแนวเส้นทางตัดผ่านหากมีฝนตกลงมาอาจมีการพัดพาเศษวัสดุดังกล่าวลงสู่แหล่งน้ำ/ทางน้ำได้

2.4) ระยะเวลาตรวจสอบ : ดำเนินการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม **ทุกๆ 1 เดือน** ตลอดระยะเวลาการศึกษา 720 วัน รวมจำนวนทั้งสิ้น 24 ครั้ง โดยได้ดำเนินการสำรวจสภาพการระบายน้ำ แล้ว 4 ครั้ง ดังนี้

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25-28 พฤษภาคม พ.ศ. 2566

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 12-14 มิถุนายน พ.ศ. 2566

ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 17-19 กรกฎาคม พ.ศ. 2566

ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 21-29 สิงหาคม พ.ศ. 2566

2.5) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.5.1) นำผลการติดตามตรวจสอบในประเด็นต่างๆ ด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม เช่น สภาพการระบายน้ำ สภาพปัญหาน้ำท่วมขัง สภาพการสะสมของเศษวัสดุและดินตะกอนในอาคารระบายน้ำ และลักษณะการไหลของน้ำและการตื้นเขินของลำน้ำ/ทางน้ำ ฯลฯ มาสรุปผลกระทบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม เพื่อประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษามลกระทบสิ่งแวดล้อม ว่ามีความเหมาะสมเพียงพอหรือไม่

2.5.2) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำตามความเหมาะสม หรือนำไปปฏิบัติได้จริงในสภาพปัจจุบันได้ทันที

2.5.3) อาจมีการปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1.1) รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ พ.ศ. 2555 โดยบริษัท แอสตีคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด, บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่น จำกัด ระหว่าง กม.0+000 ถึง กม.9+856 อยู่ในพื้นที่จังหวัดนครปฐม จากข้อมูลพื้นที่เสี่ยงอุทกภัย วาตภัย และโคลนถล่ม ปี พ.ศ.2548-2549 พบว่าพื้นที่จังหวัดนครปฐมที่แนวเส้นทางโครงการพาดผ่าน ไม่พบพื้นที่เสี่ยงภัยประเภทน้ำท่วมขัง ผลการคาดการณ์ผลกระทบในระยะก่อสร้าง พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างที่ต้องมีการถมดินเพื่อก่อสร้างแนวคันทางสูงขึ้นกว่าพื้นดินเดิมประมาณ 2-3 เมตร อาจก่อให้เกิดการกัดเซาะตลิ่งทางทิศทางการไหลบ่าของน้ำได้ แต่ผลกระทบดังกล่าวจะเกิดขึ้นชั่วคราวในระหว่างการก่อสร้างเท่านั้น จึงเป็นผลกระทบระดับปานกลาง ส่วนกิจกรรมอื่นๆ จะไม่มีผลกระทบต่อการระบายน้ำในพื้นที่

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

3.2.1) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1) พ.ศ.2561 โดยบริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วม บริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ.2559 ถึงเดือนตุลาคม พ.ศ.2561 พบว่า โครงการฯ ตอน 24 และ 25 ไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน และไม่พบข้อร้องเรียนด้านปัญหาน้ำท่วมขังจากประชาชนที่อาศัยอยู่ข้างเคียงพื้นที่โครงการ และประชาชนที่ใช้เส้นทางสัญจรผ่านบริเวณแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านแต่อย่างใด

3.2.2) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2) พ.ศ.2563 โดยบริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วม บริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2562 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2564 พบว่า โครงการฯ ตอน 24 และ 25 ไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน และไม่พบข้อร้องเรียนด้านปัญหาน้ำท่วมขังจากประชาชนที่อาศัยอยู่ข้างเคียงพื้นที่โครงการ และประชาชนที่ใช้เส้นทางสัญจรผ่านบริเวณแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านแต่อย่างใด

3.2.3) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) พ.ศ.2565 โดยบริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วม บริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ระหว่างเดือนมีนาคม พ.ศ.2564 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2566 พบว่า โครงการฯ ตอน 24 และ 25 และโครงการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทาง (ด่านศิริราชทอง) ไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน และไม่พบข้อร้องเรียนด้านปัญหาน้ำท่วมขังจากประชาชนที่อาศัยอยู่ข้างเคียงพื้นที่โครงการ และประชาชนที่ใช้เส้นทางสัญจรผ่านบริเวณแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านแต่อย่างใด

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำระหว่างเดือนพฤษภาคม ถึง สิงหาคม พ.ศ.2566 : โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ประกอบด้วย โครงการฯ ตอน 24 และโครงการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง (ด่านศิริษะทอง) พบว่า ส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการก่อสร้างระบบระบายน้ำบริเวณไหล่ทาง และเกาะกลางถนน จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ ไม่พบปัญหาน้ำท่วมบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงและพื้นที่โครงการ รวมทั้งในระยะที่ผ่านมาไม่พบข้อร้องเรียนปัญหาน้ำท่วมขังจากพื้นที่โดยรอบโครงการมีรายละเอียดดังตารางที่ 5.2.2-1

3.4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.4.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา




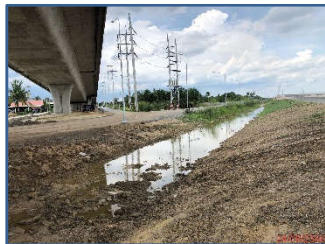




การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน (เดือนพฤษภาคม ถึง สิงหาคม พ.ศ. 2566) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (ตุลาคม พ.ศ.2559 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2566) พบว่า โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างยังดำเนินการก่อสร้างระบบระบายน้ำไม่แล้วเสร็จ แต่ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ ไม่พบปัญหาน้ำท่วมบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงและพื้นที่โครงการ

3.4.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมคาดการณ์ไว้ พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างที่ต้องมีการถมดินเพื่อก่อสร้างแนวคันทางสูงชันกว่าพื้นดินเดิมประมาณ 2-3 เมตร อาจก่อให้เกิดการกีดขวางทิศทางการไหลบ่าของน้ำได้ ส่วนกิจกรรมอื่นๆ จะไม่มีผลกระทบต่อการระบายน้ำในพื้นที่ จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณที่มีกิจกรรมก่อสร้างบริเวณที่มีการถมดินแนวคันทาง รวมทั้งกิจกรรมก่อสร้างคันทาง ปัจจุบันก่อสร้างแล้วเสร็จ และไม่พบน้ำท่วมขังในกิจกรรมก่อสร้างบริเวณอื่นๆ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างคันทาง และกิจกรรมก่อสร้างอื่นๆ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการระบายน้ำในพื้นที่โครงการ ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีปัญหาการระบายน้ำในช่วงดำเนินการก่อสร้าง

4) สรุปผลการศึกษา

จากการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำบริเวณพื้นที่ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ และน้ำท่วมขังภายในพื้นที่โครงการและใกล้เคียงโครงการ จึงสรุปได้ว่ากิจกรรมก่อสร้างโครงการในปัจจุบันไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านการระบายน้ำ

ตารางที่ 5.2.2-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ				
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ			
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566
โครงการฯ ตอน 24 LT.(กม.1+119 ถึง กม.5+000) RT.(กม.1+225 ถึง กม.5+000)	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 
ด้านสี่รหะทอง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 

5.2.3 การคมนาคม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อรวบรวมข้อมูลสภาพการจราจรปัจจุบัน สถิติอุบัติเหตุหรือความเสียหายตามแนวเส้นทางและหาวิธีการแก้ไขปัญหที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการเปิดใช้เส้นทางโครงการ

1.2) เพื่อประเมินประสิทธิภาพของมาตรการในการลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุและความปลอดภัยที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการ

1.3) เพื่อเสนอแนะปรับปรุงมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ เนื่องจากกิจกรรมของโครงการ

2) วิธีการศึกษา

2.1) จะตรวจสอบสภาพการคมนาคมของโครงการ และเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง สภาพการจราจรและความเสียหายของผิวจราจร ฯลฯ โดยใช้การสำรวจในภาคสนามและจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง หรือหน่วยงานท้องถิ่นของกรมทางหลวง เป็นต้น

2.2) สำรวจและรวบรวมข้อมูลสภาพการจราจรบนเส้นทางหลักและโครงข่ายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 4 เดือนละ 1 ครั้ง ดังนี้

2.2.1) ข้อมูลจำนวนชนิดและประเภทของยานพาหนะ จะรวบรวมจากสำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง หรือหน่วยงานท้องถิ่นของกรมทางหลวง

2.2.2) ข้อมูลความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง/ลำเลียงวัสดุอุปกรณ์ฯ จะรวบรวมโดยตรงจากการสำรวจและสุ่มตัวอย่างในภาคสนาม

2.3) จะตรวจสอบสภาพผิวทางจราจร โครงสร้างทาง การชำรุดขององค์ประกอบต่างๆ จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ทางเชื่อมหรือทางเข้าสถานที่ต่างๆ การกีดขวางการคมนาคม ฯลฯ โดยใช้การสำรวจในภาคสนามและจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง หรือหน่วยงานท้องถิ่นของกรมทางหลวง

2.4) รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ ตำแหน่งและเวลาที่เกิดเหตุ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ระดับความรุนแรง และผลการเข้าช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุเพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ในการปรับปรุงระบบความปลอดภัยของเส้นทางฯ โดยจะรวบรวมจากสถานีตำรวจหรือสถานพยาบาลในท้องถิ่นที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางตัดผ่านปีละ 2 ครั้ง

2.5) ระยะเวลาตรวจสอบ : บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบในภาคสนาม ตลอดระยะเวลาการศึกษา 720 วัน โดยจะดำเนินการตรวจสอบสภาพการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย ทุกๆ 1 เดือน โดยได้ดำเนินการตรวจสอบ แล้ว 4 ครั้ง ดังนี้

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25-28 พฤษภาคม พ.ศ. 2566

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 12-14 มิถุนายน พ.ศ. 2566

ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 17-19 กรกฎาคม พ.ศ. 2566

ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 21-29 สิงหาคม พ.ศ. 2566

2.6) สรุปผลการศึกษา

2.6.1) สรุปผลการติดตามตรวจสอบและสรุปผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุและความปลอดภัย ในสภาพปัจจุบัน รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.6.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย ตามความเหมาะสม หรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบันหากพบปัญหาผลกระทบทางด้านการคมนาคมจะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาดังกล่าวทันที

2.6.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านระบบคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย ที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบันและอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1.1) รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ พ.ศ. 2555 โดยบริษัท แอสติคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด, บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่น จำกัด ระหว่าง กม.0+000 ถึง กม.9+856 ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) คาดว่าจะส่งผลกระทบจากการกีดขวางการสัญจรไป-มาของประชาชนในท้องถิ่น เนื่องจากจะมีรถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง และการตั้งวางเครื่องจักรกลขนาดใหญ่ และการกองวัสดุก่อสร้างในพื้นที่ก่อสร้าง อย่างไรก็ตาม กิจกรรมการก่อสร้างดำเนินการเป็นช่วงๆ ไม่พร้อมกัน ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ สำหรับผลกระทบต่อความคล่องตัวของสภาพการจราจรบริเวณจุดตัดของโครงการกับโครงข่ายถนนและทางหลวง จะมีการก่อสร้างทางเบี่ยงเพื่อการก่อสร้างทางลอดและทางข้ามในจุดตัดถนน จะรบกวนความคล่องตัวของสภาพการจราจร อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทางได้ ดังนั้นผลกระทบจึงอยู่ในระดับปานกลาง

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

3.2.1) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1) พ.ศ.2561 โดยบริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการคมนาคมและอุบัติเหตุ ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2559 ถึงเดือนตุลาคม พ.ศ.2561 พบว่า พื้นผิวถนนบริเวณโครงการตอนที่ 24 และ 25 มีการชำรุดเล็กน้อยและทางโครงการได้ดำเนินการซ่อมแซมเรียบร้อยแล้ว ส่วนอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 4 พบ จำนวน 3 ครั้ง ซึ่งเป็นอุบัติเหตุที่ไม่ได้เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ

3.2.2) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2) พ.ศ.2563 โดยบริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการคมนาคมและอุบัติเหตุ ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2562 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2564 พบว่า พื้นผิวถนนบริเวณโครงการตอนที่ 24 และ 25 มีการชำรุดเล็กน้อยและทางโครงการได้ดำเนินการซ่อมแซมเรียบร้อยแล้ว ส่วนอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 4 พบ จำนวน 3 ครั้ง ซึ่งเป็นอุบัติเหตุที่ไม่ได้เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ

3.2.3) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) พ.ศ.2565 โดยบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการคมนาคมและอุบัติเหตุ ระหว่างเดือนมีนาคม พ.ศ.2564 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2566 พบว่า โครงการฯ ตอน 24 และ 25 พื้นผิวถนนบริเวณโครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง มีการชำรุดเล็กน้อยและทางโครงการได้ดำเนินการซ่อมแซมเรียบร้อยแล้ว สำหรับโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จและการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทาง (ด่านสีระทอง) ส่วนอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 4 พบ จำนวน 4 ครั้ง ซึ่งเป็นอุบัติเหตุที่ไม่ได้เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.3.1) ผลการตรวจสอบสภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้างระหว่างเดือนพฤษภาคม ถึง สิงหาคม พ.ศ.2566 : โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง คือ โครงการฯ ตอน 24 และโครงการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทาง (ด่านสีระทอง) พบว่า ถนนสาธารณะที่ใช้สำหรับขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างของโครงการแต่ละตอนอยู่ในสภาพดี และไม่พบความเสียหายจากการขนส่งวัสดุจากแหล่งวัสดุเข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง โดยจากการสุ่มตรวจรถขนส่งวัสดุใช้ความเร็ว ประมาณ 40 กม./ชม. รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.3-1








3.3.2) สถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับถนนสายอื่น

โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างในปัจจุบันที่ตัดกับถนนทางหลวง ได้แก่ โครงการฯ ตอน 24 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 4

ผลการรวบรวมสถิติการเกิดอุบัติเหตุช่วงกิโลเมตรที่ตัดกับพื้นที่ก่อสร้างโครงการระหว่างวันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2566 ถึง 31 สิงหาคม พ.ศ.2566 จากสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า ทางหลวงหมายเลข 4 เกิดอุบัติเหตุ 3 ครั้ง โดยสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ขับรถเร็วเกินอัตรากำหนด 2 และหลับใน 1 ครั้ง ซึ่งไม่ได้เกิดจากการกิจกรรมก่อสร้างบริเวณจุดตัดกับถนนโครงการ รายละเอียดดังนี้

สถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับถนนทางหลวง					
ทางหลวง	ตอนควบคุม	ช่วงกิโลเมตร	จำนวน (ครั้ง)	ผู้บาดเจ็บ (ราย)	เสียชีวิต (ราย)
ทางหลวงหมายเลข 4	201	กม.46 ถึง กม.48	3	2	0

ที่มา : สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง, มกราคม - สิงหาคม พ.ศ.2566

ตารางที่ 5.2.3-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวถนนสาธารณะ				
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ			
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566
โครงการฯ ตอน 24 LT.(กม.1+119 ถึง กม.5+000) RT.(กม.1+225 ถึง กม.5+000) ทางหลวงชนบทหมายเลข นร.1012	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 
ด้านสี่ระหอง ทางหลวงหมายเลข 4	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 

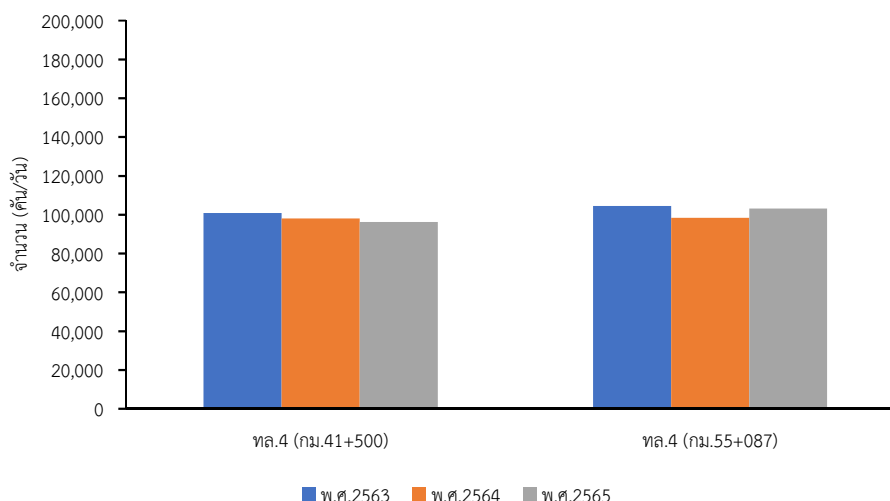
3.3.3) ปริมาณจราจร : เนื่องจากยังไม่เปิดใช้แนวเส้นทางโครงการ จึงยังไม่มีข้อมูลปริมาณจราจร แต่ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข 9 ซึ่งอยู่ในพื้นที่ที่กำลังก่อสร้างของโครงการ ตอนที่ 1 เพื่อพิจารณาปริมาณจราจรที่เปลี่ยนแปลงเมื่อดำเนินการก่อสร้าง

จากการรวบรวมข้อมูลปริมาณการจราจร ตั้งแต่ปี พ.ศ.2563-พ.ศ.2565 จากสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ซึ่งมีจุดสำรวจปริมาณจราจรในแนวเส้นทางโครงการฯ จำนวน 2 ตำแหน่ง ได้แก่ บริเวณทางหลวงหมายเลข 4 กม.41+500 และ กม. 55+087 รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.2.3-2 และรูปที่ 5.2.3-1 ซึ่งเป็นจุดวัดปริมาณจราจรที่อยู่ใกล้กับโครงการ พบว่า ปริมาณการจราจรมีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปี

ตารางที่ 5.2.3-2				
ข้อมูลปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี				
ทางหลวงหมายเลข	ตำแหน่งจุดสำรวจ	ปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (คัน/วัน)		
		พ.ศ.2563	พ.ศ.2564	พ.ศ.2565
4	กม.41+500	100,732	97,999	96,217
	กม.55+087	104,443	98,302	103,053

ที่มา : สำนักความปลอดภัย กรมทางหลวง

ปริมาณจราจรทางหลวงหมายเลข 4



รูปที่ 5.2.3-1 ปริมาณการจราจรบนแนวเส้นทางโครงการ

3.4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.4.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน (เดือนพฤษภาคม ถึง สิงหาคม พ.ศ. 2566) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (ตุลาคม พ.ศ.2559 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2566) พบว่า การติดตามตรวจสอบสภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งวัสดุ และอุปกรณ์ก่อสร้าง ไม่พบถนนสาธารณะที่โครงการใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้างชำรุดเสียหาย เช่นเดียวกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา สำหรับสถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับถนนสายอื่น พบว่า สาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุ คือ ขับรถเร็วเกินที่กำหนด และไม่พบอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากกิจกรรมก่อสร้างที่ตัดกับถนนโครงการ เช่นเดียวกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

3.4.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง : การคาดการณ์ของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า จะมีรถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง และการตั้งวางเครื่องจักรกลขนาดใหญ่ และการกองวัสดุก่อสร้างในพื้นที่ก่อสร้างกีดขวางการสัญจร จากการตรวจสอบในปัจจุบันไม่พบถนนสาธารณะที่โครงการใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้างชำรุดเสียหาย และไม่พบกองวัสดุก่อสร้าง และเครื่องจักรกีดขวางการสัญจร ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับถนนสายอื่น : การคาดการณ์ของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า กิจกรรมก่อสร้างส่งผลกระทบต่อความคล่องตัวของสภาพการจราจรบริเวณจุดตัดของโครงการกับโครงข่ายถนนและทางหลวง จะมีการก่อสร้างทางเบี่ยงเพื่อการก่อสร้างทางลอดและทางข้ามในจุดตัดถนน จะรบกวนความคล่องตัวของจราจร อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทางได้ จากการตรวจสอบในปัจจุบันกิจกรรมก่อสร้างที่ตัดกับถนนโครงการ พบว่าการก่อสร้างสะพานข้ามทางหลวงหมายเลข 4 จะส่งผลกระทบต่อจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4 ตามการคาดการณ์ของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะมีการชะลอตัวของรถในช่วงที่ดำเนินการก่อสร้าง ปัจจุบันกิจกรรมก่อสร้างบริเวณดังกล่าวแล้วเสร็จ อย่างไรก็ตามที่ผ่านมาไม่พบอุบัติเหตุของรถที่เกิดจากการก่อสร้าง ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4) สรุปผลการศึกษา

สภาพการคมนาคมของโครงการ และเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง สภาพการจราจร และความเสียหายของผิวจราจร : สภาพการจราจรของถนนที่โครงการตัดผ่านมีสภาพการจราจรที่ไม่ติดขัดไม่มีการชะลอตัวของรถเนื่องจากปัจจุบันกิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามทางหลวงหมายเลข 4 แล้วเสร็จ ส่วนของเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างไม่พบความเสียหายจากการขนส่ง และในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างจะหลีกเลี่ยงช่วงเวลาที่มีการจราจรหนาแน่นในพื้นที่

ข้อมูลสภาพการจราจรบนเส้นทางหลัก : เนื่องจากโครงการยังไม่ได้เปิดใช้งาน จึงเป็นการรวบรวมปริมาณจราจรบนถนนสายหลักที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง ได้แก่ทางหลวงหมายเลข 4 จากข้อมูลปริมาณจราจรตั้งปี พ.ศ. 2563 - พ.ศ.2565 พบว่าปริมาณจราจรมีค่าใกล้เคียงกันทุกปี แสดงให้เห็นว่าการก่อสร้างไม่ได้ส่งผลให้ผู้ใช้ทางเลือกใช้เส้นทางอื่น ซึ่งเป็นผลจากการจัดการจราจรที่มีประสิทธิภาพ

สถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับถนนสายอื่น : ในการศึกษาครั้งนี้ได้กำหนดเกณฑ์การพิจารณาจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ตามคู่มือการเฝ้าระวังและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ซึ่งกำหนดให้ “บริเวณอันตราย (Black Spot) หมายถึง ตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง มีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุ หรือได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ซึ่งในทางสากลได้มีการกำหนดเกณฑ์ไว้ว่า บริเวณที่มีการเกิดอุบัติเหตุจนเป็นเหตุให้มีผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต จำนวน 3 ครั้ง/ปี เป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ” ซึ่งจากการติดตามตรวจสอบ พบว่าบริเวณจุดตัดกับพื้นที่โครงการไม่พบจุดเสี่ยงอุบัติเหตุ เพราะไม่มีจุดใดที่เกิดอุบัติเหตุ 3 ครั้ง โดยอุบัติเหตุทั้งหมดเกิดจากตัวผู้ขับขี่ ที่ขับขี่เร็วเกินกว่ากำหนด แซงระยะกระชั้น ซึ่งไม่ได้เป็นผลจากการก่อสร้างโครงการ

5.2.4 เศรษฐกิจและสังคม

1) วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคมและความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ และปัญหาที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ
- 2) เพื่อสรุปผลกระทบอันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ
- 3) เพื่อเสนอแนะและปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขเพื่อลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจสังคมของประชาชนในพื้นที่ที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

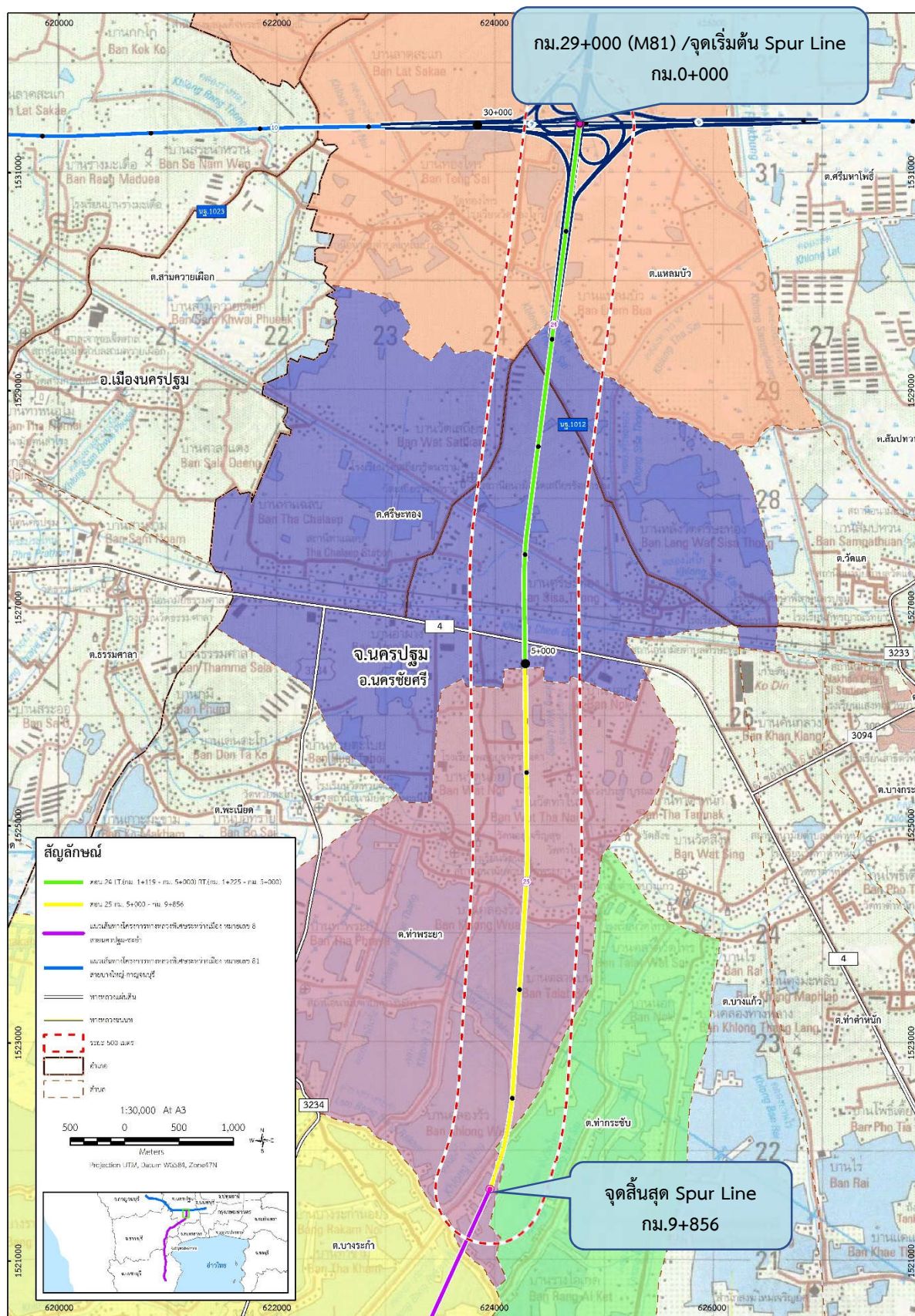
2) วิธีการศึกษา

2.1) ศึกษาและรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากรายงานและเอกสารที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ รายงานประจำปีของหน่วยงาน/องค์กรในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ แผนพัฒนาท้องถิ่นขององค์การบริหารส่วนตำบลที่ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากเขตทาง

2.2) การกำหนดขอบเขตพื้นที่สำรวจเศรษฐกิจสังคม ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากเขตทาง สำหรับขอบเขตหมู่บ้าน/ชุมชน ได้ทบทวนจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่วมกับการขออนุเคราะห์ข้อมูลแผนที่ชุมชนจากแผนพัฒนาท้องถิ่นขององค์การบริหารส่วนตำบล รวม 10 ชุมชน ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 4 ตำบล ได้แก่ ตำบลแหลมบัว ตำบลศิระทอง ตำบลท่าพระยา และตำบลท่ากระชับ อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม ดังตารางที่ 5.2.4-1 และรูปที่ 5.2.4-1

ตารางที่ 5.2.4-1 พื้นที่สำรวจเศรษฐกิจสังคม			
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
นครปฐม	นครชัยศรี	แหลมบัว	หมู่ 1 บ้านทุ่งแหลมบัว หมู่ 2 บ้านทุ่งแหลมบัว
		ศิระทอง	หมู่ 1 บ้านศิระทอง หมู่ 2 บ้านคันราง หมู่ 2 บ้านอำผาง หมู่ 4 บ้านท่าน้อย
		ท่าพระยา	หมู่ 1 บ้านวัดท่าใน หมู่ 2 บ้านคลองวัว หมู่ 4 บ้านวัดน้อย
		ท่ากระชับ	หมู่ 1 บ้านตลาดไทร

ที่มา : แผนที่ชุมชนขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่น, สิงหาคม พ.ศ.2566



รูปที่ 5.2.4-1 พื้นที่ศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของโครงการ

2.3) กลุ่มเป้าหมายในการสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคม แบ่งกลุ่มเป้าหมายหลักออกเป็น 5 กลุ่ม ดังนี้

2.3.1) กลุ่มผู้นำชุมชน : เป็นกลุ่มบุคคลที่มีบทบาทต่อการสื่อสารข้อมูลต่างๆ สู่ชุมชน และเป็นบุคคลที่มีความใกล้ชิดกับการพัฒนาชุมชนในด้านต่างๆ รวมทั้งการปกครองในท้องถิ่น กลุ่มบุคคลเหล่านี้มีความสัมพันธ์กับการสนับสนุน/ช่วยเหลือ/ประสานงานระหว่างชุมชนกับหน่วยงานเจ้าของโครงการ และยังมีบทบาทในการชักนำ โน้มน้าวสมาชิกในชุมชนในการกระทำการสิ่งหนึ่งสิ่งใด อันเป็นการสนับสนุน และ/หรือได้แย่งกิจกรรมของโครงการได้เช่นเดียวกัน ในการสำรวจครั้งนี้ได้แบ่งกลุ่มผู้นำชุมชนเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่

- กลุ่มผู้นำชุมชนอย่างเป็นทางการ หมายถึง บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งจากทางราชการ ได้แก่ ผู้อำนวยการเขต ผู้ใหญ่บ้าน และประธานชุมชนจัดตั้ง ที่ปกครองหมู่บ้านหรือชุมชนที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ

- กลุ่มผู้นำชุมชนที่ไม่เป็นทางการ หมายถึง บุคคลที่เป็นที่ยอมรับนับถือของคนในชุมชน หรือเป็นตัวแทนของคนในชุมชนที่ได้รับมอบหมาย ได้แก่ ประธานหมู่บ้านนิติบุคคลหมู่บ้านจัดสรร

2.3.2) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม : หมายถึง สถานที่ที่มีความอ่อนไหวที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ ได้แก่ ศาสนสถาน สถานศึกษา และสถานบริการด้านสาธารณสุข

2.3.3) กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ : กลุ่มเป้าหมายนี้มีความสัมพันธ์กับผลกระทบจากการก่อสร้างและดำเนินโครงการในประเด็นต่างๆ เช่น ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม สุขภาพ และการเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิต อีกทั้งเป็นกลุ่มเป้าหมายที่สะท้อนให้เห็นความคิดเห็นที่มีต่อสภาพเศรษฐกิจหรือในมิติด้านอื่นๆ ที่สัมพันธ์กับกิจกรรมของโครงการ การสำรวจแบบสอบถามจะกระทำในเขตพื้นที่ที่มีการตั้งถิ่นฐานที่เด่นชัด ซึ่งปรากฏความสัมพันธ์ของผลกระทบทั้งทางบวก/ลบของโครงการที่มีต่อชุมชนหรือหน่วยพื้นที่นั้นๆ โดยดำเนินการสอบถามครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 500 เมตรจากเขตทาง

2.3.4) กลุ่มครัวเรือนผู้ถูกรื้อย้าย : กลุ่มเป้าหมายนี้มีความสัมพันธ์โดยตรงกับผลกระทบจากการก่อสร้าง เนื่องจากถูกเวนคืนที่ดิน เพื่อทำการก่อสร้าง โดยจะดำเนินการสอบถามเฉพาะครัวเรือนในแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur Line) ที่ยังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง (กม.0+000 ถึง กม.5+000) จำนวน 136 ราย

2.4) วิธีการสุ่มตัวอย่าง : การสำรวจในครั้งนี้ ได้ใช้วิธีการเลือกประชากร และการสุ่มตัวอย่างให้สอดคล้องกับรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยกลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม และกลุ่มครัวเรือนผู้ถูกรื้อย้าย จะดำเนินการสำรวจทุกหน่วยงาน และทุกครัวเรือน (ร้อยละ 100) ส่วนกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 500 เมตรจากเขตทาง ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเป็นระบบ (Systematic Random Sampling) โดยใช้วิธีการ Sampling Interval และพิจารณาตามเขตพื้นที่ปกครองในแต่ละหมู่บ้าน ในกรณีนี้สัดส่วนจะประมาณ 5-7 หลัง เป็นการสุ่มตัวอย่างโดยมีแผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ (Google Earth) ประกอบการเดินทางสำรวจ โดยเริ่มต้นจากหลังแรกแล้วเว้นไปอีก 5 หลัง ถ้าไม่มีคนอยู่บ้านก็ขยับไปอีกหลัง และสุ่มไปที่ละ 5-7 หลังต่อไปจนครบแต่ละหมู่บ้านที่คำนวณไว้ โดยสุ่มตัวอย่างครัวเรือนจากแต่ละหมู่บ้านทั้ง 2 ข้างทางให้ได้ขนาดตัวอย่างที่เพียงพอสามารถเป็นตัวแทนของประชากรครัวเรือนที่ระดับความเชื่อมั่นทางสถิติที่ร้อยละ 95 (ค่าความคลาดเคลื่อน 0.05) โดยใช้สูตรของ Yamane (1967) สำหรับรายละเอียดในแต่ละกลุ่มเป้าหมาย ดังนี้

2.4.1) กลุ่มผู้นำชุมชน : ได้ใช้วิธีการสำรวจตามรายงาน EIA ด้วยการดำเนินการสำรวจผู้นำชุมชนทุกราย (ร้อยละ 100) กระจายตามเขตการปกครองครอบคลุมพื้นที่ศึกษาให้ครอบคลุมผู้นำชุมชนในทุกชุมชนที่สอดคล้องกับกลุ่มตัวอย่างครัวเรือนที่ถูกคัดเลือก รวม 10 ตัวอย่าง ดังนี้

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	จำนวนผู้นำชุมชน (ตัวอย่าง)
นครปฐม	นครชัยศรี	แหลมบัว	หมู่ 1 บ้านทุ่งแหลมบัว	1
			หมู่ 2 บ้านทุ่งแหลมบัว	1
		ศิระทอง	หมู่ 1 บ้านศิระทอง	1
			หมู่ 2 บ้านคันราง	1
			หมู่ 2 บ้านอำผาง	1
			หมู่ 4 บ้านท่าน้อย	1
		ท่าพระยา	หมู่ 1 บ้านวัดท่าใน	1
			หมู่ 2 บ้านคลองวัว	1
			หมู่ 4 บ้านวัดน้อย	1
		ท่ากระชับ	หมู่ 1 บ้านตลาดไทร	1

2.4.2) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม : การสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคมของโครงการนี้ได้พิจารณาพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมประเภทศาสนสถาน สถานพยาบาล และสถานศึกษา ในระยะ 500 เมตร จากเขตทาง รวมทั้งหมด 5 แห่ง ดังนี้

- (1) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลวัดเสถียร
- (2) วัดหลวงประชาบุรณะ
- (3) โรงเรียนพลอยจตุรจินดา
- (4) วัดน้อยเจริญสุข
- (5) โรงเรียนวัดน้อย

2.4.3) กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ : เนื่องจากรายงาน EIA ได้สำรวจกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะประชิด ถึง 500 เมตรจากเขตทาง ด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเป็นระบบและกำหนดค่าความเชื่อมั่นทางสถิติที่ร้อยละ 95 (ค่าความคลาดเคลื่อน 0.05) โดยใช้สูตรของ Yamane (1967) รายละเอียดดังสมการที่ (1)

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

โดย n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

N = ขนาดของประชากร ในที่นี้มีหน่วยเป็นหลังคาเรือน

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

(1) **ครัวเรือนในแนวเส้นทาง Spur Line** : จากการตรวจสอบข้อมูลจำนวนประชากรจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นตลอดแนวเส้นทางโครงการ พบว่า มีจำนวนประชากรทั้งสิ้น 1,673 หลังคาเรือน เมื่อแทนค่าในสูตร จะได้จำนวนตัวอย่างอย่างน้อย **323 ตัวอย่าง**

แทนค่าในสูตร

$$n = \frac{1,673}{1 + [(1,673(0.05^2))]} \\ = 322.817$$

เมื่อแทนค่าในสูตรจะได้เท่ากับ 322.817 ตัวอย่าง

หลังจากได้จำนวนตัวอย่างแล้ว นำมาแบ่งจำนวนตัวอย่างให้มีการกระจายตัวอย่างในแต่ละหมู่บ้านให้เหมาะสมตามลักษณะของพื้นที่และจำนวนครัวเรือน โดยคำนวณจำนวนตัวอย่างที่เป็นตัวแทนของแต่ละพื้นที่ให้เป็นสัดส่วนโดยตรงกับจำนวนครัวเรือนในแต่ละพื้นที่ รายละเอียดดังสมการที่ (2)

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

โดย A = ขนาดกลุ่มตัวอย่างตามสัดส่วน

n_1 = ขนาดของประชากรในแต่ละหมู่บ้าน

n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่างจากสมการ (1) (323 ตัวอย่าง)

N = ขนาดของประชากรทั้งหมดในพื้นที่ศึกษา (1,673 หลังคาเรือน)

แทนค่าในสูตร

$$\frac{(\text{ขนาดของประชากรในแต่ละหมู่บ้าน})(323)}{1,673}$$

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	จำนวน หลังคาเรือน	แผนการเก็บ ตัวอย่าง
นครปฐม	นครชัยศรี	แหลมบัว	หมู่ 1 บ้านทุ่งแหลมบัว	50	10
			หมู่ 2 บ้านทุ่งแหลมบัว	172	34
		ศิริชะทอง	หมู่ 1 บ้านศิริชะทอง	276	54
			หมู่ 2 บ้านคันราง	28	6
			หมู่ 3 บ้านอำผาง	238	46
			หมู่ 4 บ้านท่าน้อย	222	43
		ท่าพระยา	หมู่ 1 บ้านวัดท่าไฉ	421	82
			หมู่ 2 บ้านคลองวัว	46	9
			หมู่ 4 บ้านวัดน้อย	204	40
		ท่ากระชับ	หมู่ 1 บ้านตลาดไทร	16	4
		รวม		1,673	328

สรุปจำนวนตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ รวมทั้งสิ้น **479 ตัวอย่าง** สามารถสรุปได้ดังนี้

กลุ่มตัวอย่าง	จำนวนตัวอย่าง
1. กลุ่มผู้นำชุมชน	10
2. กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ	5
3. กลุ่มครัวเรือน	328
4. กลุ่มครัวเรือนผู้ถูกรื้อย้าย	136
รวม	479

2.5) เครื่องมือที่ใช้สำรวจ จะใช้แบบสอบถาม เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งจัดทำขึ้นตามกลุ่มประชากรเป้าหมาย และกำหนดรายละเอียดของคำถามให้สอดคล้องกับการคาดการณ์ผลกระทบต่อกลุ่มเป้าหมายต่าง ๆ ที่ได้เคยทำการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังตารางที่ 5.2.4-2

2.6) การวิเคราะห์ข้อมูล นำข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้จากแบบสอบถาม สัมภาษณ์ มาลงรหัสข้อมูล และบันทึกลงในคอมพิวเตอร์และประมวลผลข้อมูลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมทางสังคมศาสตร์ที่เชื่อถือได้ และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป และนำเสนอผลการวิเคราะห์ในรูปแบบของตาราง และแสดงค่าสถิติต่าง ๆ ที่จำเป็นเช่น ค่าเฉลี่ย และร้อยละ

2.7) ขั้นตอนการดำเนินงาน

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

- รายละเอียดโครงการ : ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ พื้นที่ศึกษาโครงการ ขั้นตอนการศึกษา รายละเอียด และองค์ประกอบของโครงการ
- แผนการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ-สังคม : กลุ่มเป้าหมาย วิธีการสุ่มตัวอย่าง เครื่องมือโครงสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม
- จัดเตรียมแผ่นพับเป็นสื่อที่ใช้ประกอบการทำความเข้าใจในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม เพื่อให้ข้อมูลกับกลุ่มเป้าหมายมีความถูกต้อง ครบถ้วน และสมบูรณ์

2.7.2) หัวหน้าผู้ควบคุมทีม การสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคมนำทีมโดยผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐกิจสังคม ซึ่งเป็นผู้ที่มีความรู้ มีประสบการณ์จากการควบคุมคณะทำงานภาคสนาม และได้ศึกษารายละเอียดโครงการ เพื่อให้เกิดความเข้าใจในการบริหารจัดการคณะทำงานภาคสนามและการแก้ไขปัญหาในพื้นที่ศึกษาได้อย่างเหมาะสม

2.7.3) การวางแผนสัมภาษณ์ประชากรตัวอย่าง

การสัมภาษณ์ประชากรตัวอย่างจะเริ่มดำเนินการภายหลังจากที่แผนการสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคม และแบบสอบถาม ตลอดจนรายละเอียดต่าง ๆ ได้รับความเห็นชอบจากกรมทางหลวงแล้ว โดยการดำเนินการในแต่ละกลุ่มเป้าหมายจะมีแผนการดำเนินงาน ดังนี้

- กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม จะดำเนินการติดต่อกับผู้นำชุมชน/ตัวแทนพื้นที่อ่อนไหวในแต่ละพื้นที่เพื่อขออนุญาตก่อนเข้าสัมภาษณ์
- กลุ่มครัวเรือน และกลุ่มสถานประกอบการ จะดำเนินการแจ้งขออนุญาตผู้นำชุมชนเพื่อกำหนดวันเข้าสัมภาษณ์ในพื้นที่ จากนั้นจึงดำเนินการเก็บตัวอย่างครัวเรือนด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเป็นระบบ
- กลุ่มผู้ใช้ทาง จะดำเนินการแจ้งขออนุญาตเจ้าของสถานบริการเชื้อเพลิงโดยทำหนังสือแจ้งเป็นทางการ เพื่อขอใช้สถานที่และกำหนดวันเข้าสัมภาษณ์ผู้ใช้ทาง

2.8) ระยะเวลาดำเนินการ จะดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ปีละ 1 ครั้ง รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยคาดว่าจะดำเนินการสำรวจครั้งที่ 1 ในเดือนธันวาคม พ.ศ.2566

ตารางที่ 5.2.4-2 โครงสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคมของโครงการ				
ประเด็นคำถาม	กลุ่มที่ 1 ผู้นำชุมชน	กลุ่มที่ 2 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	กลุ่มที่ 3 ครัวเรือน	กลุ่มที่ 4 ครัวเรือนผู้ถูกย้าย
ข้อมูลทั่วไป ของผู้ให้สัมภาษณ์	<ul style="list-style-type: none"> - ตำแหน่ง - ระยะเวลาที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ - เพศ - อายุ - ระดับการศึกษาสูงสุด - การนับถือศาสนา 	<ul style="list-style-type: none"> - ตำแหน่ง - ระยะเวลาที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ - เพศ - อายุ - ระดับการศึกษาสูงสุด - การนับถือศาสนา 	<ul style="list-style-type: none"> - เพศ - อายุ - ระดับการศึกษาสูงสุด - สถานภาพในครัวเรือน - สถานภาพสมรส - การนับถือศาสนา - การประกอบอาชีพ - ภูมิลำเนาเดิม - พื้นที่ที่อพยพโยกย้ายมา - ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ - สาเหตุที่ต้องย้ายมาอยู่ในพื้นที่ 	<ul style="list-style-type: none"> - เพศ - อายุ - ระดับการศึกษาสูงสุด - สถานภาพในครัวเรือน - สถานภาพสมรส - การนับถือศาสนา - การประกอบอาชีพ - ภูมิลำเนาเดิม - พื้นที่ที่อพยพโยกย้ายมา - ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ - สาเหตุที่ต้องย้ายมาอยู่ในพื้นที่
สภาพ ทางเศรษฐกิจ และสังคม			<ul style="list-style-type: none"> - จำนวนสมาชิกในครัวเรือน - การทำงานของสมาชิกในครัวเรือน - อาชีพหลักของครัวเรือน - ปัญหาในการประกอบอาชีพ - อาชีพเสริมของครัวเรือน - รายได้-รายจ่ายของครัวเรือน - ลักษณะรายได้ของครัวเรือน - ความเพียงพอของรายได้ - สภาวะหนี้สิน - แหล่งเงินกู้ - การออมของครัวเรือน 	<ul style="list-style-type: none"> - จำนวนสมาชิกในครัวเรือน - การทำงานของสมาชิกในครัวเรือน - อาชีพหลักของครัวเรือน - ปัญหาในการประกอบอาชีพ - อาชีพเสริมของครัวเรือน - รายได้-รายจ่ายของครัวเรือน - ลักษณะรายได้ของครัวเรือน - ความเพียงพอของรายได้ - สภาวะหนี้สิน - แหล่งเงินกู้ - การออมของครัวเรือน

ตารางที่ 5.2.4-2 โครงสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคมของโครงการ (ต่อ)				
ประเด็นคำถาม	กลุ่มที่ 1 ผู้นำชุมชน	กลุ่มที่ 2 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	กลุ่มที่ 3 ครัวเรือน	กลุ่มที่ 4 ครัวเรือนผู้ถูกรื้อย้าย
ข้อมูลพื้นฐานชุมชน / พื้นที่อ่อนไหวด้าน สิ่งแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none"> - จำนวนครัวเรือนในหมู่บ้าน - จำนวนประชากรในหมู่บ้าน - ระยะเวลาการตั้งถิ่นฐานของหมู่บ้าน/ชุมชน - การเปลี่ยนแปลงของชุมชนในระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา - ลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนใกล้เคียง - ลักษณะความสัมพันธ์ของคนในชุมชน - การประกอบอาชีพหลักของชุมชน - การร่วมกันทำกิจกรรมที่สำคัญในโอกาสต่างๆของชุมชน 	<ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมภายในหน่วยงาน - จำนวนผู้มาใช้พื้นที่/ใช้บริการ - ระยะเวลาในการประกอบกิจกรรม - ผู้ที่มาประกอบกิจกรรมเดินทางมาจากที่ใด 	-	-
ข้อมูลด้านที่อยู่อาศัย การถือครองที่ดิน และ ทรัพย์สินของครัวเรือน	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> - ประเภทของที่ดิน/ทรัพย์สิน ที่ถูกเวนคืน - ขนาดของที่ดินที่ถูกเวนคืน - ผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน/ทรัพย์สิน
ข้อมูลสภาพแวดล้อม และโครงสร้างพื้นฐาน ของหมู่บ้าน/ชุมชน	<ul style="list-style-type: none"> - การคมนาคม ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ การจัดการขยะ การรักษาพยาบาล ระบบบริการทางสังคม ปัญหาฝุ่นละออง 	-	<ul style="list-style-type: none"> - การคมนาคม ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ การจัดการขยะ การรักษาพยาบาล ระบบบริการทางสังคม ปัญหาฝุ่นละออง 	-
ข้อมูลการเดินทาง	-	<ul style="list-style-type: none"> - การใช้ยานพาหนะในการเดินทาง - วัตถุประสงค์ในการเดินทาง - ความถี่ในการเดินทาง - ความสะดวกในการใช้เส้นทาง 	<ul style="list-style-type: none"> - การใช้ยานพาหนะในการเดินทาง - วัตถุประสงค์ในการเดินทาง - ความถี่ในการเดินทาง - ความสะดวกในการใช้เส้นทาง 	-
ข้อมูลด้าน สุขภาพอนามัย	-	-	<ul style="list-style-type: none"> - การเจ็บป่วยของสมาชิกในครัวเรือน - สถานพยาบาลที่ปรึกษา 	-

ตารางที่ 5.2.4-2 โครงสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคมของโครงการ (ต่อ)				
ประเด็นคำถาม	กลุ่มที่ 1 ผู้นำชุมชน	กลุ่มที่ 2 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	กลุ่มที่ 3 ครัวเรือน	กลุ่มที่ 4 ครัวเรือนผู้ถูกย้าย
การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ของโครงการ และการมีส่วนร่วม กับโครงการ	<ul style="list-style-type: none"> - การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ - ช่องทางการรับรู้ข่าวสารของโครงการที่ผ่านมา - เสนอช่องทางการประชาสัมพันธ์เพิ่มเติม 	<ul style="list-style-type: none"> - การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ - ช่องทางการรับรู้ข่าวสารของโครงการที่ผ่านมา - เสนอช่องทางการประชาสัมพันธ์เพิ่มเติม 	<ul style="list-style-type: none"> - การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ - ช่องทางการรับรู้ข่าวสารของโครงการที่ผ่านมา - เสนอช่องทางการประชาสัมพันธ์เพิ่มเติม 	<ul style="list-style-type: none"> - การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ - ช่องทางการรับรู้ข่าวสารของโครงการที่ผ่านมา - เสนอช่องทางการประชาสัมพันธ์เพิ่มเติม
สภาพปัญหา/ผลกระทบ ที่ได้รับจากกิจกรรมการ ก่อสร้างโครงการ	<ul style="list-style-type: none"> - ผลกระทบที่ได้รับในระยะก่อสร้างของโครงการ - ข้อเสนอแนะอื่นๆ 	<ul style="list-style-type: none"> - ผลกระทบที่ได้รับในระยะก่อสร้างของโครงการ - ข้อเสนอแนะอื่นๆ 	<ul style="list-style-type: none"> - ผลกระทบที่ได้รับในระยะก่อสร้างของโครงการ - ข้อเสนอแนะอื่นๆ 	<ul style="list-style-type: none"> - ผลกระทบที่ได้รับในระยะก่อสร้างของโครงการ - ข้อเสนอแนะอื่นๆ

2.9) การประเมินผลกระทบการศึกษา

2.9.1) ประเมินผลการติดตามตรวจสอบและสรุปผลกระทบด้านในสภาพปัจจุบัน รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคมที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.9.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคมตามความเหมาะสม หรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน หากพบปัญหาผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม จะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาดังกล่าวทันที

2.9.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจและสังคม ที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบันและอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (รายงานฉบับสมบูรณ์), สิงหาคม พ.ศ.2555 โดยบริษัท แอสตีคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด และ บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ได้แก่ งานดินตัด/ดินถม งานขนย้ายวัสดุ/ชิ้นส่วน งานก่อสร้างตอม่อ/ฐานราก/เสาเข็ม งานก่อสร้างทางระบายน้ำ งานก่อสร้างโครงสร้างชั้นทาง และงานผิวทางลาดยาง จะก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญ ต่อครัวเรือนที่อาศัยใกล้เคียงแนวเส้นทางและพื้นที่อ่อนไหว เช่น เสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือน และทัศนียภาพไม่สวยงาม นอกจากนี้ กิจกรรมเตรียมการก่อสร้างโครงการจะก่อให้เกิดผลกระทบโดยตรงต่อผู้ใช้เส้นทางในลักษณะกีดขวางการสัญจรไปมา โดยเฉพาะบริเวณจุดตัดท้องถนนที่มีอยู่เดิมภายในชุมชน ซึ่งคาดว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับปานกลาง

ส่วนผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ พบว่า จะเกิดผลกระทบต่อการทำการเกษตรทั้งการปลูกพืชและการเลี้ยงสัตว์ เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างจะทำให้ชุมชนต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น จากกิจกรรมการเคลื่อนย้ายเครื่องจักรและอุปกรณ์ ส่วนกิจกรรมการก่อสร้างงานดินตัด/ดินถม งานโครงสร้างชั้นทาง งานก่อสร้างท่อระบายน้ำ อาจกีดขวางการไหลของน้ำที่เกษตรกรใช้หล่อเลี้ยงนาข้าว หรืออาจรบกวนกิจกรรมในแปลงเกษตรอื่นๆ ในพื้นที่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งคาดว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับปานกลาง

สำหรับผลกระทบด้านเศรษฐกิจ และการค้าขายในท้องถิ่น พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างควรมีนโยบายจ้างแรงงานท้องถิ่นเป็นลำดับแรก เพื่อสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชน และให้ท้องถิ่นได้รับประโยชน์ รวมถึงบรรเทาปัญหาความขัดแย้งของคนงานที่มาจากที่อื่นกับราษฎรท้องถิ่น สำหรับผลประโยชน์ทางอ้อมเป็นผลมาจากการมีจำนวนแรงงานเข้ามาในพื้นที่ค่อนข้างมาก ซึ่งส่งผลกระทบด้านบวกต่อการค้า การบริการของชุมชนท้องถิ่น เช่น ร้านอาหาร ร้านขายของชำ ห้องเช่า และรถรับจ้าง ทำให้เศรษฐกิจท้องถิ่นดีขึ้นตามไปด้วย จึงคาดว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับปานกลาง

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

3.2.1) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1) พ.ศ.2561 โดยบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ในเดือนกันยายน พ.ศ.2560 และเดือนเมษายน พ.ศ.2561 จำนวน 3 กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว และกลุ่มครัวเรือนผู้ได้รับผลกระทบ พบว่า กลุ่มผู้นำชุมชน และกลุ่มครัวเรือนผู้ได้รับผลกระทบ ได้รับข้อมูลข่าวสารการประชาสัมพันธ์อย่างทั่วถึง ซึ่งส่วนใหญ่มีความวิตกกังวลเกี่ยวกับกิจกรรมการก่อสร้างโครงการที่อาจจะก่อให้เกิดปัญหาฝุ่นละออง เสียงดังรบกวน การกีดขวางทางเดินหรือทางสัญจรเดิม และปัญหาความไม่สะดวก หรืออุบัติเหตุจากการเดินทาง จึงมีข้อเสนอแนะให้ทางโครงการจัดให้มีมาตรการที่จะป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น สำหรับกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวส่วนใหญ่มีความกังวลในเรื่องการรับรู้ข่าวสารประชาสัมพันธ์ ความปลอดภัยของผู้สัญจรและผู้พักอาศัยบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ความล่าช้าในการก่อสร้าง และผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียงดัง ฝุ่นละออง และแรงสั่นสะเทือนที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้าง จึงมีข้อเสนอแนะให้ทางโครงการจัดให้มีมาตรการที่จะป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น นอกจากนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการก่อสร้างโครงการ โดยเห็นถึงประโยชน์ต่อชุมชนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ

อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างแต่ละตอนได้มีการแก้ไขปรับปรุงในเรื่องการจัดการจราจร การฉีดพรมน้ำ การควบคุมความเร็วของรถบรรทุก ซ่อมแซมถนนที่ชำรุด ซึ่งอาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งทางเจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงในแต่ละตอนได้มีการติดประกาศหมายเลขโทรศัพท์และกล่องรับเรื่องร้องเรียนเพื่อรับเรื่องร้องเรียน มีการประสานงานกับผู้นำชุมชนและประชาชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีการระมัดระวังในการก่อสร้างและเผื่อระวัง เพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียง ฝุ่นละออง และความสั่นสะเทือน ในส่วนของท่อระบายน้ำและทางคูขนาน ทางกรมทางหลวงได้มีการออกแบบให้มีท่อระบายน้ำ และทางคูขนาน ซึ่งปัจจุบันโครงการยังดำเนินการก่อสร้างไม่แล้วเสร็จ สำหรับการเร่งดำเนินการก่อสร้าง ปัจจุบันยังติดปัญหาเรื่องการเวนคืนกรรมสิทธิ์ที่ดิน ทำให้ไม่สามารถเข้าพื้นที่ เพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการได้ โดยหากทางผู้รับเหมาแต่ละตอนได้รับมอบพื้นที่ จะเร่งดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

สำหรับการติดตามตรวจสอบการร้องเรียนโครงการ พบว่ามีข้อร้องเรียนจากประชาชน จำนวน 21 เรื่อง ดำเนินการแก้ไขแล้ว จำนวน 19 เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไข จำนวน 2 เรื่อง

3.2.2) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2) พ.ศ.2563 โดยบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2562 และเดือนกันยายน พ.ศ.2563 จำนวน 3 กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว และกลุ่มครัวเรือนผู้ได้รับผลกระทบ พบว่า กลุ่มผู้นำชุมชน ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดไม่มีความกังวลต่อมาตรการดำเนินการด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของโครงการ ส่วนใหญ่ไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ สำหรับส่วนน้อยที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ ได้แก่ ปัญหาฝุ่นละออง กีดขวางทางเดิน การจราจรติดขัด และปัญหาเสียงดัง จึงมีข้อเสนอแนะให้ทางโครงการจัดให้มีมาตรการที่จะป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น สำหรับกลุ่มครัวเรือนผู้ได้รับผลกระทบ ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดไม่มีความกังวลต่อมาตรการดำเนินการด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของโครงการ ส่วนใหญ่ไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ สำหรับส่วนน้อยที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ ได้แก่ ปัญหาเสียงดัง ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง และกีดขวางทางเดิน การจราจรติดขัด จึงมีข้อเสนอแนะให้ทางโครงการจัดให้มีมาตรการที่จะป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น สำหรับกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดไม่มีความกังวลต่อมาตรการดำเนินการด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของโครงการ ส่วนใหญ่ไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ สำหรับส่วนน้อยที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ ได้แก่ ฝุ่นละอองรบกวนต่อสมาธิในการทำงาน/การเรียนการสอน และความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากการที่มีแรงงานต่างถิ่นเข้ามาอยู่ในพื้นที่โครงการ จึงอยากให้ทางโครงการจัดให้มีมาตรการที่จะป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น นอกจากนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการก่อสร้างโครงการ โดยเห็นถึงประโยชน์ต่อชุมชนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ

อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาในแต่ละตอนได้มีการแก้ไขปรับปรุงในเรื่องการจัดการจราจร การฉีดพรมน้ำ การควบคุมความเร็วของรถบรรทุก ซ่อมแซมถนนที่ชำรุด ซึ่งอาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งทางเจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงในแต่ละตอนได้มีการติดประกาศหมายเลขโทรศัพท์และกล่องรับเรื่องร้องเรียนเพื่อรับเรื่องร้องเรียน มีการประสานงานกับผู้นำชุมชนและประชาชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีการระมัดระวังในการก่อสร้างและเฝ้าระวัง เพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียง ฝุ่นละออง และความสั่นสะเทือน ในส่วนของท่อระบายน้ำและทางคูขนาน ทางกรมทางหลวงได้มีการออกแบบให้มีท่อระบายน้ำ และทางคูขนาน ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง

ส่วนผลการติดตามตรวจสอบการร้องเรียนโครงการ พบว่ามีข้อร้องเรียนจากประชาชน จำนวน 18 เรื่อง ดำเนินการแก้ไขแล้ว จำนวน 14 เรื่อง อยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไข จำนวน 3 เรื่อง และอยู่ระหว่างติดตามตรวจสอบ จำนวน 1 เรื่อง

