



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(ฉบับปกปิดข้อมูลที่มีกฎหมายคุ้มครอง)

ชื่อโครงการ : ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี
ที่ตั้งโครงการ : จังหวัดนนทบุรี จังหวัดนครปฐม จังหวัดราชบุรี และจังหวัดกาญจนบุรี
ชื่อเจ้าของโครงการ : กรมทางหลวง
ที่อยู่เจ้าของโครงการ : เลขที่ 2-486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี
กรุงเทพ 10400
บริษัทผู้จัดทำรายงาน : บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
ที่อยู่ผู้จัดทำรายงาน : เลขที่ 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่
เขตบางแค กรุงเทพ 10160
การนำเสนอรายงาน : ระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2566-กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

เสนอโดย



บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตุลาคม 2567

**รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม**

ชื่อโครงการ : ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี

สถานที่ตั้งโครงการ : จุดเริ่มต้นที่ กม.0+000 บริเวณทางแยกต่างระดับบางใหญ่ อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี
จุดสิ้นสุดที่ กม.96+410 บริเวณจุดบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 324
(กาญจนบุรี-อำเภอนมทวน) อำเภotáมวัง จังหวัดกาญจนบุรี
ระยะทาง รวม 96.410 กิโลเมตร

ชื่อเจ้าของโครงการ : กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

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

จัดทำโดย : บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

โครงการผ่านการพิจารณา : ได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงาน
การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและ
อากาศ ในการประชุมครั้งที่ 24/2559 เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ.2559 และเสนอ
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ ในการประชุมครั้งที่ 4/2559 เมื่อวันที่
21 กันยายน พ.ศ.2559


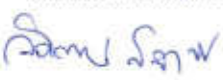





หนังสือรับรอง
การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สาย บางใหญ่-กาญจนบุรี

วันที่ 10 ตุลาคม 2567


หนังสือฉบับนี้ขอรับรองว่า บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สาย บางใหญ่-กาญจนบุรี ของ กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ฉบับประจำเดือน

- () มกราคม-มิถุนายน พ.ศ. _____
() กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. _____
(✓) ประจำเดือน กันยายน พ.ศ.2566 ถึง เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

โดยมีคณะผู้จัดทำรายงานดังต่อไปนี้

เจ้าหน้าที่	ลายมือชื่อ	ตำแหน่ง
นางรังษิยา กมลพนัส		ผู้จัดการโครงการ
นางสาวลัดดาวรรณ ลีลาชัย		ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม
นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ		ผู้เชี่ยวชาญด้านติดตามตรวจสอบ มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม
นายธนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาวนันทวงศ์ สอนโคกกลาง		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาววิลาวรรณ ขอนแก้ว		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นายไตรภพ มุ่งหมาย		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม

ขอแสดงความนับถือ


(นายพนัส กมลพนัส)
กรรมการผู้จัดการ



บัญชีรายชื่อผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี
ระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2566 ถึง เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิดเป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
1	นางรังษิยา กมลพนัส - วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วท.ม. (เทคโนโลยีการบริหาร สิ่งแวดล้อม)	ผู้จัดการโครงการ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160	10	
2	นางสาวลัดดาวรรณ ลีลาชัย - วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วศ.ม. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม)	ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160	10	
3	นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ - วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - ส.บ. (อาชีพอนามัยและความปลอดภัย) - ส.ม. (การจัดการสิ่งแวดล้อมอุตสาหกรรม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านติดตามตรวจสอบมาตรการ ด้านสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เลขที่ 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160	10	
4	นางสาววราภรณ์ ม้วนทอง - วศ.บ. (วิศวกรรมโยธาและสิ่งแวดล้อม) - วศ.ม. (วิศวกรรมโยธาและทรัพยากรน้ำ)	วิศวกรงานทาง	543/48 ถนนจรัญสนิทวงศ์ แขวงบางขุนศรี เขตบางกอกน้อย กรุงเทพมหานคร 10700	7	
5	นายณฤพนธ์ ภมรพล - วศ.บ. (วิศวกรรมโยธา)	วิศวกรระบายน้ำ	1/9 หมู่ที่ 8 ตำบลบางคูวัด อำเภอบางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี 11110	7	
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 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี
ระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2566 ถึง เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิดเป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
13	นางสาวจินตนา มั่นคง - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	2	จินตนา
14	นางสาวนันทวงศ์ สอนโคกกลาง - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพอากาศ - ด้านเศรษฐกิจ-สังคม	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	2	นันทวงศ์
15	นายบุญสรณ์ 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	บุญสรณ์
16	นายไตรภพ มุ่งหมาย - วศ.บ. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านการคมนาคมขนส่ง	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	4	ไตรภพ
17	นางสาววิลาวรรณ ขอนแก้ว - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านเศรษฐกิจ-สังคม	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	2	วิลาวรรณ
18	นางสาวเกษณี วงศ์หาญ - วท.บ. (วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพอากาศ - ด้านเสียงและความสั่นสะเทือน - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	4	เกษณี วงศ์หาญ
19	นางสาวชลธิชา อ่อนฉิมพลี - วท.บ. (อนามัยสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านเสียงและความสั่นสะเทือน - ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	4	ชลธิชา อ่อนฉิมพลี

บัญชีรายชื่อผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี
ระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2566 ถึง เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิดเป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
7	รศ.ดร.โกธชาติ ตันตระการอาภา - วท.บ. (สถิติ) - วท.ม. (เทคโนโลยีการบริหารสิ่งแวดล้อม) - Ph.D. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม) - Post graduate in Occupational Safety and Health in the Workplaces	ผู้เชี่ยวชาญด้านเสียง และความสั่นสะเทือน	คณะเวชศาสตร์เขตร้อน มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนราชวิถี เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	7	
8	ผศ.ดร.พงศ์เชษฐ์ พิชิตกุล - วท.บ. (ประมง) - วท.ม. (วิทยาศาสตร์การประมง) - ปร.ด. (เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ)	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพน้ำ/นิเวศวิทยาทางน้ำ	คณะประมง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900	6	
9	นายกฤตยชล ทองธรรมสถิต - วท.บ.(การบริหารธุรกิจเกษตร) - บธ.ม. (การบริหารธุรกิจ)	ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐกิจสังคม	คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก หมู่ 6 ตำบลบางพระ อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 20110	6	
10	นายพนัส กมลพนัส - ศศ.บ. (เศรษฐศาสตร์เกษตร)	นักเศรษฐศาสตร์ - ด้านเศรษฐกิจ-สังคม	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	2	
10	ว่าที่ รศ.ดร.วิษณุพงศ์ เกียรติชัย - วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์) - วท.ม. (สุขภาพสิ่งแวดล้อม) - ศศ.บ. (อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) - ปร.ด. (อายุรศาสตร์เขตร้อน แขนงวิชาอนามัยสิ่งแวดล้อม และพิษวิทยา)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านระดับเสียง และความสั่นสะเทือน	คณะเวชศาสตร์เขตร้อน มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนราชวิถี เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	2	
12	นายอภิชัย วรสิงห์ - วท.บ. (ประมง) - วท.ม. (วิทยาศาสตร์การประมง)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำ	คณะประมง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900	2	

การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี

สารบัญ

	หน้า
สารบัญ	I
สารบัญภาคผนวก	III
สารบัญตาราง	III
สารบัญรูป	VII
สารบัญภาพ	IX
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาของโครงการ	1-1
1.2 เหตุผลความจำเป็นของการจัดทำรายงาน	1-6
1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	1-7
1.4 พื้นที่ศึกษาของโครงการ	1-7
1.5 ขอบเขตการศึกษา	1-12
บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ	
2.1 สรุปรูปแบบการพัฒนาโครงการ	2-1
2.1.1 รูปแบบการพัฒนาโครงการที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-1
2.1.2 รูปแบบการพัฒนาโครงการที่ก่อสร้างจริง	2-26
2.1.3 การเปรียบเทียบรูปแบบการพัฒนาโครงการ	2-41
2.2 สถานะโครงการ	2-62
2.3 สภาพแนวเส้นทางโครงการปัจจุบัน	2-69
บทที่ 3 การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	
3.1 การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-1
3.2 การทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา	3-19
3.3 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	3-28

	สารบัญ	หน้า
บทที่ 4	การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
4.1	เกณฑ์การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-1
4.2	การปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-2
4.3	การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-63
4.4	การปฏิบัติตามเงื่อนไขของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	4-81
บทที่ 5	การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
5.1	แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	5-1
5.2	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	5-6
5.2.1	คุณภาพอากาศ	5-6
5.2.2	ระดับเสียง	5-55
5.2.3	ความสั่นสะเทือน	5-84
5.2.4	คุณภาพน้ำผิวดิน	5-112
5.2.5	นิเวศวิทยาทางน้ำ	5-142
5.2.6	การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	5-167
5.2.7	การคมนาคม	5-191
5.2.8	เศรษฐกิจและสังคม	5-215
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	7-4
7.1.3	สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	7-5
7.2	ข้อเสนอแนะ	7-10
7.2.1	ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการ	7-10
7.2.2	ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการทางหลวงที่มีการจัดทำรายงาน EIA (โครงการอื่นๆ ในอนาคต)	7-10

สารบัญภาคผนวก

หน้า

ภาคผนวก ก	มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี
ภาคผนวก ข	หนังสือขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
ภาคผนวก ค	หนังสือขออนุญาตก่อสร้างจากหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
ภาคผนวก ง	เอกสารการประชุมหารือ
ภาคผนวก จ	เอกสารข้อร้องเรียน
ภาคผนวก ฉ	เอกสารการซ่อมบำรุง
ภาคผนวก ช	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ
ภาคผนวก ซ	ผลการตรวจวัดระดับเสียง
ภาคผนวก ฌ	ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน
ภาคผนวก ญ	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน
ภาคผนวก ณ	ผลการสำรวจสภาพนิเวศนิเวศวิทยาทางน้ำ
ภาคผนวก น	แบบสอบถามเศรษฐกิจ-สังคม
ภาคผนวก ฐ	ผลการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็นของประชาชน
ภาคผนวก ท	แบบแสดงความคิดเห็นต่อการติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวรในระยะดำเนินการ

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1.2-1	การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ ในระยะที่ผ่านมา	1-6
ตารางที่ 1.4-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ	1-8
ตารางที่ 1.5-1	ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	1-13
ตารางที่ 2.1.1-1	รูปแบบอาคารระบายน้ำ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-15
ตารางที่ 2.1.2-1	ทางบริการของโครงการ	2-38
ตารางที่ 2.1.3-1	เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางโครงการ	2-42
ตารางที่ 2.2-1	สรุปความก้าวหน้างานก่อสร้าง	2-65
ตารางที่ 3.1-1	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี	3-4

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 3.2-1	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ในระยะที่ผ่านมา	3-22
ตารางที่ 3.3-1	การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	3-31
ตารางที่ 4.1-1	เกณฑ์การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-1
ตารางที่ 4.2-1	สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-4
ตารางที่ 4.2-2	สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะ ก่อสร้าง แต่ละปัจจัยสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่- กาญจนบุรี	4-5
ตารางที่ 4.2-3	การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี	4-7
ตารางที่ 4.3-1	สรุปผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-65
ตารางที่ 4.3-2	แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทาง หลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี	4-66
ตารางที่ 4.4-1	การปฏิบัติตามมติของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ/คณะกรรมการสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี	4-82
ตารางที่ 5.1-1	การดำเนินการงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี	5-2
ตารางที่ 5.2.1-1	ผลคาดการณ์คุณภาพอากาศ ในระยะก่อสร้าง ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ CALINE-4	5-18
ตารางที่ 5.2.1-2	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ในระยะที่ผ่านมา	5-19
ตารางที่ 5.2.1-3	สถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2536-2565) บริเวณสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ กรุงเทพมหานคร	5-27
ตารางที่ 5.2.1-4	สถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2536-2565) บริเวณสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ จังหวัดนครปฐม	5-28
ตารางที่ 5.2.1-5	สถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2536-2565) บริเวณสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ จังหวัดราชบุรี	5-29
ตารางที่ 5.2.1-6	สถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2536-2565) บริเวณสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ จังหวัดกาญจนบุรี	5-30

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 5.2.1-7	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ
ตารางที่ 5.2.1-8	การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในปัจจุบัน กับผลการคาดการณ์ใน รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตารางที่ 5.2.2-1	ผลคาดการณ์ระดับเสียง ในระยะก่อสร้าง
ตารางที่ 5.2.2-2	ผลการตรวจวัดระดับเสียง ในระยะที่ผ่านมา
ตารางที่ 5.2.2-3	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ตลอดแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี
ตารางที่ 5.2.2-4	การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในปัจจุบันกับผลคาดการณ์ระดับเสียง ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตารางที่ 5.2.3-1	มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร
ตารางที่ 5.2.3-2	เกณฑ์เสนอแนะของ Whiffin and Leonard เรื่อง ผลกระทบเนื่องจากความสั่นสะเทือน ที่มีต่อมนุษย์และอาคารสิ่งปลูกสร้าง
ตารางที่ 5.2.3-3	ผลคาดการณ์ความสั่นสะเทือน ในระยะก่อสร้าง
ตารางที่ 5.2.3-4	ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ในระยะที่ผ่านมา
ตารางที่ 5.2.3-5	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน
ตารางที่ 5.2.3-6	การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในปัจจุบันกับผลคาดการณ์ความสั่นสะเทือน ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตารางที่ 5.2.4-1	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน บริเวณคลองประปามหาสวัสดิ์ ในระยะที่ผ่านมา
ตารางที่ 5.2.4-2	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน
ตารางที่ 5.2.4-3	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินคลองเจ็ดชัยบูชา ขณะมีกิจกรรมก่อสร้าง
ตารางที่ 5.2.5-1	เปรียบเทียบผลการสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ
ตารางที่ 5.2.6-1	ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ
ตารางที่ 5.2.7-1	ผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวดินบนสาธารณะ
ตารางที่ 5.2.7-2	สถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับถนนทางหลวง
ตารางที่ 5.2.7-3	ข้อมูลปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี
ตารางที่ 5.2.8-1	พื้นที่สำรวจเศรษฐกิจสังคม ตามแนวเส้นทางหลัก
ตารางที่ 5.2.8-2	โครงสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคมของโครงการ
ตารางที่ 5.2.8-3	รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 5.2.8-4	การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการของผู้นำชุมชนตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ
ตารางที่ 5.2.8-5	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างแนวเส้นทางหลัก ของกลุ่มผู้นำชุมชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษา
ตารางที่ 5.2.8-6	ผลกระทบที่ท่านได้รับในระยะก่อสร้างแนวเส้นทางหลัก ในปัจจุบัน เมื่อเทียบกับระยะก่อสร้าง 3 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2564-2566)
ตารางที่ 5.2.8-7	ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของผู้นำชุมชน ในแนวเส้นทางหลัก ต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ
ตารางที่ 5.2.8-8	รายละเอียดของผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูลในแนวเส้นทาง
ตารางที่ 5.2.8-9	การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการคร้วเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากเขตทาง
ตารางที่ 5.2.8-10	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการ ของกลุ่มคร้วเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทาง
ตารางที่ 5.2.8-11	ผลกระทบที่ท่านได้รับในระยะก่อสร้างแนวเส้นทางหลัก ในปัจจุบัน เมื่อเทียบกับระยะก่อสร้าง 3 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2564-2566)
ตารางที่ 5.2.8-12	ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของกลุ่มคร้วเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตร จากแนวเส้นทาง
ตารางที่ 6.1-1	เกณฑ์การประเมินผลของมาตรการ/แผนปฏิบัติการ
ตารางที่ 6.1-2	เกณฑ์การประเมินประสิทธิภาพของมาตรการ/แผนปฏิบัติการ
ตารางที่ 6.2-1	การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี
ตารางที่ 6.3-1	การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี
ตารางที่ 7.1-1	สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่ไม่ปฏิบัติ
ตารางที่ 7.1-2	สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 1.1-1	ตำแหน่งที่ตั้งโครงการ
รูปที่ 1.4-1	ขอบเขตพื้นที่ศึกษา
รูปที่ 2.1.1-1	รูปตัดทางหลวงพิเศษทั่วไปของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี
รูปที่ 2.1.1-2	รูปตัดทางหลวงพิเศษแบบทางยกระดับของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี
รูปที่ 2.1.1-3	ตำแหน่งทางแยกต่างระดับ ตลอดแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.1.1-4	รูปแบบทางแยกต่างระดับ ตลอดแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.1.1-5	รูปแบบหน้าตัดโครงสร้างทางยกระดับ (Viaduct) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.1.1-6	รูปแบบสะพานข้ามทางหลวงพิเศษ (Minor Overpass Bridge) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.1.1-7	รูปแบบสะพานข้ามทางหลวงแผ่นดิน (Overpass Bridge)
รูปที่ 2.1.1-8	ภาพตัดขวางของสะพานช่วงสั้นทั่วไป โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.1.1-9	รูปแบบทางลอด (Underpass) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่เสนอไว้ในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.1.1-10	รูปแบบด่านเก็บค่าผ่านทาง (Toll Area)
รูปที่ 2.1.1-11	ผังบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง ที่เสนอไว้ในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.1.1-12	ตำแหน่งพื้นที่บริการทางหลวงพิเศษ ที่เสนอไว้ในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.1.1-13	พื้นที่บริการทางหลวง ที่เสนอไว้ในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.1.2-1	รูปแบบทางหลวงพิเศษทั่วไปที่ก่อสร้างจริง
รูปที่ 2.1.2-2	ตำแหน่งทางแยกต่างระดับ ที่ก่อสร้างจริงในปัจจุบัน
รูปที่ 2.1.2-3	รูปแบบทางหลวงพิเศษแบบทางยกระดับ (Viaduct) ที่ก่อสร้างจริงในปัจจุบัน
รูปที่ 2.1.2-4	รูปแบบสะพานข้ามทางหลวงพิเศษ (Minor Overpass Bridge) ที่ก่อสร้างจริงในปัจจุบัน
รูปที่ 2.1.2-5	รูปแบบสะพานข้ามทางหลวงท้องถิ่น (Overpass Bridge) ช่วงบางใหญ่-บ้านโป่ง
รูปที่ 2.1.2-6	รูปแบบสะพานข้ามทางหลวงท้องถิ่น (Overpass Bridge) ช่วงบ้านโป่ง-กาญจนบุรี

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 2.1.2-7	รูปแบบสะพานช่วงสั้น ที่ก่อสร้างจริงในปัจจุบัน
รูปที่ 2.1.2-8	รูปแบบทางลอด (Underpass) ที่ก่อสร้างจริงในปัจจุบัน
รูปที่ 2.2-1	สภาพแนวเส้นทางโครงการ
รูปที่ 2.3-1	พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบตลอดแนวเส้นทางโครงการ
รูปที่ 5.2.1-1	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ
รูปที่ 5.2.1-2	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน บริเวณหมู่บ้านร่มไม้
รูปที่ 5.2.1-3	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน บริเวณหมู่บ้านชีชากร
รูปที่ 5.2.1-4	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน บริเวณวัดทุ่งน้อยสามัคคี
รูปที่ 5.2.1-5	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน บริเวณ หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม
รูปที่ 5.2.1-6	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน บริเวณโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา
รูปที่ 5.2.1-7	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน บริเวณโรงเรียนวัดสำนักคร้อ
รูปที่ 5.2.1-8	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ
รูปที่ 5.2.1-9	ผลการตรวจวัดทิศทางและความเร็วลม
รูปที่ 5.2.2-1	สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียง
รูปที่ 5.2.2-3	ผลการตรวจวัดระดับเสียง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี
รูปที่ 5.2.3-1	สถานีติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน
รูปที่ 5.2.3-2	ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน
รูปที่ 5.2.4-1	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ
รูปที่ 5.2.4-2	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินคลองเจดีย์บูชา (กม.42+725) เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบจากการก่อสร้าง
รูปที่ 5.2.4-3	การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบบริเวณคลองหนองกร่าง (กม.57+358)
รูปที่ 5.2.4-4	การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบบริเวณห้วยกระบอก (กม.66+180)
รูปที่ 5.2.4-5	ผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน
รูปที่ 5.2.4-6	ผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินคลองเจดีย์บูชา (กม.42+725)
รูปที่ 5.2.5-1	ผลตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ
รูปที่ 5.2.6-1	บริเวณที่พบปัญหาน้ำท่วมบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลอง
รูปที่ 5.2.6-2	ป้ายเตือนให้ระวังน้ำท่วม
รูปที่ 5.2.7-1	ปริมาณการจราจรบนแนวเส้นทางโครงการ

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 5.2.7-2	ทางเบี่ยงชั่วคราวเพื่อหลบพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่
รูปที่ 5.2.7-3	ป้ายเตือนรถสวนทาง
รูปที่ 5.2.8-1	พื้นที่ศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของโครงการ แนวเส้นทางหลัก
รูปที่ 5.2.8-2	ตำแหน่งสำรวจกลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา
รูปที่ 5.2.8-3	ตำแหน่งสำรวจกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 5.2.8-4	การรับทราบข้อมูลโครงการของผู้นำชุมชนตามแนวเส้นทาง
รูปที่ 5.2.8-5	ความคิดเห็นต่อโครงการของผู้นำชุมชน
รูปที่ 5.2.8-6	การรับทราบข้อมูลโครงการของครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตร จากแนวเส้นทาง
รูปที่ 5.2.8-7	ความคิดเห็นต่อโครงการของกลุ่มครัวเรือนตัวอย่างในแนวเส้นทาง

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 2.1-1	สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทาง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567)
ภาพที่ 5.2.1-1	การตรวจวัดคุณภาพอากาศ
ภาพที่ 5.2.2-1	การตรวจวัดระดับเสียง
ภาพที่ 5.2.3-1	การตรวจวัดความสั่นสะเทือน
ภาพที่ 5.2.4-1	การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน
ภาพที่ 5.2.4-2	การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินคลองเจดีย์บูชา (กม.42+725)
ภาพที่ 5.2.5-1	การเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาน้ำทางน้ำ
ภาพที่ 5.2.6-1	จุดกัลบรถไถ่สะพานที่พบปัญหาน้ำท่วมขัง
ภาพที่ 5.2.6-2	ทางลอดที่พบปัญหาน้ำท่วมขัง
ภาพที่ 5.2.7-1	ที่กัลบรถไถ่สะพานข้ามคลองบางไทร กม.4+360
ภาพที่ 5.2.7-2	บริเวณที่พบไฟฟ้าส่องสว่างและแผงโซลาร์เซลล์ชำรุดเสียหาย
ภาพที่ 5.2.7-3	ป้ายประชาสัมพันธ์บริเวณก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่
ภาพที่ 5.2.7-4	อุบัติเหตุบริเวณทางเบี่ยงชั่วคราวพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่
ภาพที่ 5.2.8-1	ตัวอย่างการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตร จากเขตทาง แนวเส้น

บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1 บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (M81) เป็นเส้นทางที่มีความสำคัญในการเดินทางจากกรุงเทพมหานคร สู่ภาคตะวันตก ซึ่งเป็นภูมิภาคที่มีศักยภาพในการพัฒนา ทั้งด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม การค้า และการท่องเที่ยว รวมทั้งเป็นประตูเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน อย่างไรก็ตาม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี เป็นโครงการซึ่งเข้าข่ายประเภทโครงการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ก่อนการดำเนินการก่อสร้าง ดังนั้น ในปี พ.ศ.2538 กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด และบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง จำกัด ให้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษ สายบางใหญ่-บ้านโป่ง (กม.0+000 ถึง กม.51+000) โดยรายงานดังกล่าวได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ.2541

ต่อมา ในปี พ.ศ.2543 กรมทางหลวงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาประกอบด้วย บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท สินธูมอนเซลล์ คอนซัลแต้นท์ส จำกัด และ บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ให้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษ สายบ้านโป่ง-กาญจนบุรี (กม.0+000 ถึง กม.96+410) โดยรายงานดังกล่าวได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเมื่อวันที่ 25 สิงหาคม พ.ศ.2546

และในปี พ.ศ.2550 กรมทางหลวงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ได้แก่ บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแต้นท์ จำกัด บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด และบริษัท เอพซิลอน จำกัด ให้ดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียด โครงการทางหลวงพิเศษสายบางใหญ่-กาญจนบุรี (กม.0+000 ถึง กม.96+410) ซึ่งแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2552

ต่อมา กรมทางหลวงมีแผนงานที่จะก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี จึงได้เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติดำเนินโครงการ และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ.2558 อนุมัติให้กรมทางหลวงดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี โดยมีความเห็นว่า “คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้พิจารณาเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมมาแล้วตั้งแต่ปี พ.ศ.2541 ซึ่งระยะเวลาได้ผ่านมาแล้ว 17 ปี อาจทำให้สภาพแวดล้อมในพื้นที่โครงการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ดังนั้น ขอให้กรมทางหลวงตรวจสอบสภาพพื้นที่ดังกล่าว และหากมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และ/หรือมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ให้กรมทางหลวงเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป”

ดังนั้น ในปี พ.ศ.2559 กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เทสโก้ จำกัด และ บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแต้นท์ จำกัด ให้ดำเนินการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี และจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ โดยรายงานดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศในการประชุมครั้งที่ 24/2559 เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ.2559 และได้เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ ในการประชุมครั้งที่ 4/2559 เมื่อวันที่ 21 กันยายน พ.ศ.2559 โดยมีเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบรายงานฯ ซึ่งระบุให้กรมทางหลวงยึดถือปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ

รวมทั้งให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ให้ความเห็นเพิ่มเติมอย่างเคร่งครัด (ภาคผนวก ก)

ในปีพ.ศ.2559 กรมทางหลวงได้รับงบประมาณในการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (กม.0+000 ถึง กม.96+410) และได้ผนวกรวมแนวเส้นทางบางส่วนของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (กม.0+000 ถึง กม.9+856) (ดังรูปที่ 1.1-1) มาก่อสร้างพร้อมกัน เพื่อให้เป็น Spur line เชื่อมโยงระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี กับทางหลวงหมายเลข 4 และทางหลวงหมายเลข 338

ต่อมา กรมทางหลวงได้รับงบประมาณในการก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (M81) ตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ.2559 โดยแบ่งสถานะของงานก่อสร้างออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ งานโยธา และงานระบบ มีรายละเอียดดังนี้

1) งานโยธา : มีการแบ่งสถานะของงานก่อสร้างงานโยธาออกเป็น 23 ตอน (รูปที่ 1.1-1) ซึ่งมีความก้าวหน้าของงานก่อสร้าง ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2567 พบว่า มีแนวเส้นทางที่ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน 17 ตอน และอยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 6 ตอน รายละเอียดดังนี้

1.1) แนวเส้นทางช่วงที่ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน 17 ตอน ประกอบด้วย

1.1.1) กม.4+100 ถึง กม.9+000 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ธราวัณ คอนสตรัคชั่น จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 3” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ.2566

1.1.2) กม.13+000 ถึง กม.17+000 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ไทยวัฒนวิศการทาง จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 5” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 22 มิถุนายน พ.ศ.2565

1.1.3) กม.17+000 ถึง กม.22+500 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ประยูรชัย (1984) จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 6” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ.2564

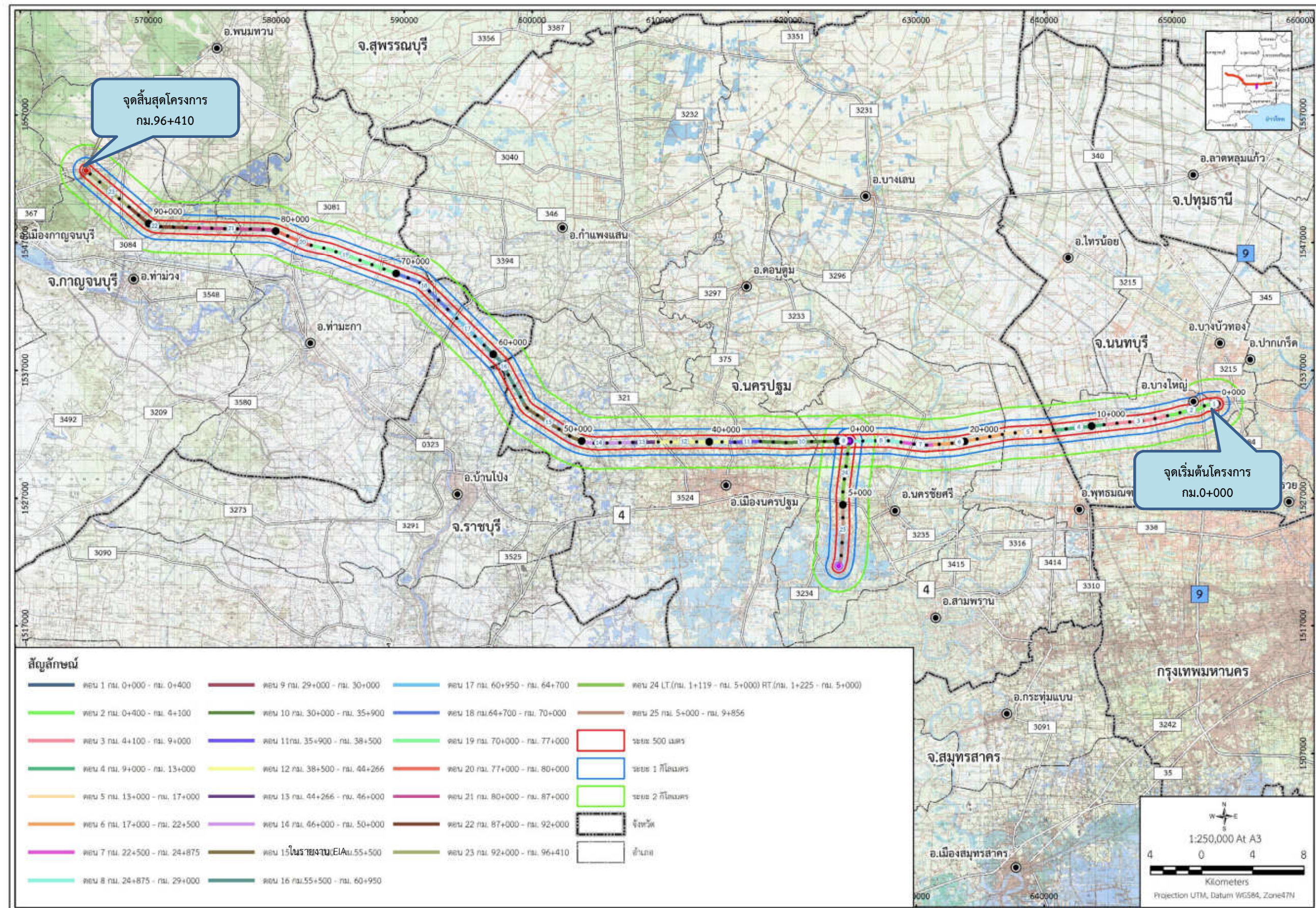
1.1.4) กม.22+500 ถึง กม.24+875 (รวมทางแยกต่างระดับนครชัยศรี) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท สรชลก่อสร้าง จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 7” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ.2566

1.1.5) กม.24+875 ถึง กม.29+000 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท สรชลก่อสร้าง จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 8” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ.2565

1.1.6) กม.30+000 ถึง กม.35+900 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท เสริมสงวนก่อสร้าง จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 10” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ.2565

1.1.7) กม.35+900 ถึง กม.38+500 (รวมทางแยกต่างระดับนครปฐมตะวันตก) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ชัยนันท์ควัฒ์ก่อสร้าง (2524) จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 11” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนมกราคม พ.ศ.2567

1.1.8) กม.44+266.833 ถึง กม.46+000 (รวมทางแยกต่างระดับนครปฐมตะวันตก) ดำเนินการก่อสร้างโดย ห้างหุ้นส่วนจำกัด นภาก่อสร้าง ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 13” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ.2566



รูปที่ 1.1-1 ตำแหน่งที่ตั้งโครงการ

1.1.9) กม.46+000 ถึง กม.50+000 ดำเนินการก่อสร้างโดย ห้างหุ้นส่วนจำกัด นาก่อสร้าง ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 14” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ.2565

1.1.10) กม.50+000 ถึง กม.55+500 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ทองมาคอนกรีตเตอร์ จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 15” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 8 มิถุนายน พ.ศ.2565

1.1.11) กม.60+950 ถึง กม.64+700 (รวมทางแยกต่างระดับท่ามะกา) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท เอส.เค.วาย. คอนสตรัคชั่น จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 17” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2566

1.1.12) กม.64+700 ถึง กม.70+000 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท เอ็ม.ซี. คอนสตรัคชั่น (1979) จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 18” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนมกราคม พ.ศ.2566

1.1.13) กม.70+000 ถึง กม.77+000 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท แสงชัยโชค จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 19” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 12 ตุลาคม พ.ศ.2566

1.1.14) กม.77+000 ถึง กม.80+000 ดำเนินการก่อสร้างโดย ห้างหุ้นส่วนจำกัด นาก่อสร้าง ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 20” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ.2563

1.1.15) กม.80+000 ถึง กม.87+000 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท บุญสหการสร้าง จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 21” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม พ.ศ.2565

1.1.16) กม.87+000 ถึง กม.92+000 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท เอส.เค.วาย. คอนสตรัคชั่น จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 22” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน พ.ศ.2565

1.1.17) กม.92+000 ถึง กม.96+410 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท พีระมิตคอนกรีต จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 23” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 5 กันยายน พ.ศ.2563

1.2) แนวเส้นทางช่วงที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 6 ตอน ประกอบด้วย

1.2.1) กม.0+000 ถึง กม.0+400 (รวมทางแยกต่างระดับบางใหญ่) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 1” โดยเริ่มสัญญาเมื่อวันที่ 6 กันยายน พ.ศ.2560 และสิ้นสุดสัญญาในวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2563 รวม 1,080 วัน ต่อมาได้รับการขยายระยะเวลาตามสัญญา 2 ครั้ง รวม 948 วัน (ครั้งที่ 1 จำนวน 899 วัน และครั้งที่ 2 จำนวน 49 วัน) รวมระยะเวลาก่อสร้างตามสัญญาทั้งสิ้น 2,028 วัน โดยมีวันสิ้นสุดสัญญาตามสัญญาใหม่ วันที่ 26 มีนาคม พ.ศ.2566 โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการขอขยายระยะเวลาตามสัญญาครั้งที่ 2

1.2.2) กม.0+400 ถึง กม.4+100 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 2” โดยเริ่มสัญญาเมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2560 และสิ้นสุดสัญญาในวันที่ 6 มกราคม พ.ศ.2563 รวม 1,050 วัน ต่อมาได้รับการขยายระยะเวลาครั้งที่ 1 เป็นเวลา 1,099 วัน รวม 2,149 วัน โดยวันสิ้นสุดระยะก่อสร้างตามสัญญาใหม่ในวันที่ 9 มกราคม พ.ศ.2566 และได้รับการแก้ไขอัตราค่าปรับตามสัญญาร้อยละ 0 ตั้งแต่วันที่ 10 มกราคม พ.ศ.2566 ถึงวันที่ 15 เมษายน พ.ศ.2568

1.2.3) กม.9+000 ถึง กม.13+000 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ไทยวัฒน์วิศวกรรมทาง จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 4” โดยเริ่มสัญญาวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2560 และสิ้นสุดสัญญาวันที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ.2562 ระยะเวลารวม 990 วัน และได้รับการต่อขยายสัญญาออกไปอีก 1,192 วัน โดยมีระยะเวลาสิ้นสุดสัญญาใหม่ในวันที่ 11 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2566 และได้รับการแก้ไขอัตราค่าปรับตามสัญญาร้อยละ 0 ตั้งแต่วันที่ 12 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2566 ถึงวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ.2568

1.2.4) กม.29+000 ถึง กม.30+000 (รวมทางแยกต่างระดับชุมทางนครชัยศรี) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท แพร่ธารงวิทย์ จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 9” โดยเริ่มสัญญาวันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2560 และสิ้นสุดสัญญาวันที่ 10 ธันวาคม พ.ศ.2562 รวม 1,020 วัน และได้รับการต่อขยายสัญญา จำนวน 3 ครั้ง รวม 1,327 วัน (ครั้งที่ 1 เป็นเวลา 339 วัน, ครั้งที่ 2 เป็นเวลา 906 วัน และครั้งที่ 3 เป็นเวลา 82 วัน) โดยมีระยะเวลาสิ้นสุดตามสัญญาใหม่ ในวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ.2566 ปัจจุบันได้รับการแก้ไขอัตราค่าปรับตามสัญญาร้อยละ 0 ตั้งแต่วันที่ 30 กรกฎาคม พ.ศ.2566 ถึงวันที่ 14 กันยายน พ.ศ.2568

1.2.5) กม.38+500 ถึง กม.44+266.833 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท เอ.เอส. แอสโซซิเอท เอนิเนียริง (1964) จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 12” โดยเริ่มสัญญาวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2560 และสิ้นสุดสัญญาวันที่ 8 ตุลาคม พ.ศ.2562 รวม 960 วัน และได้รับการต่อขยายสัญญา จำนวน 4 ครั้ง รวม 1,477 วัน (ครั้งที่ 1 เป็นเวลา 953 วัน, ครั้งที่ 2 เป็นเวลา 460 วัน, ครั้งที่ 3 เป็นเวลา 15 วัน และครั้งที่ 4 เป็นเวลา 49 วัน) โดยมีระยะเวลาสิ้นสุดตามสัญญาใหม่ ในวันที่ 24 ตุลาคม พ.ศ.2566 ปัจจุบันได้รับการแก้ไขอัตราค่าปรับตามสัญญาร้อยละ 0 ตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ.2566 ถึงวันที่ 25 พฤศจิกายน พ.ศ.2568

1.2.6) กม.55+500 ถึง กม.60+950 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท เชียงใหม่คอนสตรัคชั่น จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 16” โดยเริ่มสัญญาวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2560 และวันสิ้นสุดสัญญาวันที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ.2562 รวม 990 วัน และได้รับการต่อขยายสัญญา จำนวน 3 ครั้ง รวม 1,488 วัน (ครั้งที่ 1 เป็นเวลา 294 วัน, ครั้งที่ 2 เป็นเวลา 785 วัน และครั้งที่ 3 เป็นเวลา 409 วัน) โดยมีระยะเวลาสิ้นสุดตามสัญญาใหม่ ในวันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ.2566 ปัจจุบันได้รับการแก้ไขอัตราค่าปรับตามสัญญาร้อยละ 0 ตั้งแต่วันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ.2566 ถึงวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ.2569

2) **งานระบบ** : กรมทางหลวงได้เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนและบริหารจัดการ ในรูปแบบ PPP Gross Cost โดยให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O & M) ซึ่งแบ่งการดำเนินการออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินงานและบำรุงรักษา ปัจจุบัน อยู่ระหว่างการออกแบบและก่อสร้างงานระบบ และด้านเก็บค่าผ่านทาง จำนวน 8 แห่ง พร้อมอาคารประกอบ ซึ่งไม่รวมงานก่อสร้างพื้นที่บริการทางหลวง (Service Area) และที่พักพิงทาง (Rest Area) โดย บริษัท พีจีเอสอาร์ 81 จำกัด ซึ่งมีวันเริ่มต้นสัญญา เมื่อวันที่ 11 มกราคม พ.ศ.2565 และสิ้นสุดสัญญา ในวันที่ 10 มกราคม พ.ศ.2568

1.2 เหตุผลความจำเป็นของการจัดทำรายงาน

กรมทางหลวงตระหนักถึงความสำคัญในการดูแลรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการทั้งในระยะก่อสร้าง และเปิดดำเนินการ และเพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 รวมถึงเพื่อกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด จึงจำเป็นต้องดำเนินการให้มีการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (กม.0+000 ถึง กม.96+410) รวมทั้งติดตามการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานเปรียบเทียบกับสิ่งที่เกิดขึ้นจริง และยังเป็น การปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ เพื่อเป็นการตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ ตามที่ได้เสนอไว้ และเป็นการยืนยันว่าได้มีการนำไปปฏิบัติจริง อีกทั้งยังเป็นการศึกษาการเปลี่ยนแปลงของสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากการดำเนินโครงการตามระบบสากล และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป

โดยในระยะเวลาที่ผ่านมา กรมทางหลวงได้ว่าจ้างให้บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโครงการ รายละเอียดดังตารางที่ 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 กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างให้ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการศึกษาในครั้งนี้ 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

1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

วัตถุประสงค์ของงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ มีดังนี้

- 1) เพื่อทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการอย่างละเอียด และจัดทำข้อเสนอแนะที่จะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการต่อไป
- 2) เพื่อติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม แผนปฏิบัติการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเงื่อนไขเพิ่มเติมตามที่ได้ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ รวมถึงกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
- 3) เพื่อติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินโครงการ พร้อมทั้งเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับผลที่ได้จากการคาดการณ์ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ทราบถึงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจริง
- 4) เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต่างๆ และตรวจสอบรายละเอียดการดำเนินโครงการที่เปลี่ยนแปลงไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ
- 5) เพื่อให้ข้อเสนอแนะแนวทางที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุง และ/หรือป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบการดำเนินโครงการต่อไป และ/หรือที่จะต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร่งด่วน
- 6) จัดทำข้อเสนอแนะ และ/หรือปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม สอดคล้องกับสภาพปัจจุบันและการดำเนินงานต่อไป
- 7) เพื่อนำผลการศึกษาและติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการนี้ ไปใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ ของโครงการพัฒนาทางหลวงอื่นๆ ของกรมทางหลวงต่อไป

1.4 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

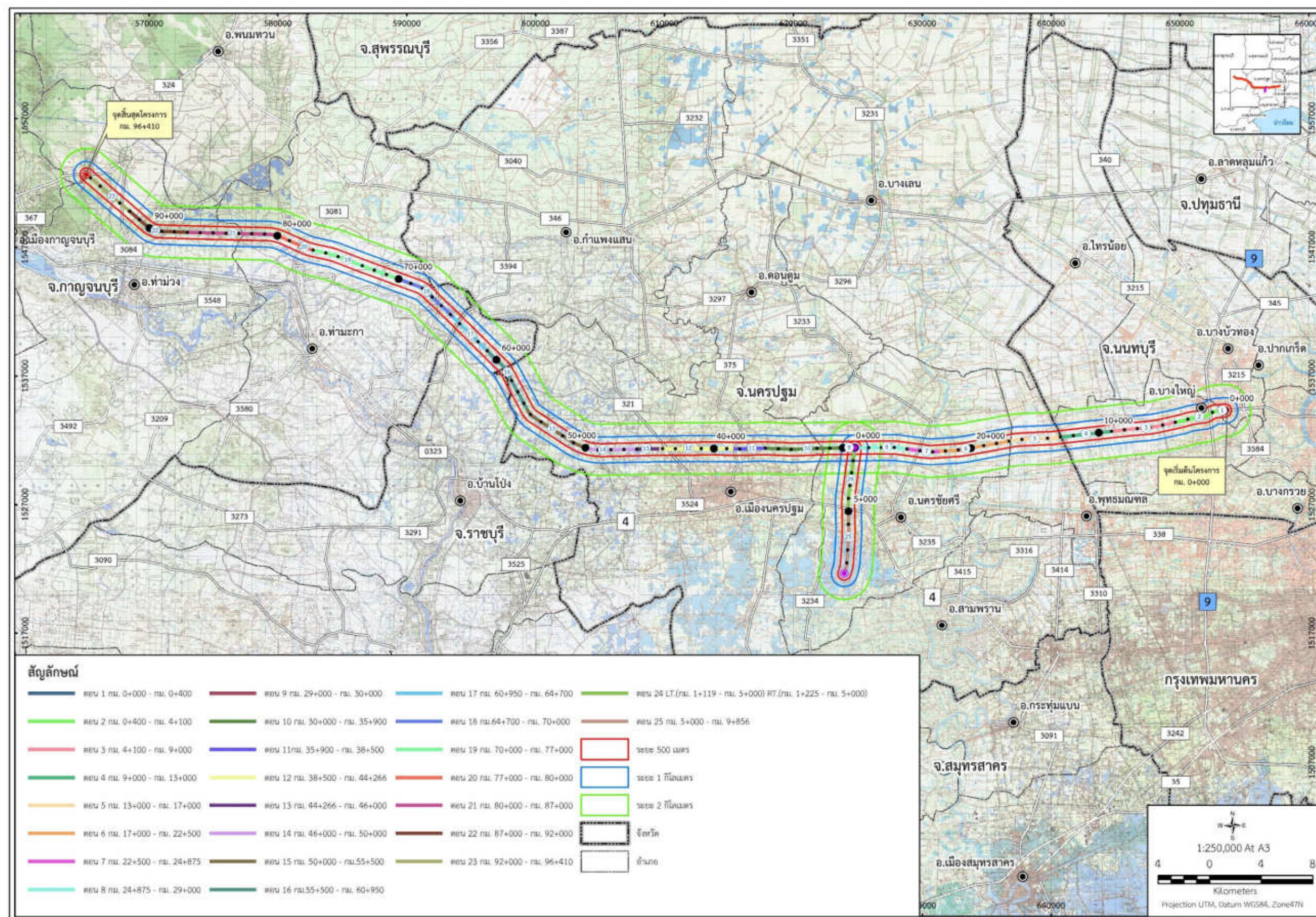
ขอบเขตพื้นที่ศึกษาเพื่อดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ในครั้งนี้ มีพื้นที่ศึกษาครอบคลุม 26 ตำบล 10 อำเภอ 4 จังหวัด ดังตารางที่ 1.4-1 และรูปที่ 1.4-1

ตารางที่ 1.4-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ			
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
นนทบุรี	บางบัวทอง	บางรักพัฒนา	หมู่ 2 บ้านคลองบางแพรก หมู่ 4 บ้านบางแพรก หมู่ 12 บ้านรัตนภิรมณ์ หมู่ 13 บ้านอุดมบุรี หมู่ 14 บ้านกฤษดา (หมู่บ้านกฤษฐานคร 10) หมู่ 15 บ้านรุ่งเรือง (หมู่บ้านรุ่งเรือง 5)
		บางรักใหญ่	หมู่ 10 บ้านบางเตือ
	บางใหญ่	เสาธงหิน (เทศบาลตำบล เสาธงหิน)	หมู่ 4 บ้านคลองกระบือ หมู่ 5 บ้านคลองซ้อลัด (หมู่บ้านนนท์ธิดา หมู่บ้านอินดี๋บางใหญ่ หมู่บ้านชีชากร หมู่บ้านมณฑล 4) หมู่ 6 บ้านคลองพุทรา (หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่) หมู่ 7 บ้านคลองบางเตือ (หมู่บ้านธนากาญจน์)
		บางแม่นาง	หมู่ 4 บ้านหนองทางเขน หมู่ 5 บ้านบางแม่นาง หมู่ 6 บ้านบางไทร หมู่ 7 บ้านโรงหมู หมู่ 8 บ้านตลาดบางคูรัด หมู่ 9 บ้านคลองบางคูรัด หมู่ 12 บ้านบางโค หมู่ 15 บ้านบางกระบือ (หมู่บ้านพฤษภา 76) หมู่ 18 บ้านปลายคลองบางกระบือ 3
		บ้านใหม่	หมู่ 1 บ้านคลองหลุมลี หมู่ 3 บ้านคลองตาแดง หมู่ 4 บ้านวัดต้นเชือก หมู่ 6 บ้านสี่แยกคลองโยง หมู่ 7 บ้านคลองทวีวัฒนา หมู่ 8 บ้านคลองตะลุมพุก หมู่ 9 บ้านคลองวาเดียว หมู่ 10 บ้านคลองราษฎร์ประเสริฐ หมู่ 11 บ้านสามแยกบางคูรัด
	นครปฐม	คลองโยง (เทศบาลตำบล คลองโยง)	หมู่ 5 บ้านดอนทอง บ้านชัยขันธุ์ หมู่บ้านเอกสยาม
นครปฐม	นครชัยศรี	ดอนแฝก	บ้านบางไกรซ้อ บ้านบางตาอ่อน
		ลานตากฟ้า	บ้านคลองเจ๊ก
		ศรีมหาโพธิ์	หมู่ 4 บ้านศรีมหาโพธิ์ บ้านดอนเจดีย์
		วัดละมุด	บ้านทุ่งศาลา

ตารางที่ 1.4-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ (ต่อ)			
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
นครปฐม	นครชัยศรี	แหลมบัว	หมู่ 1 บ้านทุ่งแหลมบัว หมู่ 2 บ้านทุ่งแหลมบัว หมู่ 4 บ้านลาดสะแก หมู่ 8 บ้านทุ่งน้อย
		สามควายเผือก	บ้านกกโก บ้านรางมะเดื่อ บ้านสามควายเผือก
	เมืองนครปฐม	ทุ่งน้อย	หมู่ 4 บ้านหนองจอก หมู่ 5 บ้านทุ่งน้อย หมู่ 6 บ้านทุ่งใหญ่ บ้านลาดสะแก
		นครปฐม	หมู่ 1 บ้านหุบขบา หมู่ 2 บ้านทุ่งนาสร้าง หมู่ 4 บ้านนาข้าวสุก หมู่ 6 บ้านทุ่งผาเต่า หมู่ 10 บ้านนาหุบ
		บ่อพลับ	หมู่ 6 บ้านสระหลวง หมู่ 7 บ้านวัดกลาง หมู่ 9 บ้านในค่าย
		บ้านยาง	หมู่ 7 บ้านยางปราสาท หมู่ 9 บ้านห้วยหนองกร่าง หมู่ 11 บ้านต้นมะเกลือ บ้านหนองกระโดน บ้านหนองไม้แดง
		โพรงมะเดื่อ (เทศบาลตำบล โพรงมะเดื่อ)	บ้านทุ่งคร้อ บ้านหนองลาดหญ้า บ้านใหม่ บ้านหนองนางแซ่ บ้านหนองหมา
	เมืองนครปฐม	มาบแค	หมู่ 4 บ้านอุทัย หมู่ 5 บ้านพะเนียงแตก หมู่บ้านจันทรวงศ์ หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม หมู่ 7 บ้านสำนักคร้อ หมู่ 8 บ้านห้วยชัน หมู่ 10 บ้านทุ่งตะพรหม หมู่ 11 บ้านดุมหัก
		วังตะกู	หมู่ 1 บ้านศาลเจ้าปิ่นเกลียว หมู่ 2 บ้านวังตะกู หมู่ 4 บ้านคลองน้ำเค็ม หมู่ 5 บ้านคลองน้ำเค็ม หมู่ 7 บ้านท่าชีเหล็ก

ตารางที่ 1.4-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ (ต่อ)			
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
นครปฐม	เมืองนครปฐม	หนองปากโลง	หมู่ 2 บ้านรางจิก บ้านดอนประดู่
ราชบุรี	บ้านโป่ง	กรับใหญ่	หมู่ 4 บ้านห้วยเจริญผล หมู่ 5 บ้านหนองกลางดำน หมู่ 7 บ้านหนองฟัก หมู่ 11 บ้านวัดหนองประทุม
กาญจนบุรี	ท่ามะกา	สนมแย้	บ้านทุ่งซิว บ้านอ้อกระทุง บ้านเขาสะพายแร่
		ดอนชะเอม	หมู่ 1 บ้านหนองตาเบ หมู่ 2 บ้านดอนชะเอม หมู่ 4 บ้านทุ่งมะกรูด หมู่ 5 บ้านทุ่งประทุม หมู่ 9 บ้านดอนกลาง
		ตะคร้ำเอน	หมู่ 6 บ้านตะคร้ำเอน หมู่ 7 บ้านหนองตาแพ่ง หมู่ 8 บ้านรางกระต่าย หมู่ 9 บ้านหนองซี้แรด บ้านสันติสุข บ้านสำนักคร้อ
	ท่าม่วง	ทุ่งทอง	บ้านกร่างทอง บ้านทุ่งทอง บ้านป่าดิบ บ้านรางจิก
		หนองขาว	บ้านห้วยตลุง
4 จังหวัด	8 อำเภอ	26 ตำบล	94 ชุมชน

ที่มา : แผนที่ชุมชนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น, สิงหาคม พ.ศ.2566



รูปที่ 1.4-1 ขอบเขตพื้นที่ศึกษา

1.5 ขอบเขตการศึกษา

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

1) การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง:

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

2) การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง :

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

3) การปฏิบัติตามมาตรการที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง :

ศึกษาข้อแตกต่างระหว่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ ที่ได้ดำเนินการจริงเปรียบเทียบกับข้อเสนอในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งระบุเหตุผลของการเปลี่ยนแปลงโดยละเอียด โดยอย่างน้อยที่สุดต้องมีกิจกรรมที่ดำเนินการ ดังนี้

3.1) ตรวจสอบและเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างปรับปรุงโครงการ และรายละเอียดเชิงวิศวกรรมในส่วนอื่นๆ ที่เปลี่ยนแปลงไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

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

3.3) เสนอแผนปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม สามารถปฏิบัติได้จริง และสอดคล้องกับปัญหาที่เกิดขึ้นในสภาพปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไป โดยให้เหตุผลประกอบในการนำเสนอแผนปรับปรุง และ/หรือมาตรการเพิ่มเติมอย่างละเอียดและชัดเจน

4) การตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม :

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

ตารางที่ 1.5-1 ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม					
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน			ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
1. คุณภาพอากาศ • TSP • PM ₁₀ • NMHC • CO • NO ₂ • ทิศทางและความเร็วลม	6	5 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	• ฤดูฝน • ฤดูแล้ง	<ul style="list-style-type: none"> หมู่บ้านร่มไม้ (กม.2+000) หมู่บ้านชีชากร (กม.3+900) วัดบ้านทุ่งน้อย (กม.36+200) หมู่บ้านจันทรวงศ์ (กม.37+400) โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา (กม.48+000) โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (กม.82+500)
2. ระดับเสียง • L _{eq} (1 hr)* • L _{eq} (24 hr) • L _{dn} • L ₉₀ • L _{max} • L _{eq} (8 hr)*	6	5 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	• ฤดูฝน • ฤดูแล้ง	<ul style="list-style-type: none"> หมู่บ้านร่มไม้ (กม.2+000) หมู่บ้านชีชากร (กม.3+900) วัดบ้านทุ่งน้อย (กม.36+200) หมู่บ้านจันทรวงศ์ (กม.37+400) โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา (กม.48+000) โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (กม.82+500)
3. ความสั่นสะเทือน* • ความสั่นสะเทือน (mm/sec) • ความถี่ (Hz)	6	5 วัน ต่อเนื่อง	2 ครั้ง/ปี	• ฤดูฝน • ฤดูแล้ง	<ul style="list-style-type: none"> หมู่บ้านร่มไม้ (กม.2+000) หมู่บ้านชีชากร (กม.3+900) วัดบ้านทุ่งน้อย (กม.36+200) หมู่บ้านจันทรวงศ์ (กม.37+400) โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา (กม.48+000) โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (กม.82+500)

ตารางที่ 1.5-1					
ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)					
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน			ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
4. คุณภาพน้ำผิวดิน* <ul style="list-style-type: none"> อุณหภูมิ (Temperature) ความลึก ความโปร่งแสง (Transparency) ความขุ่น (Turbidity) ความเป็นกรด-ด่าง (pH) ความนำไฟฟ้า (Conductivity) ออกซิเจนละลาย (DO) ค่าความสกปรกในรูปบีโอดี (BOD) ไขมันและน้ำมัน (Fat, Oil & Grease) ปริมาณของแข็งแขวนลอย (Total Suspended Solids) ปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด (Total Dissolved Solids) Total Coliform Bacteria Fecal Coliform Bacteria) 	5	-	2 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> ฤดูฝน (เดือนสิงหาคม) ฤดูแล้ง (เดือนธันวาคม) 	<ul style="list-style-type: none"> แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650) คลองชลประทาน (กม.47+900) คลองหนองกร่าง (กม.57+358) ห้วยกระบอก (กม.66+180) คลองชลประทานบ้านกร่างทอง (กม.88+696)
5. นิเวศวิทยาทางน้ำ <ul style="list-style-type: none"> แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ สัตว์หน้าดิน ปลาและสัตว์น้ำ พรรณไม้น้ำ 	5	-	2 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> ฤดูฝน ฤดูแล้ง 	<ul style="list-style-type: none"> แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650) คลองชลประทาน (กม.47+900) คลองหนองกร่าง (กม.57+358) ห้วยกระบอก (กม.66+180) คลองชลประทานบ้านกร่างทอง (กม.88+696)
6. การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ <ul style="list-style-type: none"> การเกิดน้ำท่วมขัง 	-	-	1 ครั้ง/เดือน หากเกิดกรณีฝนตกหนักให้มีการตรวจสอบภายใน 24 ชม.	ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> อาคารระบายน้ำ ทางระบายน้ำท่อลอดสะพาน ทางลอดและทางเชื่อม

ตารางที่ 1.5-1					
ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)					
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน			ช่วงเวลา	พื้นที่ดำเนินการ
	สถานี	ระยะเวลา	ความถี่		
7. การคมนาคม	-	-	1 ครั้ง/ เดือน	-	<ul style="list-style-type: none"> ตลอดแนวเส้นทางโครงการและเส้นทางขนส่งวัสดุ ทางหลวงหมายเลข 323 ทางหลวงหมายเลข 324 ทางหลวงหมายเลข 3453 ทางหลวงหมายเลข 3081 ทางหลวงหมายเลข 3084 ทางหลวงหมายเลข 3394
8. เศรษฐกิจและสังคม			1 ครั้ง/ปี	-	ในระยะ 500 เมตรจากแนวเส้นทางโครงการ <ul style="list-style-type: none"> กลุ่มผู้นำชุมชน พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบทางอ้อม

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 ทั้งนี้ในกรณีที่แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของผลการติดตามและผลการคาดการณ์ไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน หรือแตกต่างกันมากจนหาสาเหตุของปัญหาไม่ได้ บริษัทที่ปรึกษาจะคาดการณ์ผลกระทบในปัจจุบันนั้นๆ ให้กับกรมทางหลวงใหม่ เพื่อประโยชน์ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในปีถัดๆ ไป รวมถึงเสนอแนะแผนการจัดการสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม และสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ต่อไป

4.5) บริษัทที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาตรวจสอบ กรณีที่อาจมีปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมอื่นที่บริษัทที่ปรึกษาคาดว่าจะมีผลกระทบนอกเหนือไปจากที่ได้แสดงไว้ในตารางข้างต้น และมีแนวโน้มจะก่อให้เกิดผลกระทบในระดับที่มีนัยสำคัญ โดยจะทำการตรวจวัด วิเคราะห์ และประเมินผลกระทบนั้นๆ พร้อมทั้งระบุสาเหตุ รวมทั้งข้อเสนอแนะวิธีการป้องกันและแก้ไขผลกระทบไว้ในรายงานโดยละเอียด

4.6) บริษัทที่ปรึกษาได้ประสานงาน และแจ้งผลให้แก่กรมทางหลวงทราบในทันทีที่พบว่าโครงการส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงสภาพสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ พร้อมทั้งให้คำแนะนำและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ทั้งนี้เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างทันที่