3.2.3) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) พ.ศ.2565 โดยบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ในเดือนพฤศจิกายน-ธันวาคม พ.ศ.2564 และเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2565 จำนวน 3 กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว และกลุ่มครัวเรือนผู้ได้รับผลกระทบ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดไม่มีความกังวลต่อมาตรการดำเนินการด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของโครงการ ส่วนใหญ่ไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ สำหรับส่วนน้อยที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ ได้แก่ ปัญหาฝุ่นละออง ปัญหาเสียงดัง กีดขวางทางเดิน ความไม่สะดวก ไม่ปลอดภัย อุบัติเหตุในการเดินทาง และการประกอบอาชีพของคนในชุมชน จึงอยากให้ทางโครงการจัดให้มีมาตรการที่จะป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น นอกจากนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการก่อสร้างโครงการ โดยเห็นถึงประโยชน์ต่อชุมชนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ อย่างไรก็ตาม จากข้อเสนอแนะ ทางโครงการก่อสร้างแต่ละตอนได้มีการปฏิบัติตามในแต่ละข้ออย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งทางเจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงในแต่ละตอนได้มีการติดประกาศหมายเลขโทรศัพท์และกล่องรับเรื่องร้องเรียนเพื่อรับเรื่องร้องเรียน มีการประสานงานกับผู้นำชุมชนและประชาชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีการระมัดระวังในการก่อสร้างและเฝ้าระวัง เพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียง ฝุ่นละออง และความสั่นสะเทือน ในส่วนของท่อระบายน้ำและทางคูขนาน ทางกรมทางหลวงได้มีการออกแบบให้มีท่อระบายน้ำ และทางคูขนาน ซึ่งปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง

ส่วนผลการติดตามตรวจสอบการร้องเรียนโครงการ พบว่ามีข้อร้องเรียนจากประชาชน จำนวน 35 เรื่อง พบว่า ดำเนินการแก้ไขเรียบร้อยแล้ว และไม่พบเรื่องร้องเรียนเพิ่มเติม จำนวน 27 เรื่อง อยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไข จำนวน 7 เรื่อง และอยู่ระหว่างติดตามตรวจสอบข้อร้องเรียน จำนวน 1 เรื่อง

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

จะดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ครั้งที่ 1 ในเดือนธันวาคม พ.ศ.2566 และจะนำเสนอผลการติดตามตรวจสอบไว้ในรายงานฉบับต่อไป

4) สรุปผลการศึกษา

จะดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ครั้งที่ 1 ในเดือนธันวาคม พ.ศ.2566 และจะนำเสนอผลการติดตามตรวจสอบไว้ในรายงานฉบับต่อไป

5.2.5 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งอาจเป็นผลมาจากการดำเนินงานของโครงการ

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อรวบรวมข้อมูลสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดิน ตลอดแนวเส้นทางโครงการ
- 1.2) เพื่อประเมินผลกระทบด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินที่อาจเกิดจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ
- 1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

2.1) จะตรวจสอบสภาพการใช้ประโยชน์พื้นที่ในเขตทาง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ รวมทั้งทางเข้า-ออกชั่วคราว ที่เข้าสู่พื้นที่อาศัย ร้านค้า สถานประกอบการ และพื้นที่เกษตรกรรม ต่างๆ โดยการสำรวจในภาคสนาม ร่วมกับข้อมูลที่เกี่ยวข้องโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ภาพถ่ายดาวเทียม

2.2) รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่เขตทางตลอดแนวเส้นทางโครงการ

2.3) ระยะเวลาตรวจสอบ : บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบในภาคสนาม ตลอดระยะเวลาการศึกษา 720 วัน โดยจะดำเนินการตรวจสอบการใช้ประโยชน์ที่ดินปีละ 1 ครั้ง เป็นเวลา 2 ปี รวมทั้งสิ้น 3 ครั้ง โดยดำเนินการสำรวจครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 24-25 พฤษภาคม พ.ศ.2566

2.4) สรุปผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ: แสดงผลการตรวจสอบแต่ละครั้งในรูปแบบตาราง การแสดงภาพและรูปประกอบ ทั้งนี้เพื่อเปรียบเทียบ ผลการตรวจสอบแต่ละครั้ง ในแต่ละบริเวณตลอดแนวเส้นทาง พร้อมทั้งสรุปข้อมูลและจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการในการจัดการ/ควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เหมาะสม

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1.1) รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ พ.ศ. 2555 โดยบริษัท แอสตีคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด, บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่น จำกัด ซึ่งได้มีการศึกษาข้อมูลด้านการใช้ที่ดิน ในเดือนธันวาคม พ.ศ.2540 พบว่า แนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Spur line) ระหว่าง กม.0+000 ถึง กม.9+856 อยู่ในพื้นที่ตำบลแหลมบัว ตำบลศิระทอง ตำบลท่าพระยา ตำบลท่ากระชับ และตำบลบางระกำ อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม ซึ่งมีการใช้ประโยชน์พื้นที่ในเขตทางส่วนใหญ่ เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ส่วนพื้นที่บริเวณเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-นครปฐม ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม รองลงมาเป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง ซึ่งการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตทางอย่างถาวร จึงนับเป็นผลกระทบในระดับปานกลาง ส่วนผลกระทบต่อรูปแบบการใช้ที่ดินในระยะ 500 เมตร จากเขตทาง พบว่า จะเป็นผลให้เกิดการแบ่งแยกพื้นที่การเกษตร จนเป็นผลให้การเดินทางลำบากขึ้น ซึ่งโครงการได้จัดให้มีทางลอด และทางข้าม ในบริเวณต่างๆ เพื่อลดผลกระทบดังกล่าว จึงจัดเป็นผลกระทบระดับปานกลาง

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ในระยะที่ผ่านมา ไม่ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการใช้ประโยชน์ที่ดิน

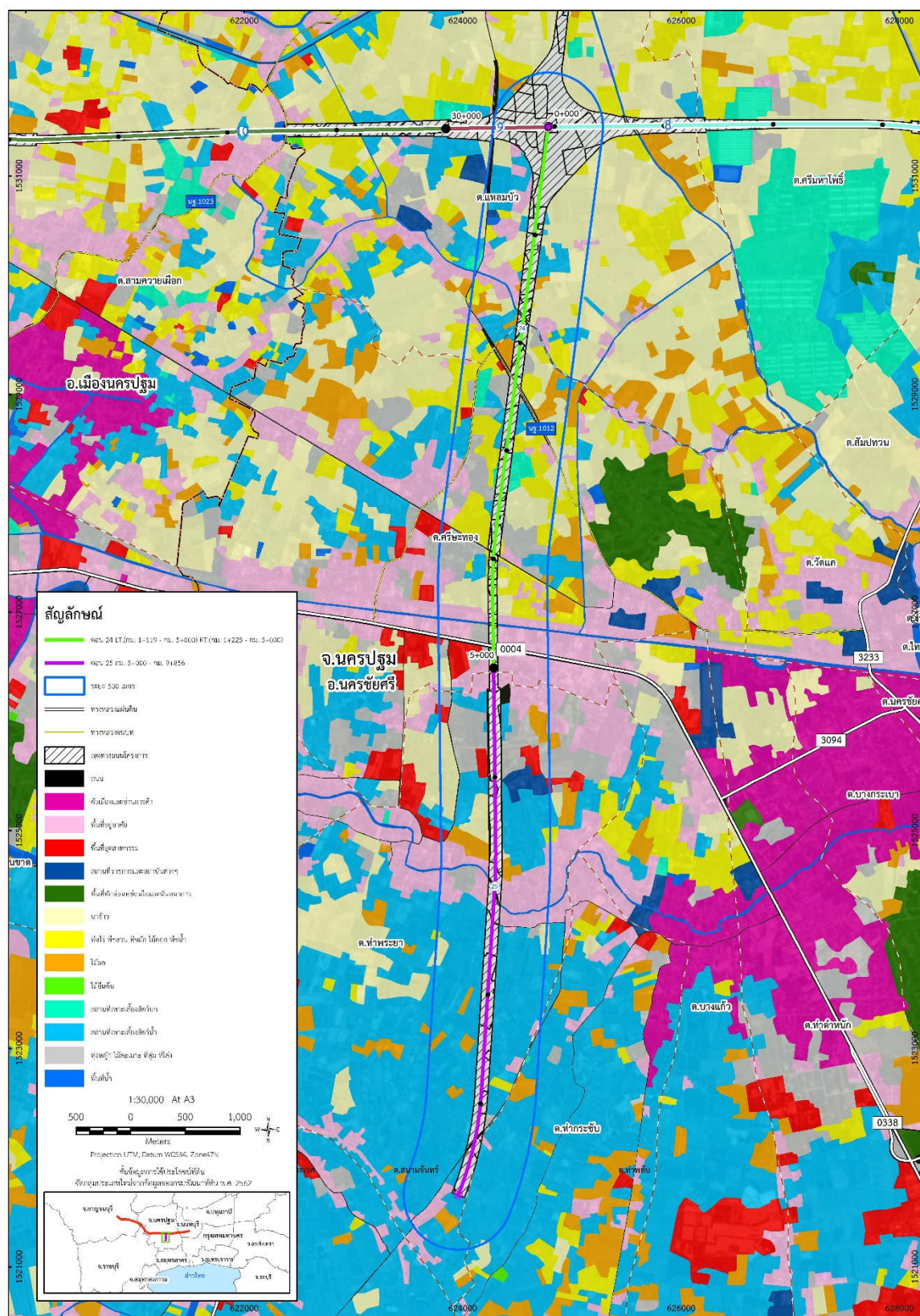
3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.3.1) การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ศึกษา

จากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ. 2562 ของกรมพัฒนาที่ดิน พบว่าพื้นที่ระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ พื้นที่มากที่สุดเป็นสถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ คิดเป็นพื้นที่ร้อยละ 31.69 พบมากบริเวณตอนล่างของช่วงก่อสร้าง ตอน 25 (กม.5+000 -กม.9+856) ทั้งสองด้านของแนวเส้นทาง รองลงมาเป็นพื้นที่อยู่อาศัย คิดเป็นพื้นที่ร้อยละ 13.28 พบมากบริเวณตอนล่างของ ช่วงก่อสร้าง ตอน 24 (กม.0+000-กม.5+000) และช่วงตอนบนของช่วงก่อสร้าง ตอน 25 บริเวณจุดตัดกับถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 และพบพื้นที่อยู่อาศัยช่วง กม.ที่ 7 บริเวณจุดตัดคลองบางแก้ว และการใช้ประโยชน์ที่ดินรองลงมาเป็นพื้นที่นาข้าว คิดเป็นพื้นที่ร้อยละ 13.03 ซึ่งพบมากบริเวณกม. 1-กม. 2 ด้านซ้ายทาง รายละเอียดการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆ ดังแสดงในรูปที่ 5.2.5-1 และตารางที่ 5.2.5-1

ตารางที่ 5.2.5-1 สัดส่วนพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ		
ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	ไร่	ร้อยละ
สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	2,107.46	31.69
พื้นที่อยู่อาศัย	883.02	13.28
นาข้าว	866.83	13.03
ทุ่งหญ้า ไม้ละเมาะ ที่ลุ่ม ที่โล่ง	562.77	8.46
พืชไร่ พืชสวน พืชผัก ไม้ดอก พืชน้ำ	531.88	8.00
ไม้ผล	258.12	3.88
พื้นที่อุตสาหกรรม	103.12	1.55
ถนน	70.73	1.06
สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์บก	69.29	1.04
สถานที่ราชการและสถาบันต่างๆ	53.72	0.81
พื้นที่น้ำ	40.72	0.61
เขตทางถนนโครงการ	1,102.86	16.58
รวม	6,650.51	100.00

ที่มา : วิเคราะห์ข้อมูลจากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ. 2562 กรมพัฒนาที่ดิน



รูปที่ 5.2.5-1 แผนที่ใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ. 2562 บริเวณแนวเส้นทางโครงการ

3.3.2) การใช้พื้นที่ในเขตทาง

จากการลงพื้นที่ตรวจสอบเมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม พ.ศ. 2566 บริเวณช่วงการก่อสร้าง ตอน 24 และ ตอน 25 ซึ่งเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 พบว่า ในช่วงการก่อสร้างช่วงที่ 25 (กม.5+000 ถึง 9+856) ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างเสร็จแล้ว แต่ยังไม่ได้เปิดดำเนินการ จากการศึกษา ไม่พบการใช้พื้นที่ หรือเคยใช้พื้นที่ สำหรับกองเก็บวัสดุก่อสร้าง เครื่องจักร และเครื่องมือต่างๆ สำนักงานชั่วคราว บ้านพักคนงาน บริเวณนอกเขตทาง โดยรอบ โดยปัจจุบันการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตทางเปลี่ยนเป็นพื้นที่ถนนเรียบร้อยแล้ว

ส่วนในช่วงการก่อสร้างช่วงที่ 24 (กม.0+000 ถึง 5+000) ปัจจุบันอยู่ในระหว่างการก่อสร้าง โดยจากการสำรวจ พบว่า ทางโครงการฯ ได้ใช้แต่พื้นที่ในเขตทางในการกองเก็บวัสดุก่อสร้าง เครื่องจักร และเครื่องมือต่างๆ สำนักงานชั่วคราว และบ้านพักคนงาน (ดังแสดงในภาพที่ 5.2.5-1) ทั้งหมด และพบบ้านพักคนงานก่อสร้าง ที่อยู่นอกเขตทางจำนวน 1 แห่ง บริเวณด้านซ้ายทาง กม.3+900 ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 8 จากการตรวจสอบ พบว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินดังกล่าวเดิมไม่ได้เป็นพื้นที่เกษตรกรรม โดยเป็นพื้นที่ไม้ละเมาะ และพื้นที่ปล่อยรกร้าง จึงไม่มีผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่เกษตรกรรม (ดังแสดงในภาพที่ 5.2.5-2) และปัจจุบันการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตทางเปลี่ยนเป็นพื้นที่ถนนและพื้นที่ปรับสภาพเพื่อก่อสร้างเป็นถนนเรียบร้อยแล้ว

4) สรุปผลการศึกษา

จะนำเสนอผลการติดตามตรวจสอบไว้ในรายงานฉบับต่อไป



ภาพที่ 5.2.5-1 สำนักงานชั่วคราว บ้านพักคนงาน ที่อยู่ในเขตทาง บริเวณ กม.0+000



ภาพที่ 5.2.5-2 บ้านพักคนงาน บริเวณนอกเขตทาง กม.3+900 ด้านซ้ายทาง



ภาพที่ 5.2.5-3 การสำรวจสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดิน ครั้งที่ 1 (ระหว่างวันที่ 24-25 พฤษภาคม พ.ศ.2566)

บทที่ 6

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 6

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

6.1 เกณฑ์การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการ/แผนปฏิบัติการ

หลักเกณฑ์ในการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม / แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม แสดงในตารางที่ 6.1-1 และ ตารางที่ 6.1-2

ตารางที่ 6.1-1 เกณฑ์การประเมินประสิทธิผลของมาตรการ/แผนปฏิบัติการ		
เกณฑ์การประเมินประสิทธิผล ของมาตรการ	สัญลักษณ์	ความหมาย
มีประสิทธิผล	●	มีการนำมาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดไปปฏิบัติครบถ้วน
ไม่มีประสิทธิผล	○	- มีการปฏิบัติตามมาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดไม่ครบถ้วน หรือ - ไม่ได้นำมาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าวไปปฏิบัติ
ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	- มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดนั้นไม่ได้อยู่ในขอบเขตอำนาจหน้าที่ของ กรมทางหลวง หรือ
		- มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดนั้นไม่ใช่ภารกิจของกรมทางหลวง หรือ
		- มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดนั้นมีเหตุให้ไม่สามารถปฏิบัติตามได้ หรือ
		- มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดนั้นปัจจุบันไม่มีความจำเป็นต้องปฏิบัติ หรือยังไม่ถึงเวลาที่จะต้องปฏิบัติ

หมายเหตุ : เงื่อนไขของการปฏิบัติตามมาตรการที่ครบถ้วน มีดังนี้

- 1) หากมาตรการกำหนดความถี่ในการดำเนินการ จะต้องมีการปฏิบัติให้ครบถ้วนตามจำนวนที่กำหนด
- 2) หากมาตรการกำหนดเงื่อนไขให้ปฏิบัติมากกว่า 1 อย่าง ในมาตรการข้อเดียวกัน จะต้องปฏิบัติให้ครบถ้วน

ตารางที่ 6.1-2 เกณฑ์การประเมินประสิทธิภาพของมาตรการ/แผนปฏิบัติการ		
เกณฑ์การประเมินประสิทธิภาพ ของมาตรการ	สัญลักษณ์	ความหมาย
มีประสิทธิภาพมาก	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดครบถ้วน และมาตรการดังกล่าวสามารถ ช่วยลดผลกระทบได้ทั้งหมด
ประสิทธิภาพน้อย	◐	มีการปฏิบัติตามมาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดครบถ้วน แต่มาตรการ/ แผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าวสามารถช่วยลดผลกระทบได้เพียงบางส่วน โดย - ขอบเขตพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบไม่กว้างมากนัก - ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อม แต่ยังมีค่าอยู่ในเกณฑ์ มาตรฐาน - ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญ หรือได้รับการร้องเรียนจากประชาชนที่อยู่ใน พื้นที่โดยรอบโครงการ
ไม่มีประสิทธิภาพ	○	- มีการปฏิบัติตามมาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดครบถ้วน แต่ไม่สามารถ ช่วยลดผลกระทบได้ หรือ - มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่ปฏิบัติไม่เกี่ยวข้องกับการลดผลกระทบด้าน สิ่งแวดล้อมในปัจจุบันที่กำหนด
ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	⊗	มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ของโครงการที่กำหนด ไม่มีประสิทธิผลในการ ดำเนินการ หรือไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้

6.2 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เนื่องจากในการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการศึกษาครั้งนี้ ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 2 ฉบับ ดังนั้น ในการประเมินประสิทธิผล และประสิทธิภาพของมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม บริษัทที่ปรึกษาได้ทำการวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ละปัจจัย ซึ่งหากมีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดแล้วพบว่า มีประสิทธิภาพน้อย หรือไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ บริษัทที่ปรึกษาจะมีข้อเสนอแนะให้ปฏิบัติเพื่อให้มาตรการดังกล่าวมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยมีรายละเอียดปัจจัยสิ่งแวดล้อมและหัวข้อที่ทำการประเมินแสดงดังตารางที่ 6.2-1

6.3 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัทที่ปรึกษาได้ทำการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ และประสิทธิผลของแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ละแผนปฏิบัติการฯ ซึ่งหากมีการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดแล้วพบว่า มีประสิทธิภาพน้อย หรือไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ บริษัทที่ปรึกษาจะมีข้อเสนอแนะให้ปฏิบัติเพื่อให้แผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าวมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น สำหรับรายละเอียดปัจจัยสิ่งแวดล้อมและหัวข้อที่ทำการประเมินแสดงดังตารางที่ 6.3-1

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line))					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
1. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	ระยะก่อนก่อสร้าง 1. ในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดโครงการ ต้องคำนึงถึงการป้องกันการกัดเซาะบริเวณตอม่อของสะพาน (Local Scour) ตลอดจนการป้องกันตลิ่งทั้งสองด้าน โดยให้ยึดวิธีการออกแบบโครงสร้างสะพานตามมาตรฐานของ AASTO	●	มีการออกแบบรายละเอียดโครงสร้างสะพานตามหลักวิศวกรรม และเป็นไปตามมาตรฐานตามที่มาตรการกำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	ระยะก่อสร้าง 1. การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ควรคำนึงถึงผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงทิศทางการไหลของน้ำให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด รวมทั้งการก่อสร้างในลำน้ำต้องเลือกในช่วงเวลาในช่วงฤดูแล้ง ซึ่งเป็นช่วงที่เหมาะสมที่สุดในการก่อสร้าง เพื่อลดระดับความรุนแรงของผลกระทบต่อแม่น้ำแม่กลอง ให้มีผลกระทบต่ำสุด และควรใช้เวลาก่อสร้างสั้นที่สุด เพื่อลดระยะเวลาเกิดผลกระทบให้ได้น้อยที่สุด	⊗	เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 จึงไม่เกี่ยวข้อง กับมาตรการดังกล่าว จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	2. การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ควรออกแบบให้มีความกว้างช่วงสะพาน (Span) 120 เมตร เพื่อลดสิ่งกีดขวางในลำน้ำให้น้อยที่สุด ประกอบกับออกแบบโครงสร้างตอม่อให้มีรูปเรียวแบน วางตัวขนานไปกับลำน้ำ	⊗	ไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
2. ทรัพยากรดิน / คุณภาพน้ำผิวดิน	1. ดำเนินการวางแผนก่อสร้างไว้ในช่วงฤดูแล้ง สำหรับกิจกรรมที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดิน เช่น การปรับแนวคันทาง การก่อสร้างสะพาน โดยเฉพาะบริเวณใกล้แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำเพชรบุรี เป็นต้น	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินกิจกรรมการปรับแนวคันทาง และการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ โดยคงเหลือเพียงการปูผิวลาดยางแอสฟัลท์บนสะพานยกระดับ และการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง โดยตลอดแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 ไม่อยู่ใกล้เคียงแม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำเพชรบุรี จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ ● มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
2. ทรัพยากรดิน / คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	2. การก่อสร้างสะพานดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง รวมทั้งเร่งรัดการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด คงสภาพพืชพันธุ์ที่ขึ้นอยู่ริมน้ำไว้เพื่อลดปริมาณตะกอนแขวนลอยที่ถูกชะล้างลงสู่ลำน้ำ และปลูกพืชคลุมดินทันทีหลังเสร็จงาน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ตอน 24 ได้ดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินบริเวณริมตลิ่งเพิ่มเติม จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบพบว่า พืชพันธุ์ริมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างยังอยู่ในสภาพดี จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	3. จัดระบบระบายน้ำในบริเวณก่อสร้าง โดยการก่อสร้างและใช้รางระบายน้ำ เช่น ท่อ บ่อพักตะกอนและอื่นๆ เพื่อลดผลกระทบจากการชะล้างหน้าดิน	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ได้ดำเนินการกิจกรรมบริเวณใกล้เคียงน้ำ และกิจกรรมงานดินแล้วเสร็จ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	4. ควบคุมการเคลื่อนย้าย การใช้งานเครื่องจักร-อุปกรณ์ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้วในพื้นที่ซ่อมบำรุงและควรตั้งหน่วยซ่อมบำรุงให้ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 150 เมตร	○	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดพื้นที่ซ่อมบำรุงไว้ภายในพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง รวมทั้งมีการกำชับให้คนงานก่อสร้างมีการเคลื่อนย้าย และใช้งานเครื่องจักร-อุปกรณ์ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น รวมทั้งมีการจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้ว เพื่อนำกลับไปใช้ในการทาแบบและซ่อมเครื่องมือ เพื่อป้องกันสนิม อย่างไรก็ตาม บ้านพักคนงานดังกล่าวตั้งอยู่บริเวณทางหลวงชนบท นธ. 1012 ซึ่งอยู่ประชิดกับคลองท้องไทร จึงถือว่าไม่มีประสิทธิภาพ	○	การตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้าง โดยอยู่ติดแหล่งน้ำอาจส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำได้ จึงถือว่าไม่มีประสิทธิภาพ
	5. ห้ามระบายน้ำทิ้งจากที่พักคนงานลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติโดยเด็ดขาด	●	มีถึงบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดกระโถน-กรองไร้อากาศสำหรับรองรับน้ำเสียภายในบ้านพักคนงานก่อสร้าง รวมทั้งมีการประสานงานให้เทศบาลตำบลแหลมบัว มาสูบน้ำจากกระโถนบำบัดน้ำเสียเป็นครั้งคราว ส่วนน้ำเสียหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียแล้ว จะซึมลงสู่ดินและระเหยแห้งไป โดยไม่มีการระบายออกนอกพื้นที่โครงการแต่อย่างใด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การประสานงานให้เทศบาลตำบลแหลมบัวมาสูบน้ำจากกระโถนบำบัดน้ำเสีย ช่วยป้องกันไม่ให้น้ำเสียระบายออกสู่ภายนอกบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิภาพ / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิภาพ / ไม่มีประสิทธิภาพ ○ มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
2. ทรัพยากรดิน / คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	6. น้ำเสียจากสำนักงานโครงการและที่พักคนงานชั่วคราวต้องมีการบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยระบายน้ำทิ้งสู่แหล่งรองรับ	●	มีถึงบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดกระโถ-กรองไร้อากาศสำหรับรองรับน้ำเสียภายในสำนักงานโครงการและที่พักคนงานก่อสร้าง รวมทั้งมีการประสานงานให้เทศบาลตำบลแหลมบัว มาสูบน้ำจากระบบบำบัดน้ำเสียเป็นครั้งคราว ส่วนน้ำเสียหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียแล้ว จะซึมลงสู่ดิน และระเหยแห้งไป โดยไม่มีการระบายออกนอกพื้นที่โครงการแต่อย่างใด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังกระโถ-กรองไร้อากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียให้เป็นไปตามมาตรฐานน้ำช่วยป้องกันไม่ให้มีเสียระบายออกสู่ภายนอกบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	7. หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่ที่รื้อน้ำพร้อมกันทั้งหมด โดยให้ทยอยเปิดพื้นที่เฉพาะบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น เพื่อลดปริมาณการชะล้างตะกอนดินสู่แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ได้ดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างบริเวณพื้นที่ที่รื้อน้ำแล้วเสร็จ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	8. การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ต้องจัดให้มีการใช้วัสดุป้องกันการชะล้างตะกอนดิน เช่น เชือกกันดิน (Coffer Dam) เพื่อป้องกันไม่ให้น้ำฝนชะล้างตะกอนดินบริเวณคอสะพาน และเพื่อป้องกันไม่ให้น้ำฝนชะล้างตะกอนดินบริเวณคอสะพานและเพื่อป้องกันการพังกระเจายตะกอนดินในแม่น้ำ ต้องมีม่านตกตะกอน (Silt Curtain)	⊗	กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการที่กำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	9. ขุดลอกแหล่งน้ำหากพบว่าการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำทำให้เกิดการทับถมของตะกอนดินหรือเศษวัสดุก่อสร้าง	⊗	ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และจากการตรวจสอบไม่พบการทับถมของตะกอนดินและเศษวัสดุก่อสร้าง จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิภาพ / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิภาพ / ไม่มีประสิทธิภาพ ● มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
2. ทรัพยากรดิน / คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	10. ก่อสร้างสำนักงานก่อสร้างโครงการหรือที่พักคนงาน ให้ห่างจาก ลำน้ำอย่างน้อย 150 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดินและการ ปนเปื้อนน้ำทิ้งจากสำนักงานโครงการและที่พักคนงานชั่วคราวลงสู่ แหล่งน้ำ	○	จากการตรวจสอบพบว่า สำนักงานก่อสร้างโครงการและ บ้านพักคนงานตั้งอยู่บริเวณทางหลวงชนบท นร.1012 โดยสำนักงานโครงการอยู่ห่างจากคลองท้องไทร เป็น ระยะทางประมาณ 100 เมตร ส่วนบ้านพักคนงาน ก่อสร้างอยู่ประชิดกับคลองท้องไทร จึงถือว่าไม่มี ประสิทธิผล	○	การตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้าง โดยอยู่ติดแหล่งน้ำอาจ ส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำได้ จึงถือว่าไม่มีประสิทธิภาพ
	11. กองดิน ทราย และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างต้องห่างจากริมลำน้ำ ไม่น้อยกว่า 50 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการชะดิน ทราย ไหลลงแหล่ง น้ำ รวมทั้งดำเนินการขนย้ายออกจากพื้นที่โดยเร็วเมื่อก่อสร้างแล้ว เสร็จ	●	ปัจจุบันผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพาน ข้ามลำน้ำ แล้วเสร็จ รวมทั้งมีการขนย้ายกองดิน ทราย และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างสะพานออกจากพื้นที่แล้ว จึง ถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบกองดิน ทราย และวัสดุที่ใช้ใน การก่อสร้าง วางกองไว้ในบริเวณใกล้ริมลำน้ำ จึงถือว่า มาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	12. บุรณะตลิ่งให้มีสภาพเดิมหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จทันที	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการปรับปรุงตลิ่งริมลำน้ำ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินเพิ่มเติมบริเวณริมตลิ่ง ภายหลังการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ จึงถือว่า มีประสิทธิภาพ	●	การปรับปรุงตลิ่งริมลำน้ำ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดิน เพิ่มเติมบริเวณริมตลิ่ง ช่วยป้องกันการชะล้างพังทลาย ของดินลงสู่แหล่งน้ำ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	13. ควบคุมการชะล้างพังทลายในบริเวณริมลำน้ำ โดยปลูกพืชไคเรว ในบริเวณตลิ่งที่ถูกกรบวจากกิจกรรมของโครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการปรับปรุงตลิ่งริมลำน้ำ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินเพิ่มเติมบริเวณริมตลิ่ง ภายหลังการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ จึงถือว่า มีประสิทธิภาพ	●	การปรับปรุงตลิ่งริมลำน้ำ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดิน เพิ่มเติมบริเวณริมตลิ่ง ช่วยป้องกันการชะล้างพังทลาย ของดินลงสู่แหล่งน้ำ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	14. จัดให้มีระบบการจัดการขยะจากการก่อสร้างอย่างมีประสิทธิภาพ	●	มีถังรองรับมูลฝอยขนาด 200 ลิตร วางไว้บริเวณบ้านพัก คนงานก่อสร้าง และมีการประสานงานให้รถเก็บขนขยะ จากเทศบาลตำบลแหลมบัวมาเก็บขนไปกำจัดเป็นประจำ สัปดาห์ละ 1 ครั้ง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบขยะมูลฝอย และวัสดุก่อสร้าง ในลำน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ ○ มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
2. ทรัพยากรดิน / คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	15. จัดหาน้ำห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะแบบถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศ และต้องมีปริมาณเพียงพอสำหรับที่พักคนงาน พื้นที่ก่อสร้างหรือพื้นที่เก็บกองวัสดุก่อสร้างในอัตราส่วนคนงาน 20 คนต่อ 1 ห้อง โดยจัดให้น้ำห้องส้วมอยู่ห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติ 30 เมตร	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วม จำนวน 4 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 20 คน ในสัดส่วน 5 คน/ห้อง รวมทั้งจัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกรอะ-กรองไร้อากาศ จากการตรวจสอบพบว่า ตำแหน่งห้องน้ำ-ห้องส้วม อยู่ห่างจากคลองท้องไทร ประมาณ 50 เมตร จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการสร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวนเพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้าง พร้อมทั้งติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียให้เป็นไปตามมาตรฐานน้ำทิ้ง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
3. อากาศ และ บรรยากาศ	1. ประสานงานและดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้กับชุมชนในพื้นที่โดยรอบที่จะก่อสร้าง ตลอดจนการประสานงานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประชาสัมพันธ์แผนการดำเนินงานก่อสร้างให้ประชาชนได้ทราบก่อนการก่อสร้าง	●	มีการรับฟังความคิดเห็นและประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้าง รวมทั้งมีการจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์การก่อสร้างเพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นและการติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดการก่อสร้าง ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ทราบถึงรายละเอียดโครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. กำหนดในสัญญาให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นผิวถนนและพื้นที่ก่อสร้างอยู่เสมออย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง (ยกเว้นกรณีฝนตกหรืออากาศแห้ง อาจปรับตามความเหมาะสม) จนกว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อลดปริมาณการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองในอากาศที่จะเกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างทุกช่วงตอน มีการฉีดพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ ช่วยลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองในอากาศที่จะเกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	3. จำกัดพื้นที่เปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เพื่อลดการเปิดหน้าดินและโอกาสเกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากพื้นที่ก่อสร้าง	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ได้ดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดินแล้วเสร็จ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิภาพ / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิภาพ / ไม่มีประสิทธิภาพ ● มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
3. อากาศ และ บรรยากาศ (ต่อ)	4. กรมทางหลวง โดยการกำกับผู้รับเหมาให้ดำเนินการปลูกต้นไม้เป็นแนวกำแพงบริเวณด้านในเขตทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อช่วยในการดูดซับมลพิษจากยานพาหนะ ฝุ่นละอองขนาดเล็กให้ดำเนินการปลูกต้นไม้ยืนต้นข้างละ 4 แถว สลับฟันปลา เช่น กัลปพฤกษ์ ทรงบาดาล ชงโค กระถินณรงค์ เสลา ทองอุไร หางนกยูงไทย เป็นต้น ซึ่งมาตรการดังกล่าว เป็นการปลูกต้นไม้ เพื่อปรับปรุงภูมิทัศน์ สามารถลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศได้ด้วย	⊗	การปลูกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะดำเนินการโดยโครงการ O&M ปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ด้านเก็บค่าผ่านทาง และระบบเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งยังไม่ถึงขั้นตอนการปลูกต้นไม้ จึงไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	5. ในการขนส่งวัสดุและรถปฏิบัติงานในกิจกรรมการก่อสร้างจำกัดความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในเส้นทางขนส่งช่วงที่ผ่านชุมชน เพื่อช่วยลดปริมาณฝุ่นละอองที่เกิดขึ้น รวมทั้งจัดสถานที่เพื่อใช้สำหรับล้างล้อรถ พร้อมอุปกรณ์ที่ใช้ฉีดที่มีความดันสูงเพื่อล้างล้อรถและตัวถังรถก่อนออกจากสถานที่ก่อสร้างและต้องจัดให้มีวัสดุปิดคลุมส่วนบรรทุกของรถบรรทุกเพื่อป้องกันการตกหล่นของวัสดุและการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองออกนอกพื้นที่ก่อสร้าง	●	มีการจัดพื้นที่เพื่อใช้สำหรับล้างล้อและตัวรถไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และภายในพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งมีการควบคุมให้พนักงานขับรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ขับรถด้วยความเร็วไม่เกิน 30-40 กม./ชม. และปิดคลุมท้ายกระบะบรรทุกขนส่งวัสดุก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	6. หมั่นตรวจตราดูแลสภาพเครื่องยนต์ที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ (1 ครั้ง/สัปดาห์) เป็นการลดปริมาณมลพิษจากการทำงานที่ไม่สมบูรณ์ของเครื่องยนต์นั้นๆ	●	มีโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง และมีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องจักรอุปกรณ์ก่อสร้าง และยานพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอตามคำแนะนำของผู้ผลิตเพื่อให้เครื่องจักรอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง พร้อมบำรุงรักษาเครื่องจักรให้อยู่ในสภาพดี ช่วยลดการระบายสารมลพิษทางอากาศ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ ● มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
3. อากาศ และ บรรยากาศ (ต่อ)	7. บริเวณที่ทำการเปิดผิวหน้าดิน รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้าง กองวัสดุอุปกรณ์ ขุดเจาะ ผสมคอนกรีต ต้องทำรั้วที่บริเวณที่จะทำการก่อสร้างมีความสูงจากพื้นดินไม่น้อยกว่า 2.0 เมตร ตลอดช่วงที่ทำการกิจกรรมดังกล่าว โดยต้องมีความแข็งแรง และยึดติดแน่นกับพื้น เพื่อกันดินไหลออกสู่ภายนอก	●	จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ได้ดำเนินการกิจกรรมการเปิดผิวหน้าดิน รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้าง กองวัสดุอุปกรณ์ และขุดเจาะแล้วเสร็จ สำหรับพื้นที่ผสมคอนกรีตตั้งอยู่ภายในบ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งจัดให้มีรั้ว Metal Sheet ความสูง 2 เมตร พร้อมเสริมด้วยผ้าใบความสูง 2 เมตร รวมความสูงของรั้วบริเวณพื้นที่ผสมคอนกรีตเป็น 4 เมตร จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การติดตั้งรั้ว Metal Sheet ความสูง 2 เมตร พร้อมเสริมด้วยผ้าใบความสูง 2 เมตร รวมความสูงของรั้วบริเวณพื้นที่ผสมคอนกรีตเป็น 4 เมตร เพื่อช่วยป้องกันดินไหลออกสู่ภายนอก จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	8. วางแผนกองวัสดุในบริเวณก่อสร้างเท่าที่จำเป็น และวางแผนการเปิดและปิดผิวหน้าดินด้วยวัสดุที่สามารถป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ได้แก่ คอนกรีต ยางมะตอย เป็นต้น โดยจะต้องดำเนินการปิดผิวดินทันทีที่ไม่มีความจำเป็นต้องใช้งาน	●	จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ได้ดำเนินการปูผิวลาดยางแอสฟัลท์แล้วเสร็จ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การปูผิวลาดยางแอสฟัลท์ปิดหน้าดิน เพื่อป้องกันผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	9. จะต้องทำการกำจัดดิน ทราย โคลน ที่ตกหล่นอยู่ที่รอบนอกบริเวณโดยรอบรั้วพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำ ถ้าอากาศแห้งให้ทำการรดฝุ่น ตกค้างหรือกวาดแบบเปียก ไม่ควรกวาดแบบแห้ง เพราะจะทำให้เกิดฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย	●	มีการฉีดล้างกำจัดดิน ทราย โคลน ที่ตกหล่นบริเวณโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง ได้แก่ ถนนที่ตัดผ่านพื้นที่โครงการเป็นประจำทุกวัน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบดิน ทราย โคลน ที่ตกหล่นบริเวณโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	10. การก่อสร้างบนถนนที่มีอยู่ปัจจุบันต้องทำการล้างถนนตลอดช่วงที่ทำการก่อสร้างในเวลากลางคืนอย่างน้อยสัปดาห์ละ 4 วัน	●	มีการฉีดล้างถนนภายในและภายนอกพื้นที่โครงการหลังกิจกรรมก่อสร้างแล้วเสร็จในแต่ละวัน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การฉีดล้างพื้นที่ก่อสร้าง ช่วยควบคุมฝุ่นละอองที่มาจากกิจกรรมได้ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	11. จัดอุปกรณ์ป้องกันฝุ่น (Mask) ให้แก่คนงาน ในช่วงเปิดหน้าดิน รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้าง ขุดเจาะและผสมคอนกรีต	●	จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ได้ดำเนินการกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเปิดหน้าดิน รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้าง ขุดเจาะและผสมคอนกรีตแล้วเสร็จ อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีหน้ากากป้องกันฝุ่น ให้แก่คนงานก่อสร้างอย่างเพียงพอ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้มีหน้ากากป้องกันฝุ่น ให้แก่คนงานก่อสร้างอย่างเพียงพอ เพื่อป้องกันผลกระทบฝุ่นละอองต่อคนงานก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ ● มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
3. อากาศ และ บรรยากาศ (ต่อ)	12. เมื่อได้รับการร้องเรียนผลกระทบจากการก่อสร้างจะต้องเร่งดำเนินการแก้ไขทันที	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 ไม่พบข้อร้องเรียนผลกระทบจากการก่อสร้าง จึงไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	13. ในกรณีเปิดหน้าดินทิ้งไว้เกิน 2 วัน โดยไม่มีการดำเนินการก่อสร้างใดๆ เพิ่มเติม จะต้องแจ้งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและประชาชนในพื้นที่ทราบ	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ได้ดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดินแล้วเสร็จ จึงไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
4. เสียง	1. ประสานงานและดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้กับชุมชนในพื้นที่โดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง ตลอดจนการประสานงานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประชาสัมพันธ์แผนการดำเนินงานก่อสร้างและบุคคล รวมทั้งวิธีการประสานงานในกรณีที่ชุมชนได้รับความเดือนร้อนจากการก่อสร้าง	●	มีการรับฟังความคิดเห็นและประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้าง รวมทั้งมีการจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์การก่อสร้างเพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นและการติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดการก่อสร้าง ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ทราบถึงรายละเอียดโครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. กำหนดกิจกรรมการก่อสร้างและขนย้ายวัสดุให้ดำเนินการในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น เพื่อไม่ให้รบกวนผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ชุมชนใกล้เคียงบริเวณก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ตอน 24 ได้ดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างและขนย้ายวัสดุในช่วงเวลากลางวัน 08.00-17.00 น. เท่านั้น จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบประชาชนในพื้นที่ร้องเรียนด้านเสียงรบกวนจากกิจกรรมก่อสร้างและขนย้ายวัสดุ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	3. เลือกใช้เทคนิคหรือวิธีการก่อสร้าง เช่น การใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอกบริเวณที่ผ่านชุมชนหนาแน่น เป็นต้น รวมถึงเลือกเครื่องมือ เครื่องจักร ยานพาหนะ และอุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด	⊗	มีการเลือกใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรที่เกิดเสียงต่ำในกิจกรรมก่อสร้าง โดยกิจกรรมการก่อสร้างในปัจจุบัน มีเพียงการปูผิวลาดยางแอสฟัลท์บนสะพานยกระดับ และการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดเสียงดัง จึงไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิภาพ / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิภาพ / ไม่มีประสิทธิภาพ ● มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
4. เสียง (ต่อ)	4. ระบุในสัญญาก่อสร้าง โดยกำหนดให้ผู้รับเหมาใช้เครื่องจักรกลในการก่อสร้างตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง ความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับสภาวะแวดล้อม ในกรณีที่เครื่องมือทำให้เกิดเสียงดังเกิน 90 เดซิเบลเอ จะต้องจำกัดเวลาการทำงานของคนที่อยู่ใกล้เครื่องจักร เพื่อไม่ให้ได้รับอันตราย	●	มีการระบุในสัญญาก่อสร้าง ให้ผู้รับจ้างก่อสร้างใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ต่างๆ ตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องความปลอดภัยในการทำงานก่อสร้าง และกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ.2559 จากการตรวจสอบการใช้เครื่องจักรในการก่อสร้าง ตามที่กำหนดไว้ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบคนงานก่อสร้างเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงจากการทำงาน จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	5. ใช้อุปกรณ์ลดระดับเสียงทั้งที่เครื่องจักรและผู้รับเสียง (คนงานก่อสร้าง) โดยใช้ที่ครอบหู (Ear Muff) และที่อุดหู (Ear Plug) หรือการสับเปลี่ยนคนงานในบริเวณที่มีระดับเสียงดัง	●	มีการจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลสำหรับเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้าง อย่างเหมาะสม จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลสำหรับเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้าง ช่วยลดผลกระทบด้านเสียงสำหรับคนงานที่ปฏิบัติงานกับเครื่องจักร จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	6. หมั่นตรวจตรา ดูแลสภาพเครื่องจักร เครื่องยนต์ ที่ใช้ในกิจกรรมการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ (สัปดาห์ละ 1 ครั้ง) ให้อยู่ในสภาพดี ใช้งานได้ตลอด และไม่ก่อให้เกิดเสียงดัง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดพื้นที่ซ่อมบำรุงไว้ภายในพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง และมีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้าง และยานพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอตามคำแนะนำของผู้ผลิต เพื่อให้เครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง พร้อมบำรุงรักษาเครื่องจักรให้อยู่ในสภาพดี ช่วยลดการระบายสารมลพิษทางอากาศ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	7. จำกัดความเร็วของรถไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ รวมถึงรถที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ก่อสร้าง โดยเฉพาะในช่วงที่ผ่านแหล่งชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	●	มีการควบคุมให้พนักงานขับรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ขับรถด้วยความเร็วไม่เกิน 30-40 กม./ชม. จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิภาพ / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิภาพ / ไม่มีประสิทธิภาพ ● มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
5. ความสั่นสะเทือน	1. จัดให้มีป้ายแจ้งประชาชนที่ได้รับผลกระทบด้านฝุ่น คว้น เสียง ความสั่นสะเทือน ให้สามารถร้องทุกข์ และได้รับการแก้ไขปัญหโดยเร็ว	●	มีการรับฟังความคิดเห็นและประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้าง รวมทั้งมีการจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์การก่อสร้างเพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นและการติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดการก่อสร้าง ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ทราบถึงรายละเอียดโครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. ออกแบบถนนให้มีความลาดชันน้อยที่สุด มีรอยต่อน้อยที่สุด รวมทั้งออกแบบให้ถนนอยู่ในแนวระดับมากที่สุด	●	มีการออกแบบโครงสร้างถนนตามหลักวิศวกรรม ตามที่มาตรการกำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	3. ใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ และเครื่องจักรที่จะทำให้เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุด เช่น ใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอก บริเวณที่ผ่านชุมชนหนาแน่น รวมถึงการลดพลังงานในการตอกเสาเข็ม	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า กิจกรรมการขุดเจาะเสาเข็มได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการปูผิวลาดยางแอสฟัลท์บนสะพานยกระดับ และการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนน้อย จึงไม่สามารถประเมินผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	4. ดำเนินการก่อสร้างในช่วงเวลากลางวัน ระหว่าง 08.00-17.00 น. เท่านั้น เพื่อให้รบกวนประชาชนน้อยที่สุด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างในช่วงระหว่างเวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การดำเนินการก่อสร้างช่วงเวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น จะไม่ส่งผลกระทบต่อความสั่นสะเทือนในช่วงเวลากลางคืนต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
6. นิเวศวิทยาทางน้ำ	1. ดำเนินการวางแผนก่อสร้างไว้ในช่วงฤดูแล้ง สำหรับกิจกรรมที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดิน เช่น การปรับแนวคันทาง การก่อสร้างสะพาน โดยเฉพาะบริเวณใกล้แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำเพชรบุรี เป็นต้น	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการกิจกรรมการปรับแนวคันทาง และการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ โดยคงเหลือเพียงการปูผิวลาดยางแอสฟัลท์บนสะพานยกระดับ และการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง โดยตลอดแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 ไม่อยู่ใกล้เคียงแม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำเพชรบุรี จึงไม่สามารถประเมินผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ ● มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
6. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	2. การก่อสร้างสะพานดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง รวมทั้งเร่งรัดการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด คงสภาพพืชพันธุ์ที่ขึ้นอยู่ริมน้ำไว้เพื่อลดปริมาณตะกอนแขวนลอยที่ถูกชะล้างลงสู่ลำน้ำ และปลูกพืชคลุมดินทันทีหลังเสร็จงาน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ตอน 24 ได้ดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินบริเวณริมตลิ่งเพิ่มเติม จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบพบว่า พืชพันธุ์ริมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างยังอยู่ในสภาพดี จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	3. จัดระบบระบายน้ำในบริเวณก่อสร้าง โดยการก่อสร้างและใช้รางระบายน้ำ เช่น ท่อ บ่อพักตะกอน และอื่นๆ เพื่อลดผลกระทบจากการชะล้างหน้าดิน	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ได้ดำเนินการกิจกรรมบริเวณใกล้เคียงน้ำ และกิจกรรมงานดินแล้วเสร็จ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	4. ควบคุมการเคลื่อนย้าย การใช้งานเครื่องจักร-อุปกรณ์ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้วในพื้นที่ก่อสร้าง และควรตั้งหน่วยซ่อมบำรุงให้ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 150 เมตร	○	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดพื้นที่ซ่อมบำรุงไว้ภายในพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง รวมทั้งมีการกำชับให้คนงานก่อสร้างมีการเคลื่อนย้าย และใช้งานเครื่องจักร-อุปกรณ์ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น รวมทั้งมีการจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้ว เพื่อนำกลับไปใช้ในการทาแบบและซ่อมเครื่องมือ เพื่อป้องกันสนิม อย่างไรก็ตาม บ้านพักคนงานดังกล่าวตั้งอยู่บริเวณทางหลวงชนบท นธ. 1012 ซึ่งอยู่ประชิดกับคลองท้องไทร จึงถือว่าไม่มีประสิทธิภาพ	○	การตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้าง โดยอยู่ติดแหล่งน้ำอาจส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำได้ จึงถือว่าไม่มีประสิทธิภาพ
	5. ห้ามระบายน้ำทิ้งจากที่พักคนงานสู่แหล่งน้ำธรรมชาติโดยเด็ดขาด	●	มีถึงบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดกระโถน-กรองไร้อากาศสำหรับรองรับน้ำเสียภายในบ้านพักคนงานก่อสร้าง รวมทั้งมีการประสานงานให้เทศบาลตำบลแหลมบัว มาสูบน้ำจากกระบวนบำบัดน้ำเสียเป็นครั้งคราว ส่วนน้ำเสียหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียแล้ว จะซึมลงสู่ดินและระเหยแห้งไป โดยไม่มีการระบายออกนอกพื้นที่โครงการแต่อย่างใด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การประสานงานให้เทศบาลตำบลแหลมบัวมาสูบน้ำจากกระบวนบำบัดน้ำเสีย ช่วยป้องกันไม่ให้น้ำเสียระบายออกสู่ภายนอกบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิภาพ / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิภาพ / ไม่มีประสิทธิภาพ ○ มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
6. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	6. น้ำเสียจากสำนักงานโครงการและที่พักคนงานชั่วคราว ต้องมีการบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยระบายน้ำทิ้งลงสู่แหล่งรองรับ	●	มีถึงบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดกรอง-กรองไร้อากาศสำหรับรองรับน้ำเสียภายในสำนักงานโครงการและที่พักคนงานก่อสร้าง รวมทั้งมีการประสานงานให้เทศบาลตำบลแหลมบัว มาสูบน้ำจากระบบบำบัดน้ำเสียเป็นครั้งคราว ส่วนน้ำเสียหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียแล้ว จะซึมลงสู่ดิน และระเหยแห้งไป โดยไม่มีการระบายออกนอกพื้นที่โครงการแต่อย่างใด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังกรอง-ถังกรองไร้อากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียให้เป็นไปตามมาตรฐานน้ำช่วยป้องกันไม่ให้มีเสียระบายออกสู่ภายนอกบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	7. หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่ที่รื้อน้ำพร้อมกันทั้งหมด โดยให้ทยอยเปิดพื้นที่เฉพาะบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น เพื่อลดปริมาณการชะล้างตะกอนดินสู่แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ได้ดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างบริเวณพื้นที่ที่รื้อน้ำแล้วเสร็จ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	8. การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ต้องจัดให้มีการใช้วัสดุป้องกันการชะล้างตะกอนดิน เช่น เชือกกันดิน (Coffer Dam) เพื่อป้องกันไม่ให้น้ำฝนชะล้างตะกอนดินบริเวณคอสะพานและเพื่อป้องกันการพังกระเจายตะกอนดินในแม่น้ำต้องมีม่านดักตะกอน (Silt Curtain)	⊗	กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการที่กำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	9. ขุดลอกแหล่งน้ำหากพบว่าการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำทำให้เกิดการทับถมของตะกอนดินหรือเศษวัสดุก่อสร้าง	⊗	ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และจากการตรวจสอบไม่พบการทับถมของตะกอนดินและเศษวัสดุก่อสร้าง จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิภาพ / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิภาพ / ไม่มีประสิทธิภาพ ● มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
6. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	10. ก่อสร้างสำนักงานโครงการ หรือที่พักคนงาน ให้ห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 150 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดิน และการปนเปื้อนน้ำทิ้งจากสำนักงานโครงการ และที่พักคนงานชั่วคราวลงสู่แหล่งน้ำ	○	จากการตรวจสอบพบว่า สำนักงานก่อสร้างโครงการและบ้านพักคนงานตั้งอยู่บริเวณทางหลวงชนบท นร.1012 โดยสำนักงานโครงการอยู่ห่างจากคลองท้องไทร เป็นระยะทางประมาณ 100 เมตร ส่วนบ้านพักคนงานก่อสร้างอยู่ประชิดกับคลองท้องไทร จึงถือว่าไม่มีประสิทธิผล	○	การตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้าง โดยอยู่ติดแหล่งน้ำอาจส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำได้ จึงถือว่าไม่มีประสิทธิภาพ
	11. กองดิน ทราย และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง ต้องห่างจากริมลำน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการชะดิน ทราย ไหลลงแหล่งน้ำรวมทั้งดำเนินการขนย้ายออกจากพื้นที่โดยเร็ว เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ	●	ปัจจุบันผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ แล้วเสร็จ รวมทั้งมีการขนย้ายกองดิน ทราย และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างสะพานออกจากพื้นที่แล้ว จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบกองดิน ทราย และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง วางกองไว้ในบริเวณใกล้ริมลำน้ำ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	12. บุรณดลิ่งให้มีสภาพดั้งเดิมหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จทันที	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการปรับปรุงตลิ่งริมลำน้ำ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินเพิ่มเติมบริเวณริมตลิ่ง ภายหลังการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การปรับปรุงตลิ่งริมลำน้ำ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินเพิ่มเติมบริเวณริมตลิ่ง ช่วยป้องกันการชะล้างพังทลายของดินลงสู่แหล่งน้ำ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	13. ควบคุมการชะล้างพังทลายในบริเวณริมลำน้ำ โดยปลูกพืชโตเร็วในบริเวณตลิ่งที่ถูกบกรวดจากกิจกรรมของโครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการปรับปรุงตลิ่งริมลำน้ำ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินเพิ่มเติมบริเวณริมตลิ่ง ภายหลังการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การปรับปรุงตลิ่งริมลำน้ำ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินเพิ่มเติมบริเวณริมตลิ่ง ช่วยป้องกันการชะล้างพังทลายของดินลงสู่แหล่งน้ำ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	14. จัดให้มีระบบการจัดการขยะจากการก่อสร้างอย่างมีประสิทธิภาพ	●	มีถังรองรับมูลฝอยขนาด 200 ลิตร วางไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และมีการประสานงานให้รถเก็บขนขยะจากเทศบาลตำบลแหลมบัวมาเก็บขนไปกำจัดเป็นประจำ สัปดาห์ละ 1 ครั้ง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบขยะมูลฝอย และวัสดุก่อสร้างในลำน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ ○ มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
6. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	15. จัดหาน้ำห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะแบบถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศ และต้องมีปริมาณเพียงพอสำหรับที่พักคนงาน พื้นที่ก่อสร้างหรือพื้นที่กองเก็บวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ในอัตราส่วนคนงาน 20 คน ต่อ 1 ห้อง โดยจัดให้ห้องส้วมอยู่ห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติ 30 เมตร	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วม จำนวน 4 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 20 คน ในสัดส่วน 5 คน/ห้อง รวมทั้งจัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกรอะ-กรองไร้อากาศ จากการตรวจสอบพบว่า ตำแหน่งห้องน้ำ-ห้องส้วม อยู่ห่างจากคลองท้องไทร ประมาณ 50 เมตร จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการสร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวนเพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้าง พร้อมทั้งติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียให้เป็นไปตามมาตรฐานน้ำทิ้ง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
7. ทรัพยากรป่าไม้ / ทรัพยากรสัตว์ป่า	1. ก่อสร้างทางยกระดับบริเวณพื้นที่ป่าชายเลนที่ไม่มีเอกสารสิทธิ์ในการครอบครองพื้นที่ เพื่อให้ป่าชายเลนสามารถฟื้นฟูปได้	⊗	บริเวณพื้นที่ป่าชายเลน ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	2. การก่อสร้างเสาตอม่อต่างๆ ไม่ควรก่อสร้างลงไปในพื้นที่เป็นลำคลองสาธารณะ ที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อให้ระบบการไหลของน้ำเค็มและกีดขวางการคมนาคมทางน้ำของประชาชนในท้องที่ หรือเสาตอม่อไม่ควรเข้าไปอยู่ชิดกับริมตลิ่งที่มีป่าชายเลนขึ้นปกคลุม ซึ่งจะรบกวนระบบนิเวศของพื้นที่	⊗	บริเวณพื้นที่ป่าชายเลน ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	3. การออกแบบการก่อสร้างทางยกระดับขาไปและขากลับ บริเวณที่ผ่านพื้นที่ป่าชายเลน ควรเว้นช่องว่างตรงกลางไว้ให้กว้าง เพื่อให้แสงสว่างสามารถลอดลงไปสู่พื้นที่ป่าชายเลนด้านล่างได้บ้าง เพื่อรักษาความกลมกลืนของระบบนิเวศของป่าชายเลนไว้ให้เข้ากับการก่อสร้าง รวมทั้งควรก่อสร้างเสาตอม่อให้สูงข้ามเรือนยอดต้นไม้ในพื้นที่ป่าชายเลน เพื่อให้แสงแดดและแสงสว่างสามารถลอดเข้าไปช่วยรักษาระบบนิเวศได้ทางยกระดับได้เป็นอย่างดี	⊗	บริเวณพื้นที่ป่าชายเลน ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	4. ขณะดำเนินการก่อสร้างโครงการนี้ หากพบเห็นสัตว์ป่าโดยเฉพาะที่อาศัยอยู่ในดิน ควรยุติการก่อสร้างชั่วคราว เพื่อจับหรือไล่ต้อนสัตว์ป่าเหล่านั้นออกไป หรือนำไปปล่อยในที่ปลอดภัยด้านนอกพื้นที่โครงการทันที	⊗	จากการตรวจสอบการดำเนินการในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม-สิงหาคม พ.ศ.2566) ยังไม่พบสัตว์ป่าภายในพื้นที่ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการฯ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ ● มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
7. ทรัพยากรป่าไม้ / ทรัพยากรสัตว์ป่า (ต่อ)	5. มีการออกระเบียบห้ามเจ้าหน้าที่ของบริษัทรับเหมาก่อสร้าง หรือผู้ทำงานเกี่ยวข้องในพื้นที่ดำเนินการแห่งนี้ ห้ามดำเนินการล่าสัตว์ โดยวิธีใดๆ ทั้งสิ้นและให้ยึดถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัดด้วย	●	มีการออกข้อบังคับ และติดตั้งป้ายเตือนห้ามมิให้คนงานก่อสร้าง ล่าสัตว์ทุกวิธีการบนบกและในน้ำที่พบในแนวเขตทางโครงการ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ไม่พบคนงานก่อสร้างฝ่าฝืนข้อบังคับที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	6. ดำเนินการปลูกต้นไม้และจัดภูมิทัศน์ให้สวยงามจำนวน 149 ไร่ โดยแบ่งการปลูกต้นไม้ออกเป็น ปลูกป่าชายเลนทดแทนบริเวณใต้ทางยกระดับเลียบทางรถไฟระยะทาง 2.1 กิโลเมตร หรือพื้นที่สาธารณะทุ่งหิน เขตตำบลยี่สาร อำเภอมัทพวา จังหวัดสมุทรสงคราม และตำบลเขาอ้อย ตำบลหนองปลาไหล อำเภอยะบอย จังหวัดเพชรบุรี จำนวน 39 ไร่ และปลูกต้นไม้ 4 แถว สลับฟันปลา พร้อมทั้งจัดภูมิทัศน์ ให้สวยงามในพื้นที่เขตทางตลอดแนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่บริการทางหลวงจำนวน 110 ไร่	⊗	การปลูกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะดำเนินการโดยโครงการ O&M ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง และระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการปลูกต้นไม้ จึงไม่สามารถประเมินผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
8. การคมนาคมขนส่ง	1. กรมทางหลวงประสานงานกับหน่วยงานในท้องถิ่น เพื่อร่วมกันจัดทำแผนการจัดการจราจรของงานก่อสร้างที่เป็นจุดตัดของถนนในท้องถิ่นปัจจุบัน รวมทั้งรูปแบบการก่อสร้างทางเบี่ยง อย่างมีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัย เพื่อลดผลกระทบต่อการรบกวนการสัญจรของผู้ใช้ทาง	●	มีประสานงานกับหน่วยงานในท้องถิ่น สำหรับจัดทำแผนการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างที่ตัดผ่านถนนท้องถิ่น พร้อมทั้งเส้นทางเลี่ยงอื่นๆ และป้ายเตือนทางเบี่ยง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบข้อร้องเรียนด้านสัญจรของผู้ใช้ทาง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. กรมทางหลวงโดยการกำกับผู้รับเหมา ให้จัดศูนย์รับเรื่องร้องเรียนที่สำนักงานโครงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ในกรณีที่มีผู้ได้รับผลกระทบ และความเดือดร้อนจากโครงการ	●	จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ และจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียนติดตั้งไว้บริเวณด้านหน้าสำนักงานโครงการ เพื่อรับข้อร้องเรียนจากผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้เจ้าหน้าที่ และสถานที่รับเรื่องร้องเรียน พร้อมทั้งจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียน ช่วยให้ประชาชนเข้ามาดำเนินการร้องเรียนผลกระทบของโครงการได้สะดวก จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิภาพ / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิภาพ / ไม่มีประสิทธิภาพ ● มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
8. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	3. กำหนดให้ผู้รับเหมาจัดตั้งป้ายแสดงรายละเอียดการก่อสร้างในแนวเส้นทาง เช่น ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ รูปแบบการก่อสร้าง เป็นต้น รวมทั้งกำหนดให้มีป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจรชั่วคราว เครื่องหมายที่แสดงขอบเขตก่อสร้างและแนวทางเบี่ยงเป็นตามมาตรฐาน เพื่อให้ชุมชนและผู้ใช้ถนนเห็นได้เด่นชัด และสัญญาณจราจรกลางวันและกลางคืนได้อย่างปลอดภัยตามมาตรฐานวิศวกรรมการก่อสร้าง	●	มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการ โดยมีรายละเอียดโครงการ ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ รูปแบบการก่อสร้าง พร้อมทั้งจัดให้มีสัญญาณไฟจราจรชั่วคราว เครื่องหมายที่แสดงขอบเขตก่อสร้างตลอดแนวเส้นทาง และป้ายเตือนทางเบี่ยงบริเวณที่ตัดผ่านถนนชุมชน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นและการติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดการก่อสร้าง ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ทราบถึงรายละเอียดโครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	4. ติดตั้งเครื่องหมายชนิดที่สะท้อนแสง เพื่อเตือนให้ผู้ใช้ทางสามารถสังเกตเห็นสิ่งที่กีดขวางได้ชัดเจนในเวลากลางคืน และอาจติดตั้งไฟกระพริบในบริเวณที่จำเป็น	●	มีเครื่องหมายสะท้อนแสง และติดตั้งไฟกระพริบบน Concrete Barrier ตลอดแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ ซึ่งสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุจากความไม่เพียงพอของแสงสว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	5. ติดตั้งกำแพงกันอันตรายอย่างต่อเนื่องบริเวณจุดตัดกับถนนท้องถนนเฉพาะช่วงที่ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ	●	มีการติดตั้ง Concrete Barrier เพื่อกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ และบริเวณเส้นทางตัดกับถนนท้องถนนเดิม จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การใช้ Concrete Barrier กำหนดเขตก่อสร้าง จะแสดงขอบเขตเขตพื้นที่ก่อสร้างบริเวณเส้นทางตัดกับถนนท้องถนนเดิมได้ชัดเจน จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	6. กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมและจำกัดความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง โดยให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในช่วงที่ผ่านชุมชน และกวดขันพนักงานขับยานพาหนะของโครงการให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดและกำกับดูแลผู้รับเหมาไม่ให้เกิดการขนส่งวัสดุก่อสร้างเกินน้ำหนักที่กำหนด (ควบคุมน้ำหนักไม่เกิน 21 ตัน) เพื่อมิให้ถนนในเส้นทางทรุดโทรมเกิดความเสียหาย	●	มีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างไม่เกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด และควบคุมให้พนักงานขับรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ขับรถด้วยความเร็วไม่เกิน 30-40 กม./ชม. ตลอดแนวเส้นทางที่ตัดผ่านชุมชน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด จะไม่ส่งผลต่อการจราจรในพื้นที่ชุมชน จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ ● มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
8. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	7. กรมทางหลวงกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุม/จัดการพื้นที่ก่อสร้าง การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ให้อยู่เฉพาะในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่ได้รับการอนุมัติโดยกรมทางหลวงเท่านั้น เพื่อป้องกันการกองวัสดุกีดขวางเส้นทางสัญจรของท้องถิ่นทั้งถนนสายหลักและสายรองปัจจุบัน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการขนส่งวัสดุก่อสร้างเฉพาะเส้นทางที่ได้รับอนุมัติจากกรมทางหลวงเท่านั้น จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบ การกองวัสดุก่อสร้างกีดขวางทางสัญจรของชุมชน จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	8. ผู้รับเหมาจะต้องดำเนินการก่อสร้างด้วยความระมัดระวังมิให้เกิดความเสียหายต่อผิวการจราจรของเส้นทางปัจจุบัน หรือเป็นอุปสรรคต่อการสัญจร โดยปกติหากหลีกเลี่ยงไม่ได้จะต้องจัดการแก้ไขให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด และปรับปรุงให้อยู่ในสภาพที่เรียบร้อยโดยเร่งด่วน	●	โครงการฯ ตอน 24 ใช้ทางหลวงชนบท นธ.1012 สำหรับการขนส่งวัสดุอุปกรณ์งานก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบความเสียหายบนทางหลวงชนบท นธ.1012 และเส้นทางท้องถิ่นอื่นๆ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	9. ต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ทราบล่วงหน้า ในกรณีที่ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิม หรือมีการดำเนินการใดๆ ที่เป็นอุปสรรคของการสัญจรปกติ และต้องติดตั้งป้ายชี้แจง เพื่อให้สามารถหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นที่สะดวกกว่า และป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุและไม่ให้ประชาชนในท้องถิ่นและผู้ใช้ทางร่วมกันได้รับความเดือดร้อน	●	มีการประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบล่วงหน้า กรณีที่ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิม หรือการก่อสร้างอื่นๆ ที่ผ่านถนนท้องถิ่น พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์เส้นทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง โดยที่ผ่านมาไม่พบข้อร้องเรียนด้านสัญจรของผู้ใช้ทาง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางต่างๆ ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ทราบถึงแผนการจัดจราจร จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
9. สาธารณูปโภค	1. ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดทำแผนรื้อย้ายที่ชัดเจนให้กับกรมทางหลวง หลังจากนั้น กรมทางหลวงประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อชี้แจงรูปแบบการก่อสร้างในรายละเอียด พร้อมทั้งกำหนดแผนรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคร่วมกัน	⊗	การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่าง ดำเนินการโดยหน่วยงานเจ้าของระบบสาธารณูปโภคนั้นๆ จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	2. ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ก่อนมีการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค และต้องแจ้งให้ประชาชนในท้องถิ่น และโรงเรียนในพื้นที่ทราบไม่น้อยกว่า 15 วัน	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิภาพ / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิภาพ / ไม่มีประสิทธิภาพ ● มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
9. สาธารณูปโภค (ต่อ)	3. ในการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต้องรับดำเนินการให้แล้วเสร็จ โดยเร็วที่สุด	●	จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า การ รื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงถือ ว่ามีประสิทธิผล	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือ ว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	4. จัดให้มีบ้านพักคนงานก่อสร้างที่ได้มาตรฐานของวิศวกรรมสถาน แห่งประเทศไทย โดยมีการป้องกันผลกระทบจากการมีบ้านพักคนงาน ก่อสร้างต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง เช่น <ul style="list-style-type: none"> กำหนดกฎเกณฑ์และคอยสอดส่องดูแลพฤติกรรมคนงาน ก่อสร้างให้อยู่ในระเบียบ หากคนงานประพฤติผิดต้องมีการว่า กล่าวตักเตือนหรือการลงโทษ จัดให้มีรั้วทึบชั่วคราวสูงประมาณ 2 เมตร จัดให้มีการตรวจสอบประวัติคนงานและตรวจสอบสุขภาพก่อน รับเข้าปฏิบัติงาน กำหนดเวลาเข้า-ออก บ้านพักคนงานก่อสร้างไว้ไม่เกิน 22.00 น. หากมีความจำเป็นต้องมีการลงชื่อ พร้อมบันทึกเวลาเข้า- ออก ห้ามเล่นการพนันและดื่มสุราในบริเวณบ้านพักคนงาน ก่อสร้าง ห้ามส่งเสียงดังในยามวิกาล ห้ามทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานด้วยกันหรือระหว่างคนงาน กับคนในชุมชนใกล้เคียง จัดให้มีจุดรับเรื่องร้องเรียนอยู่ที่สำนักงานชั่วคราวภายในพื้นที่ โครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีบ้านพักคนงานก่อสร้าง ตาม มาตรฐานของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ได้ ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาการทะเลาะวิวาท ระหว่าง คนงานก่อสร้าง กับชุมชนใกล้เคียง จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ ● มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
10. การระบายน้ำ และการควบคุมน้ำ ท่วม	ระยะก่อนก่อสร้าง 1. กรมทางหลวงพิจารณาออกแบบรายละเอียดโครงสร้างระบบระบาย น้ำของโครงการ ให้สามารถรองรับปริมาณน้ำที่จะไหลผ่านบริเวณแนว เส้นทางโครงการ เพื่อป้องกันปัญหาอุทกภัยที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต	●	มีการออกแบบโครงสร้างระบบระบายน้ำของโครงการ ตามที่มาตรการกำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือ ว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	ระยะก่อสร้าง 1. ออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างที่ผ่านทางน้ำธรรมชาติ ต้องได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีโครงสร้างขนาดใหญ่ เพียงพอต่อการรองรับการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมอย่างมี ประสิทธิภาพ โดยการออกแบบเพื่อจัดโครงสร้างการระบายน้ำที่ เหมาะสมกับทางน้ำที่ตัดผ่านในทุกจุด โดยก่อสร้างเป็นสะพาน กรณี ที่เป็นทางน้ำขนาดใหญ่ ซึ่งต้องกำหนดให้มีความยาวสะพานมากกว่า หรือเท่ากับความกว้างของทางน้ำ ได้แก่ แม่น้ำแม่กลอง ที่ กม. 49+630 โดยจะต้องออกแบบไม่ให้กีดขวางการไหลของน้ำ และให้มี ประสิทธิภาพเพียงพอในการระบายน้ำเท่ากับหรือมากกว่าสภาพ การไหลเดิมของน้ำ	●	มีการออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างที่ผ่าน ทางน้ำธรรมชาติตามหลักมาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีโครงสร้างขนาดใหญ่เพียงพอต่อการรองรับการ ระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม ตามที่มาตรการกำหนด ส่วนการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลองไม่อยู่ในแนว เส้นทางโครงการฯ ตอน 24 จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือ ว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. บริเวณที่เป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วมขัง ต้องออกแบบ โครงสร้างระบบระบายน้ำให้มีขนาดใหญ่ขึ้น หรือให้มีค่าความ ปลอดภัย (Safety of Factor, F.S) มากกว่าปกติ (ปกติ F.S = 1.2 เท่า) ซึ่งเพียงพอต่อการออกแบบ ดังนี้	⊗	บริเวณที่มาตรการกำหนด ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ ● มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
10. การระบายน้ำ และการควบคุมน้ำ ท่วม (ต่อ)	กม.52+250, กม. 52+850, กม. 53+300 และ กม. 53+350 (ค่าความปลอดภัยเท่ากับ 13.46) กม. 54+100, กม. 45+152, กม.55+888, กม.56+152, กม. 56+504 และ กม.56+790 (ค่าความปลอดภัย เท่ากับ 12.47) กม.59+550, กม.60+270, กม.60+900, กม.60+270 และกม. 60+900 (ค่าความปลอดภัย เท่ากับ 5.56) กม.62+206, กม.63+246, กม.64+078 และกม.65+446 (ค่า ความปลอดภัย เท่ากับ 3.41) กม.83+322, กม.84+348, กม.85+740 และ กม.86+612 (ค่า ความปลอดภัยเท่ากับ 3.32) กม.92+100, กม.92+708, กม.93+500, กม.93+860, กม. 94+476 และกม. 96+204 (ค่าความปลอดภัย เท่ากับ 3.32) ทั้งนี้โครงการได้ออกแบบค่าความปลอดภัยของระบบระบายน้ำใน พื้นที่เสี่ยงภัยน้ำท่วมอยู่ในช่วง 2.30-19.09 เท่า				
	3. กำหนดแผนดำเนินการก่อสร้างในช่วงฤดูแล้ง โดยเฉพาะในบริเวณ ที่เข้าใกล้ทางน้ำธรรมชาติ หรือที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านทางน้ำ ธรรมชาติ	●	จากการตรวจสอบพบว่า ได้ดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้าง สะพาน และกิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณใกล้ทางน้ำ ธรรมชาติแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการปูผิวลาดยางแอส ฟัลท์ บนสะพานยกระดับ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การดำเนินการก่อสร้างใกล้ลำน้ำแล้วเสร็จในช่วงฤดูแล้ง จะ ช่วยป้องกันไม่ให้เกิดขังน้ำในลำน้ำ และจะไม่ส่งผล กระทบต่อการระบายน้ำ จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก
	4. การกองดิน ทราย และวัสดุก่อสร้างอื่นๆ จะต้องอยู่ห่างจากแหล่ง น้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการชะพาตะกอนดินทราย ไหลลงแหล่งน้ำ รวมทั้งทำการขนย้ายออกจากพื้นที่ให้หมดโดยเร็ว เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ	●	ปัจจุบันผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพาน ข้ามลำน้ำ แล้วเสร็จ รวมทั้งมีการขนย้ายกองดิน ทราย และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างสะพานออกจากพื้นที่แล้ว จึง ถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบกองดิน ทราย และวัสดุที่ใช้ใน การก่อสร้าง วางกองไว้ในบริเวณใกล้ริมลำน้ำ จึงถือว่า มาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิภาพ / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิภาพ / ไม่มีประสิทธิภาพ ● มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
10. การระบายน้ำ และการควบคุมน้ำ ท่วม (ต่อ)	5. บริเวณที่มีการก่อสร้างใกล้แหล่งน้ำให้ซ่อมแซมบ่อระบึงให้มี สภาพเดิมทันทีหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการปรับปรุงตลิ่งริมลำน้ำ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดินเพิ่มเติมบริเวณริมตลิ่ง ภายหลังการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ จึงถือว่า มีประสิทธิภาพ	●	การปรับปรุงตลิ่งริมลำน้ำ รวมทั้งมีการปลูกพืชคลุมดิน เพิ่มเติมบริเวณริมตลิ่ง ช่วยป้องกันการชะล้างพังทลาย ของดินลงสู่แหล่งน้ำ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	6. จัดให้มีสะพาน/ท่อเหลี่ยม เพื่อป้องกันการกัดเซาะทางน้ำจำนวน 104 แห่ง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ	●	มีการออกแบบสะพานและท่อเหลี่ยมของโครงการ ตามที่ มาตรการกำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือ ว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
11. เกษตรกรรม/ การใช้ที่ดิน	1. จำกัดการใช้พื้นที่ก่อสร้าง บริเวณจุดเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก และบริเวณอาคารศูนย์บริการทางหลวง สถานีบริการทางหลวง โดย ต้องทำงานอยู่ในขอบเขตแนวเขตทางที่กำหนดไว้ รวมถึงควบคุม กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการที่จะไปรบกวนพื้นที่เกษตรให้น้อย ที่สุด เพื่อลดการสูญเสียพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเกษตร	●	มีการควบคุมให้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างเฉพาะภายใน พื้นที่เขตทางเท่านั้น รวมทั้งมีการควบคุมดูแลไม่ให้มี กิจกรรมการก่อสร้างบุกรุก หรือทำลายความเสียหายต่อพื้นที่ เกษตรกรรม หรือเกิดผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ เกษตรกรรมของประชาชนที่อยู่นอกพื้นที่เขตทาง จึงถือ ว่ามีความมีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบการบุกรุกพื้นที่ภายนอกเขตทาง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. การใช้พื้นที่เกษตรชั่วคราวเป็นที่พักคนงาน เก็บกองวัสดุ สำนักงาน ควบคุมงาน หรือถนนชั่วคราว ควรใช้พื้นที่หลังจากมีการเก็บเกี่ยว ผลผลิตแล้ว และควรเลือกพื้นที่เกษตรกรรมที่มีอายุสั้น และหลังจาก ก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องมีการฟื้นฟูให้กลับมาใช้ประโยชน์ในการเกษตร ต่อไปได้	⊗	จากการตรวจสอบไม่พบ การใช้พื้นที่เกษตรกรรมเป็นที่ พักคนงาน เก็บกองวัสดุ สำนักงานควบคุมงาน หรือถนน ชั่วคราว รวมทั้งไม่พบความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรม จากกิจกรรมก่อสร้างโครงการ จึงไม่สามารถประเมิน ประสิทธิภาพได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึง ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	3. พื้นที่การเกษตรที่เป็นพืชไร่ หรืออายุสั้น ควรขอให้เกษตรกรเก็บ เกี่ยวผลผลิตก่อนจึงดำเนินการก่อสร้าง	⊗	ดำเนินการก่อสร้างตามพื้นที่ที่ได้รับมอบจากการจัด กรรมสิทธิ์ที่ดิน จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึง ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	4. การปฏิบัติงานต้องใช้ระยะเวลาสั้นที่สุด และไม่เกินตามแผนการ ก่อสร้างที่กำหนดไว้ เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อการทำเกษตรของ ประชาชนน้อยที่สุด	●	มีการปฏิบัติงานตามแผนการก่อสร้างตามที่กำหนดไว้ และดำเนินการก่อสร้างตามพื้นที่ที่ได้รับมอบจากการจัด กรรมสิทธิ์ที่ดิน จึงถือว่ามีความมีประสิทธิภาพ	●	โดยที่ผ่านมามีไม่พบความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรมจาก กิจกรรมก่อสร้างโครงการ จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิภาพ / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิภาพ / ไม่มีประสิทธิภาพ ● มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
11. เกษตรกรรม/ การใช้ที่ดิน (ต่อ)	5. ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ให้บุกรุกหรือทำความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรม หรือกระทบต่อการประกอบอาชีพเกษตรกรรมของประชาชนในท้องถิ่น	●	กรมทางหลวงมีการกำกับผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ให้มีกิจกรรมก่อสร้างไปบุกรุกและความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรม จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	โดยที่ผ่านมามีปัญหาข้อร้องเรียนด้านผลกระทบต่อการประกอบอาชีพเกษตรกรรมของประชาชนในท้องถิ่น จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	6. จัดเตรียมเส้นทางให้เกษตรกรใช้สัญจรไป-มาได้ ในกรณีที่ดินที่เกษตรกรรมของเกษตรกรรายเดียวถูกแบ่งแยกออกเป็น 2 ส่วน ให้ปฏิบัติตามมาตรการในหัวข้อการแบ่งแยก	●	มีการออกแบบเส้นทางเชื่อมโยง ระหว่างสองฝั่งของเส้นทางหลวงพิเศษที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ตามที่มาตรการกำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	7. ในการก่อสร้างสำนักงานโครงการ บ้านพักคนงานและกิจกรรมการก่อสร้างทาง ควรใช้พื้นที่เฉพาะในเขตทางเท่านั้น เพื่อลดการรบกวนการใช้ประโยชน์ที่ดินของประชาชนที่อยู่นอกแนวเขตเวนคืน เพื่อให้เกิดผลกระทบขึ้นน้อยที่สุด	●	จากการตรวจสอบพบว่า สำนักงานก่อสร้างโครงการและบ้านพักคนงานตั้งอยู่บริเวณริมทางหลวงชนบท นธ.1012 ซึ่งอยู่ในพื้นที่เขตทางเดิม จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	ไม่พบการรบกวนการใช้ประโยชน์ที่ดินของประชาชนที่อยู่นอกแนวเขตเวนคืน จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
12 เศรษฐกิจและสังคม	1. เปิดโอกาสให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการ ได้มีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงการตั้งแต่ระยะเริ่มต้นของโครงการ คือระยะก่อนก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง โดยเฉพาะการมีส่วนร่วมในการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ตลอดจนการเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นข้อเสนอแนะต่อโครงการ	●	มีการรับฟังความคิดเห็นและประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้าง รวมทั้งมีการจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์การก่อสร้างเพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นและการติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดการก่อสร้าง ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ทราบถึงรายละเอียดโครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. จัดทำแผนการก่อสร้างที่ชัดเจน และในการเข้าปฏิบัติงานก่อสร้างช่วงที่อยู่ใกล้พื้นที่ชุมชน ควรมีการประสานงานแจ้งผู้นำชุมชนและชี้แจงกับประชาชนล่วงหน้า	●	มีการประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบล่วงหน้า จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	โดยที่ผ่านมามีข้อร้องเรียนจากชุมชนในพื้นที่ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	3. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องเข้มงวดกวดขันมิให้คนงานหรือเจ้าหน้าที่ของโครงการประพฤติปฏิบัติในทางที่อาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่คนในท้องถิ่น ซึ่งรวมถึงการก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในท้องถิ่น	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการออกกฎระเบียบ มิให้คนงานก่อสร้างและเจ้าหน้าที่โครงการก่อความเดือดร้อนแก่ประชาชนในท้องถิ่น จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบคนงานก่อสร้างและเจ้าหน้าที่โครงการก่อความเดือดร้อนแก่ประชาชนในท้องถิ่น จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิภาพ / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิภาพ / ไม่มีประสิทธิภาพ ● มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1					
การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
12. เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	4. เพื่อป้องกันและลดความขัดแย้งระหว่างคนในท้องถิ่นกับเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้างของโครงการ โดยให้ความสำคัญในการจ้างแรงงานในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากแรงงานต่างถิ่น	●	คนงานก่อสร้างส่วนใหญ่ เป็นแรงงานต่างถิ่นที่ทำงานประจำกับบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างอย่างไรก็ตาม ทางโครงการได้มีการติดป้ายรับสมัครงานไว้ด้านหน้าสำนักงานควบคุมโครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนในท้องถิ่นเข้ามาทำงาน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	ทางโครงการเปิดโอกาสแก่คนในพื้นที่เข้าทำงาน จากการดำเนินงานที่ผ่านมาไม่พบว่าปัญหาเรื่องการจ้างงานกับประชาชนในพื้นที่ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	5. สร้างกำแพงชั่วคราวสูงอย่างน้อย 2 เมตร กันระหว่างพื้นที่ก่อสร้างกับโรงเรียนพลอยจาดูจินดา เนื่องจากตั้งอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างมากที่สุด	⊗	โรงเรียนพลอยจาดูจินดา ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 จึงไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
13. การโยกย้ายและการเวนคืน	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง</u> 1. ดำเนินการจัดกิจกรรมสิทธิ และชดเชยทรัพย์สินตลอดแนวเส้นทางโครงการ ควรดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม และเปิดโอกาสให้มิกระบวนกรมีส่วนร่วมจากผู้ที่เกี่ยวข้องในท้องถิ่น โดยจัดตั้งในรูปคณะกรรมการปกรองดองทรัพย์สิน และให้ผู้แทนในท้องถิ่นมาร่วมเป็นกรรมการกำหนดราคาชดเชยทรัพย์สิน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อเจ้าของที่ดินบริเวณแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านและต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการดำเนินการก่อสร้าง	●	สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวง ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และชดเชยทรัพย์สินค่าเวนคืนที่ดินตลอดแนวเส้นทางโครงการแล้วเสร็จอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม พร้อมทั้งจัดการรับฟังความคิดเห็นต่อโครงการก่อนที่จะเริ่มต้นดำเนินการก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวงดำเนินการกิจกรรมประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อสร้างความเข้าใจและแจ้งสิทธิที่ควรจะได้รับขั้นตอนการชดเชยที่ดินและทรัพย์สินให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบในพื้นที่โครงการ	●	สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวง ดำเนินการจัดประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ พร้อมทั้งจัดการรับฟังความคิดเห็นต่อโครงการก่อนที่จะเริ่มต้นดำเนินการก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

☒ มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก
 ☐ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ
 ☒ มีประสิทธิภาพน้อย
 ☐ ไม่สามารถประเมินสิทธิผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
14. การแบ่งแยก	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <p>1. ออกแบบและก่อสร้างทางลอด-ทางข้าม เพื่อให้ประชาชนในท้องถิ่นสามารถเดินทางเชื่อมโยงระหว่างสองฝั่งได้เหมือนเดิม รวมทั้งการจัดทำสะพานลอยคนเดินข้ามสำหรับรถจักรยานยนต์และคนข้ามในย่านชุมชน หรือในบริเวณที่อยู่ไม่ไกลจนเกินไปจากบริเวณที่มีการสัญจรของคนเดินเท้า เพื่อลดผลกระทบในการติดต่อเดินทางของประชาชนในท้องถิ่นให้สามารถมีเส้นทางเชื่อมโยง ระหว่างสองฝั่งของเส้นทางหลวงพิเศษที่เหมาะสม มีประสิทธิภาพ และตอบสนองความต้องการของท้องถิ่น รวมทั้งออกแบบเพื่อสร้างทางบริการ (Service Road) ในตำแหน่งที่มีความต้องการในการใช้งานมากที่สุด เพื่อลดผลกระทบจากการพัฒนาเส้นทางที่ไปกีดขวางการใช้ประโยชน์เดิมในท้องถิ่นที่ชุมชนหนาแน่น โดยรายละเอียดดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • ทางข้าม จำนวน 50 แห่ง • ทางลอด จำนวน 16 แห่ง • สะพานลอยคนเดินข้าม จำนวน 17 แห่ง • ทางบริการ ระยะทาง 83.63 กิโลเมตร <p>ที่กลับรถได้สะพาน</p>	●	มีการออกแบบเส้นทางเชื่อมโยง ระหว่างสองฝั่งของเส้นทางหลวงพิเศษที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ตามที่มาตรการกำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
15. อุบัติเหตุและความปลอดภัย	1. ติดตั้งกำแพงกันอันตรายอย่างต่อเนื่องบริเวณจุดตัดกับถนนท้องถิ่นเฉพาะช่วงที่ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ พร้อมทั้งติดตั้งป้ายเตือนผิวต่างระดับล่วงหน้า เพื่อบอกถึงแนวเขตการก่อสร้าง	●	มีการติดตั้ง Concrete Barrier เพื่อกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ และบริเวณเส้นทางตัดกับถนนท้องถิ่นเดิม จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับถนนท้องถิ่นกับถนนโครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ ● มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
15. อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)	2. กันเขตแนวพื้นที่ทำงานอย่างชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน เพื่อควบคุมไม่ให้ยานพาหนะอื่นๆ สามารถเข้ามาใช้พื้นที่ทำงานได้	●	มีการใช้ Concrete Barrier เพื่อกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง และมีการติดเครื่องหมายสะท้อนแสง และไฟกระพริบบน Concrete Barrier ตลอดแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ ซึ่งสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การติดตั้ง Concrete Barrier เพื่อกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง และมีการติดเครื่องหมายสะท้อนแสง และไฟกระพริบบน Concrete Barrier เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง ช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบริเวณพื้นที่โครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	3. ปิดฝาบ่อพักและเหล็กเส้นที่โผล่ขึ้นมาให้เหมาะสม และติดตั้งกำแพงกันอันตรายอย่างต่อเนื่อง เพื่อป้องกันยานพาหนะที่เสียหาย	●	จากการตรวจสอบพบว่า มีการติดตั้ง Concrete Barrier เพื่อกำหนดเขตพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งไม่พบฝาบ่อพักและเหล็กเส้นที่โผล่ขึ้นมาเหนือผิวถนน	●	จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุของยานพาหนะกับพื้นที่โครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	4. จัดตั้งหน่วยงานปฐมพยาบาลเบื้องต้นที่สำนักงานสนาม และประสานงานกับโรงพยาบาลที่อยู่ในเขตบริการใกล้เคียงการก่อสร้าง แนวเส้นทางโครงการล่วงหน้า เพื่อขอรับบริการกรณีผู้ป่วยฉุกเฉินของโครงการ	●	ได้จัดให้มีห้องปฐมพยาบาล อุปกรณ์ปฐมพยาบาลประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการแต่ละตอน เพื่อปฐมพยาบาลเบื้องต้นให้แก่คนงานก่อสร้าง พร้อมประสานโรงพยาบาลนครชัยศรีล่วงหน้า กรณีผู้ป่วยฉุกเฉินของโครงการ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	เนื่องจากการเตรียมความพร้อมให้สามารถรองรับการเกิดอุบัติเหตุ หรือเหตุฉุกเฉินรุนแรง ทำให้ผู้ได้รับบาดเจ็บสามารถได้รับการปฐมพยาบาลได้อย่างรวดเร็ว จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	5. พื้นที่ก่อสร้างงานคอนกรีต งานตอกเสาเข็ม และงานตอม่อ จะต้องติดตั้งเครื่องหมายชนิดที่สะท้อนแสง เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่สามารถสังเกตเห็นสิ่งกีดขวางได้ชัดเจนในเวลากลางคืน และอาจพิจารณาติดตั้งไฟกระพริบในบริเวณที่มีความจำเป็น	⊗	จากการตรวจสอบพบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการก่อสร้างงานคอนกรีต งานตอกเสาเข็ม และงานตอม่อแล้วเสร็จ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	6. จัดเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถและเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง รวมทั้งสร้างทางชั่วคราว (Access Road) เพื่อเข้ามายังพื้นที่ก่อสร้างให้บริเวณชุมชนน้อยที่สุด	●	มีการจัดพื้นที่สำหรับจอดรถและเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างไว้ภายในบ้านพักคนงาน และพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น รวมทั้งสร้างทางชั่วคราวเพื่อเข้ามายังพื้นที่ก่อสร้าง โดยไม่กระทบต่อชุมชนในพื้นที่ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบการจอดรถบรรทุก และการวางกองวัสดุก่อสร้างบริเวณริมถนนที่ตัดผ่านถนนท้องถิ่น จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ ● มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
15. อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)	7. ติดตั้งป้ายเตือนพื้นที่ก่อสร้างในระยะ 50-100 เมตร ก่อนถึงตำแหน่งพื้นที่ก่อสร้าง รวมถึงติดตั้งป้ายควบคุมความเร็วระหว่างก่อสร้าง และติดตั้งป้ายเตือนคนงานในพื้นที่ก่อสร้าง	●	มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 100 เมตร รวมทั้งมีการติดป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 30-40 กม./ชม. ตลอดแนวเส้นทาง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง ช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบริเวณพื้นที่โครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	8. ควบคุมให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	●	มีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถที่ยานพาหนะของโครงการ ให้ปฏิบัติตามกฎจราจร และขับยานพาหนะด้วยความระมัดระวัง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุ และการทำผิดกฎจราจรจากการขนส่งวัสดุก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	9. ฝึกอบรมและให้ความรู้ความปลอดภัย และการใช้เครื่องจักรอุปกรณ์ที่ถูกต้องแก่คนงานก่อนการปฏิบัติงาน	●	ได้มีการอบรมให้คนงานก่อสร้างให้รู้จักวิธีใช้ ดูแล และบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ รวมทั้งได้ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆตามคำแนะนำของผู้ผลิต จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง พร้อมบำรุงรักษาเครื่องจักรให้อยู่ในสภาพดี ช่วยลดการระบายสารมลพิษทางอากาศ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	10. ควบคุมให้คนงานใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลอย่างเคร่งครัด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัยส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย รองเท้าหุ้มส้น ที่อุดหู (Ear Plug) ที่ครอบหู (Ear Muff) และอุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัยอื่นๆ ให้แก่คนงานที่ต้องปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้าง ตามความเหมาะสมของกิจกรรมการก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบคนงานก่อสร้างเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงจากการทำงาน จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	11. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีแผนงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	●	มีการปฏิบัติตามแผนงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง โดยมีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยและอาชีวอนามัย (จป.) ประจำพื้นที่ก่อสร้างควบคุมดูแลงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิภาพ / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิภาพ / ไม่มีประสิทธิภาพ ● มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.2-1

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
15. อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)	12. ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ และยานพาหนะก่อนการปฏิบัติงานทุกครั้ง เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับคนงาน และเพื่อควบคุมระดับเสียงให้อยู่ในระดับปกติของเครื่องจักรนั้นๆ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดพื้นที่ซ่อมบำรุงไว้ภายในพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง และมีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้าง และยานพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอตามคำแนะนำของผู้ผลิต เพื่อให้เครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง พร้อมบำรุงรักษาเครื่องจักรให้อยู่ในสภาพดี ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของเครื่องจักร จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	13. พยายามเลือกใช้วัสดุก่อสร้างจากแหล่งที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อลดปริมาณการขนย้าย	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างเลือกใช้วัสดุก่อสร้างจากแหล่งที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	14. ห้ามกองวัสดุก่อสร้างบริเวณริมถนน หรือในพื้นที่สัญจรไป-มาของประชาชน ต้องจัดอยู่ในพื้นที่ก่อสร้าง และให้เป็นสัดส่วน	●	มีการกองวัสดุก่อสร้างไว้ภายในพื้นที่เขตทางเพียงชั่วคราวเท่านั้น และไว้บริเวณสำนักงานชั่วคราว จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบการกองวัสดุก่อสร้างไว้ภายนอกพื้นที่เขตทาง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
17. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	1. ใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ และเครื่องจักรที่จะทำให้เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุด เช่น ใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอกบริเวณที่ผ่านชุมชนหนาแน่น รวมถึงการลดพลังงานในการตอกเสาเข็ม	⊗	มีการเลือกใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรที่เกิดเสียงต่ำในกิจกรรมก่อสร้าง รวมทั้งปัจจุบันไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังบริเวณที่ผ่านพื้นที่ชุมชน มีเพียงกิจกรรมการปูผิวลาดยางแอสฟัลท์บนสะพานยกระดับ จึงไม่สามารถประเมินผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ ● มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.3-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line))				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของแผนฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของแผนฯ
1. แผนการจัดการลดผลกระทบต่อการจราจร แผนการจัดการจราจร 1) การก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการในบริเวณที่ติดกับทางหลวงสายหลัก เช่น ทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2) เป็นต้น จำเป็นต้องมีการจัดเส้นทางจราจรให้เหมาะสม โดยการจัดการจราจรส่วนใหญ่ใช้วิธีปิดช่องจราจร 1 ช่องทาง แล้วจัดทำทางเบี่ยงชั่วคราวโดยติดตั้งแผงคอนกรีตกั้นบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีป้ายไฟ สัญญาณเตือนและอุปกรณ์ควบคุมการจราจรต่างๆ ตามแบบ และข้อบังคับของกรมทางหลวง รวมทั้งจัดเจ้าหน้าที่จราจรและพนักงานโบกรถปฏิบัติงานประจำตลอดเวลาช่วงกลางคืนจะจัดให้มีไฟแสงสว่าง และไฟเตือนบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะปรับสภาพถนนให้ใช้สัญจรได้ตามปกติ	⊗	แนวเส้นทางโครงการที่ติดกับทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) อยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 24 ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามทางหลวงหมายเลข 4 แล้วเสร็จ และเปิดการสัญจรได้ตามปกติ โดยที่ผ่านมาไม่พบปัญหาด้านการจราจร บริเวณถนนดังกล่าว ส่วนแนวเส้นทางโครงการที่ติดกับทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2) ไม่ได้อยู่ในโครงการก่อสร้างโครงการสัญญาณนี้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
ผลกระทบต่อการคมนาคมในระยะก่อสร้าง 1) ต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบเกี่ยวกับกำหนดการก่อสร้าง และแนะนำเส้นทางอื่นๆ ที่สามารถเลี่ยงเส้นทางที่ใช้ในการก่อสร้าง	●	มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการ โดยมีรายละเอียดโครงการ ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ รูปแบบการก่อสร้าง พร้อมป้ายแนะนำเส้นทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบเกี่ยวกับกำหนดการก่อสร้าง และขอแนะนำในการหลีกเลี่ยงเส้นทาง จะทำให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถวางแผนหลีกเลี่ยงการจราจรช่วงที่ผ่านแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง และจากการตรวจสอบไม่พบปัญหาความไม่สะดวกในการเดินทาง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพมาก
2) ต้องควบคุมและบังคับการใช้กฎจราจรสำหรับบุคลากรของโครงการอย่างเคร่งครัด เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ	●	มีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถชียนพาหนะของโครงการ ให้ปฏิบัติตามกฎจราจร และขับชียนพาหนะด้วยความระมัดระวัง จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุ และการทำผิดกฎจราจรจากการขนส่งวัสดุก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุก่อสร้าง หรือยานพาหนะต่างๆ ของโครงการ จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ ● มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.3-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของแผนฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของแผนฯ
1. แผนการจัดการลดผลกระทบต่อการจราจร (ต่อ) ผลกระทบต่อการคมนาคมในระยะก่อสร้าง (ต่อ) 3) ต้องติดตั้งสัญญาณเตือนภัย สัญญาณไฟ ป้ายเตือน และป้ายห้าม สำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนให้เห็นได้อย่างเด่นชัด ก่อนถึงพื้นที่โครงการ อย่าง น้อย 500 เมตร ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน	●	มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ ก่อสร้าง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 500 เมตร รวมทั้งมี เครื่องหมายสะท้อนแสง และติดตั้งไฟกระพริบบน Concrete Barrier ตลอดแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ ซึ่งสามารถ มองเห็นได้อย่างชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน จึงถือ ว่ามีประสิทธิผล	●	จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุจากความไม่เพียงพอของ แสงสว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก
4) หลังการก่อสร้างแล้วเสร็จก่อนคืนผิวจราจรต้องซ่อมแซม ปรับปรุงให้อยู่ ในสภาพเดิมหรือดีกว่า	⊗	โครงการฯ ตอน 24 อยู่ระหว่างก่อสร้าง จึงยังไม่จำเป็นต้อง ปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ กำหนด จึงไม่สามารถประเมิน ประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่แผนปฏิบัติการฯ กำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
2. แผนการจัดการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ การป้องกันและลดผลกระทบในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียด 1) ออกแบบขนาดช่องเปิด และสะพาน เพื่อการระบายน้ำตามหลักการทาง อุทกวิทยาให้เพียงพอ และสอดคล้องกับทิศทางการระบายน้ำในพื้นที่	●	มีการออกแบบโครงสร้างระบบระบายน้ำของโครงการ ตามที่ แผนปฏิบัติการกำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	เนื่องจากมีการปฏิบัติตามที่แผนปฏิบัติการฯ กำหนดครบถ้วน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพมาก
การป้องกันและลดผลกระทบในระยะก่อสร้าง 1) กรมทางหลวง ซึ่งเป็นเจ้าของโครงการต้องแจ้งผู้รับเหมาให้ทราบถึง เงื่อนไขมาตรการลดผลกระทบด้านการระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม ที่ ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม เพื่อให้ผู้รับเหมาได้นำมาตรการต่างๆ ไปประกอบแผนการ ดำเนินงานก่อสร้างและนำเสนอให้กรมทางหลวงเห็นชอบก่อนเริ่มการ ก่อสร้าง	●	กรมทางหลวง กำชับผู้รับเหมาให้มีการปฏิบัติตามมาตรการ ป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	เนื่องจากมีการปฏิบัติตามที่แผนปฏิบัติการฯ กำหนดครบถ้วน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ ● มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.3-1				
การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของแผนฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของแผนฯ
<p>2. แผนการจัดการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ (ต่อ)</p> <p><u>การป้องกันและลดผลกระทบในระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u></p> <p>2) กรมทางหลวง ในฐานะเจ้าของโครงการ ต้องกำกับดูแลให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามแผนงานที่เสนอไว้ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> - ทำการปรับปรุงแก้ไขปัญหาที่ทำให้เกิดน้ำท่วมขังในปัจจุบัน เช่น ปัญหาระดับพื้นที่ต่ำเกินไป หรือระดับปากท่อระบายน้ำไม่เหมาะสม - ตรวจสอบสภาพท่อ ทางระบายน้ำตลอดแนวการก่อสร้างโครงการ หากพบว่ามี การอุดตัน มีดินทรายทับถมหรือวัสดุกีดขวางต้องรีบดำเนินการนำออกโดยเร็ว เพื่อมิให้เกิดขบวนการระบายน้ำ พร้อมกับตรวจสอบประสิทธิภาพการป้องกันการชะล้างพังทลาย เพื่อมิให้เกิดปัญหาต่อเนื่องถึงการระบายน้ำ - การก่อสร้างถนนและสะพานทางเบี่ยง ต้องไม่ปิดกั้นการระบายน้ำตามธรรมชาติและต้องมีการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำอย่างน้อยในช่วง 24 ชั่วโมง หลังฝนตกหนัก 	●	กรมทางหลวง กำกับผู้รับเหมาให้มีการปฏิบัติตามแผนงาน โดยดำเนินการก่อสร้างระบบระบายน้ำของโครงการ ตามที่มาตรการกำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	ผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก
<p>3) กรมทางหลวง ต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาให้มีการจัดวางระบบระบายน้ำที่เหมาะสมและเพียงพอ สำหรับพื้นที่ก่อสร้างสำนักงานฯ บ้านพักคนงานก่อสร้าง บ้านพักเจ้าหน้าที่ อาคารควบคุมด่านฯ และสถานีบริการทางหลวง โดยต้องคำนึงถึงความลาดชันของพื้นที่ การซึมและการไหลของน้ำตลอดจนพื้นที่รับน้ำ ทั้งนี้ จะต้องไม่เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ที่กำลังดำเนินการก่อสร้าง ขณะเดียวกันก็ต้องไม่ทำให้เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ข้างเคียง โดยอาจนำระบบการท่อน้ำมาใช้ เช่น การสร้างบ่อพักน้ำก่อนระบายออก</p>	●	กรมทางหลวงร่วมกับผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการสร้างรางระบายน้ำรอบพื้นที่สำนักงานควบคุมโครงการฯ และบ้านพักคนงานก่อสร้าง จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่โดยรอบ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	ผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ ● มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.3-1

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของแผนฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของแผนฯ
3. แผนการจัดการลดผลกระทบต่อการโยกย้ายและการเวนคืน 1) กรมทางหลวงจัดให้มีการประชาสัมพันธ์ให้กับประชาชนในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการทราบถึงระยะเวลาการก่อสร้างและขั้นตอนการก่อสร้าง เพื่อป้องกันไม่ไห้ประชาชนเข้ามาปลูกพืช หรือทำการเกษตรในพื้นที่เขตทาง เพื่อลดผลกระทบด้านความขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้น	●	มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการ โดยมีรายละเอียดโครงการ ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ รูปแบบการก่อสร้าง บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบการบุกรุกพื้นที่ภายนอกเขตทาง จึงถือว่าแผนปฏิบัติการฯ มีประสิทธิภาพมาก
4. แผนการจัดภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการลาดคันทาง ปลูกพืชคลุมดินที่ช่วยในการยึดเกาะหน้าดิน เช่น หญ้า กระตุมทอง ดาดตะกั่ว เป็นต้น โดยอาจจะปลูกด้วยการเจาะหลุมเป็นจุด ๆ เรียงกันเป็นแถว เพื่อปล่อยให้เจริญเติบโตคลุมพื้นที่หน้าดิน หรือโดยการหว่านเมล็ดและปุ๋ยแล้วรดน้ำ	●	โครงการฯ ตอน 24 ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างลาดคันทางแล้วเสร็จ รวมทั้งได้มีการปลูกหญ้าคลุมดินบริเวณลาดคันทางแล้วเสร็จ โดยการหว่านเมล็ดและปุ๋ยแล้วรดน้ำ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบพบว่า พืชคลุมดินมีการเจริญเติบโตดี รวมทั้งไม่พบการชะล้างหน้าดิน จึงถือว่าแผนปฏิบัติการฯ มีประสิทธิภาพมาก
เกาะกลาง ดันไม้สำหรับปลูกบริเวณร่องน้ำกลางถนน พันธุ์ไม้ที่ปลูกควรเป็นพันธุ์ไม้ยืนต้นระดับกลางและระดับสูง เช่น สะเดา เสลา ตะแบก กระถินณรงค์ ทรงบาดาล เป็นต้น ลักษณะการปลูกเป็นแถวที่ระยะห่างเท่า ๆ กัน ประมาณ 8.0-10.0 เมตร ปลูกเป็นแถวคู่ระหว่างร่องน้ำ และมีระยะห่างจากขอบไหล่ทางประมาณ 3.50 เมตร ระยะห่างระหว่างแถวประมาณ 3.0-5.0 เมตร หรือปลูก 4 แถวสลับฟันปลา	⊗	การปลูกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะดำเนินการโดยโครงการ O&M ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง และระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการปลูกต้นไม้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ ● มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.3-1

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)

แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของแผนฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของแผนฯ
4. แผนการจัดภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ) เขตทาง บริเวณพื้นที่เขตทางสองข้างมีพื้นที่ที่สามารถปลูกต้นไม้ได้ (Planting Zone) ในขนาดต่างๆ กัน ขึ้นอยู่กับขนาดของพื้นที่ที่เหลือและระดับขั้นของการพัฒนาของคันทาง การคัดเลือกพันธุ์ไม้จะต้องไม่กีดขวางและเป็นอุปสรรคต่อการระบายน้ำ รวมทั้งจะต้องไม่ได้รับความเสียหายจากน้ำท่วมขัง โดยปลูกไม้ยืนต้นข้างละ 4 แถว เช่น กัลปพฤกษ์ ทรงบาดาล ชงโค กระถินณรงค์ เสลา ทองอุไร หางนกยูงไทย และแประล้างขวด เป็นต้น และพันธุ์ไม้พุ่ม โดยปลูกไม้ยืนต้นมีระยะห่างระหว่างต้นประมาณ 10 เมตร อยู่ด้านใน และพันธุ์ไม้พุ่มเตี้ย เช่น ประทัดไต้หวัน เทียนทอง บานเช้าสีเหลือง เป็นต้น มีระยะห่างระหว่างต้น ประมาณ 0.30 เมตร ปลูกเป็นทรงพุ่มกว้าง 0.50 เมตร ยาวประมาณ 8 เมตร ต่อช่วง ปลูกอยู่ด้านนอก โดยปลูกห่างไหล่ทางประมาณ 2.0 เมตร คิดเป็นพื้นที่ในการปลูกไม้ยืนต้นในบริเวณพื้นที่เขตทางตลอดแนวเส้นทางโครงการประมาณ 110 ไร่ โดยได้แบ่งการปลูกไม้ยืนต้นในพื้นที่เขตทางของตอนที่ 1 (กม.ที่ 0+000 ถึง กม.ที่ 71+570) เท่ากับ 71.57 ไร่ และตอนที่ 2 (กม.ที่ 71+570 ถึง กม.ที่ 119+370) เท่ากับ 38.1 ไร่	⊗	การปลูกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะดำเนินการโดยโครงการ O&M ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง และระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการปลูกต้นไม้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่แผนปฏิบัติการฯ กำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
ทางแยกต่างระดับ การจัดภูมิทัศน์จะเน้นแบบไม้ยืนต้นระดับสูง ปลูกในลักษณะคละพันธุ์คละระยะทาง คล้ายการปลูกป่า โดยระยะห่างต่อต้นไม่ต่ำกว่า 8.0 เมตร ปลูกไม้หายากทนทาน และเป็นไม้ให้ร่มเงา เช่น มะฮอกกานี ประดู่ ทองหลวง ใบด่าง เป็นต้น ส่วนพื้นดินให้ปลูกพืชคลุมดินที่ขยายพันธุ์ได้ง่าย เช่น ผักเป็ด กระจุมทองเลื้อย เป็นต้น หรือปลูกหญ้า	⊗	เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างทางแยกต่างระดับ ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ ● มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.3-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของแผนฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของแผนฯ
4. แผนการจัดภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ) บริเวณพื้นที่ศูนย์บริการทางหลวงและสถานีบริการทางหลวง ปลูกต้นไม้ต้นที่มีทรงพุ่มสวยงาม มีดอกสีสวยงาม หรือให้ร่มเงา (บริเวณที่ จอดรถ) เช่น หูกะจิง ประดู่ แคนตาลูป เป็นต้น เพราะเป็นพื้นที่ที่มีผู้เข้าใช้ ปริมาณมากต้องเน้นความสวยงามและประโยชน์ใช้สอยเป็นหลัก ส่วนไม้ พุ่ม เล็กไม้ที่มีสีสนสวยงามเช่นกัน เช่น เฟื่องฟ้า เข็ม เทียนทอง ช้อนทอง เป็นต้น	⊗	กิจกรรมการก่อสร้างพื้นที่ศูนย์บริการทางหลวงและสถานี บริการทางหลวง ไม่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 24 จึง ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากยังไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
5. แผนการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน ผู้รับเหมาก่อสร้าง 1) ประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อดำเนินการที่สอดคล้อง และแก้ไขปัญหาาร่วมกันในระหว่างก่อสร้าง	●	มีการประสานงานกับหน่วยในท้องถิ่นเพื่อแก้ปัญหาเรื่อง ร้องเรียนร่วมกันในระหว่างก่อสร้างโครงการ จึงถือว่ามี ประสิทธิผล	●	จากการตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาไม่พบข้อร้องเรียนจาก ชุมชนในพื้นที่ จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก
2) เผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนเข้าใจในลักษณะและขั้นตอนในระยะ ก่อสร้างพร้อมทั้งจัดเจ้าหน้าที่ดูแล และอำนวยความสะดวกด้านการจราจร ระหว่างที่มีกิจกรรมก่อสร้าง โดยเฉพาะในช่วงที่ก่อสร้างตัดผ่านถนนหรือ คลองและเส้นทางที่ท้องถิ่นใช้งานประจำ	●	มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการ โดยมี รายละเอียดโครงการ ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ รูปแบบการก่อสร้าง บริเวณพื้นที่ ก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก ด้านการจราจร คอยดูแลการจราจรบริเวณพื้นที่ ก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้น และ จุดสิ้นสุดการก่อสร้าง ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ทราบถึง รายละเอียดโครงการ จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก
3) การเข้าปฏิบัติงานต่างๆ ในพื้นที่จะต้องแจ้งให้ชุมชนทราบล่วงหน้า โดย ผ่านทางผู้นำชุมชนอย่างน้อย 15 วัน	●	มีการประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และ ประชาชนในพื้นที่ทราบล่วงหน้า จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาไม่พบข้อร้องเรียนจาก ชุมชนในพื้นที่ จึงถือว่าแผนปฏิบัติการมีประสิทธิภาพมาก
กรมทางหลวง/ผู้รับสัมปทาน (ต่อ) 1) ให้คำแนะนำผู้ถือกรรมสิทธิ์ที่ดินและทรัพย์สินที่ถูกแบ่งแยกในการ ดำรงชีวิตและประกอบอาชีพ	●	สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวง ดำเนินการให้ คำแนะนำต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ พร้อมทั้งจัดการรับ ฟังความคิดเห็นต่อโครงการก่อนที่จะเริ่มต้นดำเนินการ ก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการครบถ้วน จึงถือว่า ประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก

○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ

● มีประสิทธิภาพน้อย

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 6.3-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (เฉพาะช่วง กม.1+119 ถึง กม.9+856 (Spur Line)) (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของแผนฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของแผนฯ
5. แผนการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน (ต่อ) <u>กรมทางหลวง/ผู้รับสัมปทาน</u> 2) ตั้งหน่วยรับเรื่องราวร้องทุกข์ที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการที่เขตและ แขวงทางหลวงเพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบต่างๆ เพื่อเร่งแก้ไขและ อำนวยความสะดวกให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ (ทั้งนี้สืบเนื่องจาก หน่วยมวลชนสัมพันธ์ที่จัดตั้งในช่วงก่อนก่อสร้าง)	●	จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำไว้ที่สำนักงานควบคุม การก่อสร้างโครงการ และจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียนติดตั้ง ไว้บริเวณด้านหน้าสำนักงานโครงการ เพื่อรับข้อร้องเรียนจาก ผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง จึงถือว่ามี ประสิทธิผล	●	มีการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการครบถ้วน จึงถือว่ามี ประสิทธิภาพมาก
3) ประชาสัมพันธ์เผยแพร่การดำเนินการก่อสร้างโครงการผ่านสื่อต่างๆ เป็นระยะๆ	●	มีการประชาสัมพันธ์ผลการดำเนินการก่อสร้างโครงการผ่าน ช่องทาง สื่อ Social media ได้แก่ เว็บไซต์สำนักก่อสร้างทาง ที่ 1 กรมทางหลวง และ Youtube Channel (My Way Thailand) จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	มีการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการครบถ้วน จึงถือว่ามี ประสิทธิภาพมาก
4) สสำรวจทัศนคติ ข้อเสนอแนะ และข้อคิดเห็นของประชาชนใกล้เคียงพื้นที่ โครงการเพื่อนำมาพิจารณาประกอบในการพัฒนาการปฏิบัติงานและ ปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะ ก่อสร้าง ให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน	●	มีการสำรวจทัศนคติ ข้อเสนอแนะ และข้อคิดเห็นของ ประชาชนในระยะ 500 เมตร จากเขตทาง เพื่อเสนอแนะ และปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขเพื่อลดผลกระทบในระยะก่อสร้างของประชาชนใน พื้นที่ที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน จึงถือว่ามี ประสิทธิผล	●	มีการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการครบถ้วน จึงถือว่ามี ประสิทธิภาพมาก
5) ประชุมกลุ่มย่อยประชาชนและองค์กรประชาชน โดยเฉพาะกลุ่มผู้ได้รับ ผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ เพื่อติดตามตรวจสอบชีวิตความเป็นอยู่ การให้ความช่วยเหลือ และรับฟังความคิดเห็นซึ่งมีประโยชน์ในการ ดำเนินการพัฒนาโครงการในรายละเอียดที่สัมพันธ์กับคุณภาพชีวิตของ ประชาชน	●	กรมทางหลวงได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของชุมชนก่อน เริ่มการก่อสร้าง รายละเอียดประกอบด้วย ความเป็นมา โครงการ รูปแบบการก่อสร้าง วัตถุประสงค์ รายละเอียด โครงการ เบอร์โทรศัพท์ติดต่อ และจัดให้มีการติดตั้งกล่องรับ เรื่องร้องเรียนไว้ที่บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง โครงการ เพื่อรับข้อคิดเห็นที่เป็นข้อเสนอแนะต่อโครงการ จึง ถือว่ามีประสิทธิผล	●	มีการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการครบถ้วน จึงถือว่ามี ประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ ● มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ / ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

บทที่ 7

สรุปผลการดำเนินการและข้อเสนอแนะ

บทที่ 7

สรุปผลการดำเนินการและข้อเสนอแนะ

7.1 สรุปผลการดำเนินการ

การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี มีระยะเวลาดำเนินการตามสัญญาทั้งสิ้น 720 วัน โดยเริ่มดำเนินการเมื่อวันที่ 24 มีนาคม พ.ศ. 2566 และสิ้นสุดสัญญาในวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2568 เมื่อพิจารณาสถานะของการก่อสร้างปรับปรุงโครงการ พบว่า ปัจจุบัน กรมทางหลวงได้รับงบประมาณในการก่อสร้างแนวเส้นทาง ทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี โดยได้ผนวกรวมแนวเส้นทางระหว่าง กม.1+119.007 LT/ กม.1+225 RT บริเวณทางแยกต่างระดับนครชัยศรี อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม และสิ้นสุดที่ กม.9+856 ระยะทางรวม 8.737 กิโลเมตร ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ เป็นแนวเส้นทางเชื่อมต่อของทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ปัจจุบัน (สิงหาคม พ.ศ. 2566) ยังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง โครงการฯ ตอน 24

จากการดำเนินการติดตามตรวจสอบรายละเอียดโครงการ การทบทวนรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง และผลการทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมาย สามารถสรุปผลการดำเนินงานระหว่างเดือนมีนาคม พ.ศ. 2566-ปัจจุบัน ได้ดังนี้

7.1.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จากการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม สามารถสรุปได้ดังนี้ (ตารางที่ 7.1-2 และตารางที่ 7.1-2)

มีการปฏิบัติตามมาตรการครบถ้วน	78	มาตรการ
มีการปฏิบัติตามมาตรการไม่ครบถ้วน	2	มาตรการ
มาตรการที่ไม่ได้ปฏิบัติ	2	มาตรการ
มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้	22	มาตรการ
มาตรการที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ	9	มาตรการ
รวม	113	มาตรการ

2) ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม : ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการครบถ้วน ยกเว้น “แผนการจัดภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ” เนื่องจากยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 7.1-1 และตารางที่ 7.1-2