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

การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (M81) เป็นการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ซึ่งมีการควบคุมการเข้า-ออก และระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง โดยมีจุดเริ่มต้นที่ กม.0+000 บริเวณทางแยกต่างระดับบางใหญ่ อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี ผ่านพื้นที่อำเภอพุทธมณฑล อำเภอนครชัยศรี และอำเภอมือง จังหวัดนครปฐม อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี อำเภอท่ามะกา จังหวัดกาญจนบุรี และสิ้นสุดที่ กม.96+410 บริเวณจุดบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 324 (กาญจนบุรี-อำเภอพนมทวน) อำเภอท่าม่วง จังหวัดกาญจนบุรี ระยะทางรวมทั้งสิ้น 96.410 กิโลเมตร (สำหรับตำแหน่งแนวเส้นทางโครงการในแผนที่ของกรมแผนที่ทหาร มาตราส่วน 1:50,000 แสดงดังรูปที่ 1.1-1)

ลักษณะการพัฒนาโครงการ เป็นการก่อสร้างแนวเส้นทางสายใหม่ รวมทั้ง การก่อสร้างทางแยกต่างระดับ การก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกต่างระดับ อาคารระบายน้ำ และท่อลอด รวมทั้งการติดตั้งระบบด่านจัดเก็บค่าผ่านทาง (Toll Plaza) และติดตั้งระบบชั่งน้ำหนัก (Weighing System) เพื่อชั่งน้ำหนักของรถบรรทุกก่อนเข้าด่านจัดเก็บค่าผ่านทาง รวมทั้งจัดให้มีพื้นที่ศูนย์บริการทางหลวงพิเศษ และพื้นที่บริการทางหลวง เพื่อให้บริการแก่ผู้ใช้เส้นทาง

2.1.1 รูปแบบการพัฒนาโครงการที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการ ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (กม.0+000 ถึง กม.96+410) ประกอบด้วย รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 3 ฉบับ ดังนี้

- (1) รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษ สายบางใหญ่-บ้านโป่ง (กม.0+000 ถึง กม.51+000) ซึ่งผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ.2541
- (2) รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษ สายบ้านโป่ง-กาญจนบุรี (กม.0+000 ถึง กม.96+410) ซึ่งผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม พ.ศ.2546
- (3) รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศในการประชุมครั้งที่ 24/2559 เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ.2559 และได้เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ ในการประชุมครั้งที่ 4/2559 เมื่อวันที่ 21 กันยายน พ.ศ.2559

ดังนั้น ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในครั้งนี้ จะใช้รูปแบบการพัฒนาโครงการตามที่ได้มีการนำเสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ฉบับผ่านความเห็นชอบในปี พ.ศ.2559 เป็นหลัก ซึ่งสามารถสรุปรายละเอียดรูปแบบการพัฒนาโครงการได้ดังนี้

1) รูปแบบทางหลวงพิเศษ

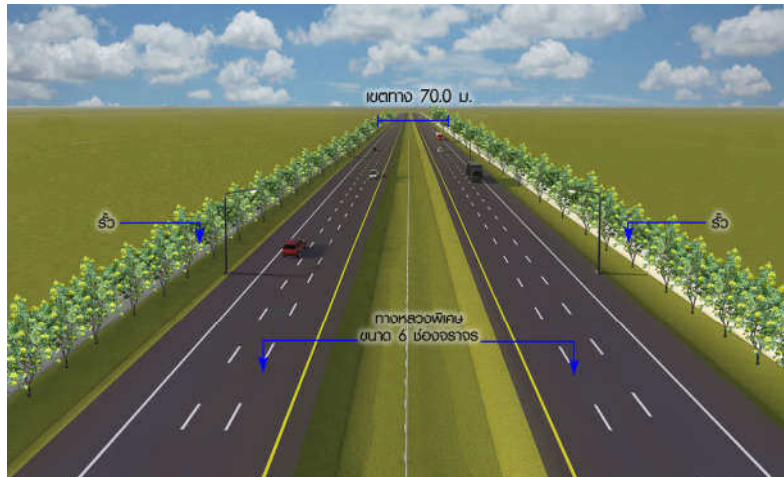
ทางหลวงพิเศษโครงการ ได้มีการออกแบบให้มีความกว้างของผิวทาง และไหล่ทาง เป็นไปตามมาตรฐานเรขาคณิต สำหรับทางหลวงพิเศษ (Motorway) โดยมีการออกแบบตามความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่และภูมิประเทศ โดยมีจำนวนช่องจราจรสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ปริมาณจราจร ประกอบด้วย 2 รูปแบบ ดังนี้

1.1) รูปแบบทางหลวงพิเศษทั่วไป : เป็นรูปแบบทางหลวงพิเศษแบบถมคันทางบนดินเดิม โดยทางหลวงรูปแบบนี้ ประกอบด้วย ทางหลวงพิเศษอยู่ตรงกลางบนเขตทาง 70 เมตร รายละเอียดดังนี้ (รูปที่ 2.1.1-1)

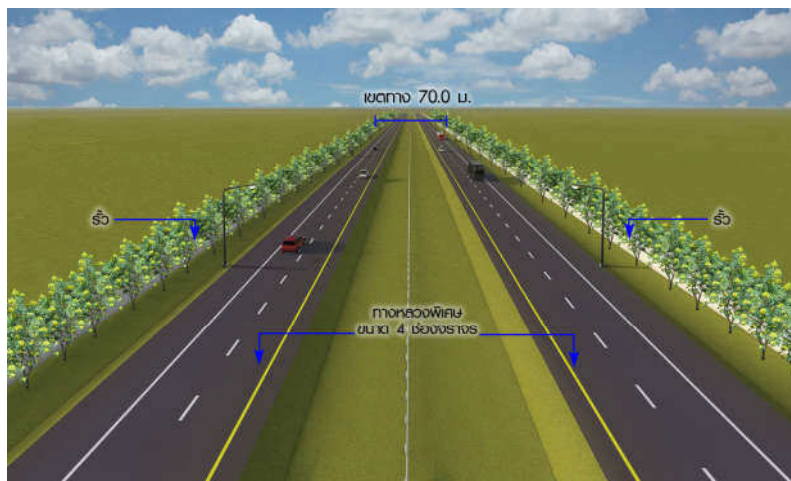
1.1.1 ช่วงที่ 1 บางใหญ่-นครปฐม (ทางหลวงหมายเลข 321) : ตั้งแต่ กม.2+750 ถึง กม.47+500 ระยะทาง 44.750 กิโลเมตร เป็นทางหลวงพิเศษขนาด 6 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ความกว้างช่องจราจรละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 3.00 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร พร้อมขอบทางข้างละ 0.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบ Depressed Median กว้าง 10.50 เมตร ผิวทางจราจรเป็นแบบลาดยาง (Asphalt Wearing Course)

1.1.2 ช่วงที่ 2 นครปฐม (ทางหลวงหมายเลข 321)-กาญจนบุรี : ตั้งแต่ กม.47+500 ถึง กม.96+410 ระยะทาง 48.910 กิโลเมตร เป็นทางหลวงพิเศษขนาด 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ความกว้างช่องจราจรละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 3.00 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร พร้อมขอบทางข้างละ 0.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบ Depressed Median กว้าง 17.70 เมตร ผิวทางจราจรเป็นแบบลาดยาง (Asphalt Wearing Course)

ในกรณีที่มีทางบริการจะเพิ่มความกว้างเขตทางออกไปด้านละ 20 เมตร รวมเป็น 110 เมตร ทางบริการเป็นทางลาดยางแบบแอสฟัลติกคอนกรีตขนาด 2 ช่องจราจร ความกว้างผิวจราจรรวม 9 เมตร จัดการเดินรถแบบสองทิศทางให้สามารถวิ่งสวนกันได้



ก. รูปตัดทางหลวงพิเศษทั่วไป ขนาด 6 ช่องจราจร ช่วง กม.2+750 ถึง กม.47+500



ข. รูปตัดทางหลวงพิเศษทั่วไป ขนาด 4 ช่องจราจร ช่วง กม.47+500 ถึง จุดสิ้นสุดโครงการ



ค. รูปตัดทางหลวงพิเศษทั่วไป กรณีมีทางบริการ

รูปที่ 2.1.1-1 รูปตัดทางหลวงพิเศษทั่วไปของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี

1.2) รูปตัดทางหลวงพิเศษแบบทางยกระดับ : ได้ออกแบบไว้บริเวณช่วงต้นของโครงการ คือ กม.0+000-กม.2+750 ระยะทาง 2.750 กิโลเมตร ลักษณะเป็นสะพานยกระดับยาวต่อเนื่องไปจนถึงด่านเก็บค่าผ่านทาง บางใหญ่ เพื่อลดผลกระทบด้านการเชื่อมต่อถนนท้องถิ่นโดยรูปแบบนี้ถนนท้องถิ่นเดิมที่มีอยู่ก็สามารถจะลอดใต้สะพาน เชื่อมต่อกันได้ โดยได้ออกแบบเป็นสะพานแบบ 2 โครงสร้าง แยกจากกันเพื่อรองรับการจราจรไปและกลับ มีความกว้างของสะพานรวมผิวจราจรทางหลวงพิเศษและไหล่รวม 15.30 เมตร ประกอบด้วย ช่องจราจรจำนวน 3 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 3.00 เมตร และไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร รวสะพานความกว้าง 0.50 เมตร (รูปที่ 2.1.1-2)



รูปที่ 2.1.1-2 รูปตัดทางหลวงพิเศษแบบทางยกระดับ
ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี

2) ทางแยกต่างระดับ

ตลอดแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี มีทางแยกต่างระดับ รวมทั้งสิ้น 8 แห่ง ดังนี้ (ตำแหน่งของทางแยกต่างระดับและรูปแบบตามแนวเส้นทางโครงการแสดงดังรูปที่ 2.1.1-3 และรูปที่ 2.1.1-4)

2.1) ทางแยกต่างระดับบางใหญ่ (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 9 และทางหลวงหมายเลข 302) : เป็นทางแยกต่างระดับบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการตัดกับทางหลวงหมายเลข 9 ด้านตะวันตก โดยเป็นการปรับปรุงทางแยกต่างระดับบางใหญ่เดิม ให้มีรูปแบบเป็นสะพานในทิศทางจากถนนรัตนธิเบศร์ไปสู่แนวเส้นทางโครงการ และออกแบบเป็น Directional Ramp สำหรับรถเลี้ยวขวาเข้า-ออก จากเส้นทางโครงการเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 9 ด้านทิศตะวันตก และมีด่านเก็บค่าผ่านทางที่บริเวณ กม.2+750

2.2) ทางแยกต่างระดับนครชัยศรี (ทางหลวงหมายเลข 3323) : เป็นทางแยกต่างระดับตัดกับทางหลวงหมายเลข 3323 เพื่อเชื่อมเข้าสู่ อำเภอนครชัยศรี โดยออกแบบเป็นรูปแบบ Double Trumpet Type และมีด่านเก็บค่าผ่านทางอยู่ตรงกลาง

2.3) ขุมทางต่างระดับนครชัยศรี (ทางหลวงพิเศษหมายเลข 8) : เป็นทางแยกต่างระดับตัดกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ โดยออกแบบเป็นรูปแบบ Partial Clover leaf มีช่องวงเลี้ยวขวาแบบ Loop Ramps 2 ด้าน และแบบ Directional Ramp 2 ด้าน

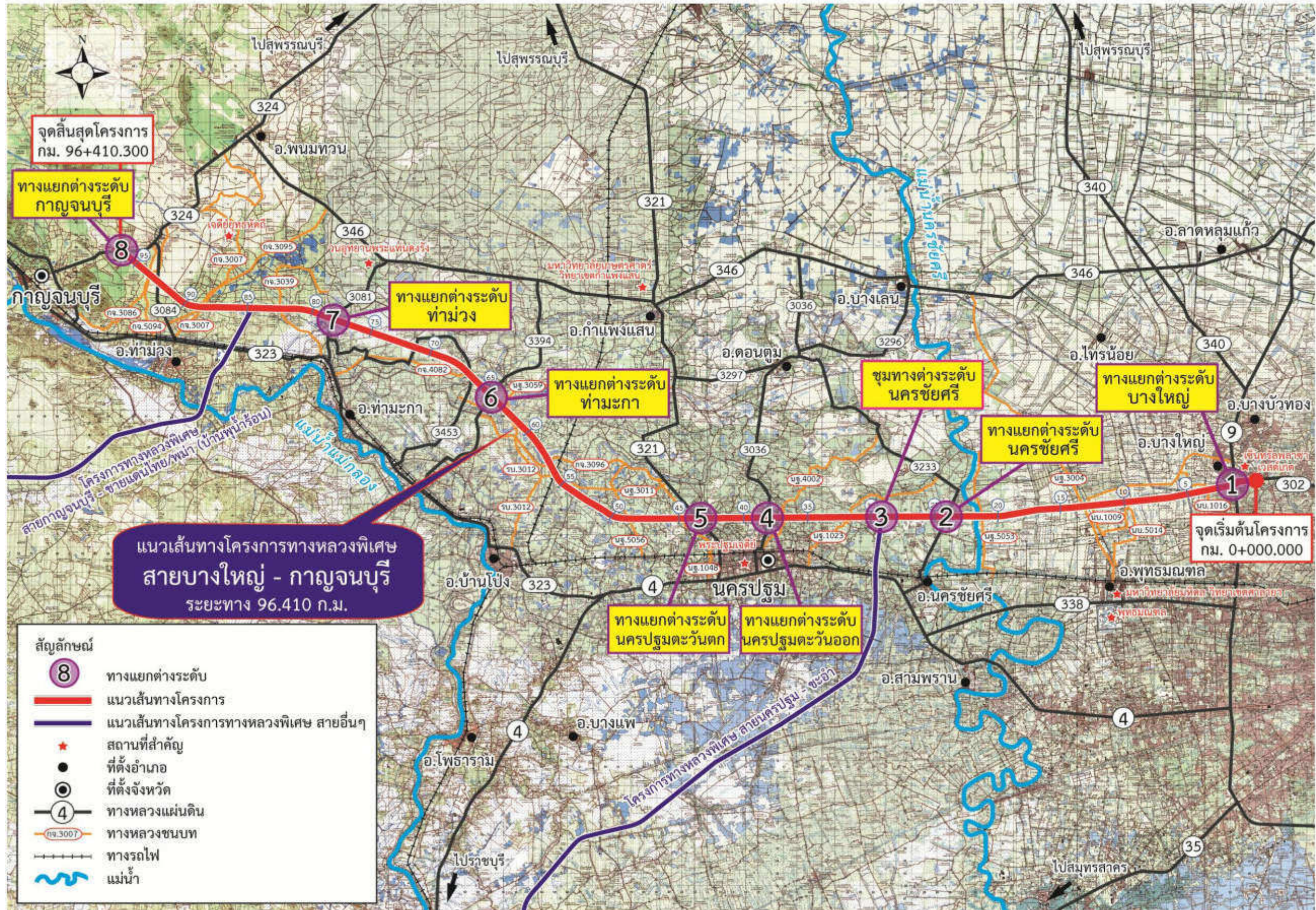
2.4) ทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันออก (ทางหลวงหมายเลข 3036) : เป็นทางแยกต่างระดับตัดกับทางหลวงหมายเลข 3036 เพื่อเชื่อมเข้าสู่จังหวัดนครปฐม ฝั่งตะวันออก โดยออกแบบเป็นรูปแบบ Double Trumpet Type และมีด่านเก็บค่าผ่านทางอยู่ตรงกลาง

2.5) ทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันตก (ทางหลวงหมายเลข 321) : เป็นทางแยกต่างระดับตัดกับทางหลวงหมายเลข 321 เพื่อเชื่อมเข้าสู่ จังหวัดนครปฐม ฝั่งตะวันตก โดยออกแบบเป็นรูปแบบ Double Trumpet Type และมีด่านเก็บค่าผ่านทางอยู่ตรงกลาง

2.6) ทางแยกต่างระดับท่ามะกา (ทางหลวงหมายเลข 3394) : เป็นทางแยกต่างระดับตัดกับทางหลวงหมายเลข 3394 เพื่อเชื่อมเข้าสู่ อำเภอท่ามะกา จังหวัดกาญจนบุรี โดยออกแบบเป็นรูปแบบ Double Trumpet Type และมีด่านเก็บค่าผ่านทางอยู่ตรงกลาง

2.7) ทางแยกต่างระดับท่าม่วง (ทางหลวงหมายเลข 3081) : เป็นทางแยกต่างระดับตัดกับทางหลวงหมายเลข 3081 เพื่อเชื่อมเข้าสู่ อำเภอท่าม่วง จังหวัดกาญจนบุรี โดยออกแบบเป็นรูปแบบ Double Trumpet Type และมีด่านเก็บค่าผ่านทางอยู่ตรงกลาง

2.8) ทางแยกต่างระดับกาญจนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 324) : เป็นทางแยกต่างระดับบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 324 เข้าสู่ จังหวัดกาญจนบุรี โดยออกแบบเป็นรูปแบบ Trumpet Type และมีด่านเก็บค่าผ่านทาง ที่บริเวณ กม.95+000



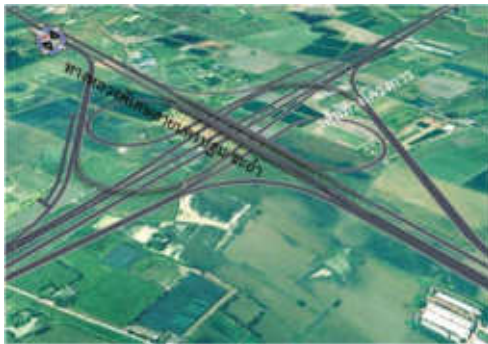
รูปที่ 2.1.1-3 ตำแหน่งทางแยกต่างระดับ ตลอดแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม



ทางแยกต่างระดับบางใหญ่ (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 9
และทางหลวงหมายเลข 302)



ทางแยกต่างระดับนครชัยศรี
(จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3323)



ชุมทางต่างระดับนครชัยศรี
(จุดตัดทางหลวงพิเศษ สายนครปฐม-ชะอำ)



ทางแยกต่างระดับนครปฐมตะวันตก
(จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3036)



ทางแยกต่างระดับนครปฐมตะวันตก
(จุดตัดทางหลวงหมายเลข 321)



ทางแยกต่างระดับท่ามะกา
(จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3394)



ทางแยกต่างระดับท่าม่วง
(จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3081)



ทางแยกต่างระดับกาญจนบุรี
(จุดบรรจบทางหลวงหมายเลข 324)

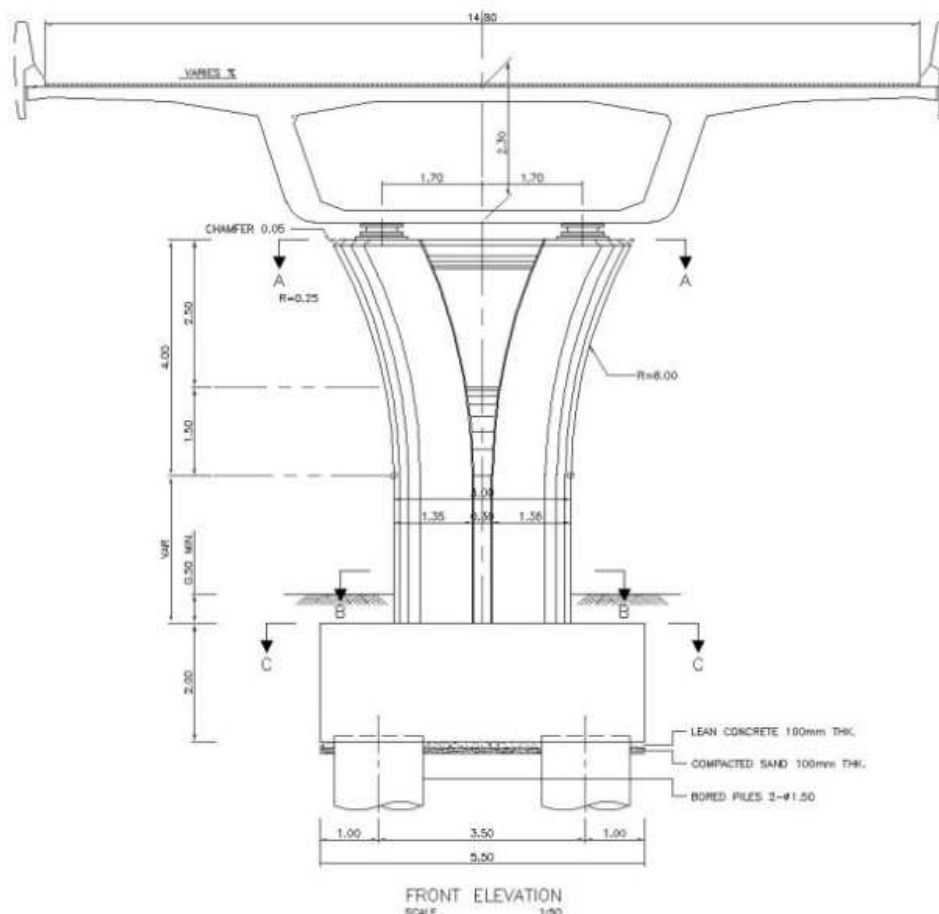
รูปที่ 2.1.1-4 รูปแบบทางแยกต่างระดับ ตลอดแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3) โครงสร้างสะพาน โครงสร้างทางยกระดับ และอาคารระบายน้ำ

3.1) โครงสร้างทางยกระดับ

เป็นสะพานรูปแบบ Box Girder ก่อสร้างแบบหล่อในที่ เนื่องจากบริเวณก่อสร้างมีพื้นที่จำกัดทำให้ต้องการใช้ช่วงสะพานที่มีความยาวมากกว่าปกติ ดังนั้น โครงสร้างรูปแบบ Viaduct จึงมีความเหมาะสม อีกทั้งยังมีความสวยงาม ก่อสร้างได้ง่ายกว่าวิธีอื่น ๆ ภายใต้พื้นที่ก่อสร้างจำกัด โครงสร้างชนิดนี้มีความยาวช่วงมาตรฐาน 45 และ 50 เมตร ความหนาสะพานมีขนาดคงที่คือ 2.30 เมตร วัฏระยะความกว้างของสะพานจากขอบนอกของราวกันตกได้ 11.75, 12.20, 15.30 และ 15.80 เมตร เพื่อรองรับการจราจรขนาด 2 และ 3 ช่องการจราจร โครงสร้างส่วนล่างเป็นเสารูปตัว Y รองรับด้วยเสาเข็มเจาะขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.50 เมตร (รูปที่ 2.1.1-5) โครงสร้างดังกล่าวถูกนำมาใช้ที่ตำแหน่งต่อไปนี้

- กม.0+700 ถึง กม.2+750 (ทางแยกต่างระดับบางใหญ่)
- กม.4+600 ถึง กม.5+475 (ข้ามคลองประปามหาสวัสดิ์)
- กม.88+300 ถึง กม.89+075 (ข้ามคลองประปา)



รูปที่ 2.1.1-5 รูปแบบหน้าตัดโครงสร้างทางยกระดับ (Viaduct) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.2) โครงสร้างสะพาน

3.2.1) โครงสร้างสะพานข้ามทางหลวงพิเศษ (Minor Overpass Bridge) : รูปแบบโครงสร้างที่ใช้ข้ามแนวเส้นทางโครงการ มีความสูงจากระดับดินเดิม ถึงระดับพื้นสะพานประมาณ 10 เมตร มีความกว้างผิวทาง (รวมไหล่ทาง) 12.20 เมตร ความยาวช่วงมาตรฐาน 45 และ 50 เมตร มีความหนาสะพาน 2.30 เมตร (รูปที่ 2.1.1-6) โดยมีตำแหน่งก่อสร้างสะพานข้ามทางหลวงพิเศษทั้งสิ้น 9 แห่ง ได้แก่

- (1) กม.24+128 ทางหลวงหมายเลข 3233
- (2) กม.29+560 ถนนขององค์การบริหารส่วนจังหวัดนครปฐม
- (3) กม.38+350 ทางหลวงหมายเลข 3036
- (4) กม.46+475 ถนนลาดยาง
- (5) กม.49+751 ถนนลาดยาง
- (6) กม.60+369 ทางหลวงหมายเลข 2005
- (7) กม.64+153 ทางหลวงหมายเลข 3394
- (8) กม.71+275 ทางหลวงหมายเลข 3453
- (9) กม.92+801 ทางหลวงหมายเลข 3084



รูปที่ 2.1.1-6 รูปแบบสะพานข้ามทางหลวงพิเศษ (Minor Overpass Bridge) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.2.2) โครงสร้างสะพานข้ามทางหลวงแผ่นดิน (Overpass Bridge) : รูปแบบโครงสร้างที่ใช้เพื่อข้ามทางหลวง รวมทั้งอุปสรรคต่างๆ ในแนวเส้นทาง โดยมีระดับความสูงของสะพานโดยทั่วไปประมาณ 8-10 เมตร โครงสร้างพื้นสะพานประกอบด้วยคานคอนกรีตอัดแรงรูปตัวยู ส่วนพื้นสะพานจะเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กหล่อในที่ (Cast in-situ concrete deck) โดยกำหนดให้ความยาวช่วงสะพานทุกๆ ไปยาว 20-30 เมตร โครงสร้างส่วนล่างเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กเสาสำหรับช่วงบางใหญ่-บ้านโป่ง และเสาเดียวสำหรับช่วงบ้านโป่ง-กาญจนบุรี พื้นสะพานของแต่ละช่วงจะมีความต่อเนื่องโดยใช้รอยต่อแบบเชื่อมต่อ (Link Slab) และรอยต่อเพื่อการขยายตัวจะใช้ประมาณทุก ๆ 120-150 เมตร (รูปที่ 2.1.1-7) โดยมีตำแหน่งก่อสร้างสะพานข้ามทางหลวงแผ่นดิน / ทางหลวงท้องถิ่น รวม 128 แห่ง ได้แก่



รูปที่ 2.1.1-7 รูปแบบสะพานข้ามทางหลวงแผ่นดิน (Overpass Bridge)

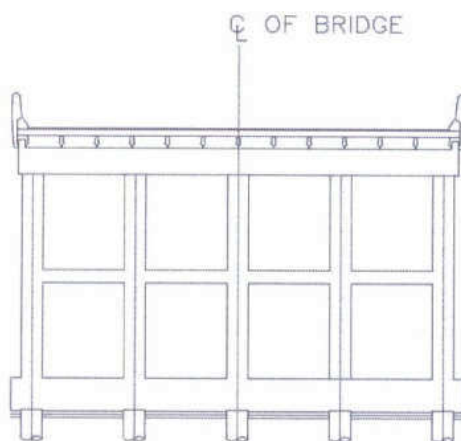
- (1) กม.1+200 ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (วงแหวนตะวันตก)
- (2) กม.1+615 ถนนลาดยาง (ม.ร่มไม้-รร.แก้วอินทร์สุธาธิศ)
- (3) กม.2+075 ถนนคอนกรีต
- (4) กม.2+200 ถนนคอนกรีต
- (5) กม.2+260 ถนนคอนกรีต (ช.แก้วอินทร์ 19)
- (6) กม.2+325 ถนนคอนกรีต (ช.แก้วอินทร์ 20)
- (7) กม.2+350 ถนนคอนกรีต (ช.แก้วอินทร์ 7)
- (8) กม.2+380 ถนนคอนกรีต (ถนนแก้วอินทร์)
- (9) กม.2+500 ถนนคอนกรีต
- (10) กม.2+580 ถนนคอนกรีต (ช.แก้วอินทร์ 8)
- (11) กม.2+850 ถนนคอนกรีต (ช.แก้วอินทร์ 11)
- (12) กม.5+000 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองประปามหาสวัสดิ์)
- (13) กม.5+060 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองประปามหาสวัสดิ์)
- (14) กม.5+360 ถนนคอนกรีต (ถ.เลียบคลองเจริญสุข)
- (15) กม.5+840 ถนนดิน (ถ.เลียบคลอง)
- (16) กม.7+450 ถนนคอนกรีต
- (17) กม.8+060 ถนนดิน (ถ.เลียบคลอง)
- (18) กม.8+100 ถนนลาดยาง (ถ.เลียบคลอง)
- (20) กม.9+850 ถนนลาดยาง
- (21) กม.10+050 ถนนดิน
- (22) กม.11+475 ถนนลูกรัง
- (23) กม.11+725 ถนนคอนกรีต (ถ.เลียบคลอง)
- (24) กม.12+660 ถนนลาดยาง (สายบ้านใหญ่-สี่แยกคลองโยง)
- (25) กม.13+225 ทางหลวงชนบท นร.3004
- (26) กม.13+925 ถนนดิน (ถ.เลียบคลอง)
- (27) กม.13+940 ถนนดิน (ถ.เลียบคลอง)
- (28) กม.15+475 ถนนลูกรัง
- (29) กม.15+750 ถนนคอนกรีต

- (30) กม.16+630 ถนนดิน
- (31) กม.16+825 ถนนลูกรัง
- (32) กม.17+900 ถนนลาดยาง
- (33) กม.21+275 ทางหลวงชนบท นร.5053
- (34) กม.22+060 ถนนลาดยาง
- (35) กม.25+025 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลอง)
- (36) กม.25+420 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (37) กม.25+430 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (38) กม.27+625 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลอง)
- (39) กม.28+325 ถนนลาดยาง (ถ.เลียบคลอง)
- (40) กม.30+800 ถนนลูกรัง
- (41) กม.31+460 ทางหลวงชนบท 1023
- (42) กม.32+275 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลอง)
- (43) กม.33+750 ถนนคอนกรีต
- (44) กม.34+480 ถนนลาดยาง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (45) กม.34+510 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (46) กม.35+800 ถนนลูกรัง
- (47) กม.36+275 ถนนลาดยาง
- (48) กม.38+950 ถนนลาดยาง
- (49) กม.41+175 ถนนลาดยาง
- (50) กม.41+580 ถนนลาดยาง
- (51) กม.41+700 ถนนคอนกรีต (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (52) กม.41+725 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (53) กม.42+180 ถนนลูกรัง
- (54) กม.42+500 ถนนลาดยาง
- (55) กม.42+700 ถนนคอนกรีต (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (56) กม.42+750 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (57) กม.43+630 ทางหลวงหมายเลข 321
- (58) กม.44+280 ถนนลาดยาง
- (59) กม.44+725 ถนนลาดยาง
- (60) กม.44+780 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (61) กม.44+810 ทางหลวงชนบท นร.1048
- (62) กม.48+700 ถนนลาดยาง (ถ.เลียบคลอง)
- (63) กม.49+100 ทางหลวงชนบท นร.5056
- (64) กม.49+125 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลอง)
- (65) กม.51+375 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (66) กม.52+625 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลอง)
- (67) กม.53+460 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (68) กม.53+480 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (69) กม.53+650 ถนนลาดยาง
- (70) กม.55+800 ถนนลาดยาง
- (71) กม.55+925 ทางหลวงชนบท นร.3011

- (72) กม.56+025 ทางรถไฟสายสุพรรณบุรี
- (73) กม.56+800 ถนนลูกรัง
- (74) กม.56+975 ทางหลวงชนบท กจ.3096
- (75) กม.57+000 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (76) กม.57+300 ถนนลูกรัง
- (77) กม.62+025 ทางหลวงชนบท รบ.3012
- (78) กม.62+060 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลอง)
- (79) กม.62+075 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลอง)
- (80) กม.63+125 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลอง)
- (81) กม.63+150 ทางหลวงชนบท นฐ.3059
- (82) กม.65+475 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (83) กม.65+600 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (84) กม.65+725 ถนนลาดยาง
- (85) กม.65+820 ถนนลูกรัง
- (86) กม.65+900 ถนนลูกรัง
- (87) กม.66+060 ถนนลูกรัง
- (88) กม.66+260 ถนนลาดยาง
- (89) กม.66+800 ถนนลาดยาง
- (90) กม.66+850 ถนนลาดยาง
- (91) กม.69+530 ถนนลาดยาง
- (92) กม.72+100 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (93) กม.72+120 ถนนลาดยาง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (94) กม.72+875 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลอง)
- (95) กม.74+275 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลอง)
- (96) กม.74+925 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (97) กม.74+950 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (98) กม.78+160 ทางหลวงหมายเลข 3081
- (99) กม.80+100 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลอง)
- (100) กม.80+960 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลอง)
- (101) กม.82+375 ถนนลาดยาง
- (102) กม.82+525 ทางหลวงชนบท กจ.3039
- (103) กม.82+672 ถนนลูกรัง
- (104) กม.84+600 ถนนดิน (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (105) กม.84+625 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (106) กม.84+775 ถนนลาดยาง
- (107) กม.85+100 ถนนลาดยาง (ถ.เลียบคลอง)
- (108) กม.87+450 ถนนลาดยาง (ถ.เลียบคลอง)
- (109) กม.87+780 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (110) กม.87+800 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (111) กม.88+025 ถนนลูกรัง
- (112) กม.88+540 ทางหลวงชนบท กจ.3095
- (113) กม.88+630 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)

- (114) กม.88+725 ทางหลวงชนบท กจ.3007
- (115) กม.89+400 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (116) กม.89+525 ถนนลาดยาง (ถ.เลียบคลอง)
- (117) กม.89+825 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (118) กม.89+860 ถนนดิน (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (119) กม.90+700 ถนนคอนกรีต
- (120) กม.91+400 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (121) กม.91+425 ถนนดิน (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (122) กม.92+525 ถนนลูกรัง
- (123) กม.93+620 ถนนลูกรัง (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (124) กม.93+630 ถนนดิน (ถ.เลียบคลองชลประทาน)
- (125) กม.93+680 ทางหลวงชนบท กจ.5094
- (126) กม.93+700 ทางหลวงชนบท กจ.3086
- (127) กม.94+000 ถนนลาดยาง
- (128) กม.94+125 ถนนลาดยาง

3.2.3) โครงสร้างสะพานช่วงสั้น (Minor Bridge) : รูปแบบโครงสร้างสะพานช่วงสั้นซึ่งมีความยาวสะพาน 8-10 เมตร จะใช้รูปทรงตามแบบมาตรฐานของกรมทางหลวง ซึ่งได้ตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกและปรับแก้ไขให้โครงสร้างสามารถรับน้ำหนักได้ตามข้อกำหนดการออกแบบ ซึ่งกำหนดให้ใช้ค่า 1.3 เท่าของน้ำหนักบรรทุกทุก HS 20-44 ตามมาตรฐาน AASHTO สำหรับช่วงความยาวไม่เกิน 15 เมตร กำหนดให้ใช้ค่า 1.5 เท่าของน้ำหนักบรรทุกทุก HS 20-44 ตามมาตรฐาน AASHTO นอกจากนี้ พื้นสะพานแต่ละช่วงมีความต่อเนื่องกัน โดยใช้รอยต่อแบบเชื่อมต่อ (Link Slab) และรอยต่อเพื่อการขยายตัวทุกๆ ประมาณ 100 เมตร (รูปที่ 2.1.1-8)



รูปที่ 2.1.1-8 ภาพตัดขวางของสะพานช่วงสั้นทั่วไป โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.3) ทางลอด (Underpass) :

กรณีทางหลวงพิเศษฯ ตัดผ่านถนนท้องถิ่นที่มีปริมาณจราจรไม่มาก และไม่มีรถขนาดใหญ่ผ่าน จะออกแบบให้มีลักษณะเป็นท่อลอดเหลี่ยม ลอดใต้แนวเส้นทางโครงการ ดังรูปที่ 2.1.1-9 โดยตลอดแนวเส้นทางโครงการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ได้ออกแบบให้มีทางลอด 2 ขนาด ประกอบด้วย ขนาด 1-3.0x2.4 เมตร จำนวน 16 แห่ง และขนาด 2-3.0x2.4 เมตร จำนวน 6 จุด ดังนี้



รูปที่ 2.1.1-9 รูปแบบทางลอด (Underpass) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี
ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- (1) กม.6+661 ทางลอดขนาด 1-3.0x2.4 เมตร
- (2) กม.33+076 ทางลอดขนาด 1-3.0x2.4 เมตร
- (3) กม.33+438 ทางลอดขนาด 1-3.0x2.4 เมตร
- (4) กม.35+165 ทางลอดขนาด 2-3.0x2.4 เมตร
- (5) กม.37+000 ทางลอดขนาด 1-3.0x2.4 เมตร
- (6) กม.39+782 ทางลอดขนาด 1-3.0x2.4 เมตร
- (7) กม.40+100 ทางลอดขนาด 1-3.0x2.4 เมตร
- (8) กม.45+116 ทางลอดขนาด 2-3.0x2.4 เมตร
- (9) กม.50+352 ทางลอดขนาด 1-3.0x2.4 เมตร
- (10) กม.51+925 ทางลอดขนาด 2-3.0x2.4 เมตร
- (11) กม.52+831 ทางลอดขนาด 1-3.0x2.4 เมตร
- (12) กม.57+919 ทางลอดขนาด 2-3.0x2.4 เมตร
- (13) กม.60+010 ทางลอดขนาด 2-3.0x2.4 เมตร
- (14) กม.67+320 ทางลอดขนาด 1-3.0x2.4 เมตร
- (15) กม.73+966 ทางลอดขนาด 1-3.0x2.4 เมตร
- (16) กม.78+871 ทางลอดขนาด 1-3.0x2.4 เมตร
- (17) กม.79+488 ทางลอดขนาด 1-3.0x2.4 เมตร
- (18) กม.82+925 ทางลอดขนาด 1-3.0x2.4 เมตร
- (19) กม.83+434 ทางลอดขนาด 1-3.0x2.4 เมตร
- (20) กม.85+631 ทางลอดขนาด 1-3.0x2.4 เมตร
- (21) กม.86+137 ทางลอดขนาด 2-3.0x2.4 เมตร
- (22) กม.86+590 ทางลอดขนาด 1-3.0x2.4 เมตร

3.4) ระบบระบายน้ำ

ตลอดแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ได้ออกแบบให้มีอาคารระบายน้ำรวมทั้งสิ้น 94 แห่ง ประกอบด้วย สะพาน จำนวน 22 แห่ง ท่อลอดเหลี่ยม จำนวน 10 แห่ง และท่อลอดกลม จำนวน 62 แห่ง รายละเอียด ดังตารางที่ 2.1.1-1

ตารางที่ 2.1.1-1 รูปแบบอาคารระบายน้ำ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม			
ลำดับ	ตำแหน่งกิโลเมตร	ชื่อลำน้ำ	รูปแบบอาคารระบายน้ำ
1	สะพานข้ามลำน้ำ		
1.1	กม.4+010	คลองบางกระบือ	สะพาน ขนาด $9 \times 20 = 180$ เมตร
1.2	กม.4+400	คลองบางไทร	สะพาน ขนาด $3 \times 20 = 180$ เมตร
1.3	กม.5+860	คลองตาดอน	สะพาน ขนาด $3 \times 10 = 30$ เมตร
1.4	กม.6+400	คลองบางคูวัด	สะพาน ขนาด $3 \times 10 = 30$ เมตร
1.5	กม.8+090	คลองตาเมือง	สะพาน ขนาด $5 \times 10 = 50$ เมตร
1.6	กม.8+720	คลองยายเหมือน	สะพาน ขนาด $5 \times 10 = 50$ เมตร
1.7	กม.11+135	คลองไผ่ขาด	สะพาน ขนาด $4 \times 10 = 40$ เมตร
1.8	กม.13+925	คลอง รพช.	สะพาน ขนาด $5 \times 10 = 50$ เมตร
1.9	กม.21+650	แม่น้ำนครชัยศรี	สะพาน ขนาด $20 \times 48 = 960$ เมตร
1.10	กม.24+550	คลอง	สะพาน ขนาด $3 \times 20 = 60$ เมตร
1.11	กม.26+200	คลอง	สะพาน ขนาด $3 \times 10 = 30$ เมตร
1.12	กม.27+610	คลองผักบึง	สะพาน ขนาด $4 \times 10 = 40$ เมตร
1.13	กม.32+250	คลองรางทอง	สะพาน ขนาด $5 \times 20 = 100$ เมตร
1.14	กม.33+785	คลองรางทอง	สะพาน ขนาด $8 \times 10 = 80$ เมตร
1.15	กม.42+725	คลองเจดีย์บูชา	สะพาน ขนาด $3 \times 10 = 30$ เมตร
1.16	กม.46+800	คลองระบายน้ำ	สะพาน ขนาด $3 \times 20 = 60$ เมตร
1.17	กม.47+000	คลอง	สะพาน ขนาด $3 \times 20 = 60$ เมตร
1.18	กม.54+375	คลอง	สะพาน ขนาด $3 \times 20 = 60$ เมตร
1.19	กม.58+175	คลอง	สะพาน ขนาด $3 \times 10 = 30$ เมตร
1.20	กม.67+525	คลองระบายน้ำ	สะพาน ขนาด $3 \times 20 = 60$ เมตร
1.21	กม.75+550	คลองท่าสาร-บางปลา	สะพาน ขนาด $5 \times 35 = 175$ เมตร
1.22	กม.89+850	คลอง	สะพาน ขนาด $3 \times 10 = 30$ เมตร
2.	ท่อระบายน้ำ		
2.1	กม.3+175		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แฉก
2.2	กม.3+655		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แฉก
2.3	กม.6+900		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แฉก
2.4	กม.14+500		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แฉก
2.5	กม.15+200		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แฉก
2.6	กม.17+450		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แฉก
2.7	กม.18+775		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แฉก
2.8	กม.20+100		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แฉก
2.9	กม.23+138		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แฉก
2.10	กม.23+300		ท่อลอดเหลี่ยมขนาด 1.8 เมตร จำนวน 2 แฉก

ตารางที่ 2.1.1-1 รูปแบบอาคารระบายน้ำ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)			
ลำดับ	ตำแหน่งกิโลเมตร	ชื่อลำน้ำ	รูปแบบอาคารระบายน้ำ
2.11	กม.23+825		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.12	กม.26+825		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.13	กม.28+975		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.14	กม.32+663		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.15	กม.33+075		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.16	กม.35+290		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.17	กม.36+725		ท่อลอดเหลี่ยมขนาด 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.18	กม.37+450		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.8 เมตร จำนวน 2 แถว
2.19	กม.38+450		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.20	กม.39+750		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.21	กม.39+900		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.22	กม.40+500		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.23	กม.43+040		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.24	กม.45+807.500		ท่อลอดเหลี่ยม ขนาด 1.8 เมตร จำนวน 2 แถว
2.25	กม.49+656		ท่อลอดเหลี่ยม ขนาด 1.8 เมตร จำนวน 2 แถว
2.26	กม.50+225		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.27	กม.50+875		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.28	กม.51+939.500		ท่อลอดเหลี่ยม ขนาด 1.5 เมตร จำนวน 2 แถว
2.29	กม.52+000		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.30	กม.53+019		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.31	กม.55+080		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.32	กม.56+435		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.33	กม.58+400		ท่อลอดเหลี่ยม ขนาด 1.8 เมตร จำนวน 2 แถว
2.34	กม.60+500		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.35	กม.63+810		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.36	กม.68+224		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.37	กม.68+317		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.38	กม.68+518		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.39	กม.69+881		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.40	กม.70+300		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.41	กม.71+609		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.42	กม.72+560		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.43	กม.73+150		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.44	กม.73+953		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.45	กม.74+470		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.46	กม.74+620		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.47	กม.74+475		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.48	กม.77+295		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.49	กม.77+482		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.50	กม.77+832		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว

ตารางที่ 2.1.1-1 รูปแบบอาคารระบายน้ำ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)			
ลำดับ	ตำแหน่งกิโลเมตร	ชื่อลำน้ำ	รูปแบบอาคารระบายน้ำ
2.51	กม.78+597		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.52	กม.79+031.500		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.53	กม.79+264.500		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.54	กม.80+370		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.55	กม.80+758.500		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.56	กม.81+075		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.57	กม.81+700		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.58	กม.83+210		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.59	กม.84+025		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.60	กม.85+475		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.61	กม.85+900		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.62	กม.86+350		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.63	กม.86838		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.64	กม.89+170		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.65	กม.90+083		ขนาด 1.8 x 1.8 เมตร จำนวน 2 แถว
2.66	กม.90+095		ขนาด 1.8 x 1.8 เมตร จำนวน 2 แถว
2.67	กม.90+200		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.68	กม.90+351		ขนาด 1.8 x 1.8 เมตร จำนวน 2 แถว
2.69	กม.91+039		ขนาด 1.8 x 1.8 เมตร จำนวน 2 แถว
2.70	กม.91+075		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.71	กม.92+000		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว
2.72	กม.93+010		ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.2 เมตร จำนวน 1 แถว

4) ระบบด่านเก็บค่าผ่านทาง (Toll Plaza) :

ใช้ระบบเก็บค่าผ่านทางระบบปิด Closed System (บันทึกข้อมูล / รับบัตร ที่ด่านขาเข้า และจ่ายค่าผ่านทางตามระยะทางที่ด่านขาออก) แบ่งออกเป็น ระบบเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสด (Manual Toll Collection : MTC) และระบบเก็บค่าผ่านทางแบบอัตโนมัติ (Electronic Toll Collection : ETC) โดยตลอดแนวเส้นทางโครงการมีด่านเก็บค่าผ่านทางและทางเข้า-ออก ระบบทางหลวงพิเศษ รวม 8 แห่ง ได้แก่

- 1) ทางแยกต่างระดับบางใหญ่ (เข้า-ออก ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9)
- 2) ทางแยกต่างระดับนครชัยศรี (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 3323)
- 3) ชุมทางต่างระดับนครชัยศรี (เข้า-ออก ทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 นครปฐม-ชะอำ)
- 4) ทางแยกต่างระดับนครปฐม ฝั่งตะวันออก (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 3036)
- 5) ทางแยกต่างระดับนครปฐม ฝั่งตะวันตก (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 321)
- 6) ทางแยกต่างระดับท่ามะกา (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 3394)
- 7) ทางแยกต่างระดับท่าม่วง (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 3081)
- 8) ทางแยกต่างระดับกาญจนบุรี (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 324)

ซึ่งมีช่องเก็บเงินขาเข้า (Entry Lane) และช่องเก็บเงินขาออก (Exit Lane) อยู่ในอาคารด่านเดียวกัน มีรายละเอียดดังนี้ (รูปที่ 2.1.1-10 และ รูปที่ 2.1.1-11)

ด่านเก็บค่าผ่านทาง	จำนวนช่องเก็บค่าผ่านทาง					
	ทางเข้า (Entry Lanes)			ทางออก (Exit Lanes)		
	MTC	ETC	รวม	MTC	ETC	รวม
1. ด่านบางใหญ่	8	1	9	15	3	18
2. ด่านนครชัยศรี	4	1	5	7	1	8
3. ด่านชุมทางนครชัยศรี	2	1	3	11	2	13
4. ด่านนครปฐม ฝั่งตะวันออก	3	1	4	6	1	7
5. ด่านนครปฐม ฝั่งตะวันตก	4	1	5	6	1	7
6. ด่านท่าม่วง	2	1	3	2	1	3
7. ด่านท่ามะกา	2	1	3	2	1	3
8. ด่านกาญจนบุรี	4	1	5	6	1	7
รวม	29	8	37	55	11	66



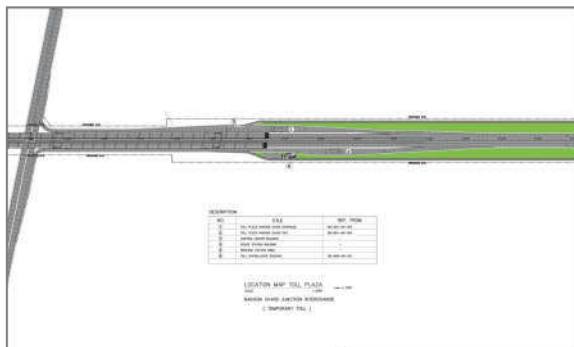
รูปที่ 2.1.1-10 รูปแบบด่านเก็บค่าผ่านทาง (Toll Area)



ด่านฯ บางใหญ่



ด่านฯ นครชัยศรี



ด่านฯ ชุมทางนครชัยศรี



ด่านฯ นครปฐม ฝั่งตะวันออก



ด่านฯ นครปฐม ฝั่งตะวันตก



ด่านฯ ท่ามะกา



ด่านฯ ท่าม่วง



ด่านฯ กาญจนบุรี

รูปที่ 2.1.1-11 ผังบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5) พื้นที่ศูนย์บริการทางหลวงพิเศษและพื้นที่บริการทางหลวงพิเศษ

5.1) **พื้นที่ศูนย์บริการทางหลวงพิเศษ** : ประกอบด้วยกลุ่มอาคารที่บริการและให้บริการแก่ผู้ใช้เส้นทางเฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบการให้บริการ ผู้ใช้เส้นทางหรือผู้ใช้บริการจะไม่สามารถเข้าถึงในส่วนเขตเฉพาะแต่อาจเข้าถึงได้เฉพาะในส่วนที่ถูกกำหนดให้เกี่ยวข้องกับการให้บริการเท่านั้น โดยกลุ่มอาคารดังกล่าวประกอบด้วย

- (1) อาคารควบคุมเส้นทาง (Control Center) ซึ่งตั้งอยู่บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่
- (2) อาคารศูนย์ควบคุมด่านเก็บค่าผ่านทาง (Toll Control Building)
- (3) อาคารควบคุมด่านเก็บค่าผ่านทาง (Toll Surveillance Building)
- (4) อาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง (Toll Booth)
- (5) อาคารศูนย์กู้ภัย และจัดการจราจร (Rescues and Traffic Management Building)
- (6) อาคารสถานีตำรวจทางหลวงพิเศษ (Motorway Police Station Building)
- (7) อาคารหน่วยงานซ่อมบำรุง (Maintenance Building)

โดยตำแหน่งของกลุ่มอาคารดังกล่าวจะอยู่บริเวณจุดทางเข้า-ออกทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือบริเวณทางแยกต่างระดับ (Interchange) และด่านเก็บค่าผ่านทางต่าง ๆ ในส่วนของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี ได้กำหนดตำแหน่งดังนี้

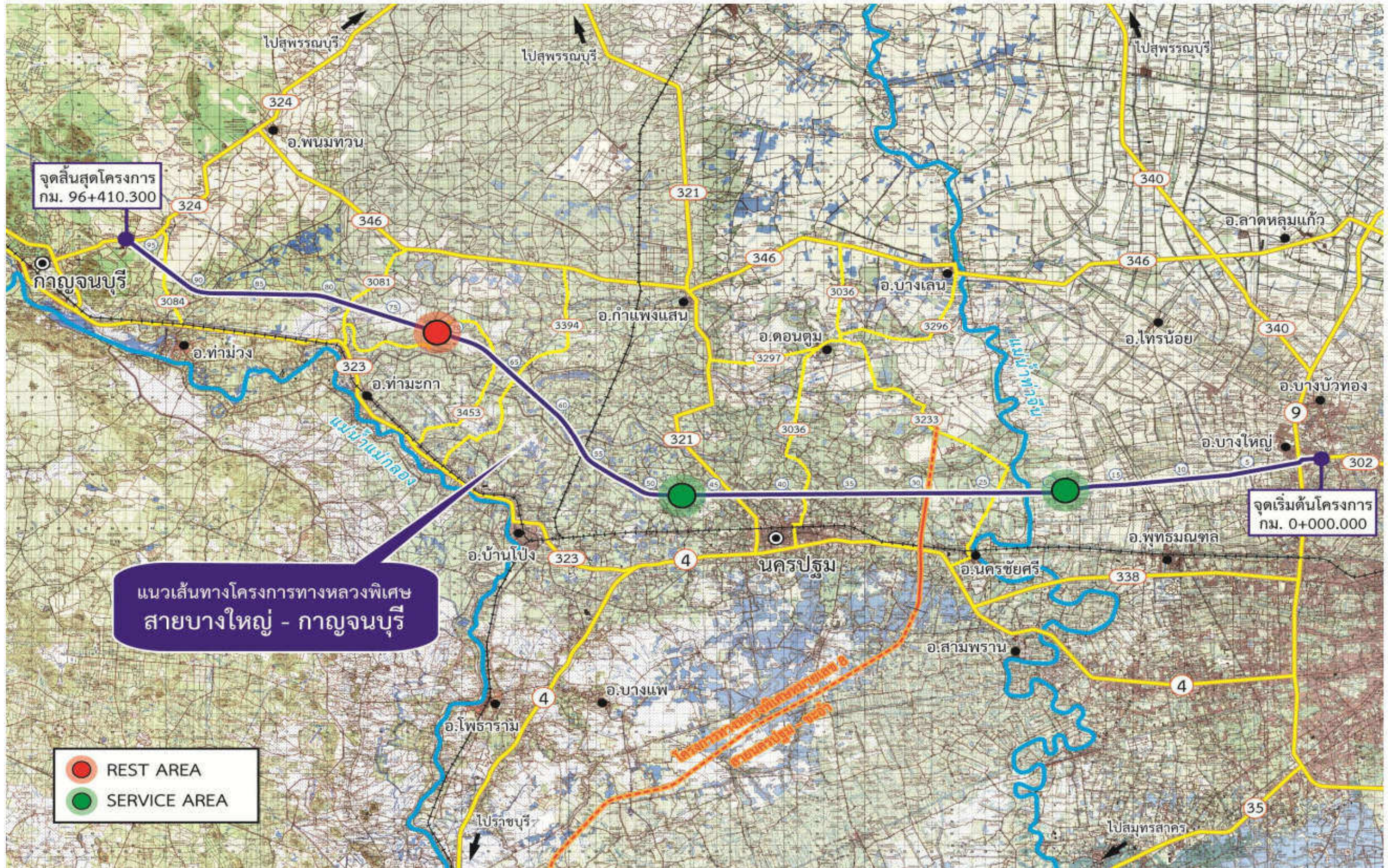
- (1) กม.1+200 ทางแยกต่างระดับบางใหญ่ (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 9)
- (2) กม.24+725 ทางแยกต่างระดับนครชัยศรี (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 3323)
- (3) กม.29+050 ชุมทางต่างระดับนครชัยศรี
(เข้า-ออก ทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 นครปฐม-ชะอำ)
- (4) กม.37+625 ทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันออก (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 3036)
- (5) กม.45+350 ทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันตก (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 321)
- (6) กม.64+700 ทางแยกต่างระดับท่ามะกา (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 3394)
- (7) กม.77+100 ทางแยกต่างระดับท่าม่วง (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 3081)
- (8) กม.96+410 ทางแยกต่างระดับกาญจนบุรี (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 324)

5.2) **พื้นที่บริการทางหลวงพิเศษ** : เนื่องจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี เป็นทางหลวงพิเศษที่มีการควบคุมการเข้า-ออก แบบสมบูรณ์ ซึ่งไม่มีร้านค้าและสถานบริการน้ำมัน ดังนั้น ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี จึงกำหนดพื้นที่จุดพักรถไว้บริการประชาชนเป็นระยะๆ โดยตลอดเส้นทางได้จัดให้มีจุดพักรถ 2 ประเภท รวม 3 แห่ง ดังนี้ (รูปที่ 2.1.1-12 และรูปที่ 2.1.1-13)

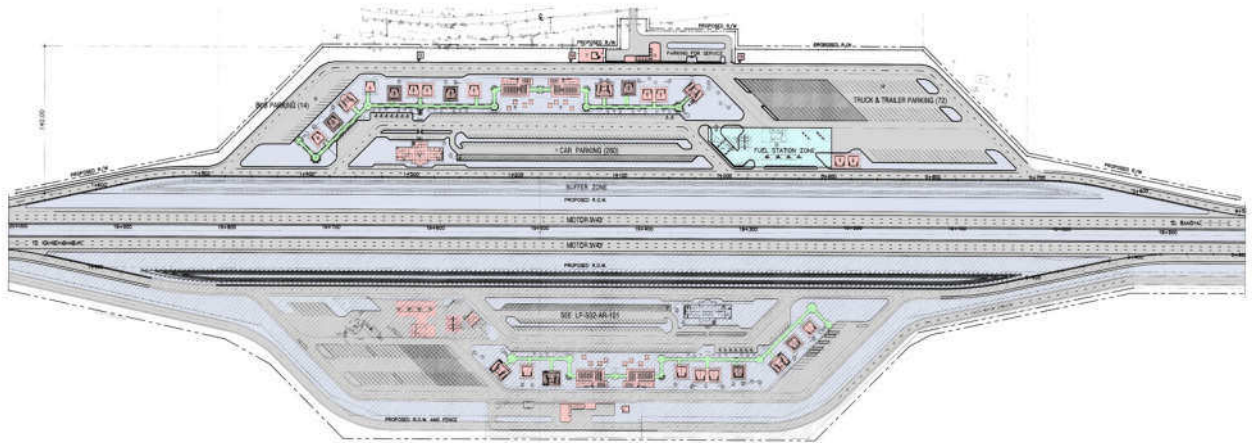
5.2.1) **พื้นที่บริการทางหลวง (Service Area)** : เป็นจุดพักรถขนาดกลาง ภายในจุดพักรถประกอบด้วย สถานีบริการน้ำมัน ร้านค้า ร้านอาหาร ร้านเครื่องดื่ม ห้องสุขา ที่จอดรถ ศาลาพักผ่อนและศูนย์บริการข้อมูลทางหลวง โดยตลอดแนวเส้นทางโครงการ มีพื้นที่บริการทางหลวง รวม 2 แห่ง คือ

- (1) กม.19+500 บริเวณตำบลดอนแฝก อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม
มีขนาดพื้นที่ 140 ไร่
- (2) กม.47+300 บริเวณตำบลโพธิ์พระยา อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม
มีขนาดพื้นที่ 110 ไร่

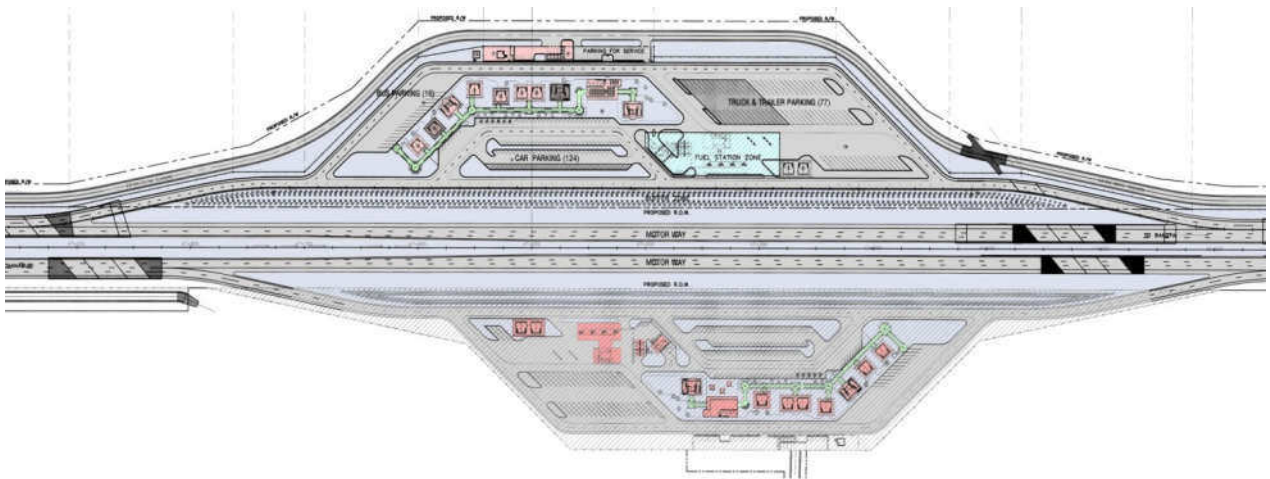
5.2.2) **ที่พักริมทาง (Rest Area)** : เป็นจุดพักรถขนาดเล็ก ประกอบด้วย ร้านเครื่องดื่ม ห้องสุขา ที่จอดรถ และศาลาพักผ่อน โดยตลอดแนวเส้นทางโครงการ มีที่พักริมทาง 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ กม.70+900 บริเวณดอนชะเอม อำเภอท่ามะกา จังหวัดกาญจนบุรี มีขนาดพื้นที่ 85 ไร่