ตารางที่ 7.1-1			
สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ไม่ปฏิบัติ			
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไข
ทรัพยากรดิน / คุณภาพน้ำผิวดิน	ก่อสร้างสำนักงานก่อสร้างโครงการหรือที่พักคนงาน ให้ห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 150 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดินและการปนเปื้อนน้ำทั้งจากสำนักงานโครงการและที่พักคนงานชั่วคราวลงสู่แหล่งน้ำ	สำนักงานโครงการอยู่ห่างจากคลองท้องไทร เป็นระยะทางประมาณ 100 เมตร ส่วนบ้านพักคนงานก่อสร้างอยู่ประชิดกับคลองท้องไทร	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียแบบบ่อเกรอะ-บ่อซึม สำหรับรองรับน้ำเสียจากบ้านพักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมโครงการ รวมทั้งมีการประสานงานให้เทศบาลตำบลแหลมบัวมาสูบน้ำเสียออกจากระบบบำบัดน้ำเสียเป็นครั้งคราว โดยน้ำเสียหลังผ่านการบำบัดจะซึมลงสู่ดิน และระเหยแห้งไป โดยไม่มีการระบายลงสู่คลองท้องไทรแต่อย่างใด
นิเวศวิทยาทางน้ำ	ก่อสร้างสำนักงานก่อสร้างโครงการหรือที่พักคนงาน ให้ห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 150 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดินและการปนเปื้อนน้ำทั้งจากสำนักงานโครงการและที่พักคนงานชั่วคราวลงสู่แหล่งน้ำ	สำนักงานโครงการอยู่ห่างจากคลองท้องไทร เป็นระยะทางประมาณ 100 เมตร ส่วนบ้านพักคนงานก่อสร้างอยู่ประชิดกับคลองท้องไทร	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียแบบบ่อเกรอะ-บ่อซึม สำหรับรองรับน้ำเสียจากบ้านพักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมโครงการ รวมทั้งมีการประสานงานให้เทศบาลตำบลแหลมบัวมาสูบน้ำเสียออกจากระบบบำบัดน้ำเสียเป็นครั้งคราว โดยน้ำเสียหลังผ่านการบำบัดจะซึมลงสู่ดิน และระเหยแห้งไป โดยไม่มีการระบายลงสู่คลองท้องไทรแต่อย่างใด

ตารางที่ 7.1-2			
สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่มีการปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน			
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไข
ทรัพยากรดิน / คุณภาพน้ำผิวดิน	ควบคุมการเคลื่อนย้าย การใช้งานเครื่องจักร-อุปกรณ์ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้วในพื้นที่ซ่อมบำรุง และควรตั้งหน่วยซ่อมบำรุงให้ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 150 เมตร	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดพื้นที่ซ่อมบำรุงไว้ภายในพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง รวมทั้งมีการกำชับให้คนงานก่อสร้างมีการเคลื่อนย้ายและใช้งานเครื่องจักร-อุปกรณ์ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น รวมทั้งมีการจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้ว เพื่อนำกลับไปใช้ในการทาแบบและซ่อมเครื่องมือ เพื่อป้องกันสนิม อย่างไรก็ตาม บ้านพักคนงานดังกล่าวตั้งอยู่บริเวณทางหลวงชนบท นรฐ1012 ซึ่งอยู่ประชิดกับคลองท้องไทร	เผื่อระวังไม่ให้มีการทิ้งน้ำมัน หรือของเสียจากการซ่อมบำรุง ลงสู่แหล่งน้ำ
นิเวศวิทยาทางน้ำ	ควบคุมการเคลื่อนย้าย การใช้งานเครื่องจักร-อุปกรณ์ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้วในพื้นที่ซ่อมบำรุง และควรตั้งหน่วยซ่อมบำรุงให้ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 150 เมตร	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดพื้นที่ซ่อมบำรุงไว้ภายในพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง รวมทั้งมีการกำชับให้คนงานก่อสร้างมีการเคลื่อนย้ายและใช้งานเครื่องจักร-อุปกรณ์ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น รวมทั้งมีการจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้ว เพื่อนำกลับไปใช้ในการทาแบบและซ่อมเครื่องมือ เพื่อป้องกันสนิม อย่างไรก็ตาม บ้านพักคนงานดังกล่าวตั้งอยู่บริเวณทางหลวงชนบท นรฐ1012 ซึ่งอยู่ประชิดกับคลองท้องไทร	เผื่อระวังไม่ให้มีการทิ้งน้ำมัน หรือของเสียจากการซ่อมบำรุง ลงสู่แหล่งน้ำ

7.1.2 สรุปผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ และประสิทธิผล ของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการวิเคราะห์ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า มาตรการที่มีการปฏิบัติตามครบถ้วน เป็นมาตรการที่สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น จึงถือว่าเป็นมาตรการที่มีประสิทธิภาพมาก ส่วนมาตรการที่มีการปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน หรือไม่ได้ปฏิบัติ นับเป็นมาตรการที่ไม่มีประสิทธิผล และเป็นมาตรการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ ซึ่งสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ และแผนปฏิบัติการฯ ได้ดังนี้

1) ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

มาตรการที่มีประสิทธิภาพมาก	79	มาตรการ
มาตรการที่มีประสิทธิภาพน้อย	0	มาตรการ
มาตรการที่ไม่มีประสิทธิภาพ	0	มาตรการ
มาตรการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	34	มาตรการ
รวม	<u>113</u>	มาตรการ

2) ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

แผนปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพมาก	17	มาตรการ
แผนปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพน้อย	0	มาตรการ
แผนปฏิบัติการที่ไม่มีประสิทธิภาพ	0	มาตรการ
แผนปฏิบัติการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	6	มาตรการ
รวม	<u>23</u>	มาตรการ

7.1.3 สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
ระดับเสียง	- ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) - Leq 24 hr ไม่เกิน 70 dB(A) - Lmax ไม่เกิน 115 dB(A)	ผลการตรวจวัดระดับเสียง บริเวณโรงเรียน พลุยจาดูจินดา ระหว่างวันที่ 24-28 พฤษภาคม พ.ศ.2566 พบว่า มีค่าเป็นไปตาม เกณฑ์มาตรฐาน	-	-
การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ	- ประสิทธิภาพการระบายน้ำ - การสะสมของตะกอนดินและวัชพืชบริเวณ สะพาน ท่อ และรางระบายน้ำ - สภาพปัญหาน้ำท่วมขัง บริเวณทั้ง 2 ฝั่งแนว เส้นทางและบริเวณใกล้เคียง	ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ และน้ำท่วมขัง ภายในพื้นที่โครงการและใกล้เคียงโครงการ	-	-
การคมนาคม	- สภาพการคมนาคมของโครงการ และเส้นทาง ขนส่งวัสดุก่อสร้าง สภาพการจราจร และความเสียหายของผิวจราจร	มีสภาพการจราจรที่ไม่ติดขัดไม่มีการชะลอตัว ของรถ รวมทั้งไม่พบความเสียหายจากการขนส่ง ของเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง และในการขนส่ง วัสดุก่อสร้างจะหลีกเลี่ยงช่วงเวลาที่มีการจราจรหนาแน่นในพื้นที่	-	-
	- สถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับถนนสาย อื่น	ไม่พบจุดเสี่ยงอุบัติเหตุ เพราะไม่มีจุดใดที่เกิด อุบัติเหตุ 3 ครั้ง โดยอุบัติเหตุทั้งหมดเกิดจากตัว ผู้ขับขี่ ที่ขับขี่เร็วเกินกว่ากำหนด แสงระยะ กระชั้น ซึ่งไม่ได้เป็นผลการก่อสร้างโครงการ	-	-
เศรษฐกิจ-สังคม	-	จะดำเนินการในเดือนธันวาคม พ.ศ.2566		
การใช้ที่ดิน	- การใช้พื้นที่ในเขตทาง	ไม่พบการใช้พื้นที่ หรือเคยใช้พื้นที่ สำหรับกอง เก็บวัสดุก่อสร้าง เครื่องจักร และเครื่องมือต่างๆ สำนักงานชั่วคราว บ้านพักคนงาน บริเวณนอก เขตทางโดยรอบ โดยปัจจุบันการใช้ประโยชน์ ที่ดินในเขตทางเปลี่ยนเป็นพื้นที่ถนนเรียบร้อยแล้ว		

7.2 ข้อเสนอแนะ

7.2.1 ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการ

ไม่มี

7.2.2 ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการทางหลวงที่มีการจัดทำรายงาน EIA (โครงการอื่นๆ ในอนาคต)

ไม่มี

ภาคผนวก ก
มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการ/มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ



ที่ ทศ 1009.4/ 5770

ถึง บริษัท เอสดีคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด

ด้วย กรมทางหลวง ได้เสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - ะอำ ซึ่งจัดทำรายงานฯ โดยบริษัท เอสดีคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมดำเนินการตามขั้นตอนการพิจารณาอนุญาตฯ เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2553 และคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคมนาคมของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน ได้พิจารณาในการประชุมครั้งที่ 4/2554 เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2554 ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติให้นำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - ะอำ ของ กรมทางหลวง ซึ่งได้ปรับปรุงข้อมูลจนครบถ้วนตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการสิ่งแวดล้อมคมนาคมของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชนแล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณา เพื่อให้ความเห็นประกอบพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป โดยกำหนดมาตรการให้กรมทางหลวงนำไปปฏิบัติตามรายละเอียดที่แนบ สำนักงานฯ จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป



สำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โทรศัพท์ 0-2265-6500 ต่อ 6805
โทรสาร 0-2265-6616



ที่ ทศ 1009.4/ 5727

สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
60/1 ซอยพิบูลย์วัฒนา 7 ถนนพระรามที่ 6
กรุงเทพฯ 10400

22 มิถุนายน 2554

เรื่อง แจ้งผลการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
สายนครปฐม - ะอำ ของ กรมทางหลวง

เรียน อธิบดีกรมทางหลวง

อ้างถึง หนังสือ กรมทางหลวง ที่ คค 0633.3/8351 ลงวันที่ 28 ธันวาคม 2553

สิ่งที่ส่งมาด้วย ผลการพิจารณาการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
สายนครปฐม - ะอำ ของ กรมทางหลวง

ด้วย กรมทางหลวง ได้ส่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - ะอำ มีจุดเริ่มต้นจากอำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม และจุดสิ้นสุดที่อำเภอท้ายเหมือง จังหวัดพังงา ซึ่งบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนพหลโยธิน) โดยมีระยะทางรวมประมาณ 119 กิโลเมตร ซึ่งจัดทำรายงานฯ โดย บริษัท เอสดีคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณา ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้พิจารณาว่ารายงานดังกล่าว เสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคมนาคม ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน ในการประชุมครั้งที่ 4/2554 เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2554 ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติให้นำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - ะอำ ของ กรมทางหลวง ซึ่งได้ปรับปรุงข้อมูลจนครบถ้วนตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคม ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชนแล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณา เพื่อให้ความเห็นประกอบพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป โดยกำหนดมาตรการให้กรมทางหลวง นำไปปฏิบัติ ความละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย อนึ่ง ในการนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ขอให้กรมทางหลวง จัดส่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - ะอำ

ฉบับหลัก ...

2

ฉบับหลักจำนวน 12 เล่ม และรายงานฉบับสรุปสำหรับผู้บริหาร จำนวน 42 เล่ม พร้อมแผ่นบันทึกข้อมูล (CD-ROM) จำนวน 42 แผ่น ซึ่งบันทึกข้อมูลเช่นเดียวกับรายงานฉบับหลักในรูปแบบของ Digital File (pdf) / Adobe Acrobat เพื่อเป็นเอกสารอ้างอิงและสั่งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป ทั้งนี้ สำนักงานฯ ได้แจ้งบริษัท แอสติคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด พิจารณาดำเนินการต่อไปด้วยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายสันติ บุญประทีป)

รองเลขาธิการฯ รักษาการแทน

พระราชพิธีทักษิณานุประทาน โดยนายและนายพรหมเทพธรรมพรพิทักษ์และส.อ.อ.อ.

ผลการพิจารณาของคณะกรรมการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง - สะพานของ กรมทางหลวง

จากการประชุมคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคมนาคม ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน พิจารณาในคราวประชุมครั้งที่ 4/2554 เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2554 ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติให้นำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - สะพานของ กรมทางหลวง ซึ่งได้รับข้อมูลจนครบถ้วนความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคม ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชนแล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณา เพื่อให้ความเห็นประกอบองค์การพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป โดยกำหนดมาตรการให้กรมทางหลวงนำไปปฏิบัติ ดังนี้

1. กรมทางหลวง ต้องจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์โครงการให้แล้วเสร็จก่อนก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมทางหลวงชนบท กรมโยธาธิการและผังเมือง องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชน เป็นต้น จะได้รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานของโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการ เพื่อความเข้าใจอันดีต่อกันและป้องกันร้องเรียน

2. มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่กรมทางหลวง ต้องปฏิบัติ มีดังนี้

2.1 กรมทางหลวง จะต้องดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - สะพาน และนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างบริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้างและ/หรือบริษัทผู้ดำเนินการ รวมทั้งหมดรวม 20 แห่ง และกำกับให้บริษัทผู้จ้าง ออกแบบก่อสร้างและ/หรือบริษัทผู้ดำเนินการโครงการ ให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - สะพาน อย่างเคร่งครัดตลอดอายุโครงการ

2.2 กรมทางหลวง จะต้องรับผิดชอบดำเนินการ รวมทั้งหมดรวม 20 แห่ง และกำกับให้บริษัทผู้จ้าง ออกแบบก่อสร้างและ/หรือบริษัทผู้ดำเนินการโครงการ ให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - สะพาน อย่างเคร่งครัดตลอดอายุโครงการ

2.3 กรมทางหลวง จะต้องจัดทำแผนปฏิบัติการ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้นำดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - สะพานที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการฯ ภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับปฏิบัติ ตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมโครงการดังกล่าว ซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนกรมทางหลวง กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ผู้แทนจากสำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 5 ผู้แทนจากสำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 8 ผู้แทนจาก

สำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โทรศัพท์ 0-2265-6500 ต่อ 6805

โทรสาร 0-2265-6616

ผู้อำนวยการ

นางสาวสุภาวดี ช่างเหล็ก

ผู้อำนวยการสำนักงาน

สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

จังหวัดนครปฐม ราชบุรี สมุทรสงคราม และเพชรบุรี องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชน เป็นต้น เพื่อกำกับและดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานดังกล่าว

2.4 กรมทางหลวง จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานฯ และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวในรอบ 6 เดือน ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ

3. ให้กรมทางหลวง ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามรายงานฯ ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคม ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน โดยกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการที่ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของโครงการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ และเป็นมาตรการที่เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าหรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว ให้เสนอหน่วยงานกำกับตามกฎหมายในพื้นที่ และสำเนาแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขมาตรการนั้น กระทบต่อสาระสำคัญของโครงการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานฯ ให้จัดสร้างรายงานการปรับปรุงแก้ไข และวิเคราะห์ผลกระทบในส่วนที่เปลี่ยนแปลงแก้ไข เสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาก่อนดำเนินการ

4. ในขั้นก่อสร้างและดำเนินการโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียน กรมทางหลวง และหรือบริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง บริษัทผู้ดำเนินการโครงการ จะต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาหาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ **มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม** **และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม** **โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ**

รายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ของ กรมทางหลวง

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
1.มาตรการทั่วไป		<p>1.กรมทางหลวงต้องจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์โครงการให้แล้วเสร็จก่อนก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมทางหลวงชนบท กรมโยธาธิการและผังเมือง องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชน เป็นต้น จะได้รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานของโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการ เพื่อความเข้าใจอันดีต่อกันและป้องกันเรื่องร้องเรียน</p> <p>2.มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่กรมทางหลวง ต้องปฏิบัติมีดังนี้</p> <p>2.1 กรมทางหลวงจะต้องดำเนินการตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ และนำไปกำหนด</p>	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
1.มาตรการทั่วไป (ต่อ)		<p>เป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างบริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือบริษัทผู้ดำเนินการ โครงการ</p> <p>2.2 กรมทางหลวงจะต้องรับผิดชอบดำเนินการ รวมทั้ง ควบคุม ดูแล และกำกับให้บริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือบริษัทผู้ดำเนินการ โครงการ ให้ปฏิบัติตามการ ป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ ติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ใน รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำอย่าง เคร่งครัดตลอดอายุโครงการ</p> <p>2.3 กรมทางหลวง จะต้องจัดหานบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมและ การปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โครงการทาง หลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ตามที่เสนอ ไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยคั้ง งบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการภายใต้การ กำกับดูแลของกรมทางหลวง และแต่งตั้งคณะกรรมการ กำกับการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โครงการ ดังกล่าว ซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนกรมทางหลวง กรม ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ผู้แทนจากสำนักงาน สิ่งแวดล้อมภาคที่ 5 ผู้แทนจากสำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 8 ผู้แทนจากจังหวัดนครปฐม ราชบุรี สมุทรสงคราม และ</p>	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
1.มาตรการทั่วไป (ต่อ)		<p>เพชรบุรี องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชน เป็นต้น เพื่อกำกับและดูแลการติดตามตรวจสอบและการ ปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ใน รายงานดังกล่าว</p> <p>2.4 กรมทางหลวง จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตาม มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่ กำหนดไว้ในรายงานฯและรายงานผลการปฏิบัติตาม มาตรการดังกล่าวในรอบ 6 เดือน ให้สำนักงานนโยบาย และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ</p> <p>3. ให้กรมทางหลวง ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและ ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามรายงานฯซึ่งผ่านการ พิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงาน การวิเคราะห์ผลกระทบด้านคมนาคม ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมเอกชน โดยกรณีที่มีการ เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการที่ไม่ กระทบต่อสาระสำคัญของโครงการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ และเป็นมาตรการที่เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าหรือ เทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์</p>	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
1.มาตรการทั่วไป (ต่อ)		<p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯแล้ว ให้เสนอหน่วยงานกำกับตามกฎหมายในพื้นที่และเจ้าพนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ กรณีที่การเปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขมาตรการนั้น กระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานฯ ให้จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไข และวิเคราะห์ผลกระทบในส่วนที่เปลี่ยนแปลงแก้ไข เสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯพิจารณา ก่อนดำเนินการ</p> <p>4.ในขั้นก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียน กรมทางหลวงและ/หรือบริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง บริษัทผู้ดำเนินการโครงการ จะต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไข โดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป</p>	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม 2.1 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ที่ กม.49+630 ซึ่งต้องก่อสร้างฐานรากสะพานและเสาตอม่อจำนวน 2 ตอม่อลงในแม่น้ำ โดยขนาดตอม่อละ 11.4X15.5 เมตร ซึ่งลักษณะของตอม่อที่จะก่อสร้างดังกล่าวจะมีความโค้งของมุม ซึ่งจะสามารถลดการกัดเซาะของกระแสน้ำได้มากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ผลจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ พบว่า ในช่วงของฤดูน้ำหลาก ความเร็วของน้ำบริเวณรอบๆตัวตอม่อสะพานจะมีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ในขณะที่สภาพการไหลของแม่น้ำในช่วงความยาวประมาณ 1 กิโลเมตร จะไม่มีการเปลี่ยนแปลงมากนักทั้งทิศทางการไหลของน้ำและการกระจายความเร็วตลอดหน้าตัดลำน้ำ กล่าวคือความเร็วของน้ำบริเวณด้านข้างของตอม่อจะมีค่าเพิ่มขึ้น ในขณะที่ความเร็วของน้ำจะลดลงที่บริเวณด้านหน้าของตอม่อ เนื่องจากเป็นบริเวณที่น้ำไหลเข้าปะทะสิ่งกีดขวางและบริเวณด้านหลังของตอม่อ ความเร็วของน้ำจะลดลงไปจากเดิมเล็กน้อย เป็นระยะทางประมาณ 100 เมตร ทั้งนี้ ผลจาก</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <p>ในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดของโครงการ ต้องคำนึงถึงการป้องกันการกัดเซาะบริเวณตอม่อของสะพาน (Local Scour) ตลอดจนการป้องกันคลื่นทั้งสองด้าน โดยให้ยึดถือวิธีการออกแบบโครงสร้างสะพานตามมาตรฐานของ AASHTO</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>- การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ควรคำนึงถึงผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทิศทางการไหลของน้ำให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด รวมทั้งการก่อสร้างในลำน้ำต้องเลือกในช่วงเวลาในช่วงฤดูแล้ง ซึ่งเป็นช่วงที่เหมาะสมที่สุดในการก่อสร้าง เพื่อลดระดับความรุนแรงของผลกระทบตอม่อแม่น้ำแม่กลองให้มีผลกระทบต่ำสุด และควรใช้เวลาก่อสร้างสั้นที่สุด เพื่อลดระยะเวลาเกิดผลกระทบให้ได้น้อยที่สุด</p> <p>- การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ควรออกแบบให้มีความกว้างช่วงสะพาน (Span) 120 เมตร เพื่อลดสิ่งกีดขวางในลำน้ำให้น้อยที่สุด ประกอบกับออกแบบโครงสร้างตอม่อให้มีรูปเรียบแบนวางตัวขนานไปกับลำน้ำ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>- กรมทางหลวง ต้องกำกับดูแลและติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของผู้รับเหมาก่อสร้างในการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านอุทกวิทยาน้ำผิวดินในแม่น้ำแม่กลอง</p>

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.1 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน (ต่อ)	แบบจำลองทางคณิตศาสตร์พบว่าบริเวณด้านข้างของคอม่อ ความเร็วของน้ำจะเพิ่มขึ้น แต่จะส่งผลกระทบต่อเฉพาะในพื้นที่บริเวณรอบๆคอม่อเท่านั้น ซึ่งจากการเปรียบเทียบกับความเร็ววิกฤติที่กำหนดไว้ กับค่าความเร็วดังกล่าวไม่ได้มีค่าสูงกว่าแต่อย่างใด ยกเว้นในบางพื้นที่เฉพาะบริเวณข้างคอม่อที่มีความเร็วใกล้เคียงกับค่าวิกฤติ(1.87 เมตรต่อวินาที) คาดว่าอาจจะเกิดการกัดเซาะพื้นที่ตลิ่งน้ำขึ้นได้บ้างในช่วงฤดูน้ำหลาก โดยคิดเป็นพื้นที่ประมาณ 50 ตารางเมตรและจะไม่ผลทำให้เกิดสภาพการเปลี่ยนแปลงของตลิ่งแม่น้ำทั้งสองด้าน ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงมีอยู่ในระดับต่ำจากการมีโครงสร้างคอม่อในแม่น้ำ		
	ระยะดำเนินการ ในขณะที่ผลจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ นั้นพบว่า บริเวณด้านข้างของคอม่อของสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง มีความเร็วของน้ำเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม แต่จะส่งผลกระทบต่อเฉพาะในพื้นที่บริเวณรอบๆคอม่อเท่านั้น ทั้งนี้ ความเร็วของกระแสน้ำที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมนั้นไม่ได้มีค่ามากกว่าความเร็ววิกฤติ ซึ่งจะมีผลทำให้เกิดการกัดเซาะรอบคอม่อได้ แต่อย่างไรก็ตาม ยังมีความ	ระยะดำเนินการ สภาพการเกิดการกัดเซาะรอบคอม่อสะพาน (Local Scour) ซึ่งมีลักษณะเป็นรูปเกือกม้า ดังแสดงไว้ในรูปที่ 1 (ก) ดังนั้น ต้องใช้วิธีการเติมวัสดุท้องน้ำในการป้องกันการเกิดการกัดเซาะรอบคอม่อสะพาน ทั้งนี้ ต้องพิจารณาเลือกประเภทวัสดุท้องน้ำที่มีความเหมาะสม ตลอดจนการคัดขนาดของวัสดุท้องน้ำ เพื่อให้สามารถบรรเทาและป้องกันการกัดเซาะที่จะเกิดขึ้นในบริเวณคอม่อสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลองได้ ดังแสดงไว้ในรูปที่ 1 (ข)	ระยะดำเนินการ - กรมทางหลวง ต้องกำกับดูแลโดยว่าจ้างบุคคลที่ 3 ติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงโดยตรวจวัดความเร็วของกระแสน้ำในแม่น้ำแม่กลอง หลังจากมีโครงการ โดยดำเนินการ 2 ครั้งปี ในช่วง 2 ปีแรก และจากนั้นทุก 5 ปี

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.1 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน (ต่อ)	จำเป็นต้องกำหนดมาตรการลดผลกระทบต่อการเกิดการกัดเซาะที่อาจจะเกิดขึ้นในบริเวณคอม่อสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลองด้วย		
2.2 ทรัพยากรดิน/คุณภาพน้ำผิวดิน	ระยะก่อสร้าง กิจกรรมการปรับพื้นที่ การเปิดหน้าดิน จะมีกองดินเกิดขึ้น รวมถึงการก่อสร้างฐานรากสะพานและเสาตอม่อลงในแม่น้ำแม่กลอง ทำให้พื้นที่ดังกล่าวเป็นแหล่งกำเนิดตะกอนดินเป็นปริมาณมาก หากมีฝนตกลงมา จะเกิดการชะพาตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำก่อให้เกิดความขุ่นโดยเฉพาะแม่น้ำแม่กลอง ที่กม.49+630 สำหรับน้ำเสียจากสำนักงานควบคุมงานและที่พนักงานชั่วคราวจะมีปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากห้องน้ำและห้องส้วมและกิจกรรมการใช้พื้นที่อื่น ๆ ก่อให้เกิดการปนเปื้อนและส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำได้ ส่วนผลกระทบจากการพังกระจายตะกอนในระหว่างการก่อสร้างฐานรากของคอม่อจำนวน 2 คัน ซึ่งแต่ละคอม่อมีเสาเข็มจำนวน 10 คัน ทำให้มีเสาเข็มจำนวนทั้งหมด 20 คันที่จะทำการขุดเจาะลงไปใต้มแม่น้ำ โดยปริมาณตะกอนที่พังกระจายทั้งหมดที่เกิดขึ้นประมาณ 1,526.69	ระยะก่อสร้าง - ดำเนินการวางแผนก่อสร้างไว้ในช่วงฤดูแล้ง สำหรับกิจกรรมที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดิน เช่น การปรับแนวคันทาง การก่อสร้างสะพาน โดยเฉพาะบริเวณใกล้แม่น้ำแม่กลองและแม่น้ำเพชรบุรี เป็นต้น - การก่อสร้างสะพานดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง รวมทั้งเร่งรัดการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด คงสภาพพืชพันธุ์ที่ขึ้นอยู่ริมแม่น้ำไว้ เพื่อลดปริมาณตะกอนแขวนลอยที่ถูกชะล้างสู่ลำน้ำและปลูกพืชคลุมดินทันทีหลังเสร็จงาน - จัดระบบระบายน้ำในบริเวณก่อสร้าง โดยการก่อสร้างและใช้ระบบระบายน้ำ เช่น ท่อ บ่อพักตะกอนและอื่นๆ เพื่อลดผลกระทบจากการชะล้างหน้าดิน - ควบคุมการเคลื่อนย้าย การใช้ยานเครื่องจักร-อุปกรณ์ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และจัดหาขนรองรับน้ำมันที่ไว้แล้วจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 150 เมตร - ห้ามระบายน้ำทิ้งจากที่พนักงานชั่วคราวลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติโดยเด็ดขาด - น้ำเสียจากสำนักงาน โครงการและที่พนักงานชั่วคราว	ระยะก่อสร้าง - ติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของผู้รับเหมาก่อสร้างในการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันฯ ด้านทรัพยากรดินและคุณภาพน้ำผิวดิน - ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ทั้งระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ทั้งนี้ ดำเนินการตรวจวัดในช่วงก่อนก่อสร้างเพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมหลังจากมีโครงการเกิดขึ้น ดังนี้ จุดตรวจวัด (รูปที่ 2) - แม่น้ำแม่กลอง ที่กม.49+630 ดัชนีที่ตรวจวัด - ตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน 14 ดัชนี ได้แก่ ความลึกของน้ำ, ความเร็วกระแสน้ำ, อุณหภูมิ, ความโปร่งแสง, ความเป็นกรด-ด่าง, ความนำไฟฟ้า,ค่าความสกปรกในรูปบีโอดี,ออกซิเจนละลาย,ของแข็งแขวนลอย,น้ำมันและไขมัน,

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.2 ทรัพยากรดิน/คุณภาพน้ำ ผิวดิน (ต่อ)	ดิน ในการเจาะเสาเข็มวันละ 1 คัน จะทำให้เกิด ตะกอนประมาณ 76 คันต่อวัน ซึ่งจะมีค่าสูงกว่า ตะกอนที่มีอยู่ในลำน้ำในปัจจุบัน (11.3-13.21 คัน) ทั้งนี้ ปริมาณตะกอนที่เกิดขึ้นจริงนั้นจะ ขึ้นอยู่กับวิธีการก่อสร้างคอมน้อย ซึ่งหากใช้วิธีการ ตอกเสาเข็มลงไปใต้น้ำด้วยปั้นจั่น จะทำให้ ตะกอนดินที่เกิดขึ้นพุ่งกระจายออกมาในแม่น้ำ ก่อนจะถูกพัดพาไปตามความเร็วของกระแสน้ำ ในช่วงเวลานั้น โดยหากทำการตอกเสาเข็ม ในช่วงที่อิทธิพลจากน้ำทะเลหนุน จะทำให้ ตะกอนไม่สามารถพัดออกไปทางท้ายน้ำได้ เนื่องจากความเร็วของน้ำมีค่าค่อนข้างต่ำ ซึ่งถือ ว่าเป็นกรณีเลวร้าย (Worst Case) สอดคล้องกับ ผลการตรวจวัดค่าความเร็วกระแสน้ำในช่วง ระหว่างวันที่ 7-8 พฤษภาคม 2553 อยู่ในช่วง 0.01-0.65 เมตรต่อวินาที โดยจะมีผลทำให้ คุณภาพน้ำในบริเวณนั้นมีค่าความขุ่นและมีการ ตกตะกอนที่มากกว่าสภาพธรรมชาติ แต่จะ ไม่เกิดการพุ่งกระจายตะกอนเพิ่มขึ้นแต่อย่างใด	ต้องมีการนำดินน้ำเสียก่อนปล่อยระบายน้ำทิ้งลงสู่แหล่ง รองรับ - หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่รับน้ำพร้อมกันทั้งหมด โดยให้ ทยอยเปิดพื้นที่เฉพาะบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น เพื่อลด ปริมาณการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียง แนวเส้นทางโครงการ - การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ต้องจัดให้มีการ ใช้วัสดุป้องกันการชะล้างตะกอนดิน เช่น เชือกกันดิน (Coffer Dam) ดังรูปที่ 3 เพื่อป้องกันไม่ให้น้ำฝนชะล้าง ตะกอนดินบริเวณคอสะพานและเพื่อป้องกันการพัง กระจายตะกอนดินในแม่น้ำ ต้องมีม่านค้ำตะกอน (Silt Curtain) ดังรูปที่ 4 - ขุดลอกแหล่งน้ำหากพบว่าการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ ทำให้เกิดการทับถมของตะกอนดินหรือเศษวัสดุก่อสร้าง - ก่อสร้างสำนักงานก่อสร้างโครงการหรือที่พักคนงาน ให้ ห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 150 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้าง ตะกอนดินและการปนเปื้อนน้ำที่จากสำนักงานโครงการ และที่พักคนงานชั่วคราวลงสู่แหล่งน้ำ - กองดิน ทราย และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง ต้องห่างจาก ริม ลำน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการชะ ดิน ทราย ไหลลงแหล่งน้ำ รวมทั้งดำเนินการขนย้ายออก จากพื้นที่โดยเร็วเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ	ไนเตรท-ไนโตรเจน, ฟอสเฟตทั้งหมด, แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม,แบคทีเรียกลุ่ม โคลิฟอร์มทั้งหมด <u>วิธีการตรวจวัด</u> เก็บตัวอย่างและวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ตามวิธีการมาตรฐานของการวิเคราะห์น้ำและ น้ำเสีย Standard Methods for Examination of Water and Wastewater ที่กำหนดโดย APHA AWWA และ WPCF <u>ความถี่ในการตรวจวัด</u> - ระยะก่อนก่อสร้าง 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง - ระยะก่อสร้าง 4 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง <u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u> - บุคคลที่ 3 (Third Party) <u>งบประมาณ</u> - ระยะก่อนก่อสร้าง 34,000 บาท - ระยะก่อสร้าง 204,000 ล้านบาท

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.2 ทรัพยากรดิน/คุณภาพน้ำ ผิวดิน (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - บุคลากรให้มีสภาพดีหลังจากการก่อสร้างแล้ว เสร็จทันที - ควบคุมการชะล้างพังทลายในบริเวณริมลำน้ำ โดยปลูก พืชโตเร็วในบริเวณคลังกึ่งถูกรบกวนจากกิจกรรมของ โครงการ - จัดให้มีระบบการจัดการขยะจากการก่อสร้างอย่างมี ประสิทธิภาพ - จัดห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะแบบถาวรอะ-ดิง กรองไว้อากาศ และต้องมีปริมาณเพียงพอสำหรับที่พัก คนงาน พื้นที่ก่อสร้างหรือพื้นที่กองเก็บวัสดุก่อสร้างใน อัตราส่วนคนงาน 20 คนต่อ 1 ห้อง โดยจัดให้ห้องส้วมอยู่ ห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติ 30 เมตร 	
	<u>ระยะดำเนินการ</u> น้ำเสียที่เกิดขึ้นจะเป็นน้ำเสียจากสถานีบริการทาง หลวงนครชัยศรี บริเวณ กม.16+000 ที่บ้านดอน มะขามเทศ ต.โคกพระเจดีย์ อ.นครชัยศรี จ. นครปฐม (ห่างจากสี่ทางธรรมชาติ 200 เมตร) ศูนย์บริการทางหลวงราชบุรี บริเวณ กม. 52+000 ที่บ้านคลองคางค่า ต.คู่งน้ำวน อ.เมือง จ.ราชบุรี (ห่างจากคลองสนองประมาณ 200 เมตร) สถานี บริการทางหลวงบ้านลาด บริเวณ กม.108+500 ที่ บ้านไร่หัวโลก ต.ไร่สะท้อน อ. บ้านลาด	<u>ระยะดำเนินการ</u> - ออกแบบระบบบำบัดน้ำเสียที่มีประสิทธิภาพทั้งระบบ บำบัดน้ำเสียขั้นต้น และระบบบำบัดน้ำเสียรวม บริเวณ สถานีบริการทางหลวงนครชัยศรี สถานีบริการทางหลวงบ้าน ลาด และศูนย์บริการทางหลวงราชบุรี โดยใช้ถังบำบัดน้ำเสีย สำเร็จรูปแบบถังกระโถน-ถังกรองไว้อากาศ (รูปที่ 5) สำหรับ ศูนย์บริการทางหลวงและสถานีบริการทางหลวงที่สามารถ รองรับน้ำเสีย 240 ลบ.ม./วัน จำนวน 1 ถัง และ 35 ลบ.ม./ วัน จำนวน 2 ถัง ตามลำดับ เพื่อสามารถบำบัดน้ำเสีย จนกระทั่งคุณภาพน้ำที่มีค่าต่ำกว่ามาตรฐาน	<u>ระยะดำเนินการ</u> - ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำ ผิวดิน ดังนี้ <u>จุดตรวจวัด (รูปที่ 2)</u> - ลำรางธรรมชาติ และคลองสนองที่เป็นแหล่ง รับน้ำที่จากสถานีบริการทางหลวง - แม่น้ำแม่กลอง - แม่น้ำเพชรบุรี <u>ความถี่ในการตรวจวัด</u> เช่นเดียวกับการติดตามตรวจสอบในระยะ

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.2 ทรัพยากรดินคุณภาพน้ำ ผิวดิน (ต่อ)	จ.เพชรบุรี คาดการณ์ปริมาณน้ำเสียในกรณี เลวร้ายสุดจากปริมาณรถที่ใช้บริการบนทางหลวง พิเศษระหว่างเมือง คาดว่ามีปริมาณน้ำเสียเกิดขึ้น ประมาณ 51.84 ลบ.ม./วัน สำหรับสถานีบริการ ทางหลวง และ 210.82 ลบ.ม./วัน สำหรับ ศูนย์บริการทางหลวง	- ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียขั้นต้นและระบบบำบัดน้ำ เสียรวมของสถานีบริการทางหลวงนครชัยศรี สถานีบริการ ทางหลวงบ้านลาด และศูนย์บริการทางหลวงราชบุรี อย่าง สม่ำเสมอ ให้สามารถบำบัดน้ำเสียได้อย่างมีประสิทธิภาพ - ตรวจสอบและดูแลรักษาระบบระบายน้ำของศูนย์บริการ ทางหลวงราชบุรี สถานีบริการทางหลวงนครชัยศรี และ สถานีบริการทางหลวงบ้านลาดอย่างสม่ำเสมอ - จัดห้องน้ำและห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ บริเวณศูนย์บริการ ทางหลวงราชบุรี สถานีบริการทางหลวงนครชัยศรี สถานี บริการทางหลวงบ้านลาด ที่พักริมทางบางแพ ที่พักริมทาง เขาชัย และด่านเก็บค่าผ่านทาง ให้มีจำนวนเพียงพอ - ในการขุดลอก/ซ่อมแซมท่อระบายน้ำบริเวณศูนย์บริการทาง หลวงราชบุรี ควรคำนึงการในช่วงฤดูแล้งและใช้ระยะเวลา ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 1 เดือน เพื่อลดระยะเวลาที่ เกิดผลกระทบต่อคลองถนนซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียง - ศูนย์บริการทางหลวงราชบุรี สถานีบริการทางหลวงนคร ชัยศรีและสถานีบริการทางหลวงบ้านลาดจะดำเนินการ จัดหาภาชนะรองรับขยะมูลฝอยวางไว้โน้มน้าวให้คนต่าง ๆ และจะจัดจุดรับขยะมูลฝอยภายในพื้นที่ เพื่อรอการขนถ่าย ให้เพียงพอปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้น และ ประสานงานติดต่อกับบริษัทผู้สัญญาสัมปทานกับกรมทาง หลวง ให้มารับขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นนำไปกำจัดต่อไป	ก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง <u>วิธีการตรวจวัด</u> เก็บตัวอย่างและวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ตามวิธีการมาตรฐานของการวิเคราะห์น้ำและ น้ำเสีย Standard Methods for Examination of Water and Wastewater ที่กำหนดโดย APHA AWWA และ WPCF <u>ความถี่ในการตรวจวัด</u> - ปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง ต่อเนื่องใน 2 ปีแรก และจากนั้นทุก 5 ปี <u>หน่วยรวบรวมข้อมูล</u> - บุคคลที่ 3 (Third Party) <u>งบประมาณ</u> - ระยะดำเนินการ 952,000 บาท

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.3 อากาศและบรรยากาศ	<u>ระยะก่อสร้าง</u> การฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากกิจกรรมการ ก่อสร้างในบริเวณก่อสร้าง และการขนส่งวัสดุ อุปกรณและเครื่องจักรต่าง ๆ ซึ่งจะทำให้เกิดการฟุ้ง กระจายของฝุ่นละอองเท่ากับ 0.66 ก./ลบ.ม. (660 มก./ลบ.ม.) ที่ระยะ 100 เมตรจากขอบเขตการ ก่อสร้าง ซึ่งมีค่าสูงกว่าค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศ ในบรรยากาศโดยทั่วไป	<u>ระยะก่อสร้าง</u> - ประสานงานและดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้กับชุมชน ในพื้นที่โดยรอบที่จะก่อสร้าง ตลอดจนการประสานงาน ความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประชาสัมพันธ์ แผนการดำเนินงานก่อสร้างให้ประชาชนได้ทราบก่อนการ ก่อสร้าง - กำหนดในสัญญาให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องฉีดพรมน้ำ บริเวณพื้นที่ดินถนนและพื้นที่ก่อสร้างอยู่ตลอดเวลาอย่างน้อย ละ 3 ครั้ง (ยกเว้นกรณีฝนตกหรืออากาศแห้ง อาจปรับตาม ความเหมาะสม) จนกว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อลด ปริมาณการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองในอากาศที่จะเกิดจาก กิจกรรมการก่อสร้าง - จำกัดพื้นที่เปิดหน้าดินเป็นช่วงๆเพื่อลดการเปิดหน้าดิน และโอกาสเกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากพื้นที่ ก่อสร้าง - กรมทางหลวง โดยการกำกับผู้รับเหมาให้ดำเนินการปลูก ต้นไม้เป็นแนวกำแพงบริเวณด้านในเขตทางของทางหลวง พิเศษระหว่างเมือง เพื่อช่วยในการดูดซับมลพิษจาก ยานพาหนะ ฝุ่นละอองขนาดเล็กให้ดำเนินการปลูกต้นไม้ อินทรีย์ข้างละ 4 แถวสลับฟันปลา เช่น กัลปพฤกษ์ ทรงบาดาล ชงโค กระถินณรงค์ เสลา ทองอุไร หางนกยูง ไทย เป็นต้น ซึ่งมาตรการดังกล่าวเป็นการปลูกต้นไม้เพื่อ	<u>ระยะก่อสร้าง</u> - ติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของผู้รับเหมา ก่อสร้างในการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้าน คุณภาพอากาศ - ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ทั้งในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ทั้งนี้ดำเนินการตรวจวัดในช่วงก่อนก่อสร้าง จำเป็นต้องใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) เพื่อใช้ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อมหลังจากมีโครงการเกิดขึ้น ดังนี้ <u>จุดตรวจวัด (รูปที่ ๑)</u> - สถานีอนามัยตำบลวันดาว ตำบลวันดาว อำเภอปากท่อ จังหวัดราชบุรี - สถานีอนามัยหนองน้ำถ้ำ ตำบลท่าแลง อำเภอท่ายาง จังหวัดเพชรบุรี <u>ดัชนีชี้ตรวจวัด</u> ตรวจวัดคุณภาพอากาศ 3 ดัชนี ได้แก่ - ฝุ่นละอองรวม - ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน - ความเร็วลมและทิศทางลม <u>วิธีการตรวจวัด</u>

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.3 อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)		<p>ปรับปรุงภูมิทัศน์ สามารถลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศได้ด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> - ในการขนส่งวัสดุและรถปฏิบัติงานในกิจกรรมก่อสร้าง จำกัดความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในเส้นทางขนส่งช่วงที่ผ่านชุมชน เพื่อช่วยลดปริมาณฝุ่นละอองที่จะเกิดขึ้น รวมทั้งจัดสถานที่เพื่อใช้สำหรับล้างล้อรถพร้อมอุปกรณ์ที่ใช้ฉีดที่มีความดันสูงเพื่อล้างล้อรถและตัวถังรถก่อนออกจากสถานที่ก่อสร้างและต้องจัดให้มีวัสดุปิดคลุมส่วนบรรทุกของรถบรรทุก เพื่อป้องกันการตกหล่นของวัสดุและการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองออกนอกพื้นที่ก่อสร้าง - หมั่นตรวจตราดูแลสภาพเครื่องยนต์ที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ (1 ครั้ง/สัปดาห์) เป็นการลดปริมาณมลพิษจากการทำงานที่ไม่สมบูรณ์ของเครื่องยนต์นั้นๆ - บริเวณที่ทำการเปิดผิวหน้าดิน รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้าง กองวัสดุอุปกรณ์ ขุดเจาะ ผสมคอนกรีต ต้องทำรั้วที่บริเวณที่จะทำการก่อสร้างมีความสูงจากพื้นดินไม่น้อยกว่า 2.0 เมตร ตลอดช่วงที่ทำการรื้อถอนสิ่งปลูกสร้าง โดยต้องมีความแข็งแรงและยึดติดแน่นกับพื้น เพื่อกันดินไหลออกสู่ภายนอก - วางแผนกองวัสดุในบริเวณก่อสร้างทำที่อำเป็นและวางแผนการเปิดและปิดผิวหน้าดินด้วยวัสดุที่สามารถป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ได้แก่ คอนกรีต ยางมะตอย 	<ul style="list-style-type: none"> - High-Volume Air Sample - PM-10 High-Volume Air Sample - Wind Speed & Direction Recorder <p><u>ความถี่ในการตรวจวัด</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ระยะก่อนก่อสร้าง 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูมรสุม โดยมีความถี่ 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ - ระยะก่อสร้าง 4 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูมรสุม โดยมีความถี่ 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ <p><u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - บุคคลที่ 3 (Third Party) <p><u>งบประมาณ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ระยะก่อนก่อสร้าง 200,000 บาท - ระยะก่อสร้าง 1,200,000 บาท

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.3 อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)		<p>เป็นต้น โดยจะต้องดำเนินการปิดผิวพื้นที่ที่ไม่มีความจำเป็นต้องใช้งาน</p> <ul style="list-style-type: none"> - จะต้องทำการกำจัดดิน ทราย โคลน ที่ตกลงมาอยู่หรือรอบนอกบริเวณโดยรอบรั้วพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำ ถ้าอากาศแห้งให้ทำการฉีดพ่นคก้างหรือกวาดแบบเปียก ไม่ควรกวาดแบบแห้ง เพราะจะทำให้เกิดฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย - การก่อสร้างบนถนนที่มีอยู่ปัจจุบันจะต้องทำการล้างถนนตลอดช่วงที่ทำการก่อสร้างในเวลากลางคืนอย่างน้อยสัปดาห์ละ 4 วัน - จัดอุปกรณ์ป้องกันฝุ่น (Mask) ให้แก่คนงาน ในช่วงเปิดหน้าดิน รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้าง ขุดเจาะและผสมคอนกรีต - เมื่อได้รับการร้องเรียนผลกระทบจากการก่อสร้างจะต้องเร่งดำเนินการแก้ไขทันที - ในการเปิดหน้าดินทั้งไว้เกิน 2 วัน โดยไม่มีการดำเนินการก่อสร้างใดๆ เพิ่มเติม จะต้องแจ้งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและประชาชนในพื้นที่ทราบ 	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.3 อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>จากการประเมินคุณภาพอากาศด้วยแบบจำลอง ทางคณิตศาสตร์ในปี 2554-2584 พบว่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์บริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมทั้ง 30 แห่งมีค่าต่ำกว่าค่ามาตรฐาน ส่วนความเข้มข้นของไนโตรเจนไดออกไซด์บริเวณสถานีอนามัยตำบลวันความีค่าสูงกว่าค่ามาตรฐาน ในปี 2564-2584 โดยมีค่าเท่ากับ 0.1826-0.2526 ส่วนในล้านส่วน เนื่องจากอยู่ใกล้กับถนนสายหลักเดิม (ทางหลวงหมายเลข 35) และฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนบริเวณสถานีอนามัยตำบลวันความีค่าสูงกว่าค่ามาตรฐาน ในปี 2554-2584 เช่นกัน โดยมีค่าเท่ากับ 152.4-293.5 นก/ลบ.ม.</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - กรมทางหลวงจะตั้งคูแฉกกันน้ำไม่ให้อยู่ในสภาพการเจริญเติบโตที่ดี หากพบว่าคันไม้ค้ำยต้องรับดำเนินการปลูกซ่อม/ปลูกเสริม - กรมทางหลวงจะต้องประสานงานกับตำรวจทางหลวงในการตรวจจับยานพาหนะที่ก่อให้เกิดมลพิษในระดับสูง (ควันดำ) บริเวณที่ผ่านเขตชุมชนหนาแน่น 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศเพื่อเฝ้าระวังคุณภาพอากาศในบริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ดังนี้ - จุดตรวจวัด (รูปที่ 6) - สถานีอนามัยตำบลวันควา ตำบลวันควา อำเภอปากท่อ จังหวัดราชบุรี - สถานีอนามัยหนองน้ำถาย ตำบลท่าแลง อำเภอยาง่าง จังหวัดเพชรบุรี - คัดยพื้นที่ตรวจวัด - ตรวจวัดคุณภาพอากาศ 6 คัดยพื้นที่ได้แก่ - ฝุ่นละอองรวม ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ก๊าซไฮโดรคาร์บอน ไบรเวมีเทน ที่ศทางและความเร็วลม - วิธีการตรวจวัด - High-Volume Air Sample - PM-10 High-Volume Air Sample - Impinger Absorbion - Tedlar Bag - Total Hydrocarbon Analysis - Wind Speed & Direction Recorder

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.3 อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)			<p>ความถี่ในการตรวจวัด</p> <p>2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูร้อน โดยมีความถี่ 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ ในช่วง 2 ปีแรก และจากนั้นทุก 5 ปี</p> <p>หน่วยงานรับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - บุคคลที่ 3 (Third Party) <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ระยะดำเนินการ 2,800,000 บาท
2.4 เสียง	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>การใช้เครื่องมือ เครื่องจักร ในการก่อสร้าง รวมทั้งการขนส่ง ก่อให้เกิดเสียงรบกวนต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงและตามเส้นทางขนส่ง โดยพบว่า พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางโครงการมากที่สุดคือ โรงเรียนพลอยจตุรจินดา และวัดเสาวคนธ์ จะได้รับเสียงจากการก่อสร้าง 69 และ 70 เดซิเบล(เอ) ซึ่งมีค่าต่ำกว่าค่ามาตรฐาน ระดับเสียงโดยทั่วไป อย่างไรก็ตาม ระดับเสียงจากการก่อสร้างอาจส่งผลกระทบต่อคนงานก่อสร้างในพื้นที่ได้</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ประสานงานและดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้กับชุมชนในพื้นที่โดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง ตลอดจนการประสานงานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประชาสัมพันธ์แผนการดำเนินงานก่อสร้างและบุคคล รวมทั้งวิธีการประสานงานในกรณีที่ชุมชนได้รับความเดือดร้อนจากการก่อสร้าง - กำหนดกิจกรรมการก่อสร้างและขนย้ายวัสดุให้ดำเนินการในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น เพื่อให้ไม่รบกวนผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ชุมชนใกล้เคียงบริเวณก่อสร้าง - เลือกลักษณะหรือวิธีการก่อสร้าง เช่น การใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มคอกบริเวณที่ผ่านชุมชนหนาแน่น เป็นต้น 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของผู้รับเหมา ก่อสร้างในการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านระดับเสียง - ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง ทั้งระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ทั้งนี้ดำเนินการตรวจวัดในช่วงก่อนก่อสร้าง จำเป็นต้องใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) เพื่อในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมหลังจากมีโครงการเกิดขึ้น ดังนี้ - จุดตรวจวัด (รูปที่ 7)

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.4 เสียง (ต่อ)		<p>รวมถึงเลือกเครื่องมือ เครื่องจักร ยานพาหนะ และอุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด</p> <p>- ระบุในสัญญาก่อสร้าง โดยกำหนดให้ผู้รับเหมาใช้เครื่องจักรกลในการก่อสร้างตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับภาวะแวดล้อม ในกรณีที่เครื่องมือนี้ทำให้เกิดเสียงดังเกิน 90 เดซิเบล(เอ) จะต้องจำกัดเวลาการทำงานของคนงานที่อยู่ใกล้เครื่องจักรเพื่อไม่ให้ได้รับอันตราย</p> <p>- ใช้อุปกรณ์ลดระดับเสียงทั้งที่เครื่องจักรและผู้รับเสียง (คนงานก่อสร้าง) โดยการใช้ที่ครอบหู (Ear Muff) และที่อุดหู (Ear Plug) หรือการสลับเปลี่ยนคนงานในบริเวณที่มีระดับเสียงดัง</p> <p>- หมั่นตรวจตรา ดูแลสภาพเครื่องจักร เครื่องยนต์ ที่ใช้ในกิจกรรมการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ (สัปดาห์ละ 1 ครั้ง) ให้อยู่ในสภาพดี ใช้งานได้ตลอด และไม่ก่อให้เกิดเสียงดัง</p> <p>- จำกัดความเร็วของรถไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ รวมถึงรถที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ก่อสร้าง โดยเฉพาะในช่วงที่ผ่านแหล่งชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม</p>	<p>- โรงเรียนพลอยจตุรจินดา ตำบลท่าพระยา อำเภอนครศรีธรรมราช จังหวัดนครศรีธรรมราช</p> <p>- วัดเสาวคนธ์ ตำบลหัวสะพาน อำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรี</p> <p>ดัชนีที่ตรวจวัด</p> <p>ตรวจวัดระดับเสียง 4 ดัชนี ได้แก่</p> <p>- ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hrs.)</p> <p>- ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn)</p> <p>- ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90})</p> <p>- ระดับเสียงสูงสุด (L_{max})</p> <p>วิธีการตรวจวัด</p> <p>- ตรวจวัดต่อเนื่อง 5 วัน โดยใช้วิธีการตรวจวัดตามวิธีมาตรฐานที่สผ.ยอมรับ</p> <p>ความถี่ในการตรวจวัด</p> <p>- ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <p>1 ครั้ง/ปี ก่อนก่อสร้าง โดยตรวจวัด 5 วัน ต่อเนื่องครบทุกวันธรรมดาและวันหยุดราชการ</p> <p>- ระยะก่อสร้าง</p> <p>2 ครั้ง/ปี โดยมีความถี่ 5 วันต่อเนื่องครบทุกวันธรรมดาและวันหยุดราชการตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</p>

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.4 เสียง (ต่อ)			<p>หน่วยงานรับผิดชอบ</p> <p>- บุคคลที่ 3 (Third Party)</p> <p>งบประมาณ</p> <p>- ระยะก่อนก่อสร้าง 100,000 บาท</p> <p>- ระยะก่อสร้าง 600,000 บาท</p>
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ระดับเสียงรบกวนจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เปิดให้บริการแล้ว ในช่วงปี 2564-2574 ซึ่งเป็นช่วงที่มีระดับเสียงสูงที่สุด พบว่าโรงเรียนพลอยจตุรจินดา และวัดเสาวคนธ์ ซึ่งอยู่ใกล้แนวเส้นทางโครงการมากที่สุด จะได้รับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงเท่ากับ 65.4 และ 65.7 เดซิเบล (เอ) ตามลำดับ ซึ่งมีค่าต่ำกว่าค่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- กรมทางหลวงตรวจสอบและบำรุงรักษาสภาพผิวทางให้มีสภาพดี ตลอดระยะเวลาดำเนินการ</p> <p>- กรมทางหลวงจะต้องประสานงานกับตำรวจทางหลวงในการตรวจจับยานพาหนะที่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติ</p> <p>- จาการปลูกต้นไม้เพื่อลดผลกระทบจากการสูญเสียพื้นที่ป่าไม้จากการดำเนินโครงการ และการปลูกต้นไม้เพื่อจัดภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ ทั้งในพื้นที่เขตทางและพื้นที่บริการทางหลวง ทั้งนี้สามารถลดผลกระทบต่อระดับเสียงได้ด้วย ซึ่งดำเนินการปลูกต้นไม้จำนวน 149 ไร่ โดยแบ่งการปลูกต้นไม้ออกเป็น ปลูกป่าชายเลนทดแทนบริเวณใต้ทางยกระดับเกือบทางรถไฟ ระยะทาง 2.1 กิโลเมตรหรือพื้นที่สาธารณะทุ่งหิน เขตตำบลยี่สาร อำเภออัมพวา จังหวัดสมุทรสงคราม และตำบลเขาชัย ตำบลหนองปลาไหล อำเภอเขาชัย จังหวัดเพชรบุรีจำนวน 39 ไร่ และปลูกต้นไม้ 4 แถวสลับฟันปลาในพื้นที่เขตทางตลอดแนวเส้นทางโครงการจำนวน</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง ดังนี้</p> <p>จุดตรวจวัด (รูปที่ 7)</p> <p>- โรงเรียนพลอยจตุรจินดา ตำบลท่าพระยา อำเภอนครศรีธรรมราช จังหวัดนครศรีธรรมราช</p> <p>- วัดเสาวคนธ์ ตำบลหัวสะพาน อำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรี</p> <p>ดัชนีที่ตรวจวัด</p> <p>เช่นเดียวกับการติดตามตรวจสอบในระยะก่อสร้าง</p> <p>วิธีการตรวจวัด</p> <p>- ตรวจวัดต่อเนื่อง 5 วัน โดยใช้วิธีการตรวจวัดตามวิธีมาตรฐานที่สผ.ยอมรับ</p> <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <p>2 ครั้ง/ปี โดยมีความถี่ 5 วันต่อเนื่องครบทุกวันธรรมดาและวันหยุดราชการในช่วง 2 ปีแรก และจากนั้นทุก 5 ปี</p>

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.4 เสียง (ต่อ)		110 ไร่ แต่อย่างไรก็ตามกรมทางหลวงจะพิจารณาในการ ติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ดังกล่าวอีกครั้งในกรณีที่พบว่ามีความเสี่ยงสูงเกินกว่าค่า มาตรฐานที่กำหนดภายหลังจากการได้มีการติดตาม ตรวจสอบระดับเสียง (Monitoring Programs) ในปี 2574 แล้ว	<u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u> - บุคคลที่ 3 (Third Party) <u>งบประมาณ</u> - ระยะดำเนินการ 1,400,000 บาท
2.5 ความสั่นสะเทือน	<u>ระยะก่อสร้าง</u> ความสั่นสะเทือนบริเวณโรงเรียนพลอยจตุรจิน ดา และวัดเสาวคนธ์ ซึ่งอยู่ใกล้แนวเส้นทาง โครงการมากที่สุด มีค่าประมาณ 0.07-0.1 มม./ วินาที และ 0.09-0.12 มม./วินาที ตามลำดับ ซึ่ง ไม่มีผลกระทบ แต่อาจได้รับความสั่นสะเทือน จากกิจกรรมการก่อสร้างที่ไม่ปกติได้ เช่น คาน หล่น เป็นต้น	<u>ระยะก่อสร้าง</u> - จัดให้มีป้ายแจ้งประชาชนที่ได้รับผลกระทบด้านฝุ่น ควัน เสียง ความสั่นสะเทือน ให้สามารถร้องทุกข์และได้รับการ แก้ไขปัญหาโดยเร็ว - ออกแบบถนนให้มีความลาดชันน้อยที่สุด มีรอยค่อน้อย ที่สุด รวมทั้งออกแบบให้ถนนอยู่ในแนวระดับมากที่สุด - ใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ และเครื่องจักรที่จะทำให้เกิดแรง กระทบก้นน้อยที่สุด เช่น ใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มคอก บริเวณที่ผ่านชุมชนหนาแน่น รวมถึงการลดพลังงานในการ คอกเสาเข็ม - ดำเนินการก่อสร้างในช่วงเวลากลางวัน ระหว่าง 08.00 – 17.00 น. เท่านั้น เพื่อหลีกเลี่ยงการรบกวนของชุมชน <u>ระยะดำเนินการ</u> - กรมทางหลวงซ่อมบำรุงผิวทางที่ชำรุด รอยต่อให้อยู่ใน สภาพดีเสมอ เพื่อไม่ให้เกิดแรงกระแทกระหว่างล้อของรถ กับผิวทาง	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.5 ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	สำคัญ ได้แก่ วัดทุ่งกระต๊อ วัดท่าสุวรรณ์ และวัด เกาะศาลพระ	- กรมทางหลวงควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะที่ เข้ามาใช้เส้นทาง โดยตรวจสอบอย่างต่อเนื่องและเคร่งครัด	
2.6 นิเวศวิทยาทางน้ำ	<u>ระยะก่อสร้าง</u> ในการดำเนินการก่อสร้างโครงการ จะมีการขุด เจาะ ปรับถมพื้นที่ ซึ่งมีการเปิดหน้าดินและการ ก่อสร้างสะพาน/ฐานรากสะพาน อาจก่อให้เกิด การปนเปื้อนและส่งผลกระทบต่อ เปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำได้ ซึ่งจะทำให้ลดการ ท่องเที่ยวของแหล่ง และขัดขวางการสังเคราะห์ แสงของแพลงก์ตอนพืชและพืชน้ำ ส่งผลให้ จำนวนแพลงก์ตอนลดลง และความสมบูรณ์ของ แหล่งน้ำลดลงด้วย	<u>ระยะก่อสร้าง</u> - ดำเนินการวางแผนก่อสร้างไว้ในช่วงฤดูแล้ง สำหรับ กิจกรรมที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของ ดิน เช่น การปรับถมคันทาง การก่อสร้างสะพาน โดยเฉพาะ บริเวณใกล้แม่น้ำแม่กลองและแม่น้ำเพชรบุรี เป็นต้น - การก่อสร้างสะพานดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง รวมทั้งเร่งรัด การก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด คงสภาพพืชพันธุ์ที่ ขึ้นอยู่ริมแม่น้ำไว้เพื่อลดปริมาณตะกอนแขวนลอยที่ถูกชะล้าง ลงสู่ลำน้ำและปลูกพืชคลุมดินพื้นที่หลังเสร็จงาน - จัดระบบระบายน้ำในบริเวณก่อสร้าง โดยการก่อสร้าง และใช้ระบบระบายน้ำ เช่น ท่อ บ่อพักตะกอนและอื่นๆเพื่อ ลดผลกระทบจากการชะล้างหน้าดิน - ควบคุมการเคลื่อนย้าย การใช้งานเครื่องจักร-อุปกรณ์ใน บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และจัดการขนรถบรรทุกน้ำที่ใช้แล้ว ในพื้นที่ซ่อมบำรุง และควรตั้งหน่วยซ่อมบำรุงให้ห่างจาก แหล่งน้ำอย่างน้อย 150 เมตร - ห้ามระบายน้ำทิ้งจากที่พักคนงานลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ โดยเด็ดขาด - น้ำเสียจากสำนักงาน โครงการและที่พักคนงานชั่วคราว ต้องมีการบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยระบายน้ำทิ้งลงสู่แหล่ง	<u>ระยะก่อสร้าง</u> - ติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของ ผู้รับเหมาก่อสร้างในการปฏิบัติตามมาตรการ ป้องกันฯ ด้านนิเวศวิทยาทางน้ำ - ดำเนินการติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทาง น้ำ ทั้งระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ทั้งนี้ ดำเนินการตรวจวัดในช่วงก่อนก่อสร้าง เพื่อให้เป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) ใน การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม หลังจากมีโครงการเกิดขึ้น ดังนี้ <u>จุดตรวจวัด</u> - แม่น้ำแม่กลอง ที่กม.49+630 <u>ดัชนีที่ตรวจวัด</u> - ค่ารวมนิเวศวิทยาทางน้ำ ได้แก่ ความ หลากหลายทางชีวภาพ ปริมาณแพลงก์ตอน พืช และแพลงก์ตอนสัตว์และปริมาณสัตว์ หน้าดิน <u>วิธีการตรวจวัด</u> - แพลงก์ตอนเก็บโดยใช้ถุงเก็บแพลงก์ตอน เพื่อนำไปวิเคราะห์ชนิดและปริมาณต่อไป