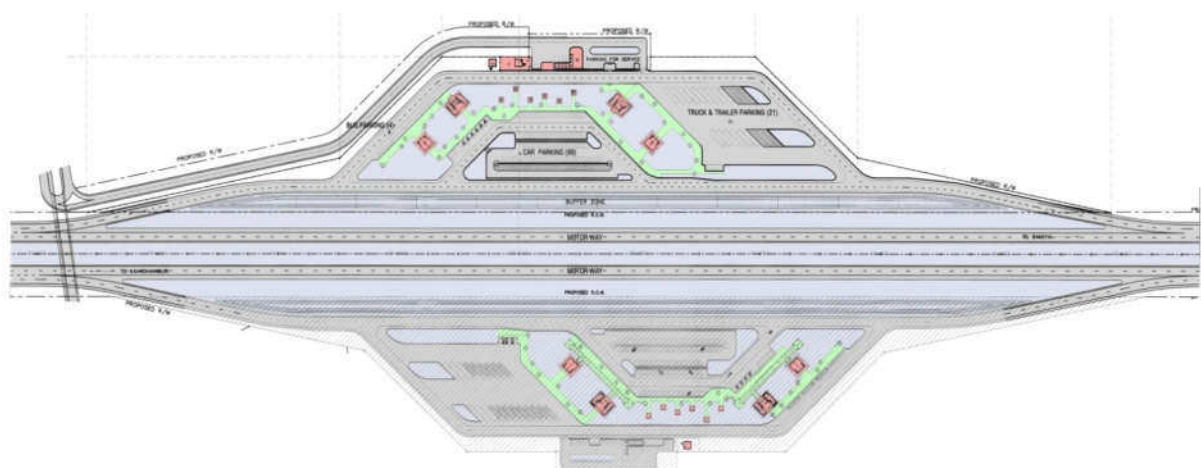
รูปที่ 2.1.1-12 ตำแหน่งพื้นที่บริการทางหลวงพิเศษ ที่เสนอแนะไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม



(ก) พื้นที่บริการทางหลวง กม.19+500



(ข) พื้นที่บริการทางหลวง กม.47+300



(ค) ที่พักริมทาง กม.70+900

รูปที่ 2.1.1-13 พื้นที่บริการทางหลวงที่เสนอแนะไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

6) ระบบชั่งน้ำหนัก (Weighing System) :

ได้ออกแบบให้มีระบบชั่งน้ำหนัก ตั้งอยู่ที่บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางทุกทางเข้า เพื่อชั่งน้ำหนักของรถบรรทุกก่อนจะเข้าด่านเก็บค่าผ่านทางเพื่อใช้ทางหลวงพิเศษ ซึ่งประกอบด้วย ระบบเครื่องชั่งแบบเคลื่อนที่ (Dynamic หรือ Weighing in Motion System : WIM) และระบบเครื่องชั่งแบบจอดชั่ง (Static Weighbridge : SWB) โดยรถบรรทุกจะแล่นผ่านสถานีแบบเคลื่อนที่ (WIM) ก่อน ถ้าน้ำหนักไม่เกินกำหนด จะสามารถวิ่งเข้าใช้ทางพิเศษได้ ส่วนรถที่มีน้ำหนักเกินจะต้องเข้าชั่งน้ำหนักอีกครั้ง ที่สถานีแบบจอดชั่ง (SWB) เพื่อน้ำหนักที่มีผลถูกต้องแม่นยำ

7) ระบบควบคุมการจราจรและอำนวยความสะดวก (Traffic Control Surveillance System):

ระบบควบคุมการจราจรและอำนวยความสะดวกของระบบทางหลวงพิเศษ ประกอบด้วย

7.1) ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิดสำหรับตรวจสอบการจราจร (Traffic CCTV System) ออกแบบให้ติดตั้งบนเสาสูงประมาณ 12-15 เมตร ทั้ง 2 ฝั่งของถนน โดยมีระยะห่างระหว่างกล้องในฝั่งถนนเดียวกัน ประมาณ 2.0 กิโลเมตร

7.2) ระบบโทรศัพท์ฉุกเฉิน (Emergency Telephone System) เป็นโทรศัพท์แบบ VOIP Hand Free Operation ออกแบบให้ติดตั้งทั้ง 2 ฝั่งของถนน โดยมีระยะห่างระหว่างโทรศัพท์ในฝั่งถนนเดียวกัน ประมาณ 1.0 กิโลเมตร

7.3) ระบบ IP Phone สำหรับติดต่อสื่อสารภายในและภายนอก ระหว่างอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางและอาคารศูนย์ควบคุมกลาง (Bangyai Control Center (CCB)) ซึ่งตั้งอยู่บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่

7.4) ระบบป้ายปรับเปลี่ยนข้อความ (Variable Message Sign System) ออกแบบเป็นชนิด Full Color LED Technology ติดตั้งก่อนเข้าด่านเก็บค่าผ่านทาง ทั้งขาเข้า และขาออก ในระยะก่อนถึงด่านราว ๆ 1 กิโลเมตร

7.5) ระบบป้ายสัญญาณปรับได้ (Matrix Sign System) ติดตั้งบริเวณเกาะกลางถนน โดยให้มีระยะห่างระหว่างป้าย ประมาณ 2.0 กิโลเมตร

7.6) ระบบนาฬิกา (Clock) สำหรับเพื่อให้ระบบสื่อสารทำงานสัมพันธ์กันได้ ระหว่างอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางและอาคารศูนย์ควบคุมกลาง (Bangyai Control Center (CCB)) ซึ่งตั้งอยู่บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่

7.7) ระบบวิทยุสื่อสาร (Radio Communication System) สำหรับติดต่อสื่อสารกันระหว่างเจ้าหน้าที่ของทางหลวงพิเศษ ตำรวจทางหลวง หน่วยกู้ภัย หรือหน่วยดับเพลิง หน่วยพยาบาลฉุกเฉิน เป็นต้น

7.8) ระบบตรวจจับความเร็วยานพาหนะ (Speed Enforcement System) ออกแบบให้ติดตั้งอุปกรณ์กล้องตรวจจับความเร็ว (Speed Camera) บนเสาสูงประมาณ 3.0 เมตร บริเวณเกาะกลางบน Main Line ทั้งฝั่งขาเข้า และฝั่งขาออก

7.9) ระบบควบคุมการจราจร (Traffic Management System) ทำหน้าที่ตรวจสอบสภาพการจราจร ปริมาณจราจร บนทางหลวงพิเศษโครงการ

7.10) ระบบเครือข่ายสื่อสารข้อมูล (Data Communication Network System) ออกแบบระบบเครือข่ายสื่อสารข้อมูลเป็นแบบ Star Topology โดยใช้สายใยแก้วนำแสงชนิด Single Mode ขนาด 48 Core เชื่อมต่อระหว่างอาคารควบคุมด่าน (TSB) ไปยังอุปกรณ์ควบคุมการจราจรต่าง ๆ เช่น VMS, MS, CCTV, IDS และเชื่อมต่อไปยังศูนย์ควบคุม (CCB) ซึ่งตั้งอยู่บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่

7.11) ระบบแผนที่ภาพ (Graphic Display Panel) เป็นระบบที่ทำหน้าที่ในการแสดงสถานะอุปกรณ์ของระบบควบคุมการจราจรอื่น ๆ ซึ่งประกอบด้วย ระบบป้ายปรับเปลี่ยนข้อความ (Variable Message Sign System : VMS), ระบบป้ายสัญญาณปรับได้ (Matrix Sign System : MS), ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (Traffic CCTV System : CCTV), ระบบโทรศัพท์ฉุกเฉิน (Emergency Telephone System : ETS) พร้อมทั้งสั่งการควบคุมของ และนอกจากนี้ยังสามารถเชื่อมต่อกับศูนย์ควบคุมกลางของกรมทางหลวง ที่อาจจะพัฒนาเป็นศูนย์ควบคุมกลางของกรมทางหลวงในอนาคตได้

8) ระบบกู้ภัยและจัดการจราจรฉุกเฉิน :

ในระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จำเป็นต้องจัดให้มีหน่วยงานที่รับผิดชอบในการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุ และจัดการการจราจร ให้เป็นไปด้วยความสะดวก เรียบร้อย รวดเร็ว และมีความพร้อมในการกู้ภัย หรือแก้ปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ซึ่งภาระหน้าที่ในภาพรวม จะประกอบด้วย

- 9.1) การรับแจ้งเหตุฉุกเฉิน
- 9.2) การเตรียมความพร้อมและเฝ้าระวังเหตุฉุกเฉิน หรืออุบัติเหตุ
- 9.3) การประชาสัมพันธ์ ให้คำแนะนำ และความช่วยเหลือต่อผู้ประสบปัญหา
- 9.4) การให้ความช่วยเหลือต่อผู้ประสบเหตุฉุกเฉิน หรืออุบัติเหตุ
- 9.5) การประสานงานเพื่อการช่วยเหลือ เคลื่อนย้ายยานพาหนะ และการจัดการจราจรฉุกเฉิน
- 9.6) การจัดการ และประสานงานเพื่อดำเนินการตามกฎหมาย

ในการบริหารจัดการเพื่อให้สามารถรับมือกับเหตุฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้นในเส้นทางจะต้องมีการร่วมมือจากหลายฝ่ายด้วยกัน ซึ่งหน่วยงานต่าง ๆ เหล่านี้ ได้แก่

ผู้ให้บริการ Motorway คือกรมทางหลวง โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบ มีหน้าที่ควบคุมและจัดการการจราจร โดยเฝ้าระวัง และควบคุมการจราจรของ Motorway ตลอดจนประสานงานและให้การสนับสนุนตำรวจในกรณีเกิดอุบัติเหตุ

ตำรวจทางหลวง (Highway Police) หรือตำรวจเฉพาะกิจ เช่น ตำรวจทางด่วน มีหน้าที่จัดการในกรณีเกิดอุบัติเหตุในเขตทางที่รับผิดชอบ และควบคุมให้ปฏิบัติตามกฎจราจร

หน่วยกู้ภัย หรือหน่วยดับเพลิง (Rescue/ Fire Brigade) มีหน้าที่ช่วยเหลือผู้คนที่ติดอยู่ในรถที่เกิดอุบัติเหตุ การควบคุมเพลิงไหม้ และการควบคุมสินค้าหรือวัตถุอันตรายมิให้เกิดการลุกลามจนไม่สามารถควบคุมได้

หน่วยพยาบาลฉุกเฉิน (Sanitary Emergency Service) มีหน้าที่ปฐมพยาบาลเบื้องต้น และเคลื่อนย้ายผู้ป่วยไปยังโรงพยาบาลต่อไป

หน่วยช่วยเหลือด้านช่าง (Mechanical Rescue Service) มีหน้าที่ช่วยเหลือด้านเทคนิคเกี่ยวกับยานพาหนะ ความปลอดภัย และการนำรถที่เกิดอุบัติเหตุเสียหายออกจากจุดเกิดเหตุ

หน่วยฉุกเฉินพิเศษเฉพาะทาง (Special Emergency Service)

ภารกิจหรือแนวทางปฏิบัติในกรณีเกิดอุบัติเหตุ หรือเหตุฉุกเฉิน ทางศูนย์ควบคุม Motorway จะต้องดำเนินการรวบรวมข้อมูลและสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ แจ้งหน่วยงานดังกล่าวข้างต้น โดยติดต่อรถกู้ภัย โรงพยาบาล และหน่วยช่วยเหลือด้านช่าง เพื่อช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ และเคลื่อนย้ายรถที่เกิดอุบัติเหตุออกจากผิวจราจร

ในเบื้องต้น องค์ประกอบ (System Component) ของระบบกู้ภัยและการจัดการจราจรฉุกเฉินสำหรับเส้นทางโครงการ จะประกอบไปด้วย

ศูนย์ปฏิบัติการ (Operation Center) ที่ด้านเข้า-ออก บริเวณศูนย์ควบคุมฯ จะประกอบด้วย

- (1) รถยก-ลากจูงขนาดใหญ่พร้อมอุปกรณ์ 1 คัน
- (2) รถยก-ลากจูงขนาดกลางพร้อมอุปกรณ์ 1 คัน
- (3) รถกู้ภัยขนาดกลางพร้อมอุปกรณ์ 1 คัน
- (4) รถดับเพลิงพร้อมอุปกรณ์ 1 คัน
- (5) รถบรรทุกน้ำดับเพลิง 1 คัน
- (6) รถพยาบาลพร้อมอุปกรณ์ 1 คัน
- (7) รถป้อนตรวจการพร้อมอุปกรณ์กู้ภัยและปฐมพยาบาลฉุกเฉิน 1 คัน

หน่วยปฏิบัติการ (Operation Unit) ที่ด้านเข้า-ออกย่อย แต่ละแห่งจะประกอบด้วย

- (1) รถยก-ลากจูงขนาดเล็กพร้อมอุปกรณ์ 1 คัน
- (2) รถป้อนตรวจการพร้อมอุปกรณ์กู้ภัยและปฐมพยาบาลฉุกเฉิน 1 คัน

9) ระบบไฟฟ้า :

หลอดไฟสำหรับโครงการนี้ เลือกใช้หลอดชนิดโซเดียมแรงดันสูง (High Pressure Sodium) ซึ่งมีประสิทธิภาพในการมองเห็นได้เป็นอย่างดี โดยมีการจัดวางตำแหน่งดวงโคม เพื่อให้ได้ความเข้มของการส่องสว่างเฉลี่ยบนผิวทางประมาณ 20-23 ลักซ์ (ความเข้มเฉลี่ยต่ำสุดแนวราบ ลูเมนต่อตารางเมตร) ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง โดยมีรูปแบบของเสาไฟถนน 2 แบบคือ

9.1) เสาไฟถนนแบบมีท้าวแขน จะเป็นแบบเสาเหล็กปลายเรียว สูง 9 และ 14 เมตร ท้าวแขนแบบกิ่งเดี่ยว หรือหัวเสา โดยจะพิจารณาตามตำแหน่งการติดตั้งของเสาไฟ ซึ่งขึ้นอยู่กับความกว้างของถนน โดยเป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง

9.2) เสาไฟถนนแบบ High-Mast ที่มีความสูง 25 และ 30 เมตร ซึ่งจะติดตั้งในบริเวณที่มีความกว้างของถนนมาก เช่น บริเวณด่านเก็บเงินส่วนการควบคุมการเปิด-ปิด (Lighting Control System) สามารถควบคุมได้ 3 รูปแบบด้วยกันคือ

- 9.2.1) การควบคุมด้วยสวิทช์แสง (Photo Switch)
- 9.2.2) การควบคุมด้วยการตั้งเวลาเปิด-ปิด (Timer Switch)
- 9.2.3) การควบคุมด้วยบุคคล (Manual Switch)

โดยการควบคุมทั้ง 3 รูปแบบนี้จะสามารถเลือกสั่งการและตรวจสอบได้จากศูนย์ควบคุมหลักที่อาคารควบคุมเส้นทาง Center Control Building (CCB.) ซึ่งตั้งอยู่บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่

2.1.2 รูปแบบการพัฒนาโครงการที่ก่อสร้างจริง

การก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการปัจจุบัน มีจุดเริ่มต้นที่ กม.0+000 และสิ้นสุดที่ กม.96+410 ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี แบ่งงานก่อสร้างออกเป็น 23 ตอน ภายใต้ชื่อโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 1-ตอน 23

1) รูปแบบทางหลวงพิเศษ

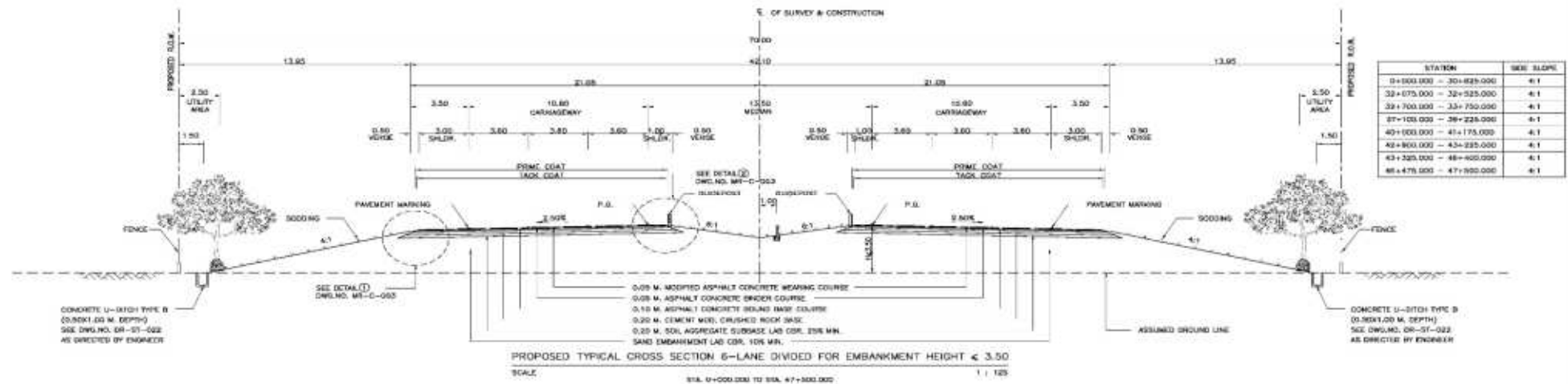
1.1) รูปแบบทางหลวงพิเศษทั่วไป :

1.1.1) รูปแบบที่ 1 : พื้นผิวจราจรเป็นแบบลาดยาง (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) แนวเส้นทางที่ก่อสร้างในรูปแบบนี้ ได้แก่ แนวเส้นทางระหว่าง กม.2+750 (ตอน 2) ถึง กม.47+500 (ตอน 14)

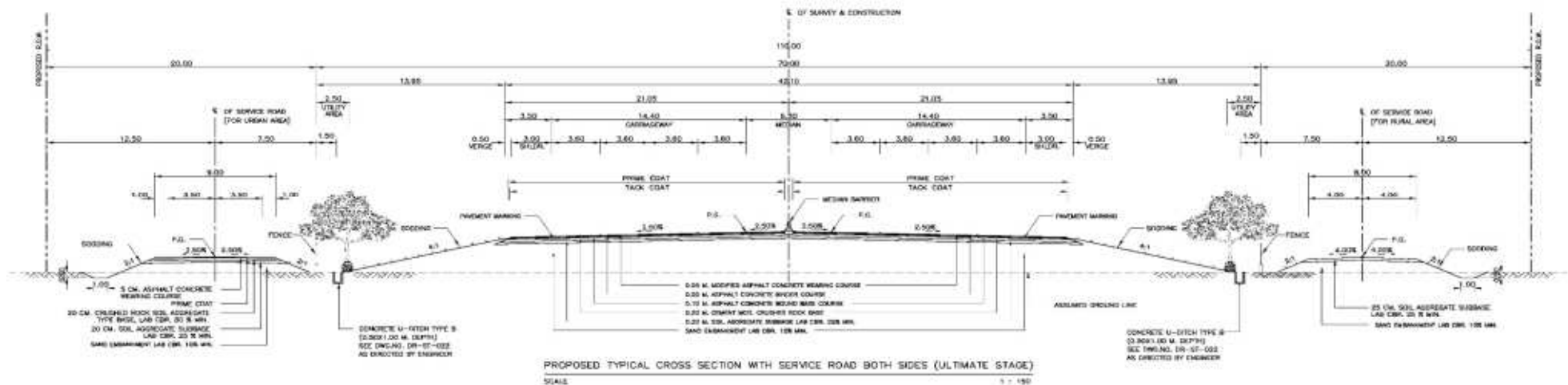
1.1.2) รูปแบบที่ 2 : พื้นผิวจราจรเป็นแบบลาดยาง (Asphalt Wearing Course) ขนาด 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ) กว้างช่องละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 3.00 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร พร้อมขอบทางข้างละ 0.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางถนนแบบ Depressed Median กว้าง 17.70 เมตร แนวเส้นทางที่ก่อสร้างในรูปแบบนี้ ได้แก่ แนวเส้นทางระหว่าง กม.47+500 (ตอน 14) ถึง กม.96+410 (ตอน 23)

1.2) รูปตัดทางหลวงพิเศษแบบทางยกระดับ :

ในการก่อสร้างโครงการในครั้งนี้ มีรูปแบบทางหลวงพิเศษแบบทางยกระดับ บริเวณจุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ระหว่าง กม.1+475 ถึง กม.2+750 (ตอน 1 ถึง ตอน 2 ตอนต้น) ซึ่งมีความกว้างของสะพานรวมผิวจราจรทางหลวงพิเศษและไหล่ทางกว้างรวมกัน 15.30 เมตร ประกอบด้วย ช่องจราจรกว้าง ช่องละ 3.60 เมตร จำนวน 3 ช่องจราจร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 3.00 เมตร และไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร และมีราวสะพานกว้าง 0.50 เมตร



(ก) รูปแบบทางหลวงพิเศษทั่วไป (จำนวน 6 ช่องจราจร) ในช่วง กม.2+750 (ตอน 2) ถึง กม.47+500 (ตอน 14)



(ข) รูปแบบทางหลวงพิเศษทั่วไป (จำนวน 4 ช่องจราจร) ในช่วง กม.47+500 (ตอน 14) ถึง กม.96+410 (ตอน 23)

รูปที่ 2.1.2-1 รูปแบบทางหลวงพิเศษทั่วไปที่ก่อสร้างจริง

2) ทางแยกต่างระดับ

ในการก่อสร้างครั้งนี้ มีการก่อสร้างทางแยกต่างระดับรวมทั้งสิ้น 8 แห่ง ดังนี้ (รูปที่ 2.1.2-2)

2.1) ทางแยกต่างระดับบางใหญ่ (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 9 และทางหลวงหมายเลข 302) : เป็นทางแยกต่างระดับบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการตัดกับทางหลวงหมายเลข 9 ด้านตะวันตก มีรูปแบบเป็น Directional Ramp และมีด่านเก็บค่าธรรมเนียนผ่านทางที่บริเวณ กม.2+750 ซึ่งอยู่ในการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 2

2.2) ทางแยกต่างระดับนครชัยศรี (ทางหลวงหมายเลข 3323) : เป็นทางแยกต่างระดับตัดกับทางหลวงหมายเลข 3323 เพื่อเชื่อมเข้าสู่ อำเภอนครชัยศรี มีรูปแบบเป็น Double Trumpet Type และมีด่านเก็บค่าผ่านทางอยู่ตรงกลาง ซึ่งอยู่ในการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 7

2.3) ชุมทางต่างระดับนครชัยศรี (ทางหลวงพิเศษหมายเลข 8) : เป็นทางแยกต่างระดับตัดกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ โดยมีรูปแบบเป็น Partial Clover leaf มีช่องวงเลี้ยวขวาแบบ Loop Ramps 2 ด้าน และแบบ Directional Ramp 2 ด้าน ซึ่งอยู่ในการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 9

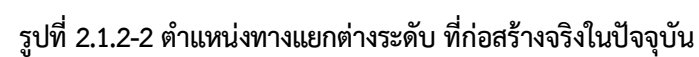
2.4) ทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันออก (ทางหลวงหมายเลข 3036) : เป็นทางแยกต่างระดับตัดกับทางหลวงหมายเลข 3036 เพื่อเชื่อมเข้าสู่จังหวัดนครปฐม ฝั่งตะวันออก มีรูปแบบเป็น Double Trumpet Type และมีด่านเก็บค่าผ่านทางอยู่ตรงกลาง ซึ่งอยู่ในการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11

2.5) ทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันตก (ทางหลวงหมายเลข 321) : เป็นทางแยกต่างระดับตัดกับทางหลวงหมายเลข 321 เพื่อเชื่อมเข้าสู่ จังหวัดนครปฐม ฝั่งตะวันตก มีรูปแบบเป็น Double Trumpet Type และมีด่านเก็บค่าผ่านทางอยู่ตรงกลาง ซึ่งอยู่ในการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 13

2.6) ทางแยกต่างระดับท่ามะกา (ทางหลวงหมายเลข 3394) : เป็นทางแยกต่างระดับตัดกับทางหลวงหมายเลข 3394 เพื่อเชื่อมเข้าสู่ อำเภอท่ามะกา จังหวัดกาญจนบุรี มีรูปแบบเป็น Double Trumpet Type และมีด่านเก็บค่าผ่านทางอยู่ตรงกลาง ซึ่งอยู่ในการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 17

2.7) ทางแยกต่างระดับท่าม่วง (ทางหลวงหมายเลข 3081) : เป็นทางแยกต่างระดับตัดกับทางหลวงหมายเลข 3081 เพื่อเชื่อมเข้าสู่ อำเภอท่าม่วง จังหวัดกาญจนบุรี มีรูปแบบเป็น Double Trumpet Type และมีด่านเก็บค่าผ่านทางอยู่ตรงกลาง ซึ่งอยู่ในการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 20

2.8) ทางแยกต่างระดับกาญจนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 324) : เป็นทางแยกต่างระดับบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 324 เข้าสู่ จังหวัดกาญจนบุรี มีรูปแบบเป็น Trumpet Type และมีด่านเก็บค่าผ่านทาง ที่บริเวณ กม.95+000 ซึ่งอยู่ในการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 23

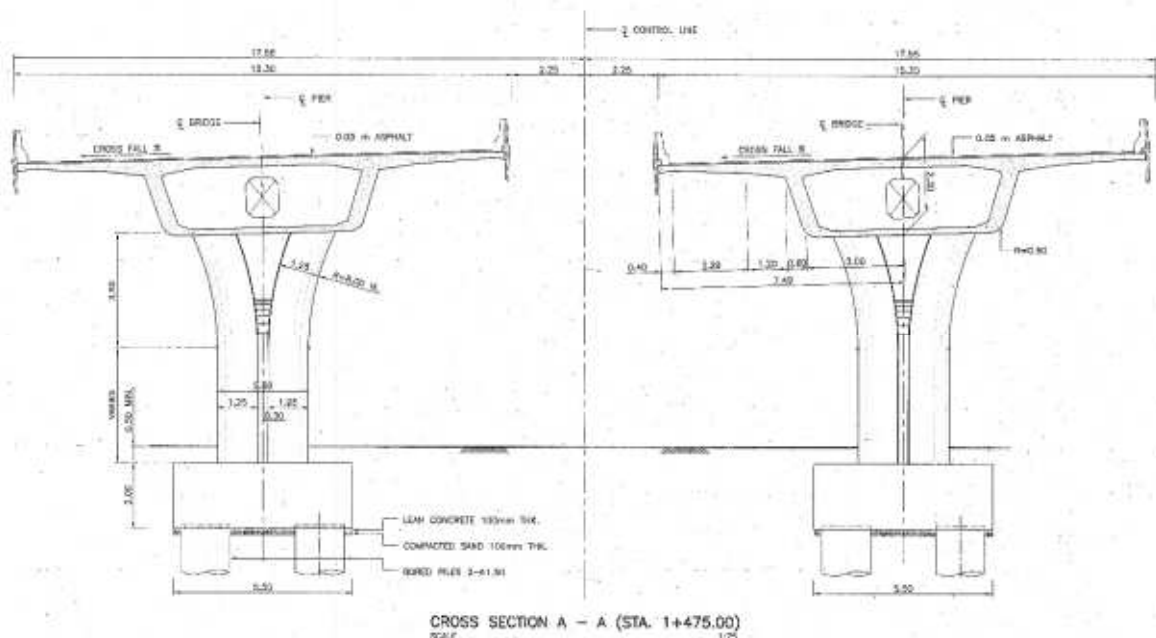


3) โครงสร้างสะพาน

3.1) โครงสร้างทางยกระดับ (Viaduct) :

ในการก่อสร้างโครงการปัจจุบัน มีการก่อสร้างทางยกระดับเฉพาะแนวเส้นทางหลัก (Main Line) / ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ตอน 1-ตอน 23) โดยมีความยาวช่วงมาตรฐาน 45 และ 50 เมตร เป็นสะพานรูปแบบ Box Girder มีความหนา 2.30 เมตร มีระยะความกว้างของสะพานวัดจากขอบนอกของราวกันตกได้ 11.75, 12.20, 15.30 และ 15.80 เมตร เพื่อรองรับการจราจรขนาด 2 และ 3 ช่องการจราจร โครงสร้างส่วนล่างเป็นเสารูปตัว Y รองรับด้วยเสาเข็มเจาะขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.50 เมตร (รูปที่ 2.1.2-3) โดยแนวเส้นทางที่ก่อสร้างด้วยรูปแบบนี้ ประกอบด้วย

- 3.1.1) ทางยกระดับบางใหญ่ กม.0+700 ถึง กม.2+750 (โครงการฯ ตอน 2)
- 3.1.2) ทางยกระดับข้ามคลองประปามหาสวัสดิ์ กม.4+600 ถึง กม.5+475 (โครงการฯ ตอน 3)
- 3.1.3) ทางยกระดับข้ามคลองประปา กม.88+300 ถึง กม.89+075 (โครงการฯ ตอน 22)

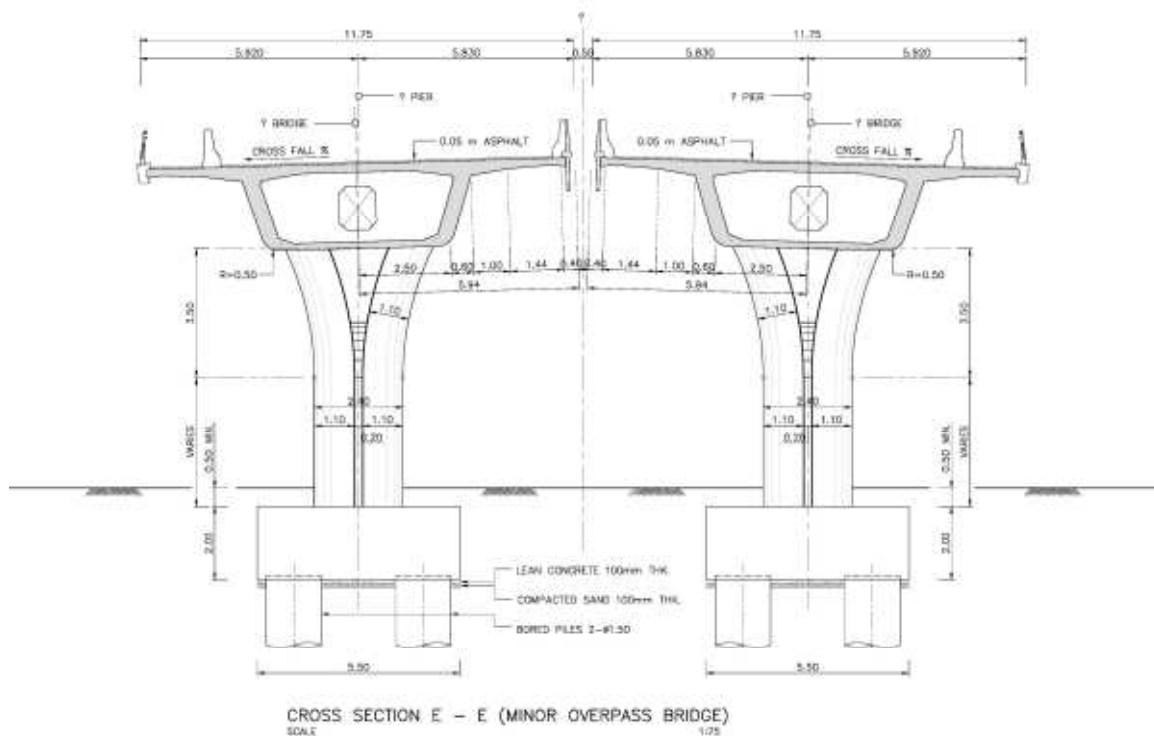


รูปที่ 2.1.2-3 รูปแบบทางหลวงพิเศษแบบทางยกระดับ (Viaduct) ที่ก่อสร้างจริงในปัจจุบัน

3.2) โครงสร้างสะพานข้ามทางหลวงพิเศษ (Minor Overpass Bridge) :

มีพื้นเป็นแบบลาดยาง (Asphalt) มีระยะความกว้างของสะพานวัดจากขอบนอกของราวกันตก เท่ากับ 11.75 เมตร และมีความกว้างรวมไหล่ทางเท่ากับ 12 เมตร มีโครงสร้างด้านล่างเป็นเสารูปตัว Y รองรับด้วยเสาเข็มเจาะขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.50 เมตร (รูปที่ 2.1.2-4) โดยมีตำแหน่งก่อสร้างสะพานข้ามทางหลวงพิเศษทั้งสิ้น 9 แห่ง ได้แก่

- (1) กม.24+128 ทางหลวงหมายเลข 3233 ซึ่งอยู่ในโครงการฯ ตอน 7
- (2) กม.29+560 ถนนขององค์การบริหารส่วนจังหวัดนครปฐม ซึ่งอยู่ในโครงการฯ ตอน 9
- (3) กม.38+350 ทางหลวงหมายเลข 3036 ซึ่งอยู่ในโครงการฯ ตอน 11
- (4) กม.46+475 ถนนลาดยาง ซึ่งอยู่ในโครงการฯ ตอน 14
- (5) กม.49+751 ถนนลาดยาง ซึ่งอยู่ในโครงการฯ ตอน 14
- (6) กม.60+369 ทางหลวงหมายเลข 2005 ซึ่งอยู่ในโครงการฯ ตอน 16
- (7) กม.64+125 ถนนเลียบริดจอลสะพาน ซึ่งอยู่ในโครงการฯ ตอน 17
- (8) กม.71+275 ทางหลวงหมายเลข 3453 ซึ่งอยู่ในโครงการฯ ตอน 19
- (9) กม.92+801 ทางหลวงหมายเลข 3084 ซึ่งอยู่ในโครงการฯ ตอน 23



รูปที่ 2.1.2-4 รูปแบบสะพานข้ามทางหลวงพิเศษ (Minor Overpass Bridge) ที่ก่อสร้างจริงในปัจจุบัน

3.3) โครงสร้างสะพานข้ามทางหลวงแผ่นดิน (Overpass Bridge) :

รูปแบบของโครงสร้างสะพานข้ามทางหลวงแผ่นดิน ตามแนวเส้นทางสายหลัก แบ่งออกเป็น 2 ช่วง ตามลักษณะภูมิประเทศและการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังนี้

3.3.1) ช่วงบางใหญ่-บ้านโป่ง : เป็นสะพานที่มีระดับความสูงของสะพานโดยทั่วไป ประมาณ 8-10 เมตร ระยะความกว้างของสะพานวัดจากขอบนอกของราวกันตกเท่ากับ 15.80 เมตร รองรับจราจรขนาด 3 ช่องจราจร โครงสร้างส่วนล่างเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กเสาเข็ม โดยแบ่งเป็น 2 แบบ คือ (รูปที่ 2.1.2-5)

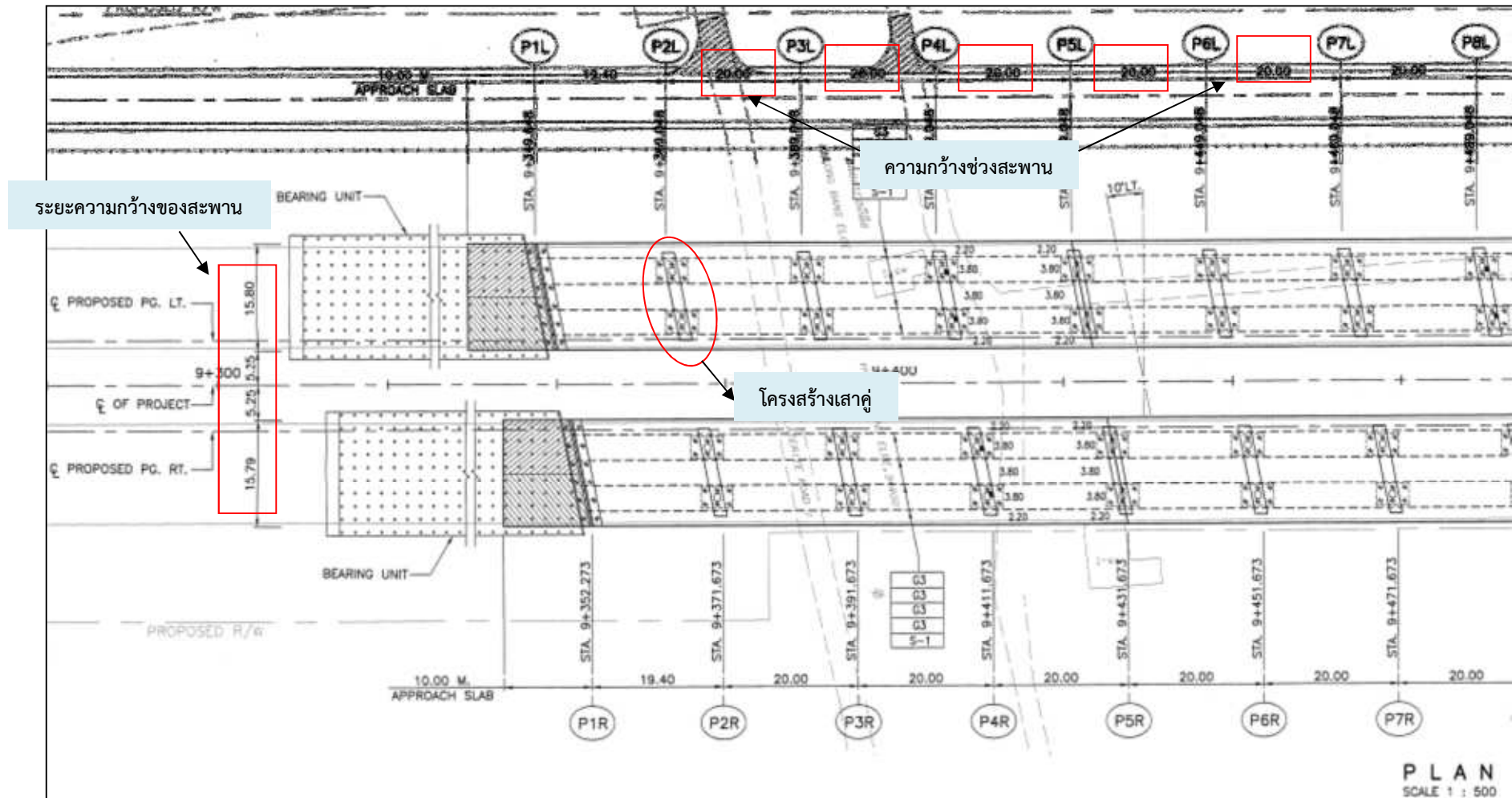
(1) *Mainline bridge type II* : ความกว้างสะพานช่วงละ 20 เมตร ช่องจราจรกว้างช่วงละ 3.60 เมตร

(2) *Mainline bridge type III* : ความกว้างสะพานช่วงละ 30 เมตร ช่องจราจรกว้างช่วงละ 3.80 เมตร

3.3.2) ช่วงบ้านโป่ง-กาญจนบุรี : เป็นสะพานที่มีระยะความกว้างของสะพานวัดจากขอบนอกของราวกันตกเท่ากับ 12.20 เมตร รองรับจราจรขนาด 2 ช่องจราจร โครงสร้างส่วนล่างเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กเสาเดี่ยว โดยแบ่งเป็น 2 แบบ คือ (รูปที่ 2.1.2-6)

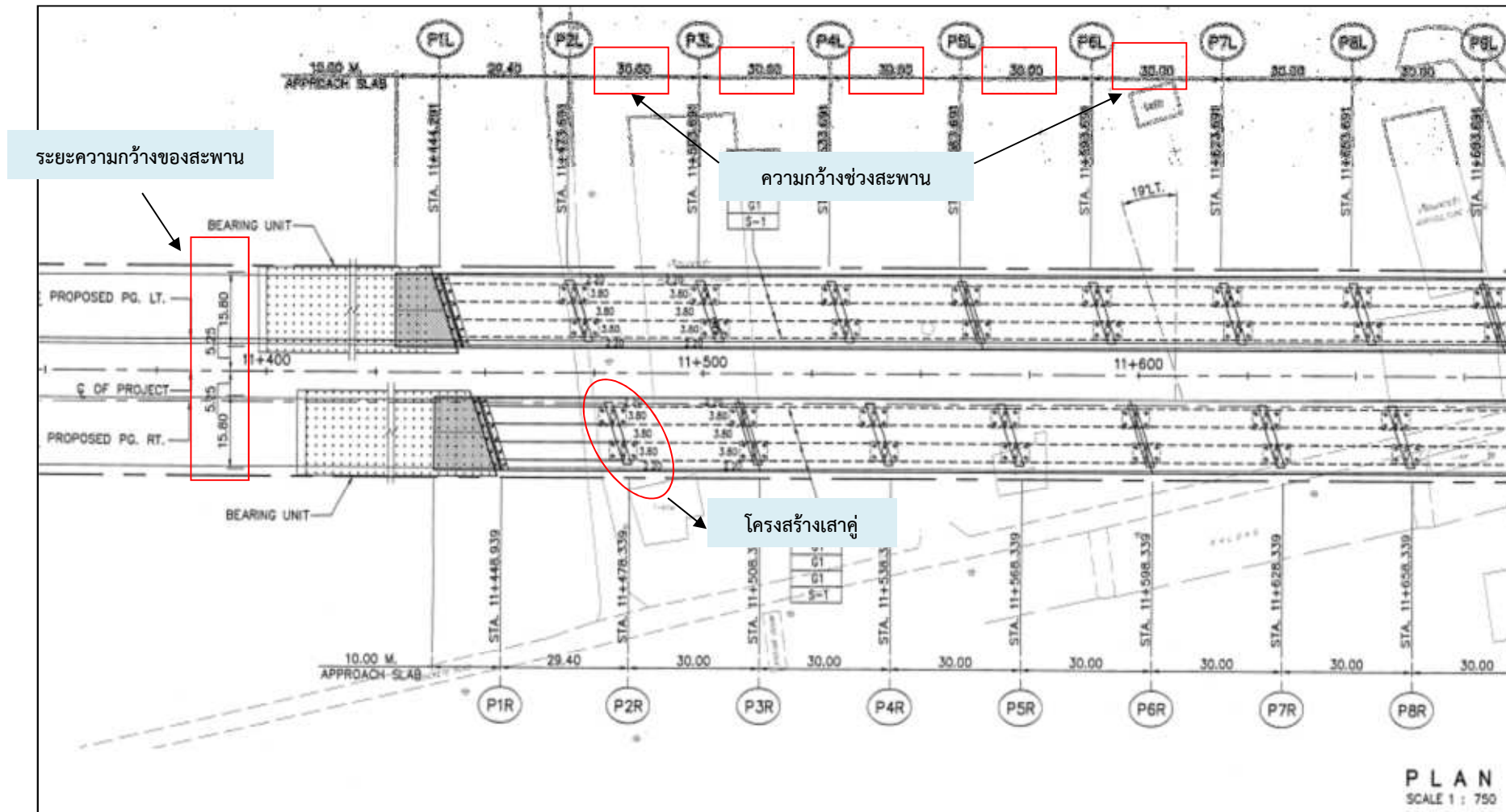
(1) *Mainline bridge type II* : ความกว้างสะพานช่วงละ 20 เมตร ช่องจราจรกว้างช่วงละ 3.90 เมตร

(2) *Mainline bridge type III* : ความกว้างสะพานช่วงละ 30-40 เมตร ช่องจราจรกว้างช่วงละ 3.90 เมตร



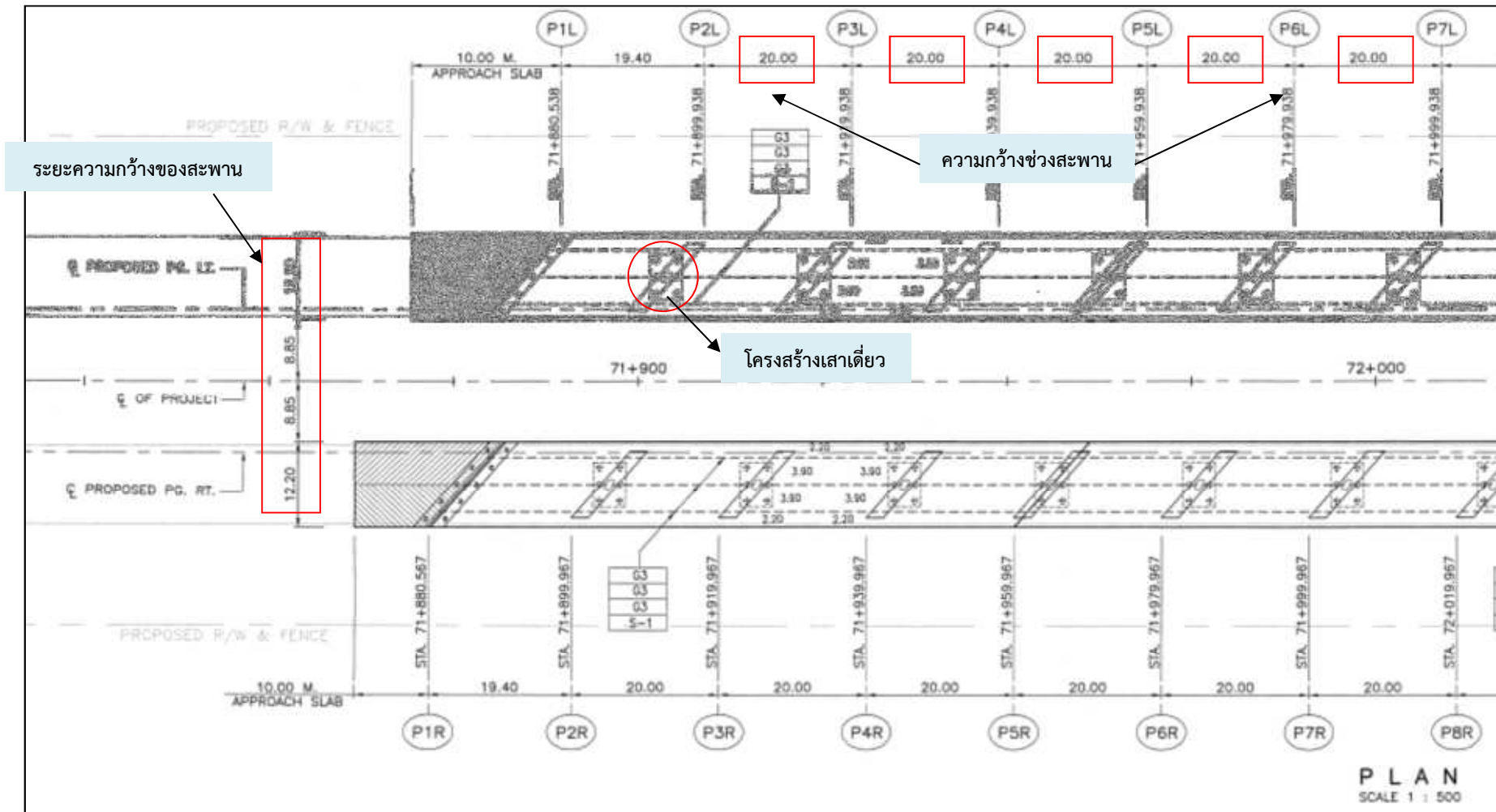
(ก) รูปแบบ Mainline Bridge Type II

รูปที่ 2.1.2-5 รูปแบบสะพานข้ามทางหลวงท้องถิ่น (Overpass Bridge) ช่วงบางใหญ่-บ้านโป่ง



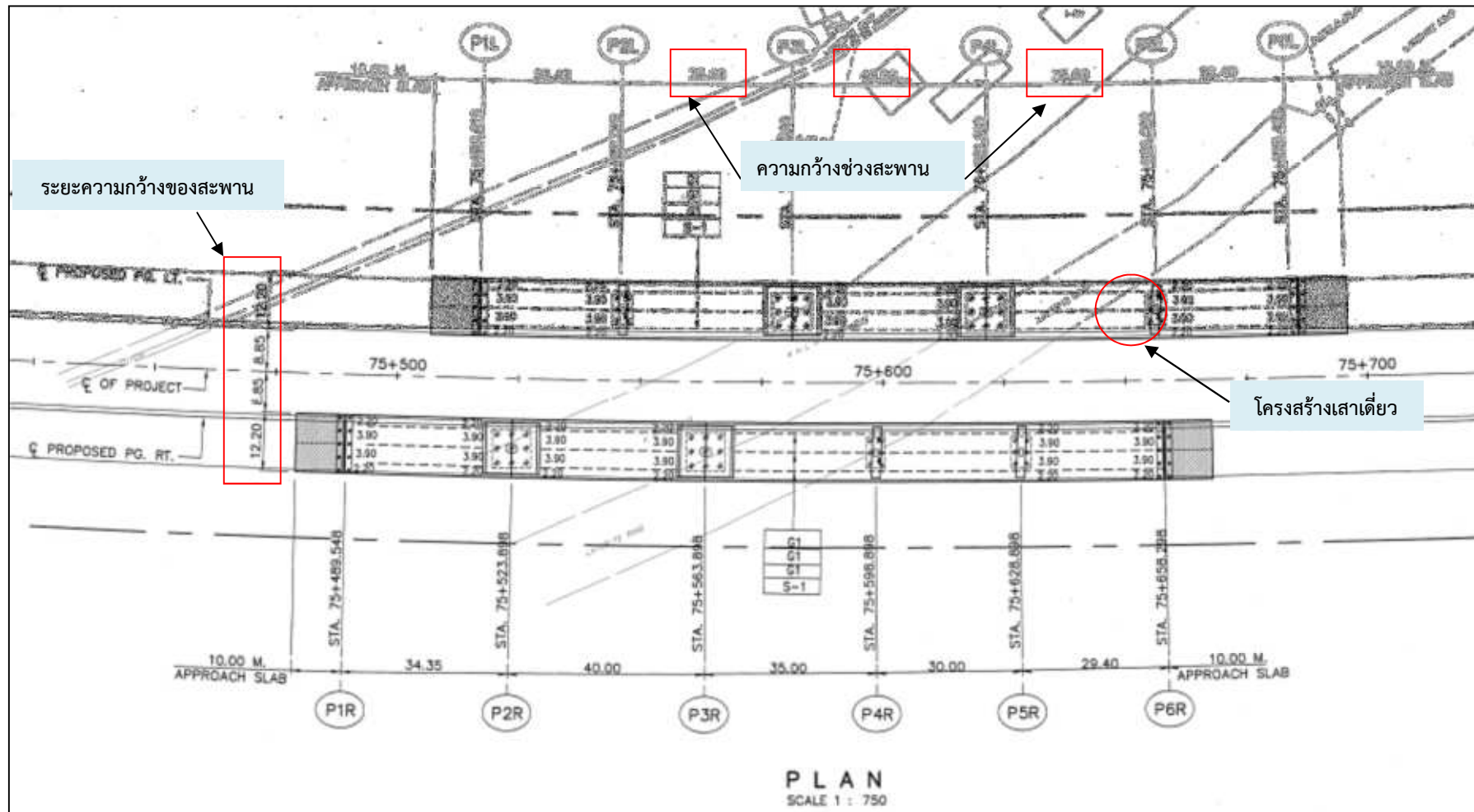
(ข) รูปแบบ Mainline Bridge Type III

รูปที่ 2.1.2-5 รูปแบบสะพานข้ามทางหลวงท้องถิ่น (Overpass Bridge) ช่วงบางใหญ่-บ้านโป่ง (ต่อ)



(ก) รูปแบบ Mainline Bridge Type II

รูปที่ 2.1.2-6 รูปแบบสะพานข้ามทางหลวงท้องถิ่น (Overpass Bridge) ช่วงบ้านโป่ง-กาญจนบุรี

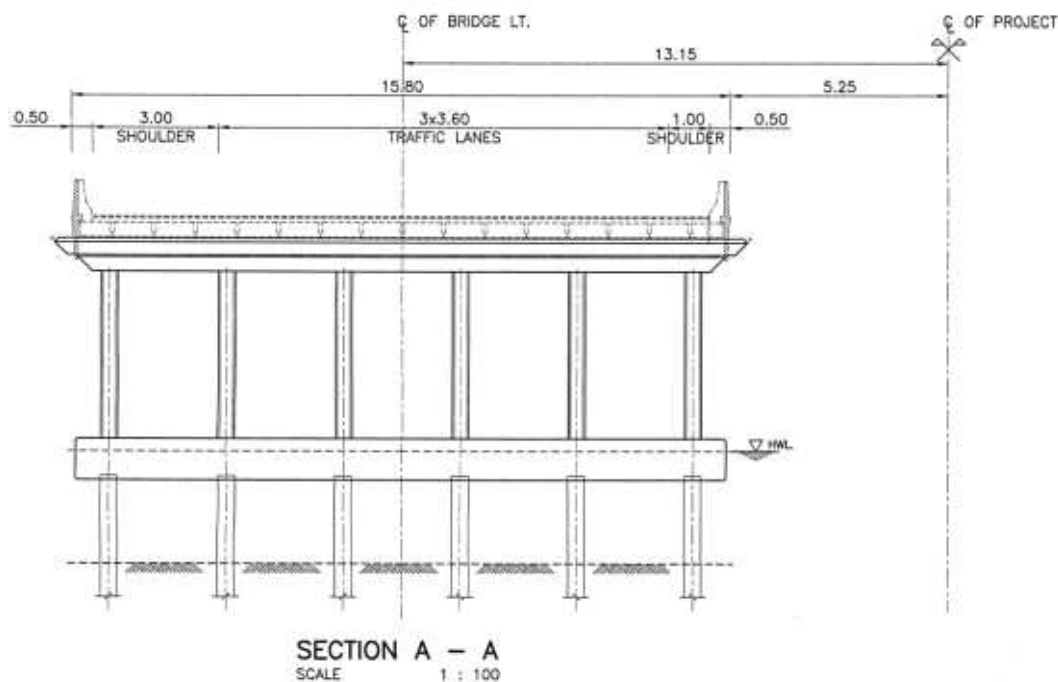


(ข) รูปแบบ Mainline Bridge Type III

รูปที่ 2.1.2-6 รูปแบบสะพานข้ามทางหลวงท้องถิ่น (Overpass Bridge) ช่วงบ้านโป่ง-กาญจนบุรี (ต่อ)

3.4) โครงสร้างสะพานช่วงสั้น (Minor Bridge) :

ในการก่อสร้างโครงการปัจจุบัน มีการก่อสร้างสะพานช่วงสั้นเฉพาะแนวเส้นทางหลัก (Main Line) โดยมีความกว้างของสะพานวัดจากขอบนอกของราวกันตกเท่ากับ 15.80 เมตร (รวมไหล่ทาง ด้านใน 1 เมตร และด้านนอก 3 เมตร) รองรับการจราจรขนาด 3 ช่องการจราจร กว้างช่องละ 3.60 เมตร ซึ่งตรงกับรูปแบบการก่อสร้างแบบ Main bridge type I (รูปที่ 2.1.2-7)

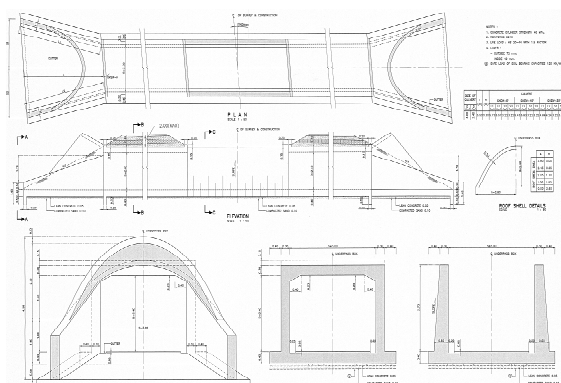


รูปที่ 2.1.2-7 รูปแบบสะพานช่วงสั้น ที่ก่อสร้างจริงในปัจจุบัน

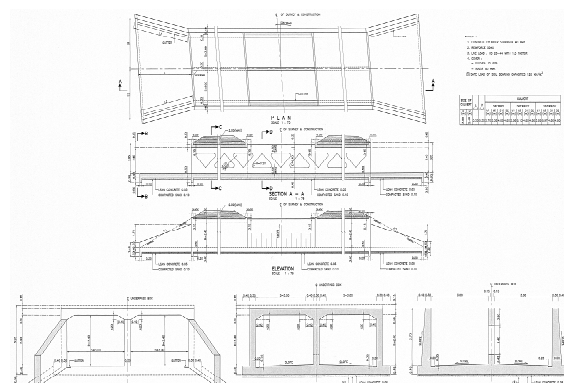
3.5) ทางลอด (Underpass) :

มีการก่อสร้างทางลอดแบบท่อลอดเหลี่ยม บนแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี รวมทั้งสิ้น 14 แห่ง ดังนี้ (รูปที่ 2.1.2-8)

- (1) ท่อลอดเหลี่ยมขนาด 1-3.0X2.40 เมตร จำนวน 10 แห่ง
- (2) ท่อลอดเหลี่ยมขนาด 2-3.00 X 2.40 เมตร จำนวน 4 จุด



ท่อลอดเหลี่ยมขนาด 1-3.0X2.40 เมตร



ท่อลอดเหลี่ยมขนาด 2-3.0X2.40 เมตร

รูปที่ 2.1.2-8 รูปแบบทางลอด (Underpass) ที่ก่อสร้างจริงในปัจจุบัน

3.6) 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 1	-	-	-	-	-
ตอน 2	0+000	2+052	LT	1+340	3+347
	0+000	0+628	RT	3+320	3+951
	0+000	0+128	LT	3+978	4+100
	0+000	0+135	LT	4+215	4+350
	0+000	0+085	RT	4+275	4+360
ตอน 3	0+000	0+062	LT	4+417	4+479
	0+000	0+071	RT	4+400	4+471
	0+000	0+490	LT	4+500	4+990
	0+000	1+085	LT	5+050	6+135
	0+000	1+550	LT	7+450	9+000
	0+000	0+152	RT	8+090	8+242
ตอน 4	-	-	-	-	-
ตอน 5	0+000	0+670	LT	13+229	13+899
	0+000	0+701	RT	13+250	13+951
	0+000	0+609	LT	16+280	16+637
ตอน 6	17+925	20+200	LT	-	-
	0+000	2+400	LT	-	-
ตอน 7	0+000	2+921	LT/RT	25+400	24+750
	0+000	2+316	LT	24+150	24+700
	4+755	4+239	RT	4+750	4+250
ตอน 8	0+000	0+278	RT	25+461	25+733
	0+000	0+307	LT	25+411	25+703
	0+000	0+742	RT	27+632	28+371
	0+000	0+164	LT	28+371	28+338
	0+000	2+145	LT/RT	27.615	29+159
ตอน 9	0+000	0+600	RT	29+550	30+150
	0+000	0+500	LT	29+575	30+075
ตอน 10	1+276	1+286	RT	31+276	31+286
	1+904	1+914	RT	31+904	31+914
	1+185	1+205	LT	31+185	31+205
	1+866	1+876	LT	31+866	31+876
	0+041	0+061	RT	33+791	33+811
	0+030	0+050	RT	33+780	33+800
	0+328	0+338	LT	34+828	34+838
	0+311	0+321	RT	34+811	34+821

ตารางที่ 2.1.2-1 ทางบริการของโครงการ (ต่อ)					
ตอนก่อสร้าง	Service Road			ตำแหน่ง กม.ของ Service Road เมื่อเทียบกับ Main Road	
	กม.	กม.	LT/RT	กม.	กม.
ตอน 11	1+743	2+162	RT	37+475	37+055
	0+000	0+571	RT	38+350	37+775
	0+000	0+219	LT	38+375	38+150
	1+400	2+521	LT	35+900	37+025
	1+400	3+000	RT	35+900	37+500
ตอน 12	41+150	41+750	RT	0+000	0+570
	42+750	43+200	RT	0+000	0+419
ตอน 13	0+000	2+118	RT/LT	INTERCHANGE	
	0+000	1+448	RT/LT		
	0+000	0+858	RT		
ตอน 14	0+000	1+644	RT	46+400	-
	0+000	0+987	LT	48+000	-
ตอน 15	0+000	0+817	RT/LT	51+500	51+950
	0+000	0+230	RT	54+200	54+450
ตอน 16	0+000	0+984	LT	57+611	58+596
ตอน 17	0+000	1+149	RT	60+989	61+134.
	0+000	2+299	LT	INTERCHANGE กม.64+700	
	0+000	0+832	LT		
	0+000	0+641	LT		
ตอน 18	0+000	0+163	LT-RT	65+500	65+650
	0+000	0+279	RT	65+600	65+830
	0+000	0+095	RT	66+690	66+786
	0+000	0+475	LT	66+835	67+310
	0+000	0+464	RT	69+100	69+564
	0+000	0+105	LT	69+525	69+630
ตอน 19	0+000	0+509	RT	70+803	71+274
	0+000	0+120	LT	71+038	71+158
	0+000	0+186	LT	73+835	74+022
	0+000	0+210	RT	74+429	74+639
	0+000	0+145	LT	74+836	74+981
	0+000	0+115	RT	74+872	74+988
ตอน 20	0+300	0+500	LT	77+334	77+533
	0+300	0+500	LT	77+728	78+028
	0+025	0+600	LT	77+996	78+192
ตอน 21	-	-	-	-	-
ตอน 22	1+098	1+184	RT	87+000	87+086
	0+243	0+723	LT	87+000	87+480

ตารางที่ 2.1.2-1 ทางบริการของโครงการ (ต่อ)					
ตอนก่อสร้าง	Service Road			ตำแหน่ง กม.ของ Service Road เมื่อเทียบกับ Main Road	
	กม.	กม.	LT/RT	กม.	กม.
ตอน 23	0+000	2+044	LT	94+775	96+410
	0+000	1+767	RT	94+775	96+410
	0+000	0+974	-	96+410	-
	0+000	1+097	-	94+275	94+775

4) ระบบด่านเก็บค่าผ่านทาง (Toll Plaza) :

ตลอดแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ในครั้งนี้ มีการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางออก ระบบทางหลวงพิเศษ รวม 8 แห่ง ใช้ระบบเก็บค่าผ่านทางระบบปิด Closed System จ่ายค่าผ่านทางตามระยะทางที่ด่านขาออก) แบ่งออกเป็น ระบบเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสด (Manual Toll Collection : MTC) และระบบจัดการเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) โดยตลอดแนวเส้นทางโครงการมีด่านเก็บค่าผ่านทางและทางเข้า-ออก ระบบทางหลวงพิเศษ รวม 8 แห่ง ได้แก่

- 4.1) ทางแยกต่างระดับบางใหญ่ (เข้า-ออก ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9)
- 4.2) ทางแยกต่างระดับนครชัยศรี (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 3323)
- 4.3) ชุมทางต่างระดับนครชัยศรี(ศิริษะทอง) (เข้า-ออก ทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 นครปฐม-ชะอำ)
- 4.4) ทางแยกต่างระดับนครปฐม ฝั่งตะวันออก (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 3036)
- 4.5) ทางแยกต่างระดับนครปฐม ฝั่งตะวันตก (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 321)
- 4.6) ทางแยกต่างระดับท่ามะกา (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 3394)
- 4.7) ทางแยกต่างระดับท่าม่วง (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 3081)
- 4.8) ทางแยกต่างระดับกาญจนบุรี (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 324)

ด่านเก็บค่าผ่านทาง	จำนวนช่องเก็บค่าผ่านทาง					
	ทางเข้า (Entry Lanes)			ทางออก (Exit Lanes)		
	MTC	ETC	รวม	MTC	M-Flow	รวม
1. ด่านบางใหญ่	-	-	-	12	4	16
2. ด่านนครชัยศรี	-	-	-	5	2	7
3. ด่านชุมทางนครชัยศรี (ศิริษะทอง)	-	-	-	2	2	4
4. ด่านนครปฐม ฝั่งตะวันออก	-	-	-	3	2	5
5. ด่านนครปฐม ฝั่งตะวันตก	-	-	-	3	2	5
6. ด่านท่าม่วง	-	-	-	3	2	5
7. ด่านท่ามะกา	-	-	-	3	2	5
8. ด่านกาญจนบุรี	-	-	-	4	3	7
รวม	-	-	-	35	19	54

5) พื้นที่บริการทางหลวงพิเศษ :

ตลอดแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ได้มีการกำหนดพื้นที่ก่อสร้างจุดพักรถ เป็นระยะๆ โดยตลอดแนวเส้นทางโครงการ มีจุดพักรถ 2 ประเภท รวมทั้งสิ้น 3 แห่ง ดังนี้

5.1) **พื้นที่บริการทางหลวง (Service Area) :** เป็นจุดพักรถขนาดกลาง ประกอบด้วย พื้นที่ปั้มน้ำมัน ร้านค้า ร้านอาหาร ร้านเครื่องดื่ม ห้องสุขา ที่จอดรถ ศาลาพักผ่อน และศูนย์บริการข้อมูลทางหลวง โดยได้จัดให้มีการก่อสร้างพื้นที่บริการทางหลวง รวม 2 แห่ง ได้แก่

- กม.19+500 บริเวณตำบลดอนแฝก อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม มีขนาดพื้นที่ 140 ไร่
- กม.47+300 บริเวณตำบลโพรงมะเดื่อ อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม มีขนาดพื้นที่ 110

ไร่

5.2) **ที่พักริมทาง (Rest Area) :** เป็นจุดพักรถขนาดเล็ก ประกอบด้วย พื้นที่ร้านเครื่องดื่ม ห้องสุขา ที่จอดรถ และศาลาพักผ่อน โดยตลอดแนวเส้นทางโครงการ มีพื้นที่ก่อสร้างที่พักริมทาง จำนวน 1 แห่ง บริเวณ กม.70+900 บริเวณตำบลดอนชะเอน อำเภอดำรงวิทยารุฉินารายณ์ จังหวัดกาฬสินธุ์ มีขนาดพื้นที่ 85 ไร่

2.1.3 การเปรียบเทียบรูปแบบการพัฒนาโครงการ

จากการตรวจสอบรูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน พบว่า ส่วนใหญ่มีความสอดคล้องกับที่ได้เสนอแนะไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ฉบับผ่านความเห็นชอบในปี พ.ศ.2559 โดยสาเหตุของการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างส่วนใหญ่ เป็นการเปลี่ยนแปลงเพื่อลดผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง และเพิ่มความสะดวกสบายต่อประชาชนในพื้นที่ หรือผู้ที่สัญจรผ่านแนวเส้นทางโครงการ รวมทั้ง เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบด้วย กรมชลประทาน การรถไฟแห่งประเทศไทย และกรมทางหลวงชนบท โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่

2.1.3-1 และตารางที่ 2.1.3-2

ตารางที่ 2.1.3-1 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางสายหลักของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
1. รูปแบบทางหลวงโครงการ 1.1 ทางหลวงพิเศษทั่วไป 1.1.1 กม.2+750 ถึง กม.47+500 ระยะทาง 44.750 กิโลเมตร มีเขตทางกว้าง 70 เมตร เป็นทางหลวงพิเศษขนาด 6 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ความกว้างช่องจราจรละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านนอก 3.00 เมตร ไหล่ทางด้านใน 1.00 เมตร พร้อมขอบทางข้างละ 0.50 เมตร เกาะกลางแบบ Depressed Median กว้าง 10.50 เมตร โดยความลาดชันของเกาะกลางใช้ Slope 6:1	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
1.1.2 กม.47+500 – กม.96+410 ระยะทาง 48.910 กิโลเมตร มีเขตทางกว้าง 70 เมตร เป็นทางหลวงพิเศษขนาด 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ความกว้างช่องจราจรละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านนอก 3.00 เมตร ไหล่ทางด้านใน 1.00 เมตร พร้อมขอบทางข้างละ 0.50 เมตร เกาะกลางแบบ Depressed Median กว้าง 17.70 เมตร โดยความลาดชันของเกาะกลางใช้ Slope 6:1	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
1.2 ทางหลวงพิเศษแบบทางยกระดับ ช่วงกม. 0+000 ถึง กม. 2+750 โดยมีความกว้างของสะพานรวมผิวจราจรทางหลวงพิเศษและไหล่ทางกว้างรวมกัน 15.30 เมตร ซึ่งประกอบด้วยช่องจราจรจำนวน 3 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านนอก 3.00 เมตร และไหล่ทางด้านใน 1.00 เมตร และมีราวสะพานกว้าง 0.50 เมตร	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-

ตารางที่ 2.1.3-1 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางสายหลักของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
2. ทางแยกต่างระดับ			
2.1 ทางแยกต่างระดับบางใหญ่ กม.1+200 (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 9): เป็นแบบDirectional Ramp และมีด้านเก็บเงินบริเวณกม.2+750	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
2.2 ทางแยกต่างระดับนครชัยศรี กม.24+725 (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3323): เป็นรูปแบบ Double Trumpet Type และมีด้านอยู่ตรงกลาง	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
2.3 ชุมทางต่างระดับนครชัยศรี กม.29+050 (จุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 8) : เป็นรูปแบบ Partial Cloverleaf โดยออกแบบช่องวงเลี้ยวขวาแบบ Loop Ramps 2 ด้าน Directional Ramp 2 ด้าน	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
2.4 ทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันออก กม.37+625 (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3036): เป็นรูปแบบ Double Trumpet Type และมีด้านอยู่ตรงกลาง	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
2.5 ทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันตก กม.45+350 (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 321): เป็นรูปแบบ Double Trumpet Type และมีด้านอยู่ตรงกลาง	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
2.6 ทางแยกต่างระดับท่ามะกา กม.64+700 (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3394) : เป็นรูปแบบ Double Trumpet Type และมีด้านอยู่ตรงกลาง	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
2.7 ทางแยกต่างระดับท่าม่วง กม.77+100 (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3081) : เป็นรูปแบบ Double Trumpet Type และมีด้านอยู่ตรงกลาง	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
2.8 ทางแยกต่างระดับกาญจนบุรี กม.96+410 (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 324) : เป็นรูปแบบ Trumpet Type และมีด้านเก็บเงินบริเวณกม.95+000	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-

ตารางที่ 2.1.3-1 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางสายหลักของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
<p>3. รูปแบบโครงสร้างสะพาน</p> <p>3.1 โครงสร้างทางยกระดับ (Viaduct) : เป็นสะพานรูปแบบ Box Girder ก่อสร้างแบบหล่อในที่ที่มีความยาวช่วงมาตรฐาน 45 และ 50 เมตร ความหนาสะพานมีขนาดคงที่คือ 2.30 เมตร วัตถุประสงค์ความกว้างของสะพานจากขอบนอกของราวกันตกได้ 11.75, 12.20, 15.30 และ 15.80 เมตร เพื่อรองรับการจราจรขนาด 2 และ 3 ช่องการจราจร โครงสร้างส่วนล่างเป็นเสา รูปตัว Y รองรับด้วยเสาเข็มเจาะขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.50 เมตร โครงสร้างดังกล่าวถูกนำมาใช้ที่ตำแหน่งต่อไปนี้</p> <p>3.1.1 Interchange บางใหญ่ ที่ กม.0+700 ถึง กม.2+750 เป็นสะพานยกระดับชั้น 3 มีโครงสร้างยกระดับข้ามโครงสร้างถนนหลักของโครงการแล้วเลี้ยวขวาจากปทุมธานีเชื่อมกับสะพานของถนนโครงการเพื่อมุ่งหน้าไปยังกาญจนบุรี</p>	<p>อยู่ในแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 และ ตอน 2</p> <p>- ปรับลดรูปแบบสะพานบนทางหลวงหมายเลข 9 เลี้ยวขวาจากปทุมธานีเชื่อมกับสะพานของถนนโครงการเพื่อมุ่งหน้าไปยังกาญจนบุรี โดยปรับรูปแบบทางขึ้นสะพานให้เชิงลาดสะพานสั้นลง ลดได้สะพานของโครงการอยู่ในระดับดิน</p> <p>- ปรับสะพานยกระดับที่มาจากกาญจนบุรี เลี้ยวขวาไปยังบางแคบนทางหลวงหมายเลข 9 เป็นสะพานระดับ 3 ยกข้ามโครงสร้างถนนหลัก</p>	<p>โครงสร้างรูปแบบเดิมมีความยาวของตัวสะพานมาก ทำให้มีผลกระทบต่อขั้นตอนการก่อสร้าง และการจัดการจราจรในขณะก่อสร้าง เนื่องจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เป็นที่ตั้งของห้างสรรพสินค้า และมีชุมชนตั้งบ้านเรือนอยู่หนาแน่น จึงทำให้มีปริมาณจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน ดังนั้น จึงพิจารณาปรับรูปแบบเพื่อลดผลกระทบในระหว่างก่อสร้าง</p>	<p>การปรับรูปแบบของสะพานทำให้บริเวณช่วงเชิงลาดสะพานเลยจากทางเข้าของห้างเซ็นทรัลพลาซ่าเวสต์เกต และมีความยาวสะพานลดลงจาก 1,500 เมตร เหลือ 1,200 เมตร ส่งผลกระทบในด้านบวกต่อคุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน เนื่องจากลดระยะเวลาในการก่อสร้าง และการคมนาคมขนส่ง เนื่องจากเป็นการเพิ่มความสะดวกในการจราจรในระหว่างก่อสร้าง</p>
3.1.2 ข้ามคลองประปามหาสวัสดิ์ ที่ กม.4+600 ถึง กม.5+475	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
3.1.3 ข้ามคลองประปา ที่ กม.88+300 ถึง กม. 89+075	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-

ตารางที่ 2.1.3-1 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางสายหลักของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
<p>3.2 โครงสร้างสะพานข้ามทางหลวงพิเศษ (Minor Overpass Bridge) : มีความสูงจากระดับดินเดิมถึงระดับพื้นสะพานประมาณ 10 เมตร มีความกว้างผิวทาง (รวมไหล่ทาง) 12.20 เมตร ความยาวช่วงมาตรฐาน 45 และ 50 เมตร ความหนาสะพานมีขนาดคงที่คือ 2.30 เมตร แนวเส้นทางโครงการที่มีการก่อสร้างโครงสร้างสะพานข้ามทางหลวงพิเศษประกอบด้วย</p> <p>3.2.1 กม.24+128 (ทางหลวงหมายเลข 3233) : ออกแบบให้ใช้เสาเข็มเจาะขนาด 0.50 เมตร</p>	<p>อยู่ในโครงการฯ ตอน 7 : ปรับแก้ความยาวเสาเข็มบริเวณเชิงลาด จากเดิมใช้เสาเข็มเจาะขนาด 0.50 เมตร เป็นเสาเข็มตอกขนาด 0.30 เมตร</p>	<p>- เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพรูปแบบโครงสร้างและสภาพชั้นดิน</p>	<p>- การเปลี่ยนมาใช้เสาเข็มตอกแทนเสาเข็มเจาะจะทำให้ลดระยะเวลาในการก่อสร้างลง และเมื่อพิจารณาจากบริเวณดังกล่าว อยู่ในพื้นที่ ม. 3 ต.ดอนแฝก อ.นครชัยศรี จ.นครปฐม ซึ่งไม่อยู่ในพื้นที่ชุมชนหนาแน่น โดยบ้านที่อยู่ใกล้กับแนวเส้นทางโครงการมากที่สุดมีระยะห่างจากกึ่งกลางเขตทางประมาณ 200 เมตร จึงไม่ส่งผลกระทบต่อเรื่องเสียง และความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการตอกเสาเข็ม</p>
3.2.2 กม.29+560 (ถนนขององค์การบริหารส่วนจังหวัดนครปฐม)	อยู่ในโครงการฯ ตอน 9 : รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
3.2.3) กม.38+350 (ทางหลวงหมายเลข 3036 ปัจจุบันเปลี่ยนเป็นทางหลวงหมายเลข 375) : ออกแบบความสูงช่องลอดไว้ 5.0 เมตร	อยู่ในโครงการฯ ตอน 11 : ปรับแก้ไขความสูงช่องลอดสะพานข้ามจุดตัดทางข้ามทางหลวงหมายเลข 375 /ทางหลวงหมายเลข 3036 จากเดิมความสูง 5.00 เมตร เป็นความสูง 5.50 เมตร	- แก้ไขตามมาตรฐานการออกแบบช่องลอดของกรมทางหลวง	- การเพิ่มความสูงของสะพาน ทำให้รถบรรทุกที่มีความสูงสามารถลอดผ่านได้อย่างปลอดภัย รวมทั้งลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นกับโครงสร้างสะพาน ซึ่งเป็นผลกระทบทางบวกด้านการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย

ตารางที่ 2.1.3-1 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางสายหลักของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
3.2 โครงสร้างสะพานข้ามทางหลวงพิเศษ (Minor Overpass Bridge) (ต่อ) 3.2.4) กม.46+475 (ถนนลาดยาง) : ออกแบบความยาวช่วงสะพานไว้ 30.0 เมตร	อยู่ในโครงการฯ ตอน 14 : ปรับแก้ไขช่วงความยาวสะพานข้ามจุดตัดทางข้ามถนน อบจ.นฐ.0021 และคลองชลประทาน จากความยาวเดิม 30 เมตร เป็นความยาว 40 เมตร	- แก้ไขให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> กรมทางหลวงชนบท : ให้ออกแบบความสูงสะพานอย่างน้อย 5.50 เมตรเพื่อรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ และคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้เดินทาง กรมชลประทาน : ไม่ให้ตอม่ออยู่ในลำน้ำเพื่อความปลอดภัย และไม่อุปสรรคต่อการขยายพื้นที่ของกรมชลประทานในอนาคต รวมทั้งไม่กีดขวางลำน้ำ และการขนส่งทางน้ำ 	ส่งผลกระทบทางบวกดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> ลดผลกระทบอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นกับโครงสร้างสะพาน เพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง ในการขนส่ง มีพื้นที่รองรับในการขยายความกว้างของคลองชลประทานในอนาคต เสตอม่อไม่กีดขวางทางน้ำ
3.2.5) กม.49+751 (ถนนลาดยาง) : ออกแบบความยาวช่วงสะพานไว้ 30.0 เมตร	อยู่ในโครงการฯ ตอน 14 : ปรับแก้ไขช่วงความยาวสะพานข้ามทางหลวงชนบท นฐ.5059 และคลองชลประทาน จากความยาวเดิม 30 เมตร เป็นความยาว 40 เมตร		
3.2.6) กม.60+369 (ทางหลวงหมายเลข 2005) : ออกแบบความสูงช่องลอดไว้ 5.50 เมตร และออกแบบความยาวช่วงสะพานไว้ 30.0 เมตร	อยู่ในโครงการฯ ตอน 16 : มีการปรับแก้ไขดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - ปรับแก้ไขความสูงช่องลอดสะพานจากความสูงเดิม 5.50 เมตร เป็นความสูง 6.00 เมตร - ปรับแก้ไขช่วงความยาวสะพานข้ามจุดตัดทางข้ามทางรถไฟ และคลองชลประทาน จากความยาวเดิม 30 เมตร เป็นความยาว 40 เมตร 	- แก้ไขให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> การรถไฟแห่งประเทศไทย : กรณีแนวเส้นทางตัดผ่านจุดตัดทางรถไฟกรณีที่เป็นทางคู่ต้องให้ช่องลอดอย่างน้อย 6.00 เมตร กรมชลประทาน : ไม่ให้ตอม่ออยู่ในลำน้ำเพื่อความปลอดภัย และไม่อุปสรรคต่อการขยายพื้นที่ของกรมชลประทานในอนาคต รวมทั้งไม่กีดขวางลำน้ำ และการขนส่งทางน้ำ 	ส่งผลกระทบทางบวกดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> ลดผลกระทบอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นกับโครงสร้างสะพาน เพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง ในการขนส่ง มีพื้นที่รองรับในการขยายความกว้างของคลองชลประทานในอนาคต เสตอม่อไม่กีดขวางทางน้ำ รองรับการก่อสร้างรถไฟทางคู่และระบบสื่อสาร

ตารางที่ 2.1.3-1 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางสายหลักของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
3.2 โครงสร้างสะพานข้ามทางหลวงพิเศษ (Minor Overpass Bridge) (ต่อ) 3.2.7) กม.64+125 (ถนนเลียบคลองชลประทาน) : ออกแบบตำแหน่งจุดกลับรถไว้บริเวณหน้าโรงเรียนกรับใหญ่ว่องกุศลกิจพิทยาคม	อยู่ในโครงการฯ ตอน 17 : ปรับตำแหน่งจุดกลับรถบริเวณหน้าโรงเรียนกรับใหญ่ว่องกุศลกิจพิทยาคม ให้อยู่บริเวณด้านข้างโรงเรียน	- เนื่องจากการก่อสร้างตามรูปแบบเดิม จะทำให้ปลายสะพานอยู่ใกล้บริเวณด้านหน้าโรงเรียนกรับใหญ่ว่องกุศลกิจพิทยาคม ทำให้มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทางที่เข้า-ออก โรงเรียน ซึ่งสอดคล้องกับความคิดเห็นของประชาชนที่ใช้เส้นทางสัญจรบริเวณด้านหน้าโรงเรียน และประชาชนในท้องที่	- เป็นผลกระทบทางบวกต่อการคมนาคมขนส่ง เนื่องจากเป็นการลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในบริเวณดังกล่าว
3.2.8) กม.71+275 (ทางหลวงหมายเลข 3453)	อยู่ในโครงการฯ ตอน 19 : รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
3.2.9) กม.92+801 (ทางหลวงหมายเลข 3084)	อยู่ในโครงการฯ ตอน 23 : รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
3.3 โครงสร้างสะพานข้ามทางหลวง (Overpass Bridge) : 3.3.1 ช่วงบางใหญ่-บ้านโป่ง (กม.0+000 ถึง กม.51+000) : ระดับความสูงของสะพานโดยทั่วไปประมาณ 8-10 เมตร กำหนดให้โครงสร้างพื้นสะพานประกอบด้วยคานคอนกรีตอัดแรงรูปตัวยู ส่วนพื้นสะพานจะเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กหล่อในที่ (Cast in-situ concrete deck) โดยกำหนดให้ความยาวช่วงสะพานทั่วไปยาว 20-30 เมตร โครงสร้างส่วนล่างเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กเสา	มีระดับความสูงของสะพานโดยทั่วไปประมาณ 8-10 เมตร ระยะความกว้างของสะพานวัดจากขอบนอกของราวกันตกเท่ากับ 15.80 เมตร รองรับจราจรขนาด 3 ช่องจราจร และโครงสร้างส่วนล่างเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กเสา โดยแบ่งเป็น 2 แบบคือ - Main bridge type II (ความกว้างสะพานช่วงละ 20 เมตร ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.60 เมตร) - Main bridge type III (ความกว้างสะพานช่วงละ 30 เมตร ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.80 เมตร)		

ตารางที่ 2.1.3-1 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางสายหลักของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
3.3 โครงสร้างสะพานข้ามทางหลวง (Overpass Bridge) (ต่อ) ตอน 4 1) กม. 9+331 (LT) และ กม.9+334 (RT) : ออกแบบให้มีความสูงช่องลอดสะพานเท่ากับ 1.50 และมีช่วงความยาวคานสะพาน 30 เมตร	ปรับแก้ไขความสูงช่องลอดสะพานข้ามทางหลวงชนบท นบ.5014 และคลองชลประทาน จากเดิม 1.50 เมตร เป็น 5.50 เมตร และปรับช่วงความยาวคานจาก 30 เมตร เป็น 40 เมตร	- แก้ไขให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ● กรมทางหลวงชนบท : ให้ออกแบบความสูงสะพานอย่างน้อย 5.50 เมตรเพื่อรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ และคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้เดินทาง ● กรมชลประทาน : ไม่ให้ตอม่ออยู่ในลำน้ำเพื่อความปลอดภัย และไม่เป็นอุปสรรคต่อการขยายพื้นที่ของกรมชลประทานในอนาคต รวมทั้งไม่กีดขวางลำน้ำ และการขนส่งทางน้ำ 	ส่งผลกระทบทางบวกดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> 1) ลดผลกระทบอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นกับโครงสร้างสะพาน 2) เพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง ในการขนส่ง 3) มีพื้นที่รองรับในการขยายความกว้างของคลองชลประทานในอนาคต 4) เสาคอม่อไม่กีดขวางทางน้ำ
2) กม. 12+560 (LT) และ กม.12+570 (RT)	ปรับแก้ไขตำแหน่งเสาคอม่อสะพานข้ามทางหลวงชนบท นบ.1009	- แก้ไขให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของ กรมทางหลวงชนบท ที่ให้ออกแบบความสูงสะพานอย่างน้อย 5.50 เมตรเพื่อรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ และคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้เดินทาง	ส่งผลกระทบทางบวกดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> 1) ลดผลกระทบอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นกับโครงสร้างสะพาน 2) เพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง ในการขนส่ง
ตอน 5 1) กม. 12+900 ถึง กม.13+000	ปรับแก้ไขระยะห่างระหว่างเสาคอม่อ และความกว้างของ joint ของเสาคอม่อสะพานข้ามคลองนราภิรมย์	- แก้ไขให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของกรมชลประทาน ซึ่งไม่ให้ตอม่ออยู่ในลำน้ำเพื่อความปลอดภัย และไม่เป็นอุปสรรคต่อการขยายพื้นที่ของกรมชลประทานในอนาคต รวมทั้งไม่กีดขวางลำน้ำ และการขนส่งทางน้ำ	ส่งผลกระทบทางบวก เนื่องจากการปรับแก้ไขระยะห่างระหว่างเสาคอม่อ และความกว้างของ joint ของเสาคอม่อสะพานที่ตัดผ่านคลองนราภิรมย์ ทำให้เสาคอม่อสะพานไม่ตกอยู่ในเขตคลองนราภิรมย์ ซึ่งจะลดผลกระทบด้านการก่อสร้างกีดขวางลำน้ำ และลดผลกระทบด้านการปนเปื้อนน้ำผิวดินจากกิจกรรมการก่อสร้างเสาคอม่อ

ตารางที่ 2.1.3-1 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางสายหลักของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
3.3 โครงสร้างสะพานข้ามทางหลวง (Overpass Bridge) : (ต่อ) 2) กม. 13+926.540 ถึง กม.13+930.911	ปรับแก้ไขความสูงช่องลอดสะพานข้ามคลองชลประทาน โดยยกระดับทางหลักให้สูงขึ้น 3.00 เมตร	- แก้ไขให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของกรมชลประทาน ซึ่งไม่ให้ตอม่ออยู่ในลำน้ำเพื่อความปลอดภัย และไม่เป็นอุปสรรคต่อการขยายพื้นที่ของกรมชลประทานในอนาคต รวมทั้งไม่กีดขวางลำน้ำ และการขนส่งทางน้ำ	ส่งผลกระทบทางบวก เนื่องจากการปรับแก้ไขความสูงช่องลอดสะพาน ทำให้ประชาชนบริเวณหมู่ 5 ตำบลคลองโยง อำเภอพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม สัญจรไปมา ได้อย่างสะดวกและให้เป็นไปตามข้อกำหนดของกรมชลประทาน
ตอน 11 - กม.36+000 : ออกแบบความสูงช่องลอดสะพานข้ามทางหลวงชนบทหมายเลข นฐ. 4002 เท่ากับ 5.00 เมตร	ปรับแก้ไขความสูงช่องลอดสะพานข้ามทางหลวงชนบทหมายเลข นฐ. 4002 จากความสูงเดิม 5.00 เมตร เป็นความสูง 5.50 เมตร	- แก้ไขให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของกรมทางหลวงชนบท ที่กำหนดความสูงสะพานอย่างน้อย 5.50 เมตร	- ส่งผลกระทบดีต่อความสะดวกสบายในการสัญจร ของชุมชนหมู่ 6 ตำบลทุ่งน้อย อำเภอมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม
ตอน 12 1) กม. 38+973 LT และ กม.38+969 RT : ออกแบบความสูงช่องลอดสะพาน เท่ากับ 5.00 เมตร	ปรับให้เสาตอม่อสะพานมีความกว้าง 8.00 เมตร และความสูงช่องลอดสะพานเท่ากับ 5.221 เมตร	- เพื่อไม่ให้ตำแหน่งของเสาตอม่อตกอยู่ในคลองระบายน้ำ และกีดขวางทางน้ำ	- ลดผลกระทบด้านการก่อสร้างกีดขวางลำน้ำ และลดผลกระทบด้านการปนเปื้อนน้ำผิวดิน จากกิจกรรมการก่อสร้างเสาตอม่อ รวมทั้งลดผลกระทบด้านการกีดขวางเส้นทางจราจร และความปลอดภัยในการสัญจรผ่าน
2) กม. 41+174 LT และ กม.41+171 RT : ออกแบบความสูงช่องลอดสะพาน เท่ากับ 3.00 เมตร และมีระยะห่างระหว่างเสาตอม่อ เท่ากับ 10 เมตร	มีรายละเอียดการปรับแก้ไข ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ● แก้ไขความกว้างเป็น 9.90 เมตร ● ปรับความกว้างของทางเท้าทั้งสองข้าง เป็นข้างละ 3.50 เมตร ● ปรับระดับความสูงช่องลอดสะพานจาก 3.00 เมตร เป็นให้มีความสูงเท่ากับ 5.00 เมตร ● ปรับระยะห่างระหว่างเสาตอม่อสะพาน จาก 10 เมตร ทั้งหมดสามช่วงเป็น 20 เมตร หนึ่งช่วง 	- เพื่อแก้ปัญหาระยะห่างระหว่างเสาตอม่อสะพานเดิม ซึ่งมีความยาว 10.00 เมตร ให้สามารถรองรับถนนของเทศบาล และ ให้ประชาชนในท้องถิ่นและรถขนาดใหญ่สามารถสัญจรไป-มา ได้ ซึ่งเป็นไปตามผลการหารือปรับแก้ไขรูปแบบงานสะพานข้ามถนนเทศบาลเมืองนครปฐม สายบ้านใหม่-บ้านนาสร้าง (ภาคผนวก จ)	- เป็นผลกระทบเชิงบวก เนื่องจากไม่รบกวนเส้นทางสัญจรเดิมของชุมชนเทศบาลนครปฐม และลดผลกระทบด้านการแบ่งแยกชุมชน

ตารางที่ 2.1.3-1 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางสายหลักของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
3.3 โครงสร้างสะพานข้ามทางหลวง (Overpass Bridge) : (ต่อ) 3) กม.41+696.984, กม.41+716.320 : มีการออกแบบเสาตอม่อสะพานให้อยู่บริเวณกลางลำน้ำของคลอง 9 ขวา 5 ซ้าย และบนผิวจราจรของถนนคอนกรีตเสียบคลองชลประทาน	มีรายละเอียดการปรับแก้ไข ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ยกเลิกแบบก่อสร้างเสาตอม่อสะพาน บริเวณกลางลำน้ำของคลอง 9 ขวา 5 ซ้าย และบนผิวจราจรของถนนคอนกรีตเสียบคลองชลประทาน ตำแหน่งตอม่อที่ P14 L และตอม่อที่ P15 R 	- แก้ไขให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของกรมชลประทาน	- การยกเลิกตำแหน่งตอม่อที่ P14 L ซึ่งอยู่ในคลอง 9 ขวา 5 ซ้าย เป็นการลดผลกระทบด้านการก่อสร้างกีดขวางลำน้ำ และลดผลกระทบด้านการปนเปื้อนน้ำผิวดินจากกิจกรรมการก่อสร้างเสาตอม่อ - การยกเลิกตำแหน่งตอม่อที่ P15 R จะลดผลกระทบด้านกีดขวางการจราจร และความปลอดภัยในการสัญจรผ่าน เนื่องจากเดิมตอม่อที่ตั้งกล่าว อยู่บนผิวจราจรถนนคอนกรีตเสียบคันคลอง
4) กม.42+700.000 ถึง กม.42+750.000 : มีการออกแบบเสาตอม่อสะพานให้อยู่บริเวณคลองเจดีย์บูชา	มีรายละเอียดการปรับแก้ไข ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ยกเลิกแบบก่อสร้างเสาตอม่อสะพานที่ตำแหน่ง P64, P65 และ P66 ด้าน LT และ RT จำนวน 3 ตอม่อ ที่ตกอยู่ในคลองเจดีย์บูชา 	- แก้ไขให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของกรมชลประทาน	- การยกเลิกตำแหน่งตอม่อที่ P64, P65 และ P66 ทั้งด้าน LT และ RT ซึ่งอยู่ในคลองเจดีย์บูชา เป็นการลดผลกระทบด้านการก่อสร้างกีดขวางลำน้ำ และลดผลกระทบด้านการปนเปื้อนน้ำผิวดินจากกิจกรรมการก่อสร้างเสาตอม่อ
5) กม.44+191.169 LT และ กม.44+194.997 RT : มีการออกแบบเสาตอม่อสะพานให้อยู่บริเวณกลางลำน้ำ และบนผิวจราจรของถนนคอนกรีตเสียบคลองชลประทาน	ปรับแก้ไขตำแหน่งเสาตอม่อสะพานบริเวณ, P48 L-P49 L และ P47 R-P48 R	- แก้ไขให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของกรมชลประทาน	- การแก้ไขตำแหน่งตอม่อสะพานไม่ให้อยู่ในลำน้ำ จะช่วยลดผลกระทบด้านการปนเปื้อนน้ำผิวดินจากกิจกรรมการก่อสร้างเสาตอม่อ - การแก้ไขตำแหน่งตอม่อสะพานให้ออกจากผิวจราจร จะลดผลกระทบด้านการกีดขวางเส้นทางจราจร และความปลอดภัยในการสัญจรผ่าน

ตารางที่ 2.1.3-1 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางสายหลักของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
3.3 โครงสร้างสะพานข้ามทางหลวง (Overpass Bridge) : (ต่อ) 3.3.2 ช่วงบ้านโป่ง-กาญจนบุรี (กม.51+000 ถึง กม.96+410) : ระดับความสูงของสะพานโดยทั่วไปประมาณ 8-10 เมตรกำหนดให้โครงสร้างพื้นสะพานประกอบด้วยคานคอนกรีตอัดแรงรูปตัวยู ส่วนพื้นสะพานจะเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กหล่อในที่ (Cast in-situ concrete deck) โดยกำหนดให้ความยาวช่วงสะพานทั่วไปยาว 20-30 เมตร โครงสร้างส่วนล่างเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กเสาเดียว ตอน 15 1) กม.52+628 LT : ออกแบบความสูงช่องลอดสะพาน เท่ากับ 5.00 เมตร 2) กม.52+632 RT : ออกแบบความสูงช่องลอดสะพาน เท่ากับ 5.00 เมตร	ปรับแก้ไขความสูงช่องลอดสะพานจากเดิม 5.0 เมตร เป็น 5.5 เมตร	- เนื่องจากปัญหาเรื่องพื้นที่ตบอด และการเชื่อมต่อระหว่างชุมชน	- เป็นผลกระทบทางบวก ทำให้ประชาชนบริเวณหมู่ 2 ตำบลบ้านยาง อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม สามารถใช้เส้นทางสัญจรเดิมได้ ลดผลกระทบด้านการแบ่งแยกชุมชน
3) กม. 53+480 (LT) ถึง กม.53+485 (RT) : ออกแบบความยาวสะพานช่วงข้ามคลองชลประทาน เท่ากับ 30.0 เมตร	ปรับความยาวสะพานช่วงข้ามคลองชลประทาน จากเดิม 30 เมตร เป็น 40 เมตร	- แก้ไขให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของกรมชลประทานที่กำหนดไม่ให้ตอม่ออยู่ในลำน้ำ เพื่อความปลอดภัย และการขยายพื้นที่ของกรมชลประทานในอนาคตรวมถึงไม่ขวางลำน้ำ และการส่งน้ำของชลประทาน	ส่งผลกระทบทางบวกดังนี้ 1) ลดผลกระทบอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นกับโครงสร้างสะพาน 2) เพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง ในการขนส่ง 3) มีพื้นที่รองรับในการขยายความกว้างของคลองชลประทานในอนาคต 4) เสาตอม่อไม่กีดขวางทางน้ำ
4) กม.54+391 LT : ออกแบบความยาวช่วงสะพาน เท่ากับ 30 เมตร 5) กม.54+402 RT : ออกแบบความยาวช่วงสะพาน เท่ากับ 30 เมตร	ปรับแก้ไขตำแหน่งเสาตอม่อสะพาน (Bridge Main Line Type II) ข้ามคลองชลประทาน คลอง ร.5 ซ โดยขยับตำแหน่งเสาตอม่อสะพานขยายช่วงสะพานจาก 30 เมตร เป็น 40 เมตร เพื่อให้พ้นจากคลองชลประทาน และแนวท่อก๊าซธรรมชาติ ปตท.	- เพื่อให้รูปแบบสอดคล้องเป็นไปตามข้อกำหนดของกรมชลประทาน และหลีกเลี่ยงแนวท่อก๊าซธรรมชาติ ปตท.	- ลดผลกระทบด้านการก่อสร้างกีดขวางลำน้ำ และลดผลกระทบด้านการปนเปื้อนน้ำผิวดิน จากกิจกรรมการก่อสร้างเสาตอม่อ รวมทั้งปรับแก้ไขตำแหน่งเสาตอม่อสะพานเพื่อหลบแนวท่อก๊าซธรรมชาติ ปตท. และลดผลกระทบต่อการรื้อย้ายท่อก๊าซ

ตารางที่ 2.1.3-1 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางสายหลักของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
3.3 โครงสร้างสะพานข้ามทางหลวง (Overpass Bridge) (ต่อ) : ตอน 16 1) กม.55+955 ถึง กม.55+961 : ออกแบบความสูงช่องลอดสะพานเท่ากับ 4.50 เมตร และมีความยาวคานเท่ากับ 30 เมตร 2) กม.57+048 ถึง กม.57+059 : ออกแบบความสูงช่องลอดสะพานเท่ากับ 4.50 เมตร และมีความยาวคานเท่ากับ 30 เมตร	ปรับแก้ไขความสูงช่องลอดสะพานข้ามถนนเลียบคลองชลประทาน และคลองชลประทาน จากความสูง 4.50 เมตรเป็นความสูง 5.50 เมตร และปรับช่วงความยาวคานจาก 30 เมตร เป็น 40 เมตร ปรับแก้ไขความสูงช่องลอดสะพานข้ามถนนเลียบคลองชลประทาน และคลองชลประทาน จากความสูง 4.50 เมตรเป็นความสูง 5.50 เมตร และปรับช่วงความยาวคานจาก 30 เมตร เป็น 40 เมตร	- แก้ไขให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ • กรมทางหลวงชนบท : ให้ออกแบบความสูงสะพานอย่างน้อย 5.50 เมตรเพื่อรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ และคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้เดินทาง • กรมชลประทาน : ไม่ให้ตอม่ออยู่ในลำน้ำเพื่อความปลอดภัย และไม่เป็นการอุปสรรคต่อการขยายพื้นที่ของกรมชลประทานในอนาคต รวมทั้งไม่กีดขวางลำน้ำ และการขนส่งทางน้ำ การรถไฟแห่งประเทศไทยกรณีแนวเส้นทางตัดผ่านจุดตัดทางรถไฟกรณีที่เป็นทางคู่ต้องให้ช่องลอดอย่างน้อย 6.00 เมตร เพื่อในอนาคตในการก่อสร้างรถไฟทางคู่และระบบสื่อสาร	ส่งผลกระทบทางบวกดังนี้ 1) ลดผลกระทบอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นกับโครงสร้างสะพาน 2) เพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง ในการขนส่ง 3) มีพื้นที่รองรับในการขยายความกว้างของคลองชลประทานในอนาคต 4) เสาคอม่อไม่กีดขวางทางน้ำ
3) กม.59+016 ถึง กม.59+019 : ออกแบบความยาวคานเท่ากับ 30 เมตร	<ul style="list-style-type: none"> • ปรับแก้ระยะทางจากศูนย์กลางสะพานถึงเสาคอม่อ • ปรับแก้ระยะวาง U-Girder • ปรับแก้ไขระยะห่างระหว่างตอม่อเป็น 40.00 เมตร 	- แก้ไขให้สอดคล้องกับสภาพการก่อสร้างจริง	- การปรับแก้ไขรูปแบบสะพานข้ามบ่อทรายเก่า ทำให้มีความแข็งแรงของโครงสร้างที่เหมาะสมตามหลักวิศวกรรม และมีความปลอดภัยในการใช้สัญจร โดยไม่ทำให้ผลกระทบเปลี่ยนแปลงไป
ตอน 17 1) กม.61+055 (LT) : ออกแบบความยาวคานเท่ากับ 30 เมตร 2) กม.61+021 (RT) : ออกแบบความยาวคานเท่ากับ 30 เมตร 3) กม.61+242 (LT) : ออกแบบความยาวคานเท่ากับ 30 เมตร 4) กม.61+261 (RT) : ออกแบบความยาวคานเท่ากับ 30 เมตร	ปรับให้มีระยะห่างระหว่างเสาคอม่อสะพานจาก 30 เมตร เป็น 40 เมตร	- แก้ไขให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของกรมชลประทาน เนื่องจากโครงสร้างสะพานส่วนล่าง มีตำแหน่งเสาคอม่อบนถนนเลียบคลองชลประทาน	- ผลกระทบไม่เปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 2.1.3-1 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางสายหลักของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
3.3 โครงสร้างสะพานข้ามทางหลวง (Overpass Bridge) : (ต่อ) ตอน 18 1) กม.65+500 : ออกแบบระยะห่างระหว่างเสาตอม่อสะพานเท่ากับ 30 เมตร 2) กม.66+200 : ออกแบบระยะห่างระหว่างเสาตอม่อสะพานเท่ากับ 30 เมตร 3) กม.66+600 : ออกแบบระยะห่างระหว่างเสาตอม่อสะพานเท่ากับ 30 เมตร	- ปรับแก้ไขตำแหน่งเสาตอม่อสะพานบริเวณจุดตัดคลอง โดยปรับโครงสร้างสะพานเป็นแบบเสาเดี่ยว และกำหนดให้ระยะห่างระหว่างเสาตอม่อสะพานจาก 30.00 เมตร เป็น 40.00 เมตร	- แก้ไขให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของกรมชลประทาน	- ลดผลกระทบด้านการก่อสร้างกีดขวางลำน้ำ และลดผลกระทบด้านการปนเปื้อนน้ำผิวดินจากกิจกรรมการก่อสร้างเสาตอม่อ
ตอน 19 - กม.72+109 : ออกแบบความสูงช่องลอดสะพานเท่ากับ 4.50 เมตร และช่วงความยาวคานเท่ากับ 30 เมตร	ปรับแก้ไขความสูงช่องลอดสะพานจากความสูง 4.50 เมตร เป็นความสูง 5.50 เมตร และปรับช่วงความยาวคานจาก 30 เมตร เป็น 35 เมตร	- แก้ไขให้สอดคล้องกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> กรมทางหลวงชนบท : ให้ออกแบบความสูงสะพานอย่างน้อย 5.50 เมตรเพื่อรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ และคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้เดินทาง กรมชลประทาน : ไม่ให้ตอม่ออยู่ในลำน้ำเพื่อความปลอดภัย และไม่เป็นอุปสรรคต่อการขยายพื้นที่ของกรมชลประทานในอนาคต รวมทั้งไม่กีดขวางลำน้ำ และการขนส่งทางน้ำ 	ส่งผลกระทบทางบวกดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> 1) ลดผลกระทบอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นกับโครงสร้างสะพาน 2) เพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง ในการขนส่ง 3) มีพื้นที่รองรับในการขยายความกว้างของคลองชลประทานในอนาคต 4) เสาตอม่อไม่กีดขวางทางน้ำ
ตอน 20 - กม.78+150 : ออกแบบความสูงช่องลอดสะพานเท่ากับ 4.50 เมตร	- ปรับให้ด้านยาวของเสาตอม่อขนานกับทิศทางของทางหลวงหมายเลข 3081 - ปรับแก้ไขความสูงช่องลอดสะพานจากความสูงเดิม 4.50 เมตร เป็นความสูง 5.50 เมตร บริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 3081	- แก้ไขให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ก่อสร้างจริง	- การปรับแก้ไขแบบตอม่อให้ด้านยาวขนานกับทิศทางของถนน ช่วยให้การสัญจรลอดใต้สะพานของชาวบ้านบริเวณ หมู่ 9 ตำบลตะคร้ำเอน อำเภอท่ามะกา จังหวัดกาญจนบุรี สะดวกมากขึ้นและไม่บดบังทัศนวิสัยของผู้ขับขี่ยานยนต์

ตารางที่ 2.1.3-1 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางสายหลักของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
3.3 โครงสร้างสะพานข้ามทางหลวง (Overpass Bridge) : ตอน 21 1) กม.82+526 LT : ออกแบบความสูงช่องลอดสะพานเท่ากับ 4.50 เมตร 2) กม.82+538 RT : ออกแบบความสูงช่องลอดสะพานเท่ากับ 4.50 เมตร	- ปรับแก้ไขความสูงช่องลอดสะพานจากความสูงเดิม 4.50 เมตร เป็นความสูง 5.50 เมตร	- แก้ไขให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของ กรมทางหลวงชนบท ที่กำหนดให้ออกแบบ ช่องลอดอย่างน้อย 5.50 เมตร เพื่อรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ และคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้เดินทาง	- ทำให้ประชาชนบริเวณ หมู่ 14 ตำบลตะคร้ำเอน อำเภอท่ามะกา จังหวัดกาญจนบุรี สามารถใช้เส้นทางสัญจรเดิมได้ และรถขนาดใหญ่สามารถสัญจรได้อย่างสะดวกมากขึ้น
3) กม.84+842 LT : ออกแบบความสูงช่องลอดสะพานเท่ากับ 4.0 เมตร และช่วงความยาวคานเท่ากับ 30 เมตร 4) กม.84+846 RT : ออกแบบความสูงช่องลอดสะพานเท่ากับ 4.0 เมตร และช่วงความยาวคานเท่ากับ 30 เมตร	- ปรับแก้ไขความสูงช่องลอดสะพานจากเดิม 4.00 เมตร เป็น 5.50 เมตร - ปรับแก้ไขระยะห่างระหว่างเสาตอม่อสะพาน จากเดิม 30 เมตร เป็น 40 เมตร	- แก้ไขให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของกรมชลประทาน ที่ไม่ให้ตอม่ออยู่ในลำน้ำเพื่อความปลอดภัย และไม่เป็นอุปสรรคต่อการขยายพื้นที่ของกรมชลประทานในอนาคต รวมทั้งไม่กีดขวางลำน้ำ และการขนส่งทางน้ำ	- ลดผลกระทบด้านการก่อสร้างกีดขวางลำน้ำบริเวณคลอง 1 ขวา 2 ซ้าย และลดผลกระทบด้านการปนเปื้อนน้ำผิวดินจากกิจกรรมการก่อสร้างเสาตอม่อ
ตอน 22 - กม.88+300 ถึง กม.89+075 : : ออกแบบความสูงช่องลอดสะพานเท่ากับ 5.0 เมตร	- ปรับแก้ไขความสูงช่องลอดสะพานที่ตัดผ่านถนนลาดยางของกรมทางหลวงชนบท ให้มีความสูงช่องลอดสะพานเท่ากับ 5.50 เมตร	- แก้ไขให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของกรมทางหลวงชนบท กำหนดให้ออกแบบ ช่องลอดอย่างน้อย 5.50 เมตร เพื่อรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ และคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้เดินทาง	- ให้ประชาชนบริเวณหมู่ 1 ตำบลทุ่งทอง อำเภอท่าม่วง จังหวัดกาญจนบุรี และรถบรรทุกขนาดใหญ่สามารถสัญจรไป-มาได้สะดวกมากขึ้น
ตอน 23 1) กม. 93+612.500 2) กม.94+135.000	-ปรับแก้ไขความชันของสะพาน และ ให้มีความสูงช่องลอดสะพานเป็น 5.50 เมตร	- แก้ไขให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของกรมทางหลวงชนบท ที่กำหนดให้ออกแบบ ช่องลอดอย่างน้อย 5.50 เมตร เพื่อรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ และคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้เดินทาง	- ทำให้ประชาชนท้องถิ่นบริเวณ ตำบลหนองขาว อำเภอท่าม่วง จังหวัดกาญจนบุรี และรถขนาดใหญ่สามารถสัญจรไป-มา ได้สะดวกมากขึ้น

ตารางที่ 2.1.3-1 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางสายหลักของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
3.4 โครงสร้างสะพานช่วงสั้น (Minor Bridge) ใช้รูปทรงตามแบบมาตรฐานของกรมทางหลวง ซึ่งได้ตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกและปรับแก้ไขให้โครงสร้างสามารถรับน้ำหนักได้ตามข้อกำหนดการออกแบบ ซึ่งกำหนดให้ใช้ค่า 1.3 เท่า ของน้ำหนักบรรทุก HS 20-44 ตามมาตรฐาน AASHTO สำหรับช่วงความยาวสะพานไม่เกิน 15 และ 1.5 เท่าของน้ำหนักบรรทุก HS 20-44 ตามมาตรฐาน AASHTO มีรายละเอียดดังนี้ โครงการตอน 3, 4, 5, 8, 16, 19 และ 22	ลักษณะโครงสร้างสะพานช่วงสั้น ตรงกับรูปแบบการก่อสร้างแบบ Main bridge type I โดยระยะความกว้างของสะพานวัดจากขอบนอกของราวกันตกเท่ากับ 15.80 เมตร (รวมไหล่ทาง ด้านใน 1 เมตร และด้านนอก 3 เมตร) รองรับจราจรขนาด 3 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.60 เมตร รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
ตอน 9 1) กม.29+725 ถึง กม.29+975 LT 2) กม.29+730 ถึง กม.29+960 RT	- เพิ่มเติมตำแหน่งโครงสร้างสะพานช่วงสั้น (Minor Bridge) โดยสะพานด้านซ้ายทางมีความยาว 250 เมตร และสะพานทางด้านขวาทาง มีความยาว 230 เมตร	- แก้ไขให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่จริงในปัจจุบันที่พบว่าบ่อน้ำบริเวณดังกล่าวมีความลึกเพิ่มขึ้นจากเดิมที่มีความลึก 3 เมตร เป็น 15 เมตร	- การปรับรูปแบบจากการถมทรายคันทาง เปลี่ยนเป็นการก่อสร้างสะพาน จะลดผลกระทบในด้านการขนส่งวัสดุเข้ามาในพื้นที่โครงการ ทำให้มีราคาก่อสร้างลดลง และบริเวณพื้นที่ก่อสร้างดังกล่าวไม่มีพื้นที่อ่อนไหวอยู่ใกล้เคียงจึงไม่มีผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือนจากประชาชน
ตอน 10 1) กม.32+253 LT และ กม.32+273 RT : ออกแบบความสูงช่องลอดสะพานเท่ากับ 0.90 เมตร	- ปรับรูปแบบสะพานให้มีความสูงช่องลอดจาก 0.90 เมตร เป็น 2.50 เมตร	- แก้ไขให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของกรมชลประทาน ที่กำหนดให้มีความสูงของช่องลอด บริเวณคลองส่งน้ำสาขาย่อยของกรมชลประทาน ให้มีความสูงไม่น้อยกว่า 2.50 เมตร	- ผลกระทบทางบวกด้านความปลอดภัยในการเดินทางและการเชื่อมต่อระหว่าง (ร.1 ขวาสัมปทวน) หมู่บ้านสะพานน้ำหวาน

ตารางที่ 2.1.3-1 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางสายหลักของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
3.4 โครงสร้างสะพานช่วงสั้น (Minor Bridge) : (ต่อ) 2) กม.32+600 : เดิมไม่ได้ออกแบบไว้	- เพิ่มเติมตำแหน่งสะพาน 1 จุด	- แก้ไขให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่จริงในปัจจุบันที่พบว่าบ่อน้ำบริเวณดังกล่าวมีความลึกเพิ่มขึ้นจากเดิมที่มีความลึก 3 เมตร เป็น 15 เมตร	- ลดปริมาณการถมทรายและการขนส่งทรายเข้ามาในพื้นที่ รวมถึงลดระยะเวลาในการก่อสร้าง และบริเวณพื้นที่ก่อสร้างดังกล่าวไม่มีพื้นที่อ่อนไหวอยู่ใกล้เคียงจึงไม่มีผลกระทบต่อด้านเสียงและความสั่นสะเทือนจากประชาชน
ตอน 12 - กม.39+721 : เดิมไม่ได้ออกแบบไว้	- เพิ่มเติมตำแหน่งสะพาน 1 จุด	- แก้ไขให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่จริงในปัจจุบันที่พบว่าบ่อน้ำบริเวณดังกล่าวมีความลึกเพิ่มขึ้นจากเดิมที่มีความลึก 3 เมตร เป็น 15 เมตร	- ลดปริมาณการถมทรายและการขนส่งทรายเข้ามาในพื้นที่ รวมถึงลดระยะเวลาในการก่อสร้าง และบริเวณพื้นที่ก่อสร้างดังกล่าวไม่มีพื้นที่อ่อนไหวอยู่ใกล้เคียงจึงไม่มีผลกระทบต่อด้านเสียงและความสั่นสะเทือนจากประชาชน
ตอน 15 - กม. 54+402	- ปรับตำแหน่งในการก่อสร้างสะพานจาก กม.54+402 เป็น กม.54+352	- เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อแนวท่อส่งก๊าซในบริเวณ กม.54+402	- ลดผลกระทบที่จะเกิดกับสาธารณูปโภคและอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นจากการก่อสร้าง
ตอน 21 1) กม.80+100	- ปรับรูปแบบสะพานให้มีความสูงช่องลอดจากเดิม 0.90 เมตร เป็น 3.00 เมตร	- เนื่องจากมีการตัดผ่านถนนของชุมชนตำบลตะคร้ำเอน ทำให้ชุมชน 2 ข้างทาง ไม่สามารถเชื่อมต่อกันได้	- ส่งผลดีในด้านความปลอดภัยในการเดินทาง และการเชื่อมต่อระหว่างชุมชนตำบลตะคร้ำเอน อำเภอท่ามะกา จังหวัดกาญจนบุรี
2) กม.86+136 : ออกแบบเป็นท่อลอดเหลี่ยม (Underpass Box) ขนาด 2 ช่อง 3) กม.82+925 : ออกแบบเป็นท่อลอดเหลี่ยม (Underpass Box) ขนาด 2 ช่อง 4) กม.83+434 : ออกแบบเป็นท่อลอดเหลี่ยม (Underpass Box) ขนาด 2 ช่อง 5) กม.85+631 : ออกแบบเป็นท่อลอดเหลี่ยม (Underpass Box) ขนาด 2 ช่อง	- ปรับปรุงจากท่อลอดเหลี่ยม (Underpass Box) ขนาด 2 ช่อง เป็นรูปแบบโครงสร้างสะพานช่วงสั้น (Minor Bridge) ความยาว 10 เมตร มีช่องลอด 3.0 เมตร	- เพื่อความปลอดภัย และการเชื่อมต่อระหว่างชุมชน	- ผลกระทบทางบวก ในด้านการคมนาคมขนส่ง เนื่องจากลดอุบัติเหตุ และเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง

ตารางที่ 2.1.3-1 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางสายหลักของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
3.5 ทางลอด (Under pass) 3.5.1 ท่อเหลี่ยมขนาด 1-3.0X2.40 เมตร จำนวน 16 จุด รายละเอียดดังนี้ (1) กม.6+661 (2) กม.33+076 (3) กม.39+782 (4) กม.40+100 (5) กม.50+352 (6) กม.67+320 (7) กม.73+966 (8) กม.78+871 (9) กม.79+488 (10) กม.86+590	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
(11) กม.33+438.500 (ตอน 10) (12) กม.37+000 (ตอน 11) (13) กม.52+831 (ตอน 15) (14) กม.82+925 (ตอน 21) (15) กม.83+434 (ตอน 21) (16) กม.85+631 (ตอน 21)	เปลี่ยนแปลงเป็นโครงสร้างสะพานช่วงสั้น (Minor Bridge) 1 ช่วง ความยาว 10 เมตร มีช่องลอดสูง 3.0 เมตร	- เพื่อความปลอดภัย และการเชื่อมต่อระหว่างชุมชน	- ผลกระทบทางบวก ในด้านการคมนาคมขนส่ง เนื่องจากลดอุบัติเหตุ และเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง
3.5.2 ท่อเหลี่ยมขนาด 2-3.00X2.40 เมตร จำนวน 6 จุด รายละเอียดดังนี้ (1) กม.45+116 (2) กม.51+925 (3) กม.57+919 (4) กม.60+010	รูปแบบเดียวกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-
(5) กม.35+165.500 (ตอน 10) (6) กม.86+136 (ตอน 21)	เปลี่ยนแปลงเป็นโครงสร้างสะพานช่วงสั้น (Minor Bridge) 1 ช่วง ความยาว 10 เมตร มีช่องลอดสูง 3.0 เมตร	- เพื่อความปลอดภัย และการเชื่อมต่อระหว่างชุมชน	- ผลกระทบทางบวก ในด้านการคมนาคมขนส่ง เนื่องจากลดอุบัติเหตุ และเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง

ตารางที่ 2.1.3-1 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางสายหลักของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
3.6 รูปแบบโครงสร้างอื่นๆ ที่มีการแก้ไข/เพิ่มเติมจาก รายงาน EIA ตอน 3 1) กม.0+474.953 : ก่อสร้างสะพานของถนนบริการ และถนนเลียบริมคลองประปา	1) ยกเลิกสะพานของถนนบริการ กม.0+474.953 และถนนเลียบริมคลองประปา โดยทำถนนบริการแนวใหม่ เพื่อไปเชื่อมกับถนนเดิม	- หากก่อสร้างตามรูปแบบเดิม จะต้องมีการรื้อย้ายท่อประปาซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการก่อสร้าง	- ไม่ต้องมีกรรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคเดิม และยังสามารถเชื่อมต่อกับถนนเดิมที่มีอยู่ได้เหมือนเดิม
2) คลองยายเหมือน : ออกแบบช่องลอดบริเวณคลองยายเหมือน เท่ากับ 1.2 เมตร และ 1.8 เมตร	2) เพิ่มช่องลอดบริเวณคลองยายเหมือน จากเดิม 1.2 เมตร และ 1.8 เมตร เป็น 2.5 เมตร	- เพื่อความสะดวกในการเดินทางของชุมชน ที่อาศัยอยู่เลียบริมคลองยายเหมือน ตำบลบ้านใหม่ อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี	- ลดผลกระทบในการสัญจรของประชาชนที่อาศัยอยู่เลียบริมคลองยายเหมือน ตำบลบ้านใหม่ อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี ให้สามารถใช้ยานพาหนะลอดผ่านแนวเส้นทางโครงการได้
3) สะพานข้ามคลองบางไทร : ออกแบบโครงสร้างสะพานเป็นแบบ U-Girder	3) แก้ไขสะพานข้ามคลองบางไทร กม.4+385 จากเดิมแบบ U-Girder เป็น Plank Girder	- เนื่องจากการเป็นารข้ามคลองที่ Span ไม่กว้างมากนัก จึงไม่จำเป็นต้องใช้ Plank Girder ซึ่งเป็นโครงสร้างขนาดใหญ่	- ลดผลกระทบจากการขนส่งวัสดุขนาดใหญ่เข้าในพื้นที่ก่อสร้าง - ประชาชนใน ตำบลบางแม่นาง อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี สามารถสัญจรไป-มาได้สะดวกขึ้น
4) กม.5+037 : ออกแบบถนนบริการ กม.5+037 ให้มีความสูง 1.5 เมตร	4) ปรับปรุงระดับความสูงของถนนบริการ กม.5+037 จากเดิม 1.5 เมตร เป็น 2 เมตร	- ระดับความสูงเดิม จะสูงกว่าระดับน้ำท่วมประมาณ 50 เมตร ซึ่งมีโอกาสที่จะเกิดน้ำท่วมถนนได้ในอนาคต	- ทำให้ถนนมีเสถียรภาพมั่นคงเพิ่มขึ้น และลดความเสี่ยงในการเกิดน้ำท่วมขังในอนาคต
ตอน 9 - ไม่ได้ออกแบบให้มีทางบริการ	- เพิ่มเติมทางบริการที่เชื่อมต่อกับ โครงการฯ ตอน 24 ระยะทาง 500 เมตร	- มีบ้านของประชาชน หมู่ 2 ตำบลแหลมบัว อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม ไม่สามารถเข้า-ออก ได้เช่นเดิม	- ช่วยให้ประชาชนหมู่ 2 ตำบลแหลมบัว อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม สามารถเดินทางเข้า-ออก ที่ดินและที่พักอาศัยได้เช่นเดิม