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.6 นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)		<p>รองรับ</p> <ul style="list-style-type: none"> - หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่ริมฝั่งหรือพื้นที่น้ำท่วม โดยให้ทยอยเปิดพื้นที่เฉพาะบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น เพื่อลดปริมาณการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ - การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ต้องจัดให้มีการใช้วัสดุป้องกันการชะล้างตะกอนดิน เช่น เชือกกันดิน (Coffer Dam) เพื่อป้องกันไม่ให้น้ำฝนชะล้างตะกอนดินบริเวณคอสะพานและเพื่อป้องกันการพังกระเจายตะกอนดินในแม่น้ำ ต้องมีม่านดักตะกอน (Silt Curtain) - ขุดลอกแหล่งน้ำหากพบว่าการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำทำให้เกิดการทับถมของตะกอนดินหรือพบวัตถุก่อสร้าง - ก่อสร้างสำนักงานก่อสร้างโครงการหรือที่พักคนงาน ให้ห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 150 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดินและการปนเปื้อนน้ำทิ้งจากสำนักงาน โครงการและที่พักคนงานชั่วคราวลงสู่แหล่งน้ำ - กองดินทรายและวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง ต้องห่างจากริมลำน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการชะดิน ทรายไหลลงแหล่งน้ำรวมทั้งดำเนินการขนย้ายออกจากพื้นที่โดยเร็วเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ - บุรณะดักให้มีสภาพเดิมหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จทันที 	<ul style="list-style-type: none"> - ตัวหว่านดินเก็บโดยใช้ Ekman Dredge เก็บตัวอย่างตะกอนท้องน้ำ เพื่อนำไปวิเคราะห์ชนิดและนับจำนวนต่อไป - <u>ความถี่ในการตรวจวัด</u> - ระยะก่อนก่อสร้าง - 2 ครั้ง/ปี ตรวจสอบคุณภาพและดูแล - ระยะก่อสร้าง - 4 ครั้ง/ปี ตรวจสอบคุณภาพและดูแล - <u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u> - บุคคลที่ 3 (Third Party) - <u>งบประมาณ</u> - ระยะก่อนก่อสร้าง 34,000 บาท - ระยะก่อสร้าง 204,000 บาท

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.6 นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - ควบคุมการชะล้างพังทลายในบริเวณริมลำน้ำ โดยปลูกพืชโตเร็วในบริเวณคันที่ถูกรบกวนจากกิจกรรมของโครงการ - จัดให้มีระบบการจัดการขยะจากการก่อสร้างอย่างมีประสิทธิภาพ - จัดห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะแบบถังกระโละ-ถังกรองไร้อากาศ และต้องมีปริมาณเพียงพอสำหรับที่พักคนงาน พื้นที่ก่อสร้างหรือพื้นที่กองเก็บวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในอัตราส่วนคนงาน 20 คนต่อ 1 ห้อง โดยจัดให้ห้องส้วมอยู่ห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติ 30 เมตร 	
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>มีแหล่งกำเนิดน้ำเสียที่จะเกิดขึ้นจากสถานบริการทางหลวงนครชัยศรี บริเวณ กม.16+000 ที่บ้านดอนมะขามเทศ ต.โคกพระเจดีย์ อ.นครชัยศรี จ.นครปฐม (ห่างจากถ้ำรางธรรมชาติ 200 เมตร) ศูนย์บริการทางหลวงราชบุรี บริเวณกม. 52+000 ที่บ้านคลองจ่า ค.ทุ่งน้ำวน อ.เมือง จ.ราชบุรี (ห่างจากคลองสนองประมาณ 200 เมตร) สถานีบริการทางหลวงบ้านลาด บริเวณ กม.108+500 ที่บ้านไร่หัวโลก ต.ไร่ตะกอน อ. บ้านลาด จ.เพชรบุรี ซึ่งน้ำเสียจากอาคารเหล่านี้จะส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำบริเวณข้างเคียงดังกล่าวข้างต้น และจะส่งผลกระทบต่อระบบ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ออกแบบระบบบำบัดน้ำเสียที่มีประสิทธิภาพทั้งระบบบำบัดน้ำเสียขั้นต้น และระบบบำบัดน้ำเสียรวม บริเวณสถานีบริการทางหลวงนครชัยศรี สถานีบริการทางหลวงบ้านลาด และศูนย์บริการทางหลวงราชบุรี โดยใช้ถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังกระโละ-ถังกรองไร้อากาศ (รูปที่ 5) สำหรับศูนย์บริการทางหลวงและสถานีบริการทางหลวงที่สามารถรองรับน้ำเสีย 240 ลบ.ม./วัน จำนวน 1 ถัง และ 35 ลบ.ม./วัน จำนวน 2 ถัง ตามลำดับ เพื่อสามารถบำบัดน้ำเสียจนกระทั่งคุณภาพน้ำทั้งมีค่าต่ำกว่ามาตรฐาน - ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียขั้นต้นและระบบบำบัดน้ำเสียรวมของสถานีบริการทางหลวงนครชัยศรี สถานีบริการทางหลวงบ้านลาด และศูนย์บริการทางหลวงราชบุรี อย่าง 	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ดำเนินการติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำ ดังนี้ - <u>จุดตรวจวัด</u> - ถ้ำรางธรรมชาติ และคลองสนองที่เป็นแหล่งรับน้ำทิ้งจากสถานบริการทางหลวง - แม่น้ำแม่กลอง - แม่น้ำเพชรบุรี - <u>ดัชนีที่ตรวจวัด</u> - เช่นเดียวกับ การติดตามตรวจสอบในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - <u>วิธีการตรวจวัด</u> - แพลงกัตตอนเก็บ โดยใช้ถุงเก็บแพลงกัตตอน

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.6 นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	นิเวศวิทยาทางน้ำได้ แต่อย่างไรก็ตาม น้ำเสีย ดังกล่าวจะมีการบำบัดและจัดการที่ดีก่อนปล่อย ออกสู่แหล่งน้ำสาธารณะดังกล่าว ดังนั้น คาดว่า จะส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยาทางน้ำของ ลำธารธรรมชาติ คลองหนอง แม่น้ำแม่กลองและ แม่น้ำเพชรบุรีในระดับต่ำ	ต่อเนื่อง ให้สามารถบำบัดน้ำเสียได้อย่างมีประสิทธิภาพ - ตรวจสอบและดูแลรักษากระบวนการบำบัดน้ำของศูนย์บริการ ทางหลวงราชบุรี สถานีบริการทางหลวงนครชัยศรี และ สถานีบริการทางหลวงบ้านลาดอย่างสม่ำเสมอ - จัดห้องน้ำและห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ บริเวณศูนย์บริการ ทางหลวงราชบุรี สถานีบริการทางหลวงนครชัยศรี สถานี บริการทางหลวงบ้านลาด ที่พักริมทางบางแห่ง ที่พักริมทาง เขาชัย และด่านเก็บค่าผ่านทาง ให้มีจำนวนเพียงพอ - ในการขุดลอก/ซ่อมแซมท่อระบายน้ำบริเวณศูนย์บริการทาง หลวงราชบุรี ควรคำนึงการในช่วงฤดูแล้งและใช้ระยะเวลา ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 1 เดือน เพื่อลดระยะเวลาที่ เกิดผลกระทบต่อคลองหนอง ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียง แล้ง - ศูนย์บริการทางหลวงราชบุรีและสถานีบริการทางหลวง นครชัยศรี และสถานีบริการทางหลวงบ้านลาดจะ ดำเนินการจัดหาขยะรองรับขยะมูลฝอยวางไว้ ในแหล่งกำเนิดต่างๆ และจะจัดจุดรับขยะมูลฝอยภายในพื้นที่ เพื่อรอการขนถ่ายให้เพียงพอกับปริมาณขยะมูลฝอยที่ เกิดขึ้น และประสานงานติดต่อกับบริษัทผู้สัญญาสัมปทาน กับกรมทางหลวง ให้มารับขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นนำไปกำจัด ต่อไป	เพื่อนำไปวิเคราะห์ชนิดและปริมาณต่อไป - สัตว์น้ำดินเก็บโดยใช้ Ekman Dredge เก็บ ตัวอย่างตะกอนท้องน้ำเพื่อนำไปวิเคราะห์ ชนิดและนับจำนวนต่อไป <u>ความถี่ในการตรวจวัด</u> - ปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง ต่อเนื่องใน 2 ปีแรก และจากนั้นทุก 5 ปี <u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u> - บุคคลที่ 3 (Third Party) <u>งบประมาณ</u> - ระยะดำเนินการ 952,000 บาท

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.7 ทรัพยากรป่าไม้/ทรัพยากรสัตว์ ป่า	<u>ระยะก่อสร้าง</u> กิจกรรมการพัฒนาโครงการต้องผ่านพื้นที่ป่า ชายเลนเป็นระยะทาง 9.7 กม. ซึ่งในแนวเขตทาง มีสภาพพื้นที่ป่าชายเลนประมาณ 24.87 ไร่ โดย ในปัจจุบันสภาพป่าชายเลนถูกบุกรุกโดย ประชาชนใช้ประโยชน์เป็นพื้นที่บ่อเลี้ยง บ่อปลา เป็นส่วนใหญ่ ทั้งนี้ ทางยกระดับที่ต้องผ่านใน พื้นที่ป่าชายเลน ส่งผลให้คุณค่าของระบบนิเวศ ป่าชายเลนลดลง แต่อย่างไรก็ตามไม่ได้สูญเสีย ไปทั้งหมด เนื่องจากสภาพป่าชายเลนในพื้นที่ ศึกษามีคุณค่าทางนิเวศค่อนข้างต่ำอยู่แล้ว ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำ ทั้งนี้อาจมีการ รบกวนและทำลายที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่าใน บริเวณเขตทางได้ อย่างไรก็ตามผลกระทบที่กิด ขึ้นอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากสัตว์เหล่านั้นสามารถ อพยพออกจากพื้นที่ได้เอง	<u>ระยะก่อสร้าง</u> - ก่อสร้างทางยกระดับบริเวณพื้นที่ป่าชายเลนที่ไม่มีเอกสาร สิทธิในการครอบครองพื้นที่ เพื่อให้ป่าชายเลนสามารถ ฟื้นฟูได้ - การก่อสร้างเสาตอม่อต่าง ๆ ไม่ควรก่อสร้างลงไป ในบริเวณที่เป็นป่าคลองสาธารณะที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อ ไม่ให้เกิดการรบกวนระบบการไหลของน้ำเค็มและกีดขวาง การคมนาคมทางน้ำของประชาชนในท้องที่หรือเสาค ตอม่อ ไม่ควรเข้าไปอยู่ติดกับริมตลิ่งที่มีป่าชายเลนขึ้นปก คลุม ซึ่งจะรบกวนระบบนิเวศของพื้นที่ - การออกแบบการก่อสร้างทางยกระดับขาไปและขากลับ บริเวณที่ผ่านพื้นที่ป่าชายเลน ควรเว้นช่องว่างตรงกลางไว้ให้ กว้างเพื่อให้แสงสว่างสามารถลอดลงไปสู่พื้นที่ป่าชายเลน ด้านล่างได้บ้าง เพื่อรักษาความกลมกลืนของระบบนิเวศ ของป่าชายเลนไว้ให้เข้ากับการก่อสร้าง รวมทั้งควร ก่อสร้างเสาตอม่อให้สูงชันเรือนยอดต้นไม้ในพื้นที่ป่าชาย เลน เพื่อให้แสงแดดและแสงสว่างสามารถลอดเข้าไปช่วย รักษาระบบนิเวศได้ทางยกระดับได้เป็นอย่างดี - ขณะดำเนินการก่อสร้างโครงการนี้ หากพบเห็นสัตว์ป่าโดย เฉพาะที่อาศัยอยู่ในดิน ควรยุติการก่อสร้างชั่วคราว เพื่อจับ หรือไล่ค้อนสัตว์ป่าเหล่านั้นออกไปหรือนำไปปล่อยในที่ ปลอดภัยด้านนอกพื้นที่โครงการทันที	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.7 ทรัพยากรป่าไม้/ทรัพยากรสัตว์ ป่า (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - มีการออกระเบียบห้ามเจ้าหน้าที่ของบริษัทรับก้อนป่าก่อนสร้างหรือผู้ที่ทำงานเกี่ยวข้องกับพื้นที่ดำเนินการแห่งนี้ห้าม คำนึงการล่าสัตว์โดยวิธีการใด ๆ ทั้งสิ้นและให้ยึดถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัดด้วย - คำนึงการปลูกต้นไม้และจัดภูมิทัศน์ให้สวยงามจำนวน 149 ไร่ โดยแบ่งการปลูกต้นไม้ออกเป็น ปลูกป่าชายเลนทดแทนบริเวณใต้ทางยกระดับเลียบทางรถไฟระยะทาง 2.1 กิโลเมตรหรือพื้นที่สาธารณะทุ่งหิน เขตตำบลยี่สาร อำเภออัมพวา จังหวัดสมุทรสงคราม และตำบลเขาชัยย้อย ตำบลหนองปลาไหล อำเภอเขาชัยย้อย จังหวัดเพชรบุรีจำนวน 39 ไร่ และปลูกต้นไม้ 4 แถวสลับฟันปลาพร้อมทั้งจัดภูมิทัศน์ให้สวยงามในพื้นที่เขตทางตลอดแนวเส้นทางโครงการและพื้นที่บริการทางหลวงจำนวน 110 ไร่ 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>สภาพโครงสร้างของโครงการอาจบดบังแสงแดด และอาจมีผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ปลูกป่าชายเลนบริเวณริมขอบทางได้</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- ต้องคำนึงการดูแลรักษาต้นไม้ให้เจริญเติบโตสวยงามอยู่ตามบริเวณพื้นที่ปลูกป่าชายเลน จำนวน 39 ไร่ และพื้นที่ปลูกต้นไม้ในพื้นที่เขตทางตลอดแนวเส้นทางโครงการจำนวน 110 ไร่</p>	
2.8 การคมนาคมขนส่ง	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการที่ตัดผ่านถนนท้องถิ่นในปัจจุบัน จะรบกวนความคล่องตัวของกระแสจราจรบนโครงข่ายถนนใน</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>- กรมทางหลวงประสานงานกับหน่วยงานในท้องถิ่นเพื่อร่วมดำเนินการจัดการจราจรของงานก่อสร้างที่เป็นจุดตัดของถนนในท้องถิ่นปัจจุบัน รวมทั้งรูปแบบการก่อสร้างทาง</p>	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.8 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	<p>ปัจจุบัน ซึ่งบริเวณจุดตัดกับโครงการทางหลวงพิเศษดังกล่าว อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทางได้ โดยมีจุดตัดถนนที่สำคัญ เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> - ทางหลวงหมายเลข 4 (กม.4+780) - ทางหลวงหมายเลข 3097 (กม.20+060) - ทางหลวงหมายเลข 325 (กม.37+000) - ทางหลวงหมายเลข 35 (กม.71+215) - ทางหลวงหมายเลข 4 (กม.95+435) เป็นต้น <p>นอกจากนี้แนวเส้นทางโครงการยังตัดผ่านถนนท้องถิ่นอีกประมาณ 56 จุด ทั้งนี้ การใช้ยานพาหนะในการขนส่ง และการก่อสร้างของโครงการ จะทำให้ปริมาณจราจรในโครงข่ายถนนในปัจจุบันโดยรอบเพิ่มขึ้น ทำให้ปริมาณจราจรหนาแน่นและติดขัดส่งผลกระทบต่อการใช้ทางและทำให้เกิดความเสียหายของผิวถนนอาจเป็นอันตรายต่อผู้ใช้ทางทุกประเภท</p>	<p>เบื้องต้น (รูปที่ 8) อย่างมีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยเพื่อลดผลกระทบต่อการรบกวนการสัญจรของผู้ใช้ทาง</p> <ul style="list-style-type: none"> - กรมทางหลวงโดยการกำกับผู้รับเหมาให้จัดศูนย์รับเรื่องร้องเรียนที่สำคัญงานโครงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการในกรณีที่มีผู้ได้รับผลกระทบ และความเดือดร้อนจากโครงการ - กำหนดให้ผู้รับเหมาจัดตั้งป้ายแสดงรายละเอียดการก่อสร้างในแนวเส้นทาง เช่น ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ รูปแบบการก่อสร้าง เป็นต้น รวมทั้งกำหนดให้มีป้ายจราจร สัญญาณ ไฟจราจรชั่วคราว เครื่องหมายที่แสดงขอบเขตก่อสร้างและแนวทางเบี่ยงเป็นไปตามมาตรฐาน เพื่อให้ชุมชนและผู้ใช้ถนนเห็นได้เด่นชัด และสัญญาณจราจรกลางวันและกลางคืนได้อย่างปลอดภัยตามมาตรฐานวิศวกรรมจราจร - จัดตั้งเครื่องหมายชนิดที่สะท้อนแสงเพื่อเตือนให้ผู้ใช้ทางสามารถสังเกตเห็นถึงกีดขวางได้ชัดเจนในเวลากลางคืน และอาจติดตั้งไฟกระพริบในบริเวณที่จำเป็น - จัดตั้งกำแพงกันอันตรายอย่างต่อเนื่องบริเวณจุดตัดกับถนนท้องถิ่นเฉพาะช่วงที่ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ - กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมและจำกัดความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง โดยให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในช่วงที่ผ่านชุมชน และ 	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.8 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		<p>กวดขันพนักงานขับยานพาหนะของโครงการให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดและกำกับดูแลผู้รับเหมาไม่ให้มีการขนส่งวัสดุก่อสร้างเกินน้ำหนักที่กำหนด (ควบคุมน้ำหนักการบรรทุกไม่เกิน 21 ตัน) เพื่อมิให้ถนนในเส้นทางขนส่งเกิดความเสียหาย</p> <ul style="list-style-type: none"> - กรมทางหลวงกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุม/จัดการพื้นที่ก่อสร้าง การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ให้อยู่เฉพาะในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่ได้รับการอนุมัติโดยกรมทางหลวงเท่านั้น เพื่อป้องกันการกีดขวางเส้นทางสัญจรของท้องถิ่นทั้งถนนสายหลักและถนนสายรองในปัจจุบัน - ผู้รับเหมาจะต้องดำเนินการก่อสร้างด้วยความระมัดระวังมิให้เกิดความเสียหายต่อผิวการจราจรของเส้นทางปัจจุบันหรือเป็นอุปสรรคต่อการสัญจร โดยปกติหากหลีกเลี่ยงไม่ได้จะต้องจัดการแก้ไขให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด และปรับปรุงให้อยู่ในสภาพที่เรียบร้อยโดยเร่งด่วน - ต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ทราบล่วงหน้า ในกรณีที่ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิมหรือมีการดำเนินการใด ๆ ที่เป็นอุปสรรคของการสัญจรปกติ และต้องติดตั้งป้ายชี้แจงเพื่อให้สามารถหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นที่สะดวกกว่าและป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุและไม่ให้ประชาชนในท้องถิ่นและผู้ใช้งานร่วมกันได้รับความเดือดร้อน 	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.8 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>จากการพัฒนาโครงการจะส่งผลกระทบกระจายปริมาณจราจรส่วนหนึ่งจากทางหลวงหมายเลข 4 และถนนโครงข่าย เช่น ทางหลวงหมายเลข 35 3097 325 เป็นต้น ที่กำลังประสบปัญหา และจะประสบปัญหาความแออัดของการจราจร ในอนาคตอันใกล้นี้ ให้เปลี่ยนมาใช้ถนนโครงการทำให้โครงข่ายถนนในพื้นที่อิทธิพลโครงการสามารถรองรับปริมาณจราจรได้มากขึ้น รวมทั้งทำให้เกิดสภาพคล่องตัวมากขึ้น และช่วยลดระยะเวลาการเดินทาง ช่วยให้เดินทางได้ด้วยความเร็วที่สูงขึ้น และเดินทางบนมาตรฐานที่ดีขึ้น นอกจากนี้แนวเส้นทางโครงการเป็นทางเลือกหนึ่งในการเดินทางผู้ภาคได้อีกด้วย อย่างไรก็ตามอาจทำให้เกิดการกีดขวางการสัญจรไป-มา ของประชาชนในท้องถิ่นเนื่องจากลักษณะโครงการมีการควบคุมการเข้า-ออกอย่างสมบูรณ์</p> <p>นอกจากนี้จะไม่เกิดผลกระทบต่อการศึกษาความเหมาะสมทางน้ำเช่นกันเนื่องจากได้มีการออกแบบช่องลอคบริเวณแม่น้ำแม่กลองให้เป็นไปตามข้อกำหนดของกรมเจ้าท่าแล้ว จะเห็นได้ว่าผู้ใช้น้ำยังสามารถใช้การสัญจรผ่าน</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - กรมทางหลวงจะต้องบำรุงรักษาและซ่อมแซมเส้นทางให้ใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง - หากมีการซ่อมแซมผิวทาง ไหล่ทาง และลาดคันทางจะต้องกำหนดให้ผู้รับเหมาติดตั้งป้ายเตือนล่วงหน้าประมาณ 200 เมตร เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้รถที่มีความเร็วสูง 	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.8 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	ไปมาบริเวณดังกล่าวได้อย่างสะดวกสบายและมี ความปลอดภัยเช่นเดียวกับในระยะก่อสร้าง		
2.9 สาธารณูปโภค	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>แนวเส้นทางโครงการฯ มีระยะทาง 119 กม. ซึ่ง จะมีการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค ทำให้ ประชาชนในท้องถิ่นเกิดความเดือดร้อนในการ ใช้สาธารณูปโภคต่างๆ ซึ่งหมู่บ้านที่มีระบบ ประปาหมู่บ้าน คาดว่าแนวเส้นทางโครงการจะ ตัดผ่าน จำนวน 79 หมู่บ้าน นอกจากนี้แนว เส้นทางโครงการยังตัดผ่านกับแนวสายส่ง ไฟฟ้าแรงสูงของกรมไฟฟ้าส่วนภูมิภาค 3 แห่ง ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ หมู่ที่ 2 บ้านคลองวัว ค.ท่าพระยา อ.นครชัยศรี จ.นครปฐม ■ หมู่ที่ 12 บ้านคลองขุดลัดราชนบุรี ค.บางป่า อ.ดำเนินสะดวก จ.ราชบุรี ■ หมู่ที่ 14 บ้านหัวสะพานสามัคคี ค.หัวสะพาน อ.เมืองเพชรบุรี จ.เพชรบุรี <p>ทั้งนี้ ในบริเวณดังกล่าวลักษณะโครงสร้างของ โครงการเป็นถนนบนพื้นดินไม่ได้มีการยกระดับ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดทำแผนรื้อย้ายที่ชัดเจนให้กับกรม ทางหลวง หลังจากนั้น กรมทางหลวงประสานงานกับ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อชี้แจงรูปแบบการก่อสร้างใน รายละเอียด พร้อมทั้งกำหนดแผนรื้อย้ายระบบ สาธารณูปโภคร่วมกัน - ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ก่อนมีการรื้อย้ายระบบ สาธารณูปโภค และต้องแจ้งให้ประชาชนในท้องถิ่น และ โรงเรียนในพื้นที่ทราบไม่น้อยกว่า 15 วัน - ในการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต้องรีบดำเนินการให้ แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด - จัดให้มีบ้านพักคนงานก่อสร้างที่ได้มาตรฐานของ วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย (รูปที่ 9) โดยมีการ ป้องกันผลกระทบจากการมีบ้านพักคนงานก่อสร้างคือ ชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง เช่น <ul style="list-style-type: none"> ■ กำหนดกฎเกณฑ์และคอยสอดส่องดูแล พฤติกรรมคนงานก่อสร้างให้อยู่ในระเบียบ หาก คนงานประพฤติผิดต้องมีการว่ากล่าวตักเตือน หรือการลงโทษ 	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.9 สาธารณูปโภค (ต่อ)	<p>ดังนั้น เสาไฟฟ้าแรงสูงจะไม่ได้รับผลกระทบ แต่ อย่างไรก็ตาม คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อการใช้ไฟฟ้าและโทรศัพท์ เนื่องจากแนว เส้นทางตัดผ่านถนนหรือทางหลวงสายหลักที่ทั้ง สองฝั่งถนนมีเสาไฟฟ้าและสายโทรศัพท์อยู่</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ จัดให้มีรั้วที่ชั่วคราวสูงประมาณ 2 เมตร ■ จัดให้มีการตรวจสอบประวัติคนงานและตรวจ สุขภาพก่อนรับเข้าปฏิบัติงาน ■ กำหนดเวลาเข้า-ออกบ้านพักคนงานก่อสร้างไว้ ไม่เกิน 22.00 น. หากมีความจำเป็นต้องมีการลง ชื่อ พร้อมบันทึกเวลาเข้า-ออก ■ ห้ามเล่นการพนันและดื่มสุราในบริเวณบ้านพัก คนงานก่อสร้าง ■ ห้ามส่งเสียงดังในยามวิกาล ■ ห้ามทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานด้วยกันหรือ ระหว่างคนงานกับคนในชุมชนใกล้เคียง ■ จัดให้มีจุดรับเรื่องร้องเรียนอยู่ที่สำนักงาน ชั่วคราวภายในพื้นที่โครงการ 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ ระบบสาธารณูปโภคของประชาชน</p>		
2.10 การระบายน้ำและ การควบคุมน้ำท่วม	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมต่างๆในการพัฒนาโครงการ โดยเฉพาะ กิจกรรมการเตรียมพื้นที่เขตทางเป็นกิจกรรมที่ อาจจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการกีดขวางการ ไหลของน้ำโดยเฉพาะการก่อสร้างถนนชั่วคราว</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <p>กรมทางหลวงพิจารณาออกแบบรายละเอียด โครงสร้าง ระบบระบายน้ำของโครงการ ให้สามารถรองรับปริมาณน้ำ ที่จะไหลผ่านบริเวณแนวเส้นทางโครงการ เพื่อป้องกัน ปัญหาอุทกภัยที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต</p>	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.10 การระบายน้ำและ การควบคุมน้ำท่วม (ต่อ)	<p>เพื่อเข้าพื้นที่ก่อสร้าง เนื่องจากการดำเนินการ ต้องก่อสร้างทางถนนเข้า เพื่อเข้าให้ถึงพื้นที่แนว เส้นทาง คาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นจะอยู่ใน ระดับต่ำ เนื่องจากการดำเนินโครงการดังกล่าว จะต้องมีการปรับและถมพื้นที่ที่อาจจะเป็นพื้นที่ ระบายน้ำเป็นช่วงๆ โดยไม่ได้ก่อสร้างเป็นแนว คันทางยาวอันจะเป็นสาเหตุทำให้เกิดการกีด ขวางการไหลบ่าของน้ำเหนือตามแนวก่อสร้าง เป็นช่วงๆ</p> <p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>กิจกรรมการก่อสร้างทางหลวงพิเศษที่ต้องการ ถมดินเพื่อก่อสร้างแนวคันทางสูงชันกว่าพื้นดิน เดิมประมาณ 2-3 เมตร อาจจะทำให้เกิดการกีด ขวางทิศทางการไหลบ่าของน้ำได้ เกิดการกีด ขวางทางน้ำไหลของน้ำ ทำให้น้ำไหลไม่สะดวก และระบายน้ำไม่ทัน อาจก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วม ขังในบางบริเวณที่อยู่ใกล้เคียงได้ สำหรับพื้นที่ที่ เสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วมขัง (กรมป้องกันและ บรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย, 2549) ได้แก่</p> <p>- กม.53+000 กม.53+200 กม.53+400 และ กม.54+200 (ค.ทุ่งกระถิน)</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>- ออกแบบโครงสร้างเส้นทางและโครงสร้างที่ผ่านทางน้ำ ธรรมชาติต้องได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมี โครงสร้างขนาดใหญ่เพียงพอต่อการรองรับการระบายน้ำ และป้องกันน้ำท่วมอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการออกแบบ เพื่อจัดโครงสร้างการระบายน้ำที่เหมาะสมกับทางน้ำที่คิดผ่าน ในทุกจุด โดยก่อสร้างเป็นสะพานกรณีที่เป็นทางน้ำขนาดใหญ่ ซึ่งต้องกำหนดให้มีความยาวสะพานมากกว่าหรือเท่ากับ ความกว้างของทางน้ำ ได้แก่ แม่น้ำแม่กลอง ที่กม.49+630 โดยจะต้องออกแบบไม่ให้กีดขวางการไหลของน้ำ และให้มี ประสิทธิภาพของอ่างเพียงพอในการระบายน้ำเข้าหรือมากกว่า สภาพการไหลเดิมของน้ำ</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>- ติดตามตรวจสอบการระบายน้ำและการ ควบคุมน้ำท่วม มีดังนี้</p> <p><u>สถานีตรวจวัด</u></p> <p>- พื้นที่ก่อสร้างตลอดแนวเส้นทางโครงการ - พื้นที่ก่อสร้างสำนักงาน บ้านพักคนงาน บ้านพักเจ้าหน้าที่ อาคารควบคุมด่าน สถานี บริการทางหลวง - พื้นที่ชุมชนและแนวทางการหลวงเดิมที่ได้รับ ผลกระทบจากการถูกน้ำท่วม อันเนื่องมาจาก โครงการ</p> <p>- อาคารระบายน้ำ ทางระบายน้ำ ท่อลอด</p>

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.10 การระบายน้ำและ การควบคุมน้ำท่วม(ต่อ)	<p>- กม.54+450 ถึง กม.56+800 (ค.เกาะศาลพระ)</p> <p>- กม.57+100 และ กม.59+550 (ค.วัดเพลง)</p> <p>- กม.60+270 และ กม.60+900 (ค.จอมประทัด)</p> <p>- กม.64+200 กม.64+550 และ กม.65+300 (ค.วัด ยางงาม)</p> <p>- กม.67+700 และ กม.70+050 (ค.วันดาว)</p> <p>- กม.72+250 และ กม.76+300 (ค.แพรกหนาม แดง)</p> <p>- กม.85+375 กม.86+125 กม.87+900 และ กม.88+800 (ค.หนองปลาไหล)</p> <p>- กม.94+125 กม.94+800 กม.95+400 กม.95+800 กม.96+500 และกม.98+100 (ค.หัว สะพาน)</p>	<p>- บริเวณที่เป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วมขัง ต้องออกแบบ โครงสร้างระบบระบายน้ำให้มีขนาดใหญ่มากขึ้นหรือให้มีค่าความ ปลอดภัย (Safety of Factor, F.S) มากกว่าปกติ (ปกติ F.S=1-2 เท่า) ซึ่งเพียงพอในการออกแบบ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> กม.52+250 กม.52+850 กม.53+300 และ กม.53+350 (ค่าความปลอดภัยเท่ากับ 13.46) กม.54+100 กม.45+152 กม.55+888 กม.56+152 กม.56+504 และ กม.56+790 (ค่าความปลอดภัย เท่ากับ 12.47) กม.59+550 กม.60+270 กม.60+900 กม.60+270 และกม.60+900 (ค่าความปลอดภัยเท่ากับ 5.56) กม.62+206 กม.63+246 กม.64+078 และกม. 65+446 (ค่าความปลอดภัย เท่ากับ 3.41) กม.83+322 กม.84+348 กม.85+740 และ กม.86+612 (ค่าความปลอดภัย เท่ากับ 3.32) กม.92+100 กม.92+708 กม.93+500 กม.93+860 กม.94+476 และ กม.96+204 (ค่าความปลอดภัย เท่ากับ 3.32) <p>ทั้งนี้ โครงการได้ออกแบบค่าความปลอดภัยของระบบ ระบายน้ำในพื้นที่เสี่ยงภัยน้ำท่วมอยู่ในช่วง 2.30-19.09 เท่า</p> <p>- กำหนดแผนดำเนินการก่อสร้างในช่วงฤดูแล้ง โดยเฉพาะใน บริเวณที่เข้าใกล้ทางน้ำธรรมชาติ หรือที่แนวเส้นทาง</p>	<p>สะพาน ทางลอดและทางเชื่อม ศูนย์บริการ ทางหลวง และสถานีบริการทางหลวง</p> <p><u>ดัชนีตรวจวัด</u></p> <p>- การเกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่</p> <p><u>วิธีการตรวจวัด</u></p> <p>- ตรวจสอบสภาพท่อ ทางระบายน้ำ ความ ลาดชันของพื้นที่ การซึมและการไหลของ ของน้ำ และพื้นที่รับน้ำ ตลอดแนวการ ก่อสร้างโครงการ</p> <p><u>ความถี่ในการตรวจวัด</u></p> <p>- ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</p> <p>- หากเกิดกรณีฝนตกหนักให้มีการตรวจสอบ ภายใน 24 ชั่วโมง</p> <p><u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u></p> <p>- บุคคลที่ 3 (Third Party)</p> <p><u>งบประมาณ</u></p> <p>รวมอยู่ในงบประมาณการก่อสร้าง</p>

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.10 การระบายน้ำและ การควบคุมน้ำท่วม(ต่อ)		<p>โครงการตัดผ่านทางน้ำธรรมชาติ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การกองดิน ทราบ และวัสดุก่อสร้างอื่น ๆ จะต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการชะพังตะกอนดินทรายไหลลงแหล่งน้ำ รวมทั้งทำการขนย้ายออกจากพื้นที่ให้หมด โดยเร็ว เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ - บริเวณที่มีการก่อสร้างใกล้แหล่งน้ำให้ซ่อมแซมบูรณะคันกั้นน้ำให้มีความมั่นคงแข็งแรงก่อนการก่อสร้างแล้วเสร็จ - จัดให้มีสะพาน/ท่อเหลี่ยมเพื่อป้องกันการกัดเซาะทางน้ำจำนวน 104 แห่ง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ท่อระบายน้ำที่ออกแบบไว้จะสามารถรองรับปริมาณน้ำที่เกิดขึ้นได้เพียงพอ แต่ในระยะยาว หากไม่มีการดูแลและบำรุงรักษาที่ดีพอ อาจเกิดปัญหาการระบายน้ำท่วมขังบริเวณสองฝั่งของแนวเส้นทางโครงการได้ นอกจากนี้ การดำเนินโครงการอาจก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ทำให้ปริมาณและอัตราการไหลสูงสุดของน้ำผิวดินในพื้นที่เพิ่มขึ้น จึงจัดเป็นผลกระทบระดับปานกลาง</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - กรมทางหลวงจะต้องดูแลและบำรุงรักษาท่อระบายน้ำให้อยู่ในสภาพดี หากเกิดการชำรุดเสียหายต้องรีบดำเนินการแก้ไข - ขุดลอกตะกอนและกำจัดเศษขยะหรือเศษวัสดุที่อาจเกิดการอุดตันได้ ในท่อระบายน้ำปีละ 2 ครั้ง 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ติดตามตรวจสอบการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม มีดังนี้ <p>สถานีตรวจวัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - อาคารระบายน้ำ ทางระบายน้ำที่ออก สะพานทางลอดและทางเชื่อม ศูนย์บริการทางหลวง <p>ดัชนีตรวจวัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่ - ความสามารถในการรองรับของแหล่งรับน้ำ <p>วิธีการตรวจวัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจสอบการสะสมของดินตะกอนและวัชพืชในทางระบายน้ำ อาคารระบายน้ำที่ออก สะพาน

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.10 การระบายน้ำและ การควบคุมน้ำท่วม(ต่อ)			<p>ทางลอดและทางเชื่อม สถานีบริการทางหลวง</p> <p>ความถี่ในการตรวจวัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปีละ 1 ครั้ง และเพิ่มความถี่เป็นเดือนละ 1 ครั้ง ในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคม-ตุลาคม) โดยดำเนินการต่อเนื่องใน 2 ปีแรกและจากนั้นทุก 5 ปี <p>หน่วยงานรับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - บุคคลที่ 3 (Third Party) <p>งบประมาณ</p> <p>รวมอยู่ในงบประมาณประจำปีของโครงการ</p>
2.11 เกษตรกรรม/การใช้ที่ดิน	<p>ระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</p> <p>สูญเสียพื้นที่เกษตรกรรม ประมาณ 9,175.74 ไร่ พื้นที่อยู่อาศัย 296.85 ไร่ (หมู่บ้าน) และพื้นที่อื่นๆ 1,113.36 ไร่ (พื้นที่รกร้าง แม่น้ำ ไม้พุ่มเตี้ย ฯลฯ)ซึ่งจะถูกเปลี่ยนสภาพไปเป็นถนนอย่างถาวร นอกจากนี้ยังส่งผลกระทบต่อเนื่องไปถึงการประกอบอาชีพทางการเกษตร เช่น การเดินทางไปประกอบอาชีพค้าขายขึ้น หรือโครงสร้างของโครงการกีดขวางทางน้ำที่นำไปใช้ในการประกอบอาชีพเกษตรกรรมทำให้ผลผลิตลดลง ส่งผลกระทบต่อรายได้ระยะยาวจากการประกอบอาชีพเกษตรกรรมที่ลดลง ด้วย นอกจากนี้จะมีการขยายของพื้นที่ชุมชน</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - จำกัดการใช้พื้นที่ก่อสร้าง บริเวณจุดเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก และบริเวณอาคารศูนย์บริการทางหลวง สถานีบริการทางหลวง โดยต้องทำงานอยู่ในขอบเขตแนวเขตทางที่กำหนดไว้ รวมถึงควบคุมกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการที่จะไปรบกวนพื้นที่เกษตรให้น้อยที่สุด เพื่อลดการสูญเสียพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเกษตร - การใช้พื้นที่เกษตรชั่วคราวเป็นที่พักคนงาน เก็บกองวัสดุสำนักงานควบคุมงาน หรือถนนชั่วคราว ควรใช้พื้นที่หลังจากมีการเก็บเกี่ยวผลผลิตแล้ว และควรเลือกพื้นที่เกษตรกรรมที่มีอายุสั้น และหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องมีการฟื้นฟูให้กลับมามีประโยชน์ในการเกษตรต่อไปได้ - พื้นที่การเกษตรที่เป็นพืชไร่ หรือพืชอายุสั้น ควรขอให้ 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของผู้รับเหมาก่อสร้างในการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการใช้ที่ดินในระยะก่อสร้าง - ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านการใช้ที่ดิน ดังนี้ <p>สถานีตรวจวัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่ก่อสร้างตลอดแนวเส้นทางโครงการ <p>ดัชนีตรวจวัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - การใช้พื้นที่ในเขตทาง - การประเมินความพอเพียง ความต้องการ และข้อคัดค้าน และข้อเสนอแนะจากผู้ใช้ที่ดิน

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.11 เกษตรกรรม/การใช้ที่ดิน (ต่อ)	หนาแน่นและข่านการค้ำมากขึ้นในบริเวณ จุดเชื่อมต่อของ โครงการกับถนนสายหลัก จำนวน 9 แห่ง	เกษตรกรรมเกี่ยวกับผลผลิตก่อนจึงดำเนินการก่อสร้าง - การปฏิบัติงานต้องใช้เวลาสั้นที่สุด และไม่เกินตาม แผนการก่อสร้างที่กำหนดไว้ เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อการ ทำเกษตรกรรมของประชาชนน้อยที่สุด - ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้าง ไม่ให้บุกรุกหรือทำลาย เสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรมหรือกระทบต่อการประกอบ อาชีพเกษตรกรรมของประชาชนในท้องถิ่น - จัดเตรียมเส้นทางให้เกษตรกรใช้สัญจร ไป-มา ได้ ในกรณี ที่พื้นที่เกษตรกรรมของเกษตรกรรายเดียวถูกแบ่งแยก ออกเป็น 2 ส่วน ให้ปฏิบัติตามมาตรการในหัวข้อ 5.2.4.3 การแบ่งแยก - ในการก่อสร้างสำนักงานโครงการ บ้านพักคนงานและ กิจกรรมก่อสร้างทางควรใช้พื้นที่เฉพาะในเขตทางเท่านั้น เพื่อลดการรบกวนการใช้ประโยชน์ที่ดินของประชาชนที่ อยู่นอกแนวเขตเวนคืน เพื่อให้เกษตรกรเพิ่มขึ้นน้อยที่สุด	<u>วิธีการตรวจวัด</u> - สำรวจและติดตามตรวจสอบการใช้พื้นที่ใน เขตทาง ถ้าพบร่องเก็บวัสดุก่อสร้าง เครื่องจักรและเครื่องมือต่างๆ สำนักงาน ชั่วคราว - สำรวจและติดตามตรวจสอบทางเข้าออก ชั่วคราว ที่เข้าสู่พื้นที่ที่อยู่อาศัย ร้านค้า สถาน ประกอบการต่างๆ พื้นที่เกษตรกรรมที่ถูก แบ่งแยก <u>ความถี่ในการตรวจวัด</u> - 1 ครั้งก่อนก่อสร้าง และ 1 ครั้ง/ปี ตลอด ระยะเวลาก่อสร้าง <u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u> - บุคคลที่ 3 (Third Party) <u>งบประมาณ</u> - ระยะก่อนก่อสร้าง 654,500 บาท - ระยะก่อสร้าง 1,963,500 บาท
		<u>ระยะดำเนินการ</u> - จัดสถานที่ขายของบริเวณศูนย์บริการทางหลวงราชบุรีไว้ สำหรับให้เกษตรกร โดยให้สัมพันธ์กับผู้อยู่อาศัยใน พื้นที่เป็นอันดับแรก ทั้งนี้ อาจรวมตัวกันเป็นกลุ่มเกษตรกร และให้การส่งเสริมผลิตภัณฑ์ที่มาจากในพื้นที่ของทั้ง 4	<u>ระยะดำเนินการ</u> - ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านการใช้ที่ดิน ดังนี้ <u>สถานีตรวจวัด</u> - พื้นที่ภายในรัศมี 500 เมตรจากแนวเขตทาง

ASD/SPR/ENV51102/P0957/สผ.1_Final.doc

สผ. 1-34

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.11 เกษตรกรรม/การใช้ที่ดิน (ต่อ)		จังหวัด ได้แก่นครปฐม ราชบุรี นครปฐม และเพชรบุรีที่ แนวเส้นทางโครงการพุดสาม - จัดทำทางออก-ทางข้าม เชื่อมต่อถนนในท้องถิ่น ทางแยก ต่างระดับ และทางบริการดังกล่าว เพื่อให้ประชาชนใน ท้องถิ่นยังคงสามารถสัญจร ไป-มา ได้ รวมทั้งช่วยลดการ สูญเสียสภาพการใช้ที่ดินในปัจจุบัน	และ 2 กิโลเมตร ในพื้นที่จุดตัดเข้าออก โครงการ <u>ดัชนีตรวจวัด</u> - การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน <u>วิธีการตรวจวัด</u> - สำรวจจัดทำแผนที่ประเภทการใช้ที่ดิน วิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน และ เปรียบเทียบกับผังเมืองรวม <u>ความถี่ในการตรวจวัด</u> - 1 ครั้ง/ปี ทุก ๆ 5 ปี <u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u> - บุคคลที่ 3 (Third Party) <u>งบประมาณ</u> - ระยะดำเนินการ 3,927,000 บาท
2.12 เศรษฐกิจและสังคม	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง</u> การพัฒนาโครงการจะก่อให้เกิดผลกระทบ ดังนี้ - ผลกระทบจากกระบวนการเวนคืนที่ดินและทรัพย์สินที่ อยู่ในเขตทางของแนวเส้นทางโครงการและทาง แยกต่างระดับ จำนวน 614 ราย ซึ่งอาจได้รับ ผลกระทบต่อเนื่องจากการดำเนินโครงการ ■ ผลกระทบต่อการจัดหาที่อยู่อาศัยหรือที่ทำ	<u>ระยะก่อนก่อสร้างระยะก่อสร้าง</u> - เปิดโอกาสให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจาก โครงการ ได้มีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงการตั้งแต่ระยะ เริ่มต้นของโครงการ คือระยะก่อนก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง โดยเฉพาะการมีส่วนร่วมในการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ตลอดจนการเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นข้อเสนอแนะต่อโครงการ - จัดทำแผนการก่อสร้างที่ชัดเจน และในการเข้าปฏิบัติงาน	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง</u> - ติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของ ผู้รับเหมาก่อสร้างในการปฏิบัติตามมาตรการ ป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านเศรษฐกิจและสังคม - ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจ และสังคม ในระยะก่อนก่อสร้าง ทั้งนี้

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.12 เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	<p>กินแห่งใหม่ เนื่องจากผู้ได้รับผลกระทบไม่มีเงินเพียงพอที่จะหาที่อยู่แห่งใหม่ ไม่รู้จะไปหาที่อยู่ที่ไหน ไม่มีที่ไป และยังไม่ได้เตรียมการล่วงหน้า ซึ่งจากการสำรวจทัศนคติจากคนที่ 1 และคนที่ 2 ของการพัฒนาโครงการ พบว่าผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงไม่อยากหาที่อยู่และที่ทำกินใหม่ คิดเป็นร้อยละ 12.44 และร้อยละ 18.18 ตามลำดับ ทำให้เสียโอกาสในการลงทุน คิดเป็นร้อยละ 21.49 และร้อยละ 22.39 ตามลำดับ</p> <p>■ ผลกระทบด้านการประกอบอาชีพ เนื่องจากในระยะแรกในช่วงที่ยังไม่มีความชัดเจนในการพัฒนาโครงการทำให้ผู้ได้รับผลกระทบไม่กล้าที่จะขายการลงทุน มีผลให้เสียโอกาสของรายได้จากการลงทุน และเมื่อเริ่มการพัฒนาโครงการ ทำให้ต้องสูญเสียอาชีพที่มั่นคงในระยะยาวไป และอาจจะต้องเปลี่ยนอาชีพใหม่ที่ไม่ถนัด ซึ่งจากการสำรวจทัศนคติจากคนที่ 1 และคนที่ 2 ของการพัฒนาโครงการ พบว่าผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง อาจทำให้เสีย</p>	<p>ก่อสร้างช่วงที่อยู่ใกล้พื้นที่ชุมชน ควรมีการประสานงานแจ้งผู้ชุมชนและชี้แจงกับประชาชนล่วงหน้า</p> <p>- ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องเข้มงวดควบคุมมิให้คนงานหรือเจ้าหน้าที่ของโครงการประพฤติปฏิบัติในทางที่อาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่คนในท้องถิ่น ซึ่งรวมถึงการก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในท้องถิ่น</p> <p>- เพื่อป้องกันและลดความขัดแย้งระหว่างคนในท้องถิ่นกับเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้างของโครงการ โดยให้ความสำคัญในการจ้างแรงงานในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากแรงงานต่างถิ่น</p> <p>- สร้างกำแพงชั่วคราวสูงอย่างน้อย 2 เมตร กันระหว่างพื้นที่ก่อสร้างกับโรงเรียนพอลยจากรจินดา เนื่องจากตั้งอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างมากที่สุด</p>	<p>ดำเนินการตรวจวัดในช่วงก่อนก่อสร้าง จำเป็นต้องใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) ดังนี้</p> <p><u>กลุ่มเป้าหมาย</u></p> <p>- คราวเรือนที่ได้รับผลกระทบด้านการเวนคืนที่ดินและต้องโยกย้าย ทั้ง ตอนที่ 1 และ ตอนที่ 2</p> <ul style="list-style-type: none"> ● กลุ่มครัวเรือนผู้ถูกโยกย้าย 614 ราย ● กลุ่มผู้นำชุมชน 133 ราย ● กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม 30 ราย <p><u>ดัชนีตรวจวัด</u></p> <p>ตัวแปรสำคัญในการติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การจัดหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ - ลักษณะสภาพแวดล้อมของที่อยู่แห่งใหม่ - ความพร้อมในการโยกย้าย - ปัญหาอุปสรรคในการโยกย้าย - ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการโยกย้าย - ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ <p><u>วิธีการตรวจวัด</u></p> <p>- สำรวจข้อมูลในสนามโดยการสัมภาษณ์จากแบบสอบถาม ชุมชนตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง</p>

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.12 เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	<p>โอกาสในการลงทุน คิดเป็นร้อยละ 21.49 และร้อยละ 22.39 ตามลำดับ</p> <p>■ ผลกระทบด้านจิตใจ อาจส่งผลกระทบต่อผู้ที่ตั้งรกรากถิ่นฐานเป็นเวลายาวนาน เนื่องจากมีความพึงพอใจสภาพแวดล้อมของชุมชนส่งผลให้ไม่คิดจะย้ายไปอาศัยที่อื่น ซึ่งจากการสำรวจทัศนคติจากคนที่ 1 และคนที่ 2 ของการพัฒนาโครงการ พบว่าผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง อาจมีผลต่อด้านจิตใจ ไม่อยากย้ายไปที่อื่น คิดเป็นร้อยละ 95.04 และร้อยละ 95.52 ตามลำดับ</p> <p>■ ผลกระทบต่อการเรียนของบุตรหลาน โดยอาจจะทำให้เดินทางไกลขึ้นหรืออาจต้องย้ายที่เรียน</p> <p>ผลกระทบดังกล่าวข้างต้นมีผลต่อทรัพย์สินและชีวิตความเป็นอยู่ ดังนั้น ผลกระทบจะอยู่ในระดับสูง</p> <p>- ปัญหาความขัดแย้งระหว่างผู้ถูกเวนคืนกับเจ้าหน้าที่โครงการ เนื่องจากในช่วงเตรียมการก่อสร้างจะมีการสำรวจรายละเอียดต่างๆ การสำรวจแปลงกรรมสิทธิ์ที่ดินและทรัพย์สินในเขตทาง ทางแยกต่างระดับ และอาคารค้ำยันเก็บเงิน</p>		<p>โครงการ และจัดทำรายงานนำเสนอผลการสำรวจ และข้อเสนอแนะ</p> <p><u>ความถี่ในการตรวจวัด</u></p> <p>- หลังจากที่ได้มีการสำรวจกรรมสิทธิ์ที่ดินและทรัพย์สิน และได้มีการแจ้งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองทราบแล้ว ก่อนดำเนินการก่อสร้าง จำนวน 1 ครั้ง</p> <p><u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u></p> <p>- บุคคลที่ 3 (Third Party)</p> <p><u>งบประมาณ</u></p> <p>- ระยะก่อนก่อสร้าง 893,550 บาท</p>

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.12 เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	<p>เป็นดิน ซึ่งการสำรวจดังกล่าว อาจก่อให้เกิดความวิตกกังวล ความหวาดระแวง และความไม่พอใจของผู้ได้รับผลกระทบทางตรง คาดว่าจะเป็นผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>- ความไม่สะดวกในการสัญจรของครัวเรือนในพื้นที่ก่อสร้างชุมชนใกล้เคียง อาจทำให้ครัวเรือนใกล้เคียงไม่ได้รับความสะดวกในการสัญจร ไป-มา ทำให้เสียเวลาในการเดินทางมากขึ้น เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมที่มีครัวเรือนไม่หนาแน่น คาดว่าผลกระทบจะเกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>- ผลกระทบต่อการทำการเกษตรในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งอาจเกิดจากกิจกรรมการเตรียมการก่อสร้าง โดยเฉพาะการก่อสร้างถนนชั่วคราวและทางเบี่ยงชั่วคราว อาจกีดขวางการไหลของน้ำที่เกษตรกรใช้หล่อเลี้ยงนาข้าว หรืออาจเข้าไปรบกวนกิจกรรมในแปลงเกษตรกรรมอื่นๆ ในพื้นที่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างบ้าง เนื่องจากกิจกรรมดังกล่าวจะก่อสร้างเป็นช่วงๆ และเป็นแนวยาวเพื่อทำถนนชั่วคราวไปยังพื้นที่ก่อสร้าง ดังนั้น คาดว่าผลกระทบเกิดขึ้นในระดับปานกลาง</p>		

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.12 เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>- กิจกรรมก่อสร้างต่างๆ จะก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญต่อครัวเรือนที่อาศัยใกล้เคียง แนวเส้นทางและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เช่น เสียงดัง ฝุ่นละออง เป็นต้น นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดผลกระทบโดยตรงต่อผู้ใช้เส้นทางในลักษณะกีดขวางการสัญจรไปมา โดยเฉพาะบริเวณจุดตัดถนนท้องถิ่นที่มีอยู่เดิมภายในชุมชน คาดว่าจะเป็นผลกระทบในระดับปานกลาง</p> <p>- ผลกระทบต่อการทำการเกษตรทั้งการปลูกพืชและเลี้ยงสัตว์ โดยจะทำให้ลำบากในการข้ามจากฝั่งถนนหนึ่งไปอีกฝั่งหนึ่ง ต้องอ้อมไกลกว่าปัจจุบัน อาจทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายมากขึ้น นอกจากนี้กิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ งานดิน ตัดดินถม งานโครงสร้างชั้นทาง งานก่อสร้างท่อระบายน้ำ อาจกีดขวางการไหลของน้ำที่เกษตรกรใช้หล่อเลี้ยงนาข้าวหรืออาจเข้าไปรบกวนกิจกรรมในแปลงเกษตรกรรมอื่นๆ ในพื้นที่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง ทั้งนี้ การก่อสร้างดำเนินการเป็นช่วงๆ คาดว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับปานกลาง</p>		<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>- ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจและสังคม ในระยะก่อสร้าง ทั้งนี้ ดำเนินการตรวจวัดในช่วงระยะก่อสร้างเพื่อในการติดตามผลกระทบต่อประชาชนจากการก่อสร้าง ดังนี้</p> <p>กลุ่มเป้าหมาย</p> <p>- กลุ่มหัวหน้าครัวเรือนผู้ถูกรบกวนทั้งหมดที่ 1 และคอนกรีต 2 จำนวน 614 ราย</p> <p>- กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่โครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • คอนกรีต 1 84 ราย • คอนกรีต 2 49 ราย <p>- กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> • คอนกรีต 1 18 ราย • คอนกรีต 2 12 ราย <p>ตัวชี้วัดตรวจวัด</p> <p>ตัวแปรสำคัญในการติดตามตรวจสอบประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> - การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ - ผลกระทบที่เกิดขึ้นในระหว่างก่อสร้าง - ความคิดเห็น/ทัศนคติต่อโครงการ ปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการ ข้อคิดเห็น และ

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อดังสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.12 เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	<p>- ผลประโยชน์ในการจ้างแรงงานในท้องถิ่นและเศรษฐกิจค้าขายในท้องถิ่น ซึ่งผู้รับเหมาควรมีนโยบายจ้างแรงงานท้องถิ่นเป็นลำดับแรก เพื่อสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนและให้ท้องถิ่นได้รับผลประโยชน์ รวมถึงบรรเทาปัญหาความขัดแย้งของแรงงานที่มาจากที่อื่นกับราษฎรท้องถิ่นด้วย โดยกลุ่มคนงานที่ได้รับประโยชน์โดยตรง คือ ผู้ที่มีอาชีพรับจ้างทั่วไป ซึ่งจากการสำรวจทัศนคติของคนท้องที่ 1 และคนที่ 2 พบว่าร้อยละ 17.36 และร้อยละ 26.83 คำนึงค่าจ้างที่มีอาชีพรับจ้างทั่วไปเป็นอาชีพหลัก และอีกร้อยละ 8.96 และร้อยละ 26.32 คำนึงค่าจ้าง เป็นอาชีพรอง สำหรับผลประโยชน์ทางอ้อมเป็นผลจากมีจำนวนแรงงานเข้ามาในพื้นที่ค่อนข้างมาก ส่งผลกระทบบ้านบวกต่อการค้าบริการบริการของชุมชนท้องถิ่น เช่น ร้านอาหาร ร้านขายของชำ ห้องเช่า และรถรับจ้าง ทำให้เศรษฐกิจท้องถิ่นดีขึ้นตามไปด้วย ดังนั้น คาดว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>การดำเนินโครงการ จะมีผลกระทบด้านบวกดังนี้</p> <p>- ผลประโยชน์ในภาพรวมต่อการเดินทาง การ</p>		<p>ข้อเสนอแนะต่อโครงการ</p> <p><u>วิธีการตรวจวัด</u></p> <p>- สํารวจข้อมูลในสนามโดยการสัมภาษณ์และจัดทำรายงานนำเสนอผลการสำรวจและข้อเสนอแนะ กลุ่มเป้าหมายคือ หัวหน้าครัวเรือนผู้ถูกหรือย้าย และผู้นำชุมชนในพื้นที่โครงการ และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม</p> <p><u>ความถี่ในการตรวจวัด</u></p> <p>- 1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</p> <p><u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u></p> <p>- บุคคลที่ 3 (Third Party)</p> <p><u>งบประมาณ</u></p> <p>- ระยะเวลาสร้าง 2,680,650 บาท</p>
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>การดำเนินโครงการ จะมีผลกระทบด้านบวกดังนี้</p> <p>- ผลประโยชน์ในภาพรวมต่อการเดินทาง การ</p>		<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>- ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจและสังคม ในระยะดำเนินการ เพื่อติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมภายหลังจากมี</p>