ตารางที่ 2.1.3-1 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางสายหลักของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
3.6 รูปแบบโครงสร้างอื่นๆ ที่มีการแก้ไข/เพิ่มเติมจาก รายงาน EIA ตอน 15 1) ไม่ได้ออกแบบทางบริการ บริเวณชุมชนหนองไม้แดง	1) เพิ่มเติมทางบริการบริเวณชุมชนหนองไม้แดง	- เนื่องจากถูกแนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ทำให้ประชาชนชุมชนหนองไม้แดง ไม่สามารถเข้า-ออกพื้นที่ได้เช่นเดิม	- ทำให้ประชาชนบริเวณชุมชนหนองไม้แดง อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม สามารถเดินทาง เข้า-ออก ที่ดินและที่พักอาศัยได้เป็นปกติเช่นเดิม
2) ออกแบบระบบระบายน้ำเป็นรางดิน	2) ปรับปรุงระบบระบายน้ำจากเดิมเป็นรูปแบบคันทางดินเป็น การวางท่อขนาด 1.20 เมตร มีทางเท้า ปูแผ่น Slab Block	- ลดผลกระทบในการปิดท่างน้ำเดิมของชุมชน และเพิ่มทางเท้าในการเดินทางสัญจรที่สะดวกขึ้น	- ลดผลกระทบในการปิดท่างน้ำเดิมของชุมชน และเพิ่มทางเท้าในการเดินทางสัญจรที่สะดวกขึ้น
ตอน 18 - กม.66+290 ถึง กม.67+395 : ไม่ได้ออกแบบระบบระบายน้ำ	- เพิ่มแบบระบบระบายน้ำ บริเวณ กม. 66+290 ถึง กม.67+395 ระยะทางประมาณ 1 กม.	- เป็นการร้องขอจากประชาชนในพื้นที่ ตำบล สนามแย อำเภอดำรงวิทยารัษฎานุบำรุง จังหวัดกาญจนบุรี	- ทำให้การระบายน้ำสะดวกมากขึ้น ไม่เอ่อท่วมเข้าไปในที่ดินของประชาชน ในพื้นที่ตำบล สนามแย อำเภอดำรงวิทยารัษฎานุบำรุง จังหวัดกาญจนบุรี ที่อยู่ข้างถนนโครงการ
ตอน 19 1) กม.70+000 : ไม่ได้ออกแบบให้มีสะพาน	1) เพิ่มเติมการก่อสร้างสะพาน บริเวณ กม.70+000 เป็นรูปแบบโครงสร้างแบบ Plank Girder ช่วงความยาว 10 เมตร	- เพื่อแก้ไขปัญหาทางสาธารณะถูกตัดขาด บริเวณบ้านดอนเกล้า ตำบลดอนชะเอม อำเภอดำรงวิทยารัษฎานุบำรุง จังหวัดกาญจนบุรี	- ทำให้ประชาชนบ้านดอนเกล้าทั้ง 2 ฝั่งของถนนโครงการ สามารถสัญจรไปมาได้อย่างปกติ
2) กม.75+601.019 LT และ กม.75+576.3989 RT : ไม่ได้ออกแบบให้มีโครงสร้างป้องกันการกัดเซาะริมตลิ่ง คลองท่าสาร-บางปลา	2) เพิ่มเติมโครงสร้างป้องกันการกัดเซาะริมตลิ่ง คลองท่าสาร-บางปลา กม. 75+601.019 LT และ กม.75+576.3989 RT	- เพื่อแก้ไขปัญหาการกัดเซาะริมตลิ่ง	- ลดผลกระทบด้านการกัดเซาะตลิ่ง
3) กม.75+650 ถึง กม.76+850 LT : ไม่ได้ออกแบบให้มีระบบระบายน้ำ	3) เพิ่มเติมรางระบายน้ำ บริเวณ กม.75+650 ถึง กม.76+850 LT	- เพื่อแก้ไขปัญหาเรื่องน้ำท่วมขังในพื้นที่โครงการ และระบายน้ำลงสู่ลำน้ำสาธารณะ	- ลดปัญหาน้ำเอ่อล้น เข้าไปยังที่ดินของประชาชนที่อยู่ด้านข้างถนนมอเตอร์เวย์
ตอน 23 1) กม.92+801.500 : ความกว้างของเขตทาง ข้างละ 25.00 เมตร	1) ปรับลดความกว้างของเขตทางจากเดิมข้างละ 25.00 เมตร เป็นข้างละ 20.00 เมตร 2. เพิ่มแบบก่อสร้างงานระบายน้ำบริเวณทางเท้า บนหลวงหมายเลข 3084	- เพื่อลดปัญหาน้ำท่วมขัง และลดพื้นที่นอกเขตทางที่เกินจำเป็น	- ลดการเวนคืนพื้นที่นอกเขตทางที่เกินจำเป็น และลดปัญหาน้ำท่วมขัง บริเวณถนนทางหลวงหมายเลข 3084

ตารางที่ 2.1.3-1 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางสายหลักของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
4.ระบบด่านเก็บค่าผ่านทาง (Toll Plaza) มีการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางและทางเข้า-ออก ระบบทางหลวงพิเศษรวม 8 แห่ง โดยมีช่องเก็บเงินขาเข้า (Entry Lane) และช่องเก็บเงินขาออก (Exit Lane) อยู่ในอาคารด่านเดียวกัน 4.1 ทางแยกต่างระดับบางใหญ่ (เข้า-ออก ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9) ซึ่งมีช่องเก็บค่าผ่านทางขาเข้า จำนวน 9 ช่อง และช่องเก็บค่าผ่านทางขาออก จำนวน 18 ช่อง 4.2 ทางแยกต่างระดับนครชัยศรี (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 3323) ซึ่งมีช่องเก็บค่าผ่านทางขาเข้า จำนวน 5 ช่อง และช่องเก็บค่าผ่านทางขาออก จำนวน 8 ช่อง 4.3 ชุมทางต่างระดับนครชัยศรี (เข้า-ออก ทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 นครปฐม-ชะอำ) ซึ่งมีช่องเก็บค่าผ่านทางขาเข้า จำนวน 3 ช่อง และช่องเก็บค่าผ่านทางขาออก จำนวน 13 ช่อง 4.4 ทางแยกต่างระดับนครปฐม ฝั่งตะวันออก (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 3036) ซึ่งมีช่องเก็บค่าผ่านทางขาเข้า จำนวน 4 ช่อง และช่องเก็บค่าผ่านทางขาออก จำนวน 7 ช่อง 4.5 ทางแยกต่างระดับนครปฐม ฝั่งตะวันตก (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 321) ซึ่งมีช่องเก็บค่าผ่านทางขาเข้า จำนวน 5 ช่อง และช่องเก็บค่าผ่านทางขาออก จำนวน 7 ช่อง 4.6 ทางแยกต่างระดับท่าม่วง (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 3081) ซึ่งมีช่องเก็บค่าผ่านทางขาเข้า จำนวน 3 ช่อง และช่องเก็บค่าผ่านทางขาออก จำนวน 3 ช่อง 4.7 ทางแยกต่างระดับท่ามะกา (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 3394) ซึ่งมีช่องเก็บค่าผ่านทางขาเข้า จำนวน 3 ช่อง และช่องเก็บค่าผ่านทางขาออก จำนวน 3 ช่อง 4.8 ทางแยกต่างระดับกาญจนบุรี (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 324) ซึ่งมีช่องเก็บค่าผ่านทางขาเข้า จำนวน 5 ช่อง และช่องเก็บค่าผ่านทางขาออก จำนวน 7 ช่อง	มีการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางและทางเข้า-ออก ระบบทางหลวงพิเศษรวม 8 แห่ง โดยมีช่องเก็บเงินอยู่ทางด้านขาออก (Exit Lane) 4.1 ทางแยกต่างระดับบางใหญ่ (เข้า-ออก ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ช่องเก็บค่าผ่านทางขาออก จำนวน 16 ช่อง 4.2 ทางแยกต่างระดับนครชัยศรี (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 3323) ซึ่งมีช่องเก็บค่าผ่านทางขาออก จำนวน 7 ช่อง 4.3 ชุมทางต่างระดับนครชัยศรี (ศรีษะทอง) (เข้า-ออก ทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 นครปฐม-ชะอำ) ซึ่งมีช่องเก็บค่าผ่านทางขาออก จำนวน 4 ช่อง 4.4 ทางแยกต่างระดับนครปฐม ฝั่งตะวันออก (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 3036) ซึ่งมีช่องเก็บค่าผ่านทางขาออก จำนวน 5 ช่อง 4.5 ทางแยกต่างระดับนครปฐม ฝั่งตะวันตก (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 321) ซึ่งมีช่องเก็บค่าผ่านทางขาออก จำนวน 5 ช่อง 4.6 ทางแยกต่างระดับท่าม่วง (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 3081) ซึ่งมีช่องเก็บค่าผ่านทางขาออก จำนวน 5 ช่อง 4.7 ทางแยกต่างระดับท่ามะกา (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 3394) ซึ่งมีช่องเก็บค่าผ่านทางขาออก จำนวน 5 ช่อง 4.8 ทางแยกต่างระดับกาญจนบุรี (เข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 324) ซึ่งมีช่องเก็บค่าผ่านทางขาออก จำนวน 7 ช่อง	เปลี่ยนเป็นระบบ M-Flow โดยไม่ต้องมีการรับบัตรที่ด่านขาเข้าจึงไม่จำเป็นต้องมีด่านขาเข้า และด่านเก็บเงินขาออกสามารถรองรับปริมาณรถได้มากกว่าระบบเดิมเนื่องจากผู้ใช้ทางไม่ต้องชะลอรถเมื่อผ่านช่องเก็บค่าผ่านทางจึงสามารถลดจำนวนช่องเก็บค่าผ่านทางได้	ผู้ใช้ทางสามารถผ่านด่านขาเข้าได้เร็วขึ้นเนื่องจากไม่ต้องรับบัตรที่ด่านขาเข้า และสามารถออกจากด่านขาออกได้เร็วขึ้นเนื่องจากไม่ต้องชะลอรถที่ช่องเก็บเงินขาออก ส่งผลให้ลดการจราจรติดขัดที่หน้าด่าน

ตารางที่ 2.1.3-1 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของแนวเส้นทางสายหลักของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)			
รูปแบบที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รูปแบบการก่อสร้างในปัจจุบัน	สรุปเหตุผลที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
5.พื้นที่บริการทางหลวงพิเศษ 5.1) พื้นที่บริการทางหลวง (Service Area) : เป็นจุดพักรถขนาดกลาง ประกอบด้วย พื้นที่ปั้มน้ำมัน ร้านค้า ร้านอาหาร ร้านเครื่องดื่ม ห้องสุขา ที่จอดรถ ศาลาพักผ่อน และศูนย์บริการข้อมูลทางหลวง โดยได้จัดให้มีการก่อสร้างพื้นที่บริการทางหลวง รวม 2 แห่ง ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> กม.19+500 บริเวณตำบลดอนแฝก อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม มีขนาดพื้นที่ 140 ไร่ กม.47+300 บริเวณตำบลโพรงมะเดื่อ อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม มีขนาดพื้นที่ 110 ไร่ 	ปัจจุบันยังไม่มีมีการก่อสร้างพื้นที่บริการทางหลวงพิเศษ แต่ได้มีการล้อมรั้วแสดงแนวเขตพื้นที่ก่อสร้างพื้นที่บริการทางหลวงไว้แล้ว		
5.2) ที่พักริมทาง (Rest Area) : เป็นจุดพักรถขนาดเล็ก ประกอบด้วย พื้นที่ร้านเครื่องดื่ม ห้องสุขา ที่จอดรถ และศาลาพักผ่อน โดยตลอดแนวเส้นทางโครงการ มีพื้นที่ก่อสร้างที่พักริมทาง จำนวน 1 แห่ง บริเวณ กม. 70+900 บริเวณตำบลดอนชะเอน อำเภอดำรงวิทยะกา จังหวัดกาญจนบุรี มีขนาดพื้นที่ 85 ไร่			

2.2 สถานะโครงการ

กรมทางหลวงได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ.2559 โดยแบ่งสถานะของงานก่อสร้างออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ งานโยธา และงานระบบ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) **งานโยธา** : มีการแบ่งสถานะของงานก่อสร้างงานโยธาออกเป็น 23 ตอน (รูปที่ 1.1-1) จากการตรวจสอบความก้าวหน้าของงานก่อสร้าง ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า มีแนวเส้นทางที่ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน 18 ตอน และอยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 8 ตอน รายละเอียดดังนี้

1.1) แนวเส้นทางช่วงที่ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน 17 ตอน ประกอบด้วย

1.1.1) กม.4+100 ถึง กม.9+000 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ธาราวิญ คอนสตรัคชั่น จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 3” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ.2566

1.1.2) กม.13+000 ถึง กม.17+000 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ไทยวัฒนวิศวกการทาง จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 5” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 22 มิถุนายน พ.ศ.2565

1.1.3) กม.17+000 ถึง กม.22+500 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ประยูรชัย (1984) จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 6” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ.2564

1.1.4) กม.22+500 ถึง กม.24+875 (รวมทางแยกต่างระดับนครชัยศรี) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท สรชลวงก่อสร้าง จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 7” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ.2566

1.1.5) กม.24+875 ถึง กม.29+000 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท สรชลวงก่อสร้าง จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 8” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ.2565

1.1.6) กม.30+000 ถึง กม.35+900 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท เสริมสงวนก่อสร้าง จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 10” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ.2565

1.1.7) กม.35+900 ถึง กม.38+500 (รวมทางแยกต่างระดับนครปฐมตะวันออก) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ชัยนันท์ค้ำวตก่อสร้าง (2524) จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 11” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 24 มกราคม พ.ศ.2567

1.1.8) กม.44+266.833 ถึง กม.46+000 (รวมทางแยกต่างระดับนครปฐมตะวันตก) ดำเนินการก่อสร้างโดย ห้างหุ้นส่วนจำกัด นภาก่อสร้าง ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 13” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ.2566

1.1.9) กม.46+000 ถึง กม.50+000 ดำเนินการก่อสร้างโดย ห้างหุ้นส่วนจำกัด นภาก่อสร้าง ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 14” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ.2565

1.1.10) กม.50+000 ถึง กม.55+500 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ทองมาคอนแทรกเตอร์ จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 15” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 8 มิถุนายน พ.ศ.2565

1.1.11) กม.60+950 ถึง กม.64+700 (รวมทางแยกต่างระดับท่ามะกา) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท เอส.เค.วาย. คอนสตรัคชั่น จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 17” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2566

1.1.12) กม.64+700 ถึง กม.70+000 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท เอ็ม.ซี. คอนสตรัคชั่น (1979) จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 18” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนมกราคม พ.ศ.2566

1.1.13) กม.70+000 ถึง กม.77+000 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท แสงชัยโชค จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 19” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในวันที่ 12 ตุลาคม พ.ศ.2566

1.1.14) กม.77+000 ถึง กม.80+000 ดำเนินการก่อสร้างโดย ห้างหุ้นส่วนจำกัด นากก่อสร้าง ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 20” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ.2563

1.1.15) กม.80+000 ถึง กม.87+000 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท บุญสหการสร้าง จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 21” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม พ.ศ.2565

1.1.16) กม.87+000 ถึง กม.92+000 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท เอส.เค.วาย. คอนสตรัคชั่น จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 22” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน พ.ศ.2565

1.1.17) กม.92+000 ถึง กม.96+410 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท พีระมิตคอนกรีต จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 23” ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 5 กันยายน พ.ศ.2563

1.2) แนวเส้นทางช่วงที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 6 ตอน ประกอบด้วย

1.2.1) กม.0+000 ถึง กม.0+400 (รวมทางแยกต่างระดับบางใหญ่) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 1” โดยเริ่มสัญญาเมื่อวันที่ 6 กันยายน พ.ศ.2560 และสิ้นสุดสัญญาในวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2563 รวม 1,080 วัน ต่อมาได้รับการขยายระยะเวลาตามสัญญา 2 ครั้ง รวม 948 วัน (ครั้งที่ 1 จำนวน 899 วัน และครั้งที่ 2 จำนวน 49 วัน) รวมระยะเวลาก่อสร้างตามสัญญาทั้งสิ้น 2,028 วัน โดยมีวันสิ้นสุดสัญญาตามสัญญาใหม่ วันที่ 26 มีนาคม พ.ศ.2566 โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการขอขยายระยะเวลาตามสัญญาครั้งที่ 2

1.2.2) กม.0+400 ถึง กม.4+100 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 2” โดยเริ่มสัญญาเมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2560 และสิ้นสุดสัญญาในวันที่ 6 มกราคม พ.ศ.2563 รวม 1,050 วัน ต่อมาได้รับการขยายระยะเวลาก่อสร้างครั้งที่ 1 เป็นเวลา 1,099 วัน รวม 2,149 วัน โดยวันสิ้นสุดระยะก่อสร้างตามสัญญาใหม่ในวันที่ 9 มกราคม พ.ศ.2566 และได้รับการแก้ไขอัตราค่าปรับตามสัญญาร้อยละ 0 ตั้งแต่วันที่ 10 มกราคม พ.ศ.2566 ถึงวันที่ 15 เมษายน พ.ศ.2568

1.2.3) กม.9+000 ถึง กม.13+000 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ไทยวัฒน์วิศวกรรมทาง จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 4” โดยเริ่มสัญญาวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2560 และสิ้นสุดสัญญาวันที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ.2562 ระยะเวลารวม 990 วัน และได้รับการต่อขยายสัญญาออกไปอีก 1,192 วัน โดยมีระยะเวลาสิ้นสุดสัญญาใหม่ในวันที่ 11 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2566 และได้รับการแก้ไขอัตราค่าปรับตามสัญญาร้อยละ 0 ตั้งแต่วันที่ 12 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2566 ถึงวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ.2568

1.2.4) กม.29+000 ถึง กม.30+000 (รวมทางแยกต่างระดับชุมทางนครชัยศรี) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท แพร่ธารงวิทย์ จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 9” โดยเริ่มสัญญาวันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2560 และสิ้นสุดสัญญาวันที่ 10 ธันวาคม พ.ศ.2562 รวม 1,020 วัน และได้รับการต่อขยายสัญญา จำนวน 3 ครั้ง รวม 1,327 วัน (ครั้งที่ 1 เป็นเวลา 339 วัน, ครั้งที่ 2 เป็นเวลา 906 วัน และครั้งที่ 3 เป็นเวลา 82 วัน) โดยมีระยะเวลาสิ้นสุดตามสัญญาใหม่ ในวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ.2566 ปัจจุบันได้รับการแก้ไขอัตราค่าปรับตามสัญญาร้อยละ 0 ตั้งแต่วันที่ 30 กรกฎาคม พ.ศ.2566 ถึงวันที่ 14 กันยายน พ.ศ.2568

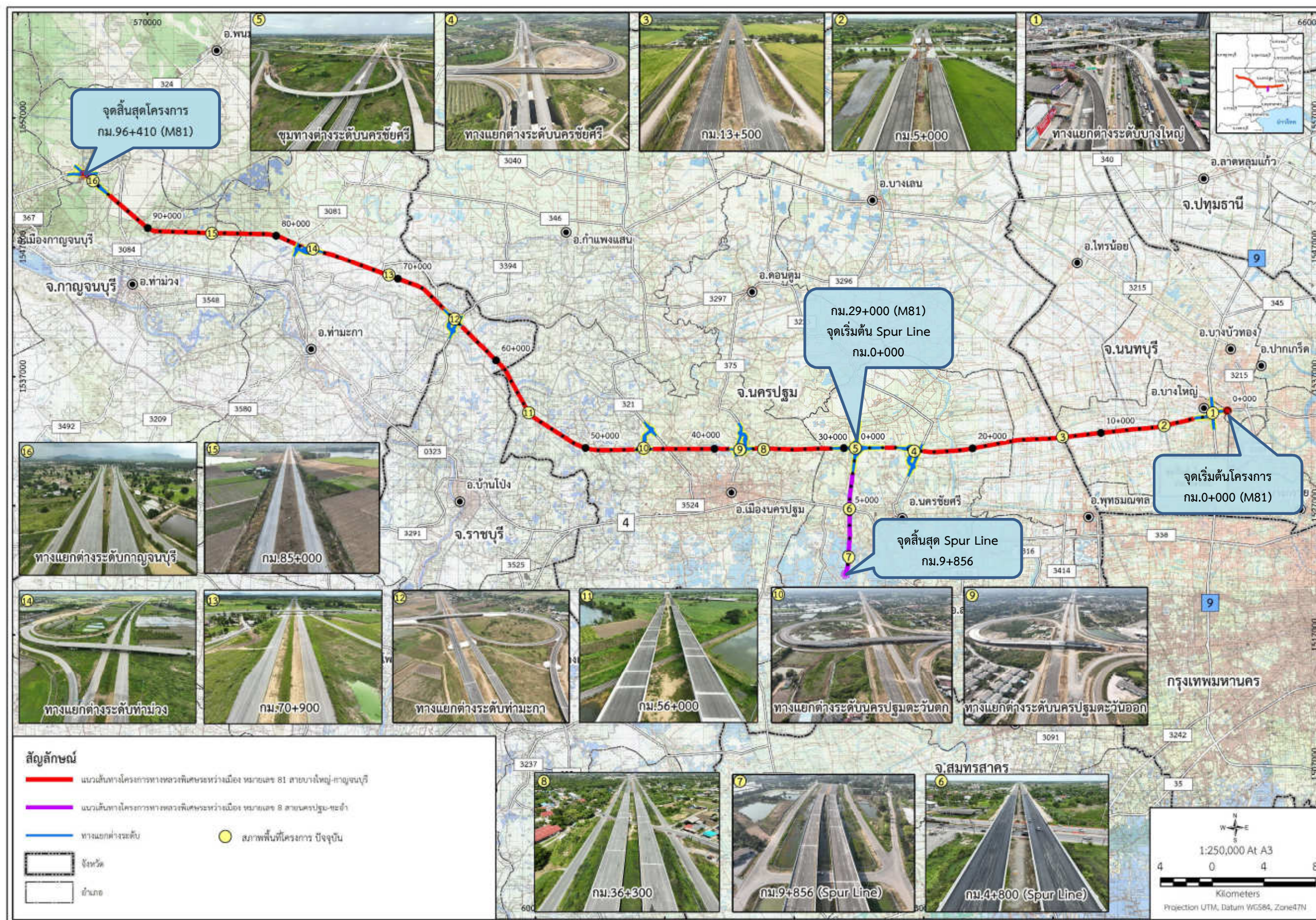
1.2.5) กม.38+500 ถึง กม.44+266.833 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท เอ.เอส.แอสโซซิเอท เอนิเนียริง (1964) จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 12” โดยเริ่มสัญญาวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2560 และสิ้นสุดสัญญาวันที่ 8 ตุลาคม พ.ศ.2562 รวม 960 วัน และได้รับการต่อขยายสัญญา จำนวน 4 ครั้ง รวม 1,477 วัน (ครั้งที่ 1 เป็นเวลา 953 วัน, ครั้งที่ 2 เป็นเวลา 460 วัน, ครั้งที่ 3 เป็นเวลา 15 วัน และครั้งที่ 4 เป็นเวลา 49 วัน) โดยมีระยะเวลาสิ้นสุดตามสัญญาใหม่ ในวันที่ 24 ตุลาคม พ.ศ.2566 ปัจจุบันได้รับการแก้ไขอัตราค่าปรับตามสัญญาร้อยละ 0 ตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ.2566 ถึงวันที่ 25 พฤศจิกายน พ.ศ.2568

1.2.6) กม.55+500 ถึง กม.60+950 ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท เชียงใหม่คอนสตรัคชั่น จำกัด ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 16” โดยเริ่มสัญญาวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2560 และวันสิ้นสุดสัญญาวันที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ.2562 รวม 990 วัน และได้รับการต่อขยายสัญญา จำนวน 3 ครั้ง รวม 1,488 วัน (ครั้งที่ 1 เป็นเวลา 294 วัน, ครั้งที่ 2 เป็นเวลา 785 วัน และครั้งที่ 3 เป็นเวลา 409 วัน) โดยมีระยะเวลาสิ้นสุดตามสัญญาใหม่ ในวันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ.2566 ปัจจุบันได้รับการแก้ไขอัตราค่าปรับตามสัญญาร้อยละ 0 ตั้งแต่วันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ.2566 ถึงวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ.2569

สำหรับสถานะปัจจุบันของแนวเส้นทางโครงการ และความก้าวหน้าของงานก่อสร้างในปัจจุบัน แสดงดังตารางที่ 2.2-1, รูปที่ 2.2-1 และภาพที่ 2.2-1

2) **งานระบบ :** กรมทางหลวงได้เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนและบริหารจัดการ ในรูปแบบ PPP Gross Cost โดยให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O & M) ซึ่งแบ่งการดำเนินการออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินงานและบำรุงรักษา ปัจจุบัน อยู่ระหว่างการออกแบบและก่อสร้างงานระบบ และด้านเก็บค่าผ่านทาง จำนวน 8 แห่ง พร้อมอาคารประกอบ ซึ่งไม่รวมงานก่อสร้างพื้นที่บริการทางหลวง (Service Area) และที่พักริมทาง (Rest Area) โดย บริษัท บีจีเอสอาร์ 81 จำกัด ซึ่งมีวันเริ่มต้นสัญญา เมื่อวันที่ 11 มกราคม พ.ศ.2565 และสิ้นสุดสัญญา ในวันที่ 10 มกราคม พ.ศ.2568

ตารางที่ 2.2-1 สรุปความก้าวหน้างานก่อสร้าง							
ตอน	ช่วง กม.	ผู้รับเหมาก่อสร้าง	นายช่างควบคุม การก่อสร้าง	ความก้าวหน้างาน (%) (ก.พ.67)			หมายเหตุ
				ผลงานรวม	แผนงานรวม	เร็ว/ช้า กว่าแผนงาน	
ตอน 1	กม.0+000 ถึง กม.0+400	บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด	นายพนพล อัครธรรมวุฒิ	99.057	100.00	-0.943	-
ตอน 2	กม.0+400 ถึง กม.4+100	บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด	นายเอกภพ โกวิทกุลไกร	95.385	100.00	-4.616	-
ตอน 3	กม.4+100 ถึง กม.9+000	บริษัท ธาราวุธ คอนสตรัคชั่น จำกัด	นายสุรเชษฐ์ นวลสิงห์	แล้วเสร็จเดือนตุลาคม พ.ศ.2566			-
ตอน 4	กม.9+000 ถึง กม.13+000	บริษัท ไทยวัฒน์วิศวกรรมทาง จำกัด	นายโกเมษฐ์ ราชทอง	84.021	100.00	-8.211	-
ตอน 7	กม.22+500 ถึง กม.24+875	บริษัท สรพลวงก่อสร้าง จำกัด	นายพนรัตน์ รัตนสิริ	แล้วเสร็จเดือนเมษายน พ.ศ.2566			-
ตอน 9	กม.29+000 ถึง กม.30+000	บริษัท แพร่ธารวิทย์ จำกัด	นายพนรัตน์ รัตนสิริ	94.555	100.00	-5.445	-
ตอน 11	กม.35+900 ถึง กม.38+500	บริษัท ชัยนันท์คาวตูก่อสร้าง (2524) จำกัด	นายพนรัตน์ รัตนสิริ	แล้วเสร็จเดือนมกราคม พ.ศ.2567			-
ตอน 12	กม.38+500 ถึง กม.44+266.833	บริษัท เอ.เอส. แอสโซซิเอท เอนิเนียริง (1964) จำกัด	นายพยุร เทียนทอง	81.876	100.00	-18.124	-
ตอน 13	กม.44+266.833 ถึง กม.46+000	ห้างหุ้นส่วนจำกัด นาก่อสร้าง	นายปรัชญา อิศวมงคล	แล้วเสร็จเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566			-
ตอน 16	กม.55+500 ถึง กม.60+950	บริษัท เชียงใหม่คอนสตรัคชั่น จำกัด	นายวิชญ์ศักดิ์ ศรีเชษฐา	94.262	97.352	-5.174	-
ตอน 19	กม.70+000 ถึง กม.77+000	บริษัท แสงชัยโชค จำกัด	นายอิทธิพล แก้วบัวดี	แล้วเสร็จเดือนตุลาคม พ.ศ.2566			-
ระยะดำเนินงานและบำรุงรักษา (O & M)		บริษัท บีจีเอสอาร์ 81 จำกัด	กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	39.08	70.47	-31.39	-



รูปที่ 2.2-1 สภาพแนวเส้นทางโครงการปัจจุบัน



การติดตั้งชิ้นส่วนโครงสร้างสะพานยกระดับ
(โครงการฯ ตอน 2)



การปูผิวแอสฟัลต์บนโครงสร้างสะพานยกระดับ
(โครงการฯ ตอน 4)



การวางชิ้นส่วนสะพานข้ามคลองนราภิรมย์
(โครงการฯ ตอน 4)



การทาสี-ตีเส้นจราจร
(โครงการฯ ตอน 9)



การวางชิ้นส่วนสะพานข้ามคลองเจดีย์บูชา
(โครงการฯ ตอน 12)



การก่อสร้างรางระบายน้ำตาดคอนกรีตเกาะกลางถนน
(โครงการฯ ตอน 16)

การบดอัดคันดินเกาะกลางถนน (โครงการฯ ตอน 12)

ภาพที่ 2.2-1 สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทาง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81
สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567)



การก่อสร้างอาคารควบคุม
(ด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่)



การก่อสร้างอาคารเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง
(ด้านเก็บค่าผ่านทางนครชัยศรี)



การก่อสร้างระบบระบายน้ำ
(ด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก)



การก่อสร้างอาคารเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง
(ด้านเก็บค่าผ่านทางท่ามะกา)



การบดอัดหน้าดิน
(ด้านเก็บค่าผ่านทางท่าม่วง)



การก่อสร้างสะพานลอยคนข้าม
(ด้านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี)

ภาพที่ 2.2-1 สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทาง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81
สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567) (ต่อ)

2.3 สภาพแนวเส้นทางโครงการปัจจุบัน

สภาพเส้นทางปัจจุบันตลอดแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี สามารถแบ่งได้ตามสภาพภูมิประเทศ และการใช้ประโยชน์ที่ดินได้เป็น 4 ช่วงหลัก ดังนี้ (รูปที่ 2.3-1)

กม.0+000 ถึง กม.30+200 : โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี มีจุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางโครงการ ที่ กม.0+000 บริเวณทางแยกต่างระดับบางใหญ่ อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี โดยแนวเส้นทางโครงการจะตัดไปทางทิศตะวันตก โดยในช่วง 5 กิโลเมตรแรก มีบ้านเรือนประชาชน และหมู่บ้านจัดสรรตั้งอยู่หนาแน่น ก่อนตัดผ่านคลองประปามหาสวัสดิ์ ที่ กม.5+068 หลังจากผ่านคลองประปามหาสวัสดิ์แล้ว จะมีสภาพพื้นที่เป็น พื้นที่ปลูกข้าว และทำไร่ รวมทั้งตัดผ่าน คลองนารายณ์ (คลองทวีวัฒนาเก่า) ที่ กม.12+962 และตัดผ่าน แม่น้ำนครชัยศรี ที่ กม.21+650 ตามลำดับ

โดยบริเวณ กม.29+000 เป็นจุดก่อสร้างชุมทางต่างระดับนครชัยศรี ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกับโครงการทางหลวงพิเศษ สายนครปฐม-ชะอำ ที่จะตรงไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ซึ่งเป็นเส้นทางลงสู่ภาคใต้

แนวเส้นทางช่วงนี้ตัดผ่านพื้นที่ อำเภอบางบัวทอง อำเภอบางใหญ่ และอำเภอไทรน้อย จังหวัดนนทบุรี อำเภอพุทธมณฑล และอำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม ซึ่งมีชุมชนรวมทั้งสิ้น 26 ชุมชน ดังนี้

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
นนทบุรี	บางบัวทอง	บางรักพัฒนา	1.หมู่บ้านรุ่งเรือง 5
	บางใหญ่	เสาธงหิน	1. หมู่บ้านสนกาญจน์ 2. หมู่บ้านกฤษฐานคร 10 3. หมู่บ้านนนท์นิชา 4. หมู่บ้านอินดีบางใหญ่ 5. หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่ 6. หมู่บ้านชิชากร 7. หมู่บ้านมณฑล 4
		บางแม่นาง	1. บ้านหนองกางเขน 2. บ้านบางโค 3. หมู่บ้านพฤษภา 76
		บ้านใหม่	1. บ้านวัดต้นเชือก 2. บ้านคลองวาเดียว 3. บ้านคลองตาแดง
	ไทรน้อย	ทวีวัฒนา	1.บ้านคลองทวีวัฒนา
นครปฐม	พุทธมณฑล	คลองโยง	1. หมู่บ้านเอกสยาม 2. บ้านดอนทอง 3. บ้านชัยขันธุ์
	นครชัยศรี	ดอนแฝก	1. บ้านบางไกรซ้อน 2. บ้านบางตาอุ้น
		ลานตากฟ้า	1.บ้านคลองเจ๊ก
		ศรีมหาโพธิ์	1.ศรีมหาโพธิ์
		วัดละมุด	1.บ้านทุ่งศาลา
		แหลมบัว	1. หมู่ 1 บ้านแหลมบัว 2. หมู่ 2 บ้านแหลมบัว 3. หมู่ 4 บ้านลาดสะแก
2 จังหวัด	5 อำเภอ	11 ตำบล	26 ชุมชน

สำหรับพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบในแนวเส้นทางช่วงนี้ ได้แก่ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเสาธงหิน โรงเรียนแก้วอินทร์สุธาอุทิศ และโรงพยาบาลตุลาการเฉลิมพระเกียรติ โดยไม่พบแหล่งโบราณสถานที่ได้รับการขึ้นทะเบียนแล้ว แต่พบแหล่งโบราณสถานที่อยู่ระหว่างรอการขึ้นทะเบียน จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ วัดบางไผ่พระอารามหลวง (ระยะห่าง 1,430 เมตร) และวัดบางแพรก (ระยะห่าง 970 เมตร)

กม.30+200 ถึง กม.57+400 : แนวเส้นทางช่วงนี้ผ่านพื้นที่ด้านเหนือของอำเภอเมืองนครปฐม เข้าสู่พื้นที่อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี ซึ่งมีลักษณะเป็นชุมชนและฟาร์มเลี้ยงหมูกระจายอยู่ทั่วไป ซึ่งมีชุมชนรวมทั้งสิ้น 25 ชุมชน ดังนี้

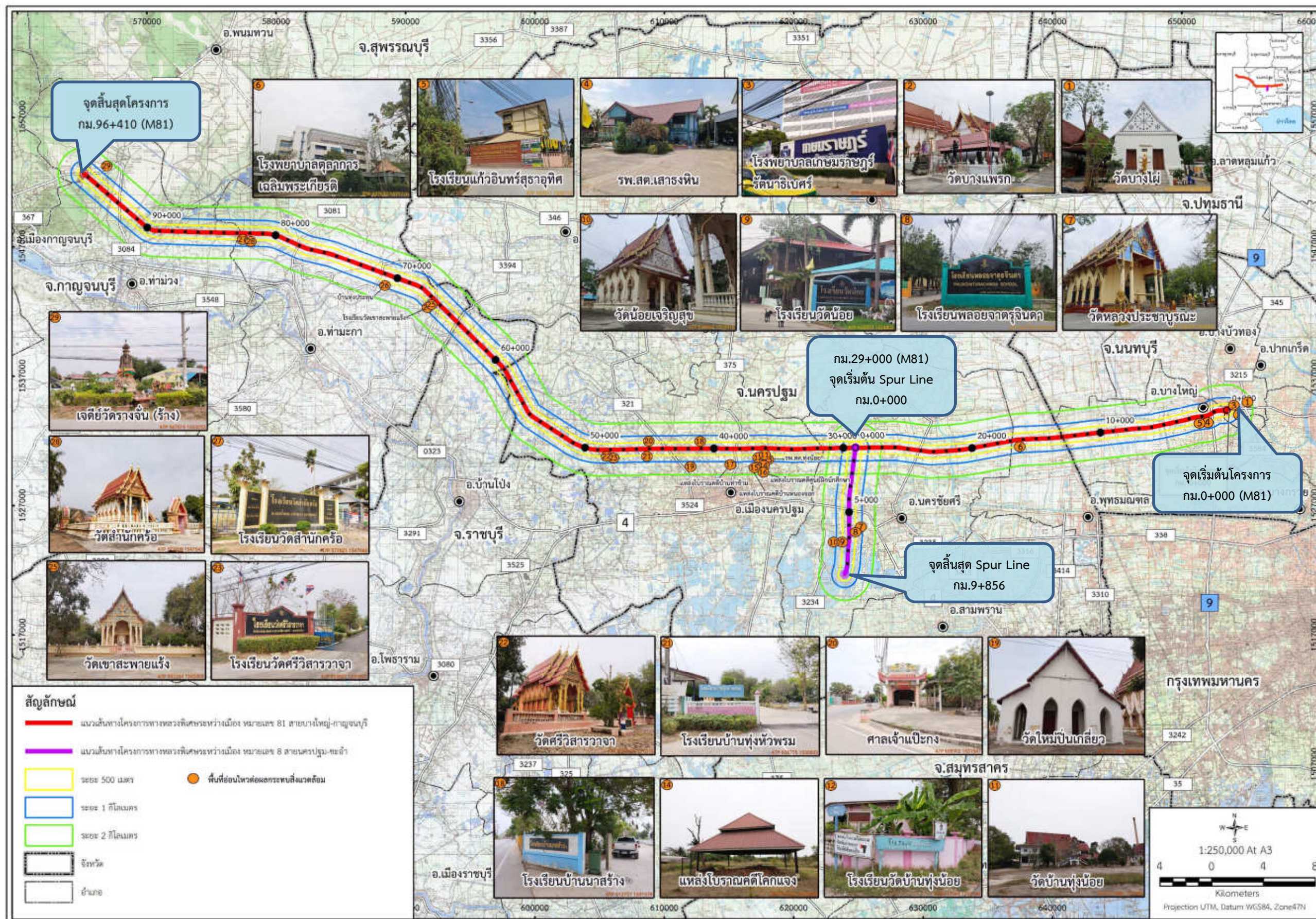
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
นครปฐม	เมืองนครปฐม	สามควายเผือก	1. บ้านกกโก 2. บ้านรางมะเดื่อ 3. บ้านสามควายเผือก
		ทุ่งน้อย	1. บ้านลาดสะแก 2. บ้านทุ่งน้อย
		มาบแค	1. หมู่บ้านจันทรวงศ์ 2. บ้านสำนักคร้อ 3. บ้านรางน้ำเค็ม
		บ่อพลับ	1. บ้านบ่อหลวง (บ้านสระหลวง)
		นครปฐม	1. บ้านทุ่งนาสร้าง 2. บ้านท่าใหม่ (หุบขบา)
		วังตะกู	1. หมู่ 5 บ้านท่าซี้เหล็ก 2. หมู่ 6 บ้านกิโลห้า 3. หมู่ 7 บ้านท่าซี้เหล็ก
		หนองปากโลง	1. บ้านดอนประดู่
		โพรงมะเดื่อ	1. บ้านทุ่งคร้อ 2. บ้านหนองลาดหญ้า 3. บ้านใหม่ 4. บ้านหนองนางแซ่ 5. บ้านหนองหมา
		บ้านยาง	1. บ้านหนองกระโดน 2. บ้านหนองไม้แดง 3. บ้านต้นมะเกลือ 4. บ้านห้วยหนองกร่าง
ราชบุรี	บ้านโป่ง	กรับใหญ่	1.บ้านห้วยกระบอก
2 จังหวัด	3 อำเภอ	10 ตำบล	25 ชุมชน

สำหรับพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบในแนวเส้นทางช่วงนี้ ได้แก่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านทุ่งน้อย โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลทุ่งน้อย โรงเรียนบ้านทุ่งน้อย ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านนาสร้าง โรงเรียนบ้านนาสร้าง ศาลเจ้าแปะกง โรงเรียนบ้านทุ่งหัวพรม โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา และวัดศรีวิสารวาจา โดยไม่พบแหล่งโบราณสถานที่ได้รับการขึ้นทะเบียนแล้ว แต่พบแหล่งโบราณสถานที่อยู่ระหว่างรอการขึ้นทะเบียน จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ วัดใหม่ปิ่นเกลียว (ระยะห่าง 1,370 เมตร) แหล่งโบราณคดีศูนย์ฝึกนักศึกษา (ระยะห่าง 1,810 เมตร) แหล่งโบราณคดีบ้านท่าข้าม (ระยะห่าง 970 เมตร) แหล่งโบราณคดีบ้านหนองจอก (ระยะห่าง 820 เมตร) แหล่งโบราณคดีโคกแจง (ระยะห่าง 470 เมตร) และวัดบ้านทุ่งน้อย (ขีดเขตทาง)

กม.57+400 ถึง จุดสิ้นสุดโครงการ : แนวเส้นทางช่วงนี้ผ่านพื้นที่อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี อำเภอนาทม และอำเภอนาทม จังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งมีลักษณะเป็นพื้นที่ราบ ทำการเกษตรปลูกข้าว ไร่ อ้อย และไร่ข้าวโพด รวมทั้งมีคลองชลประทานในพื้นที่การเกษตรเป็นจำนวนมาก โดยมีชุมชนรวมทั้งสิ้น 14 ชุมชน ดังนี้

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
กาญจนบุรี	ท่ามะกา	สนามแย้	1. บ้านทุ่งชี้ว 2. บ้านอ้อกระทุง 3. บ้านเขาสะพายแร่
		ดอนชะเอม	1. บ้านดอนกลาง 2. บ้านดอนชะเอม
		ตะคร้ำเอน	1. บ้านสันติสุข 2. บ้านตะคร้ำเอน 3. บ้านหนองขี้แรด 4. บ้านสำนักคร้อ
	ท่าม่วง	ทุ่งทอง	1. บ้านกร่างทอง 2. บ้านทุ่งทอง 3. บ้านป่าดิบ 4. บ้านรางจิก
		หนองขาว	1. บ้านห้วยตลุง
1 จังหวัด	2 อำเภอ	5 ตำบล	14 ชุมชน

สำหรับพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบในแนวเส้นทางช่วงนี้ได้แก่ โรงเรียนวัดเขาสะพายแร่ วัดเขาสะพายแร่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านสำนักคร้อ โรงเรียนวัดสำนักคร้อ และวัดสำนักคร้อ โดยไม่พบแหล่งโบราณสถานที่ได้รับการขึ้นทะเบียนแล้ว แต่พบแหล่งโบราณสถานที่อยู่ระหว่างการขึ้นทะเบียน จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ เจดีย์วัดรางจัน (ร้าง, ระยะห่าง 1,950 เมตร) และบ้านทุ่งประทุม (ระยะห่าง 470 เมตร)



รูปที่ 2.3-1 พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบตลอดแนวเส้นทางโครงการ

บทที่ 3

การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม
และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

บทที่ 3

การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

3.1 การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในการศึกษาทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ประกอบด้วย รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 3 ฉบับ ดังนี้

1) รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษ สายบางใหญ่-บ้านโป่ง (กม.0+000 ถึง กม.51+000) ซึ่งจัดทำโดย บริษัท เอเชียน เอนจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด และบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง จำกัด โดยรายงานดังกล่าวได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ.2541

2) รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษ สายบ้านโป่ง-กาญจนบุรี (กม.0+000 ถึง กม.96+410) ซึ่งจัดทำโดย บริษัท เอเชียน เอนจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท สินธูมอนเซลล์ คอนซัลแต้นท์ส จำกัด และ บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด โดยรายงานดังกล่าวได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเมื่อวันที่ 25 สิงหาคม พ.ศ.2546

3) รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ซึ่งจัดทำโดย บริษัท เทสโก้ จำกัด และ บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแต้นท์ จำกัด ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ.2558 โดยรายงานดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศในการประชุมครั้งที่ 24/2559 เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ.2559 และได้เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อทราบ ในการประชุมครั้งที่ 4/2559 เมื่อวันที่ 21 กันยายน พ.ศ.2559 โดยมีเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบรายงานฯ ซึ่งระบุให้กรมทางหลวงยึดถือปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ รวมทั้งให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ให้ความเห็นเพิ่มเติมอย่างเคร่งครัด (ภาคผนวก ก)

ดังนั้น ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในครั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษา ได้ดำเนินการศึกษาทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อพิจารณาความเหมาะสมของวิธีการศึกษา รวมถึงความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จะประกอบด้วย การทบทวน รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ฉบับผ่านความเห็นชอบในปี พ.ศ.2559 ซึ่งสามารถสรุปรายละเอียดได้ดังนี้

3.1.1 วัตถุประสงค์

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

3.1.2 วิธีการศึกษา

- 1) การศึกษาและทบทวนรายละเอียดของโครงการได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลจากรูปแบบก่อสร้าง/แบบเบื้องต้นตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและเพิ่มเติมการสำรวจในภาคสนามเพื่อศึกษาเปรียบเทียบกับรูปแบบการก่อสร้างจริงในสภาพปัจจุบันโดยเน้นรูปแบบที่มีการเปลี่ยนแปลง
- 2) การศึกษาสถานภาพของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้ดำเนินการศึกษาทบทวน ตรวจสอบสรุปผล และให้เหตุผลต่างๆ อย่างชัดเจนเพื่อประกอบการพิจารณาความเหมาะสมและความถูกต้องที่ใช้ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดังนี้

2.1) การทบทวนวิธีการศึกษา ได้ดำเนินการตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

(1) ประเด็นการศึกษาต่างๆ ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการศึกษา วิธีการสำรวจและเก็บตัวอย่าง (เช่น ตำแหน่งของสถานีเก็บตัวอย่าง ดัชนี ระยะเวลาที่ตรวจวัด/เก็บตัวอย่าง วิธีการวิเคราะห์ และมาตรฐานที่เปรียบเทียบ) และการประเมินผลกระทบได้ดำเนินการตรวจสอบเปรียบเทียบกับแนวทางการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการประเภททางหลวง ของกองวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เดิม) สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 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 และมีความเหมาะสมต่อการนำไปใช้แก้ไขปัญหาได้อย่างเป็นรูปธรรมหรือนำไปใช้ปฏิบัติได้หรือไม่ รวมทั้งทบทวนเพื่อปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่างๆ ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นจริงในระยะก่อสร้างโครงการ

(2) แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่ได้ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีความชัดเจนและเพียงพอในประเด็นต่างๆ เหล่านี้หรือไม่ ได้แก่ ดัชนีคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวนตัวอย่างตำแหน่งสถานีตรวจวัด ช่วงเวลาและความถี่ในการเก็บตัวอย่าง วิธีการเก็บตัวอย่างและวิธีการวิเคราะห์

2.3) การทบทวนแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ดำเนินการตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

(1) แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีความสอดคล้องกับการประเมินหรือครอบคลุมรองรับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจริงในระหว่างการก่อสร้างโครงการหรือไม่

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

(3) การติดตามการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบตามที่ระบุไว้ในแผนปฏิบัติการฯ ว่าได้มีการนำแผนปฏิบัติการฯ ที่เสนอไว้ในรายงานการศึกษาฯ ไปปฏิบัติจริงหรือไม่ หรือมีปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานหรือไม่ เช่น ไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุนหรือกำลังงบประมาณหรือไม่ทราบว่าต้องรับผิดชอบงานในส่วนนี้ เป็นต้น

3) จัดทำสรุปผลและข้อเสนอแนะอันจะเป็นประโยชน์ต่อการควบคุมรองรับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

3.1.3 ผลการศึกษา

ผลการประเมินความเหมาะสมของรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ฉบับผ่านความเห็นชอบในปี พ.ศ.2559 มีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.1-1

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
1. ทรัพยากรดิน	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลจากเอกสาร และรายงานที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานต่างๆ ได้แก่ แผนที่หน่วยดินและชุดดินของจังหวัดนนทบุรี นครปฐม ราชบุรี และจังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งจัดทำโดยกองสำรวจดิน กรมพัฒนาที่ดิน ร่วมกับการทบทวนข้อมูลจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับเดิมมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้รวบรวมโดยหน่วยงานราชการรวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนามซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของทรัพยากรดินบริเวณโครงการ ในขณะที่ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากมีครอบคลุมตลอดทั้งแนวเส้นทางโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ลักษณะและสมบัติของ กลุ่มชุดดิน คุณสมบัติทางวิศวกรรมของชั้นดิน สภาพชั้นดิน และการสูญเสียดินมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของทรัพยากรดินบริเวณโครงการ ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้ง ความเหมาะสมเนื่องจากข้อมูลที่ได้เพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ระดับการชะล้างพังทลายของดิน ของกรมพัฒนาที่ดิน เหมาะสม เนื่องจากเป็นเกณฑ์ที่อ้างอิงมาจากรายงานราชการ	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง คำนวณผลกระทบโดยพิจารณาจากการสูญเสียดินจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ การชะล้างพังทลายของดิน และการทรุดตัวของดิน โดยใช้สมการสูญเสียดินสากล Universal Soil Loss Equation (USLE) และการสำรวจภาคสนามระยะดำเนินการและบำรุงรักษาคำนวณผลกระทบ โดยพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมการต่างๆ ที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการที่ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรดินมีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ ร่วมกับการใช้สมการสูญเสียดินสากลโดยครอบคลุมผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อทรัพยากรดินในด้านต่างๆ ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้อย่างชัดเจน	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ปลูกหญ้าคลุมดิน ทันทีบริเวณลาดคันทางที่ก่อสร้างคันทางแล้วเสร็จ หลีกเลี่ยงการเปิดหน้าดินพร้อมกันทั้งหมด และปรับปรุงดินฐานรากด้วยวิธีการใช้น้ำหนักกดทับล่วงหน้า (Preloading) ที่มีความสูง 3.2-3.5 เมตร เป็นเวลา 12 เดือน บริเวณ กม.ที่ 0+000 – กม.ที่ 31+000ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีการเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น บำรุงรักษาพืชคลุมดินบริเวณลาดคันทางให้อยู่ในสภาพที่อยู่เสมอและปรับปรุงรักษาพืชคลุมดินตามไหล่ทาง บริเวณทางระบายน้ำให้อยู่ในสภาพดีตลอดเวลามีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษามีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบด้านทรัพยากรดินเป็นผลกระทบในระดับต่ำ และได้มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบ	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
2. น้ำผิวดิน	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิในด้านคุณภาพน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการจากรายงาน เอกสารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินในภาคสนามมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลจากการสำรวจในภาคสนามซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 4 สถานี ได้แก่<ul style="list-style-type: none">(1) คลองประปามหาสวัสดิ์ (กม.5+068)(2) แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650)(3) คลองชลประทานใกล้กับ Service area นครปฐม (กม.47+900)(4) คลองชลประทานบ้านกร่างทอง (กม.88+696)มีความเหมาะสม เนื่องจากสถานีดังกล่าวเป็นแหล่งน้ำที่ใช้ประโยชน์ได้ตลอดปี และเป็นแหล่งน้ำที่มีความสำคัญต่อการใช้ประโยชน์ของชุมชน รวมทั้งมีความครอบคลุมตลอดทั้งแนวเส้นทางโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 13 ดัชนีประกอบด้วย<ul style="list-style-type: none">- อุณหภูมิ- ความเป็นกรด-ด่าง- ความนำไฟฟ้า- ความสกปรกในรูปบีโอดี- ของแข็งละลายทั้งหมด- ปริมาณตะกอนแขวนลอย- ออกซิเจนละลาย- น้ำมัน/ไขมัน- แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด- ฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรียมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีตรวจวัดพื้นฐาน และเป็นที่ยอมรับของสำนักงานโยธา และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของคุณภาพแหล่งน้ำบริเวณโครงการ ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้ง ในวันที่ 25 มกราคม พ.ศ. 2559ยังไม่เหมาะสม เนื่องจากยังไม่ครอบคลุมทั้ง 2 ฤดูกาล	<ul style="list-style-type: none">มาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินตามประกาศคณะกรรมการประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537)มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานของทางราชการ	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงอุทกวิทยาน้ำผิวดินได้พิจารณาผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดินด้านความขุ่นของน้ำที่เพิ่มจากตะกอนดิน การก่อสร้างสะพาน ผลกระทบเรื่องน้ำเสียจากบ้านพักคนงานคนงานและผลกระทบจากสิ่งสกปรกที่ปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงอุทกวิทยาน้ำผิวดินได้พิจารณาผลกระทบจากการรูปแบบ/โครงสร้างถนนเมื่อแล้วเสร็จ เนื่องจากสะพานข้ามลำน้ำ 14 แห่ง มีตอม่ออยู่ในลำน้ำ ซึ่งพื้นที่หน้าตัดของลำน้ำลดลง ทำให้การไหลของน้ำเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม สำหรับผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดินได้คาดการณ์ผลกระทบจากน้ำเสียจากที่พักริมทางที่ทำให้คุณภาพน้ำเสื่อมโทรมลง และผลกระทบจากด่านเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งน้ำเสียส่วนใหญ่ที่เกิดจากน้ำห้องน้ำห้องส้วมอ่างล้างมือ และน้ำยาล้างพื้น โดยแหล่งน้ำที่อยู่ใกล้สถานีบริการทางหลวง ได้แก่ คลองชลประทาน กม.47+900มีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และกิจกรรมต่างๆ ในระยะดำเนินการ ครอบคลุมผลกระทบต่อน้ำผิวดินทั้งในด้านอุทกวิทยา และคุณภาพน้ำซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขทั่วไป และมาตรการเฉพาะเพื่อลดผลกระทบต่างๆ เช่น ก่อสร้างสะพานใกล้แหล่งน้ำธรรมชาติทั้ง 66 แห่ง ควรดำเนินการช่วงฤดูแล้ง หากจำเป็นต้องดำเนินการในช่วงฤดูฝนให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยด่วน ไม่ควรเปิดพื้นที่ที่อยู่ริมน้ำทั้งหมดพร้อมกัน ควรจะทยอยเปิดเฉพาะที่จะดำเนินการก่อสร้างเท่านั้นสำนักงานก่อสร้างโครงการและที่พักริมทาง ควรจะอยู่ห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 50 เมตร รวมถึงกองดินและวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างต้องเก็บกองให้ห่างจากริมลำน้ำไม่น้อยกว่า 100 เมตร และให้ดำเนินการซ่อมแซมบูรณะตลิ่งให้มีสภาพดังเดิมหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จทันที เป็นต้นระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ตรวจสอบดูแลรักษาระบบระบายน้ำของโครงการอย่างต่อเนื่อง จัดห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะไว้ อย่างเพียงพอ รวมถึงตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียของสถานีบริการทางหลวงและที่พักริมทาง เป็นต้นส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบหลักเกิดจากตะกอนดิน และน้ำเสียจากโครงการ ซึ่งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่กำหนดมุ่งเน้นลดปริมาณตะกอนที่อาจเกิดขึ้นจากการชะล้างพังทลายของดินลงสู่แหล่งน้ำ และลดการปนเปื้อนสารอินทรีย์สำหรับการหลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงฤดูฝนและ/หรือใช้เวลาก่อสร้างให้น้อยที่สุดเป็นมาตรการฯ ที่ไม่เหมาะสม เนื่องจากโครงการต้องก่อสร้างทั้งในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง เพื่อให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด ดังนั้น จึงควรปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบให้เหมาะสมโดยการกำหนดให้ผู้รับจ้างหลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงฝนตกหนักเพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของดิน	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง จำนวน 5 สถานี ได้แก่ แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650) คลองชลประทาน (กม.47+900) คลองหนองกร่าง (กม.57+358) ห้วยกระบอก (กม.66+180) และคลองชลประทานบ้านกร่างทอง (กม.88+969) จำนวน 10 ดัชนี ประกอบด้วย อุณหภูมิ ความสกปรกในรูปบีโอดี ปริมาณของแข็งทั้งหมดไขมัน และน้ำมัน ฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย ไนเตรท ฟอสเฟต ความเป็นกรด-ด่าง ออกซิเจนละลาย ความโปร่งแสง โดยมีความถี่ในการตรวจปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้างระยะดำเนินการ จำนวน 1 สถานี ได้แก่ คลองชลประทาน (กม.47+900) จำนวน 10 ดัชนีซึ่งเป็นดัชนีเดียวกันกับในระยะก่อสร้าง โดยมีความถี่ในการตรวจปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง ในช่วง 3 ปีแรก หลังจากนั้นติดตามทุก 5 ปีส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากดัชนีที่ติดตามตรวจสอบสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่เกิดจากโครงการมีความถี่ในการตรวจวัด 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมทั้งฤดูฝนและฤดูแล้ง สำหรับการติดตามตรวจสอบในระยะก่อสร้างยังไม่มีการติดตามคุณภาพน้ำทั้งจากบ้านพักคนงานก่อสร้างของโครงการ ที่อาจมีผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำสาธารณะที่อยู่ใกล้เคียงจุดตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้างของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมควรดำเนินการเก็บตัวอย่างให้ครอบคลุมทั้ง 2 ช่วงฤดูกาล<ul style="list-style-type: none">เพิ่มการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน บริเวณคลองประปามหาสวัสดิ์ ในระยะก่อสร้าง เนื่องจากมีการก่อสร้างสะพานข้ามคลองประปามหาสวัสดิ์ กิจกรรมก่อสร้างจะมีการเจาะเสาเข็ม บริเวณริมตลิ่ง จำนวน 3 สถานี ได้แก่ คลองประปามหาสวัสดิ์ (จุดเหนือน้ำ) คลองประปามหาสวัสดิ์ (จุดก่อสร้าง) และคลองประปามหาสวัสดิ์ (จุดท้ายน้ำ) โดยมีความถี่ในการเฝ้าระวังจำนวน 4 ครั้ง ได้แก่ ก่อนกิจกรรมเจาะเสาเข็ม 1 ครั้ง ระหว่างมีกิจกรรมเสาเข็ม 2 ครั้ง และหลังจากกิจกรรมเสาเข็มแล้วเสร็จ 1 ครั้ง เพื่อเป็นการเฝ้าระวังผลกระทบที่จะเกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินเพิ่มเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทั้งจากระบบบำบัดน้ำเสียก่อนระบายออกสู่แหล่งน้ำสาธารณะ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ โครงการตอน 4 โครงการตอน 8 และโครงการตอน 14 โดยข้อเสนอแนะต่างๆ ข้างต้นนี้ ได้มีการเสนอแนะและดำเนินการเพิ่มเติมไว้แล้วในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
3. อากาศและบรรยากาศ	<ul style="list-style-type: none">ใช้ข้อมูลอุตุนิยมวิทยาจากสถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี จากสถานีตรวจอากาศนครปฐม ราชบุรี และกาญจนบุรี รายละเอียดข้อมูล ได้แก่ ความกดอากาศ อุณหภูมิ ความชื้นสัมพัทธ์ ทิศนวิสัย ความเร็วและทิศทางลม ปริมาณน้ำฝนรวบรวมข้อมูลคุณภาพอากาศของหน่วยงานต่างๆ ในบริเวณแนวเส้นทางโครงการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของคุณภาพอากาศบริเวณโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 3 สถานี ได้แก่ (1) หมู่บ้านร่มไม้ (กม.2+200) (2) วัดบ้านทุ่งน้อย (กม.36+200) (3) โรงเรียน วัดสำนักคร้อ (กม.82+500)มีความเหมาะสม เนื่องจากตำแหน่งสถานีตรวจวัด เป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ สามารถเป็นตัวแทนบริเวณที่มีการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างและครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ	<ul style="list-style-type: none">6 ดัชนี ประกอบด้วย - ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀) - ก๊าซไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC) - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) - ความเร็ว และทิศทางลมมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของคุณภาพอากาศบริเวณโครงการ ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ตรวจวัดคุณภาพอากาศจำนวน 1 ครั้ง ระหว่างวันที่ 22-27 มกราคม พ.ศ.2559 เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องเป็นไปตามแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการคมนาคมทางบก จัดทำโดย สผ. แต่ยังไม่ครอบคลุมการตรวจวัดทั้ง 2 ฤดูมรสุม	<ul style="list-style-type: none">มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547มาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ.2552มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานของทางราชการ	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง คาดการณ์ผลกระทบจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองรวม (TSP) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ CALINE 4 ร่วมกับค่าความเข้มข้นพื้นฐานจากการตรวจวัด โดยอ้างอิงค่าตัวแปรอัตราการการปล่อยมลสารของกิจกรรมการก่อสร้างจาก Compilation of Air Pollutant Emission Factors ของสำนักงานธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมสหรัฐ (USEPA)ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ได้คาดการณ์ด้วยแบบด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ CALINE 4 โดยอ้างอิงค่าตัวแปรอัตราการปล่อยมลสารจากยานพาหนะจากกรมควบคุมมลพิษมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นการคาดการณ์ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ CALINE 4 โดยใช้ข้อมูลอ้างอิงอัตราการปล่อยมลสารในระยะก่อสร้างจาก USEPA และในระยะดำเนินการจากกรมควบคุมมลพิษ ซึ่งให้ผลการคาดการณ์ที่น่าเชื่อถือและเป็นที่ยอมรับ	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขเพื่อลดผลกระทบต่างๆ เช่น ฉีดยาหมอกบริเวณผิวถนนและพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันการฟุ้งของฝุ่นละออง อย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง โดยเฉพาะช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่อยู่ในรัศมี 35 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จำกัดพื้นที่การเปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ติดตั้งแผ่นเหล็กรีดลอน หรือ Metal Sheet ความสูง 2.0 เมตร สามารถเคลื่อนย้ายได้ซึ่งจะติดตั้งในบริเวณที่มีการก่อสร้าง และจะเคลื่อนย้ายไปยังตำแหน่งใหม่ที่มีการก่อสร้างต่อไป โดยกันบริเวณที่มีการก่อสร้างถนนและสะพานยกระดับ เป็นต้นระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น จัดการให้มีความเร็วและความคล่องตัว เพื่อลดมลพิษที่ออกจากยานพาหนะ กรมทางหลวงต้องประสานกับตำรวจทางหลวงในการตรวจจับยานพาหนะที่ก่อให้เกิดมลพาระดับสูง (ครีนต้า) และห้ามรถบรรทุกที่ไม่มีผ้าใบคลุมส่วนบรรทุก และมีโคลนติดล้อเข้ามาสัญจรบนถนนโครงการ เป็นต้นมีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบด้านคุณภาพอากาศมีความสำคัญ และมีพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบเฉพาะแห่ง ซึ่งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบได้กำหนดครอบคลุมถึงพื้นที่ดังกล่าวไว้แล้วเป็ และเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง จำนวน 6 สถานี ได้แก่ หมู่บ้านร่มไม้ (กม.2+000) หมู่บ้านชีขากร (กม.3+900) วัดบ้านทุ่งน้อย (กม.36+200) หมู่บ้านจันทรกานต์ (กม.37+400) วัดศรีวิสารวาจา (กม.48+000) โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (กม.82+500) จำนวน 5 ดัชนี ประกอบด้วย ฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ความเร็ว และทิศทางลม โดยติดตามตรวจสอบเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่อง (วันธรรมดาและวันหยุดราชการ) จำนวน 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมช่วงฤดูฝน และช่วงฤดูแล้งตลอดระยะเวลาก่อสร้างระยะดำเนินการและบำรุงรักษา จำนวน 7 สถานี ได้แก่ หมู่บ้านร่มไม้ (กม.2+000) หมู่บ้านชีขากร (กม.3+900) วัดบ้านทุ่งน้อย (กม.36+200)หมู่บ้านจันทรกานต์ (กม.37+400) วัดศรีวิสารวาจา (กม.48+000) โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (กม.82+500)จำนวน 5 ดัชนี ดัชนีซึ่งเป็นดัชนีเดียวกันกับในระยะก่อสร้าง โดยติดตามตรวจสอบเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่อง (วันธรรมดาและวันหยุดราชการ) จำนวน 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมช่วงฤดูฝน และช่วงฤดูแล้งตลอดอายุโครงการส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากตรวจวัดครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องทั้งช่วงฤดูแล้งและฤดูฝน กิจกรรมช่วงก่อสร้างของพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านคุณภาพอากาศจะขึ้นอยู่กับทิศทางลมประกอบกับช่วงเดือนที่ลมมรสุมพัดผ่านจะต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ ซึ่งมีคุณภาพอากาศจากการคาดการณ์ไม่เป็นไปตามมาตรฐานกำหนดสำหรับสถานีติดตามตรวจสอบในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม สามารถเป็นตัวแทนพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบครอบคลุมตลอดแนวเส้นทาง อย่างไรก็ตาม การดำเนินการในระยะที่ผ่านมาไม่สามารถตรวจวัดคุณภาพอากาศที่บริเวณ หมู่บ้านจันทรกานต์ และวัดศรีวิสารวาจา ได้ จึงได้มีการเปลี่ยนแปลงสถานีตรวจวัดเป็น ชุมชนหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม ตำบลมาบแค จังหวัดนครปฐม และโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียง	<ul style="list-style-type: none">เปลี่ยนแปลงสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ จากบริเวณหมู่บ้านจันทรกานต์ และวัดศรีวิสารวาจา เป็น ชุมชนหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม ตมาบแค และ โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา ตามลำดับ ซึ่งได้รับความเห็นชอบการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจากอธิบดีกรมทางหลวงแล้ว