ASD/SPR/ENV51102/P0957/TH.1_Final.doc

สผ.3-40

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อดังสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.12 เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	<p>ขนส่งสินค้าและบริการ เนื่องจากสามารถใช้ความเร็วได้ดีกว่าถนนทางหลวงสายหลัก</p> <p>- ผลกระทบด้านราคาที่ดิน ซึ่งพื้นที่ติดกับถนนโครงการที่สามารถเข้าออกทางหลวงพิเศษได้โดยสะดวก โดยราคาที่ดินมีแนวโน้มจะสูงขึ้น</p> <p>- ผลประโยชน์ต่อการพัฒนาด้านการเป็นเส้นทางหลักที่รองรับการจราจรระหว่างภาคตะวันตกภาคใต้และภาคกลาง ซึ่งต้องมีการสัญจรไป-มาทั้ง การขนส่ง วัสดุ ดิน และ ผลผลิตภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรม ตลอดจนอำนวยความสะดวกให้กับธุรกิจการท่องเที่ยวและการลงทุน</p> <p>การดำเนินโครงการ จะมีผลกระทบด้านลบ ดังนี้</p> <p>- ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เนื่องจากปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น อาจเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดมลพิษที่เพิ่มขึ้นได้ เช่น ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและเสียง เป็นต้น นอกจากนี้การสัญจรไป-มาระหว่างชุมชนและการเดินทางไปที่ดินทำกินที่อยู่คนละฝั่งของถนนไม่สะดวก โดยคาดว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>-เนื่องจากพื้นที่บริเวณสองข้างของแนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ดังนั้น จึง</p>		<p>โครงการเกิดขึ้นแล้ว ดังนี้</p> <p><u>สถานีตรวจวัด</u></p> <p>กลุ่มเป้าหมาย</p> <p>- กลุ่มหัวหน้าครัวเรือนผู้ถูกหรือย้ายทั้งคนที่ 1 และคนที่ 2 จำนวน 614 ราย</p> <p>- กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่โครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ตอนที่ 1 84 ราย • ตอนที่ 2 49 ราย <p>- กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> • ตอนที่ 1 18 ราย • ตอนที่ 2 12 ราย <p><u>ดัชนีตรวจวัด</u></p> <p>ตัวแปรสำคัญในการติดตามตรวจสอบประกอบด้วย</p> <p>- การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ</p> <p>- ผลกระทบที่เกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้าง</p> <p>- ความคิดเห็น/ทัศนคติต่อโครงการ ปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการ ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ</p> <p><u>วิธีการตรวจวัด</u></p> <p>- สํารวจข้อมูลในสนามโดยการสัมภาษณ์และจัดทำรายงานนำเสนอผลการสำรวจและ</p>

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.12 เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	ไม่มีผลกระทบต่อด้านเศรษฐกิจและการค้าท้องถิ่น ของทั้งสองข้างทาง -ผลกระทบจากการเสียโอกาสในการพัฒนาที่ดิน เนื่องจากที่ดินใหม่ ทำให้เกิดการแบ่งแปลง ที่ดินเป็น 2 ส่วนอยู่คนละฝั่งถนนทำให้ ประสิทธิภาพในการดำเนินกิจกรรม/ธุรกิจต่างๆ บริเวณที่มีอยู่ลดลง จึงเสียโอกาสที่จะพัฒนาที่ดิน แปลงนั้นๆ ไปด้วย แต่พื้นที่ตามแนวเส้นทาง โครงการ ในปีปัจจุบันส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ เกษตรกรรมและเป็นสังคมชนบท ดังนั้น เมื่อมี โครงการ จึงส่งผลกระทบต่อในระดับค่าต่อการเสีย โอกาสในการพัฒนาที่ดิน		ข้อเสนอแนะ กลุ่มเป้าหมายคือ หัวหน้า ครัวเรือนผู้ถูกรื้อย้าย และผู้นำชุมชนในพื้นที่ โครงการ และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม <u>ความถี่ในการตรวจวัด</u> - 1 ครั้ง/ปี ในปีแรก และจากนั้นดำเนินการทุก 5 ปี <u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u> - บุคคลที่ 3 (Third Party) <u>งบประมาณ</u> - ระยะดำเนินการ 1,124,700 บาท
2.13 การโยกย้ายและการเวนคืน	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง</u> การก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ต้องเวนคืน ที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ในพื้นที่ เขตทางและทางแยกต่างระดับ ทำให้เกิดผล กระทบโดยตรงและเป็นผลกระทบถาวรต่อ ครัวเรือนที่ต้องสูญเสียที่ดินทำกินหรือที่อยู่อาศัย รวมทั้งสิ่งปลูกสร้าง มีที่ดินที่ต้องถูกเวนคืน จำนวน 10,585 ไร่และสิ่งปลูกสร้าง จำนวน 614 หลัง โดยคิดเป็นค่าทดแทนทรัพย์สิน 4,435.5	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง</u> - ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยทรัพย์สินตลอดแนว เส้นทางโครงการ ควรดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่ เกี่ยวข้องอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม และเปิดโอกาสให้มี กระบวนการมีส่วนร่วมจากผู้ที่เกี่ยวข้องในท้องถิ่น โดยจัดตั้ง ในรูปคณะกรรมการประกอบด้วยทรัพย์สินและผู้แทนใน ท้องถิ่นมาร่วมเป็นกรรมการกำหนดราคาชดเชยทรัพย์สิน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อเจ้าของที่ดินบริเวณแนวเส้นทาง โครงการคัดค้านและต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการ	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง</u> - ติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของสำนัก จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินในการปฏิบัติตามมาตรการ ป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านการโยกย้ายและเวนคืน

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.13 การโยกย้ายและการเวนคืน (ต่อ)	ด้านบาท	<u>ดำเนินการก่อสร้าง</u> - สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวงดำเนินการ ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อ ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อสร้างความเข้าใจและแจ้ง สิทธิที่ควรจะได้รับ ขั้นตอนการชดเชยที่ดินและทรัพย์สิน ให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบในพื้นที่โครงการ	
2.14 การแบ่งแยก	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u> ในปัจจุบันสภาพพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ เกษตรกรรมเป็นหลัก ลักษณะการปฏิสัมพันธ์ ของหมู่บ้านที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางโครงการมี ลักษณะความเป็นอยู่ของชุมชนที่อยู่เป็นกลุ่ม ๆ กระจาย ตามพื้นที่ทำกิน ดังนั้น การก่อสร้างแนว เส้นทางโครงการอาจส่งผลกระทบต่อ แบ่งแยกพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่ชุมชน ออกเป็น 2 ส่วน จำนวน 90 ชุมชน ทำให้คนใน ชุมชนได้รับความสะดวกลดลงในการเดินทาง ติดต่อระหว่างชุมชน <u>ระยะดำเนินการ</u> จากลักษณะของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง มี รั้วกั้นตลอดแนวเส้นทางโครงการ เมื่อตัดผ่าน ชุมชนทั้งหมด 90 ชุมชนจะทำให้เกิดการ	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง</u> - ออกแบบและก่อสร้างทางลอด-ทางข้าม เพื่อให้ ประชาชนในท้องถิ่นสามารถเดินทางเชื่อมโยระหว่างสอง ฝั่งได้เหมือนเดิม รวมทั้งการจัดทำสะพานลอยคนเดินข้าม สำหรับรถจักรยานยนต์และคนข้ามในย่านชุมชนหรือใน บริเวณที่อยู่ไม่ไกลจนเกินไปจากบริเวณที่มีการสัญจรของ คนเดินเท้า เพื่อลดผลกระทบในการติดต่อเดินทางของ ประชาชนในท้องถิ่นให้สามารถมีเส้นทางเชื่อม โย ระหว่างสองฝั่งของเส้นทางหลวงพิเศษที่เหมาะสม มี ประสิทธิภาพ และตอบสนองความต้องการของท้องถิ่น รวมทั้งออกแบบเพื่อจัดสร้างทางบริการ (Service Road) ในตำแหน่งที่มีความต้องการในการใช้งานมากที่สุด เพื่อ ลดผลกระทบจากการพัฒนาเส้นทางที่ไม่เกิดขวางการใช้ ประโยชน์เดิมในท้องถิ่นที่มีชุมชนหนาแน่น (ตารางที่ 5.2.3-1) โดยมีรายละเอียด ดังนี้	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง</u> - ติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของ ผู้รับเหมา ก่อสร้างในการปฏิบัติตามมาตรการ ป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านการแบ่งแยก

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.14 การแบ่งแยก (ต่อ)	แบ่งแยกชุมชนออกเป็น 2 ฟัง อย่างถาวร อาจทำให้ประชาชนมีความรู้สึกว่าเป็นคนละชุมชนและถูกแบ่งแยกอย่างถาวร ทั้งนี้ ลักษณะผลกระทบที่ชุมชนได้รับเป็นผลกระทบต่อเนื่องจากระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ดังนั้น คาดว่าเป็นผลกระทบในระดับสูง	<ul style="list-style-type: none"> ทางข้าม จำนวน 50 แห่ง (รูปที่ 10) ทางลัด จำนวน 16 แห่ง (รูปที่ 11) สะพานลอยคนเดินข้าม จำนวน 17 แห่ง (รูปที่ 12) ทางบริการ ระยะทาง 83.63 กิโลเมตร (รูปที่ 13) ที่กั้นรถไฟสะพาน (รูปที่ 14) 	
2.15 อุบัติเหตุและความปลอดภัย	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมต่างๆ ในการพัฒนาโครงการบริเวณจุดตัดถนนสายหลัก เช่น ทางหลวงหมายเลข 4 (เพชรเกษม) ทางหลวงหมายเลข 35 ทางหลวงหมายเลข 3187 เป็นต้น อาจก่อให้เกิดการกีดขวางการจราจร อันเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทาง ในรูปแบบของการเกิดอุบัติเหตุจากการชนสิ่งเครื่องจักรหนักในการทำงานของรถบรรทุกได้ แต่เป็นช่วงสั้นๆ ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมต่างๆ ในการพัฒนาโครงการบริเวณจุดตัดถนนสายหลัก เช่น ทางหลวงหมายเลข 4 (เพชรเกษม) ทางหลวงหมายเลข 35 ทางหลวงหมายเลข 3187 เป็นต้น อาจจะทำให้เกิดการกีดขวาง</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>- ติดตั้งกั้นแวกกันอันตรายอย่างต่อเนื่องบริเวณจุดตัดกับถนนท้องถิ่นเฉพาะช่วงที่ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ พร้อมทั้งติดตั้งป้ายเตือนผิวทางระดับล่วงหน้าเพื่อบอกถึงแนวเขตการ</p>	

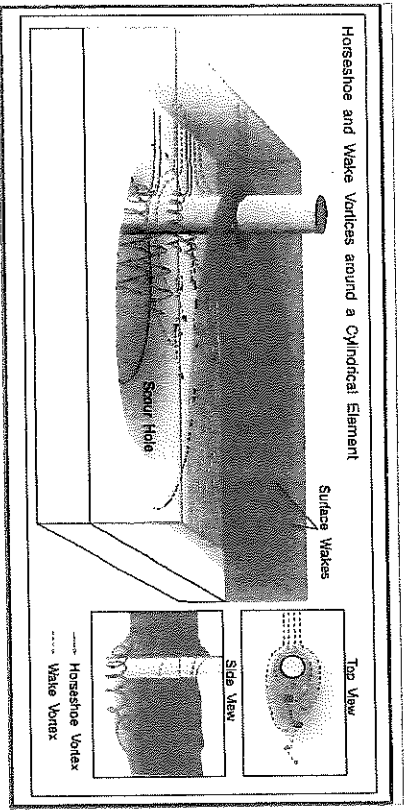
องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.15 อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)	การจราจร ของผู้ใช้เส้นทาง รวมทั้งจุดตัดของถนนท้องถิ่นต่างๆ ที่จะต้องก่อสร้างเป็นถนนท้องถิ่นเป็นถนนยกข้ามทางหลวงพิเศษ อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทาง รวมถึงผู้ใช้ทางเท้าสองข้างริมถนนช่วงที่ตัดผ่านและยังก่อให้เกิดอุบัติเหตุต่อคนงาน ได้อีกด้วย นอกจากนี้ผลกระทบต่อการขนวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างที่ต้องใช้เส้นทางหลัก บริเวณจุดตัดและจุดสิ้นสุดโครงการที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) อาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับปานกลาง	<p>ก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - กั้นเขตแนวพื้นที่ทำงานอย่างชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน เพื่อควบคุมไม่ให้ยานพาหนะอื่นๆ สามารถเข้ามาใช้พื้นที่ทำงานได้ - ปิดฝาท่อหักและเหล็กเส้นที่โผล่ขึ้นมาให้เหมาะสมและติดตั้งกั้นแวกกันอันตรายอย่างต่อเนื่อง เพื่อป้องกันยานพาหนะที่เสียหยา - จัดตั้งหน่วยความปลอดภัยเบื้องต้นที่สำนักงานสนาม และประสานงานกับโรงพยาบาลที่อยู่ในเขตบริการ ใกล้เคียงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการล่วงหน้าเพื่อขอรับบริการกรณีมีผู้ป่วยฉุกเฉินของโครงการ - พื้นที่ก่อสร้างงานคอนกรีต งานตอกเสาเข็ม และงานคอมบ่อจะต้องติดตั้งเครื่องหมายชนิดที่สะท้อนแสง เพื่อเตือนให้ผู้ใช้สามารถสังเกตเห็นสิ่งกีดขวางได้ชัดเจนในเวลากลางคืนและอาจพิจารณาติดตั้งไฟกะพริบในบริเวณที่มีความจำเป็น - จัดเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถและเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง รวมทั้งสร้างทางชั่วคราว (Access Road) เพื่อเข้ามายังพื้นที่ก่อสร้างให้มีความเหมาะสมน้อยที่สุด - ติดตั้งป้ายเตือนพื้นที่ก่อสร้างในระยะ 50-100 เมตร ก่อนถึงตำแหน่งพื้นที่ก่อสร้าง รวมถึงติดตั้งป้ายควบคุมความเร็วระหว่างก่อสร้าง และติดตั้งป้ายเตือนคนงานในพื้นที่ก่อสร้าง - ควบคุมให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎจราจรอย่าง 	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.15 อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)		<p>เครื่องจักร</p> <ul style="list-style-type: none"> -ฝึกอบรมและให้ความรู้ความปลอดภัย และการใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ที่ถูกต้องแก่คนงานก่อนการปฏิบัติงาน -ควบคุมให้คนงานใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลอย่างเคร่งครัด -ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีแผนงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ -ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักร อุปกรณ์ และ ยานพาหนะก่อนการปฏิบัติงานทุกครั้ง เพื่อป้องกันอันตราย ที่อาจเกิดขึ้นกับคนงานและเพื่อควบคุมระดับเสียงให้อยู่ใน ระดับปกติของเครื่องจักรนั้นๆ -พยายามเลือกใช้วัสดุก่อสร้างจากแหล่งที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ ก่อสร้าง เพื่อลดปริมาณการขนย้าย -ห้ามกองวัสดุก่อสร้างบริเวณริมถนนหรือในพื้นที่ที่สัญจรไป- มาของประชาชน ต้องจัดอยู่ในพื้นที่ก่อสร้าง และให้เป็นสัดส่วน 	
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำซึ่ง มีลักษณะเป็นทางหลวงพิเศษแบบมีการควบคุมการ เข้าออกอย่างสมบูรณ์ กล่าวคือ มีการกั้นรั้วตลอด แนวเส้นทาง ทำให้มีความปลอดภัยสูงสำหรับผู้ ใช้ เดินทาง เนื่องจากไม่มีจุดตัดที่เป็นอุปสรรคในการ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> -ซ่อมแซมถนนที่เสียหาย/ชำรุด เนื่องจากยานพาหนะที่มาใช้ แนวเส้นทาง โครงการ รวมถึงบำรุงรักษาและดูแลสภาพถนน อย่างสม่ำเสมอ -จัดหาสัญญาณเตือนความปลอดภัยและระบบแสงสว่าง (ถ้า จำเป็น) ให้พอเพียงในช่วงที่มีการซ่อมบำรุงรักษาเส้นทาง 	

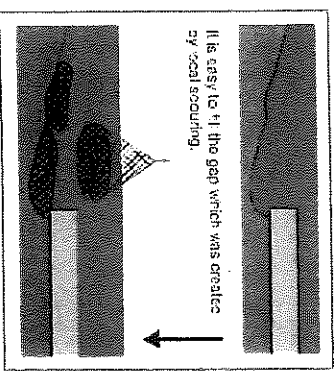
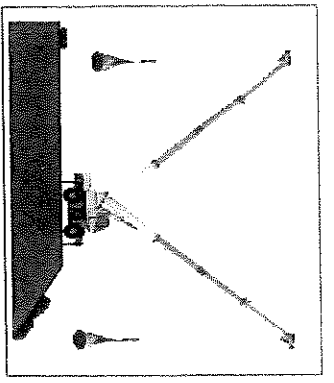
องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.15 อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)	<p>ข้าม ซึ่งจะสามารถลดผลกระทบต่อการเกิด อุบัติเหตุและความปลอดภัยจากการข้ามได้ ส่วนใน ด้านความปลอดภัยของประชาชนทั้ง 2 ฝั่งจะเพิ่มขึ้น เนื่องจากมีรั้วกั้นตลอดแนวเส้นทาง โครงการ สามารถลดอุบัติเหตุจากการข้ามถนนได้</p>	<p>- จัดให้มีการทำความสะอาดเส้นทางเป็นประจำ</p>	
2.16 ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>เนื่องจากในการดำเนินโครงการได้คำนึงถึงสถานที่ ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์และโบราณคดี/ โบราณสถาน โดยหลีกเลี่ยงไม่ให้แนวเส้นทาง โครงการตัดผ่าน แต่อย่างไรก็ตามในบริเวณ ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ มีโบราณสถาน จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ วัดคู่งกระถิน วัดท่าสุวรรณ และวัดเกาะศาลพระ มีระยะทางอยู่ห่างจากแนว เส้นทางโครงการประมาณ 500 745 และ 1,600 เมตร ตามลำดับ ซึ่งกิจกรรมการเตรียมพื้นที่ก่อสร้าง สำนักงานโครงการ สำนักงานก่อสร้างและ บ้านพักคนงาน เป็นต้น อาจได้รับผลกระทบจาก ความสั่นสะเทือน แต่อย่างไรก็ตาม คาดว่าไม่มี ผลกระทบ เนื่องจากได้พิจารณาเลือกใช้พื้นที่ ก่อสร้างที่ตั้งอยู่ห่างจากแหล่งโบราณสถานและ พื้นที่ชุมชนให้มากที่สุด นอกจากนี้ในการก่อสร้าง แนวเส้นทางโครงการย่อมมีความสั่นสะเทือนที่อาจ</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>- ใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ และเครื่องจักรที่จะทำให้เกิดแรง กระแทกน้อยที่สุด เช่น ใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มคอก บริเวณที่ผ่านชุมชนหนาแน่น รวมถึงการลดพลังงานในการ คอกเสาเข็ม</p>	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.16 ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	ก่อให้เกิดอันตรายต่อโบราณสถานได้บ้าง เนื่องจากจำเป็นต้องใช้เครื่องมือหนัก แต่อย่างไรก็ตาม วัดท่าสุพรรณ และวัดเกาะศาลพระอยู่ห่างจากโครงการมาก จะไม่ได้รับความเสียหายจากการสั่นสะเทือนในขณะที่ก่อสร้าง สำหรับวัดทุ่งกระดิน เมื่อพิจารณาถึงระยะห่างจากโครงการถึงวัดทุ่งกระดิน ซึ่งตั้งห่างไกลมากกว่า 100 เมตร (ประมาณ 500 เมตร) ถึงแม้ข้อมูลจากการคาดการณ์ด้านความสั่นสะเทือน พบว่า ไม่น่าจะมีผลกระทบต่ออาคารเก่าแก่ตามมาตรฐานของ DIN 4150 แต่อาจมีผลต่อความรู้สึกของมนุษย์ตามสเกลของ Reicher and Meister บ้าง (รู้สึกได้เพียงเล็กน้อยสามารถรับรู้ได้ง่าย) ซึ่งการก่อสร้างจะมีผลกระทบชั่วคราวและสามารถควบคุมได้ โดยวิธีการก่อสร้างที่เหมาะสม ดังนั้น จึงเป็นผลกระทบในระดับต่ำ		
	ระยะดำเนินการ ปริมาณรถยนต์ที่มารับบริการถนนของโครงการจะมีปริมาณมาก อาจก่อให้เกิดแรงสั่นสะเทือนจากยานพาหนะที่มาใช้เส้นทางโครงการ แต่อย่างไรก็ตาม ระดับความเร็วของความสั่นสะเทือนจากการจราจรจะขึ้นอยู่กับน้ำหนัก ความเร็วของยานพาหนะ และสภาพการใช้เส้นทางจราจร ซึ่ง	ระยะดำเนินการ - กรมทางหลวงซ่อมบำรุงผิวทางที่ชำรุด รอยต่อให้อยู่ในสภาพดีเสมอ เพื่อไม่ให้เกิดแรงกระแทกระหว่างล้อของรถกับผิวทาง - กรมทางหลวงควบคุมน้ำหนักบรรทุกทุกของยานพาหนะที่เข้ามาใช้เส้นทาง โดยตรวจสอบอย่างค่อนเนื่องและเคร่งครัด	

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม
2.16 ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	จะส่งผลกระทบต่อระยะทางที่ห่างออกไปจากแหล่งกำเนิดคลื่น สั่นสะเทือน ในการที่แรงสั่นสะเทือนจากโครงการอาจสร้างความเสียหายต่อแหล่งโบราณสถานวัดทุ่งกระดิน จากข้อมูลจากการคาดการณ์ด้านความสั่นสะเทือน พบว่า ในระยะทางจากกึ่งกลางของแนวเส้นทางถึงพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ถ้ามีระยะทางห่างออกไปไกลกว่า 50 เมตร คาดว่าจะไม่ได้รับผลกระทบ เมื่อพิจารณาถึงระยะทางจากจุดกึ่งกลางของแนวเส้นทางโครงการถึงวัดทุ่งกระดิน พบว่า อยู่ไกลกว่า 50 เมตร (500 เมตร) ถึงแม้ว่าข้อมูลจะแสดงว่า ไม่น่าจะมีผลกระทบต่ออาคารเก่าแก่ตามมาตรฐานของ DIN 4150 แต่อาจมีผลต่อความรู้สึกของมนุษย์ตามสเกลของ Reicher and Meister บ้าง (รู้สึกได้เพียงเล็กน้อยสามารถรับรู้ได้ง่าย) ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดจากการดำเนินโครงการอาจจะก่อให้เกิดความรู้สึกสั่นสะเทือนเล็กน้อยต่อผู้ที่มาประกอบพิธีกรรมในบริเวณวัดทุ่งกระดินหรือนักท่องเที่ยวที่ได้เข้ามาเยี่ยมชมเท่านั้น คาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ		

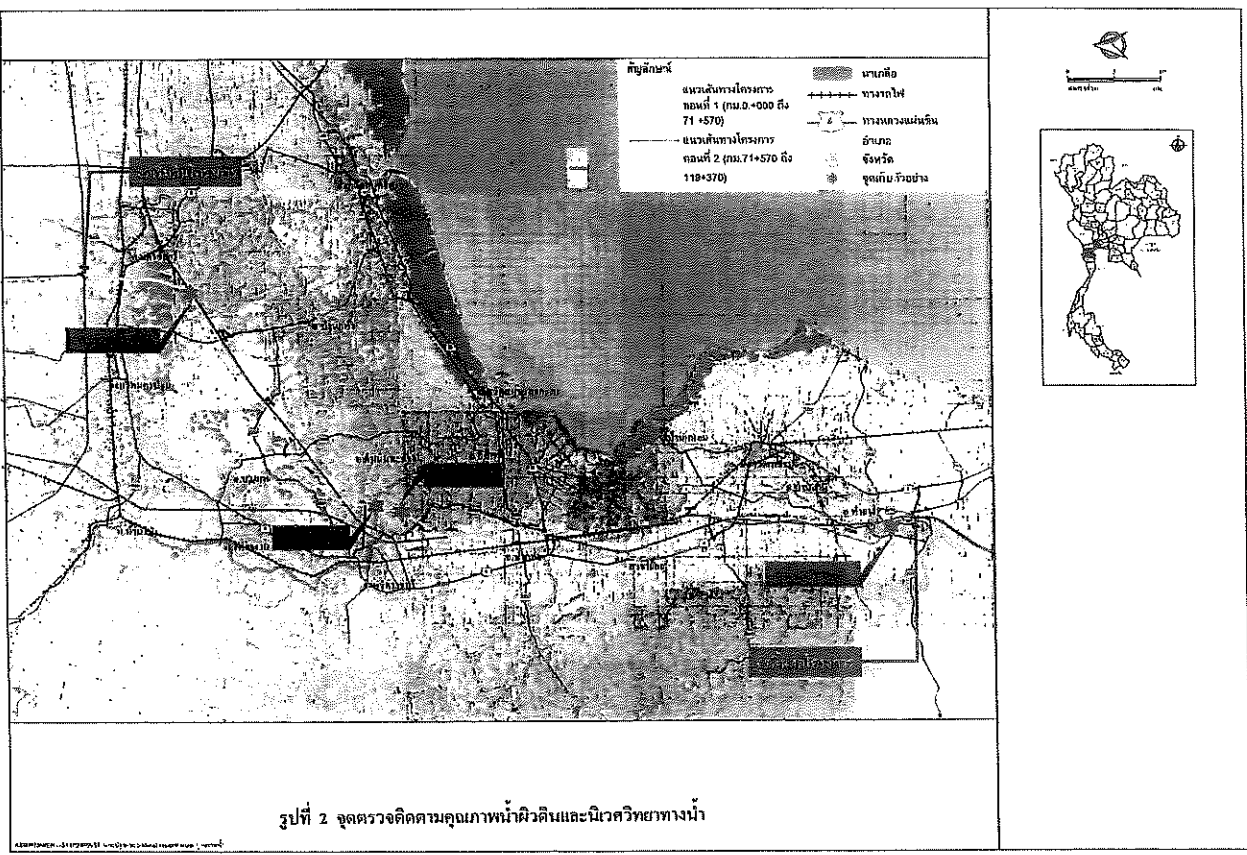


(ก) สภาพการเกิดการก่อกวนรอบท่อสะพาน ลักษณะรูปก้นน้ำ

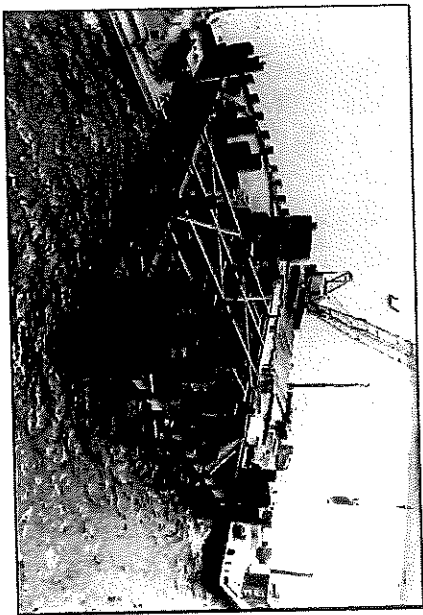
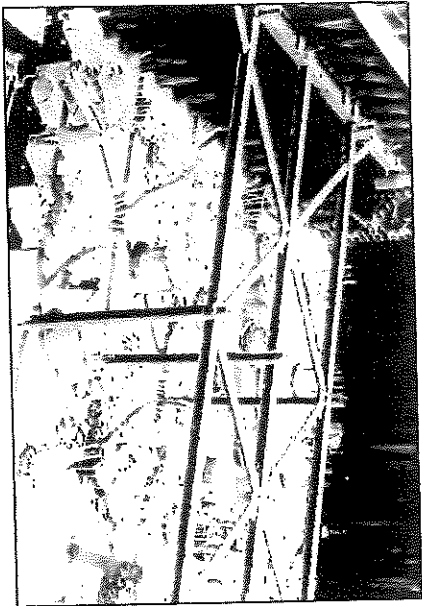


(ข) มมาตรการป้องกันการเกิดการก่อกวนรอบท่อสะพานโดยการเติมวัสดุก้นน้ำ

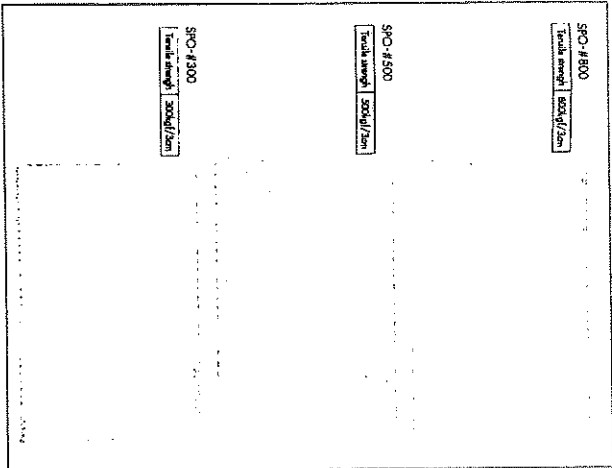
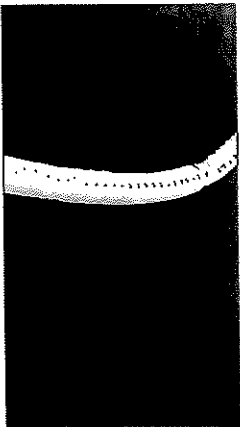
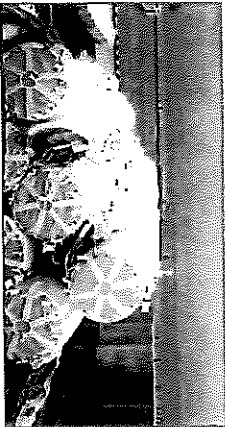
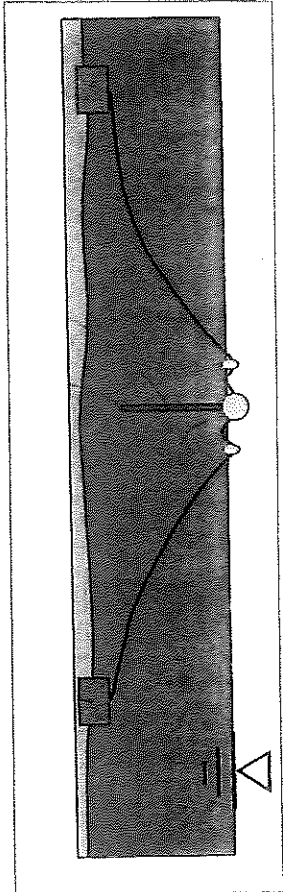
รูปที่ 1 สภาพการเกิดการก่อกวนรอบท่อสะพานและการบรรเทาและป้องกันด้วยการเติมวัสดุก้นน้ำ



รูปที่ 2 จุดตรวจติดตามคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ

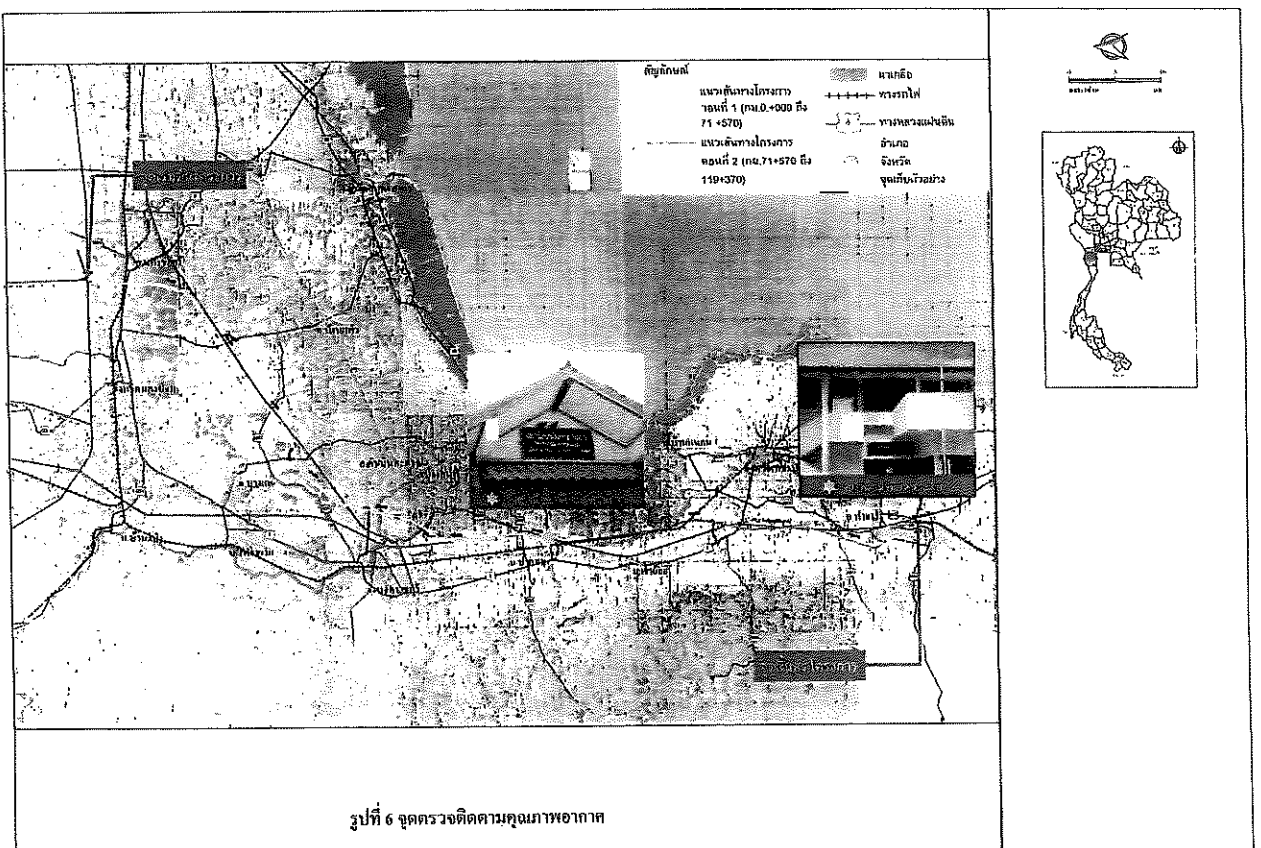
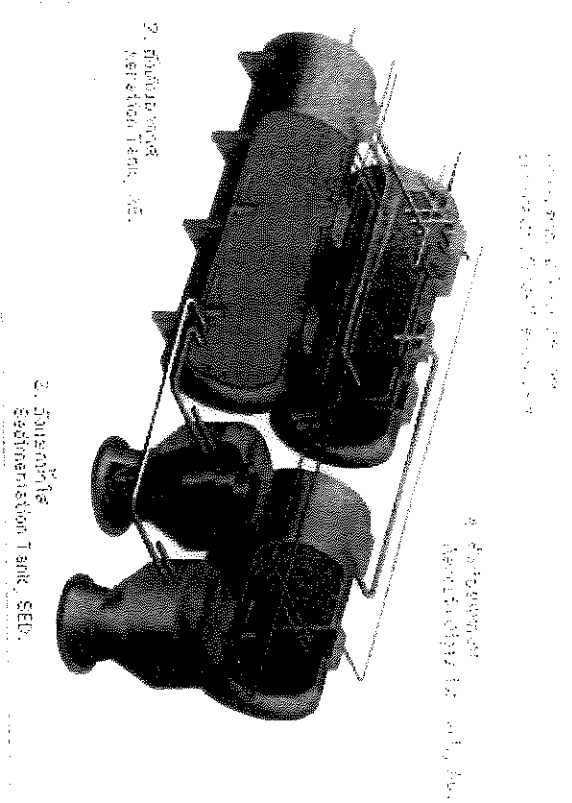


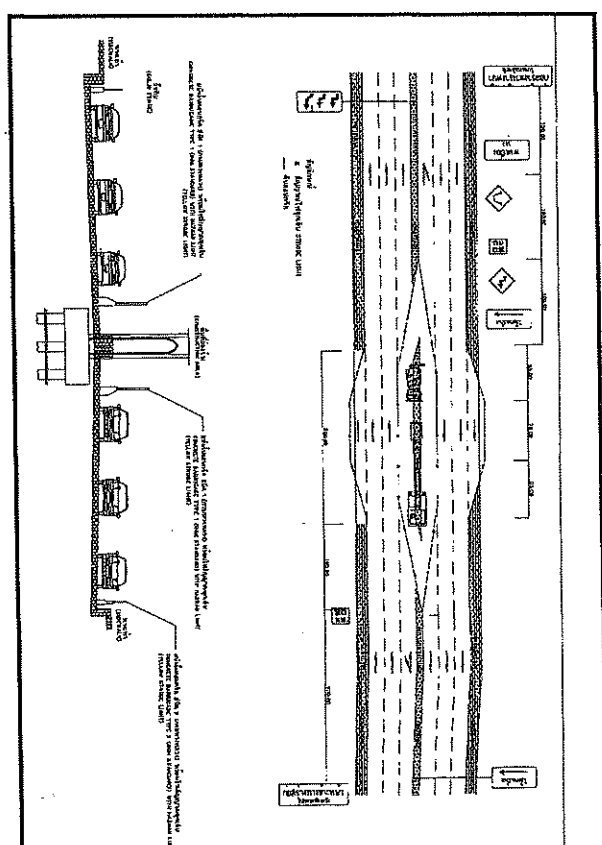
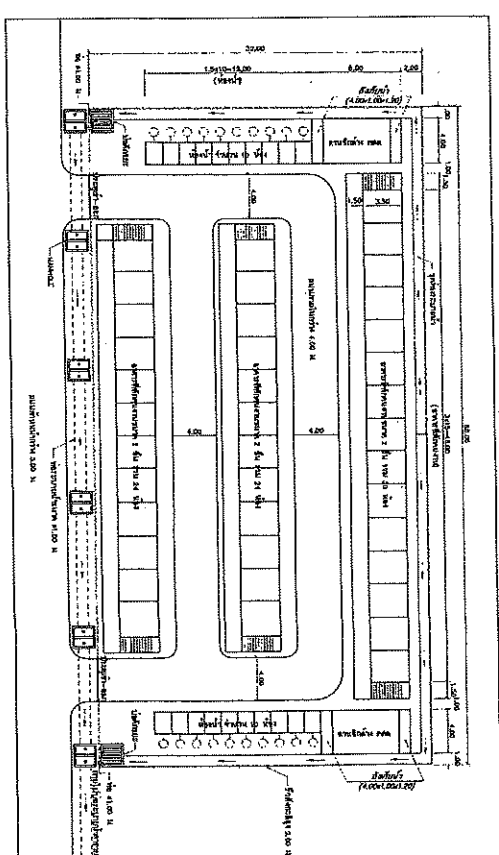
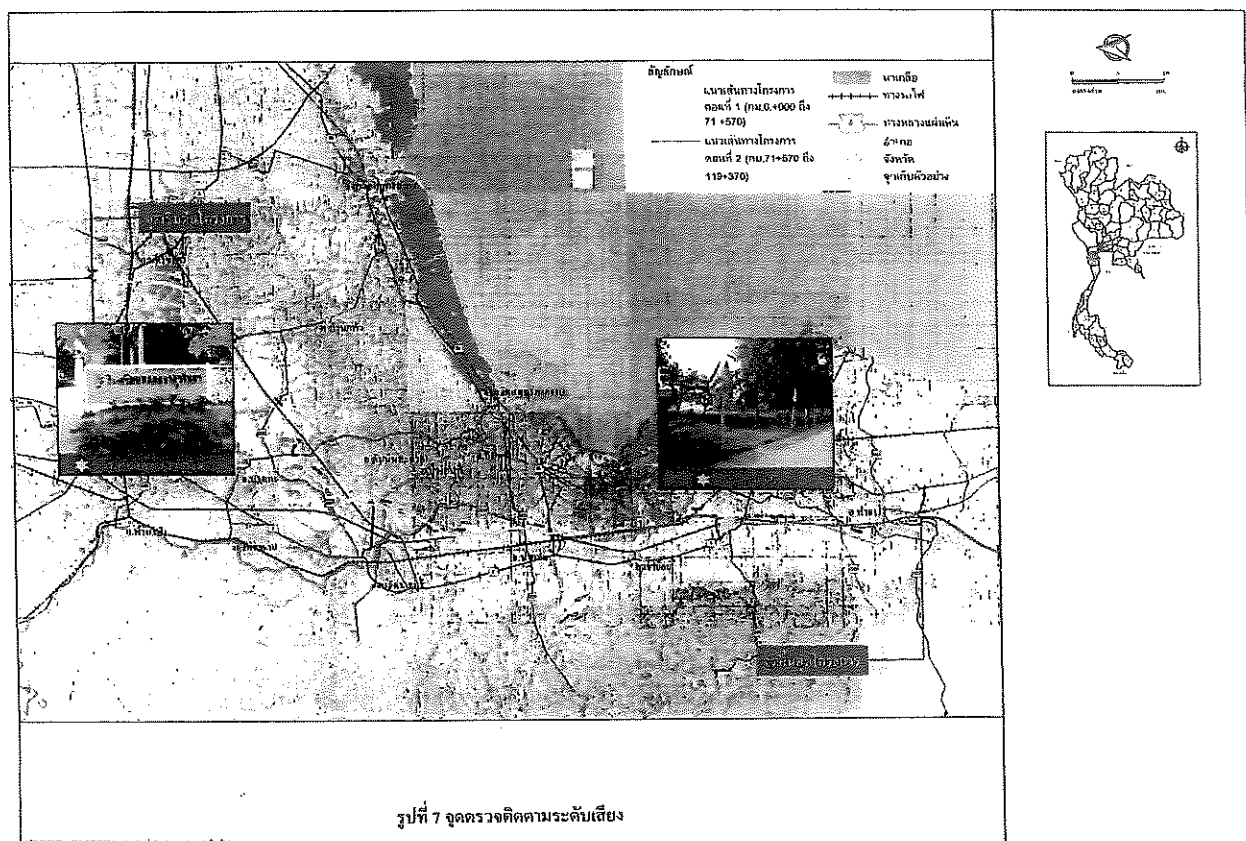
รูปที่ 3 เขื่อนกันดิน (Coffer Dam)

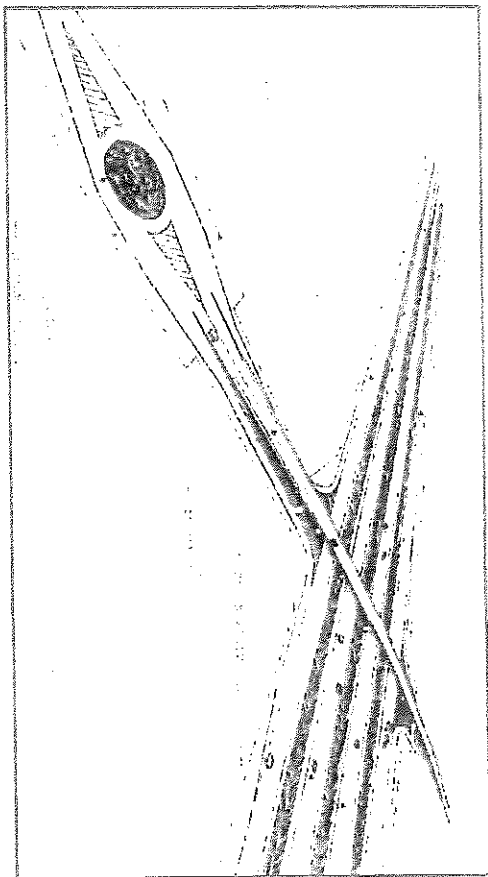


รูปที่ 4 รายละเอียดของงานกันดินเคเทน (Slit Curtain)

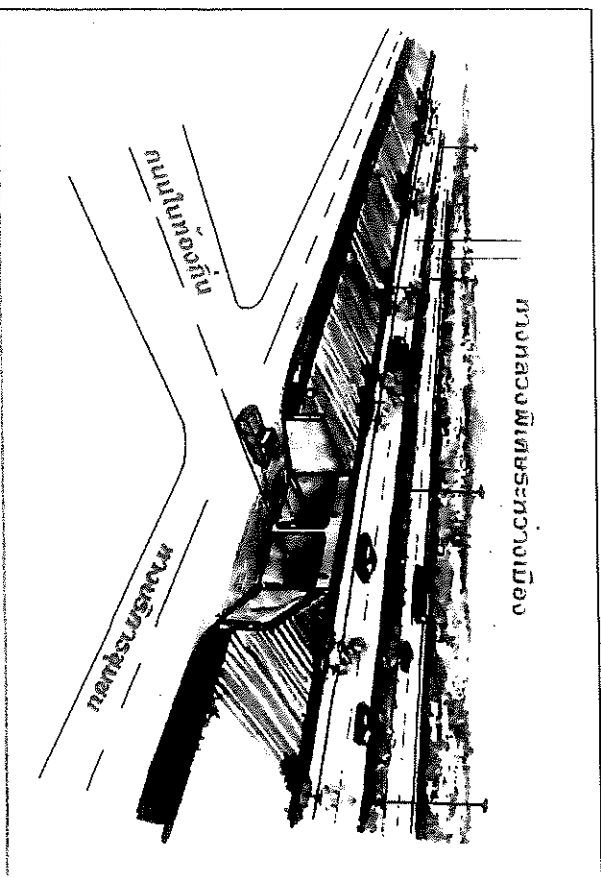
รูปที่ 5 ตู้ปันน้ำดื่มสารีรูปแบบถังอะ-ดังกรองไร้อากาศ



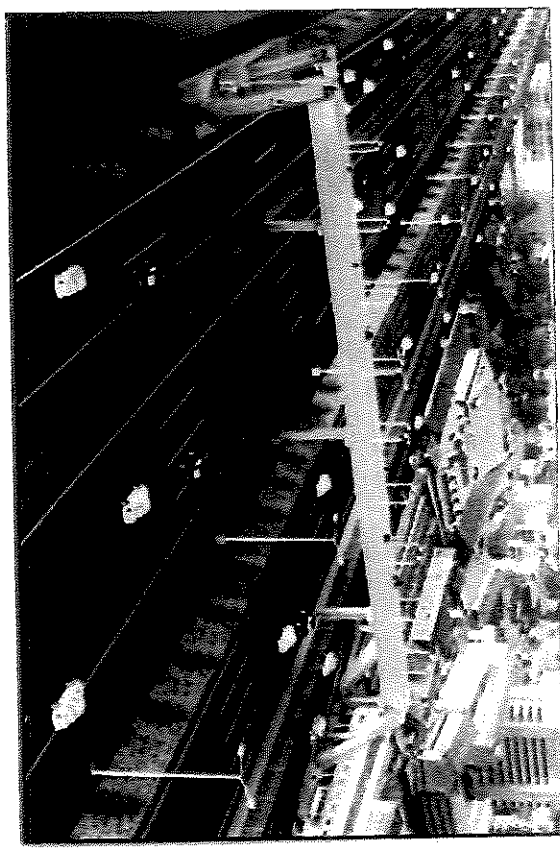




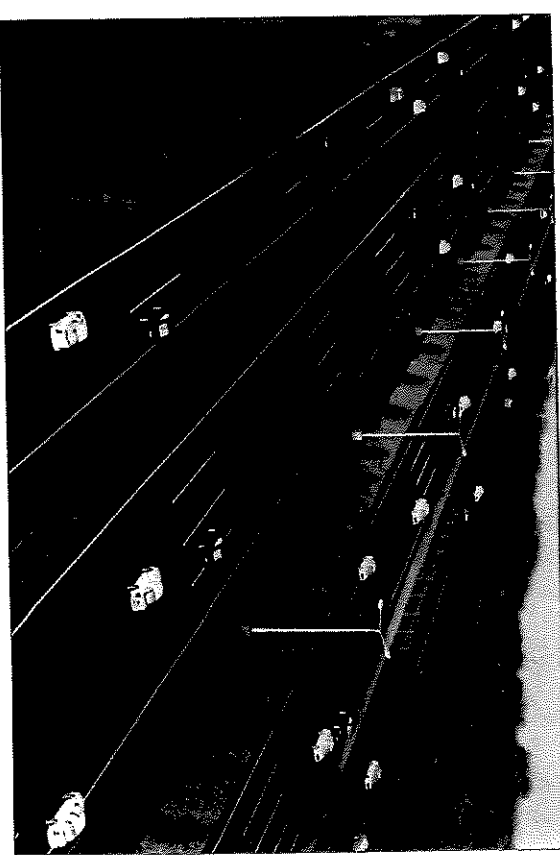
รูปที่ 10 ทางขึ้น



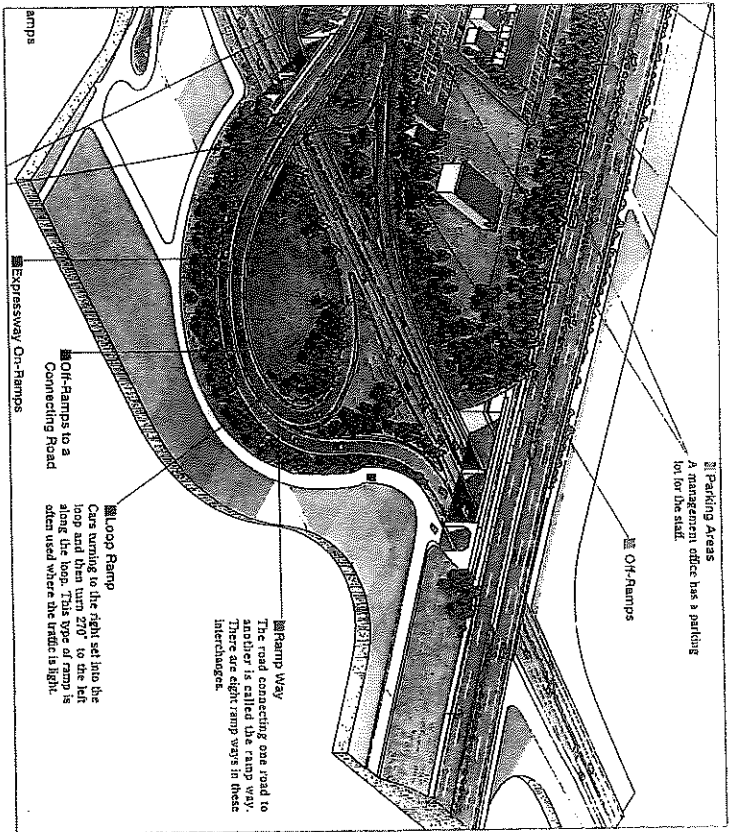
รูปที่ 11 ทางออก



รูปที่ 12 สะพานลอยคนเดินข้าม



รูปที่ 13 ทางบริการ



รูปที่ 14 รูปแบบการจราจร

ภาคผนวก ข
หนังสือขออนุญาตก่อสร้างจากหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

ข้อ ๒ การพิจารณาฐานรากของสะพานเฉพาะช่วงกลาง ให้ถือระดับการขุดลอกตามแบบ โดยเจ้าหน้าที่ชลประทานจะเป็นผู้กำหนดให้ ทั้งนี้เพื่อมิให้เกิดความเสียหายเมื่อกรมชลประทานจะทำการขุดลอก ทางน้ำชลประทานในโอกาสต่อไป

ข้อ ๓ แนวเสาดมอยู่ทุกต้นที่ตอกลงในทางน้ำชลประทาน จะต้องขนานกับแนวกระแสน้ำ กับให้ ศูนย์กลางของสะพานช่วงกลางอยู่ในแนวเดียวกับศูนย์กลางทางน้ำชลประทานด้วย

ข้อ ๔ ก่อนดำเนินการก่อสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก..... ผู้รับอนุญาตจะต้อง แจ้งให้ผู้เฝ้าอาณัติการโครงการส่งน้ำและบำรุงรักษานครปฐม.....ทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า ๗ วัน เพื่อจะได้ ส่งเจ้าหน้าที่ชลประทานไปกำหนดแนว ระดับ และระยะต่าง ๆ ให้ แล้วจึงส่งดำเนินการได้

สะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก..... ที่อยู่ภายใต้ให้สร้างนี้ ผู้รับอนุญาตจะต้องจัดหา นายช่างเป็นผู้ควบคุมดำเนินการเอง กรมชลประทานไม่รับรองความมั่นคงแข็งแรง หากสะพานเกิดการชำรุดและ ทำให้ผู้อื่นได้รับความเสียหาย ผู้รับอนุญาตจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ

ข้อ ๕ ในระหว่างดำเนินการก่อสร้าง หรือดำเนินการทำนักร่วมกันเพื่อทำการก่อสร้างสะพานก็ได้ ผู้รับอนุญาตจะต้องอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน ให้สัญจรไปมาได้ตามปกติ หากสะพานหรือรั้วงานเกิดการชำรุด และทำให้ผู้อื่นได้รับความเสียหาย - แพ ที่สัญจรไปมาหรือทรัพย์สินอื่นใด ได้รับอันตรายหรือเกิดความเสียหายแล้วแต่กรณี ผู้รับอนุญาตจะต้องรับผิดชอบ

ข้อ ๖ สะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก..... เพื่อโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรีบริเวณคลองระบมน้ำสาย ร.๑ขวา สัมปทวน..... ที่ได้รับอนุญาตให้สร้างนี้จะต้องก่อสร้างให้ แล้วเสร็จภายใน ระยะเวลาดำเนินการที่กำหนดไว้ในสัญญาก่อสร้างหรือตามที่กำหนดไว้ในแผนงานก่อสร้างของโครงการ ทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรีของกรมทางหลวง นับแต่วันถัดจากวันที่ได้รับอนุญาตให้ลง นามในหนังสืออนุญาตเป็นต้นไป และผู้รับอนุญาตจะต้องเปิดสะพานนี้เป็นเส้นทางสาธารณะ อันว่าความสะดวกแก่ ยานพาหนะและแก่ประชาชนทั่วไปรวมทั้งจะต้องซ่อมแซม บำรุงรักษา ให้อยู่ในสภาพที่ดี และปลอดภัยอยู่เสมอ

ข้อ ๗ ผู้รับอนุญาตจะต้องจัดให้มีวิศวกร ผู้ออกแบบและคำนวณ และควบคุมการก่อสร้าง ตามพระราชบัญญัติวิศวกร พ.ศ. ๒๕๔๒ และกฎกระทรวงกำหนดสาขาวิชาซึ่งวิศวกรรมและวิชาซึ่งวิศวกรรมควบคุม พ.ศ. ๒๕๕๐ นายช่างชลประทานมีสิทธิที่จะเข้าตรวจสอบการก่อสร้าง และเห็นว่าการก่อสร้างผิดพลาด อันเนื่องจาก ไม่เป็นไปตามเงื่อนไขแบบแปลนหรือเพื่อความเหมาะสม นายช่างชลประทาน มีสิทธิสั่งให้แก้ไข รื้อย้ายเพื่อให้ เป็นการถูกต้อง ซึ่งผู้รับอนุญาตจะต้องปฏิบัติตามทันที และในการเปลี่ยนแปลงแก้ไขนี้ผู้รับอนุญาตจะเรียกเรื่อง ค่าเสียหายใดๆ จากกรมชลประทานไม่ได้

ข้อ ๘ ผู้รับอนุญาตจะต้องบำรุงรักษาที่ดินบริเวณที่ก่อสร้างนี้ให้ชำรุดทรุดโทรม และจะไม่ให้สิ่งใดกร ขยะมูลฝอยลงไปในทางน้ำชลประทาน ขนคลอง เขตคันคลอง หรือจุดทำลายที่ดินขนคลอง เขตคันคลอง ให้เสียหายผิดไปจากสภาพเดิม ถ้าจะทำการรื้อถอนหรือต่อเติมส่วนหนึ่งส่วนใดของสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก..... นอกเหนือไปจากแบบแปลน จะต้องได้รับอนุญาตจากกรมชลประทานเป็นลายลักษณ์อักษรเสียก่อนทุกคราวไป ถ้าได้ ทำไปก่อนโดยไม่ได้รับอนุญาต กรมชลประทานมีอำนาจบังคับให้รื้อถอน และเพื่อไม่ให้ได้รับความเสียหายแก่กรม ชลประทานได้

ถ้ากรมชลประทานมีความจำเป็นต้องใช้ที่ดินที่อยู่ในความหมายพิธีรับใช้แล้วซึ่งกรณีรับใช้แล้ว บริเวณที่ก่อสร้างสะพาน เพื่อใช้ประโยชน์ในราชการ จะแจ้งให้ผู้รับอนุญาตทราบโดยหนังสือแจ้งให้ทำหนังสือรับใช้

วต.ค.บ.นครปฐม

ในการมีเหตุผลอันเกิดขึ้น ซึ่งจำเป็นจะต้องทำลายหรือรื้อถอนสิ่งก่อสร้าง เพื่อความปลอดภัย ของงานเกี่ยวกับชลประทานแล้ว กรมชลประทานมีสิทธิดำเนินการได้ทันที โดยมีต้องแจ้งให้ผู้รับอนุญาต ทราบล่วงหน้า และผู้รับอนุญาตจะเรียกค่าเสียหายใด ๆ จากกรมชลประทานไม่ได้ทั้งนี้ กับจะยกเอาประโยชน์ แห่งเวลานี้มาหักสิ่งสูญขาดฉบับนี้ขึ้นมาเป็นข้อโต้แย้ง คัดค้าน อย่างหนึ่งอย่างใดไม่ได้

ข้อ ๙ เมื่อสร้างสะพานเสร็จแล้ว ผู้รับอนุญาตจะต้องรื้อถอนรั้วและเก็บวัสดุต่าง ๆ ที่ไม่ใช้ขึ้น จากทางน้ำชลประทาน และนำออกไปให้พ้นเขตทางน้ำชลประทาน ขนคลอง เขตคันคลองทันที ในกรณีสะพาน รับน้ำหนักน้อยกว่า ๒๐ ตัน จะต้องป้อนไปยังขีดความสามารถของสะพานให้เห็นชัดเจนทั้งสองด้านของสะพาน

ในการแจ้งจากผู้รับอนุญาตสร้างสะพานแล้ว หากนายช่างชลประทานตรวจพบความ ไม่เหมาะสม อันเนื่องจากไม่ไปไปตามเงื่อนไขแบบแปลน หรือ เห็นสมควรให้แก้ไขเปลี่ยนแปลง เพื่อความ เหมาะสม นายช่างชลประทานมีอำนาจสั่งให้แก้ไขเปลี่ยนแปลงได้ และผู้รับอนุญาตจะต้องปฏิบัติตามทันที โดยจะ เรียกหรือค่าเสียหายใดๆ จากกรมชลประทานไม่ได้ ถ้าผู้รับอนุญาตไม่ปฏิบัติตาม นายช่างชลประทาน มีอำนาจสั่งให้รื้อถอนสิ่งก่อสร้างออกไปให้พ้นเขตชลประทาน และทำการคืนให้คงสภาพเดิม ถ้าไม่จัดการรื้อถอน กรมชลประทานจะดำเนินการเอง โดยผู้รับอนุญาตจะต้องจัดหาใช้จ่ายในการนี้ให้แก่กรมชลประทานทั้งสิ้น

ข้อ ๑๐ อนุญาตให้ก่อสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก..... มีกำหนดเวลา ปี ตามบันทึกบริหารแบบเขตที่ราชพัสดุและยินยอมปฏิบัติตามเงื่อนไขการให้ที่ราชพัสดุของกรมธนารักษ์ที่พิจารณา อนุญาตให้กรมทางหลวงใช้ที่ราชพัสดุบริเวณคลองระบมน้ำสาย ร.๑ขวา สัมปทวน..... เพื่อก่อสร้างโครงการทาง หลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี

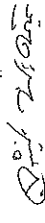
หากผู้รับอนุญาตยังมีความประสงค์จะใช้สะพานต่อไปอีก ก็ให้ทำหนังสือขอต่ออายุ หนังสืออนุญาตไปยังกรมชลประทาน ก่อนครบกำหนดเวลาอนุญาตไม่น้อยกว่า ๓๐ วัน แต่กรมชลประทานสิทธิ ที่จะอนุญาตหรือไม่ก็ได้ โดยจะคำนึงถึงงานชลประทานเป็นประการสำคัญ

ข้อ ๑๑ ถ้าผู้รับอนุญาตไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขแต่ข้อหนึ่งข้อใดในหนังสืออนุญาตนี้ กรมชลประทานมีอำนาจที่จะเพิกถอนการอนุญาตได้ในทันที ผู้รับอนุญาตจะยกเอากำหนดเวลาแห่งหนังสืออนุญาต ฉบับนี้ขึ้นมาเป็นข้อโต้แย้ง คัดค้านอย่างหนึ่งอย่างใดไม่ได้

ข้อ ๑๒ เมื่อผู้รับอนุญาตหมดความจำเป็นที่จะก่อสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก..... ตามที่ได้รับอนุญาตนี้ ผู้รับอนุญาตจะต้องรื้อถอนสิ่งก่อสร้างและนำออกไปให้พ้นทางน้ำชลประทานขนคลอง เขตคันคลอง และทำการคืนให้คงสภาพเดิมภายในกำหนดเวลาและเงื่อนไขที่กรมชลประทานจะกำหนด หากผู้รับอนุญาต เพิกเฉยไม่ดำเนินการ กรมชลประทานจะดำเนินการเอง โดยผู้รับอนุญาตจะต้องจัดหาใช้จ่ายในการนี้ให้แก่ กรมชลประทานทั้งสิ้น

ข้อ ๑๓ กรณีที่ดินเขตคลองหรือที่ดินที่ขออนุญาตคลองระบมน้ำสาย ร.๑ขวา สัมปทวน..... เป็นที่ราชพัสดุ ผู้รับอนุญาตได้รับความเห็นชอบหรือขออนุญาตจากกรมธนารักษ์/ผู้ว่าราชการจังหวัด ..นครปฐม.. แล้ว ตามหนังสือที่กค ๑๓๑๑๔๗/๑๐๑๕๗..... ลงวันที่๒๕๔..... เดือนกรกฎาคม... พ.ศ.๒๕๖๒.....