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
4. เสียง	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวกับเสียงตามแนวนอนโครงการ จากหน่วยงานและเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลจากการสำรวจในภาคสนามซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของระดับเสียงบริเวณโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 7 สถานี ได้แก่(1) โรงเรียนบ้านนาสร้าง(2) โรงเรียนวัดวิสาวาจา(3) โรงเรียนวัดพุทธธรรมรังษี(4) โรงเรียนลาดตะค่าน(5) โรงเรียนวัดเขาสะพายแรง(6) วัดสำนักคร้อ(7) โรงเรียนบ้านห้วยตูลุงมีความเหมาะสม เนื่องจากตำแหน่งสถานีตรวจวัด เป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ สามารถเป็นตัวแทนบริเวณที่มีการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างและครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 5 ดัชนี ประกอบด้วย- ระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (Leq 1 hr)- ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr)- ระดับเสียงสูงสุด (Lmax)- ระดับเสียงเฉลี่ยรายกลางวัน-กลางคืน (Ldn)- ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 (L90)มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของระดับเสียงบริเวณโครงการ ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ตรวจวัดระดับเสียงจำนวน 1 ครั้ง ระหว่างวันที่ 22-27 มกราคม พ.ศ.2556 เป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการยังไม่เหมาะสม เนื่องจากมีระยะเวลาตรวจวัดจำนวน 1 ครั้ง รวมทั้งครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องเป็นไปตามแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการคมนาคมทางบกจัดทำโดย สผ.แต่การตรวจวัดยังไม่ครอบคลุมทั้ง 2 ฤดูกาล	<ul style="list-style-type: none">มาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานของทางราชการ	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง คาคการณ์ระดับเสียงอ้างอิงจากระดับเสียงสูงสุดของเครื่องจักรที่ใช้ในการการก่อสร้างที่ระยะ 15 เมตร ของ Roadway Construction Noise Model User’s Guide, FHWA 2006 เพื่อนำมาคำนวณค่าของระดับเสียงสูงสุด (Lmax) จากเครื่องจักรทั้งหมดที่ใช้ในการก่อสร้าง และระดับเสียงเฉลี่ย (Leq) เครื่องจักรทั้งหมดที่ใช้ในช่วงก่อสร้างฐานราก (การเจาะเสาเข็ม) ที่ระยะต่างๆ ด้วยแบบจำลอง RCNM และได้นำข้อมูลมาใช้เป็นตัวแทนของระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) ที่ตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทุกจุดสังเกตที่อาจได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการก่อสร้างโครงการ สำหรับระดับเสียงที่เกิดจากกิจกรรมการขนส่งวัสดุก่อสร้างได้อ้างอิงข้อมูลจากรายงาน Noise prediction for Highways in Thailand ส่วนอัตราความเร็วของยานพาหนะได้อ้างอิงข้อมูลตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฉบับที่ 8 พ.ศ. 2551ระยะดำเนินการและบำรุงรักษาคาคการณ์ระดับเสียงโดยใช้แบบจำลอง TNM ได้อ้างอิงข้อมูลและมีวิธีการคำนวณเช่นเดียวกันกับการคาคการณ์ระดับเสียงที่เกิดจากกิจกรรมการขนส่งในระยะก่อสร้างมีความเหมาะสม เนื่องจากใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ และใช้ข้อมูลอ้างอิงจากหน่วยงานราชการ ซึ่งให้ผลการคาคการณ์ที่น่าเชื่อถือและเป็นที่ยอมรับ	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขทั่วเพื่อลดผลกระทบต่างๆ เช่น ติดตั้งแผ่นเหล็กกริดลอนหรือ Metal Sheet ความสูง 2 เมตร สามารถเคลื่อนย้ายได้ ซึ่งจะดำเนินการติดตั้งในบริเวณที่มีการก่อสร้าง และจะเคลื่อนย้ายไปยังตำแหน่งใหม่ที่มีการก่อสร้างต่อไป โดยตำแหน่งที่จะต้องดำเนินการติดตั้ง Metal Sheet หลีกเลี่ยงการใช้เครื่องจักรกลที่มีเสียงดังหลาย เครื่องพร้อมกันบนพื้นที่เดียวกัน และหลีกเลี่ยงการติดตั้งเครื่องจักรใกล้บ้านเรือนประชาชนและกำหนดระยะเวลาในการดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างที่มีเสียงสูง ในช่วงเวลากลางวัน 8.00-17.00 น. เพื่อไม่ให้เกิดการรบกวนการพักผ่อนของประชาชน เป็นต้นระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ติดตั้งกำแพงกันเสียงชนิดซีเมนต์เสริมใยแก้ว (GRC) เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงจากปริมาณจราจรในระยะดำเนินการ บริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่มีระดับเสียงเกินค่ามาตรฐานในปีเปิดดำเนินการเป็นต้นมีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบด้านเสียงมีความสำคัญ และมีพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบเฉพาะแห่ง ซึ่งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบได้กำหนดครอบคลุมถึงพื้นที่ดังกล่าวไว้แล้ว รวมทั้งได้จัดทำเป็นแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านเสียง เพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง จำนวน 6 สถานี ได้แก่ หมู่บ้านร่มไม้ (กม.2+000) หมู่บ้านชีขากร (กม.3+900) วัดบ้านทุ่งน้อย (กม.36+200)หมู่บ้านจันทรกานต์ (กม.37+400) วัดศรีวิสารวาจา (กม.48+000) โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (กม.82+500) มีดัชนีตรวจวัดจำนวน 4 ดัชนี ประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr)ระดับเสียงสูงสุด (Lmax)ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 (L90) ระดับเสียงเฉลี่ยรายกลางวัน-กลางคืน (Ldn) โดยติดตามตรวจสอบเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่อง (วันธรรมดาและวันหยุดราชการ) โดยติดตามตรวจสอบ 2 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้างระยะดำเนินการและบำรุงรักษา จำนวน 6 สถานี ได้แก่ หมู่บ้านร่มไม้ (กม.2+000) หมู่บ้านชีขากร (กม.3+900) วัดบ้านทุ่งน้อย (กม.36+200)หมู่บ้านจันทรกานต์ (กม.37+400) วัดศรีวิสารวาจา (กม.48+000) โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (กม.82+500) จำนวน 4 ดัชนี ประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr)ระดับเสียงสูงสุด (Lmax)ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 (L90) ระดับเสียงเฉลี่ยรายกลางวัน-กลางคืน (Ldn)โดยติดตามตรวจสอบ 2 ครั้ง/ปี ตลอดอายุโครงการติดตามตรวจสอบพื้นที่อ่อนไหวที่คาดการณ์ว่าจะได้รับผลกระทบด้านเสียงเกินค่ามาตรฐาน โดยดำเนินการตรวจสอบล่วงหน้า 1 ปี จากคาดการณ์ดังนี้- ปี พ.ศ. 2567 ได้แก่ บ้านบางไกรซ็อน- ปี พ.ศ. 2572 ได้แก่ บ้านทุ่งทอง- ปี พ.ศ. 2577 ได้แก่ บ้านรางมะเดื่อ บ้านท่าช้างเหล็ก- ปี พ.ศ. 2582 ได้แก่บ้านกฤษฏาานคร 10 บ้านกร่างทอง- ปี พ.ศ.2587 ได้แก่ หมู่บ้านรุ่งเรือง 5 หมู่บ้านมณฑล 4 บ้านทุ่งขี้วัวโดยดำเนินการตรวจวัน 5 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง ทุกปีตลอดระยะเวลาดำเนินการส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากมีระยะเวลา และความถี่ในการตรวจวัดเพียงพอที่จะใช้ในการเฝ้าระวังผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการได้ แต่การดำเนินการในระยะที่ผ่านมาไม่สามารถตรวจวัดระดับเสียงที่บริเวณ หมู่บ้านจันทรกานต์ และวัดศรีวิสารวาจา ได้ จึงได้มีการเปลี่ยนแปลงสถานีตรวจวัดเป็น ชุมชนหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม และ โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียง	<ul style="list-style-type: none">เปลี่ยนแปลงสถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียงจากบริเวณ หมู่บ้านจันทรกานต์ และวัดศรีวิสารวาจา เป็น ชุมชนหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม ต.มาบแค และโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา ตามลำดับ ซึ่งได้รับความเห็นชอบการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจากอธิบดีกรมทางหลวงแล้ว

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
5. ความสั่นสะเทือน	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมและทบทวนข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานและเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องตรวจวัดความสั่นสะเทือนบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นข้อมูลจากการสำรวจในภาคสนามซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของความสั่นสะเทือนบริเวณโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 3 สถานี ได้แก่<ul style="list-style-type: none">หมู่บ้านร่มไม้ บางใหญ่ (กม.2+000)วัดบ้านทุ่งน้อย นครปฐม (กม.36+200)โรงเรียนวัดสำนักคร้อ กาญจนบุรี (กม.82+500)มีความเหมาะสมเนื่องจากตำแหน่งสถานีตรวจวัด เป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบสามารถเป็นตัวแทนบริเวณที่มีการดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง และครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 2 ดัชนี ประกอบด้วย ความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) ทั้ง 3 แกน ความถี่และความสั่นสะเทือน ทั้ง 3 แกน และระยะขจัด ทั้ง 3 แกนมีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของระดับความสั่นสะเทือน และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งปลูกสร้างและมนุษย์ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ตรวจวัดความสั่นสะเทือนจำนวน 21 ครั้ง ในช่วงวันที่ 22-27 มกราคม พ.ศ.2559ไม่มี ความเหมาะสม เนื่องจากมีระยะเวลาตรวจวัดจำนวน 1 ครั้ง รวมทั้งครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องเป็นไปตามแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการคมนาคมทางบกจัดทำโดย สผ.แต่การตรวจวัดยังไม่ครอบคลุมทั้ง 2 ฤดูกาล	<ul style="list-style-type: none">มาตรฐานความสั่นสะเทือน ได้แก่<ul style="list-style-type: none">ผลกระทบต่อนุษย์ พิจารณาตามมาตรฐานระบบแบบบริติช (British Standard (BS 5528:2009+A1:2014))ผลกระทบต่อสิ่งปลูกสร้าง พิจารณาตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 และมาตรฐานระบบเยอรมันนี (Deutsches Institute Agency (DIN4150:1999))มีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานจากทางราชการของประเทศไทย และมาตรฐานของสากล	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง พิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างโดยอ้างอิงข้อมูลของสำนักงานธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (USEPA) เพื่อนำมาคำนวณความเร็วอนุภาคสูงสุดที่เกิดขึ้นจากเครื่องจักรแต่ละชนิด ตามระยะห่างระหว่างเครื่องจักรขณะมีกิจกรรมถึงตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบสำหรับการคาดการณ์ความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการขนส่งวัสดุได้อ้างอิงข้อมูลตามรายงาน Traffic-induced Ground-borne Vibration in Dwellings โดยสถาบันวิจัยการจราจรของสหราชอาณาจักรระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ได้อ้างอิงข้อมูลตามรายงาน Traffic-induced Ground-borne Vibration in Dwellings โดยสถาบันวิจัยการจราจรของสหราชอาณาจักร เช่นเดียวกันกับในระยะก่อสร้างมีความเหมาะสมเนื่องจากใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ และใช้ข้อมูลอ้างอิงจากหน่วยงานที่น่าเชื่อถือ และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล	<ul style="list-style-type: none">ในระยะก่อสร้าง ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น กำหนดให้กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน เช่นการก่อสร้างฐานรากต้องดำเนินการในช่วงเวลากลางวัน 08.00-17.00 น. เท่านั้น เลือกใช้เครื่องมือที่ทำให้เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุด เช่น เสาค้ำเขี่ยแทนเสาค้ำดอกในบริเวณ รร. แก้วอินทร์สุธาอุทิศ, วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านชนกาญจน์ หมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านศิขาร และหมู่บ้านจันทรกานต์ ควบคุมยานพาหนะที่ขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เป็นต้นระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ควบคุมความเร็วและน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะที่เข้ามาใช้เส้นทางของโครงการ ควบคุมยานพาหนะให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ช่อมแซมและปรับปรุงผิวหน้าถนนให้ราบเรียบอยู่เสมอ โดยเฉพาะบริเวณคอสะพาน รอยต่อบนผิวถนน หรือไม่สม่ำเสมอของผิวจราจร เพื่อลดแรงกระแทกระหว่างล้อยานพาหนะกับผิวถนน เป็นต้นมีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถป้องกันและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง จำนวน 6 สถานี ได้แก่ หมู่บ้านร่มไม้ (กม.2+000) หมู่บ้านศิขาร (กม.3+900) วัดบ้านทุ่งน้อย (กม.36+200)หมู่บ้านจันทรกานต์ (กม.37+400) วัดศรีวิสารวาจา (กม.48+000) โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (กม.82+500) จำนวน 3 ดัชนี ประกอบด้วย ความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) ทั้ง 3 แกน ความถี่และความสั่นสะเทือน ทั้ง 3 แกน และระยะขจัด ทั้ง 3 แกน โดยติดตามตรวจสอบเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่อง (วันธรรมดาและวันหยุดราชการ) จำนวน 2 ครั้ง/ปีตลอดระยะเวลาก่อสร้างระยะดำเนินการและบำรุงรักษา สถานีตรวจวัดและดัชนีการตรวจวัดเช่นเดียวกับระยะก่อสร้าง โดยติดตามตรวจสอบเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่อง (วันธรรมดาและวันหยุดราชการ) จำนวน 2 ครั้ง/ปี ในช่วง 3 ปีแรก หลังจากนั้นติดตามทุก 5 ปี โดยเก็บช่วงเดียวกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศและเสียงมีความเหมาะสม เนื่องจากมีระยะเวลา และความถี่ในการตรวจวัดเพียงพอที่จะใช้ในการเฝ้าระวังผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการได้ แต่การดำเนินการในระยะที่ผ่านมาไม่สามารถตรวจวัดความสั่นสะเทือนที่บริเวณ หมู่บ้านจันทรกานต์ และวัดศรีวิสารวาจา ได้ จึงได้มีการเปลี่ยนแปลงสถานีตรวจวัดเป็น ชุมชนหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม ตำบลมาบแค จังหวัดนครปฐม และ โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียง	<ul style="list-style-type: none">เปลี่ยนแปลงสถานีติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน จากบริเวณหมู่บ้านจันทรกานต์ และวัดศรีวิสารวาจา เป็น ชุมชนหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม ต.มาบแค และ โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา ตามลำดับ ซึ่งได้รับความเห็นชอบการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจากอธิบดีกรมทางหลวงแล้ว

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
6. นิเวศวิทยาทางน้ำ	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมและทบทวนข้อมูลทุติยภูมิของโครงการต่างๆ ที่อยู่บริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการ และข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง<ul style="list-style-type: none">การเก็บตัวอย่างสิ่งมีชีวิตมีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของนิเวศทางน้ำบริเวณโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 4 สถานี ได้แก่<ul style="list-style-type: none">คลองประปามหาสวัสดิ์ (กม.5+068)แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650)คลองชลประทานใกล้กับ Service area นครปฐม (กม.47+900)คลองชลประทานบ้านกร่างทอง (กม. 88+696)มีความเหมาะสมเนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 3 ดัชนี ประกอบด้วย<ul style="list-style-type: none">แพลงก์ตอนพืชแพลงก์ตอนสัตว์สัตว์น้ำดินมีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นดัชนีตรวจวัดพื้นฐานและเป็นที่ยอมรับของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้ง ในวันที่ 25 มกราคม พ.ศ. 2559)ยังไม่เหมาะสมเนื่องจากยังไม่ครอบคลุมทั้ง 2 ฤดูกาล	-	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง คาดการณ์ผลกระทบด้านการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศทางน้ำ จากกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำ และการทำฐานรากของสะพานและการตอกเสาตอม่อจะดำเนินการบริเวณริมตลิ่งระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาดการณ์ผลกระทบ โดยการพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมการที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการที่ส่งผลกระทบต่อนิเวศทางน้ำมีความเหมาะสมเนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ ร่วมกับการพิจารณาผลการสำรวจในภาคสนามโดยครอบคลุมผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมที่อาจเกิดขึ้นต่อนิเวศทางน้ำ ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่นการก่อสร้างสะพานในช่วงใกล้แหล่งน้ำธรรมชาติทั้ง 66 แห่ง ควรดำเนินการช่วงฤดูแล้ง หากมีความจำเป็นต้องดำเนินการในช่วงฤดูฝนให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยด่วน ไม่ควรเปิดพื้นที่ที่อยู่ริมน้ำทั้งหมดพร้อมกัน แต่ควรทยอยเปิดเฉพาะที่จะดำเนินการก่อสร้างเท่านั้นสำนักก่อสร้างโครงการหรือบ้านพักคนงาน ควรอยู่ห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 50 เมตร กองดินวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างต้องเก็บกองห่างจากริมลำน้ำไม่น้อย 100 เมตร ช่อมแซมบุรณะตลิ่งให้มีสภาพดั้งเดิมหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จทันที เป็นต้นระยะดำเนินการ กำหนดให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขลดผลกระทบต่างๆ เช่น ตรวจสอบและดูแลรักษาระบบระบายน้ำของโครงการอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอ ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียของสถานีบริการทางหลวง และที่พักริมทาง อย่างสม่ำเสมอ เพื่อบำบัดน้ำเสียได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นต้นมีความเหมาะสมเนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบได้ครอบคลุมพื้นที่ตลอดแนวเส้นทางโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง จำนวน 5 สถานี ซึ่งเป็นสถานีเดียวกันกับน้ำผิวดิน จำนวน 3 ดัชนี ได้แก่ ความหลากหลายทางชีวภาพ ปริมาณแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ และปริมาณสัตว์น้ำและสัตว์น้ำดิน โดยมีความถี่ในการตรวจปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้างระยะดำเนินการและบำรุงรักษา จำนวน 1 จุด บริเวณคลองชลประทาน (กม.47+900) ดัชนีตรวจวัดเช่นเดียวกับระยะก่อสร้าง ความถี่ในการตรวจวัด 2 ครั้ง/ปี ให้ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง ในช่วง 3 ปีแรก หลังจากนั้นติดตามทุก 5 ปีมีความเหมาะสม เนื่องจากดัชนีที่ติดตามตรวจสอบสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรตัววิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
7. การคมนาคมขนส่ง	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลสภาพโครงข่ายการคมนาคมขนส่งและความเชื่อมโยงของการจราจรในระดับภูมิภาครวบรวมและทบทวนข้อมูลการศึกษาแนวโครงข่ายเชื่อมโยงกับแนวทางโครงการรวบรวมสถิติปริมาณจราจร (ADT) ของกรมทางหลวง และสถิติอุบัติเหตุสำรวจปริมาณจราจรในภาคสนามมีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนามซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของการคมนาคมขนส่งบริเวณโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสมเนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ปริมาณการจราจรสภาพแนวเส้นทางโครงการ สภาพปัญหาด้านการจราจร และเพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการมีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของการคมนาคมขนส่งในพื้นที่และเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้งมีความเหมาะสมเนื่องจากข้อมูลที่ได้เพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง พิจารณาผลกระทบต่อความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนโครงข่ายเดิม อายุการใช้งานของโครงข่ายถนนเดิม อุปสรรคและการใช้ทาง และการก่อสร้างทางยกระดับระยะดำเนินการและบำรุงรักษา พิจารณาผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรบนถนนโครงการในอนาคต สภาพปัญหาจากการใช้ทางในปัจจุบัน ร่วมกับลักษณะโครงการมีความเหมาะสมเนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ โดยพิจารณาร่วมกับปริมาณจราจรในปัจจุบัน และคาดการณ์ปริมาณการจราจรในอนาคตซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้อย่างชัดเจน	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น วางแผนการใช้เส้นทาง การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ของโครงการ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านจราจร หลีกเลี่ยงการขนส่งและเคลื่อนย้ายวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในช่วงการจราจรหนาแน่น ควบคุมและอบรมพนักงานขับรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด 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">ระยะก่อสร้าง กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบสภาพการชำรุดเสียหายตลอดเส้นทาง การขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้างและสถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับถนนสายอื่น บริเวณทางหลวงหมายเลข 323, 324, 3453, 3081, 3084, และ3394 โดยดำเนินการ 2 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้างระยะดำเนินการและบำรุงรักษา สภาพการชำรุดเสียหายตลอดแนวเส้นทางโครงการ อุปกรณ์ป้ายจราจร และระบบไฟส่องสว่างรวมถึงปริมาณการจราจร และสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนแนวเส้นทางโครงการ โดยมีพื้นที่ดำเนินการติดตามตลอดแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 2 ครั้ง/ปี ในช่วง 3 ปีแรกหลังจากนั้นติดตามทุก 5 ปีมีความเหมาะสมเนื่องจากดัชนี และความถี่ในการดำเนินการมีความเหมาะสมและเพียงพอสำหรับติดตามตรวจสอบประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
8. สาธารณูปโภค	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ ตามแนวโครงการจากเอกสารรายงานของหน่วยงานต่างๆ ในพื้นที่ รวมถึงข้อมูลพื้นที่ฐานระดับตำบล จาก กชข.2ค.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 เนื่องจาก การคาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ร่วมกับข้อมูลจากการสำรวจตำแหน่ง ประเภท และพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ผู้รับเหมาต้องจัดทำแผนการรื้อย้ายที่ชัดเจนเสนอให้กรมทางหลวง เพื่อให้กรมทางหลวงประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องชี้แจงรูปแบบการก่อสร้างในรายละเอียด พร้อมทั้งกำหนดแผนรื้อย้ายร่วมกัน การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค เช่น เสาไฟฟ้า ระบบประปา ท่อจ่ายน้ำ อาจจะส่งผลกระทบต่อชุมชน ดังนั้น ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว และมีการสำรวจทั้งด้านระบบไฟฟ้าและระบบประปา โทรศัพท์ให้ครอบคลุม ออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างในช่วงที่ตัดผ่านลำน้ำให้ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีโครงสร้างขนาดใหญ่เพียงพอการรับรับการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมอย่างมีประสิทธิภาพ 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 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
9. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	<ul style="list-style-type: none">ทบทวนข้อมูลระบายน้ำจากรายงาน IEE ของงานสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี และรายงาน EIA ของงานศึกษาความเหมาะสมฯ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ - บ้านโป่ง และสายบ้านโป่ง-กาญจนบุรีสำรวจภาคสนามเกี่ยวกับสภาพการระบายน้ำในปัจจุบันมีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนามซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของการระบายน้ำบริเวณโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสมเนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">สภาพน้ำหลากที่เคยเกิดขึ้น สภาพการระบายน้ำและโครงข่ายการระบายน้ำในปัจจุบันมีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นดัชนีที่แสดงถึงสภาพปัจจุบันของการระบายน้ำในพื้นที่ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ดำเนินการสำรวจ 1 ครั้งมีความเหมาะสมเนื่องจากข้อมูลที่ได้เพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณาผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการที่มีต่อสภาพปัจจุบันของการระบายน้ำระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาดการณ์ผลกระทบโดยการพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการที่ส่งผลกระทบต่อความคืบหน้าท่วมและการระบายน้ำในพื้นที่มีความเหมาะสมเนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ โดยพิจารณาร่วมกับสภาพและปัญหาการระบายน้ำปัจจุบันซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้อย่างชัดเจน	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ ได้แก่ ออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างในช่วงที่ตัดลำน้ำให้ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีโครงสร้างขนาดใหญ่เพียงพอต่อการรองรับการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมอย่างมีประสิทธิภาพ ไม่กีดขวางการไหลของน้ำ บริเวณที่เป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วมขัง ต้องออกแบบโครงสร้างระบบระบายน้ำให้มีขนาดใหญ่เพียงพอ หรือมีค่าความปลอดภัย มากกว่าปกติ (1.5-4.05 เท่า) โดยอาคารระบายน้ำของเส้นทางโครงการต้องมีจำนวนทั้งสิ้น 94 แห่ง แยกตามประเภทอาคาร ได้แก่ สะพาน 22 แห่ง ท่อลอดเหลี่ยม 10 แห่ง และท่อลอดกลม 62 แห่ง การก่อสร้างสะพานขมลำน้ำต้องป้องกันไม่ให้เศษวัสดุร่วงหล่นโดยอาจติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำหรือวิธีอื่นๆ ที่เหมาะสม เป็นต้นระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ตรวจสอบดูแลอาคารระบายน้ำของโครงการให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ หากพบการชำรุดต้องดำเนินการแก้ไขทันที ตรวจสอบการกัดเซาะตลิ่งบริเวณใกล้แนวเส้นทางโครงการ หากพบว่าโครงสร้างการป้องกันการกัดเซาะตลิ่งเสียหายให้รีบดำเนินการซ่อมแซมมีความเหมาะสมเนื่องจากได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขครอบคลุมการลดผลกระทบที่เกิดจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการและบำรุงรักษารวมทั้งครอบคลุมถึงการลดผลกระทบบริเวณพื้นที่ที่ประสบปัญหาน้ำท่วมขังในปัจจุบัน	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบการเกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ ตลอดแนวการก่อสร้างเส้นทางโครงการ ความถี่ในการตรวจวัดเดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้างระยะดำเนินการและบำรุงรักษา กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่ความสามารถในการรองรับของแหล่งน้ำ ปัญหาการเกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ บริเวณอาคารระบายน้ำ ทางระบายน้ำ ท่อลอด สะพาน ทางลอดและทางเชื่อม ความถี่ในการตรวจสอบในช่วงฤดูฝน เดือนละ 1 ครั้ง ในฤดูแล้งดำเนินการตรวจวัด 2 ครั้ง โดยดำเนินการต่อเนื่องใน 3 ปีแรกหลังจากนั้นติดตามตรวจสอบทุกๆ 5 ปีมีความเหมาะสม เนื่องจากดัชนี และความถี่ในการดำเนินงานมีความเหมาะสมและเพียงพอสำหรับติดตามตรวจสอบประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบด้านการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
10.เกษตรกรรม	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิตามแนวเส้นทางโครงการสำรวจภาคสนามด้านการใช้ที่ดินในบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของลักษณะการใช้ที่ดินบริเวณโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ประเภทและขนาดพื้นที่ของการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษามีความเหมาะสมเนื่องจากแสดงถึงสภาพปัจจุบันของลักษณะการใช้ที่ดินบริเวณโครงการ ซึ่งสามารถนำไปใช้ประกอบการประเมินผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้งมีความเหมาะสมเนื่องจากข้อมูลมีความเพียงพอ และสามารถนำไปใช้ในประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง คาดการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งเกิดจากการก่อสร้างโครงการระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาดการณ์แนวโน้มไม่ส่งผลกระทบต่อสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรมมีความเหมาะสม เนื่องจากได้มีการคาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง ลักษณะโครงการ ร่วมกับข้อมูลจากหน่วยงานราชการ เพื่อคาดการณ์ผลกระทบซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น การใช้พื้นที่เกษตรกรชั่วคราวเป็นที่พักคนงาน เก็บกองวัสดุ สำนักงานควบคุมงาน หรือถนนชั่วคราว ควรใช้พื้นที่หลักจากมีการเก็บเกี่ยวผลผลิตแล้ว และควรเลือกพื้นที่เกษตรกรรมที่มีอายุสั้น และหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องมีการฟื้นฟูให้กลับมาใช้ประโยชน์ในการเกษตรต่อไปได้ เป็นต้นระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ ได้แก่ ตรวจสอบและซ่อมบำรุงทางลอด-ทางข้าม ทางบริการให้อยู่ในสภาพดี สามารถใช้ประโยชน์ในการเข้าถึงที่พื้นที่เกษตรได้ตลอดเวลามีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมการปฏิบัติงานภายในโครงการ และประสานกับหน่วยงานราชการในพื้นที่ เพื่อเป็นข้อมูลการจัดการในอนาคต ซึ่งสามารถควบคุมการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่โครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษามีความเหมาะสม เนื่องจากแนวเส้นทางนี้เป็นเส้นทางลัดสะดวกและประหยัดเวลาต่อการขนส่งผลผลิตทางการเกษตรทั้งในพื้นที่และนอกพื้นที่เป็นประโยชน์ ดังนั้น จึงไม่ต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา	-
11. การใช้ที่ดิน	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมและทบทวนผังเมืองรวมจังหวัดนนทบุรี นครปฐม ราชบุรี และกาญจนบุรีแผนที่ภูมิประเทศบริเวณพื้นที่โครงการและบริเวณใกล้เคียง 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">ข้อกำหนดการใช้ที่ดินตามกฎหมายกระทรวงบังคับให้ใช้ผังเมืองประเภทและขนาดพื้นที่ของการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษามีความเหมาะสมเนื่องจากแสดงถึงสภาพปัจจุบันของลักษณะการใช้ที่ดินบริเวณโครงการ ซึ่งสามารถนำไปใช้ประกอบการประเมินผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้งมีความเหมาะสมเนื่องจากข้อมูลมีความเพียงพอ และสามารถนำไปใช้ในประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง คาดการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งเกิดจากการก่อสร้างโครงการระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาดการณ์แนวโน้มมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดิน โดยพิจารณาจากการที่มีโครงการร่วมกับข้อมูลการขยายตัวของชุมชน และย่านธุรกิจตามแนวเส้นทางโครงการ ที่รวบรวมโดยกรมพัฒนาที่ดินมีความเหมาะสม เนื่องจากได้มีการคาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง ลักษณะโครงการ ร่วมกับข้อมูลจากหน่วยงานราชการ เพื่อคาดการณ์ผลกระทบซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น จำกัดความกว้างของเขตทางเท่าที่จำเป็น เพื่อลดการสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรม ที่อยู่อาศัย ให้น้อยที่สุด ใช้พื้นที่ในเขตทาง สำหรับเป็นที่กองเก็บรวบรวมวัสดุก่อสร้างและสำนักงานชั่วคราว ทั้งนี้ เพื่อลดการรบกวนวัสดุก่อสร้างและสำนักงานชั่วคราว ทั้งนี้ เพื่อลดการรบกวนพื้นที่การใช้ที่ดินด้านต่างๆ บริเวณติดกับเขตทางให้น้อยที่สุด เป็นต้นระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบต่างๆ เช่น ควบคุมให้การขยายตัวของชุมชนเมืองย่านธุรกิจการค้าเป็นไปอย่างมีระเบียบแบบแผน โดยใช้กฎหมายผังเมือง โดยการประสานกับกรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย เป็นต้นมีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมการปฏิบัติงานภายในโครงการ และประสานกับหน่วยงานราชการในพื้นที่ เพื่อเป็นข้อมูลการจัดการในอนาคต ซึ่งสามารถควบคุมการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่โครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษามีความเหมาะสม เนื่องจากลักษณะโครงการเป็นการก่อสร้างทางยกระดับ ส่วนใหญ่ดำเนินการภายในเขตทางเดิม ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ ประกอบกับการขยายตัวของชุมชนและย่านธุรกิจการค้ามีการควบคุมรูปแบบการใช้ที่ดินด้วยกฎหมายหรือผังเมืองของแต่ละพื้นที่ ดังนั้น จึงไม่ต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
12. เศรษฐกิจและสังคม	<div>■ รวบรวมข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม จากรายงานและเอกสารที่เกี่ยวข้อง เช่น ความจำเป็นพื้นฐาน (จปฐ) ข้อมูลพื้นฐานระดับหมู่บ้าน (กชข.2ค) ข้อมูลการสำรวจสำมะโนประชากรและเคหะ ข้อมูลจากเอกสาร หลักฐาน ทะเบียนประวัติของกรมการปกครอง เป็นต้น</div> <div>■ ส ำ ร ว จ โดย ก า ร สัมภาษณ์ประชาชนที่ได้รับผลกระทบครอบคลุมตลอดแนวเส้นทาง โดยการสุ่มตัวอย่าง และวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ</div> <div>■ มี ความ เหมาะ สม เนื่องจากเป็นข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็นของผู้กำหนดจำนวนตัวอย่างและสุ่มตัวอย่างตามวิธีการทางสถิติ ซึ่งเป็นที่ยอมรับตามหลักวิชาการ ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของสภาพเศรษฐกิจและสังคมบริเวณโครงการได้</div>	<div>■ คราวเรือนที่อาศัยอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ โดยแบ่งกลุ่มตัวอย่าง 4 กลุ่ม เป้าหมาย ได้แก่</div> <div>- กลุ่มผู้นำชุมชน</div> <div>- คราวเรือนที่ได้รับผลกระทบโดยตรง</div> <div>- คราวเรือนที่ได้รับผลกระทบทางอ้อม (คราวเรือนทั่วไป)</div> <div>- พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม</div> <div>■ มี ความ เหมาะ สม เนื่องจากครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมายที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาตลอดแนวเส้นทางโครงการ</div>	<div>■ ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการสำรวจ ซึ่งมีประเด็นต่างกันไปในแต่ละกลุ่มเป้าหมาย เช่นข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์สภาพเศรษฐกิจและสังคม ช ่อ มู ล พื น ฐ า น / ส ภ า พ แวด ล้อม และโครงสร้างพื้นฐานชุมชน ข้อมูลการเดินทาง การรับรู้และข่าวสารข้อมูลโครงการ ความคาดหวังผลกระทบต่อคราวเรือน ก ร ณี มี ก า ร พั ฒ น า โครงการ ข้อมูลเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย ความคิดเห็นต่อโครงการ ข้อเสนอแนะอื่นๆ ต่อโครงการ เป็นต้น</div> <div>■ มี ความ เหมาะ สม เนื่องจากครอบคลุมประเด็นสำคัญสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคมที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการได้</div>	<div>■ จำนวน 1 ครั้ง</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้เพียงพอสำหรับนำไปประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</div>	-	<div>■ ระยะก่อสร้าง คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณากิจกรรมการก่อสร้างโครงการที่ส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของคราวเรือน โครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและผลกระทบต่อชุมชนที่มาจากการก่อสร้างโครงการ</div> <div>■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาดการณ์ผลกระทบ โดยพิจารณากิจกรรมของโครงการในระยะดำเนินการที่ส่งผลกระทบต่อการส่งเสริมธุรกิจการค้าและการท่องเที่ยวของท้องถิ่น วิถีของคนในชุมชน โครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ และความคิดเห็นและข้อวิตกกังวลของประชาชนในพื้นที่</div> <div>■ มี ความ เหมาะ สม เนื่องจากได้ คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และการคมนาคมในระยะดำเนินการ โดยพิจารณาครอบคลุมประเด็นต่างๆ ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ โครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคม และการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของคราวเรือน ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ</div>	<div>■ ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ดำเนินการตามข้อเสนอมาตรการลดผลกระทบด้านการเวนคืนและอพยพโยกย้ายอย่างจริงจังและมีประสิทธิภาพ ทำการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการให้แก่ประชาชนในบริเวณพื้นที่โครงการ ประกอบด้วยขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง รูปแบบการก่อสร้าง ระยะเวลาการก่อสร้าง โดยจัดทำเอกสาร หรือการเข้าพบผู้นำชุมชน ประชาชน เพื่อชี้แจงข้อมูลให้ประชาชนในพื้นที่ทราบล่วงหน้าก่อนเข้าดำเนินการก่อสร้าง เป็นต้น</div> <div>■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ให้ ความสำคัญสำหรับการจ้างแรงงานในโครงการแก่ราษฎรที่ได้รับผลกระทบในลำดับแรก ให้กรมทางหลวงพิจารณาเปิดโอกาสให้ผู้ได้รับผลกระทบเข้ามาจำหน่ายสินค้าโอท็อปบริเวณพื้นที่บริการทางหลวง กม.ที่ 19+500 กม.47+300 และ กม.ที่ 71+000 เป็นต้น</div> <div>■ มีความเหมาะสมเนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบครอบคลุมตั้งแต่การทำ ความเข้าใจกับเจ้าหน้าที่ ภายในโครงการ และประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลโครงการกับชุมชน รวมทั้งได้มีการกำหนดแผนการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชนเพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้</div>	<div>■ ระยะก่อสร้าง สำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม ด้วยวิธีการสัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถาม จำนวน 1 กลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ กลุ่มคราวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะ 500 เมตร จากเขตทาง กลุ่มผู้นำชุมชนสถานประกอบการและพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบสำหรับดัชนีตรวจวัดได้แก่ การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ โดยมีระยะเวลาในการดำเนินการ 1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</div> <div>■ ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา สำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคมด้วยวิธีการสัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถาม กลุ่มเป้าหมาย กลุ่มผู้อาศัยในระยะ 500 เมตรจากเขตเส้นทางโครงการ กลุ่มผู้นำชุมชนสถานประกอบการและพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ โดยสาระสำคัญของแบบสอบถามประกอบการเปลี่ยนแปลงสภาพทางเศรษฐกิจ-สังคม ของคราวเรือนเปรียบเทียบก่อนและหลังมีโครงการ ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นเนื่องจากโครงการ การใช้ประโยชน์จากโครงการ ความคิดเห็นและทัศนคติต่อโครงการ</div> <div>■ มีความเหมาะสม เนื่องจากกลุ่มเป้าหมาย ดัชนี และความถี่ในการดำเนินงานมีความเหมาะสมและเพียงพอสำหรับติดตามตรวจสอบประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคม</div>	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
13. การโยกย้ายและการเวนคืน	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากเอกสารรายงานต่างๆ จากหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องใช้ ข้อมูลสำรวจตรวจสอบ และประเมินทรัพย์สินที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลจากการสำรวจในภาคสนาม และสามารถนำมาใช้ประกอบการประเมินผลกระทบด้านการโยกย้ายและการเวนคืนของโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">บริเวณที่ต้องมีการเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างมีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวนที่ดินที่ถูกเวนคืนจำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ถูกรื้อย้าย	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้งมีความเหมาะสมเพียงพอ และสามารถนำไปใช้ในประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง ประเมินผลกระทบจากขนาดพื้นที่เขตทางที่จำเป็นต้องใช้ในการก่อสร้าง รูปแบบการก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อความวิตกกังวล วิธีการดำเนินชีวิตที่เปลี่ยนไปของผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากการเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างดำเนินการแล้วเสร็จตั้งแต่ในระยเตรียมการก่อสร้างมีความเหมาะสม เนื่องจากการคาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ร่วมกับข้อมูลจากการสำรวจตำแหน่ง ประเภท และพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ โดยครอบคลุมประเด็นต่างๆ ทั้งทางด้าน การสูญเสียกรรมสิทธิ์ การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต และผลกระทบต่อสภาพจิตใจ ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และชดเชยทรัพย์สินตลอดแนวเส้นทางโครงการ โดยดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม และเปิดโอกาสให้มีกระบวนการมีส่วนร่วมจากผู้เกี่ยวข้องในท้องถิ่น โดยจัดตั้งในรูปคณะกรรมการปกรองดองทรัพย์สินและให้ผู้แทนในท้องถิ่นมาร่วมเป็นกรรมการกำหนดมาตรการกำหนดราคาชดเชยทรัพย์สิน เพื่อให้เกิดความธรรมต่อเจ้าของที่ดินในบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านและต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการดำเนินการก่อสร้าง เป็นต้นระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไข เนื่องจากไม่มีผลกระทบมีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น และมีขั้นตอนเป็นไปตามกฎหมายกำหนดรวมทั้งยังได้กำหนดแผนการจัดการลดผลกระทบต่อการโยกย้ายและการเวนคืน เพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษามีความเหมาะสม เนื่องจาก ผลกระทบด้านการโยกย้ายและการเวนคืน เป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นก่อนมีการก่อสร้างโครงการ ดังนั้น จึงไม่ต้องการติดตามตรวจสอบผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
14. การสาธารณสุข	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมและศึกษาข้อมูลชนิดของโรค จำนวนผู้ป่วย และสาเหตุของโรคของประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ รวบรวมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น โรงพยาบาล สถานีอนามัย และสาธารณสุขอำเภอรวบรวมข้อมูลและศึกษาข้อมูลการให้บริการสาธารณสุข เช่นจำนวนและความเพียงพอของสถานบริการด้านการแพทย์และสาธารณสุขความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ และสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของการสาธารณสุขขบริเวณโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวนสถานบริการด้านสาธารณสุข จำนวนเตียง และบุคลากรทางการแพทย์อัตราผู้ป่วยนอก จำแนกตามกลุ่มสาเหตุป่วย 21 กลุ่มโรค และสถิติชีพมีความเหมาะสม เนื่องจากแสดงถึงสภาพปัจจุบันของการบริการด้านสาธารณสุขบริเวณโครงการ ซึ่งสามารถนำไปใช้ประกอบการประเมินผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้งมีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลมีความเพียงพอ และสามารถนำไปใช้ในประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง คาดการณ์ผลกระทบโดยวิธีการจัดลำดับความสำคัญของผลกระทบต่อสุขภาพที่เกิดขึ้นโดยใช้ Health Risk Assessment Matrix อันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาดการณ์ผลกระทบโดยวิธีการจัดลำดับความสำคัญของผลกระทบต่อสุขภาพที่เกิดขึ้นโดยใช้ Health Risk Assessment Matrix อันเนื่องมาจากกิจกรรมการคมนาคมในระยะดำเนินการมีความเหมาะสมเนื่องจาก ได้ คาดการณ์ด้วยวิธี Health Risk Assessment Matrix ซึ่งเป็นเครื่องมือที่ช่วยในการจัดลำดับนัยสำคัญของผลกระทบต่อสุขภาพที่เกิดจากโครงการซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่นที่พักคนงานต้องมีสภาพความเป็นอยู่ที่ถูกสุขอนามัยและสุขาภิบาล สิ่งแวดล้อมให้แก่คนงาน จัดให้มีห้องน้ำห้องส้วมในพื้นที่ก่อสร้าง พื้นที่สำนักงานชั่วคราวและที่พักคนงานอย่างเพียงพอในอัตราส่วนคนงาน 15 คน ต่อ 1 ห้อง เป็นต้นระยะดำเนินการและบำรุงรักษามีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ และเสียงอย่างเคร่งครัด กำกับดูแลการจัดการพื้นที่บริการทางหลวงพิเศษทั้ง 3 แห่งให้มีน้ำใช้ที่สะอาด ปริมาณเพียงพอ มีการจัดการห้องสุขาและน้ำเสียอย่างถูกหลักสุขาภิบาล ซึ่งจะเป็นการป้องกันทางด้านสาธารณสุขได้เป็นอย่างดี เป็นต้นมีความเหมาะสมเนื่องจากครอบคลุมการลดผลกระทบด้านความเพียงพอต่อการบริการด้านสาธารณสุข และลดผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนในชุมชน	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษามีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการติดตามตรวจสอบด้านสาธารณสุข ได้ครอบคลุมการติดตามตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของคนงานและสถิติการเจ็บป่วยและอุบัติเหตุจากการดำเนินงานก่อสร้างโครงการไว้ด้วยแล้ว	-
15. อาชีวอนามัย	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมและสรุปข้อมูลด้านสถิติการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงานในปี พ.ศ. 2554-2558 จากสำนักงานกองทุนเงินทดแทน สำนักงานประกันสังคม กระทรวงแรงงานมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ และสามารถนำมาใช้ประกอบการประเมินผลกระทบด้านอาชีวอนามัยของโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">สถิติการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงานมีความเหมาะสม เนื่องจากแสดงถึงสาเหตุที่คนงานได้รับอันตรายงานการทำงาน ซึ่งสามารถนำไปใช้ประกอบการประเมินความรุนแรงของผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้งมีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลมีความเพียงพอ และสามารถนำไปใช้ในประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง คาดการณ์ผลกระทบที่เกิดจากการปฏิบัติงานของคนงาน ซึ่งพิจารณาถึงสภาพถึงสภาพพื้นที่ทำงานหลัก อาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการทำงาน การเกิดอุบัติเหตุและการได้รับบาดเจ็บจากการทำงานระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาดการณ์ผลกระทบด้านคนงานจากด้านเก็บค่าผ่านทางที่เป็นพื้นที่จำกัด แต่ลักษณะงานการทำงานตามเวลาที่กำหนดและการผลัดเปลี่ยนกันของคนงาน จึงคาดว่าผลกระทบด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยของพนักงานอยู่ในระดับต่ำมีความเหมาะสมเนื่องจาก การ คาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ร่วมกับข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งพิจารณาพร้อมกับลักษณะโครงสร้างและกิจกรรมของโครงการขั้นตอนในการก่อสร้าง ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับคนงานก่อสร้างและพนักงานโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่นหมวกนิรภัย ที่อุดหู ถุงมือ หน้ากากหรือผ้าปิดจมูก และรองเท้ากันภัย เป็นต้น ให้เพียงพอแก่คนงาน และควบคุมให้คนงานใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายบุคคลอย่างเคร่งครัด ผูกอบรม และให้ความรู้ด้านความปลอดภัยและการใช้เครื่องจักรอุปกรณ์ที่ถูกต้องแก่คนงานก่อนการปฏิบัติงาน การทำงานในพื้นที่ก่อสร้างทุกบริเวณจะต้องเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยสุขภาพ และความปลอดภัยในการทำงาน การทำงานในพื้นที่ก่อสร้างทุกบริเวณจะต้องเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยสุขภาพและความปลอดภัยในการทำงาน เป็นต้นระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น จัดเตรียมเครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคลแก่พนักงานบริเวณด้านเก็บเงิน ได้แก่ผ้าปิดจมูก อย่างเพียงพอมีความเหมาะสมเนื่องจากได้กำหนดมาตรการทั่วไปด้านอาชีวอนามัย ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษามีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการติดตามตรวจสอบด้านสาธารณสุข ได้ครอบคลุมการติดตามตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของคนงานและสถิติการเจ็บป่วยและอุบัติเหตุจากการดำเนินงานก่อสร้างโครงการไว้ด้วยแล้ว	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
16. การแบ่งแยก	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากจุดเริ่มต้นถึงจุดสิ้นสุดจากแผนที่ 1: 50,000 ของกรมแผนที่ทหารสำรวจภาคสนามโดยตรวจสอบที่ตั้งชุมชนในบริเวณพื้นที่โครงการและบริเวณใกล้เคียงตามแนวเส้นทาง	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นโครงการมีความเหมาะสมเนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">การใช้ประโยชน์ที่ดินมีความเหมาะสมเนื่องจากแสดงขอบเขตพื้นที่ของเกษตรกรรมและพื้นที่ชุมชน ซึ่งสามารถนำประกอบการประเมินผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้งมีความเหมาะสมเนื่องจากข้อมูลมีความเพียงพอ และสามารถนำไปใช้ในประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง พิจารณาจากการสำรวจสภาพพื้นที่ในแนวเส้นทาง ชุมชนและการใช้ประโยชน์ที่ดินในรัศมี 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ และผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างจะส่งผลกระทบต่อบริเวณใกล้เคียงระยะดำเนินการและการบำรุงรักษา ได้พิจารณา จากรั้วกันตลอดแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้างและพื้นที่จะได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนให้ประชาชนทราบกำหนดการก่อสร้าง และระยะสิ้นสุดการก่อสร้างให้ทราบล่วงหน้า เพื่อวางแผนการเดินทางและการใช้ถนนของประชาชน ซึ่งเป็นการลดผลกระทบต่อการเดินทางประจำวันและการเข้าถึงพื้นที่ เป็นต้นระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ตรวจสอบ และซ่อมบำรุงแนวเส้นทางโครงการ และทางลอดให้อยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้สะดวกและปลอดภัย เพื่อให้การเดินทางไปมาหาสู่ของชุมชนสองฝั่งสามารถดำเนินไปตามปกติ เป็นต้นมีความเหมาะสมเนื่องจากครอบคลุมและเพิ่มความสะดวกในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น และเพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษามีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง และด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัยซึ่งได้ครอบคลุมถึงการติดตามผลกระทบด้านการแบ่งแยกไว้ด้วยแล้ว	
17. สุขภาพ	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิด้านสุขภาพ การวิเคราะห์ข้อมูลการจัดการขยะมูลฝอยและน้ำเสียชุมชนมีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ ซึ่งสามารถแสดงสภาพปัจจุบันของปัญหา และสาเหตุด้านอุบัติเหตุบริเวณโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสมเนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	-	-	-	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง ได้พิจารณาจากปริมาณการใช้น้ำ ปริมาณขยะมูลฝอย และการเกิดน้ำเสียรวมถึงการจัดการและการรองรับของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ได้พิจารณาจากปริมาณน้ำเสียและขยะจากที่พักริมทางและจุดพักรถมีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้าง และระบบสาธารณสุขในระย่นดำเนินการ เพื่อพิจารณาผลกระทบจากปริมาณน้ำเสียจากที่พักริมทาง ซึ่งสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสุขภาพ	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ห้ามทิ้งขยะมูลฝอยและวัสดุก่อสร้างเหลือใช้ลงในลำน้ำสาธารณะหรือท่อระบายน้ำสาธารณะใกล้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ออกแบบระบบบำบัดน้ำเสียที่มีประสิทธิภาพทั้งระบบบำบัดเสียขั้นต้นและระบบบำบัดน้ำเสียรวมบริเวณสถานบริการทางหลวง โดยใช้ถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังกระอะ-ถังกรองไร้อากาศ เป็นต้นระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียของสถานบริการทางหลวง อย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถบำบัดน้ำเสียได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นต้นมีความเหมาะสมเนื่องจากครอบคลุมระบบสาธารณสุขโรคต่าง ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษามีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านสาธารณสุขโรคซึ่งได้ครอบคลุมถึงการติดตามผลกระทบด้านสุขภาพไว้ด้วยแล้ว	-

ตารางที่ 3.1-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)									
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ				
18. โบราณคดีและประวัติศาสตร์	<ul style="list-style-type: none">รวบรวมข้อมูลด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดีจากกรมศิลปากร ร่วมกับการสำรวจภาคสนามมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันและความสำคัญของแหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์บริเวณโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ตำแหน่งที่ตั้งประวัติความเป็นมาและความสำคัญมีความเหมาะสม เนื่องจากแสดงถึงสภาพปัจจุบันและความสำคัญของแหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์บริเวณโครงการได้ ซึ่งสามารถนำไปใช้ประกอบการประเมินผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้งมีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลมีความเพียงพอ และสามารถนำไปใช้ในประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง คาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โดยมีวิธีการเช่นเดียวกันกับการประเมินผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือนดังแสดงไว้ในข้อ 1 ถึง ข้อ 3ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา คาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โดยมีวิธีการเช่นเดียวกันกับการประเมินผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือนดังแสดงไว้ในข้อ 1 ถึง ข้อ 3มีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์ผลกระทบครอบคลุมทุกกิจกรรมที่เกิดขึ้นของโครงการ ทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น หากพบว่ามีกิจกรรมการก่อสร้างก่อให้เกิดความเสียหายต่อโบราณสถานหรือหากขุดพบหลักฐานทางโบราณคดีในระหว่างก่อสร้าง ให้หยุดกิจกรรมการก่อสร้างไว้ชั่วคราว และประสานสำนักศิลปากรเข้ามาตรวจสอบ ประสานกับเจ้าอาวาสวัดบ้านทุ่งน้อยในระยะที่มีการก่อสร้างโครงการเพื่อไม่ให้กิจกรรมก่อสร้างของโครงการส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอื่นๆ ในวัด เป็นต้นระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ไม่มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ มีการจัดการเฉพาะแห่ง เพื่อลดผลกระทบต่อแหล่ง โบราณคดีและประวัติศาสตร์ที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้างระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษามีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบสำคัญต่อแหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์เป็นผลต่อเนื่องมาจากผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน ซึ่งได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนไว้แล้ว ซึ่งครอบคลุมถึงการเผ่าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อแหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์บริเวณพื้นที่โครงการ	-
19. ทัศนียภาพ	<ul style="list-style-type: none">สำรวจภาคสนามตลอดเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งสามารถแสดงสภาพปัจจุบันของทัศนียภาพบริเวณโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">สภาพภูมิทัศน์ตามแนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากถึงสภาพปัจจุบันของสภาพภูมิทัศน์บริเวณโครงการ ซึ่งสามารถนำไปใช้ประกอบการประเมินผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">จำนวน 1 ครั้งมีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลมีความเพียงพอ และสามารถนำไปใช้ในประกอบการประเมินผลกระทบอาจที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	-	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง คาดการณ์ผลกระทบโดยพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างจะบดบังทัศนียภาพบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ได้พิจารณาผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงหรือลดคุณค่าของวิวทิวทัศน์และการเปลี่ยนแปลงคุณค่าทางสายตาที่เกิดจากการมองเห็นโครงสร้างทางยกระดับ ศูนย์ควบคุมกลางและอาคารประกอบอื่นๆ ของโครงการมีความเหมาะสม เนื่องจากได้คาดการณ์จากกิจกรรมการก่อสร้างลักษณะโครงสร้างของโครงการ โดยพิจารณาร่วมกับวิวทิวทัศน์โดยรอบ กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบ และเน้นการพิจารณาในบริเวณแหล่งโบราณสถานที่อยู่ประชิดเขตทางหลวงหมายเลข 35ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	<ul style="list-style-type: none">ระยะก่อสร้าง มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ปลูกพืชคลุมดินบริเวณลาดคันทางเพื่อป้องกันการชะล้างของดิน และทำให้มีทัศนียภาพที่สวยงามรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้าง โดยไม่วางสิ่งของหรือวัสดุก่อสร้างขวางเส้นทางจราจร ในการออกแบบทางเชื่อมและทางแยกต่างระดับต้องมีขนาดและความสูงที่เหมาะสมโดยก่อให้เกิดปัญหาด้านทัศนียภาพน้อยที่สุด เป็นต้นระยะดำเนินการและบำรุงรักษา มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ดูแลสภาพและบำรุงรักษาดันไม้ ตลอดแนวทางพิเศษฯอย่างต่อเนื่อง เป็นต้นมีความเหมาะสม เนื่องจากได้กำหนดมาตรการทั่วไป และจัดให้มีแผนการจัดภูมิทัศน์เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียวของโครงการ เพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งสามารถลดผลกระทบด้านทัศนียภาพที่เกิดจากการพัฒนาโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">ไม่มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษามีความเหมาะสม เนื่องจากการพัฒนาโครงการส่วนใหญ่ดำเนินการภายในเขตทางเดิม จึงไม่ต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา	-