สำเนาถูกต้อง



(นายเจริญศักดิ์ ทระพอบประเสริฐ)

วต.ค.บ.นครปฐม

คู่มือ

ผ.ย. ๓๗

กองกลางไม่หนังสืออนุญาตผู้รับอนุญาตได้ชำระค่าจดทะเบียนการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ราชพัสดุเป็นเงิน บาท (.....) ค่าธรรมเนียมการตรวจแบบเป็นเงิน บาท (.....) บาท (.....) ค่าธรรมเนียมการรังวัดเป็นเงิน บาท (.....) บาท (.....) ให้กับกรมธนารักษ์ (โดยสำนักงานธนารักษ์พื้นที่.....) แล้ว ดมในเสร็จรับเงินเลขที่..... เล่มที่..... ลงวันที่..... เดือน..... ปี..... ที่แนบท้ายหนังสือ สาธารณประโยชน์ตามบ้านที่คำยินยอม ลงวันที่..... เดือน..... พ.ศ..... ที่แนบท้ายหนังสือ อนุญาตนี้

กรณีที่ดินเขตคลองหรือที่ดินที่อนุญาต..... เป็นที่สาธารณประโยชน์ อำนาจการดูแลเป็นไปตามพระราชบัญญัติลักษณะปกครองท้องที่ พุทธศักราช ๒๔๕๗ ซึ่งผู้รับอนุญาตได้รับความ เห็นชอบจาก..... แล้ว ตามหนังสือที่..... ลงวันที่..... เดือน..... พ.ศ..... หรือตามพระราชบัญญัติสถาบันล และองค์การบริหาร ส่วนตำบล พ.ศ. ๒๕๓๗ ตามหนังสือขององค์การบริหารส่วนตำบล..... ที่..... และตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ลงวันที่..... เดือน..... พ.ศ..... และกรมเจ้าท่า หรือองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ ตามใบอนุญาต พุทธศักราช ๒๔๕๖ กรมเจ้าท่า หรือองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ ตามใบอนุญาต เลขที่..... ลงวันที่..... เดือน..... พ.ศ.....

ในการนี้เป็นที่ดินของรัฐประเภทอื่นซึ่งอยู่ในความครอบครองแต่ใช้ประโยชน์ของกรมชลประทาน ต้องดำเนินการให้ถูกต้องตามกฎหมายของส่วนราชการนั้น ตามหนังสือของ..... ลงวันที่..... เดือน..... พ.ศ.....

ลงชื่อ..... (นายวิรัตน์ เจนจบ) เจ้าพนักงานผู้อนุญาต
ผู้อำนวยการโครงการส่งน้ำและบำรุงรักษานครปฐม

ข้าพเจ้าได้อ่าน และเข้าใจข้อความ รายละเอียดของหนังสืออนุญาตฉบับนี้ดีแล้ว และขอรับรองว่า จะปฏิบัติตามเงื่อนไขของกรมชลประทานโดยเคร่งครัดทุกประการ

ลงชื่อ..... ผู้รับอนุญาต
(นายชัยวิทย์ ศิริคันตนากรม) ผู้อำนวยการแผน ปฏิบัติราชการนครปฐม
ผู้อำนวยการเขวงทางหลวงนครปฐม ปฏิบัติราชการนครปฐม
อธิบดีกรมทางหลวง
ผู้ชำนาญการเขวงทางหลวงนครปฐม ปฏิบัติราชการนครปฐม
นายเจริญศักดิ์ ทรัพย์บะระตะขุม (นายเจริญศักดิ์ ทรัพย์บะระตะขุม) วท.ค.บ.นครปฐม

คู่มือ

ผ.ย. ๓๗

เงื่อนไขเพิ่มเติมแบบหนังสืออนุญาต ที่ สนร ลงวันที่ ๓๐.๓.๒๕๖๒

ให้กรมทางหลวงพิจารณาสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก

(โครงการทางหลวงพิเศษระหว่าง เมืองสายบางใหญ่ - กาญจนบุรี ตอน ๒๔)

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๒๓ และ มาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติการชลประทานหลวง พุทธศักราช ๒๔๕๘ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการชลประทานหลวง (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๐๗ และมาตรา ๒๖ แก้เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการชลประทานหลวง (ฉบับที่ ๒) พุทธศักราช ๒๔๕๗ กรมชลประทานเห็นควร เพิ่มเติมเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องกับงานชลประทานลงในหนังสืออนุญาต ให้สร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กเพื่อ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ - กาญจนบุรี บริเวณคลองระบายน้ำสาย ร.๓ขวา สัมทบวน กม. ๔+๕๐๐..... คู่มือกฎหมายทั้งสองฝ่ายตกลงเพิ่มเติมเงื่อนไข และถือเป็นส่วนหนึ่งของหนังสืออนุญาตดังกล่าว ข้างต้นดังต่อไปนี้ คือ

ข้อ ๑ ห้ามกรมทางหลวงเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์การใช้ที่ดิน ถ้าจะเปลี่ยนแปลงต้องขออนุญาต และ ได้รับอนุญาตก่อนจึงจะดำเนินการได้ หากฝ่าฝืนกรมชลประทานมีสิทธิออกเลิกสัญญา และหรือเรียกค่าปรับ หรือ ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นตามที่กรมธนารักษ์กำหนด

ข้อ ๒ หากกรมชลประทานปรับปรุงเปลี่ยนแปลงบริเวณ ...คลองระบายน้ำสาย ร.๓ขวา สัมทบวน กม. ๔+๕๐๐..... ด้วยประการใดๆ เป็นเหตุให้กรมทางหลวงไม่อาจได้รับผลประโยชน์ด้านสัญญา กรมทางหลวงจะ เรียกค่าเสียหายหรือค่าชดเชยใดๆ จากกรมชลประทานมิได้

ข้อ ๓ กรมทางหลวงยินยอมเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวสำหรับความเสียหายในชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สิน หรือสิทธิอื่นใด ที่อาจเกิดขึ้นกับบุคลากรของกรมชลประทานหรือกรมทางหลวง หรือบุคลากรภายนอกกรมฯ ที่ได้รับความเสียหายในระหว่างการทำงานก่อสร้างหรือระหว่างการเดินทางตามโครงการ และตลอดอายุการใช้งานของ สะพาน หากกรมชลประทานถูกเรียกร้องหรือฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายหรือต้องชดเชยค่าเสียหายไปเท่าใด กรมทาง หลวงจะต้องชดเชยเข้าร่วมกับกรมชลประทานในการแก้ชื้อร้องเรียน หรือแก้ต่างด้วยค่าใช้จ่ายของกรมทางหลวงทั้งสิ้น รวมทั้งต้องชดเชยค่าเสียหายแก่กรมชลประทานในกรณีที่เกิดการชลประทานจะชดเชยค่าเสียหายแก่บุคคลอื่นจน เดิมจำนวน

ข้อ ๔ ภายหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ หากเกิดความเสียหายขึ้นกับอาคารชลประทานซึ่งส่งผลกระทบต่อกิจการชลประทาน โดยกรมชลประทานสามารถเข้าดำเนินการซ่อมแซม แก้ไข ปรับปรุง ได้โดยไม่ต้องรอ กระบวนการตรวจสอบหรือหลักฐานหาผู้กระทำความผิดแล้วเสร็จ ทั้งนี้ กรมทางหลวงยินยอมเป็นผู้รับผิดชอบชดเชย ค่าเสียหายทั้งหมดแก่กรมชลประทาน

ข้อ ๕ ในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน เหตุสุดวิสัย หรือจากสาเหตุภัยธรรมชาติ หากกรมชลประทานจำเป็นต้องใช้ พื้นที่เพื่อความปลอดภัยของงานเกี่ยวกับการชลประทานแล้ว กรมชลประทานมีอำนาจดำเนินการได้ทันทีที่เห็นได้ โดยไม่ต้องแจ้งให้กรมทางหลวงทราบล่วงหน้าและกรมทางหลวงจะเรียกชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจาก กรมชลประทานไม่ได้ทั้งสิ้น

ข้อ ๖ กรมทางหลวงยินยอมรับเป็นผู้เสี่ยงภัยเอง กรมชลประทานไม่ต้องรับผิดชอบความเสียหายใดๆ ที่จะ เกิดขึ้นต่ออาคารและทรัพย์สิน สิ่งปลูกสร้างของกรมทางหลวงตามสัญญา

นายเจริญศักดิ์ ทรัพย์บะระตะขุม
วท.ค.บ.นครปฐม

คู่มือฉบับ

ผ.ย. ๓๗

ข้อ ๗ กรมทางหลวงยินยอมรับผิดชอบและขจัดค่าใช้จ่ายในการแก้ไขเอกสารและสิ่งแวดล้อมในบริเวณ
.....คลองระบายน้ำสาย ร.๑ขวา สัมปทวน กม.ที่ ๔+๕๐๐..... ซึ่งเกิดจากการกระทำใดๆ ของกรมทางหลวง
รวมทั้งการกระทำของบริวารและสิ่งก่อสร้างของกรมทางหลวง

ข้อ ๘ กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ในหนังสือของกรมชลประทานและตาม
พระราชบัญญัติการชลประทานหลวง พุทธศักราช ๒๔๘๕ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม

หนังสือเงื่อนไขเพิ่มเติมฉบับนี้ให้ใช้ในวันที่ ๓๐ ธ.ค. ๒๕๒๒
ทั้งสองฝ่ายได้ตรวจ อ่าน และเข้าใจข้อความถูกต้องแล้ว จึงลงลายมือชื่อเป็นสำคัญ และยึดถือไว้โดยละหนึ่งฉบับ
หากมีปัญหาใดๆ เกิดขึ้นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามสัญญา ให้ถือข้อความตามหนังสืออนุทนายฉบับที่กรมชลประทาน
ยึดถือไว้เป็นสำคัญ

ลงชื่อ ผู้มอบ
(นายวิรัตน์ เจริญ)

ผู้อำนวยการโครงการส่งน้ำและบำรุงรักษานครปฐม

ลงชื่อ ผู้รับมอบ
(นายชัยวิทย์ ศรีตันตยกรณ)

ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครปฐม ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

ลงชื่อ พยาน
(นายวิรัตน์ ยงสมบูรณ์)
นายช่างโครงการฯ

ลงชื่อ พยาน
(นายสมรเทพ อินทร์ประเสริฐ)
ผช.นายช่างโครงการฯ

สำเนาถูกต้อง
(นายเจริญศักดิ์ ทรัพย์ประเสริฐ)
วค.ค.บ.นครปฐม

คู่มือฉบับ

ผ.ย. ๓๗

หนังสืออนุญัตติให้ ...สร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก...
(โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี) ตอน ๒๔

ที่ ..สนร.๑๘ / ๒๕๒๒
ที่ ..สนร.๑๘ / ๒๕๒๒
ที่ ..สนร.๑๘ / ๒๕๒๒
ที่ ..สนร.๑๘ / ๒๕๒๒

อาทิตยอำนาจตามความในมาตรา ๒๓ และ มาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติการชลประทานหลวง
พุทธศักราช ๒๔๘๕ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการชลประทานหลวง (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๐๗
นาย วิรัตน์ เจริญ ตำแหน่ง ผู้อำนวยการโครงการ ส่งน้ำและบำรุงรักษานครปฐม.....

เป็นเจ้าพนักงาน ได้ออกหนังสืออนุญัตติฉบับนี้ให้แก่ กรมทางหลวง
โดย นายชัยวิทย์ ศรีตันตยกรณ ตำแหน่ง ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครปฐม อายุ ๔๘ ปี
สัญญาที่ ไทย เป็นผู้แทน ตามหนังสือ/หรือหนังสือมอบอำนาจ ที่ คค ๐๖๐๘๘/ค.๗(๓๓๔-๖๑)/๒๕๒๒
ลงวันที่ ๑๖ เดือน สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๒๑ ที่ตั้งสำนักงาน/บ้านเลขที่ เมืองนครปฐม.....
ขอ ถนน ตำบล/แขวง ถนนเจริญ อำเภอ/เขต เมืองนครปฐม.....
จังหวัด นครปฐม เพื่อเป็น หลักฐานว่าได้อนุญาตให้ก่อสร้างสะพาน คอนกรีตเสริมเหล็ก
ชนิดช่องกลาชนิด-ชนิด/ไม่ได้ ชำนาญทางน้ำชลประทาน คลองระบายน้ำสายใหญ่ เจริญบุรี
กิโลเมตรที่ ๔+๒๐๐ ในเขตพื้นที่ที่ ๔ ตำบล/แขวง สีระทอง อำเภอ/เขต นครชัยศรี.....
จังหวัด นครปฐม โดยมีเงื่อนไขดังต่อไปนี้-

ข้อ ๑ อนุญาตให้ก่อสร้างสะพาน คอนกรีตเสริมเหล็ก ขนาดผิวจราจรกว้าง
..... ๒๖.๔๐๐ เมตร ทางเท้ารวมทั้งราวสะพานกว้างข้างละ ๑.๒๐๐ เมตร ยาว ๘๒.๒๓๕ เมตร
ตามแบบแปลนแผนผังของ แขวงทางหลวงนครปฐม หมายเลข MR-P-๑๔๔Rb, MR-P-๑๔๔Pb, MR-P-
๑๔๔Rb, ST-ML-๐๓๔, ST-ML-๐๓๔, ST-ML-๐๔๐, ST-ML-๐๔๐, ST-ML-๐๔๐, ST-SS-๐๓๔K, ST-SS-๐๓๔L,
ST-SS-๐๓๔M, ST-SS-๐๓๔N, ST-SS-๐๓๔O, ST-SS-๐๓๔P, ST-SS-๐๓๔E, ST-SS-๐๓๔F, ST-SS-๐๓๔G, ST-
SS-๐๓๔H จำนวน ๑๘ แผ่น และแผนผังที่ได้ของโครงการ ส่งน้ำและบำรุงรักษานครปฐม.....
หมายเลข สทป ๑๓๑๒-๔๔/๒๕๒๑ จำนวน ๑ แผ่น รวมจำนวน ๑๙ แผ่น ซึ่งมอบให้ทั้งสี่
อนุญัตติฉบับนี้ และให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของหนังสืออนุญัตติฉบับนี้ด้วย โดยมีเงื่อนไขดังต่อไปนี้

๑.๑ ให้ส่วนค่าวัสดุของสะพานช่วงกลาง (ช่องเรือผ่าน) สูงกว่าระดับน้ำสูงสุด (+๗.๖๕๐
เมตร รทก.) ในทางน้ำ ณ บริเวณนั้น ไม่น้อยกว่า ๑.๕๐ เมตร

๑.๒ ระยะระหว่างเสาสะพานช่วงกลาง (นับจากศูนย์กลางเสาสองเสาถึงศูนย์กลางเสา) กว้างไม่น้อยกว่า
..... ๓๐.๐๐ เมตร การถมดินคอสสะพานทั้งสองข้าง ผู้รับอนุญาตต้องจัดหาดินจากที่อื่นมาถม ห้ามขุดดิน
ในเขตคันคลอง ขานคลอง เป็นอันตราย

โดยมี นายชัยชาญ สุทธิกันต์ เป็นวิศวกรผู้ออกแบบ
และคำนวณ ใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม ประเภทสามัญวิศวกร สาขาโยธา.....
ตามใบอนุญาตทะเบียน สย.๓๒๒๒ วันหมดอายุ ๘ กันยายน ๒๕๖๕ และมี นายกรวิวัฒน์ ยงสมบูรณ์.....
เป็นวิศวกรผู้ควบคุมงาน ใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรม ประเภทภาคีวิศวกร สาขาโยธา.....
ตามใบอนุญาตทะเบียน กย.๖๒๔๔ วันหมดอายุ ๒๑ เมษายน ๒๕๖๖ และมี นายกรวิวัฒน์ ยงสมบูรณ์.....
เป็นวิศวกรให้ประกอบวิชาชีพ

๑๖/๒๕๒๒

ข้อ ๒ การพิจารณาฐานรากของสะพานเฉพาะช่วงกลาง ให้ถือระดับการขุดลอกตามแบบ โดยเจ้าหน้าที่ชลประทานจะเป็นผู้กำหนดให้ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความเสียหายเมื่อกรมชลประทานจะทำการขุดลอก ทางน้ำชลประทานในโอกาสต่อไป

ข้อ ๓ แนวลาดของทุกต้นที่ตลิ่งลงในทางน้ำชลประทาน จะต้องขนานกับแนวกระแสน้ำ กับให้ ศูนย์กลางของสะพานช่วงกลางอยู่ในแนวเดียวกับศูนย์กลางทางน้ำชลประทานด้วย

ข้อ ๔ ก่อดำเนินาก่อสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก..... ผู้รับอนุญาตจะต้อง แจ้งให้อำนาจการโครงการส่งน้ำและบำรุงรักษานครปฐม..... ทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า ๗ วัน เพื่อให้ได้ ส่งเจ้าหน้าที่ชลประทานไปกำหนดแนว ระดับ และระยะต่าง ๆ ให้ แล้วจึงจะดำเนินการได้

สะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก..... ที่อนุญาตให้สร้างนี้ ผู้รับอนุญาตจะต้องจัดหา นายช่างเป็นผู้ควบคุมดำเนินการเอง กรมชลประทานไม่รับรองความมั่นคงแข็งแรง หากสะพานเกิดการชำรุดและ ทำให้อู่อื่นได้รับความเสียหาย ผู้รับอนุญาตจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ

ข้อ ๕ ในระหว่างดำเนินการก่อสร้าง หรือดำเนินการทำนักร้าง เพื่อทำการก่อสร้างสะพานกั้น ผู้รับอนุญาตจะต้องอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน ให้สัญจรไปมาได้ตามปกติ หากสะพานหรือทำนักร้างเกิดการชำรุด และทำให้ผู้อื่นหรือเรือ - แพ ที่สัญจรไปมาหรือทรัพย์สินอื่นใด ได้รับความเสียหายแล้วแต่กรณี ผู้รับอนุญาตจะต้องรับผิดชอบ

ข้อ ๖ สะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก..... เพื่อโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรีบริเวณคลองระบายน้ำสายใหญ่ เจดียูฯ..... ที่ได้รับอนุญาตให้สร้างนี้จะต้องก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายใน ระยะเวลาตามที่กำหนดไว้ในสัญญาก่อสร้างหรือตามที่กำหนดไว้ในแผนงานก่อสร้างของโครงการทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรีของกรมทางหลวง นับแต่วันตั้งกั้นที่ผู้รับอนุญาตได้ลงนามในหนังสืออนุญาตเป็นต้นไป และผู้รับอนุญาตจะต้องเปิดสะพานนี้เป็นทางสาธารณะ อำเภอความสะดวกแก่ ยานพาหนะและแก่ประชาชนทั่วไประหว่างต้องซ่อมแซม บำรุงรักษา ให้อยู่ในสภาพที่ดี และปลอดภัยอยู่เสมอ

ข้อ ๗ ผู้รับอนุญาตจะต้องจัดให้มีวิศวกร ผู้ออกแบบและคำนวณ และควบคุมการก่อสร้าง ตามพระราชบัญญัติวิศวกร พ.ศ. ๒๕๔๒ และกฎกระทรวงกำหนดสาขาวิชาวิศวกรรมและวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม พ.ศ. ๒๕๕๐ นายช่างชลประทานมีสิทธิที่จะเข้าตรวจสอบการก่อสร้าง และถ้าเห็นว่ามีการก่อสร้างผิดพลาด อันเนื่องจาก ไม่เป็นไปตามเงื่อนไขแบบแปลนหรือเพื่อความเหมาะสม นายช่างชลประทาน มีสิทธิสั่งให้แก้ไข รื้อย้ายเพื่อให้เป็นการถูกต้อง ซึ่งผู้รับอนุญาตจะต้องปฏิบัติตามทันที และในการเปลี่ยนแปลงแก้ไขนี้ผู้รับอนุญาตจะเรียกร้อง ค่าเสียหายใดๆ จากกรมชลประทานไม่ได้

ข้อ ๘ ผู้รับอนุญาตจะต้องบำรุงรักษาที่ดินบริเวณที่ก่อสร้างให้มีชำรุดทรุดโทรม และจะไม่ให้สิ่งใดรบกวน ขยะมูลฝอยลงในในทางน้ำชลประทาน ขนโคลง เขตคันคลอง หรือจุดทำลายที่ดินขนโคลง เขตคันคลอง ให้เสียหายผิดไปจากสภาพเดิม ถ้าจะมีการรื้อถอนหรือต่อเติมส่วนหนึ่งส่วนใดของสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก..... นอกเหนือไปจากแบบแปลน จะต้องได้รับอนุญาตจากกรมชลประทานเป็นลายลักษณ์อักษรเสียก่อนทุกครั้งไป ถ้าได้ทำไปก่อนโดยไม่ได้รับอนุญาต กรมชลประทานมีอำนาจบังคับให้รื้อถอน และหรือให้ค่าเสียหายแก่กรมชลประทานได้

ถ้ากรมชลประทานมีความจำเป็นต้องใช้ที่ดินในความครอบครองแต่ของเจ้าของพื้นที่เป็นลายลักษณ์อักษร บริเวณที่ก่อสร้างสะพาน เพื่อใช้ประโยชน์ในราชการ จะแจ้งให้ผู้รับอนุญาตทราบล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษร

สำเนาถูกต้อง

(นายเจริญศักดิ์ ทริพย์ประติง)

ในการมีเหตุผลอันเกิดขึ้น ซึ่งจำเป็นจะต้องทำลายหรือรื้อถอนสิ่งก่อสร้าง เพื่อความปลอดภัยของงานเกี่ยวกับการชลประทานแล้ว กรมชลประทานมีสิทธิดำเนินการได้ทันที โดยมีข้อแจ้งให้ผู้รับอนุญาตทราบล่วงหน้า และผู้รับอนุญาตจะเรียกค่าเสียหายใด ๆ จากกรมชลประทานไม่ได้ทั้งสิ้น กับจะยกเอาประโยชน์แห่งเงื่อนไขหนังสืออนุญาตฉบับนี้ขึ้นมาเป็นข้อโต้แย้ง คัดค้าน อย่างหนึ่งอย่างใดมิได้

ข้อ ๙ เมื่อสร้างสะพานเสร็จแล้ว ผู้รับอนุญาตจะต้องรื้อถอนน้ำรั่วและเก็บวัสดุต่างๆ ที่มิใช่ชิ้นจากทางน้ำชลประทาน และนำออกไปให้พ้นเขตทางน้ำชลประทาน ขนโคลง เขตคันคลองพื้นที่ ในกรณีสะพานรับน้ำหนักน้อยกว่า ๒๐ ตัน จะต้องปักป้ายแจ้งข้อความสามารถของสะพานให้เห็นชัดเจนทั้งสองด้านของสะพาน

ในการมีหลังจากผู้รับอนุญาตสร้างสะพานแล้ว หากนายช่างชลประทานตรวจพบความไม่เหมาะสม อันเนื่องจากไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขแบบแปลน หรือ เห็นสมควรให้แก้ไขเปลี่ยนแปลง เพื่อความเหมาะสม นายช่างชลประทานมีอำนาจสั่งให้แก้ไขเปลี่ยนแปลง และผู้รับอนุญาตจะต้องปฏิบัติตามทันที โดยจะเรียกค่าเสียหายใดๆ จากกรมชลประทานไม่ได้ ถ้าผู้รับอนุญาตไม่ปฏิบัติตาม นายช่างชลประทานมีอำนาจสั่งให้รื้อถอนสิ่งก่อสร้างออกไปให้พ้นเขตชลประทาน และหากที่ดินได้คงสภาพเดิม ถ้าไม่จัดการรื้อถอน กรมชลประทานจะดำเนินการเอง โดยผู้รับอนุญาตจะต้องชดเชยค่าใช้จ่ายในการนี้ให้แก่กรมชลประทานทั้งสิ้น

ข้อ ๑๐ อนุญาตให้ก่อสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก..... มีกำหนดเวลา ปี ตามบันทึกไว้ที่ทราบแนวเขตที่ราชพัสดุและยินยอมปฏิบัติตามเงื่อนไขการใช้ราชพัสดุของกรมธนารักษ์ที่พิจารณาอนุญาตให้กรมทางหลวงใช้ที่ราชพัสดุบริเวณคลองระบายน้ำสายใหญ่ เจดียูฯ..... เพื่อก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี

หากผู้รับอนุญาตยังมีความประสงค์จะใช้สะพานต่อไปอีก ก็ให้ทำหนังสือขอต่ออายุหนังสืออนุญาตไปยังกรมชลประทาน ก่อนครบกำหนดเวลาอนุญาตไม่น้อยกว่า ๓๐ วัน แต่กรมชลประทานมีสิทธิที่จะอนุญาตหรือไม่ก็ได้ โดยจะคำนึงถึงงานชลประทานเป็นประการสำคัญ

ข้อ ๑๑ ถ้าผู้รับอนุญาตไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขแต่ข้อหนึ่งข้อใดในหนังสืออนุญาตนี้ กรมชลประทานมีอำนาจที่จะเพิกถอนการอนุญาตได้ทันที ที่ผู้รับอนุญาตจะยกเอากำหนดเวลาแห่งหนังสืออนุญาตฉบับนี้ขึ้นมาเป็นข้อโต้แย้ง คัดค้านอย่างหนึ่งอย่างใดไม่ได้

ข้อ ๑๒ เมื่อผู้รับอนุญาตหมดความจำเป็นที่จะก่อสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก..... ตามที่ได้รับอนุญาตนี้ ผู้รับอนุญาตจะต้องรื้อถอนสิ่งก่อสร้างและนำออกไปให้พ้นทางน้ำชลประทานขนโคลง เขตคันคลอง และหากที่ดินได้คงสภาพเดิมภายในกำหนดเวลาและเงื่อนไขที่กรมชลประทานจะกำหนด หากผู้รับอนุญาตเพิกเฉยไม่ดำเนินการ กรมชลประทานจะดำเนินการเอง โดยผู้รับอนุญาตจะต้องชดเชยค่าใช้จ่ายในการนี้ให้แก่กรมชลประทานทั้งสิ้น

ข้อ ๑๓ กรณีที่ดินเขตคลองหรือที่ดินที่ของอนุญาตคลองระบายน้ำสายใหญ่ เจดียูฯ..... เป็นที่ราชพัสดุ ผู้รับอนุญาตได้รับอนุญาตจากราชการจังหวัด นครปฐม..... แล้ว ตามหนังสือที่ กคค.๐๓๑.๑๔/๑๒๕๓๓..... ลงวันที่๙..... เดือน สิงหาคม..... พ.ศ.๒๕๖๒.....

สำเนาถูกต้อง

(นายเจริญศักดิ์ ทริพย์ประติง)

(นายเจริญศักดิ์ ทริพย์ประติง)

ผู้ฉบับ

ผ.ย. ๓๗

ข้อ ๗ กรมทางหลวงยินยอมรับผิดชอบและขอใช้คำเสียหายในการแก้ไขและภาวะและสิ่งแวดล้อมในบริเวณ
.....คลองระบายน้ำสายใหญ่ เจดีย์บูชา กม.ที่ ๔+๒๐๐..... ซึ่งเกิดจากการกระทำใดๆ ของกรมทางหลวงรวมทั้ง
การกระทำของบริวารและสิ่งก่อสร้างของกรมทางหลวง

ข้อ ๘ กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ในหนังสืออนุญาตของกรมชลประทานและตาม
พระราชบัญญัติการชลประทานหลวง พุทธศักราช ๒๔๘๕ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม

หนังสือเสนอให้เพิ่มเติมฉบับนี้ทำขึ้นในวันที่ ๙/๑๑/๖๕๒๖
ทั้งสองฝ่ายได้ตรวจ อ่าน และเข้าใจข้อความถูกต้องแล้ว จึงลงลายมือชื่อเป็นสำคัญ และยึดถือไว้ฝ่ายละหนึ่งฉบับ
หากมีปัญหาใดๆ เกิดขึ้นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามสัญญา ให้ถือข้อความตามหนังสืออนุญาตฉบับที่กรมชลประทาน
ยึดถือไว้เป็นสำคัญ

ลงชื่อ ผู้อนุญาต
(นายวิรัตน์ เจริญกิจ)

ผู้อำนวยการโครงการส่งน้ำและบำรุงรักษานครปฐม


ลงชื่อ ผู้รับอนุญาต
(นายชัยวิทย์ ศิริตันดงกรณ)

ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครปฐม ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

ลงชื่อ พยาน
(.....)

ลงชื่อ พยาน
(.....)

สำเนาถูกต้อง



(นายเจริญศักดิ์ ทรัพย์ประดิษฐ์
วศ.คณ.นครปฐม

ผู้ฉบับ

ผ.ย. ๓๗

หนังสืออนุญาตให้ ...สร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก...
(โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี) ตอน ๒๕

ที่ ส.มฐ. ๑๙ / ๒๕๒๖
โครงการส่งน้ำและบำรุงรักษานครปฐม
วันที่ ๙/๑๑/๖๕๒๖ เดือน พ.ศ. ๒๕๒๖

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๒๕ และ มาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติการชลประทานหลวง
พุทธศักราช ๒๔๘๕ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการชลประทานหลวง (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๐๗

นาย เจ้าพนักงานชลประทาน ส่งน้ำและบำรุงรักษานครปฐม
นาย เจ้าพนักงานชลประทาน กรมทางหลวง

โดย นายชัยวิทย์ ศิริตันดงกรณ ตำแหน่ง ผู้อำนวยการโครงการส่งน้ำและบำรุงรักษานครปฐม
สัญญาที่ ไทย เป็นผู้แทน ตามหนังสือ/หรือหนังสือมอบอำนาจ ที่ ศค ๐๖๐๘๘/ส.๓(๓๓๙-๖๑)/๖๕๒๖

ลงวันที่ ๑๖ เดือน พ.ศ. ๒๕๒๖ ที่ตั้งสำนักงาน/บ้านเลขที่
ชื่อย ถนน ตำบล/แขวง อำเภอ/เขต เมืองนครปฐม

จังหวัด นครปฐม เพื่อเป็น หลักฐานว่าได้อนุญาตให้ก่อสร้างสะพาน คอนกรีตเสริมเหล็ก
ชนิดช่องกลางชนิดชนิด/ไม้ได้ ขึ้นทางน้ำชลประทาน คลองส่งน้ำสาย ๑๐ขวา - ๕ซ้าย

กิโลเมตรที่ ๗+๓๐๐ ในเขตพื้นที่หมู่ ๔ ตำบล/แขวง ศิริชะทอง อำเภอ/เขต นครชัยศรี
จังหวัด นครปฐม โดยมีเงื่อนไขดังต่อไปนี้-

ข้อ ๑ อนุญาตให้ก่อสร้างสะพาน คอนกรีตเสริมเหล็ก ขนาดผิวจราจรกว้าง
..... ๕๐.๐๐ เมตร ทางที่รวมทั้งราวสะพานกว้างข้างละ ๑๑.๒๐ เมตร ยาว ๖๕.๒๕๒ เมตร
ตามแบบแปลนแผนผังของ แขวงทางหลวงนครปฐม หมายเลข MR-P-๑๔๕Rb, MR-P-๑๔๕Rb, MR-P-
๑๔๕Rb, ST-ML-๐๓๘, ST-ML-๐๓๘, ST-ML-๐๔๐, ST-ML-๐๔๐, ST-ML-๐๔๐, ST-SS-๐๑๔L, ST-SS-๐๑๔L,
ST-SS-๐๑๔N, ST-SS-๐๑๔O, ST-SS-๐๑๔P, ST-SS-๐๑๔E, ST-SS-๐๑๔F, ST-SS-๐๑๔G, ST-
SS-๐๑๔H จำนวน ๑๘ แผ่น และแผ่นที่รูปตัดของโครงการ ส่งน้ำและบำรุงรักษานครปฐม
หมายเลข สขป.๑๓.๑๒-๕๓/๒๕๖๑ จำนวน ๑ แผ่น รวมจำนวน ๑๙ แผ่น ซึ่งแนบท้ายหนังสือ
อนุญาตฉบับนี้ และให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของหนังสืออนุญาตฉบับนี้ด้วย โดยมีเงื่อนไขดังต่อไปนี้

๑.๑ ให้ส่วนต่ำสุดของสะพานช่วงกลาง (ช่องเรือผ่าน) สูงกว่าระดับน้ำสูงสุด (๔+๕.๕๕๐
เมตร รพท.) ในทางน้ำ ณ บริเวณนั้น ไม่น้อยกว่า ๑.๕๐ เมตร

๑.๒ ระยะระหว่างเสาสะพานช่วงกลาง (นับจากศูนย์กลางเสาถึงศูนย์กลางเสา) กว้างไม่น้อยกว่า
..... ๓.๐๐ เมตร การถมดินคอสะพานทั้งสองข้าง ผู้รับอนุญาตต้องจัดหาดินจากที่อื่นนอกพื้นที่ถมดิน
ในเขตคันคลอง ขนคลอง เป็นอันขาด

โดยมี นายชัยชาญ สุทธิกานต์ เป็นวิศวกรผู้ออกแบบ
และคำนวณ ในอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม ประเภท สถาปัตย์วิศวกรรม สถาปัตย์วิศวกรรม
ตามใบอนุญาตทะเบียน สย.๓๒๒๒ วันหมดอายุ ๒๕๖๕ และมี **ผู้ให้อนุญาต**
เป็นวิศวกรผู้ควบคุมงาน ในอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรม ประเภท สถาปัตย์วิศวกรรม สถาปัตย์วิศวกรรม
ตามใบอนุญาตทะเบียน กย.๖๕๔๔ วันหมดอายุ ๒๕๖๖ **ผู้รับอนุญาต**
ใบอนุญาตให้ประกอบวิชาชีพ

(นายเจริญศักดิ์ ทรัพย์ประดิษฐ์
วศ.คณ.นครปฐม

คู่มือฉบับ

พ.ย. ๓๗

ข้อ ๒ การพิจารณาฐานรากของสะพานเฉพาะช่วงกลาง ให้ถือระดับการขุดลอกตามแบบ
โดยเจ้าหน้าที่ชลประทานเป็นผู้กำหนดให้ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความเสียหายเมื่อกรมชลประทานจะทำการขุดลอก
ทางน้ำชลประทานในโอกาสต่อไป

ข้อ ๓ แนวเขตลุ่มอุทกต้นที่ตอกลงในทางน้ำชลประทาน จะต้องขนานกับแนวกระแสน้ำ กับให้
ศูนย์กลางของสะพานช่วงกลางอยู่ในแนวเดียวกับศูนย์กลางทางน้ำชลประทานด้วย

ข้อ ๔ ก่อนดำเนินการก่อสร้างสะพานก่อนกรีตเสริมเหล็ก..... ผู้รับอนุญาตจะต้อง
แจ้งให้ผู้อำนวยการ ส่วนและบำรุงรักษานครปฐม.....ทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า ๗ วัน เพื่อจะได้
ส่งเจ้าหน้าที่ชลประทานไปกำหนดแนว ระดับ และระยะต่าง ๆ ให้ แล้วจึงจะดำเนินการได้

นอกจากนี้ผู้ควบคุมดำเนินการเอง กรมชลประทานไม่รับรองความมั่นคงแข็งแรง หากสะพานเกิดการชำรุดและ
ทำให้ผู้อื่นได้รับความเสียหาย ผู้รับอนุญาตจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ

ข้อ ๕ ในระหว่างดำเนินการก่อสร้าง หรือดำเนินการทำนักร้างเพื่อทำการก่อสร้างสะพานกั้น
ผู้รับอนุญาตจะต้องอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน ให้สัญจรไปมาได้ตามปกติ หากสะพานหรือสิ่งกีดขวางการจราจร
และทำให้ผู้อื่นหรือเรือ - แพ ที่สัญจรไปมาหรือทรัพย์สินอื่นใด ได้รับอันตรายหรือเกิดความเสียหายแล้วแต่กรณี
ผู้รับอนุญาตจะต้องรับผิดชอบ

ข้อ ๖ สะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก..... เพื่อโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบาง
ใหญ่-กาญจนบุรี ...บริเวณคลองส่งน้ำสาย ๑๐ขวา - ๕ซ้าย..... ที่ได้รับอนุญาตให้สร้างขึ้นจะต้องสร้างให้แล้วเสร็จ
ภายใน ระยะเวลากำหนดที่กำหนดไว้ในสัญญาก่อสร้างหรือตามที่กำหนดไว้ในแผนงานก่อสร้างของโครงการทางหลวง
พิเศษ ระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรีของกรมทางหลวง นับแต่วันถัดจากวันที่ผู้รับอนุญาตได้ลงนามใน
หนังสืออนุญาตเป็นต้นไป และผู้รับอนุญาตจะต้องเปิดสะพานนี้เป็นทางการตามอำนาจความสะดวกแก่ยานพาหนะ
และแก่ประชาชนทั่วไปรวมทั้งจะต้องซ่อมแซม บำรุงรักษา ให้อยู่ในสภาพที่ดี และปลอดภัยอยู่เสมอ

ข้อ ๗ ผู้รับอนุญาตจะต้องจัดให้มีวิศวกร ผู้ออกแบบและคำนวณ และควบคุมการก่อสร้าง
ตามพระราชบัญญัติวิศวกร พ.ศ. ๒๕๔๖ และกฎกระทรวงกำหนดสาขาวิชาวิศวกรรมและวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม
พ.ศ. ๒๕๕๐ นายช่างชลประทานมีสิทธิจะเข้าตรวจสอบการก่อสร้าง และถ้าเห็นว่ามีการก่อสร้างผิดพลาด อันเนื่องจาก
ไม่เป็นไปตามเงื่อนไขแบบแปลนหรือเพื่อความเหมาะสม นายช่างชลประทาน มีสิทธิสั่งให้แก้ไข รั้งย้ายเพื่อให้
เป็นการถูกต้อง ซึ่งผู้รับอนุญาตจะต้องปฏิบัติตามทันที และในการเปลี่ยนแปลงแก้ไขนี้ผู้รับอนุญาตจะเรียกร้อง
ค่าเสียหายใดๆ จากกรมชลประทานไม่ได้

ข้อ ๘ ผู้รับอนุญาตจะต้องบำรุงรักษาที่ดินบริเวณที่ก่อสร้างให้มีชำรุดทรุดโทรม และจะไม่ให้สิ่งใดรบกวน
ขณะอยู่ต่อไปในทางน้ำชลประทาน ขนคลอง เขตคันคลอง หรือจุดทำลายที่ดินขนคลอง เขตคันคลอง
ให้เสียหายผิดไปจากสภาพเดิม ถ้าจะมีการรื้อถอนหรือต่อเติมส่วนใดของสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก.....
นอกเหนือไปจากแบบแปลน จะต้องได้รับอนุญาตจากกรมชลประทานเป็นลายลักษณ์อักษรเสียก่อนทุกครั้งไป ถ้าได้
ทำไปก่อนโดยไม่ได้รับอนุญาต กรมชลประทานมีอำนาจจับกุม ทรัพย์สินหรือถอน และหรือให้ใช้ค่าเสียหายแก่กรม
ชลประทานได้

ถ้ากรมชลประทานมีความจำเป็นต้องใช้ที่ดินที่อยู่ในความครอบครองของกรมชลประทาน
บริเวณที่ก่อสร้างสะพาน เพื่อให้ประโยชน์ในราชการ จะแจ้งให้ผู้รับอนุญาตทราบซึ่งผู้รับใช้ที่ดิน
(นายเจริญศักดิ์ ทรัพย์ประดิษฐ์)
๑๘ ต.ก. ๒๕๕๗

สำเนาถูกต้อง

คู่มือฉบับ

พ.ย. ๓๗

ในกรณีมีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น ซึ่งจำเป็นจะต้องทำลายหรือรื้อถอนสิ่งก่อสร้าง เพื่อความปลอดภัย
ของงานเกี่ยวกับการชลประทานแล้ว กรมชลประทานมีสิทธิดำเนินการได้ทันที โดยไม่ต้องแจ้งให้ผู้รับอนุญาต
ทราบล่วงหน้า และผู้รับอนุญาตจะเรียกค่าเสียหายใดๆ จากกรมชลประทาน ขนคลอง เขตคันคลองพื้นที่ ในกรณีสะพาน
แห่งนั้นเวลาตามหนังสืออนุญาตฉบับนี้ใช้เป็นข้อได้แย้ง คัดค้าน อย่างหนึ่งอย่างใดมิได้

ข้อ ๙ เมื่อสร้างสะพานเสร็จแล้ว ผู้รับอนุญาตจะต้องรื้อถอนน้ำรั่วและเก็บวัสดุต่างๆ ที่ไม่ใช้ขึ้น
จากทางน้ำชลประทาน และนำออกไปให้พ้นเขตทางน้ำชลประทาน ขนคลอง เขตคันคลองพื้นที่ ในกรณีสะพาน
รับน้ำหนักน้อยกว่า ๒๐ ตัน จะต้องปักป้ายแจ้งขีดความสามารถของสะพานให้เห็นชัดเจนทั้งทางด้านของสะพาน

ในการนี้หลังจากผู้รับอนุญาตสร้างสะพานแล้ว หากนายช่างชลประทานตรวจพบความ
ไม่เหมาะสม อันเนื่องมาจากไม่เป็นไปตามเงื่อนไขแบบแปลน หรือ เห็นสมควรให้แก้ไขเปลี่ยนแปลง เพื่อความ
เหมาะสม นายช่างชลประทานมีอำนาจสั่งให้แก้ไขเปลี่ยนแปลงได้ และผู้รับอนุญาตจะต้องปฏิบัติตามทันที โดยจะ
เรียกค่าเสียหายใดๆ จากกรมชลประทานไม่ได้ ถ้าผู้รับอนุญาตไม่ปฏิบัติตาม นายช่างชลประทาน
มีอำนาจสั่งให้รื้อถอนสิ่งก่อสร้างออกไปให้พ้นเขตชลประทาน และที่ที่ดินได้คงสภาพเดิม ถ้าไม่จัดการรื้อถอน
กรมชลประทานดำเนินการเอง โดยผู้รับอนุญาตจะต้องค่าใช้จ่ายในการนี้ให้แก่กรมชลประทานทั้งสิ้น

ข้อ ๑๐ อนุญาตให้ก่อสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก..... มีกำหนดเวลา ปี
ตามวันที่ได้รับทราบแบบร่างที่ราชพัสดุและยินยอมปฏิบัติตามเงื่อนไขการใช้ราชพัสดุของกรมธนารักษ์ที่พิจารณา
อนุญาตให้กรมทางหลวงใช้ที่ราชพัสดุบริเวณคลองส่งน้ำสาย ๑๐ขวา - ๕ซ้าย..... เพื่อก่อสร้างโครงการทาง
หลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี

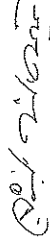
หากผู้รับอนุญาตยังมีความประสงค์จะใช้สะพานต่อไปอีก ก็ให้ทำหนังสือขอต่ออายุ
หนังสืออนุญาตไปยังกรมชลประทาน ก่อนครบกำหนดเวลาอนุญาตไม่น้อยกว่า ๓๐ วัน แต่กรมชลประทานสิทธิ
ที่จะอนุญาตหรือไม่ก็ได้ โดยจะคำนึงถึงถึงงานชลประทานเป็นประการสำคัญ

ข้อ ๑๑ ถ้าผู้รับอนุญาตไม่ปฏิบัติตามให้เป็นการผิดนัดหนึ่งข้อใดในหนังสืออนุญาตนี้
กรมชลประทานมีอำนาจที่จะเพิกถอนการอนุญาตได้ในวันที่ ผู้รับอนุญาตจะยกเลิกกำหนดเวลาแห่งหนังสืออนุญาต
ฉบับนี้ขึ้นมาเป็นข้อได้แย้ง คัดค้านอย่างหนึ่งอย่างใดไม่ได้

ข้อ ๑๒ เมื่อผู้รับอนุญาตหมดความจำเป็นที่จะก่อสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก.....
ตามที่ได้รับอนุญาตนี้ ผู้รับอนุญาตจะต้องรื้อถอนสิ่งก่อสร้างและนำออกไปให้พ้นทางน้ำชลประทานขนคลอง
เขตคันคลอง และที่ที่ดินได้คงสภาพเดิมภายในกำหนดเวลาและเงื่อนไขที่กรมชลประทานจะกำหนด หากผู้รับอนุญาต
เพิกเฉยไม่ดำเนินการ กรมชลประทานจะดำเนินการเอง โดยผู้รับอนุญาตจะต้องชดเชยค่าใช้จ่ายในการนี้ให้แก่
กรมชลประทานทั้งสิ้น

ข้อ ๑๓ กรณีที่ดินคันคลองหรือที่ดินที่ขออนุญาตคลองส่งน้ำสาย ๑๐ขวา - ๕ซ้าย.....
เป็นที่ราชพัสดุ ผู้รับอนุญาตได้รับอนุญาตจากผู้ว่าราชการจังหวัดนครปฐม..... แล้ว ตามหนังสือที่
.....กค ๐๓๑๑๔๘/๒๕๕๓..... ลงวันที่๙..... เดือนสิงหาคม..... พ.ศ.๒๕๖๒.....

สำเนาถูกต้อง


(นายเจริญศักดิ์ ทรัพย์ประดิษฐ์)

คู่ฉบับ

ผ.ย. ๓๗

ก่อนลงนามในหนังสืออนุญาตผู้รับอนุญาตได้ชำระค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ราชพัสดุเป็นเงิน
บาท (.....) ค่าธรรมเนียมการตรวจแบบเป็นเงิน บาท (.....) ค่าธรรมเนียม
การรังวัดเป็นเงิน บาท (.....) ให้กับกรมธนารักษ์ (โดยสำนักงานราชพัสดุ) เดือน

แล้ว ตามใบเสร็จรับเงินเลขที่ ลงวันที่ เดือน พ.ศ. ที่มอบท้าย
เพื่อสาธารณประโยชน์ตามบันทึกคำยินยอม ลงวันที่ เดือน พ.ศ.

กรณีที่ดินเขตคลองหรือที่ดินที่ขออนุญาต เป็นที่สาธารณประโยชน์
อำนาจการดูแลเป็นไปตามพระราชบัญญัติลักษณะปกครองท้องที่ พุทธศักราช ๒๔๕๗ ซึ่งผู้รับอนุญาตได้รับความ
เห็นชอบจาก แล้ว ตามหนังสือที่ ลงวันที่

..... หรือตามพระราชบัญญัติสภาพดินแดน และองค์การบริหาร
ส่วนตำบล พ.ศ. ๒๔๗๗ ตามหนังสือขององค์การบริหารส่วนตำบล ที่
ลงวันที่ เดือน พ.ศ. และตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย
พุทธศักราช ๒๔๕๖ กรมเจ้าท่า หรือองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ ตามใบอนุญาต
เลขที่ ลงวันที่ เดือน พ.ศ.

ในการนี้เป็นที่ดินของรัฐประเภทอื่นซึ่งอยู่ในความครอบครองดูแลใช้ประโยชน์ของกรมชลประทาน
ต้องดำเนินการให้ถูกต้องตามกฎหมายของส่วนราชการนั้น ตามหนังสือของ พ.ศ.
ที่ ลงวันที่ เดือน

ลงชื่อ เจ้าพนักงานผู้อนุญาต

(นายวิรัตน์ เจริญ)

ผู้อำนวยการโครงการสงน้ำและบำรุงรักษานครปฐม

ข้าพเจ้าได้อ่าน และเข้าใจข้อความ รายละเอียดของหนังสืออนุญาตฉบับนี้ดีแล้ว และขอรับรองว่า
จะปฏิบัติตามเงื่อนไขของกรมชลประทานโดยเคร่งครัดทุกประการ

ลงชื่อ ผู้รับอนุญาต

(นายชัยวิทย์ ศิริรัตนยากร)

ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครปฐม ปฏิบัติราชการแทน

อธิบดีกรมทางหลวง

สำเนาถูกต้อง

๒๐/๖/๒๕๖๕

(นายเลอเลิศเล็กดี) ข้าราชการประจำ

คู่ฉบับ

ผ.ย. ๓๗

เงื่อนไขเพิ่มเติมแนบท้ายหนังสืออนุญาต ที่ สนฐ ๑๙/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๖๒

ให้กรมทางหลวงสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก

(โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ - กาญจนบุรี ตอน ๒๔)

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๒๓ และ มาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติการชลประทานหลวง พุทธศักราช ๒๔๕๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการชลประทานหลวง (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๐๗ และมาตรา ๒๖ แห่งเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการชลประทานหลวง (ฉบับที่ ๑๒) พุทธศักราช ๒๕๕๗ กรมชลประทานเห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมเงื่อนไขให้จ่ากับงานชลประทานหลวงในหนังสืออนุญาต ให้สร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กเพื่อโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ - กาญจนบุรี บริเวณคลองส่งน้ำสาย ๑๐๖วา - ๕๕๖วา กรม.ที่ ๗๗๗๐๐..... คู่มือสัญญาจ้างออกแบบและก่อสร้างเพิ่มเติมเงื่อนไขและถือเป็นส่วนหนึ่งของหนังสืออนุญาตดังกล่าวข้างต้นดังต่อไปนี้ คือ

ข้อ ๑ ห้ามกรมทางหลวงเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์การใช้ที่ดิน ถ้าจะเปลี่ยนแปลงต้องขออนุญาต และได้รับอนุญาตก่อนจึงจะดำเนินการได้ หากฝ่าฝืนกรมชลประทานมีสิทธิออกคำสั่งสัญญา และหรือเรียกค่าปรับ หรือค่าเสียหายที่เกิดขึ้นตามที่กรมชลประทานกำหนด

ข้อ ๒ หากกรมชลประทานปรับปรุงเปลี่ยนแปลงบริเวณ คลองส่งน้ำสาย ๑๐๖วา - ๕๕๖วา กม. ๗๗๗๐๐..... ด้วยประการใดๆ เป็นเหตุให้กรมทางหลวงไม่อาจได้รับผลประโยชน์ตามสัญญา กรมทางหลวงจะเรียกค่าเสียหายหรือค่าชดเชยใดๆ จากกรมชลประทานมิได้

ข้อ ๓ กรมทางหลวงยินยอมเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวสำหรับความเสียหายในชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน หรือสิทธิอื่นใด ที่อาจเกิดขึ้นกับบุคคลากรของกรมชลประทานหรือกรมทางหลวง หรือบุคคลภายนอก รวมทั้งชุมชนที่ได้รับความสะดวกไม่เสียหายไม่ว่าระหว่างการก่อสร้างหรือระหว่างการใช้งานตามโครงการ และตลอดอายุการใช้งานของสะพาน หากกรมชลประทานถูกเรียกหรือฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายหรือต้องชดเชยค่าเสียหายไปเท่าใด กรมทางหลวงจะต้องเข้าร่วมกับกรมชลประทานในการแก้ข้อร้องเรียน หรือแก้ต่างด้วยค่าใช้จ่ายของกรมทางหลวงทั้งสิ้น รวมทั้งต้องชดเชยค่าเสียหายแก่กรมชลประทานในกรณีที่กรมชลประทานจะต้องชดเชยค่าเสียหายแก่บุคคลอื่นจนเต็มจำนวน

ข้อ ๔ ภายหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ หากเกิดความเสียหายขึ้นกับอาคารชลประทานซึ่งส่งผลกระทบต่อกิจการชลประทาน โดยกรมชลประทานสามารถเข้าดำเนินการซ่อมแซม แก้ไข ปรับปรุง ได้โดยไม่ต้องรอกระบวนการตรวจพิสูจน์หลักฐานหาผู้กระทำผิดแล้วเสร็จ ทั้งนี้ กรมทางหลวงยินยอมเป็นผู้รับผิดชอบชดเชยค่าเสียหายทั้งหมดแก่กรมชลประทาน

ข้อ ๕ ในกรณีมีเหตุฉุกเฉิน เหตุสุดวิสัย หรือจากสาเหตุภัยธรรมชาติ หากกรมชลประทานจำเป็นต้องใช้พื้นที่เพื่อความปลอดภัยของงานเกี่ยวกับการชลประทานแล้ว กรมชลประทานมีอำนาจดำเนินการได้ทันทีโดยไม่ต้องโดยไม่ได้แจ้งให้กรมทางหลวงทราบล่วงหน้าและกรมทางหลวงจะเรียกหรือฟ้องค่าเสียหายหรือค่าทดแทนใดๆ จากกรมชลประทานไม่ได้ทั้งสิ้น

ข้อ ๖ กรมทางหลวงยินยอมรับเป็นผู้เสี่ยงภัยเอง กรมชลประทานไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายใดๆ ที่จะเกิดขึ้นต่ออาคารและทรัพย์สิน สิ่งปลูกสร้างของกรมทางหลวงตามสัญญา

สำเนาถูกต้อง

๒๐/๖/๒๕๖๕

(นายเลอเลิศเล็กดี) ข้าราชการประจำ

ฉบับ

ผ.ย. ๓๗

หนังสืออนุญาตให้...สร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก...
(โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี) ตอน ๒๕

ที่...สนฐ... / ๒๕๖๒
โครงการ...ส่งน้ำและบำรุงรักษาโครงการ...
วันที่...๓๐...เดือน...สิงหาคม...พ.ศ. ๒๕๖๒

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๒๓ และ มาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติการชลประทานหลวง
พหุศักราช ๒๔๘๕ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการชลประทานหลวง (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๐๗
นาย...วิรัตน์ เจริญ...ตำแหน่ง...ผู้อำนวยการโครงการ...ส่งน้ำและบำรุงรักษาโครงการ...
เป็นเจ้าพนักงาน ได้ออกหนังสืออนุญาตฉบับนี้ให้แก่...กรมทางหลวง
โดย...นายชัยวิทย์ ศิริตันยารักษ์...ตำแหน่ง...ผู้อำนวยการโครงการ...ส่งน้ำและบำรุงรักษาโครงการ...
สัญญา...ไทย...เป็นผู้แทน ตามหนังสือ/หรือหนังสือขอรับ...ที่ คค ๖๖๐๘๘/ส.๓(๕๖-๖๒)/๑๐๓๕๖
ลงวันที่...๑๓...เดือน...ธันวาคม...พ.ศ. ๒๕๖๒...ที่ตั้งสำนักงาน/บ้านเลขที่...
ชอย...ถนน...ตำบล/แขวง...อำเภอ/เขต...เมืองนครปฐม...
จังหวัด...นครปฐม...เพื่อเป็น...หลักฐานว่าได้อนุญาตให้ก่อสร้างสะพาน...คอนกรีตเสริมเหล็ก...
ชุดต่อกลางจะยึดเข้า/ไม่ได้ ข้ามทางน้ำชลประทาน...คลองระบายน้ำสายใหญ่ ท่ามา - บางแก้ว...
กิโลเมตรที่...๗+๔๐๐...ในเขตพื้นที่หมู่ตำบล/แขวง...ท่าพระยา...อำเภอ/เขต...นครชัยศรี...จังหวัด...นครปฐม...
โดยมีเงื่อนไขดังต่อไปนี้-

ข้อ ๑ อนุญาตให้ก่อสร้างสะพาน...คอนกรีตเสริมเหล็ก...ขนาดกว้างจากราง...
...๑๕.๕๐...เมตร ทางเท้ารวมทั้งราวสะพานกว้างข้างละ...๑๑.๒๐...เมตร ยาว...๒๗๖.๗๗...เมตร
ตามแบบแปลนแผนผังของ...แขวงทางหลวงนครปฐม...หมายเลข...ST-ML-๑๒๖, ST-SR-๐๓๐, ST-ML-๑๒๗...
จำนวน...๖...แผ่น และแผนที่รูปตัดของโครงการ...ส่งน้ำและบำรุงรักษาโครงการ...
หมายเลข...สขป.๑๓.๑๒-๗๐/๒๕๖๑...จำนวน...๑...แผ่น รวมจำนวน...๗...แผ่น ซึ่งแนบท้ายหนังสือ
อนุญาตฉบับนี้ และให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของหนังสืออนุญาตฉบับนี้ด้วย โดยเงื่อนไขดังต่อไปนี้

๑.๑ ให้ส่วนต่ำสุดของสะพานช่วงกลาง (ช่องเรือผ่าน) สูงกว่าระดับน้ำสูงสุด (+๖.๗๕๑...
เมตร รทก.) ในทางน้ำ ณ บริเวณนั้น ไม่น้อยกว่า...๑.๕๐...เมตร

๑.๒ ระยะระหว่างเสาสะพานช่วงกลาง (นับจากศูนย์กลางเสาสองเสา) กว้างไม่น้อยกว่า...
๓๐.๐๐...เมตร การถมดินคอสะพานทั้งสองข้าง ผู้รับอนุญาตต้องจัดหาดินจากที่อื่นมาถม ห้ามขุดดิน
ในเขตคันคลอง ขานคลอง เป็นอันขาด

โดยมี...นายชัยชาญ สุทธิกันต์...เป็นวิศวกรผู้ออกแบบ
และคำนวณ ใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม ประเภท...สาขา...โยธา...
ตามใบอนุญาตทะเบียน...สย.๗๒๒๒...วันหมดอายุ...๘ กันยายน ๒๕๖๕...และมี...
เป็นวิศวกรผู้ควบคุมงาน ใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรม ประเภท...สาขา...โยธา...
ตามใบอนุญาตทะเบียน...สย.๖๑๒๗๑...วันหมดอายุ...๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๕...
ใบอนุญาตให้ประกอบวิชาชีพ

นายเจริญศักดิ์ ทรัพย์ประดิษฐ์

ว.ศ.บ.บ.ค.ร.ม.