3.2 การทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

กรมทางหลวงได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี มาตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ.2559 รวมทั้งได้จ้างให้บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโครงการ ในระยะก่อสร้าง เพื่อเสนอต่อกรมทางหลวง และสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณา 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 บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการทบทวนผลการศึกษาที่เสนอแนะไว้ในรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา 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 และมีความเหมาะสมต่อการนำไปใช้แก้ไขปัญหาหรือนำไปใช้ปฏิบัติได้หรือไม่ รวมทั้งศึกษาทบทวนเพื่อปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่างๆ ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นจริงในปัจจุบัน

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

3.3) การทบทวนการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

3.3.1) ผลจากการปฏิบัติงานตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีความสอดคล้องกับการประเมินหรือครอบคลุมรองรับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจริงในระหว่างการก่อสร้างโครงการหรือไม่

3.3.2) รายละเอียด/ความสมบูรณ์ของแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม สามารถนำไปปฏิบัติได้ครอบคลุมประเด็นต่างๆ เหล่านี้หรือไม่ เช่น มีการปฏิบัติตามหลักการและเหตุผลหรือความจำเป็นในการปฏิบัติงานตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ วิธีการดำเนินการหน่วยงานที่รับผิดชอบ ระยะเวลาดำเนินการ งบประมาณ และการประเมินผลงาน

3.3.3) การติดตามการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบตามที่ระบุไว้ในแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ว่าได้มีการนำแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่เสนอไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม นำไปปฏิบัติจริงหรือไม่ หรือมีปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานหรือไม่ เช่น ไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุนหรือกำลังรอบประมาณหรือไม่ทราบที่ต้องรับผิดชอบงานในส่วนนี้ 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	- รวบรวมข้อมูลสภาพภูมิอากาศในพื้นที่ศึกษาในคาบ 30 ปี โดยใช้ข้อมูลจากสถานีตรวจวัดอากาศของ นครปฐม ราชบุรี และกาญจนบุรี รวมทั้งรวบรวมข้อมูลคุณภาพอากาศจากหน่วยงานต่างๆ ร่วมกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศ - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นผลการตรวจวัดจริงในระยะก่อสร้างของโครงการ	- จำนวน 6 สถานี ได้แก่ - หมู่บ้านร่มไม้ (กม.2+000) - หมู่บ้านชีขากร (กม.3+900) - วัดบึงทุ่งน้อย (กม.36+200) - หมู่บ้านจันทร์การต์ (กม.37+400) -วัดศรีวิสารวาจา (กม.48+000) - โร ง เ รี ย น วัดสำนักคร้อ (กม.82+500) - มีความเหมาะสม เนื่องจากสถานีตรวจวัดเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบที่อยู่ในแนวเส้นทางช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง รวมถึงยังเป็นสถานีตรวจวัดเดิมที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	จำนวน 6 ดัชนี ประกอบด้วย 1) ฝุ่นละอองรวม (TSP) 2) ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10) 3) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) 4) ไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) 5) ก๊าซไฮโดรคาร์บอน 6) ทิศทางและความเร็วลม -มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีตรวจวัดที่เป็นผลกระทบของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ	- ระยะเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ ความถี่ 2 ครั้ง/ปี) - มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมทั้ง 2 ช่วง ฤดูมรสุมตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ	- มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ.2538 - มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามป ร ะ ก า ศ ค ณ ะ ก ร ร ม ก า ร สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ.2547 - ม า ต ร ฐ า น ค า ไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามป ร ะ ก า ศ ค ณ ะ ก ร ร ม ก า ร สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ. 2552 - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นมาตรฐานสากลที่ได้รับการยอมรับ	- ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการครบถ้วน ในการดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างของโครงการไม่ได้ดำเนินการพร้อมกัน และเฝ้าระวังเรื่องฝุ่นละอองในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยทำการฉีดพรมน้ำวันละ 3 ครั้ง ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง - มีความเหมาะสม แม้ว่าจะมีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไม่ครบถ้วน แต่เมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน	- มีการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบที่กำหนดไว้ ครบถ้วน รวมทั้งมีการการเปลี่ยนแปลงสถานีตรวจวัดจาก วัดศรีวิสารวาจา เป็นโรงเรียนศรีวิสารวาจา โดยมีระยะทางที่ห่างจากจุดเดิมประมาณ 50 เมตร และเปลี่ยนแปลงสถานีตรวจวัดบริเวณ หมู่บ้านจันทร์กานต์ มายังบริเวณ อบต. มาบแค ระยะทางห่างจากจากจุดตรวจวัดเดิม 80 เมตร เนื่องจากไม่สามารถดำเนินการตรวจวัดในบริเวณที่กำหนดไว้ได้ - มีความเหมาะสม โดยจุดตรวจวัดที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ใกล้เคียงกับสถานีตรวจวัดเดิมที่กำหนดไว้ รวมทั้งอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งสามารถใช้เป็นตัวแทนการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบริเวณพื้นที่เดิมได้	-

ตารางที่ 3.2-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)								
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม						ข้อเสนอแนะ	
	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ			
3.ระดับเสียง	- ตรวจวัดข้อมูลระดับเสียงในระยะก่อสร้างโครงการ - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นผลการตรวจวัดจริงในระยะก่อสร้างโครงการ	- ได้ ดำเนินการตรวจวัด จำนวน 6 สถานี ได้แก่ 1) หมู่บ้านร่มไม้ (กม. 2+000) 2) หมู่บ้านซิกขาร (กม. 3+900) 3) วัดบ้านทุ่งน้อย (กม. 36+200) 4) หมู่บ้านจันทรภาค (กม.37+400) 5) โรงเรียนวัดวิสารวาจา (กม.48+000) 6) โรง เรือน วัดสำนักคร้อ (กม.82+500) - มีความเหมาะสม เนื่องจากตำแหน่งสถานีเป็นแหล่งรับที่อ่อนไหวต่อผลกระทบและครอบคลุมแนวเส้นทางของโครงการช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง รวมทั้งเป็นสถานีตรวจวัดเดิมในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- จำนวน 6 ดัชนีประกอบด้วย 1) L_{eq} 24 ชม. 2) L_{max} 3) L_{dn} 4) L_{90} - มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมทั้ง 2 ช่วง ถูกลมรุ่ม ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	- ระยะเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดา และวันหยุดราชการ) ความถี่ 2 ครั้ง/ปี - มีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมทั้ง 2 ช่วง ถูกลมรุ่ม ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	- มาตรฐานระดับเสียงตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) - ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานเรื่องมาตรฐานเสียงที่ยอมให้ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดเวลาการทำงานในแต่ละวัน (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนพิเศษ 19ง เมื่อวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561) - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นค่ามาตรฐานสากล ซึ่งเป็นที่ยอมรับ	- ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการครบถ้วน ยกเว้น มาตรการที่กำหนดให้มีการติดตั้งรั้วทึบชนิดเมทัลชีท เพื่อลดระดับเสียงจากการก่อสร้าง ช่วงที่ดำเนินการก่อสร้างทางโครงการจะหลีกเลี่ยงไม่ใช้งานเครื่องจักรที่มีเสียงพร้อมกัน ให้ดำเนินการก่อสร้างช่วงเวลากลางวันและตรวจสอบอุปกรณ์สภาพเครื่องจักรอยู่เสมอ และมาตรการติดตั้งกำแพงกันเสียงชนิดซีเมนต์เสริมใยแก้ว (GRC) เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงจากปริมาณจราจรในระยะดำเนินการ และบริเวณพื้นที่อ่อนไหว ซึ่งโครงการก่อสร้างและสะพานตอน 1 2 และ 11 ยังดำเนินการก่อสร้างไม่แล้วเสร็จ จึงไม่ถึงระยะดำเนินการติดตั้งกำแพงกันเสียงชนิดซีเมนต์เสริมใยแก้ว ทำให้ยังไม่ได้ดำเนินการติดตั้งเมื่อแล้วเสร็จ - สำหรับผลตรวจวัดระดับเสียงของช่วงก่อสร้างที่ผ่านมา อยู่ในมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรการกำหนด รวมถึงไม่พบข้อร้องเรียนเรื่องเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้าง จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมอีกในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- มีการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบที่กำหนดไว้ ครบถ้วน รวมทั้งมีการการเปลี่ยนแปลงสถานีตรวจวัดจาก วัดศรีวิสารวาจา เป็นโรงเรียนศรีวิสารวาจา โดยมีระยะทางที่ห่างจากจุดเดิมประมาณ 50 เมตร และเปลี่ยนแปลงสถานีตรวจวัดบริเวณ หมู่บ้านจันทรกานต์ มายังบริเวณ อบต. มาบแค ระยะทางห่างจากจากจุดตรวจวัดเดิม 80 เมตร เนื่องจากไม่สามารถดำเนินการตรวจวัดในบริเวณที่กำหนดไว้ได้ - มีความเหมาะสม โดยจุดตรวจวัดที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ใกล้เคียงกับสถานีตรวจวัดเดิมที่กำหนดไว้ รวมทั้งอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งสามารถใช้เป็นตัวแทนการตรวจวัดระดับเสียงในบริเวณพื้นที่เดิมได้	

ตารางที่ 3.2-1 การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)								
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม							ข้อเสนอแนะ
	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ			
5. น้ำผิวดิน	- เก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินในภาคสนาม และนำผลการตรวจวิเคราะห์ไปเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานและผลการตรวจวิเคราะห์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม และแสดงให้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นจริง	- จำนวน 5 สถานี ได้แก่ 1) แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650) 2) คลองชลประทาน (กม.47+900) 3) คลองหนองกว้าง (กม.57+358) 4) ห้วยกระบอก (กม. 66+180) 5) คลองชลประทาน บ้านกว้างทอง (กม. 88+696) - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถใช้เฝ้าระวังผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการฯ ตอน 3 ได้	- จำนวน 12 ดัชนี ประกอบด้วย 1) ความลึก 2) อุณหภูมิ 3) ความโปร่งแสง 4) ความเป็นกรด-ด่าง 5) การนำไฟฟ้า 6) ออกซิเจนละลาย 7) บีโอดี 8) น้ำมันและไขมัน 9) ของแข็งละลายน้ำ 10) ชีวมวล 11) โคลิฟอร์มแบคทีเรีย 12) ฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีที่เป็นที่ยอมรับของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537)	- ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝน (เดือนสิงหาคม) ฤดูแล้ง (เดือนธันวาคม) - มีความเหมาะสม เนื่องจากมีความครอบคลุมทั้ง 2 ช่วงฤดูมรสุม ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ	- มาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานของทางราชการ	- ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการครบถ้วน ยกเว้น บริเวณโครงการตอน 6 ซึ่งในบริเวณที่มีกิจกรรมการก่อสร้างเสาตอม่อในลำน้ำ ระดับน้ำในบริเวณนั้นมีความลึกมาก จึงไม่สามารถดำเนินการติดตั้ง Sheet Pile ได้ ทำให้ในระหว่างการดำเนินการก่อสร้างเสาตอม่อในลำน้ำ ผู้รับเหมาได้ใช้วิธีการก่อสร้างเสาเข็มแบบกดที่สามารถลดการฟุ้งกระจายของตะกอนดิน เพื่อทดแทนการติดตั้ง Sheet Pile ล้อมรอบเสาตอม่อสะพานในน้ำ สำหรับบริเวณริมลำน้ำได้ติดตั้ง Sheet Pile กันบริเวณริมลำน้ำที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง - มาตรการที่กำหนดไว้ และมาตรการที่เสนอแนะเพิ่มเติมมีความเหมาะสมแล้ว เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้	- มีการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบที่กำหนดไว้ ครบถ้วน และเมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำในแม่น้ำนครชัยศรีพบว่าปริมาณตะกอนแขวนลอยทั้งหมดมีค่าต่ำกว่าผลการตรวจวัดเมื่อระยะก่อนเตรียมการก่อสร้าง นอกจากนี้ ได้มีการเสนอแนะเพิ่มเติมให้ติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำในคลองประปามหาสวัสดิ์ ในช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้างสะพานเพิ่มเติม - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ได้จากการตรวจวัดจริง ส่วนสถานีติดตามตรวจสอบที่เสนอแนะเพิ่มเติมนั้น พบว่า เป็นบริเวณที่มีกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามคลองประปามหาสวัสดิ์ ซึ่งเป็นคลองขนาดใหญ่ และมีการเจาะเสาเข็ม บริเวณริมตลิ่ง ซึ่งอาจจะสร้างให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินได้	-

ตารางที่ 3.2-1

การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินความเหมาะสมของรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม						ข้อเสนอแนะ	
	ข้อมูลพื้นฐาน	สถานีตรวจวัด	ตัวแปรที่วิเคราะห์			มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
			ดัชนี	ความถี่	มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ			
9. สภาพเศรษฐกิจ - สังคม	- รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ในพื้นที่ศึกษาจากหน่วยงานต่างๆ ร่วมกับการใช้แบบสอบถามสุ่มเก็บตัวอย่าง - มีความเหมาะสม เนื่องจากการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานต่างๆ ของรัฐที่มีความน่าเชื่อถือ ส่วนการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยการสุ่มตัวอย่าง เป็นวิธีการที่ถูกต้องและเป็นไปตามหลักสถิติ	ในระยะ 500 เมตร เส้นทางโครงการ - กลุ่มผู้นำชุมชน - กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม - กลุ่มครัวเรือนผู้ได้รับผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากการเป็นชุมชนที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง และมีความครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง	- การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ - ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้น - ความคิดเห็นและทัศนคติต่อโครงการ -มีความเหมาะสม เนื่องจากการเป็นดัชนีที่แสดงให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของชุมชน ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ	- ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง - มีความเหมาะสม เนื่องจากมีความครอบคลุม ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ	-	- มีการปฏิบัติตามมาตรการต่างๆ อย่างครบถ้วน - มาตรการที่กำหนดไว้มีความเหมาะสมแล้ว เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมอีกในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- มีการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบที่กำหนดไว้ ครบถ้วน - มาตรการที่กำหนดไว้มีความเหมาะสมแล้ว เนื่องจากการติดตามตรวจสอบผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างที่เกิดขึ้นจริงต่อชุมชน	
10. สาธารณสุข	รวบรวมข้อมูลสาธารณสุขทั่วไป เช่น สถิติชีพ บุคลากรและสถานบริการสาธารณสุข ข้อมูลโรคประจำถิ่นและโรคระบาดตามฤดูกาล เป็นต้น จากหน่วยงานสาธารณสุขจังหวัด รวมทั้งการสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจสังคม ซึ่งนับว่ามีความเหมาะสม เนื่องจากการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานต่างๆ ของรัฐที่มีความน่าเชื่อถือ ส่วนการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยการสุ่มตัวอย่าง เป็นวิธีการที่ถูกต้องและเป็นไปตามหลักสถิติ	- โรงพยาบาล สถานีอนามัย และสาธารณสุขอำเภอ ตามแนวเส้นทางโครงการ - มีความเหมาะสมและครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของการก่อสร้างโครงการ	- รวบรวมสถิติข้อมูลด้านสาธารณสุขและสุขภาพประชาชนในพื้นที่โครงการ - มีความเหมาะสม เนื่องการดัชนีตรวจวัดแสดงให้เห็นผลกระทบด้านสาธารณสุขอย่างชัดเจน	- ปีละ 1 ครั้ง ตลอดเวลาก่อสร้าง - มีความเหมาะสม เนื่องจากมีความครอบคลุม ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ	-	- มีการปฏิบัติตามมาตรการต่างๆ อย่างครบถ้วน - มาตรการที่กำหนดไว้มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ จึงไม่มีการเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติมอีกในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- ข้อเสนอแนะ ดำเนินการติดตามตรวจสอบเพิ่มเติมจากรายงาน EIA เพื่อติดตามด้านสุขภาพของประชาชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียงโครงการ รวมถึงพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมพื้นที่ใกล้เคียง - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างเหมาะสม	
11. อาชีวอนามัย	รวบรวมข้อมูลสาธารณสุขทั่วไป เช่น สถิติชีพ บุคลากรและสถานบริการสาธารณสุข ข้อมูลโรคประจำถิ่นและโรคระบาดตามฤดูกาล เป็นต้น จากหน่วยงานสาธารณสุขจังหวัด รวมทั้งการสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจสังคม ซึ่งนับว่ามีความเหมาะสม เนื่องจากการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานต่างๆ ของรัฐที่มีความน่าเชื่อถือ ส่วนการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยการสุ่มตัวอย่าง เป็นวิธีการที่ถูกต้องและเป็นไปตามหลักสถิติ	-	- สถิติประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน และประเภทและปริมาณขยะที่เกิดขึ้นตลอดระยะเวลาก่อสร้าง - มีความเหมาะสม เนื่องการดัชนีตรวจวัดแสดงให้เห็นผลกระทบด้านอาชีว-อนามัยอย่างชัดเจน	-	-	- 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) รวบรวมข้อมูลและศึกษาทบทวนข้อกำหนดกฎหมาย ประกาศ/ระเบียบ วิธีปฏิบัติ นโยบายและมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการทางหลวงโดยเน้นเนื้อหาสาระสำคัญและข้อควรปฏิบัติของกฎหมาย ประกาศ/ระเบียบสำคัญๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงหรือโดยอ้อมต่อการพัฒนาโครงการทางหลวง
- 2) สอดถามสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะหน่วยงานท้องถิ่นของกรมทางหลวงในประเด็นต่างๆ เช่น มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดกฎหมาย ประกาศ/ระเบียบ วิธีปฏิบัติ และมาตรฐานต่างๆ หรือมีปัญหา/อุปสรรคในการก่อสร้างหรือดำเนินการโครงการหรือไม่ โดยเน้นประเด็นของความชัดเจนหรือเหมาะสมของข้อกำหนดหรือกฎระเบียบต่างๆ รวมทั้งจัดทำข้อเสนอแนะที่เหมาะสมหรือหาทางเลือกอื่นๆ เพื่อให้การดำเนินงานไม่ขัดต่อกฎหมายที่กำหนดไว้
- 3) ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลการพัฒนาโครงการ มีข้อขัดแย้งกับนโยบาย กฎหมาย หรือกฎระเบียบต่างๆ ที่มีอยู่หรือไม่และจัดทำข้อเสนอแนะที่เหมาะสม หรือหาทางเลือกอื่นๆ เพื่อให้การดำเนินงานไม่ขัดต่อกฎหมายที่กำหนดไว้
- 4) สรุปและประเมินสภาพปัญหาอุปสรรคในแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อนำข้อมูลดังกล่าวมาวิเคราะห์ถึงประเด็นการบังคับใช้ข้อกำหนดกฎหมาย ประกาศ ระเบียบ วิธีปฏิบัติ และมาตรฐานต่างๆ

3.3.3 ผลการศึกษา

ผลการทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องของการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ประกอบด้วยกฎหมายของรัฐ และนโยบายของรัฐดังต่อไปนี้ (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 และวิธีการจัดทำ รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนิน โครงการ 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, พระราชบัญญัติ คุ้มครองแรงงาน (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 และดำเนินการด้าน ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานที่เกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ.2564
- 1.8.3) กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้าน ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับนั่งร้านและค้ำยัน พ.ศ.2564
- 1.8.4) กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้าน ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ในสถานที่ที่มีอันตราย จากการตกจากที่สูงและที่ลาดชันจากวัสดุกระเด็น ตกหล่น และพังทลาย และจากการตกลงไปในภาชนะเก็บ หรือรองรับวัสดุ พ.ศ.2564
- 1.8.5) กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้าน ความปลอดภัย 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) พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2477 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 17) พ.ศ.2560
 - 1.12.1) กฎกระทรวงฉบับที่ 63 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456
 - 1.13) พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562
- 2) ข้อบังคับการประปานครหลวง ฉบับที่ 90
 - 3) 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>การพัฒนาโครงการมีลักษณะเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ที่เชื่อมต่อกรุงเทพมหานคร สู่ภาค ตะวันตก ซึ่งเป็นภูมิภาคที่มีศักยภาพในการพัฒนาทั้งทางด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม การค้า และการท่องเที่ยว รวมทั้งเป็นประตูเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งกรมทางหลวงได้จัดให้มีการศึกษา รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตั้งแต่ในระยะศึกษาโครงการ เพื่อนำเสนอต่อ สผ. ก่อน ดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งได้มีการดำเนินการตามลำดับดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none">ปี พ.ศ.2538 : กรมทางหลวงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอเชียน เอนจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด และบริษัท ทิม คอลซัลตัง เอนจิเนียร์ จำกัด ให้ดำเนินการศึกษา ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงจัดทำรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษ สายบางใหญ่-บ้านโป่ง (กม.0+000 ถึง กม.51+000) และได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ.2541ปี พ.ศ.2543 : กรมทางหลวงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาประกอบด้วย บริษัท เอเชียน เอ็น จิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท สินธูมอนเซลล์ คอนซัลแตนท์ส จำกัด และ บริษัท ทิม คอน ซัลตัง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ให้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษ สายบ้านโป่ง-กาญจนบุรี (กม.0+000 ถึง กม.96+410) และได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเมื่อวันที่ 25 สิงหาคม พ.ศ.2546ปี พ.ศ.2550 กรมทางหลวงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ได้แก่ บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัล แตนท์ จำกัด บริษัท ทิม คอนซัลตัง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด และบริษัท เอฟซีลอน จำกัด ให้ดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียด โครงการทางหลวงพิเศษสายบางใหญ่- กาญจนบุรี (กม.0+000 ถึง กม.96+410) ซึ่งแล้วเสร็จในปี พ.ศ.2552 และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อ วันที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ.2558 อนุมัติให้กรมทางหลวงดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่าง เมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี โดยมีความเห็นให้กรมทางหลวงตรวจสอบสภาพพื้นที่ดังกล่าว และ หากมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และ/หรือมาตรการป้องกัน แก๊สไข่ และลด ผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ให้กรมทางหลวงเสนอรายละเอียดของ การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมดำเนินการ ตามขั้นตอนต่อไปในปี พ.ศ.2559 กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เทสโก้ จำกัด และ บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินการทบทวนรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี และจัดทำรายงาน การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ โดยรายงานดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ ผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและ อากาศในการประชุมครั้งที่ 24/2559 เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ.2559 และได้เสนอคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ ในการประชุมครั้งที่ 4/2559 เมื่อวันที่ 21 กันยายน พ.ศ.2559 <p>ปัจจุบันกรมทางหลวงได้รับงบประมาณในการก่อสร้างโครงการมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2559 รวมทั้งได้จัดให้มี การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมมาตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ.2559 จึงถือว่าการดำเนินการของ กรมทางหลวงมีความสอดคล้องกับนโยบายของภาครัฐที่กำหนด</p>	ภาคผนวก ก

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

●

ปฏิบัติ

○

ไม่ปฏิบัติ

◐

ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖

ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1				
การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.2 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549	<p>มาตรา 19 ให้อธิบดีกรมทางหลวง เป็นเจ้าหน้าที่กำกับ ตรวจสอบ และควบคุมทางหลวง และงานทางที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงพิเศษทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน</p> <p>มาตรา 25 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ให้อธิบดีกรมทางหลวงมีอำนาจกำหนดมาตรฐานและลักษณะของทางหลวงและงานทางรวมทั้งกำหนดเขตทางหลวงที่จอดรถระยะแวนต้นไม้และเสาพาดสาย</p> <p>มาตรา 28 ในกรณีจำเป็นเพื่อประโยชน์แก่งานทางหรือการจราจรบนทางหลวงให้ผู้ว่าการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการทางหลวงมีอำนาจปิดการจราจรบนทางหลวงนั้นทั้งสายหรือบางส่วนเป็นการชั่วคราวและวางระเบียบปฏิบัติสำหรับให้เจ้าพนักงานปิดการจราจรเป็นครั้งคราวเพื่อความปลอดภัยได้</p> <p>มาตรา 35 ในกรณีที่เห็นสมควร อธิบดีกรมทางหลวงมีอำนาจสร้างทางหลวงพิเศษ หรือทางหลวงแผ่นดิน เพื่อเชื่อม ผ่าน ทับข้าม หรือลอดทางรถไฟหรือทางน้ำได้ แต่ต้องแจ้งเป็นหนังสือพร้อมทั้งส่งสำเนาแบบก่อสร้างให้ผู้ควบคุมการรถไฟ หรือทางน้ำนั้นทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสามสิบวัน</p> <p>มาตรา 37 ห้ามมิให้ผู้ใดสร้างทาง ถนน หรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวง เพื่อเป็นทางเข้าออกทางหลวง เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้ว่าการทางหลวง หรือ ผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการทางหลวง ในการอนุญาตผู้ว่าการทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการทางหลวง จะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้ รวมทั้งมีอำนาจกำหนดมาตรการในการจัดการเพื่อรักษาสีสิ่งแวดล้อม การป้องกันอุบัติเหตุ และการติดขัดของการจราจร</p> <p>การอนุญาตตามวรรคหนึ่ง เมื่อมีความจำเป็นแก่งานทางหรือเมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับอนุญาตได้กระทำการผิดเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาต ผู้ว่าการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการทางหลวงจะเพิกถอนเสียก็ได้</p> <p>ทาง ถนน หรือสิ่งอื่นใดที่สร้างขึ้นโดยไม่ได้รับอนุญาต หรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนด ให้ผู้ว่าการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการทางหลวงมีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำการดังกล่าวรื้อถอนหรือทำลายภายในกำหนดเวลาอันสมควร ถ้าไม่ปฏิบัติตามให้ผู้ว่าการทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการทางหลวง รื้อถอนหรือทำลายโดยผู้นั้นจะเรียกร้องค่าเสียหายไม่ได้ และต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายในการนั้น</p> <p>มาตรา 48 ผู้ใดมีความจำเป็นต้องปักเสา พาดสาย วางท่อ หรือกระทำการใดๆ ในเขตทางหลวง จะต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้ว่าการทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการทางหลวงเสียก่อน</p> <p>ในการอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ผู้ว่าการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการทางหลวงจะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้ และผู้ได้รับอนุญาตต้องชำระค่าใช้จ่ายเขตทางหลวงตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง</p> <p>ในกรณีที่การกระทำตามวรรคหนึ่งได้กระทำโดยไม่ได้รับอนุญาต หรือกระทำการผิดเงื่อนไขให้นำมาตรา 37 วรรคสาม มาใช้บังคับโดยอนุโลม</p> <p>มาตรา 68 เพื่อประโยชน์ในการสร้างหรือขยายทางหลวง ให้ผู้ว่าการทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการทางหลวงและผู้ซึ่งปฏิบัติงานร่วมกับบุคคลดังกล่าวมีอำนาจเข้าไปสำรวจเบื้องต้นในที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ซึ่งมีใช้ที่อยู่อาศัยของบุคคลใดเป็นการชั่วคราวได้เท่าที่จำเป็นเพื่อการนั้นในระหว่างเวลาพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตก โดยผู้ว่าการทางหลวงต้องแจ้งเป็นหนังสือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 15 วัน ก่อนวันเริ่มกระทำการนั้นถ้าไม่อาจติดต่อกับเจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ได้ ให้ประกาศให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์นั้นทราบล่วงหน้า ไม่น้อยกว่า 30 วันการประกาศให้ทำเป็นหนังสือปิดไว้ ณ ที่ซึ่งที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์นั้นตั้งอยู่ และ ณ ที่ทำการเขต หรืออำเภอ และที่ทำการองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์นั้นตั้งอยู่ ทั้งนี้ให้แจ้งกำหนดวัน เวลา และการที่จะกระทำนั้นไว้ด้วย</p> <p>ในกรณีที่การปฏิบัติตามมาตรานี้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าของ หรือผู้ครอบครองที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ หรือผู้ทรงสิทธิอื่น ให้นำบทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในส่วนที่เกี่ยวกับการกำหนดค่าทดแทนมาใช้บังคับโดยอนุโลม</p>	●	กรมทางหลวงได้จัดให้มีการศึกษาดังแต่ขั้นการวางแผนโครงการ โดยมีการศึกษาความเหมาะสม เพื่อออกแบบรายละเอียด และศึกษารูปแบบที่เหมาะสม สำหรับการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ และองค์ประกอบอื่นๆ ให้ได้ตามมาตรฐานงานทาง ซึ่งอยู่ในดุลยพินิจของคณะกรรมการกำกับการศึกษา และได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมทางหลวง	-

** 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)	มาตรา 68/1 เมื่อมีความจำเป็นที่จะต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างหรือขยายทางหลวง ถ้ามิได้ตกลงในเรื่องการโอนไว้เป็นอย่างอื่น ให้ดำเนินการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ในกรณีที่มีการโอนอสังหาริมทรัพย์ที่ได้มาโดยมิได้มีการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ให้ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียม ค่าอากรแสตมป์ รวมทั้งค่าใช้จ่ายใดๆ เช่นเดียวกับกรณีที่ได้มาโดยการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์			
1.3 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561	มาตรา 32 เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมในเรื่องต่อไปนี้ (1) มาตรฐานคุณภาพน้ำในแม่น้ำ ลำคลอง หนอง บึง ทะเลสาบ อ่างเก็บน้ำ และแหล่งน้ำสาธารณะอื่นๆ ที่อยู่ภายในผืนแผ่นดิน โดยจำแนกตามลักษณะการใช้ประโยชน์บริเวณพื้นที่ลุ่มน้ำในแต่ละพื้นที่ (2) มาตรฐานคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่งรวมทั้งบริเวณพื้นที่ปากแม่น้ำ (3) มาตรฐานคุณภาพน้ำบาดาล (4) มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป (5) มาตรฐานระดับเสียงและความสั่นสะเทือนโดยทั่วไป (6) มาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมในเรื่องอื่นๆ การกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามวรรคหนึ่ง จะต้องอาศัยหลักวิชาการ กฎเกณฑ์ และหลักฐานทางวิทยาศาสตร์เป็นพื้นฐาน และจะต้องคำนึงถึงความเป็นไปได้ในเชิงเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องด้วย มาตรา 34 ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีอำนาจปรับปรุงแก้ไขมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ได้กำหนดไว้แล้วให้เหมาะสมตามความก้าวหน้าในทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และความเปลี่ยนแปลงในทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ มาตรา 47 ในกรณีที่มีการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ตามระเบียบหรือกฎหมายอื่นใดไว้แล้ว การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้คำนึงถึงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ดังกล่าวด้วย มาตรา 49 ในกรณีที่โครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา 48 เป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ หรือหน่วยงานของรัฐดำเนินการร่วมกับเอกชน ที่ต้องเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการนั้น จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตั้งแต่ในระยะทำการศึกษาความเหมาะสมของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการ และเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ในการพิจารณาเสนอความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้มีความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการประกอบการพิจารณาด้วย ในการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามวรรคหนึ่ง คณะรัฐมนตรีอาจขอให้บุคคลหรือสถาบันใดซึ่งมีความชำนาญหรือเชี่ยวชาญเกี่ยวกับการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทำการศึกษาและเสนอรายงานหรือความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาด้วยก็ได้ กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา 48 เป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ไม่ต้องเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีหรือไม่ต้องได้รับอนุญาตตามกฎหมาย ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการนั้นจัดทำและเสนอรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในมาตรา 50 และมาตรา 51/1 ด้วยโดยอนุโลม	●	จากการทบทวนแนวทางการดำเนินงานของโครงการ ตั้งแต่ในระยะการวางแผนโครงการ พบว่าโครงการมีลักษณะเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ซึ่งเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่ง กรมทางหลวงได้จัดทำมีการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ซึ่งมีลำดับการดำเนินการดังนี้ <ul style="list-style-type: none">ปี พ.ศ.2538 : กรมทางหลวงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอเชียน เอนจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด และบริษัท ทิม คอลซัลตติ้ง เอนจิเนียร์ จำกัด ให้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษ สายบางใหญ่-บ้านโป่ง (กม.0+000 ถึง กม.51+000) และได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ.2541<ul style="list-style-type: none">ปี พ.ศ.2543 : กรมทางหลวงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาประกอบด้วย บริษัท เอเชียน เอนจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท สินธูมอนเซลล์ คอนซัลแตนท์ส จำกัด และ บริษัท ทิม คอนซัลตติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ให้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษ สายบ้านโป่ง-กาญจนบุรี (กม.0+000 ถึง กม.96+410) และได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเมื่อวันที่ 25 สิงหาคม พ.ศ.2546<ul style="list-style-type: none">ปี พ.ศ.2550 กรมทางหลวงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ได้แก่ บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ทิม คอนซัลตติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด และบริษัท เอพซิลอน จำกัด ให้ดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียด โครงการทางหลวงพิเศษสายบางใหญ่-กาญจนบุรี (กม.0+000 ถึง กม.96+410) ซึ่งแล้วเสร็จในปี พ.ศ.2552 และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ.2558 อนุมัติให้กรมทางหลวงดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี โดยมีความเห็นให้กรมทางหลวงตรวจสอบสภาพพื้นที่ดังกล่าวและหากมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และ/หรือมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ให้กรมทางหลวงเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป<ul style="list-style-type: none">ในปี พ.ศ.2559 กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เทสโก้ จำกัด และ บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี และจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ โดยรายงานดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศในการประชุมครั้งที่ 24/2559 เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ.2559 และได้เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ ในการประชุมครั้งที่ 4/2559 เมื่อวันที่ 21 กันยายน พ.ศ.2559	 <p>สัญญาว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา</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	<p>มาตรา 51/5 เพื่อประโยชน์ในการติดตามตรวจสอบและพัฒนากระบวนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตที่ได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้รับอนุญาตให้ดำเนินการแล้ว จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอต่อเจ้าหน้าที่ซึ่งมีอำนาจอนุญาตอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติประกาศกำหนด</p> <p>ให้เจ้าหน้าที่ซึ่งมีอำนาจอนุญาตรวบรวมรายงานที่ได้รับตามวรรคหนึ่งส่งให้สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดในเขตท้องที่นั้น หรือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมสำหรับในเขตกรุงเทพมหานคร ภายในหกสิบวันนับแต่วันได้รับรายงาน</p> <p>ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมรวบรวมรายงานตามวรรคสองและจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวพร้อมข้อเสนอแนะและความเห็นเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง</p> <p>ในกรณีที่ปรากฏว่าผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตผู้ใดหลักเสี่ยงหรือมิได้ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งเป็นเงื่อนไขในการส่งอนุญาตหรือต่ออายุใบอนุญาตตามมาตรา 51/3 ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสนอแนะหน่วยงานของรัฐหรือเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอนุญาตให้มีการดำเนินการทางกฎหมายเพื่อบังคับให้ผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตปฏิบัติตามมาตรการที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นเงื่อนไขในการส่งอนุญาตหรือต่ออายุใบอนุญาตให้ถูกต้อง และให้หน่วยงานของรัฐหรือเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอนุญาต แล้วแต่กรณี แจ้งผลการดำเนินการให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบภายในระยะเวลาเก้าสิบวัน</p>		ปัจจุบัน กรมทางหลวงได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการมาตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ. 2559 รวมทั้งได้มอบหมายให้ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นบริษัทที่ปรึกษาและจัดทำรายงานผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ตามสัญญาเลขที่ สผ.16/2566 ลงวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ.2566 ระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้น รวม 720 วัน โดยครั้งล่าสุดได้เสนอรายงานฯ ฉบับเดือนมีนาคม ถึงเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 ต่อ สผ. แล้ว โดยได้นำเสนอรายงานฯ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี เมื่อวันที่ 15 มกราคม พ.ศ.2567 และนำเสนอรายงานฯ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ เมื่อวันที่ 8 มีนาคม พ.ศ.2567	
	<p>ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการ หรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561 มีเนื้อหาโดยสรุปเกี่ยวกับการจัดทำรายงานการปฏิบัติตามมาตรการของโครงการ ดังนี้</p> <p>3. รูปแบบและกำหนดเวลาในการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการ</p> <p>(1) เสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการเป็นเอกสาร พร้อมกับข้อมูลที่เป็นไฟล์อิเล็กทรอนิกส์ที่บันทึกบนอุปกรณ์ตามรูปแบบที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมกำหนด ในจำนวนที่เพียงพอ เพื่อจัดส่งให้กับหน่วยงานของรัฐ</p> <p>(2) เสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยมีกำหนดระยะเวลาในการเสนอรายงานสำหรับแต่ละประเภทโครงการ ดังนี้</p> <p>2.1) โครงการประเภทอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมปิโตรเคมี โรงกลั่นน้ำมันและพลังงานภายในเดือนกรกฎาคมและเดือนมกราคมของปีถัดไป แล้วแต่กรณี</p> <p>2.2) โครงการประเภทคมนาคม เหมืองแร่และสำรวจผลิตปิโตรเลียม ภายในเดือนสิงหาคมและเดือนกุมภาพันธ์ของปีถัดไป แล้วแต่กรณี</p> <p>2.3) โครงการประเภทบริการชุมชนและที่พักอาศัย และพัฒนาแหล่งน้ำและเกษตรกรรมภายในเดือนกันยายนและเดือนมีนาคมของปีถัดไป แล้วแต่กรณี</p> <p>4. หลักเกณฑ์และวิธีการตรวจวัดให้เป็นไปตามแบบ ตด.3 (แนบท้ายประกาศ) พร้อมกับตัวอย่างการรายงานผลการตรวจวัด รวมทั้งการอธิบายเกี่ยวกับสรุปผลการปฏิบัติ และสรุปประเด็นมาตรการที่ได้ปฏิบัติโดยปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงไป โดยเสนอแนะมาตรการเพิ่มเติม และมีข้อมูลต่างๆ สนับสนุนอย่างเพียงพอ</p> <p>5. หน่วยที่มีความรับผิดชอบในการรวบรวม และระยะเวลาในการดำเนินการรวบรวมภายใน 60 วัน นับแต่วันที่ได้รับรายงานดังกล่าวเพื่อเสนอต่อหน่วยงานของรัฐ</p>	●	กรมทางหลวงได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการมาตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ.2559 รวมทั้งได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาให้ดำเนินการศึกษา และจัดทำรายงานการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) มาตามลำดับ ปัจจุบัน กรมทางหลวง ได้มอบหมายให้ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นบริษัทที่ปรึกษา และจัดทำรายงานผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ตามสัญญาเลขที่ สผ. 16/2566 ลงวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ.2566 ระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้น รวม 720 วัน (มีนาคม พ.ศ.2566 ถึงเดือนมีนาคม พ.ศ.2568) โดยครั้งล่าสุดได้เสนอรายงานฯ ฉบับเดือนมีนาคม ถึงเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 ต่อ สผ. แล้ว เมื่อวันที่ 15 มกราคม พ.ศ.2567	 <p>หนังสือนำเสนอรายงานฯ ฉบับเดือนมีนาคม ถึงเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566</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>ทั้งนี้ หากผู้ดำเนินการผู้ขออนุญาต หรือหน่วยงานของรัฐ ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการต้องปรับเปลี่ยนมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมหรือวิธีปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งต้องเสนอรายละเอียดการเปลี่ยนแปลงและประเมินผลกระทบเพิ่มเติมเพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต แล้วแต่กรณีเพื่อให้ความเห็นชอบกับมาตรการที่จะเปลี่ยนแปลงก่อน จึงจะสามารถเปลี่ยนแปลงมาตรการหรือวิธีการปฏิบัติดังกล่าวได้</p> <p>6. ให้สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด นำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการไปใช้ในการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการดำเนินโครงการหรือกิจการ และพัฒนาระบบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในเขตพื้นที่ของตน</p> <p>7. ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมรวบรวมรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการจากหน่วยงานของรัฐและสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด และจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวในภาพรวม พร้อมข้อเสนอแนะและความเห็นเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง และนำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ถ้ามี) ไปใช้ประโยชน์ในการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและพัฒนาระบบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการ หรือกิจการแล้ว (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2564 อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 51/5 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม 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 หัวหน้าหรือผู้รักษาการแทนหัวหน้าหน่วยงานของรัฐซึ่งรับผิดชอบโครงการหรือกิจการ หรือการที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินโครงการ หรือกิจการระบุนั้นไว้ในหนังสืออนุญาตให้ผู้ดำเนินการ ผู้ขออนุญาต ดำเนินการก่อสร้าง ประกอบกิจการโครงการหรือกิจการที่ต้องมีการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือวันที่หัวหน้า หรือผู้รักษาการแทนหัวหน้าหน่วยงานของรัฐซึ่งรับผิดชอบโครงการหรือกิจการ</p> <p>“มาตรการ” หมายความว่า มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการหรือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นชอบ หรือให้ความเห็นหรือข้อเสนอแนะ</p> <p>“รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการ” หมายความว่า รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการใดของรัฐ หรือที่รัฐจะอนุญาตซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว”</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)	<p>ข้อ 2 ให้ยกเลิกความในข้อ 3 ของประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาต จะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว 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> <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 หัวหน้าหรือผู้รักษาการแทน หัวหน้าหน่วยงานของรัฐซึ่งรับผิดชอบโครงการหรือกิจการ 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>			

** 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)	<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 หรือจะว่าจ้างให้บุคคลอื่นดำเนินการแทนก็ได้ แต่สำหรับการวิเคราะห์ตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมจะต้องดำเนินการ ตรวจวิเคราะห์โดยห้องปฏิบัติการที่ไม่ใช่ห้องปฏิบัติการของผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาต ยกเว้น หน่วยงานของรัฐที่เป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการ และเป็นห้องปฏิบัติการที่ขึ้นทะเบียนกับ หน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย หรือเป็นห้องปฏิบัติการที่ได้รับรองมาตรฐานจากหน่วยงานของรัฐ หรือจากองค์กร/สถาบัน อันเป็นที่ยอมรับตามมาตรฐานสากล หรือมีวิธีการ ตรวจวัดที่เป็นไปตามที่กฎหมายเฉพาะกำหนดไว้</p> <p>(4) รูปแบบและลักษณะของการจัดทำ รวมทั้งการอธิบายเกี่ยวกับรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการจะต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ ตามแบบ ตต.3</p> <p>ข้อ 5 ให้ยกเลิกเอกสารท้ายประกาศ แบบ ตต.4 ถึงแบบ ตต.19</p> <p>ข้อ 6 ประกาศนี้ให้ใช้บังคับนับแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป</p>			
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 เพื่อให้ทราบถึงที่ดินที่ต้องได้มาโดยแน่ชัด ให้ตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน 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 เมื่อมีการตราพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 แล้ว ให้เป็นหน้าที่ของสำนักงบประมาณจัดสรรเงินค่าทดแทนที่จะต้องจ่ายตามพระราชบัญญัตินี้ เสนอพร้อมกับการเสนอร่างพระราชกฤษฎีกาต่อคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้ การดำเนินการดังกล่าวจะต้องสอดคล้องกับแผนการดำเนินการที่เจ้าหน้าที่ได้จัดทำ ระยะเวลาการใช้จ่าย และตามกำลังเงินของแผ่นดิน โดยให้นำเงินนอกงบประมาณหรือเงินรายได้ มาประกอบการพิจารณาด้วย</p> <p>มาตรา 9 ระยะเวลาการใช้บังคับพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 (2) ให้กำหนดเท่าที่จำเป็น เพื่อการสำรวจที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ และการรังวัดที่ดิน แต่จะกำหนดเกิน 5 ปี มิได้</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 10 ให้เจ้าหน้าที่ดำเนินการสำรวจเพื่อให้ทราบถึงอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องได้มาให้แน่ชัดให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาการใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา ตามมาตรา 8 (2)</p> <p>หากเจ้าหน้าที่ดำเนินการไม่แล้วเสร็จตามวรรคหนึ่ง และยังประสงค์จะทำการสำรวจ เพื่อให้ทราบถึงอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องได้มาโดยแน่ชัดต่อไป ให้เสนอต่อคณะรัฐมนตรีให้มีการตราพระราชกฤษฎีกาฉบับใหม่ล่วงหน้าไม่น้อยกว่าหกสิบวันก่อนวันที่พระราชกฤษฎีกานั้นจะสิ้นผลใช้บังคับ</p> <p>หากการดำเนินการตามวรรคหนึ่งไม่แล้วเสร็จ และมีได้มีการเสนอให้มีการตราพระราชกฤษฎีกาขึ้นใหม่ภายในกำหนดเวลา ถ้าเกิดความเสียหายแก่รัฐเป็นจำนวนเท่าใด ให้ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ ทั้งนี้ ไม่ตัดอำนาจในการตราพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 ขึ้นใหม่</p> <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 เจ้าของขอชดเชยจะได้รับเงินค่าชดเชยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกิจการที่กระทำนั้น</p> <p>มาตรา 13 การกำหนดระยะเวลาการเริ่มต้นเข้าสำรวจตามมาตรา 8 (4) ให้กำหนดเท่าที่จำเป็น ซึ่งต้องไม่เกินหนึ่งร้อยแปดสิบวัน นับแต่วันที่พระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 ใช้บังคับ</p> <p>ในกรณีจำเป็นอันไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ รัฐมนตรีอาจอนุมัติให้ขยายระยะเวลาตามวรรคหนึ่งได้ไม่เกินเก้าสิบวัน</p> <p>การขยายระยะเวลาดตามวรรคสอง 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 แต่ต้องแจ้งกำหนดวันเวลาการรังวัดเป็นหนังสือให้เจ้าของที่ดินที่เกี่ยวข้องทราบ และมาชี้ หรือระวางแนวเขต โดยต้องแจ้งล่วงหน้าไม่น้อยกว่าห้าสิบวัน</p> <p>ในกรณีที่เจ้าของที่ดินตามวรรคหนึ่งไม่มาชี้หรือระวางแนวเขต หรือมาแต่ไม่ยอมลงชื่อรับรองแนวเขต ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินการรังวัดต่อไปได้โดยไม่ต้องมีการชี้หรือรับรองแนวเขต</p> <p>ในการรังวัดตามวรรคหนึ่ง พนักงานเจ้าหน้าที่จะทำการรังวัดเอง หรือขอให้เจ้าพนักงานที่ดินทำการรังวัดให้ หรือมอบหมายให้ช่างรังวัดเอกชนตามกฎหมายว่าด้วยช่างรังวัดเอกชน ทำการรังวัดก็ได้ และให้ถือว่ากรรังวัดดังกล่าว เป็นการรังวัดของเจ้าพนักงานที่ดินตามประมวลกฎหมายที่ดิน</p> <p>เพื่อประโยชน์แห่งการดำเนินการตามมาตรานี้ ให้เจ้าพนักงานที่ดินอำนวยความสะดวกและให้ความร่วมมือตามที่เจ้าหน้าที่หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ร้องขอ</p> <p>การรังวัดตามมาตรานี้ให้นำบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายที่ดินเกี่ยวกับการรังวัดที่ดินมาใช้บังคับโดยอนุโลม</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 16 เมื่อพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 ใช้บังคับแล้ว ให้เจ้าหน้าที่แจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับที่ดินที่อยู่ในแนวเขตที่ดินที่จะเวนคืนให้กรมที่ดินทราบ และให้เป็นหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่จดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ตามประมวลกฎหมายที่ดินที่อยู่ในแนวเขตที่ดินตามพระราชกฤษฎีกาดังกล่าวต้องแจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องจะทำนิติกรรมใดๆ เกี่ยวกับที่ดินนั้นทราบ โดยให้เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบไว้ในหนังสือแสดงสิทธิในที่ดิน ตามวิธีการที่อธิบดีกรมที่ดินกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา</p> <p>มาตรา 18 ในกรณีที่หน่วยงานของรัฐประสงค์จะเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์ของรัฐหรือที่หน่วยงานของรัฐเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ ทั้งนี้เฉพาะอสังหาริมทรัพย์ที่รัฐหรือหน่วยงานของรัฐได้มาโดยการเวนคืนและการเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์นั้น ไม่ทำให้วัตถุประสงค์ของการเวนคืนเดิมต้องเสียไปโดยสิ้นเชิง และวัตถุประสงค์ในการใช้นั้น เป็นวัตถุประสงค์ที่ใช้เป็นเหตุในการเวนคืนได้ ให้หน่วยงานของรัฐมีอำนาจเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวได้ โดยทำการตกลงกับหน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์หรือที่มีสิทธิใช้ประโยชน์ในอสังหาริมทรัพย์นั้น ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะรัฐมนตรีกำหนด</p> <p>มาตรา 19 เมื่อพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 ใช้บังคับแล้ว ให้เจ้าหน้าที่แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่ง ประกอบด้วยผู้แทนของเจ้าหน้าที่ ผู้แทนกรมธนารักษ์ ผู้แทนกรมที่ดิน นายอำเภอ หรือผู้อำนวยการเขต และผู้บริหารท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องเพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้น 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>ในกรณีที่มิเหตุจำเป็นและคณะกรรมการตามมาตรา 19 ไม่อาจกำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นให้แล้วเสร็จได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ รัฐมนตรีอาจอนุมัติให้ขยายระยะเวลาตามวรรคสองได้ไม่เกินเก้าสิบวัน 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>			

** 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 31 เมื่อมีการตราพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์สำหรับอสังหาริมทรัพย์ใดแล้ว ให้กรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์นั้นตกเป็นของเจ้าหน้าที่นับแต่วันที่พระราชบัญญัติดังกล่าวใช้บังคับ แต่เจ้าหน้าที่จะเข้าครอบครองหรือใช้อสังหาริมทรัพย์นั้นได้ ก็ต่อเมื่อได้จ่ายหรือวางเงินค่าทดแทนตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้แล้ว</p> <p>มาตรา 36 ให้เจ้าหน้าที่เผยแพร่พระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ให้ประชาชนทราบเป็นการทั่วไป และปิดประกาศสำเนาของพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ แผนที่ทำยพระราชบัญญัติ และรายชื่อเจ้าของอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนโดยเปิดเผย ณ สถานที่ตามมาตรา 11 และสถานที่อื่นตามควรแก่กรณี</p> <p>มาตรา 37 เงินค่าทดแทนสำหรับกรณีเวนคืนเฉพาะที่ดิน ให้ประกอบด้วยค่าที่ดิน ค่ารถถอน ค่าขนย้าย ค่าปลูกสร้างโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างใหม่ 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 ทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสิบห้าวัน 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>			