ฉบับ

ผ.ย. ๓๗

ข้อ ๗ กรมทางหลวงยินยอมรับผิดชอบและชดเชยในค่าเสียหายในการแก้ไขผลกระทบและสิ่งแวดล้อมในบริเวณ
...คลองส่งน้ำสาย ๑๐ ขวา - ๕ ซ้าย กม.ที่ ๗+๗๐๐...ซึ่งเกิดจากการกระทำใดๆ ของกรมทางหลวงรวมทั้งการ
กระทำของบริวารและสิ่งก่อสร้างของกรมทางหลวง

ข้อ ๘ กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ในหนังสืออนุญาตของกรมชลประทานและตาม
พระราชบัญญัติการชลประทานหลวง พหุศักราช ๒๔๘๕ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม

หนังสือเงื่อนไขเพิ่มเติมฉบับนี้ทำขึ้นในวันที่...๓๐...๑๓...
ทั้งสองฝ่ายได้ตรวจ อ่าน และเข้าใจข้อความถูกต้องแล้ว จึงลงลายมือชื่อเป็นสำคัญ และยึดถือไว้ฝ่ายละหนึ่งฉบับ
หากมีปัญหาใดๆ เกิดขึ้นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามสัญญา ให้ถือข้อความตามหนังสืออนุญาตฉบับนี้ที่กรมชลประทาน
ยึดถือไว้เป็นสำคัญ

ลงชื่อ...ผู้อนุญาต
(นายวิรัตน์ เจริญ)
ผู้อำนวยการโครงการส่งน้ำและบำรุงรักษาโครงการ
ลงชื่อ...ผู้รับอนุญาต
(นายชัยวิทย์ ศิริตันยารักษ์)
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครปฐม ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

ลงชื่อ...พยาน
(นายวิรัตน์ เจริญ)
นายช่างโครงการ

ลงชื่อ...พยาน
(นายอมรเทพ อิมพรประเสริฐ...)
ผ.บ.บ.บ.ค.ร.ม.

สำเนาถูกต้อง

๒๕/๖/๒๕๖๕

(นายเจริญศักดิ์ ทรัพย์ประดิษฐ์

ในกรณีมีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น ซึ่งจำเป็นจะต้องทำลายหรือรื้อถอนสิ่งก่อสร้าง เพื่อความปลอดภัยของงานเกี่ยวกับการชลประทานแล้ว กรมชลประทานมีสิทธิดำเนินการได้ทันที โดยมีข้อแม้ให้ผู้รับอนุญาตทราบล่วงหน้า และผู้รับอนุญาตจะเรียกค่าเสียหายใด ๆ จากกรมชลประทานไม่ได้ทั้งสิ้น กับจะยกเอาประโยชน์แห่งสื่อนาตามหนังสืออนุญาตฉบับนี้ขึ้นมาเป็นข้อโต้แย้ง คัดค้าน อย่างหนึ่งอย่างใดมิได้

ข้อ ๙ เมื่อสร้างสะพานเสร็จแล้ว ผู้รับอนุญาตจะต้องรื้อถอนนั้นร้านและเก็บวัสดุต่างๆ ที่มิใช้ขึ้นจากทางน้ำชลประทาน และนำเอาไปให้พ้นเขตทางน้ำชลประทาน ชานคลอง เขตคันคลองทันที ในการมีสะพานรับน้ำหนักน้อยกว่า ๒๐ ตัน จะต้องปักป้ายแจ้งข้อความตามที่กรมชลประทานให้เห็นชัดเจนทั้งสองด้านของสะพาน

ในกรณีหลังจากผู้รับอนุญาตสร้างสะพานแล้ว หากนายช่างชลประทานตรวจพบความไม่เหมาะสม อันเนื่องมาจากไม่เป็นไปตามเงื่อนไขแบบแปลน หรือ เห็นสมควรให้แก้ไขเปลี่ยนแปลง เพื่อความเหมาะสม นายช่างชลประทานมีอำนาจสั่งให้แก้ไขเปลี่ยนแปลงได้ และผู้รับอนุญาตจะต้องปฏิบัติตามทันที โดยจะเรียกค่าเสียหายใดๆ จากกรมชลประทานมิได้ ถ้าผู้รับอนุญาตไม่ปฏิบัติตาม นายช่างชลประทานมีอำนาจสั่งให้รื้อถอนสิ่งก่อสร้างออกไปให้พ้นเขตชลประทาน และทำให้คืนให้คงสภาพเดิม ถ้าไม่จัดการรื้อถอน กรมชลประทานจะดำเนินการเอง โดยผู้รับอนุญาตจะต้องชดเชยค่าใช้จ่ายในการนี้ให้แก่กรมชลประทานทั้งสิ้น

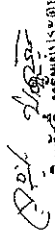
ข้อ ๑๐ อนุญาตให้ก่อสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก..... มีกำหนดเวลา ปี ตามบันทึกที่กรมชลประทานออกให้สำหรับที่ดินและยื่นยอมปฏิบัติตามเงื่อนไขการให้ใช้ที่ราชพัสดุของกรมธนารักษ์ที่พิจารณาอนุญาตให้กรมชลประทานใช้ที่ราชพัสดุบริเวณคลองระบายน้ำสายใหญ่ ท่าผา - บางแก้ว... เพื่อก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี

หากผู้รับอนุญาตยังมีความประสงค์จะใช้สะพานต่อไปอีก ก็ให้ทำหนังสือขอต่ออายุหนังสืออนุญาตไปยังกรมชลประทาน ก่อนครบกำหนดเวลาอนุญาตไม่น้อยกว่า ๓๐ วัน กรมชลประทานสงวนสิทธิ์ที่จะอนุญาตหรือไม่ก็ได้ โดยจะคำนึงถึงงานชลประทานเป็นประการสำคัญ

ข้อ ๑๑ ถ้าผู้รับอนุญาตไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขแบบแปลนไปแต่ข้อหนึ่งข้อใดในหนังสืออนุญาตนี้ กรมชลประทานมีอำนาจที่จะเพิกถอนการอนุญาตได้ทันที ที่ผู้รับอนุญาตจะยกเอากำหนดเวลาแห่งหนังสืออนุญาตฉบับนี้ขึ้นมาเป็นข้อโต้แย้ง คัดค้านอย่างหนึ่งอย่างใดมิได้

ข้อ ๑๒ เมื่อผู้รับอนุญาตหมดความจำเป็นที่จะก่อสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก..... ตามที่ได้รับอนุญาตนี้ ผู้รับอนุญาตจะต้องรื้อถอนสิ่งก่อสร้างและนำเอาออกไปให้พ้นทางน้ำชลประทานตามคลอง เขตคันคลอง และที่ที่ดินให้คงสภาพเดิมภายในกำหนดเวลาและเงื่อนไขซึ่งกรมชลประทานจะกำหนด หากผู้รับอนุญาตเพิกเฉยไม่ดำเนินการ กรมชลประทานจะดำเนินการเอง โดยผู้รับอนุญาตจะต้องชดเชยค่าใช้จ่ายในการนี้ให้แก่กรมชลประทานทั้งสิ้น

ข้อ ๑๓ กรณีที่ดินเขตคลองหรือที่ดินเหนืออนุญาตคลองระบายน้ำสายใหญ่ ท่าผา - บางแก้ว... เป็นที่ราชพัสดุ ผู้รับอนุญาตได้รับความเห็นชอบหรืออนุญาตจากกรมธนารักษ์/ผู้ว่าราชการจังหวัด ...นครปฐม... แล้วตามหนังสือที่กค ๐๓๑๑.๑๘/๑๐๑๗๐..... ลงวันที่ ...๒๔.... เดือนกรกฎาคม.....


(นายเจริญศักดิ์ หรือยิปประดง)
ว.ค.บ.นครปฐม

ข้อ ๒ การพิจารณาฐานรากของสะพานเฉพาะช่วงกลาง ให้ถือระดับการถูกลอกตามแบบ โดยเจ้าหน้าที่ชลประทานจะเป็นผู้กำหนดให้ ทั้งนี้เพื่อมิให้เกิดความเสียหายเมื่อกรมชลประทานจะทำการถูกลอกทางน้ำชลประทานในโอกาสต่อไป

ข้อ ๓ แนวเสาคอมม่อนทุกต้นตอลงในทางน้ำชลประทาน จะต้องขนานกับแนวรางเหล็ก กับให้ศูนย์กลางของสะพานช่วงกลางอยู่ในแนวเดียวกันศูนย์กลางทางน้ำชลประทานด้วย

ข้อ ๔ ก่อนดำเนินการก่อสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก..... ผู้รับอนุญาตจะต้องแจ้งให้ผู้ช่วยการโครงการส่งน้ำและบำรุงรักษานครปฐม..... ทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า ๗ วัน เพื่อจะได้ส่งเจ้าหน้าที่ชลประทานไปกำหนดแนว ระดับ และระยะต่าง ๆ ให้ แล้วจึงจะดำเนินการได้

นายช่างเป็นผู้ควบคุมดำเนินการ กรมชลประทานไม่รับรองความมั่นคงแข็งแรง หากสะพานเกิดการชำรุดและทำให้ผู้อื่นได้รับความเสียหาย ผู้รับอนุญาตจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ

ข้อ ๕ ในระหว่างดำเนินการก่อสร้าง หรือดำเนินการทำนักร้านเพื่อการก่อสร้างสะพานก็ได้ ผู้รับอนุญาตจะต้องอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน ให้สัญจรไปมาได้ตามปกติ หากสะพานหรือที่นักร้านเกิดการชำรุดและทำให้ผู้อื่นหรือเรือ - แพ ที่สัญจรไปมาหรือทรัพย์สินอื่นใด ได้รับอันตรายหรือเกิดความเสียหายแล้วแต่กรณี ผู้รับอนุญาตจะต้องรับผิดชอบ

ข้อ ๖ สะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก..... เพื่อโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรีบริเวณคลองระบายน้ำสายใหญ่ ท่าผา - บางแก้ว..... ที่ได้รับอนุญาตให้สร้างนี้จะต้องก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายใน ระยะเวลาตามที่กำหนดไว้ในสัญญาก่อสร้างหรือตามที่กำหนดไว้ในแผนงานก่อสร้างของโครงการทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรีของกรมทางหลวง นับแต่วันตั้งจากวันที่ผู้รับอนุญาตได้ลงนามในหนังสืออนุญาตเป็นต้นไป และผู้รับอนุญาตจะต้องเปิดสะพานนี้เป็นทางสาธารณะ อันว่าความสะดวกแก่ยานพาหนะและแก่ประชาชนทั่วไปรวมทั้งจะต้องซ่อมแซม บำรุงรักษา ให้อยู่ในสภาพที่ดี และปลอดภัยอยู่เสมอ

ข้อ ๗ ผู้รับอนุญาตจะต้องจัดให้มีวิศวกร ผู้ออกแบบและคำนวณ และควบคุมการก่อสร้างตามพระราชบัญญัติวิศวกร พ.ศ. ๒๕๔๒ และกฎกระทรวงกำหนดสาขาวิชาชีพวิศวกรรมและวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม พ.ศ. ๒๕๕๐ นายช่างชลประทานมีสิทธิจะเข้าตรวจสอบการก่อสร้าง และถ้าเห็นว่ามีการก่อสร้างผิดพลาด อันเนื่องมาจากไม่เป็นไปตามเงื่อนไขแบบแปลนหรือเพื่อความเหมาะสม นายช่างชลประทาน มีสิทธิสั่งให้แก้ไข รื้อย้ายเพื่อให้อายุการใช้งานถูกต้อง ซึ่งผู้รับอนุญาตจะต้องปฏิบัติตามทันที และในการเปลี่ยนแปลงแก้ไขนี้ผู้รับอนุญาตจะเรียกจ่ายค่าเสียหายใดๆ จากกรมชลประทานมิได้

ข้อ ๘ ผู้รับอนุญาตจะต้องบำรุงรักษาที่ดินบริเวณที่ก่อสร้างให้ให้ชำรุดทรุดโทรม และจะไม่ทิ้งสิ่งใดหรือขยะมูลฝอยลงไปในทางน้ำชลประทาน ชานคลอง เขตคันคลอง หรือชุดที่ทางน้ำชลประทานคอนกรีตเสริมเหล็ก... ให้เสียหายผิดไปจากสภาพเดิม ถ้าหากมีการรื้อถอนหรือต่อเติมส่วนใดของสะพาน ...กรมชลประทาน... นอกเหนือไปจากแบบแปลน จะต้องได้รับอนุญาตจากกรมชลประทานเป็นลายลักษณ์อักษรเสียก่อนทุกครั้งไป ถ้าได้ทำไปก่อนโดยไม่ได้รับอนุญาต กรมชลประทานมีอำนาจบังคับให้รื้อถอน และเพิกถอนสัญญาอนุญาต

ถ้ากรมชลประทานมีความจำเป็นจะต้องใช้ที่ดินที่อยู่ในความครอบครองของผู้รับอนุญาต (ทรัพย์สินของประชาชน) บริเวณที่ก่อสร้างสะพาน เพื่อใช้ประโยชน์ในราชการ จะแจ้งให้ผู้รับอนุญาตทราบล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษร

ฉบับ ๔

ผ.ย. ๓๗

ก่อนลงนามในหนังสืออนุญาตได้รับอนุญาตได้ชำระค่าทดแทนการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ราชพัสดุเป็นเงิน บาท (.....) ค่าธรรมเนียมการตรวจฉบับเป็นเงิน บาท (.....) บาท (.....) ค่าธรรมเนียมการตรวจฉบับเป็นเงิน บาท (.....) บาท (.....) ให้กับกรมธนารักษ์ (โดยสำนักงานราชพัสดุ) แล้ว ตามใบเสร็จรับเงินเลขที่ ลงวันที่ เดือน พ.ศ. และได้รับอนุญาตฉบับที่คำยินยอมยกกรรมสิทธิ์และพาหนะที่ก่อสร้างให้แก่กระทรวงการคลัง เพื่อสาธารณประโยชน์ตามบันทึกคำยินยอม ลงวันที่ เดือน พ.ศ. ที่แนบท้าย หนังสืออนุญาตนี้

กรณีที่ดินเขตคลองหรือที่ดินที่ขออนุญาต เป็นที่สาธารณประโยชน์ อำนาจการดูแลเป็นไปตามพระราชบัญญัติลักษณะปกครองท้องที่ พุทธศักราช ๒๔๕๗ ซึ่งผู้รับอนุญาตได้รับความเห็นชอบจาก แล้ว ตามหนังสือที่ ลงวันที่ หรือตามพระราชบัญญัติสถาปนา และองค์การบริหารส่วนตำบล พ.ศ. ๒๔๗๗ ตามหนังสือขององค์การบริหารส่วนตำบล ที่ และตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ลงวันที่ เดือน พ.ศ. กรมเจ้าท่า หรือองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ ตามใบอนุญาต พุทธศักราช ๒๔๕๖ เดือน พ.ศ. เลขที่

ในการนี้เป็นที่ตั้งของรั้วประเภทที่.....ซึ่งอยู่ในความครอบครองและใช้ประโยชน์ของกรมชลประทาน ต้องดำเนินการให้ถูกต้องตามกฎหมายของส่วนราชการนั้น ตามหนังสือของ พ.ศ. ลงวันที่ เดือน

ลงชื่อ เจ้าพนักงานอนุญาต (นายวิรัตน์ เจริญ)

ผู้อำนวยการโครงการสร้างและบำรุงรักษากรมชลประทาน

ข้าพเจ้าได้อ่าน และเข้าใจข้อความ รายละเอียดของหนังสืออนุญาตฉบับนี้แล้ว และขอรับรองว่า จะปฏิบัติตามเงื่อนไขของกรมชลประทานโดยเคร่งครัดทุกประการ

ลงชื่อ ผู้รับอนุญาต (นายชัยวิทย์ ศิริรัตนยารณ) (นายชัยวิทย์ ศิริรัตนยารณ) ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมชลประทาน

อธิบดีกรมชลประทาน

สำเนาถูกต้อง

ฉบับ

ผ.ย. ๓๗

เสนอให้เพิ่มเติมแนบท้ายหนังสืออนุญาต ที่ สนร ๑๙/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๓๐ ต.ค. ๒๕๖๒

ให้กรมชลประทานสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก

(โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ - กาญจนบุรี ตอน ๒๕)

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๒๓ และ มาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติการชลประทานหลวง พุทธศักราช ๒๔๕๕ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการชลประทานหลวง (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๐๗ และมาตรา ๒๖ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการชลประทานหลวง (ฉบับที่ ๒) พุทธศักราช ๒๕๓๗ กรมชลประทานเห็นควรเพิ่มเติมเงื่อนไขที่จำเป็นเกี่ยวกับงานชลประทานลงในหนังสืออนุญาต ให้สร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กเพื่อโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ - กาญจนบุรี บริเวณคลองระบบชลประทานใหญ่ ท่าผา - บางแก้ว กม.ที่ ๗+๔๐๐..... คู่มือการก่อสร้างฝายตกलगเพิ่มเดิมเงื่อนไข และถือเป็นส่วนหนึ่งของหนังสืออนุญาตดังกล่าวข้างต้นดังต่อไปนี้ คือ

ข้อ ๑ ห้ามกรมชลประทานเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์การใช้ที่ดิน ถ้าจะเปลี่ยนแปลงต้องขออนุญาต และได้รับอนุญาตก่อนจึงจะดำเนินการได้ หากฝ่าฝืนกรมชลประทานมีสิทธิออกเลิกสัญญา และหรือเรียกค่าปรับ หรือค่าเสียหายที่เกิดขึ้นตามที่กรมธนารักษ์กำหนด

ข้อ ๒ หากกรมชลประทานปรับปรุงเปลี่ยนแปลงบริเวณ คลองระบบชลประทานใหญ่ ท่าผา - บางแก้ว กม.ที่ ๗+๔๐๐..... ด้วยประการใดๆ เป็นเหตุให้กรมชลประทานไม่อาจได้รับผลประโยชน์ตามสัญญา กรมชลประทานจะเรียกค่าเสียหายหรือค่าชดเชยใดๆ จากกรมชลประทานไม่ได้

ข้อ ๓ กรมชลประทานยินยอมเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวสำหรับความเสียหายในชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน หรือสิทธิอื่นใด ที่อาจเกิดขึ้นกับบุคลากรของกรมชลประทานหรือกรมชลประทาน หรือบุคคลภายนอกกรมชลประทาน ที่ได้รับความเสียหายในระหว่างการทำงานก่อสร้างหรือระหว่างการเดินทางไปปฏิบัติงาน และตลอดอายุการใช้งานของสะพาน หากกรมชลประทานถูกเรียกหรือฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายหรือต้องชดเชยค่าเสียหายอย่างไรก็ตาม กรมชลประทานจะต้องเข้าร่วมกับกรมชลประทานในการแก้ข้อร้องเรียน หรือโต้แย้งด้วยค่าใช้จ่ายของกรมชลประทานทั้งสิ้น รวมทั้งต้องชดเชยค่าเสียหายแก่กรมชลประทานในกรณีที่มีการชลประทานจะต้องชดเชยค่าเสียหายแก่บุคคลอื่นจนเต็มจำนวน

ข้อ ๔ ภายหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ หากเกิดความเสียหายขึ้นกับอาคารชลประทานซึ่งส่งผลกระทบต่อกิจการชลประทาน โดยกรมชลประทานสามารถเข้าดำเนินการซ่อมแซม แก้ไข ปรับปรุง ได้โดยมิต้องรอกระบวนการตรวจพิสูจน์หลักฐานหาผู้กระทำผิดแล้วเสร็จ ทั้งนี้ กรมชลประทานยินยอมเป็นผู้รับผิดชอบชดเชยค่าเสียหายทั้งหมดยกเว้นกรมชลประทาน

ข้อ ๕ ในกรณีมีเหตุฉุกเฉิน เหตุสุดวิสัย หรือจากสาเหตุภัยธรรมชาติ หากกรมชลประทานจำเป็นต้องใช้พื้นที่เพื่อความปลอดภัยของงานเกี่ยวกับอาคารชลประทานแล้ว กรมชลประทานมีอำนาจดำเนินการได้ในทันทีโดยไม่ต้องแจ้งให้กรมชลประทานทราบล่วงหน้าและกรมชลประทานจะเรียกหรือฟ้องค่าเสียหายหรือเรียกค่าเสียหายต่อกรมชลประทานไม่ได้ทั้งสิ้น

ข้อ ๖ กรมชลประทานยินยอมรับเป็นผู้เสียหายเอง กรมชลประทานไม่ต้องรับผิดชอบผู้เสียหาย (ผู้เสียหาย) เกิดขึ้นต่ออาคารและทรัพย์สิน สิ่งปลูกสร้างของกรมชลประทานตามกฎหมายนี้

ว.ค.บ.นครปฐม

๒๕/๒/๒๕๖๒

คู่มือ

ผ.ย. ๓๗

ข้อ ๓ กรมทางหลวงยินยอมรับผิดชอบและจะดําเนินการแก้ไขและแก้ไขและสิ่งแวดล้อมในบริเวณ
.....คลองระบายน้ำสายใหญ่ ท่าผา - บางแก้ว กม.ที่ ๗+๔๐๐..... ซึ่งเกิดจากการกระทำใดๆ ของกรมทางหลวง
รวมทั้งการกระทำของบริวารและสิ่งก่อสร้างของกรมทางหลวง

ข้อ ๔ กรมทางหลวงต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ในหนังสืออนุญาตของกรมชลประทานและตาม
พระราชบัญญัติการชลประทานหลวง พุทธศักราช ๒๔๘๕ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม

หนังสือเงื่อนไขเพิ่มเติมฉบับนี้ให้ใช้บังคับวันที่ ๓๐ ส.ค. ๒๕๒๒
ทั้งสองฝ่ายได้ตรวจ อ่าน และเข้าใจข้อความถูกต้องแล้ว จึงลงลายมือชื่อเป็นสำคัญ และยึดถือไว้ฝ่ายละหนึ่งฉบับ
หากมีข้อพิพาทใดๆ เกิดขึ้นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามสัญญา ให้ถือข้อความตามหนังสืออนุญาตฉบับที่กรมชลประทาน
ยึดถือไว้เป็นสำคัญ

ลงชื่อ ผู้อนุญาต
(นายวิรัตน์ เสนอบ)

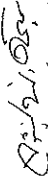
ผู้อำนวยการโครงการส่งน้ำและบำรุงรักษานครปฐม
ลงชื่อ ผู้รับอนุญาต
(นายชัยวิทย์ ศรีตมธารณ์)

ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครปฐม ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

ลงชื่อ พยาน
(นายวิรัตน์ ยงสมบูรณ์)
นายช่างโครงการฯ

ลงชื่อ พยาน
(นายอรรถพร อินทพร)
นายช่างสำรวจฯ

สำเนาถูกต้อง


(นายเจริญศักดิ์ ทรัพย์ประเสริฐ)
ว.ค.ค.นครปฐม

ภาคผนวก ค
เอกสารการประชุมหารือ

สรุปหารือมาตรการฯ วันจันทร์ที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ.2566

ณ ห้องประชุมสำนักงานโครงการ O&M

รายงานการประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี

วันจันทร์ที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๖๖ เวลา ๑๔.๐๐ น.

ณ ห้องประชุมสำนักงานโครงการ O&M โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี

รายนามผู้เข้าร่วมประชุม (กรมทางหลวง)

- | | |
|----------------------------|---|
| ๑. นางสาวธนิศา วิษณุโรจน์ | นักวิชาการสิ่งแวดล้อมชำนาญการพิเศษ
กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน |
| ๒. นายกวินวัชร กองทอง | วิศวกรโยธาปฏิบัติการ
กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง |
| ๓. นายศวิสร เตียงธรรม | ช่างควบคุมงาน
กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง |
| ๔. นางสาวชนิดาภา วงษ์ประไพ | นักวิชาการสิ่งแวดล้อมชำนาญการพิเศษ
กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน |
| ๕. นางสาวสิริมา เสรีวัฒนา | นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน |

รายนามผู้เข้าร่วมประชุม (บริษัทที่ปรึกษางานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม)

- | | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| ๑. นางสาวพิศสมร เหลืองทองคำ | ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม |
|-----------------------------|-----------------------------|

รายนามผู้เข้าร่วมประชุม (บริษัทที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง)

- | | |
|-------------------------|--|
| ๑. นายวัลลภ แสงผล | ผู้แทนบริษัทที่ปรึกษาควบคุมงาน |
| ๒. นายสมหมาย ชื้อสัตย์ | ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม |
| ๓. นางสาวธนพร ทองบุญยัง | ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม |
| ๔. นางสาวชนิษฐา พุทธร | วิศวกรสำนักงาน |

เริ่มประชุมเวลา ๑๔.๐๐ น.

นางสาวพิศสมร เหลืองทองคำ (ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม) นำเสนอรายละเอียดข้อมูลโครงการ และมาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M)

ที่ประชุมได้หารือกันเกี่ยวกับรายละเอียดข้อมูลโครงการ และมาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม สามารถสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๑. ด้านเก็บค่าผ่านทาง ๘ แห่ง จากเดิมที่กำหนดใน EIA ออกแบบเป็นช่องทางแบบเงินสด (MTC) และแบบอัตโนมัติ (ETC) ปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงโดยเพิ่มช่องทางทั้งแบบเงินสด (MTC) แบบอัตโนมัติ (ETC) และแบบไร้ไม้กั้น (M-Flow) ทำให้จำนวนช่องจราจรบริเวณด้านลดลง แต่ยังสามารถรองรับปริมาณจราจรได้อย่างเพียงพอ
๒. มีการเปลี่ยนชื่อด้านเก็บค่าผ่านทางชุมทางต่างระดับนครชัยศรี เป็นด้านสี่พระทอง
๓. งาน O&M จะดำเนินการติดตั้งกำแพงกันเสียง GRC สูง ๒ เมตร เพื่อลดผลกระทบในระยะดำเนินการ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

พื้นที่ดำเนินการ	ช่วงกม.ที่ติดตั้ง	ความยาว (เมตร)
๑. หมู่บ้านธนาภรณ์	ยกเลิกเนื่องจากมีพื้นที่ไม่เพียงพอ	-
๒. บ้านพักอาศัย LT (เพิ่มจาก EIA)	๐+๓๖๕ ถึง ๐+๔๖๕ LT	๑๐๐
๓. ร.ร.แก้วอินทร์สุธาอุทิศ	๑+๔๐๐ ถึง ๑+๗๕๐ LT	๓๕๐
๔. หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่	๑+๔๐๐ ถึง ๑+๗๘๐ RT	๓๘๐
๕. หมู่บ้านศิขาร	๒+๒๕๐ ถึง ๒+๖๓๐ LT	๓๘๐
๖. บ้านพักอาศัย RT (เพิ่มจาก EIA)	๒+๕๓๓ ถึง ๒+๗๔๓ RT	๒๑๐
๗. วัดบ้านทุ่งน้อย	๓๖+๐๐๐ ถึง ๓๖+๔๓๐ LT	๔๓๐
๘. หมู่บ้านจันทรวงศ์	๓๗+๑๗๕ ถึง ๓๗+๕๗๕ LT	๔๐๐

๔. การปลูกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ

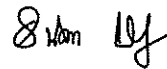
- โครงการตอน ๑ - ๒๓ ในรายงาน EIA โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี กำหนดให้ปลูกไม้ยืนต้น ได้แก่ ต้นราชพฤกษ์ ระยะห่างระหว่างต้น ๗ เมตร และปลูกไม้ทรงพุ่ม เช่น ต้นชิงแดง ต้นพลับพลึงทอง ต้นไทรยอดทอง ระหว่างไม้ยืนต้น ห่างกันทุก ๑ เมตร ทั้ง ๒ ฝั่ง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ (ไม้ยืนต้น ๒๗,๔๓๐ ต้น ไม้พุ่ม ๑๖๔,๕๖๘ ต้น)
- โครงการตอน ๒๔ - ๒๕ ในรายงาน EIA โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - ชะอำ กำหนดให้ปลูกไม้ยืนต้น (กัลปพฤกษ์ ทรงบาดาล ชงโค กระถินณรงค์ เสลา ทองอุไร และหางนกยูง) ข้างละ ๔ แถวสลับฟันปลา
- สัญญา O&M ระบุให้เอกชนคู่สัญญาดำเนินการออกแบบและจัดภูมิทัศน์ตลอดแนวเส้นทางโครงการ เพื่อช่วยลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดในรายงาน EIA แต่แบบแนะนำของงาน O&M มีการเสนอแนะให้ปลูกไม้ยืนต้นระยะห่าง ๑๐ เมตร และสลับไม้พุ่มจำนวน ๖ ต้น ชนิดพันธุ์ที่แนะนำ ได้แก่ ราชพฤกษ์ ตีนเป็ดน้ำ ชี้เหล็ก ทรงบาดาล ประดู่สงขลา อินทนิลน้ำ อโศกอินเดีย ชมพูพันธุ์ทิพย์
- งาน O&M จะพิจารณาปรับปรุงแบบการปลูกต้นไม้ ให้สอดคล้องตามที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี คือ ปลูกไม้ยืนต้น ระยะห่างระหว่างต้น ๗ เมตร และปลูกไม้ทรงพุ่ม ระหว่างไม้ยืนต้น ห่างกันทุก ๑ เมตร และสำหรับตอน ๒๔ - ๒๕ ซึ่งมีพื้นที่เขตทางเหลือไม่เพียงพอ จึงไม่สามารถปลูกไม้ยืนต้นข้างละ ๔ แถวสลับฟันปลา ตามที่กำหนดในรายงาน EIA โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - ชะอำได้ จะพิจารณาปลูกในรูปแบบเดียวกับตอน ๑ - ๒๓

๕. รายงาน EIA โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม – ชะอำ กำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวในระหว่างก่อสร้าง บริเวณโรงเรียนพลอยจตุรจินดา ซึ่งอยู่ในพื้นที่ก่อสร้างตอน ๒๕ แต่ในปัจจุบันงาน O&M อยู่ระหว่างการปรับถมพื้นที่ เพื่อเตรียมก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางสี่ริษะทอง อย่างไรก็ตาม หากพบว่ามีผลกระทบในบริเวณดังกล่าว จะต้องพิจารณาดำเนินการตามมาตรการต่อไป ทั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษาของงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม มีแผนจะดำเนินการตรวจวัดเสียง บริเวณโรงเรียนพลอยจตุรจินดาอีกครั้งในช่วงเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๖ โดยจะประสานงานกับที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างเพื่อวางแผนการตรวจวัดให้สอดคล้องกับกิจกรรมก่อสร้างที่จะดำเนินการต่อไป
๖. ในการลงตรวจติดตามการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในแต่ละครั้ง ให้บริษัทที่ปรึกษาของงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประสานงานกับที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง เพื่อลงพื้นที่ร่วมกัน

ปิดประชุมเวลา ๑๕.๐๐ น.



(นางสาวพิศสมร เหลืองทองคำ)
ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม
ผู้จดยางงานการประชุม



(นางสาวธนิศา วิษณุโรจน์)
กรรมการและเลขานุการ
ผู้ตรวจรายงานการประชุม

สรุปหรือมาตรการฯ วันอังคารที่ 6 มิถุนายน พ.ศ.2566
ณ ห้องประชุมสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1

รายงานการประชุม
เพื่อหารือมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี
วันอังคารที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2566 เวลา 09.30-11.00 น.
ณ ห้องประชุมสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ตอน 1)

รายนามผู้เข้าร่วมประชุม (กรมทางหลวง)

สำนักก่อสร้างสะพาน

1.	นายธีรพันธ์	ภูมิรัตนประพิณ	วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ
2.	นายพนอด	อัครธรรมวุฒิ	นายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1
3.	นายชัยยะ	พลอยมณี	ช่างควบคุมงาน โครงการฯ ตอน 1
4.	นายวิทยา	นาระริน	ช่างควบคุมงาน โครงการฯ ตอน 1

สำนักก่อสร้างทางที่ 1

1.	นายจำรัส	ดำรงคพานิช	วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ
2.	นายพนรัตน์	รัตนสิริ	นายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 9
3.	นายชำนาญ	รุจิรเมธา	นายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11
4.	นายพยุร	เทียนทอง	นายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 12
5.	นายวิชญ์ศักดิ์	ศรีเชษฐา	นายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 16
6.	นายอิทธิพล	แก้วบัวดี	นายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 19
7.	นายวรวัฒน์	ยงสมบูรณ์	นายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 24
8.	นายวีระวัฒน์	ล้ำเลิศ	ผู้ช่วยนายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 2
9.	นายเฉลย	ยงเยี่ยงพันธุ์	ผู้ช่วยนายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 3
10.	นายพัชรพงศ์	เย็นชุ่ม	ผู้ช่วยนายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 4
11.	นายนิธิพัฒน์	รุมฉิมพลี	ผู้ช่วยนายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11
12.	นายรังสรรค์	ต้นยา	ผู้ช่วยนายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 12
13.	นายรัฐพล	อินทร์มัน	ผู้ช่วยนายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 12
14.	นายอมรเทพ	อินทรประเสริฐ	ผู้ช่วยนายช่างควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 24

สำนักแผนงาน

1.	นางสาวธนิดา	วิชญานุโรจน์	นักวิชาการสิ่งแวดล้อมชำนาญการพิเศษ
2.	นางสาวชนิดาภา	วงศ์ประไพ	นักวิชาการสิ่งแวดล้อมปฏิบัติการ

รายนามผู้เข้าร่วมประชุม (บริษัทที่ปรึกษา บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด)

1. นางรังษิยา	กมลพนัส	ผู้จัดการโครงการ
2. นางสาวพิศสมร	เหลื่องทองคำ	ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม
3. นายธนุสรณ์	พงษ์แสงจันทร์	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
4. นางสาวพิมพ์พรณ	ปัดไธสง	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม

เริ่มประชุม เวลา 09.30 น.

ที่ปรึกษาได้นำเสนอรายละเอียดโครงการ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งโครงการฯ ต้องนำไปปฏิบัติเพื่อลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โดยเน้นประเด็นมาตรการที่สำคัญ ซึ่งแจ้งและหารือร่วมกันในที่ประชุม ดังนี้

1. สถานะโครงการ : การก่อสร้างตลอดแนวเส้นทางโครงการแบ่งเป็น 25 ตอน ปัจจุบันได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน 15 ตอน ประกอบด้วย โครงการฯ ตอน 5, 6, 7, 8, 10, 13, 14, 15, 17, 18, 20, 21, 22, 23 และ 25 อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 10 ตอน ประกอบด้วย โครงการฯ ตอน 1, 2, 3, 4, 9, 11, 12, 16, 19 และ 24

2. การออกแบบ : โครงการฯ ตอน 12 มีการก่อสร้างทางลอด (Underpass Box) เพิ่มเติม จำนวน 1 แห่ง บริเวณ กม.40+100 ซึ่งผู้ใช้ทางลอดดังกล่าวส่วนใหญ่เป็นเกษตรกรที่ทำนาบัว อย่างไรก็ตาม ทางลอดบริเวณดังกล่าวอาจพบปัญหาน้ำท่วมขังในช่วงฤดูฝน ซึ่งผู้ใช้ทางรับทราบปัญหาดังกล่าว

3. บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง :

- 3.1 โครงการฯ ตอน 1 และ ตอน 2 ไม่สามารถดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างที่มีเสียงดัง และกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน เช่น การก่อสร้างฐานรากในช่วงเวลากลางวันตามที่มาตรการฯ กำหนดไว้ (ระหว่าง 08.00 - 17.00 น.) ได้ เนื่องจากอยู่ในพื้นที่ชุมชนหนาแน่น และมีสภาพการจราจรหนาแน่น จึงได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างในช่วงระหว่างเวลา 22.00 - 05.00 น.
- 3.2 การขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการฯ ตอน 12 ในระยะที่ผ่านมา ทำให้ผิวทางถนนสาธารณะขององค์การบริหารส่วนจังหวัดนครปฐม บริเวณตำบลวังตะกู ขาดุดเสียหาย อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการซ่อมแซมแล้วเสร็จ
- 3.3 ปัจจุบันยังคงมีกิจกรรมการก่อสร้างฐานรากตอม่อสะพาน บริเวณสะพานข้ามคลองเจดีย์บูชา ซึ่งอยู่ในโครงการฯ ตอน 12 โดยได้ดำเนินการถมวัสดุบริเวณด้านข้างลำน้ำ เพื่อก่อสร้าง แทนการสร้าง Sheet Pile ล้อมรอบเสา/ตอม่อ เพื่อป้องกันการพังกระจายของตะกอนดิน/เศษวัสดุก่อสร้างแพร่กระจายไปในลำน้ำ
- 3.4 กิจกรรมการปลูกหญ้าคลุมดินบริเวณลาดคันทางที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ จะดำเนินการภายหลังการก่อสร้างพื้นที่ส่วนบนแล้วเสร็จ โดยจะดำเนินการปลูกหญ้าคลุมดินเป็นกิจกรรมสุดท้ายของงานก่อสร้าง

4. เครื่องจักร / อุปกรณ์ในการก่อสร้าง : กิจกรรมการตอกเสาเข็มของโครงการฯ ตอน 12 พบปัญหาเรื่องร้องเรียนด้านเสียง และความสั่นสะเทือน รวมทั้งพบว่ามีบ้านร้าวทั้งสิ้น 7 หลัง บริเวณชุมชนมาลัยแมน ปัจจุบันได้ดำเนินการแก้ไขข้อร้องเรียนดังกล่าวแล้วเสร็จ จำนวน 2 หลัง และอยู่ระหว่างรอดำเนินการรวบรวมหลักฐานและผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบ จำนวน 5 หลัง

5. การขนส่งวัสดุก่อสร้าง / รถขนส่งวัสดุก่อสร้าง / ยานพาหนะต่างๆ :

- 5.1 โครงการก่อสร้างทุกตอนมีการล้างล้อของยานพาหนะภายในพื้นที่ก่อสร้างก่อนออกสู่ถนนสาธารณะ
- 5.2 เนื่องจากผู้รับเหมาก่อสร้างมีการใช้รถขนส่งวัสดุก่อสร้างของเอกชนในพื้นที่ จึงไม่สามารถติดป้ายบอกชื่อโครงการ ชื่อผู้รับเหมา พร้อมทั้งหมายเลขโทรศัพท์ที่ติดต่อได้ บริเวณรถขนส่งวัสดุก่อสร้างได้
- 5.3 มีการเปลี่ยนแปลงเส้นทางการขนส่งวัสดุในโครงการฯ ตอน 11 จาก ทล.3036 เป็น ทล.375 และตอน 16 จาก นร.3012 เป็น รบ.3011 และ กจ.3096

6. บ้านพักคนงาน/สำนักงานโครงการ/โรงซ่อมบำรุง

- 6.1 ปัจจุบันบ้านพักคนงานตอน 7 มีการรื้อถอนแล้ว แต่ยังไม่มีการปรับถมพื้นที่

7. สาธารณูปโภค : บริเวณที่ยังอยู่ระหว่างรอการรื้อย้ายสาธารณูปโภคซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ มีดังนี้

- 7.1 โครงการฯ ตอน 1 อยู่ระหว่างรอการรื้อย้ายระบบไฟฟ้าใต้ดิน บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง สถานีบางใหญ่
- 7.2 โครงการฯ ตอน 2 อยู่ระหว่างรอการปรับปรุงระบบประปาบริเวณถนนแก้วอินทร์
- 7.3 โครงการฯ ตอน 12 อยู่ระหว่างรอการย้ายสายไฟฟ้าลงดิน บริเวณทางหลวงหมายเลข 321 (ถนนมาลัยแมน)
- 7.4 โครงการฯ ตอน 24 อยู่ระหว่างรอการย้ายสายไฟฟ้าลงดิน

8. ประเด็นเพิ่มเติมอื่นๆ

- 8.1 ให้บริษัทที่ปรึกษาจัดทำเอกสารต่างๆ ส่งมอบให้แก่โครงการก่อสร้าง / ผู้รับเหมาก่อสร้าง ดังนี้
 - (1) รายชื่อยาสามัญ และอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้น ที่จำเป็น สำหรับใช้ภายในสำนักงาน ควบคุมการก่อสร้างและบ้านพักคนงานก่อสร้าง
 - (2) รายชื่อสัตว์ป่าที่สำคัญที่พบในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 - (3) รายชื่อแหล่งโบราณคดี และโบราณสถาน บริเวณแนวเส้นทางโครงการ
- 8.2 มีข้อห่วงกังวลของประชาชนในพื้นที่เกี่ยวกับในกรณีที่มีการเปิดใช้เส้นทางแล้ว อาจทำให้มีการโยนขยะ หรือสิ่งของลงจากทางยกระดับลงสู่พื้นที่ด้านล่าง โดยเฉพาะบริเวณ กม.7+400 และบริเวณ สะพานข้ามคลองประปา จึงมีข้อเสนอแนะให้มีการติดตั้งแผ่นป้องกันของหล่นเพิ่มเติม จึงขอให้ที่ปรึกษาลงสำรวจพื้นที่โครงการในบริเวณดังกล่าวเพิ่มเติม
- 8.3 มีข้อห่วงกังวลจากบ้านพักอาศัย บริเวณ กม.7+400 ซึ่งอยู่ใกล้เคียงกับแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 3 ในด้านผลกระทบด้านระดับเสียงในระยะเปิดใช้เส้นทางโครงการ ซึ่งได้มีการเสนอแนะให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงเพิ่มเติม จึงขอให้ที่ปรึกษาลงสำรวจพื้นที่โครงการเพื่อให้ข้อเสนอแนะในการติดตั้งกำแพงกันเสียงเพิ่มเติมในบริเวณดังกล่าว

เลิกประชุมเวลา 11.00 น.



ภาพที่ 1 บรรยายการหารือ
ลงพื้นที่โครงการฯ ตอน 1, 2 และ 3 เวลา 13.00-14.30 น.



ภาพที่ 2 บรรยายการลงพื้นที่โครงการ ตอน 1, 2 และ 3

นายคุณสรณ์ พงษ์แสงจันทร์
ผู้จัดรายการประชุม

(นางสาวธนิศา วิชญาณุโรจน์)
ผู้ตรวจรายการประชุม

ภาคผนวก ง
ผลการตรวจวัดระดับเสียง

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 24-28 พฤษภาคม พ.ศ.2566

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81
สายบางใหญ่-กาญจนบุรี
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนพหลโยธินจุฬา
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47P 0624443E 1525412N
วันที่วิเคราะห์ : 30 พฤษภาคม พ.ศ.2566
วันที่รายงานผล : 1 มิถุนายน พ.ศ.2566
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เลขที่วิเคราะห์ : S2305013
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar PN2405
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

วันที่เก็บตัวอย่าง : 24-29 พฤษภาคม พ.ศ.2566
วันที่เก็บตัวอย่าง : 24-29 พฤษภาคม พ.ศ.2566
วันที่รายงานผล : 1 มิถุนายน พ.ศ.2566
วันที่วิเคราะห์ : 30 พฤษภาคม พ.ศ.2566
วันที่รายงานผล : 1 มิถุนายน พ.ศ.2566
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เลขที่วิเคราะห์ : S2305013
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar PN2405
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

24-26/05/2566					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	Standard*
11:00-12:00 น.	56.6	87.2	58.0	57.0	47.9
12:00-13:00 น.	54.3	76.1	56.3	54.2	49.2
13:00-14:00 น.	56.0	85.1	56.2	54.7	47.5
14:00-15:00 น.	52.0	77.8	53.7	51.7	45.7
15:00-16:00 น.	52.2	82.0	54.1	51.5	42.5
16:00-17:00 น.	49.9	74.7	51.5	49.3	43.0
17:00-18:00 น.	54.1	85.7	54.5	51.0	43.7
18:00-19:00 น.	55.0	80.7	56.3	51.0	46.6
19:00-20:00 น.	48.5	64.7	49.9	44.2	42.2
20:00-21:00 น.	47.6	67.9	49.9	42.2	42.2
21:00-22:00 น.	52.3	80.1	53.4	42.6	42.6
22:00-23:00 น.	48.4	69.1	50.8	42.4	42.4
23:00-24:00 น.	44.6	70.2	46.0	38.4	38.4
00:00-01:00 น.	47.7	68.2	49.8	40.2	40.2
01:00-02:00 น.	48.3	66.5	50.5	41.2	41.2
02:00-03:00 น.	51.3	80.6	54.8	41.2	41.2
03:00-04:00 น.	55.3	66.0	60.2	41.8	41.8
04:00-05:00 น.	58.7	67.0	62.4	43.8	43.8
05:00-06:00 น.	49.5	76.5	52.5	43.7	43.7
06:00-07:00 น.	63.9	84.2	67.2	45.1	45.1
07:00-08:00 น.	67.5	85.1	68.1	49.3	49.3
08:00-09:00 น.	60.2	78.1	63.4	50.5	50.5
09:00-10:00 น.	54.7	76.2	57.4	49.2	49.2
10:00-11:00 น.	55.1	78.1	58.3	46.1	46.1
L _{eq} 24 hr	57.6				70 dB (A)*
L _{eq} 8 hr	55.7				85 dB (A)**
L ₁₀	63.1				-
L _{max}	87.2				115 dB (A)*
L ₉₀	50.5				-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป

** ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ผู้จ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 19 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)

ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาววิลากรณ ขอนแก้ว) (นางสาวทัศนพร เหลืองทองคำ)

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81
สายบางใหญ่-กาญจนบุรี
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนพหลโยธินจุฬา
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47P 0624443E 1525412N
วันที่วิเคราะห์ : 30 พฤษภาคม พ.ศ.2566
วันที่รายงานผล : 1 มิถุนายน พ.ศ.2566
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เลขที่วิเคราะห์ : S2305013
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar PN2405
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

วันที่เก็บตัวอย่าง : 24-29 พฤษภาคม พ.ศ.2566
วันที่เก็บตัวอย่าง : 24-29 พฤษภาคม พ.ศ.2566
วันที่รายงานผล : 1 มิถุนายน พ.ศ.2566
วันที่วิเคราะห์ : 30 พฤษภาคม พ.ศ.2566
วันที่รายงานผล : 1 มิถุนายน พ.ศ.2566
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เลขที่วิเคราะห์ : S2305013
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar PN2405
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

25-26/05/2566					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	Standard*
11:00-12:00 น.	54.4	75.6	57.0	57.0	47.9
12:00-13:00 น.	69.3	82.2	73.3	52.6	52.6
13:00-14:00 น.	66.8	86.0	68.0	43.8	43.8
14:00-15:00 น.	57.3	92.6	59.1	45.8	45.8
15:00-16:00 น.	52.3	82.2	54.3	45.3	45.3
16:00-17:00 น.	50.0	71.2	52.4	41.8	41.8
17:00-18:00 น.	49.1	71.4	51.5	41.5	41.5
18:00-19:00 น.	53.7	74.8	57.6	41.4	41.4
19:00-20:00 น.	47.2	67.2	49.6	42.6	42.6
20:00-21:00 น.	48.2	81.9	49.5	42.3	42.3
21:00-22:00 น.	48.8	69.2	51.5	43.0	43.0
22:00-23:00 น.	44.8	61.4	46.8	41.1	41.1
23:00-24:00 น.	47.1	63.6	49.4	41.2	41.2
00:00-01:00 น.	49.2	72.0	50.5	41.5	41.5
01:00-02:00 น.	47.7	65.5	48.5	40.3	40.3
02:00-03:00 น.	49.8	64.8	52.4	40.5	40.5
03:00-04:00 น.	60.3	68.5	64.6	41.5	41.5
04:00-05:00 น.	63.5	68.9	66.1	49.5	49.5
05:00-06:00 น.	54.3	77.4	57.4	45.1	45.1
06:00-07:00 น.	52.0	78.7	54.3	46.7	46.7
07:00-08:00 น.	57.3	85.8	58.1	49.4	49.4
08:00-09:00 น.	55.3	78.8	57.6	50.0	50.0
09:00-10:00 น.	53.7	71.9	55.6	50.1	50.1
10:00-11:00 น.	53.5	70.4	55.7	49.7	49.7
L _{eq} 24 hr	59.3				70 dB (A)*
L _{eq} 8 hr	59.2				85 dB (A)**
L ₁₀	63.7				-
L _{max}	92.6				115 dB (A)*
L ₉₀	52.6				-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป

** ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ผู้จ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 19 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)

ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาววิลากรณ ขอนแก้ว) (นางสาวทัศนพร เหลืองทองคำ)

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81
สายบางใหญ่-กาญจนบุรี
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนพลอยอศุขจินดา วันที่เก็บตัวอย่าง : 24-29 พฤษภาคม พ.ศ.2566
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47P 0624443E 1525412N วันที่รายงานผล : 1 มิถุนายน พ.ศ.2566
วันที่วิเคราะห์ : 30 พฤษภาคม พ.ศ.2566 เลขที่วิเคราะห์ : S2305013
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่รายงาน : RPS2305013
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar PN2405
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

27-28/05/2566					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	Standard*
11:00-12:00 น.	55.5	84.1	58.4	48.0	
12:00-13:00 น.	50.6	70.6	52.9	43.1	
13:00-14:00 น.	52.4	69.3	54.9	47.0	
14:00-15:00 น.	50.7	70.3	53.2	44.9	
15:00-16:00 น.	53.1	80.5	55.4	46.2	
16:00-17:00 น.	52.9	73.9	55.4	46.9	
17:00-18:00 น.	51.3	76.1	53.8	41.6	
18:00-19:00 น.	49.8	73.0	51.8	42.0	
19:00-20:00 น.	50.0	79.8	51.1	42.7	
20:00-21:00 น.	44.9	73.8	47.4	38.9	
21:00-22:00 น.	47.0	73.0	50.0	39.3	
22:00-23:00 น.	48.6	68.0	51.8	41.7	
23:00-24:00 น.	47.3	66.2	48.1	39.1	
00:00-01:00 น.	49.9	66.3	50.1	38.9	
01:00-02:00 น.	50.6	66.3	52.4	38.0	
02:00-03:00 น.	51.7	67.7	55.3	38.1	
03:00-04:00 น.	57.3	69.1	63.2	37.9	
04:00-05:00 น.	56.7	68.9	62.6	40.3	
05:00-06:00 น.	49.2	78.0	51.4	42.3	
06:00-07:00 น.	53.6	80.2	56.5	43.7	
07:00-08:00 น.	52.5	81.5	54.6	43.5	
08:00-09:00 น.	53.3	75.8	55.5	48.1	
09:00-10:00 น.	54.3	79.5	56.1	46.8	
10:00-11:00 น.	54.7	82.2	55.9	45.7	
L _{eq} 24 hr		52.6		70 dB (A)*	
L _{eq} 8 hr		53.6		85 dB (A)**	
L _{10h}		59.3			
L _{max}		84.1		115 dB (A)*	
L ₉₀		48.1			

หมายเหตุ : * ประกาศผลการประเมินสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2560) เรื่อง กำหนดมาตรฐานสิ่งแวดล้อมที่ไว้
** ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ปฏิบัติงานได้รับเสียงต่อระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน
(ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 193 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)
ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล : (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)
(นายภพ พุ่มพวง) (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81
สายบางใหญ่-กาญจนบุรี
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนพลอยอศุขจินดา วันที่เก็บตัวอย่าง : 24-29 พฤษภาคม พ.ศ.2566
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47P 0624443E 1525412N วันที่รายงานผล : 1 มิถุนายน พ.ศ.2566
วันที่วิเคราะห์ : 30 พฤษภาคม พ.ศ.2566 เลขที่วิเคราะห์ : S2305013
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่รายงาน : RPS2305013
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar PN2405
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

26-27/05/2566					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	Standard*
11:00-12:00 น.	54.5	74.0	57.0	49.1	
12:00-13:00 น.	60.4	83.6	63.9	53.3	
13:00-14:00 น.	67.7	85.3	69.7	50.2	
14:00-15:00 น.	54.5	80.4	56.9	49.4	
15:00-16:00 น.	52.5	71.2	54.6	45.5	
16:00-17:00 น.	52.5	75.5	54.6	45.9	
17:00-18:00 น.	51.7	72.3	54.4	45.4	
18:00-19:00 น.	56.6	83.6	61.9	44.5	
19:00-20:00 น.	48.6	74.4	49.5	39.6	
20:00-21:00 น.	48.1	71.6	49.5	39.1	
21:00-22:00 น.	46.6	71.0	47.6	38.9	
22:00-23:00 น.	48.3	69.0	48.9	38.2	
23:00-24:00 น.	43.1	63.0	45.3	37.3	
00:00-01:00 น.	44.8	70.7	42.3	37.1	
01:00-02:00 น.	41.9	62.2	42.3	37.5	
02:00-03:00 น.	42.7	61.5	44.6	37.9	
03:00-04:00 น.	48.2	62.9	52.7	38.9	
04:00-05:00 น.	48.1	63.3	49.7	40.8	
05:00-06:00 น.	51.8	81.7	53.1	42.7	
06:00-07:00 น.	50.2	69.9	53.0	45.3	
07:00-08:00 น.	52.2	76.4	53.3	44.9	
08:00-09:00 น.	52.1	75.7	54.5	46.4	
09:00-10:00 น.	54.7	77.2	56.9	48.1	
10:00-11:00 น.	54.6	79.5	57.2	48.9	
L _{eq} 24 hr		56.3		70 dB (A)*	
L _{eq} 8 hr		59.8		85 dB (A)**	
L _{10h}		58.0			
L _{max}		85.3		115 dB (A)*	
L ₉₀		53.3			

หมายเหตุ : * ประกาศผลการประเมินสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2560) เรื่อง กำหนดมาตรฐานสิ่งแวดล้อมที่ไว้
** ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ปฏิบัติงานได้รับเสียงต่อระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน
(ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 193 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)
ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล : (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)
(นายภพ พุ่มพวง) (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81
สายบางใหญ่-กาญจนบุรี
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนพลอยจตุจินดา
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47P 0624443E 1525412N
วันที่วิเคราะห์ : 30 พฤษภาคม - 1 มิถุนายน พ.ศ.2566
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar PN2405
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

วันที่เก็บตัวอย่าง : 24-29 พฤษภาคม พ.ศ.2566
วันที่รายงานผล : 1 มิถุนายน พ.ศ.2566
เลขที่วิเคราะห์ : S2305013
เลขที่รายงาน : RP52305013

28-29/05/2566					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	Standard*
11:00-12:00 น.	54.8	78.1	58.6	44.3	
12:00-13:00 น.	54.4	74.2	58.7	41.9	
13:00-14:00 น.	49.3	66.3	52.3	42.3	
14:00-15:00 น.	50.8	73.8	53.3	42.4	
15:00-16:00 น.	52.6	77.2	54.2	40.3	
16:00-17:00 น.	48.1	78.3	50.3	39.4	
17:00-18:00 น.	50.0	73.9	52.0	41.8	
18:00-19:00 น.	54.3	76.6	55.6	43.9	
19:00-20:00 น.	49.5	74.9	50.9	43.2	
20:00-21:00 น.	53.8	78.6	56.6	45.7	
21:00-22:00 น.	47.2	69.5	49.1	42.0	
22:00-23:00 น.	48.4	71.7	51.7	43.4	
23:00-24:00 น.	48.2	70.7	51.1	42.3	
00:00-01:00 น.	53.0	63.8	56.0	46.3	
01:00-02:00 น.	51.2	65.9	56.2	42.5	
02:00-03:00 น.	47.5	81.9	47.8	39.7	
03:00-04:00 น.	57.5	67.8	61.9	48.1	
04:00-05:00 น.	61.2	68.4	64.1	54.9	
05:00-06:00 น.	54.3	81.2	57.0	51.2	
06:00-07:00 น.	51.5	80.9	53.6	48.2	
07:00-08:00 น.	62.1	86.1	68.2	52.4	
08:00-09:00 น.	54.0	81.1	55.9	46.9	
09:00-10:00 น.	52.3	73.2	54.3	46.2	
10:00-11:00 น.	55.8	84.9	56.3	47.8	
L _{eq} 24 hr		54.7			70 dB (A)*
L _{eq} 8 hr		52.9			85 dB (A)**
L ₁₀		61.3			-
L _{max}		86.1			115 dB (A)*
L ₉₀		54.9			-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2560) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงต่อชั่วโมง
** ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่อนุญาตให้ทำงานได้ไม่เกิน 8 ชั่วโมงต่อวัน

ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
(นายเปรมภพ มุ่งหมาย) (นางสาววิภากรณ ขอนแก้ว) (นางสาวพิศมร เทียมทองคำ)