** 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 50 ในกรณีที่เจ้าของไม่พอใจคำวินิจฉัยของรัฐมนตรีตามมาตรา 49 หรือเมื่อพ้นกำหนดเวลาตามมาตรา 49 วรรคสอง แล้ว เจ้าของยังไม่ได้รับคำวินิจฉัยของรัฐมนตรีให้มีสิทธิฟ้องคดีต่อศาลได้ภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำวินิจฉัยของรัฐมนตรี หรือนับแต่วันที่พ้นกำหนดเวลาตามมาตรา 49 วรรคสอง แล้วแต่กรณี</p> <p>ในกรณีที่รัฐมนตรีหรือศาลวินิจฉัยให้จ่ายเงินค่าทดแทนเพิ่มขึ้น ให้เจ้าของมีสิทธิได้รับดอกเบี้ยในอัตราสูงสุดของดอกเบี้ยเงินฝากประเภทฝากประจำของธนาคารออมสินในจำนวนเงินที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ นับแต่วันที่จ่ายเงินค่าทดแทนตามมาตรา 25 วรรคสอง หรือวันที่จ่ายหรือวางเงินค่าทดแทนตามมาตรา 28 วรรคสอง จนถึงวันที่จ่ายเงินค่าทดแทนที่เพิ่มขึ้น ในกรณีที่เจ้าของไม่มารับเงินค่าทดแทนที่เพิ่มขึ้นตามกำหนดเวลาที่ได้รับแจ้งจากเจ้าหน้าที่ ให้เจ้าหน้าที่วางเงินตามมาตรา 46 ในกรณีเช่นนั้น การคำนวณดอกเบี้ยให้คิดถึงวันที่เจ้าหน้าที่กำหนดให้เจ้าของมารับเงินค่าทดแทนนั้น</p> <p>ดอกเบี้ยที่ต้องชำระตามวรรคสอง ถ้าเป็นกรณีที่คณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์หรือรัฐมนตรีมิได้เสนอความเห็น หรือสั่งการภายในกำหนดเวลาตามมาตรา 49 วรรคสอง หรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องมิได้ดำเนินการภายในกำหนดเวลาตามมาตรา 49 วรรคสาม เมื่อชำระให้เจ้าของแล้วให้ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยความรับผิดชอบทางละเมิดของเจ้าหน้าที่</p> <p>ปัจจุบันได้มีการออกพระราชกฤษฎีกา กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน เพื่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี พ.ศ.2560 ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้</p> <p>พระราชกฤษฎีกา กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน เพื่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี พ.ศ.2560 :</p> <p>มาตรา 3 พระราชกฤษฎีกานี้ให้ใช้บังคับได้มีกำหนดสี่ปี</p> <p>มาตรา 4 ที่ดินจะเวนคืนตามพระราชกฤษฎีกานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี</p> <p>มาตรา 6 เขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนตามพระราชกฤษฎีกานี้ อยู่ในท้องที่อำเภอบางบัวทอง อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี อำเภอพุทธมณฑล อำเภอนครชัยศรี อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี และอำเภอท่ามะกา อำเภอท่าม่วง จังหวัดกาญจนบุรี มีส่วนที่แคบที่สุดสี่ร้อยเมตร และส่วนกว้างที่สุดหนึ่งหมื่นหนึ่งพันเจ็ดร้อยเมตร ทั้งนี้ภายในแนวเขตตามแผนที่ท้ายพระราชกฤษฎีกานี้</p>			
1.5 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2550 และ พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2560	<p>มาตรา 18 การเก็บ ขน หรือการจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยในเขตราชการส่วนท้องถิ่นใดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของราชการส่วนท้องถิ่นนั้น</p> <p>ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ราชการส่วนท้องถิ่นอาจร่วมกับหน่วยงานของรัฐ หรือราชการส่วนท้องถิ่นอื่นดำเนินการภายใต้ข้อตกลงร่วมกันก็ได้ แต่ในกรณีจำเป็นเพื่อประโยชน์สาธารณะโดยส่วนรวม รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวง โดยคำแนะนำของคณะกรรมการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการดำเนินการร่วมกันได้</p> <p>ในกรณีที่มีเหตุอันสมควรราชการส่วนท้องถิ่นอาจมอบให้บุคคลใดดำเนินการตามวรรคหนึ่งแทนภายใต้การควบคุมดูแลของราชการส่วนท้องถิ่น หรืออาจอนุญาตให้บุคคลใดเป็นผู้ดำเนินการรับทำการเก็บ ขน หรือการจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยตามมาตรา 19 ก็ได้</p> <p>บทบัญญัติตามมาตรานี้ และมาตรา 19 มิให้ใช้บังคับการจัดการของเสียอันตรายตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน แต่ให้ผู้ดำเนินการกิจการโรงงานที่มีของเสียอันตราย และผู้ดำเนินการกิจการรับทำการเก็บ ขน หรือการจัดของเสียอันตรายดังกล่าว แจ้งการดำเนินการกิจการเป็นหนังสือต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่น</p> <p>มาตรา 19 ห้ามมิให้ผู้ใดดำเนินการกิจการรับทำการเก็บขนหรือการจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยโดยทำเป็นธุรกิจหรือโดยได้รับประโยชน์ตอบแทนด้วยการคิดค่าบริการเว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่น</p> <p>มาตรา 20 เพื่อประโยชน์ในการรักษาความสะอาดและการจัดระเบียบในการเก็บขนและกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยให้ราชการส่วนท้องถิ่นมีอำนาจออกข้อกำหนดของท้องถิ่นดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ห้ามการถ่าย เท ทิ้ง หรือทำให้มีขึ้นในที่หรือทางสาธารณะซึ่งสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย นอกจากในที่ที่ราชการส่วนท้องถิ่นจัดไว้ให้</p> <p>(2) กำหนดให้มีที่รองรับสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยตามที่หรือทางสาธารณะและสถานที่เอกชน</p>	●	<p>การดำเนินการก่อสร้างโครงการในระยะที่ผ่านมา กรมทางหลวงได้มีการกำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างกำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดการด้านสุขาภิบาลต่างๆ อย่างเพียงพอ ได้แก่ ห้องน้ำ-ห้องส้วม ถึงบำบัดน้ำเสีย และถังขยะ และประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามาดำเนินการจัดเก็บขยะมูลฝอย เป็นต้น รวมทั้งจัดให้มีคนงานก่อสร้างคอยดูแลรักษาความสะอาดอย่างสม่ำเสมอ สำหรับกิจกรรมการก่อสร้าง และการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง อาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านฝุ่นละออง เสียง และความสั่นสะเทือน ต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ ทางโครงการได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เช่น ฉีดพรมน้ำบริเวณผิวถนนและพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน ต้องดำเนินการในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น (08.00-18.00 น.) เป็นต้น จึงถือว่า กรมทางหลวงได้ดำเนินการสอดคล้องตามที่กฎหมายกำหนด</p>	 <p>รถฉีดพรมน้ำ</p>  <p>ระบบบำบัดน้ำเสีย</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>(3) กำหนดวิธีการเก็บขนและกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยหรือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือสถานที่ใดๆปฏิบัติให้ถูกต้องด้วยสุขลักษณะตามสภาพหรือลักษณะการใช้อาคารหรือสถานที่นั้นๆ</p> <p>(4) กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมการให้บริการของราชการส่วนท้องถิ่น หรือบุคคลอื่นที่ราชการส่วนท้องถิ่นมอบให้ดำเนินการแทน ในการเก็บ ขน หรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย ไม่เกินอัตราตามที่กำหนดในกฎกระทรวงทั้งนี้ การจะกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมการกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย ราชการส่วนท้องถิ่นนั้นจะต้องดำเนินการให้ถูกต้องด้วยสุขลักษณะตามที่กำหนดในกฎกระทรวง</p> <p>(5) กำหนดหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขในการเก็บขนและกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยเพื่อให้ผู้รับใบอนุญาตตามมาตรา 19 ปฏิบัติตลอดจนกำหนดอัตราค่าบริการขั้นสูงตามลักษณะการให้บริการที่ผู้รับใบอนุญาตตามมาตรา 19 จะพึงเรียกเก็บได้</p> <p>(6) กำหนดการอื่นใดที่จำเป็นเพื่อให้ถูกต้องด้วยสุขลักษณะ</p> <p>มาตรา 25 ในกรณีที่มีเหตุอันอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียง หรือผู้ที่ต้องประสบกับเหตุนั้นดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าเป็นเหตุรำคาญ</p> <p>(1) แหล่งน้ำ ทางระบายน้ำ ที่อาบน้ำ ส้วม หรือสถานที่อื่นใดซึ่งอยู่ในทำเลไม่เหมาะสม สกปรก มีการสะสมหรือหมักหมมสิ่งของ มีการทิ้งสิ่งใดเป็นเหตุให้มีกลิ่นเหม็นน่าจะเป็นที่เพาะพันธุ์พาหะนำโรค หรือก่อให้เกิดความเสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพ</p> <p>(2) การกระทำใดๆ อันเป็นเหตุให้เกิดกลิ่นเสียความร้อนสิ่งมีพิษความสั่นสะเทือนฝุ่นละอองเขม่าเถ้าหรือกรณีอื่นใดจนเป็นเหตุให้เสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพ</p> <p>(3) เหตุอื่นใดที่รัฐมนตรีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา</p> <p>มาตรา 26 ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจห้ามผู้หนึ่งผู้ใดมิให้ก่อเหตุรำคาญในที่หรือทางสาธารณะหรือสถานที่เอกชนรวมทั้งการระงับเหตุรำคาญด้วยตลอดทั้งการดูแลปรับปรุงบำรุงรักษาบรรดาถนนทางบกทางน้ำรางระบายน้ำคูคลองและสถานที่ต่างๆ ในเขตของตนให้ปราศจากเหตุรำคาญในการนี้ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือเพื่อระงับกำจัดและควบคุมเหตุรำคาญต่างๆ ได้</p> <p>มาตรา 27 ในกรณีที่มีเหตุรำคาญเกิดขึ้นหรืออาจเกิดขึ้นในที่หรือทางสาธารณะให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้บุคคลซึ่งเป็นต้นเหตุหรือเกี่ยวข้องกับการก่อหรืออาจก่อให้เกิดเหตุรำคาญนั้นระงับหรือป้องกันเหตุรำคาญภายในเวลาอันสมควรตามที่ระบุไว้ในคำสั่งและถ้าเหตุสมควรจะให้กระทำโดยวิธีใดเพื่อระงับหรือป้องกันเหตุรำคาญนั้นหรือสมควรกำหนดวิธีการเพื่อป้องกันมิให้มีเหตุรำคาญเกิดขึ้นอีกในอนาคตให้ระบุไว้ในคำสั่งได้</p> <p>ในกรณีที่ปรากฏแก่เจ้าพนักงานท้องถิ่นว่าไม่มีการปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามวรรคหนึ่งและเหตุรำคาญที่เกิดขึ้นอาจเกิดอันตรายร้ายแรงต่อสุขภาพให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นระงับเหตุรำคาญนั้นและอาจจัดการตามความจำเป็นเพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุรำคาญนั้นขึ้นอีกโดยบุคคลซึ่งเป็นต้นเหตุหรือเกี่ยวข้องกับการก่อหรืออาจก่อให้เกิดเหตุรำคาญต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายสำหรับการจัดการนั้น</p> <p>ปัจจุบันได้มีการกำหนดมาตรการและแนวปฏิบัติการจัดการสถานที่ก่อสร้างและที่พักชั่วคราวของคณงานก่อสร้าง กรณีการป้องกันและควบคุมการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ซึ่งมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการจัดการสุขาภิบาลสิ่งแวดล้อมที่พักรชั่วคราวของคณงานก่อสร้าง ดังนี้</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>การจัดการสุขาภิบาลสิ่งแวดล้อมที่פקชั่วคราวของคณงานก่อสร้าง ตามมาตรการและแนวปฏิบัติการจัดการสถานที่ก่อสร้างและที่פקชั่วคราวของคณงานก่อสร้าง กรณีการป้องกันและควบคุมการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) :</p> <p>1. <i>การจัดการสุขาภิบาลสถานที่ : พื้นที่ส่วนกลางและบริเวณโดยรอบ</i></p> <p>1.1 ควรปรับวางผังอาคารที่פק / ห้องפק ในแนวทิศเหนือ-ใต้ ซึ่งเป็นทิศทางแสงแดด และลมธรรมชาติ เพื่อช่วยให้แสงแดดส่องถึง ไม่ให้เกิดการอับชื้น และมีการระบายอากาศที่ดี นอกจากนี้ ควรจัดแบ่งกลุ่มแรงงานที่มีการทำงานร่วมกัน ให้มีโซนสถานที่פק สถานที่รับประทานอาหาร สถานที่อาบน้ำของแรงงานเดียวกัน ตามจำนวนที่เหมาะสม เพื่อลดความแออัด</p> <p>1.2 จัดให้มีรั้วรอบสถานที่ก่อสร้าง (Site) และแคมป์คณงาน (Camp) ที่แข็งแรง มีอาณาเขตที่ชัดเจน กำหนดทางเข้า-ออก และวางระบบรักษาความปลอดภัย ร่วมกับการตรวจสอบ / คัดกรองการเข้า-ออกประจำวัน การเคลื่อนย้ายแรงงาน เพื่อดำเนินการตามมาตรการการควบคุมโรค และป้องกันผลกระทบระหว่างคณในแคมป์กับชุมชนโดยรอบ กรณีที่פקอาศัยอยู่ในเขตก่อสร้าง ต้องจัดให้มีทางเดินเข้า-ออกที่פקอาศัยที่ไม่ให้ผ่านเขตอันตราย หรือติดตั้งอุปกรณ์กัน พร้อมแสดงป้าย / เครื่องหมายเตือนที่เข้าใจง่ายและเห็นได้ชัดเจน</p> <p>1.3 ติดตั้งอ่างล้างมือพร้อมสบู่ หรือเจลแอลกอฮอล์ พร้อมป้ายแสดงข้อความให้ล้างมือก่อนเข้าไปในพื้นที่ส่วนกลาง หรือก่อนการใช้อุปกรณ์ส่วนรวมให้ครอบคลุมทุกจุด เช่น ที่กินอาหาร ตู้น้ำดื่ม ตู้น้ำหยอดเหรียญ เครื่องซักผ้า ร้านค้า-ร้านขายอาหารในแคมป์ หน้าที่องน้ำ-ห้องส้วม</p> <p>1.4 ทำความสะอาดเพื่อฆ่าเชื้อโรคด้วยน้ำสบู่ / ผงซักฟอก น้ำยาทำความสะอาด หรือน้ำยาฆ่าเชื้อ เช็ด ทำความสะอาดอุปกรณ์ที่มีการสัมผัสร่วมกัน บริเวณพื้นที่ส่วนกลาง ห้องน้ำ-ห้องส้วม และพื้นที่ที่ใช้ร่วมกัน เช่น พื้น โต๊ะ ที่นั่งรับประทานอาหาร ลิฟต์ ลูกบิดประตู กลอนประตู ก๊อกน้ำ ราวจับ สวิตช์ไฟ พื้นผิว อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง หรือในช่วงที่มีคณใช้งานจำนวนมาก</p> <p>1.5 การกำหนดมาตรการ และดำเนินการคัดแยกขยะ การรวบรวมขยะ การฆ่าเชื้อโรค และเก็บขนขยะมูลฝอย หรือขยะติดเชื้อ (ในกรณีมีการจัดทำสถานที่กักตัว Quarantine) ผู้มีความเสี่ยงสูง หรือสถานที่ Community Isolation ภายในสถานประกอบการ) เพื่อนำไปกำจัดทุกวัน</p> <p>1.6 สำรวจสภาพการจัดการน้ำเสียและสิ่งปฏิกูล ให้มีการบำบัดอย่างถูกสุขลักษณะก่อนปล่อยออกสู่ชุมชน ไม่ให้มีน้ำท่วมขังเป็นแหล่งเพาะพันธุ์ของสัตว์แมลงพาหะนำโรค</p> <p>1.7 จัดให้มีสถานที่פקสำรอง ที่แยกต่างหากจากที่פקประจำ เพื่อใช้กักตัว (Quarantine) ผู้มีความเสี่ยงสูง หรือใช้สำหรับรับคณงานเข้ามาใหม่</p> <p>2. <i>ห้องפק</i></p> <p>2.1 พื้นที่ห้องפקมีขนาดไม่น้อยกว่า 3 ตารางเมตรต่อ 1 คณ และให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร และจัดห้องפקให้มีปริมาณเพียงพอกับจำนวนคณงาน</p> <p>2.2 ที่פקคณงานที่สร้างติดต่อกันทุกระยะ 45 เมตร ต้องเว้นให้มีช่องว่างขนาดไม่น้อยกว่า 2.50 เมตร คั่นลดความลึกของที่פקอาศัย</p> <p>2.3 จัดให้มีการระบายอากาศในห้องפק โดยออกแบบประตู หน้าต่าง หรือช่องระบายอากาศ ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 10 ของพื้นที่ห้อง ทั้งนี้อาจติดตั้งอุปกรณ์ช่วยในการระบายอากาศ เช่น พัดลม หรือพัดลมดูดอากาศ และเปิดประตู หน้าต่าง เพื่อให้อากาศถ่ายเท</p> <p>2.4 มีการทำความสะอาดที่פקเป็นประจำสม่ำเสมอ และเปิดหน้าต่าง ประตู ให้แสงแดดส่อง เพื่อฆ่าเชื้อโรค</p> <p>3. <i>ห้องส้วม</i></p> <p>3.1 สภาพห้องส้วมมีความปลอดภัย แยกเพศชายและหญิง แข็งแรง สามารถใช้งานได้ดี ทำด้วยวัสดุที่สามารถรักษาความสะอาดได้ง่าย มีอ่างล้างมือพร้อมสบู่ และน้ำสะอาดใช้อย่างเพียงพอ</p> <p>3.2 จำนวนห้องส้วมต้องเพียงพอกับจำนวนคณงานที่ใช้ ประมาณ 1 ห้องต่อ 25 คณ มีบ่อเกรอะ-บ่อซึม รองรับปริมาณการใช้ และมีการสูบสิ่งปฏิกูลออกตามระยะเวลา ไม่ให้ล้นออกสู่ทางระบายน้ำทิ้ง</p>	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน มีการจัดการสุขาภิบาลภายในบริเวณที่פקคณงานก่อสร้างอย่างถูกหลักสุขาภิบาล อาทิ การวางผังอาคารที่ไม่แออัด การจัดให้มีรั้วรอบที่פקคณงาน การจัดถังรองรับขยะมูลฝอย รวมทั้งประสานงานให้องค์การบริหารส่วนตำบลมาเก็บขนไปกำจัดอย่างสม่ำเสมอ	 รั้วรอบบ้านพักคณงาน  ถังรองรับขยะมูลฝอย

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


ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกำหนด	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>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 เอะและพื้นที่โดยรอบ</p> <p>3.6 มีป้ายแสดงข้อความเตือน เรื่อง สวมหน้ากากผ้า หรือหน้ากากอนามัยตลอดเวลาในขณะที่ใช้งานในห้องส้วม และการล้างมือทุกครั้งหลังการใช้ห้องส้วม</p> <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 จัดให้มีการป้องกันการติดเชื้อ 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 สำหรับขยะในบริเวณที่พักักตัว 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 มีการสูบส้วมตามระยะเวลาที่กำหนด ไม่ปล่อย หรือตักอุจจาระ หรือน้ำจากบ่อเกรอะสู่ภายนอกโดยตรง</p> <p>6.4 การระบายน้ำทิ้งจากน้ำใช้ของสำนักงานชั่วคราว ของบ้านพักคนงาน ซึ่งต้องมีทางระบายน้ำที่เพียงพอสำหรับจำนวนผู้น้ำในแต่ละวัน ประมาณ 150 ลิตร/คน/วัน ระบายสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะโดยมีบ่อพักขยะเพื่อเก็บขยะออกด้วย</p> <p>6.5 บริเวณอาคารสำนักงาน บ้านพักคนงาน ต้องไม่ให้มีน้ำท่วมขังใต้อาคาร ซึ่งเป็นสาเหตุของน้ำเน่าเหม็น หรือเป็นที่เพาะพันธุ์ยุง อันเป็นพาหะของโรคภัยต่างๆ เช่น โรคไข้เลือดออก</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)	7. การดูแลสุขอนามัยและพฤติกรรมที่เหมาะสม 7.1 สังเกตอาการของตนเอง หากพบว่ามีไข้ หรือวัดอุณหภูมิได้ตั้งแต่ 37.5 องศาเซลเซียส หรือมีอาการไอ น้ำมูก เจ็บคอ จมูกไม่ได้กลิ่น ลิ้นไม่รับรส หายใจเร็ว หายใจเหนื่อย หรือหายใจลำบาก อย่างใดอย่างหนึ่ง และอาจมีอาการท้องเสียร่วมด้วย ให้หยุดปฏิบัติงาน แจ้งหัวหน้างาน และพบแพทย์ทันที 7.2 หลีกเลี่ยงไปในพื้นที่เสี่ยง หรือสถานที่ที่มีความเสี่ยงต่อการแพร่เชื้อ 7.3 สวมหน้ากากผ้า หรือหน้ากากอนามัย อุปกรณ์ป้องกันตนเองเพิ่มเติมสำหรับผู้ปฏิบัติงาน เช่น ถุงมือ แผ่นใสครอบหน้า (Face Shield) ตลอดเวลาขณะปฏิบัติงาน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับลักษณะงานที่ทำ 7.4 หมั่นล้างมือด้วยสบู่และน้ำ หรือเจลแอลกอฮอล์บ่อยๆ หลังจากหยิบจับสิ่งของ หรือจุดที่มีการสัมผัสร่วมกัน ก่อนรับประทานอาหาร ภายหลังใช้ส้วม หลีกเลี่ยงการสัมผัสใบหน้า ตา ปาก จมูก โดยไม่จำเป็น ดูแลสุขภาพให้แข็งแรง และดูแลรักษาสุขอนามัยส่วนบุคคล เมื่อกลับถึงบ้านควรอาบน้ำและเปลี่ยนเสื้อผ้าทันที 7.5 ขณะปฏิบัติงานและระหว่างพัก ควรเว้นระยะห่างระหว่างบุคคลอย่างน้อย 1 เมตร งดหรือเลี่ยง การพูด ตะโกน โดยเฉพาะการปฏิบัติงานในพื้นที่แคบ หรือมีการระบายอากาศไม่ดี 7.6 ไม่ควรรับประทานอาหารในพื้นที่ปฏิบัติงาน 7.7 ไม่ใช้อุปกรณ์หรือสิ่งของร่วมกัน เช่น แก้วน้ำ จาน ช้อน ผ้าเช็ดมือ ชุดปฏิบัติงาน เป็นต้น 7.8 พนักงานทำความสะอาด พนักงานเก็บรวบรวมขยะ ต้องป้องกันตนเอง โดยสวมหน้ากากผ้า หรือหน้ากากอนามัย สวมถุงมือ ผ้ากันเปื้อน รองเท้าพื้นยางหุ้มแข้ง ใช้ที่คีบยาวเก็บขยะใส่ถุง มัดปากถุงให้มิดชิด นำไปรวบรวมไว้ที่พักขยะ หลีกเลี่ยงการใช้มือสัมผัสใบหน้า ตา ปาก จมูก โดยไม่จำเป็น หลังจากเสร็จสิ้นการปฏิบัติงาน ล้างมือให้สะอาดด้วยสบู่และน้ำ และเมื่อปฏิบัติงานเสร็จในแต่ละวัน หากเป็นไปได้ ควรอาบน้ำและเปลี่ยนเสื้อผ้าทันที 7.9 ให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบของสถานประกอบกิจการอย่างเคร่งครัด			
1.6 พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ.2535 และ พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2560	มาตรา 13 เจ้าของรถซึ่งบรรทุกสัตว์ กรวด หิน ดิน เลน หวาย สิ่งปฏิกูล มูลฝอย หรือสิ่งอื่นใด ต้องจัดให้รถนั้นอยู่ในสภาพที่ป้องกันมิให้มูลสัตว์หรือสิ่งดังกล่าวตกหล่น ร่วงไหล ปลิว พุ้งกระจายลงบนถนนในระหว่างที่ใช้รถนั้น รวมทั้งต้องป้องกันมิให้น้ำมันจากรถรั่วไหลลงบนถนน ถ้ามีกรณีดังกล่าวตามวรรคหนึ่งเกิดขึ้นให้พนักงานเจ้าหน้าที่ เจ้าพนักงานจราจร หรือตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจรมีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่นำรถไปที่สถานีตำรวจ ที่ทำการขนส่ง หรือสำนักงานขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และยึดรถนั้นไว้จนกว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองจะชำระค่าปรับ มาตรา 23 ห้ามมิให้ผู้ใดเทหรือทิ้งกรวด หิน ดิน เลน หวาย หรือเศษวัสดุก่อสร้างลงในทางน้ำ หรือกองไว้ หรือกระทำด้วยประการใดๆ ให้วัตถุดังกล่าวไหลตกลงในทางน้ำ ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่น หรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำตามวรรคหนึ่งจัดการขนย้ายวัตถุดังกล่าวออกไปให้ห่างจากทางน้ำภายในระยะเวลาที่เจ้าพนักงานท้องถิ่น หรือพนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด และถ้าการกระทำผิดดังกล่าวเป็นอุปสรรคต่อการระบายน้ำหรือทำให้ท่อระบายน้ำ คู คลอง ตื้นเขิน ให้มีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำการตามวรรคหนึ่งแก้ไขให้ทางน้ำดังกล่าวคืนสู่สภาพเดิม ถ้าละเลยเพิกเฉย นอกจากมีความผิดฐานขัดคำสั่งเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญาแล้ว ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินคดีสำหรับความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ต่อไป มาตรา 29 ห้ามมิให้ผู้ใดถ่ายอุจจาระหรือปัสสาวะลงในที่สาธารณะ หรือสถานสาธารณะ ซึ่งมีใช้สถานที่ที่ราชการส่วนท้องถิ่นได้จัดไว้เพื่อการนั้น มาตรา 30 ห้ามมิให้ผู้ใดเท ปล่อย หรือระบายอุจจาระ หรือปัสสาวะจากอาคาร หรือยานพาหนะลงในทางน้ำ มาตรา 33 ห้ามมิให้ผู้ใดเท หรือทิ้งสิ่งปฏิกูล มูลฝอย น้ำโสโครก หรือสิ่งอื่นใดลงบนถนนหรือในทางน้ำ ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่เจ้าของ หรือผู้ครอบครองเรือ หรืออาคารประเภทเรือนแพ ซึ่งจอด หรืออยู่ในท้องที่ที่เจ้าพนักงานท้องถิ่นยังไม่ได้จัดส้วมสาธารณะ หรือภาชนะสำหรับทิ้งสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย มาตรา 34 ห้ามมิให้ผู้ใดเท หรือระบายอุจจาระ หรือปัสสาวะจากอาคาร หรือยานพาหนะลงในที่สาธารณะ หรือในสถานสาธารณะ	●	กิจกรรมการก่อสร้างที่ผ่านมา ทางโครงการได้ดำเนินการปฏิบัติ/ควบคุมดูแลพร้อมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่างๆ เช่น ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการปิดคลุมท้ายรถบรรทุกที่ใช้ในการลำเลียงเศษมวลดินและวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้มิดชิด เพื่อป้องกันการรบกวนของเศษดินตกลงสู่ผิวจราจรจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยเก็บกวาดเศษดินที่ตกหล่นบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและเส้นทางที่ใช้ลำเลียงขนส่งเศษมวลดินและวัสดุก่อสร้างโครงการอย่างสม่ำเสมอ เพื่อรักษาความสะอาดผิวจราจรป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและการชะล้างเศษมวลดินลงสู่ระบบระบายน้ำตามแนวเส้นทางโครงการรวมทั้งให้มีการจัดการด้านสุขาภิบาลต่างๆ ให้เพียงพอ ได้แก่ ห้องน้ำ-ห้องส้วม ถังบำบัดน้ำเสีย และถังขยะเพื่อลดผลกระทบจากกิจกรรมของคนงานก่อสร้าง และประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามาดำเนินการจัดเก็บขยะมูลฝอย เป็นต้น	 รถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง  ห้องน้ำ-ห้องส้วม

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

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.6 พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ.2535 และ พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2560 (ต่อ)	มาตรา 34/3 เพื่อประโยชน์ในการรักษาความสะอาดและการจัดระเบียบในการคัดแยก เก็บขน และการกำจัดสิ่งปฏิกูลและมูลฝอย ให้ราชการส่วนท้องถิ่นมีหน้าที่ออกข้อกำหนดของท้องถิ่นมีหน้าที่ออกข้อกำหนดของท้องถิ่น ดังต่อไปนี้ (1) กำหนดหลักเกณฑ์การจัดให้มีที่รองรับสิ่งปฏิกูลและมูลฝอยในสถานที่เอกชนที่เปิดให้ประชาชนเข้าไปได้ (2) กำหนดวิธีการคัดแยก เก็บ ขน และกำจัดสิ่งปฏิกูลและมูลฝอย (3) กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมในการบริการของราชการส่วนท้องถิ่น หรือหน่วยงานของรัฐ หรือราชการส่วนท้องถิ่นอื่น รวมทั้งองค์การบริหารส่วนจังหวัดหรือเอกชนที่ราชการส่วนท้องถิ่นมอบหมายให้ดำเนินการแทน ในการเก็บ ขน และกำจัดสิ่งปฏิกูลและมูลฝอย ไม่เกินอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง (4) กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตตามกฎหมายตรา 34/2 ไม่เกินอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง (5) กำหนดการอื่นใดที่จำเป็นเกี่ยวกับการจัดการสิ่งปฏิกูลและมูลฝอย เพื่อให้ถูกต้องด้วยสุลักษณะ การปฏิบัติหน้าที่ของราชการส่วนท้องถิ่นในการคัดแยก เก็บ ขน และกำจัดสิ่งปฏิกูลและมูลฝอยราชการส่วนท้องถิ่นต้องดำเนินการให้เป็นไปตามข้อกำหนดของท้องถิ่นตาวรรคหนึ่งด้วย ทั้งนี้ให้ราชการส่วนท้องถิ่นมีหน้าที่จัดให้มีที่รองรับสิ่งปฏิกูลและมูลฝอยตามที่สาธารณะและสถานสาธารณะให้เพียงพอและถูกสุลักษณะ			
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	มาตรา 23 ว่าด้วยการกำหนดเวลาการทำงาน โดยกำหนดเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดการทำงานแต่ละวันของลูกจ้างไม่เกินเวลาทำงานของแต่ละประเภทงาน ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง แต่วันหนึ่ง ไม่เกิน 8 ชั่วโมงและเมื่อรวมเวลาทำงานทั้งสิ้นแล้ว สัปดาห์หนึ่งต้องไม่เกิน 48 ชั่วโมง เว้นแต่งานที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพและความปลอดภัยของลูกจ้างตามที่กำหนดในกฎกระทรวง จะมีเวลาทำงานปกติวันหนึ่งต้องไม่เกิน 7 ชั่วโมง แต่เมื่อรวมเวลาทำงานทั้งสิ้นแล้ว สัปดาห์หนึ่งไม่เกิน 42 ชั่วโมง หมวด 8 ว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ตามมาตรา 103 ระบุว่า “ให้รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานให้นายจ้างดำเนินการในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน” ปัจจุบันได้มีการออกกฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2549 และกฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ.2549 ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้ 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 หมวด 1 บททั่วไป : กล่าวถึงการกำหนดให้นายจ้างมีข้อบังคับและคู่มือว่าด้วยความปลอดภัยในการทำงานไว้ในสถานประกอบกิจการ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน รวมทั้งกำหนดคุณสมบัติและหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานดังกล่าว หมวด 2 คณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบกิจการ : กล่าวถึงการจัดตั้งหน่วยงานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบกิจการ รวมถึงการได้มาและหน้าที่ความรับผิดชอบของคณะกรรมการฯ ดังกล่าว หมวด 3 หน่วยงานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบกิจการ : กล่าวถึงการจัดตั้งหน่วยงานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบกิจการ รวมทั้งกำหนดหน้าที่ของหน่วยงานด้านความปลอดภัยดังกล่าว	●	จากการก่อสร้างโครงการที่ผ่านมา ในการก่อสร้างโครงการได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานต่างๆ เช่น กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้แก่คนงานอย่างเพียงพอตามความเหมาะสมของงาน เช่น หมวกแข็ง รองเท้าพื้นยางหุ้มส้น ถุงมือยาง เข็มขัดนิรภัย เป็นต้น รวมทั้งจัดให้มีการอบรมผู้ปฏิบัติงานก่อนเริ่มปฏิบัติงาน เกี่ยวกับวิธีใช้ การดูแล บำรุงรักษา เครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ ให้ถูกต้องและเข้าใจและเหมาะสมกับประเภทของงานที่ได้รับมอบหมายก่อนเริ่มปฏิบัติงาน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน จึงถือว่ากรมทางหลวงได้ดำเนินสอดคล้องตามที่กฎหมายที่กำหนด	 คนงานสวมใส่อุปกรณ์ ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล

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>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 ต้องทำด้วยวัสดุที่มีน้ำหนักเบาสามารถกันความร้อนจากแหล่งกำเนิดความร้อนเพื่อมิให้อุณหภูมิในร่างกายเกิน 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> <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 สวมหมวกเหล็กและรองเท้าพื้นยางหุ้มส้น ตลอดเวลาที่ลูกจ้างทำงาน</p> <p>2) ให้นายจ้างจัดให้ลูกจ้างซึ่งทำงานเกี่ยวกับงานช่างเหล็ก สวมหมวกแข็ง ถุงมือ และรองเท้าพื้นยางหุ้มส้นตลอดเวลาที่ลูกจ้างทำงาน</p> <p>3) ให้นายจ้างจัดให้ลูกจ้างซึ่งทำงานเกี่ยวข้องกับงานคอนกรีตสวมหมวกแข็ง ถุงมือยาง หรือวัตถุอื่นที่คล้ายกัน และรองเท้าพื้นยางหุ้มส้น ตลอดเวลาที่ลูกจ้างทำงาน</p> <p>4) ให้นายจ้างจัดให้ลูกจ้างซึ่งทำงานเกี่ยวกับงานก่ออิฐ ฉาบปูน หรือตกแต่งผิวปูน สวมหมวกแข็ง ถุงมือยาง และรองเท้าพื้นยางหุ้มส้นตลอดเวลาที่ลูกจ้างทำงาน</p> <p>5) ให้นายจ้างจัดให้ลูกจ้างซึ่งทำงานกรรมกรสวมหมวกแข็ง ถุงมือ และรองเท้าพื้นยางหุ้มส้นตลอดเวลาที่ลูกจ้างทำงาน</p> <p>6) งานใดที่มีลักษณะไม่เหมาะสมแก่การที่จะให้ลูกจ้างใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล นายจ้างอาจผ่อนผันให้ลูกจ้างระงับการใช้อุปกรณ์นั้นเฉพาะการปฏิบัติงานในลักษณะเช่นว่านั้นเป็นการชั่วคราวได้</p>			

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)	7) อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล จะต้องให้เป็นไปตามมาตรฐานดังต่อไปนี้ (1) หมวกแข็ง จะต้องมึน้ำหนักไม่เกิน 424 กรัม ต้องทำด้วยวัตถุที่ไม่ใช่โลหะและมีความต้านทานสามารถทนแรงกระแทกได้ไม่น้อยกว่า 385 กิโลกรัม ภายในหมวกจะต้องมีรองหมวกทำด้วยหนังพลาสติก ผ้า หรือวัตถุอื่นที่คล้ายกัน อยู่ห่างผนังหมวกไม่น้อยกว่า 1 ซม. ซึ่งสามารถปรับระยะได้ตามขนาดศีรษะกระทบกับผนังหมวก (2) ถุงมือ ต้องมีความยาวหุ้มถึงข้อมือ มีลักษณะใช้สวมกับนิ้วมือได้ทุกนิ้ว (3) ถุงมือยาง ต้องทำด้วยยาง หรือวัตถุอื่นที่คล้ายคลึงกัน มีความยาวหุ้มถึงข้อมือ มีลักษณะใช้สวมกับนิ้วมือได้ทุกนิ้ว มีความเหนียว ไม่ฉีกขาดง่าย และสามารถกันน้ำได้ (4) รองเท้ายางหุ้มแข้ง ต้องทำด้วยยางหรือยางผสมวัตถุอื่น เมื่อสวมแล้วมีความสูงไม่น้อยกว่าครึ่งแข้งสามารถกันน้ำได้ (5) เข็มขัดนิรภัย และเชือกนิรภัย วัตถุที่ใช้ทำเข็มขัด จะต้องทำด้วยหนังในล่อน ผ้าฝ้ายถัก หรือวัตถุอื่นที่คล้ายกัน จะต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่า 5 ซม. และสามารถทนแรงดึงได้ไม่น้อยกว่า 1,150 กก.เชือกนิรภัยจะต้องมีความเหนียว ทนแรงดึงไม่น้อยกว่า 1,150 กก			
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554	มาตรา 6 ให้นายจ้างมีหน้าที่จัดและดูแลสถานประกอบกิจการและลูกจ้างให้มีสภาพการทำงานและสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ปลอดภัยและถูกสุขลักษณะ รวมทั้งส่งเสริมสนับสนุนการปฏิบัติงานของลูกจ้างมิให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ และสุขภาพอนามัยให้ลูกจ้างมีหน้าที่ให้ความร่วมมือกับนายจ้างในการดำเนินการและส่งเสริมด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้างและสถานประกอบกิจการ มาตรา 8 ให้นายจ้างบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวง การกำหนดมาตรฐานตามวรรคหนึ่ง ให้นายจ้างจัดทำเอกสารหรือรายงานใด โดยมีการตรวจสอบหรือรับรองโดยบุคคล หรือนิติบุคคลตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ให้ลูกจ้างมีหน้าที่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อม ในการทำงานตามมาตรฐานที่กำหนดในวรรคหนึ่ง มาตรา 13 ให้นายจ้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน บุคลากร หน่วยงาน หรือคณะบุคคลเพื่อดำเนินการด้านความปลอดภัยในสถานประกอบกิจการตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานและบุคลากรตามวรรคหนึ่งจะต้องขึ้นทะเบียนต่อ กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ให้นำบทบัญญัติมาตรา 9 วรรคสอง และมาตรา 10 มาใช้บังคับกับการขึ้นทะเบียนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน โดยอนุโลม มาตรา 14 ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างทำงานในสภาพการทำงานหรือสภาพแวดล้อมในการทำงานที่อาจทำให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ หรือสุขภาพอนามัย ให้นายจ้างแจ้งให้ลูกจ้างทราบถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการทำงาน และแจกคู่มือปฏิบัติงานให้ลูกจ้างทุกคนก่อนที่ลูกจ้างจะเข้าทำงาน เปลี่ยนงาน หรือเปลี่ยนสถานที่ทำงาน มาตรา 16 ให้นายจ้างจัดให้ผู้บริหาร หัวหน้างาน และลูกจ้างทุกคนได้รับการฝึกอบรม ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อให้บริหารจัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานได้อย่างปลอดภัย ในกรณีที่นายจ้างรับลูกจ้างเข้าทำงาน เปลี่ยนงาน เปลี่ยนสถานที่ทำงาน หรือเปลี่ยนแปลงเครื่องจักรหรืออุปกรณ์ ซึ่งอาจทำให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ หรือสุขภาพอนามัยให้นายจ้างจัดให้มีการฝึกอบรมลูกจ้างทุกคนก่อนการเริ่มทำงาน การฝึกอบรมตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด มาตรา 17 ให้นายจ้างติดประกาศสัญลักษณ์เตือนอันตรายและเครื่องหมายเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน รวมทั้งข้อความแสดงสิทธิและหน้าที่ของนายจ้างและลูกจ้างตามที่อธิบดีประกาศกำหนดในที่ที่เห็นได้ง่าย ณ สถานประกอบกิจการ	●	โครงการได้กำหนดให้มีผู้รับเหมาก่อสร้าง จัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย (จป.) เพื่อทำหน้าที่ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยให้แก่ผู้ปฏิบัติงานก่อสร้าง รวมทั้งควบคุม/ดูแลการจัดเตรียมอุปกรณ์ความปลอดภัยต่างๆ ให้แก่ผู้ปฏิบัติงานก่อสร้างอย่างเหมาะสมกับลักษณะงานแต่ละประเภท ทั้งนี้โครงการได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ดังนั้น จึงถือว่ากรมทางหลวงได้ดำเนินการสอดคล้องตามที่กฎหมายที่กำหนด	 เจ้าหน้าที่ จป.

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>มาตรา 19 ในกรณีที่นายจ้างเช่าอาคาร สถานที่ เครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์ หรือสิ่งอื่นใดที่นำมาใช้ในสถานประกอบกิจการให้นายจ้างมีอำนาจดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับอาคารสถานที่ เครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์หรือสิ่งอื่นใดที่เช่นนั้น ตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 8</p> <p>การดำเนินการตามวรรคหนึ่งไม่ก่อให้เกิดสิทธิแก่ผู้มีกรรมสิทธิ์ในอาคาร สถานที่ เครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์หรือสิ่งอื่นใดซึ่งให้เช่า หรือผู้ให้เช่าในอันที่จะเรียกร้องค่าเสียหายหรือค่าทดแทนใด ๆ ตลอดจนการบอกเลิกสัญญาเช่า</p> <p>มาตรา 20 ให้ผู้บริหารหรือหัวหน้างานมีหน้าที่สนับสนุนและร่วมมือกับนายจ้างและบุคลากรอื่น เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามมาตรา 8 มาตรา 16 มาตรา 17 และมาตรา 22</p> <p>มาตรา 21 ลูกจ้างมีหน้าที่ดูแลสุขภาพแวดล้อมในการทำงานตามมาตรฐานที่กำหนด ในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 8 เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ และสุขภาพอนามัย โดยคำนึงถึงสภาพของงานและพื้นที่ที่รับผิดชอบ</p> <p>ในกรณีที่ลูกจ้างทราบถึงข้อบกพร่องหรือการชำรุดเสียหาย และไม่สามารถแก้ไขได้ด้วยตนเอง ให้แจ้งต่อเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน หัวหน้างาน หรือผู้บริหาร และให้เจ้าหน้าที่ ความปลอดภัยในการทำงาน หัวหน้างาน หรือผู้บริหารแจ้งเป็นหนังสือต่อนายจ้างโดยไม่ชักช้า</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) ให้อธิบดี หรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย</p> <p>หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ประเภทกิจการ ขนาดของกิจการที่ต้องดำเนินการ และระยะเวลาที่ต้องดำเนินการ ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา</p> <p>ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง นายจ้างจะต้องปฏิบัติตามคำแนะนำและได้รับการรับรองผลจากผู้ชำนาญการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน</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>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> <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 หรือมาตรการอื่นที่เหมาะสมและเพียงพอเพื่อป้องกันมิให้แสงตรงหรือแสงสะท้อนจากแหล่งกำเนิดแสงหรือดวงอาทิตย์ที่มีแสงจ้าส่องเข้านัยน์ตาลูกจ้างโดยตรงในขณะที่ทำงาน ในกรณีที่ไม่าาจป้องกันได้ ต้องจัดให้ลูกจ้างสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตามที่กำหนดไว้ในหมวด 4 ตลอดเวลาที่ทำงาน</p> <p>หมวด 3 เสียง</p> <p>ข้อ 7 นายจ้างต้องควบคุมระดับเสียงมิให้ลูกจ้างได้รับสัมผัสเสียงในบริเวณสถานประกอบกิจการที่มีระดับเสียงสูงสุด (peak sound pressure level) ของเสียงกระทบหรือเสียงกระทบก (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>			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<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> <p>ข้อ 13 ให้นายจ้างบำรุงรักษาอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัย รวมทั้งจัดให้ลูกจ้างได้รับการฝึกอบรมเกี่ยวกับวิธีการใช้และบำรุงรักษาอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล และเก็บหลักฐานการฝึกอบรมไว้ ณ สถานที่ประกอบกิจการเพื่อให้พนักงานตรวจความปลอดภัยสามารถตรวจสอบได้</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</p> <p>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 รวมทั้งการฟุ้งกระจายของฝุ่นอันเกิดจากการเก็บกองดินนั้น รวมทั้งการฟุ้งกระจายของฝุ่นอันเกิดจากดินดังกล่าวด้วย</p> <p>ข้อ 8 ในกรณีที่ลูกจ้างต้องทำงานก่อสร้างบนพื้นต่างระดับที่มีความสูงตั้งแต่ 1.5 เมตร ขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มีบันไดหรือทางลาดพร้อมทั้งติดตั้งราวกันตกตามมาตรฐานของสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ หรือมาตรการอื่นใด เพื่อให้เกิดความปลอดภัย</p> <p>ข้อ 9 นายจ้างต้องมิให้ลูกจ้างทำงานก่อสร้างในขณะที่เกิดภัยธรรมชาติ หรือมีเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยธรรมชาติ หรือมีเหตุอื่นใดที่อาจจะทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการทำงานของลูกจ้าง เว้นแต่เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในงานก่อสร้าง หรือเพื่อการช่วยเหลือหรือการบรรเทาเหตุ โดยให้นายจ้างแจ้งให้ลูกจ้างทราบถึงอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นจากการทำงาน ก่อนเข้าทำงาน และกำหนดมาตรการป้องกันอันตรายของลูกจ้างนั้นด้วย</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 นายจ้างต้องจัดให้มีแสงสว่างฉุกเฉินในเขตก่อสร้างให้เพียงพอ เพื่อใช้ในเวลาที่ไม่ไฟดับ</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> <p>ข้อ 14 ในการรับส่งลูกจ้างในระหว่างการทำงาน นายจ้างต้องใชยานพาหนะที่เหมาะสมและปลอดภัย</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 และป้ายเตือนอันตรายที่เห็นได้อย่างชัดเจนตามลักษณะของงาน ตลอดเวลาทำงาน และในเวลากลางคืนต้องจัดให้มีสัญญาณแสงสีส้ม หรือป้ายสีสะท้อนแสงเตือนอันตรายให้เห็นได้อย่างชัดเจน และเหมาะสมกับสภาพของลักษณะงาน</p> <p>ข้อ 24 การเจาะหรือขุดรู หลุม บ่อ คู หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกันที่ลูกจ้างอาจพลัดตก นายจ้างต้องจัดให้มีแผ่นโลหะ หรือวัสดุอื่นที่มีความแข็งแรงเพียงพอปิดคลุมบริเวณดังกล่าว และทำราวล้อมกันด้วยไม้ โลหะ หรือวัสดุอื่นที่มีคุณสมบัติเท่าเทียมกัน</p> <p>ในกรณีที่มีการเจาะหรือขุดนั้นไม่อาจทำการปิดคลุมได้ 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 และต้องแจ้งให้ลูกจ้างทราบถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการทำงานก่อนเข้าทำงาน หากลูกจ้างต้องทำงานในสถานที่ตามวรรคหนึ่งที่มีความลึกตั้งแต่ 2 เมตร ขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มี</p> <p>(1) ทางขึ้นลงที่มั่นคงแข็งแรง สะดวกและปลอดภัย</p> <p>(2) เครื่องสูบน้ำที่มีประสิทธิภาพและปลอดภัย</p> <p>(3) ระบบการถ่ายเทอากาศและแสงสว่างที่เพียงพอและเหมาะสม</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>(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> <p>หมวด 3 งานก่อสร้างที่มีเสาเข็มและกำแพงพืด</p> <p>ข้อ 30 ในการประกอบ ติดตั้ง ทดสอบ ตรวจสอบ ใช้ ซ่อมบำรุง เคลื่อนย้าย และรื้อถอนเครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะ นายจ้างต้องปฏิบัติตามรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานที่ผู้ผลิตกำหนดไว้ หากไม่มีรายละเอียดคุณลักษณะ และคู่มือการใช้งานดังกล่าว 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>			

** 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 36 ในกรณีที่มีการติดตั้ง หรือการใช้เครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะ หรือการยกเคลื่อนย้าย เครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะที่อยู่ใกล้เสาส่งคลื่นโทรคมนาคม ก่อนให้ลูกจ้างทำงาน นายจ้างต้องต่อสายตัวนำกับเครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะ เพื่อให้ประจุไฟฟ้าไหลลงดิน ตามมาตรฐานการติดตั้งทางไฟฟ้าสำหรับประเทศไทย ที่สมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์กำหนด</p> <p>ข้อ 37 ในกรณีที่เครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะขัดข้อง ชำรุด หรืออยู่ในสภาพที่ไม่ปลอดภัย นายจ้างต้องมิให้ลูกจ้างใช้เครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะดังกล่าว และติดป้ายห้ามใช้งานแสดงให้เห็นอย่างชัดเจน จนกว่าจะได้ซ่อมแซมแก้ไขให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัยเสียก่อน</p> <p>ข้อ 38 การปฏิบัติงานเกี่ยวกับเครื่องตอกเสาเข็มระบบไอน้ำ ระบบลม ระบบไฮดรอลิก ระบบเครื่องยนต์เผาไหม้ภายใน ระบบดีเซลแอมเมอร์ หรือระบบอื่น รวมถึงเครื่องขุดเจาะ นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการเพื่อความปลอดภัยของลูกจ้างตามมาตรฐานที่สมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์กำหนด</p> <p>ข้อ 39 ในบริเวณที่มีการตอกเสาเข็ม หรือการทำงานขุดเจาะสำหรับงานเสาเข็ม นายจ้างต้องดำเนินการไม่ให้มีสิ่งกีดขวาง สายตาผู้บังคับเครื่องตอกเสาเข็ม หรือเครื่องขุดเจาะที่จะมองเห็นการทำงานตอกเสาเข็มหรือขุดเจาะ</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 ในการใช้เสาเข็มที่มีรูกลวงตรงกลางด้านในเสาเข็ม หรือรูกลวงบนพื้นดินที่เกิดจากงานเสาเข็ม หรืองานขุดเจาะ ที่มีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางตั้งแต่ 15 เซนติเมตรขึ้นไป เมื่องานเสาเข็มหรืองานขุดเจาะนั้นแล้วเสร็จแต่ละหลุม นายจ้างต้องจัดให้มีการปิดปากรูกลวงทันทีด้วยวัสดุที่มีความแข็งแรงที่สามารถป้องกันมิให้สิ่งของหรือผู้ใดตกไปในรูได้</p> <p>ข้อ 43 งานเสาเข็มเจาะขนาดใหญ่ที่มีเส้นผ่านศูนย์กลางตั้งแต่ 70 เซนติเมตรขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มีวิศวกรที่มีประสบการณ์ด้านเสาเข็มเจาะประจำสถานที่ก่อสร้างตลอดเวลาทำงานของลูกจ้างและลูกจ้างซึ่งทำงานต้องมีความชำนาญงานเสาเข็มและงานเจาะขนาดใหญ่</p> <p>ข้อ 44 ในกรณีที่มีการทดสอบการรับน้ำหนักเสาเข็มเพื่อทำการก่อสร้าง นายจ้างต้องกำหนดพื้นที่การทดสอบการรับน้ำหนักเสาเข็มเป็นเขตอันตราย และจัดให้มีวิศวกรควบคุมดูแลการทดสอบการรับน้ำหนักเสาเข็มเป็นเขตอันตราย และจัดให้มีวิศวกรควบคุมดูแลการทดสอบการรับน้ำหนักบรรทุกของเสาเข็ม โดยจัดให้มีการตรวจสอบวิธีการ ขั้นตอน และอุปกรณ์ที่ใช้ในการทดสอบตามที่วิศวกรกำหนด เช่น แม่แรง มาตรวัด การยึดกับเสาเข็มเสมอ แทนรับน้ำหนักบรรทุก คานที่ใช้ทดสอบ โดยแสดงรายการคำนวณความแข็งแรงของอุปกรณ์ทดสอบทั้งหมดให้สามารถรับน้ำหนักทดสอบได้อย่างปลอดภัย</p> <p>ในกรณีที่มิสิ่งบอกเหตุที่อาจทำให้เกิดอันตรายในระหว่างการทดสอบการรับน้ำหนักบรรทุกของเสาเข็ม ให้นายจ้างหยุดการทดสอบนั้นทันที</p> <p>ข้อ 45 นายจ้างต้องจัดให้มีวิศวกรซึ่งมีประสบการณ์ควบคุมการทำงานด้านกำแพงที่อยู่ประจำสถานที่ก่อสร้างตลอดเวลาทำงาน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้าง</p> <p>หมวด 6 ทางเดินชั่วคราวยกระดับสูง</p> <p>ข้อ 56 ในงานก่อสร้างที่มีทางเดินชั่วคราวยกระดับสูงตั้งแต่ 1.50 เมตรขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มีการสร้างทางเดินนั้นด้วยวัสดุที่มีความแข็งแรง สามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกจรได้ ตามสภาพการใช้งานจริง แต่ต้องไม่น้อยกว่า 250 กิโลกรัมต่อตารางเมตร โดยมีความกว้างไม่น้อยกว่า 45 เซนติเมตร และต้องมีราวกันตกตามมาตรฐานของสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ตลอดทางเดินนั้น</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 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 และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ข้อ 5 นายจ้างต้องกำหนดเขตอันตรายในบริเวณพื้นที่ที่มีการติดตั้งการใช้การเคลื่อนย้าย และการรื้อถอนนั่งร้าน หรือค้ำยัน 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 และควบคุมโดยวิศวกร ดังต่อไปนี้</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>			

** 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>(5) ในกรณีที่มีที่รองรับค้ำยัน ต้องสามารถรับน้ำหนักบรรทุกทุกได้ไม่น้อยกว่าสองเท่าของน้ำหนักบรรทุกทุกใช้งาน</p> <p>(6) ค้ำยันต้องยึดโยงหรือตรึงกับพื้นดิน หรือส่วนของสิ่งก่อสร้างให้มั่นคงแข็งแรง</p> <p>ข้อ 14 นายจ้างต้องจัดให้มีการตรวจสอบส่วนประกอบของค้ำยัน และที่รองรับค้ำยันทุกครั้งก่อนการใช้งาน และระหว่างใช้งาน หากพบว่าไม่มั่นคงแข็งแรงและปลอดภัย ให้นายจ้างดำเนินการซ่อมแซม หรือปรับปรุงส่วนประกอบของค้ำยัน และที่รองรับค้ำยันให้มั่นคงแข็งแรงและปลอดภัยอยู่เสมอ</p> <p>ข้อ 15 ในกรณีที่ใช้ค้ำยันรองรับการเทคอนกรีต อุปกรณ์ เครื่องจักร หรือรองรับสิ่งอื่นใด ที่มีลักษณะคล้ายกัน นายจ้างต้องควบคุมดูแลมิให้บุคคลซึ่งไม่เกี่ยวข้องเข้าไปอยู่ใน หรือใต้บริเวณนั้น เว้นแต่กรณีการทำงานที่มีความจำเป็น และเฉพาะผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องเท่านั้น</p> <p>กฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ในสถานที่ที่มีอันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ลาดชันจากวัสดุกระเด็น ตกหล่น และพังทลาย และจากการตกลงไปในภาชนะเก็บหรือรองรับวัสดุ พ.ศ.2564 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 2 มีนาคม พ.ศ.2564) โดยมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง ดังนี้</p> <p>หมวด 1 บททั่วไป</p> <p>ข้อ 2 นายจ้างต้องจัดให้มีข้อบังคับ และขั้นตอนการปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัยในการทำงานในที่สูง ที่ลาดชัน ที่อาจมีการกระเด็น ตกหล่น หรือพังทลายของวัสดุสิ่งของ และที่อาจทำให้ลูกจ้างพลัดตกลงไปในภาชนะเก็บหรือรองรับวัสดุ ซึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วย การระบุนอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการทำงาน การวางแผนการปฏิบัติงาน และการป้องกันและควบคุมอันตราย รวมทั้งต้องอบรมหรือชี้แจงให้ลูกจ้างได้รับทราบก่อนเริ่มปฏิบัติงาน และควบคุมดูแลให้ลูกจ้างปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ข้อ 3 ในการประกอบ การติดตั้ง การตรวจสอบ และการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ลาดชัน จากวัสดุกระเด็น ตกหล่น หรือพังทลาย และจากการตกลงไปในภาชนะเก็บ หรือรองรับวัสดุ ให้นายจ้างปฏิบัติตามรายละเอียดคุณลักษณะ และคู่มือการใช้งานที่ผู้ผลิตกำหนดไว้ หากไม่มีรายละเอียดคุณลักษณะ และคู่มือการใช้งานดังกล่าว นายจ้างต้องดำเนินการให้วิศวกรซึ่งได้รับใบอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมตามกฎหมายว่าด้วยวิศวกร เป็นผู้จัดทำรายละเอียดคุณลักษณะ และคู่มือการใช้งานขึ้นเป็นหนังสือ และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ข้อ 4 นายจ้างต้องจัดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่มีมาตรฐาน เหมาะสมกับสภาพของการทำงานในที่สูง ที่ลาดชัน ที่อาจมีการกระเด็น ตกหล่น หรือพังทลายของวัสดุสิ่งของ และที่อาจทำให้ลูกจ้างพลัดตกลงไปในภาชนะเก็บหรือรองรับวัสดุ และลักษณะของอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้ตลอดเวลาที่ลูกจ้างทำงาน เช่น เข็มขัดนิรภัย เชือกนิรภัย หรือสายช่วยชีวิต หมวกนิรภัย รองเท้าชนิดหุ้มส้นพื้นยาง หรือถุงมือ และดูแลให้ลูกจ้างใช้อุปกรณ์นั้น</p> <p>ในกรณีที่ให้ลูกจ้างใช้เข็มขัดนิรภัย และเชือกนิรภัย หรือสายช่วยชีวิตพร้อมอุปกรณ์ประกอบ นายจ้างต้องจัดทำจุดยึดตรึงเชือกนิรภัยหรือสายช่วยชีวิตไว้กับส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคาร หรือโครงสร้างอื่นใด ที่มีความมั่นคง แข็งแรง และปลอดภัยต่อการใช้งาน</p> <p>ข้อ 5 นายจ้างต้องจัดให้มีการบำรุงรักษาอุปกรณ์ป้องกันอันตรายตามข้อ 3 และอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตามข้อ 4 ตามมาตรฐานที่ผู้ผลิตกำหนด และจัดให้มีการตรวจสอบสภาพของอุปกรณ์ให้มีความปลอดภัยก่อนการใช้งานทุกครั้ง และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ข้อ 6 ในกรณีที่นายจ้างต้องจัดทำราวกัน หรือรั้วกันตก ราวกันหรือรั้วกันตกต้องมีความสูงไม่น้อยกว่า เก้าสิบเซนติเมตร แต่ไม่เกิน หนึ่งเมตรสิบเซนติเมตร ซึ่งมีความมั่นคง แข็งแรง และปลอดภัย เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้</p> <p>ในกรณีที่ใช้แผงกั้นแทนราวกันตกหรือรั้วกันตก แผงกั้นต้องมีความสูงไม่น้อยกว่าเก้าสิบเซนติเมตร</p>			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกำหนด	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>หมวด 2 การป้องกันอันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ลาดชัน</p> <p>ข้อ 8 ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างทำงานในที่สูง นายจ้างต้องจัดให้มีนั่งร้าน หรือ ดำเนินการด้วยวิธีการอื่นใดที่เหมาะสมกับสภาพของการทำงาน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้าง โดยต้องมีความมั่นคง แข็งแรง และปลอดภัย</p> <p>ข้อ 9 ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างทำงานในที่สูงตั้งแต่สี่เมตรขึ้นไป นายจ้างต้องจัดทำราวกันหรือรั้วกันตก ตาข่ายนิรภัย หรือ อุปกรณ์ป้องกันอื่นใดที่เหมาะสมกับสภาพของการทำงาน ทั้งนี้ ต้องจัดให้มีการใช้เข็มขัดนิรภัย และเชือกนิรภัย หรือสายช่วยชีวิตพร้อมอุปกรณ์ตลอดระยะเวลาการทำงาน</p> <p>ข้อ 10 ในกรณีที่มีปล่องหรือช่องเปิดต่างๆ ซึ่งอาจทำให้ลูกจ้างพลัดตก นายจ้างต้องทำฝาปิดที่แข็งแรง ราวกัน รั้วกันตก หรือแผงกั้นตามข้อ 6 พร้อมทั้งติดป้ายเตือนอันตรายให้เห็นได้อย่างชัดเจน</p> <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 ในกรณีที่ลูกจ้างต้องใช้บันไดไต่ชนิดติดตั้งกับที่มีความสูงเกินหกเมตรขึ้นไป เพื่อทำงานในที่สูง นายจ้างต้องดูแลบันไดไต่ชนิดติดตั้งกับให้มีโครงสร้างที่มั่นคง แข็งแรง และปลอดภัยต่อการใช้งาน และต้องจัดทำโครงบันไดเพื่อป้องกันการพลัดตกของลูกจ้าง</p> <p>ข้อ 14 ในกรณีที่ลูกจ้างต้องใช้ขาหยั่งหรือม้ายืนเพื่อทำงานในที่สูง นายจ้างต้องดูแลให้ขาหยั่งหรือม้ายืนนั้นมีโครงสร้างที่มั่นคง แข็งแรง และปลอดภัยต่อการใช้งาน และมีพื้นที่สำหรับยืนทำงานอย่างเพียงพอ</p> <p>ข้อ 15 ในกรณีที่มีการทำงานบนที่ลาดชันที่ทำมุมเกินสิบห้าองศา แต่ไม่เกินสามสิบองศาจากแนวราบ และมีความสูงของพื้นระดับที่เอียงนั้นตั้งแต่สองเมตรขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มีนั่งร้านที่เหมาะสมกับสภาพของการทำงาน หรือเข็มขัดนิรภัยและเชือกนิรภัยหรือสายช่วยชีวิตพร้อมอุปกรณ์ หรือมาตรการป้องกันการพลัดตกอื่นใดที่เหมาะสมกับสภาพการทำงาน</p> <p>ในกรณีที่มีการทำงานบนที่ลาดชันที่ทำมุมเกินกว่าสามสิบองศาจากแนวราบ และมีความสูงของพื้นระดับที่เอียงนั้นตั้งแต่สองเมตรขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มีนั่งร้านที่เหมาะสมกับสภาพของการทำงาน หรือมาตรการป้องกันการพลัดตกอื่นใดที่เหมาะสมกับสภาพการทำงาน และเข็มขัดนิรภัยและเชือกนิรภัยหรือสายช่วยชีวิตพร้อมอุปกรณ์</p> <p>หมวด 3 การป้องกันอันตรายจากวัสดุกระเด็น ตกหล่น และพังทลาย</p> <p>ข้อ 16 ในกรณีที่มีการลำเลียงวัสดุสิ่งของขึ้นหรือลงจากที่สูง หรือลำเลียงวัสดุสิ่งของบนที่สูง นายจ้างต้องจัดให้มีราง ปล่อยเครื่องจักร หรืออุปกรณ์ที่เหมาะสมในการลำเลียง เพื่อป้องกันอันตรายจากวัสดุสิ่งของกระเด็นหรือตกหล่น</p> <p>ข้อ 17 นายจ้างต้องกำหนดเขตอันตรายในบริเวณพื้นที่ที่อาจมีการกระเด็น ตกหล่น หรือพังทลายของวัสดุสิ่งของ และติดป้ายเตือนอันตรายบริเวณพื้นที่ดังกล่าว พร้อมทั้งจัดให้มีมาตรการควบคุมดูแลเพื่อให้เกิดความปลอดภัยจนกว่างานจะแล้วเสร็จ</p> <p>ข้อ 18 ในกรณีที่มีวัสดุสิ่งของอยู่บนที่สูงที่อาจกระเด็น ตกหล่น หรือพังทลายลงมาได้ นายจ้างต้องจัดทำขอบกันของตกหรือมาตรการป้องกันอื่นใดที่เหมาะสม กับสภาพของการทำงาน</p> <p>ข้อ 19 ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างทำงานบริเวณใกล้เคียงหรือทำงานในสถานที่ที่อาจมีการกระเด็น ตกหล่น หรือพังทลายของวัสดุสิ่งของ นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการควบคุมดูแลเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้างตลอดระยะเวลาการทำงาน</p> <p>ข้อ 20 ในบริเวณที่เก็บหรือกองวัสดุสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายจากการตกหล่น หรือพังทลายของวัสดุสิ่งของดังกล่าว ให้ นายจ้างจัดเรียงวัสดุสิ่งของให้เกิดความมั่นคงปลอดภัย ทำผนังกัน หรือใช้วิธีการอื่นใด เพื่อป้องกันอันตรายจากการตกหล่นหรือพังทลายของวัสดุสิ่งของที่จะทำการเคลื่อนย้ายนั้นด้วย</p> <p>ข้อ 21 ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างทำงานในท่อ ช่อง โพรง บ่อ หรือสถานที่อื่นใด ที่อาจเกิดการพังทลายได้ ให้นายจ้างจัดทำผนังกัน ค้ำยัน หรือใช้วิธีการอื่นใดที่สามารถป้องกันอันตรายจากการพังทลายที่อาจเกิดขึ้นนั้นได้</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>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 รวมทั้งจัดให้มีระบบวิธีการ หรืออุปกรณ์ป้องกันมิให้เครื่องจักรนั้นทำงาน และให้แขวนป้าย หรือแสดงเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์ห้ามเปิดสวิตช์ไว้ที่สวิตช์ของเครื่องจักรด้วย</p> <p>ข้อ 8 ในการประกอบ การติดตั้ง การทดสอบ การใช้ การซ่อมแซม การบำรุงรักษา การตรวจสอบ การรื้อถอน หรือการเคลื่อนย้ายเครื่องจักร รถยก ลิฟต์ เครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูง นายจ้างต้องปฏิบัติตามรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานที่ผู้ผลิตกำหนดไว้ หากไม่มีรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานดังกล่าว นายจ้างต้องดำเนินการให้วิศวกรเป็นผู้จัดทำรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานเป็นหนังสือ และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>รายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามวรรคหนึ่ง ต้องเป็นภาษาไทย หรือภาษาอื่นที่ลูกจ้างสามารถศึกษาและปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการทำงานได้</p> <p>ในกรณีที่มีการเคลื่อนย้ายเครื่องจักรที่มีน้ำหนักตั้งแต่ 1 ตันขึ้นไป ที่อาจก่อให้เกิดอันตราย โดยสภาพของเครื่องจักร นายจ้างต้องจัดให้มีแผนป้องกันอันตรายจากการเคลื่อนย้ายดังกล่าว และปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด</p> <p>ข้อ 9 นายจ้างต้องดูแลให้ลูกจ้างซึ่งทำงานกับเครื่องจักรตรวจสอบเครื่องจักรนั้นให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดีและปลอดภัยก่อนการใช้งาน 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) รถตักหน้า-ขุดหลัง (front-end loader)</p> <p>(6) เครื่องจักรที่ใช้ในงานรื้อถอนทำลาย ได้แก่ เครื่องสกด (jack hammer) คอนกรีตเบรกเกอร์ (concrete breaker) เครื่องตัดทำลายโครงสร้าง (demolition shears)</p> <p>(7) เครื่องจักรอื่นที่อาจก่อให้เกิดอันตรายจากการใช้งานตามข้ออธิบปีประกาศกำหนด</p> <p>การตรวจสอบตามวรรคหนึ่ง ต้องมีสำเนาเอกสารการตรวจสอบไว้ให้พนักงานตรวจความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ข้อ 10 นายจ้างต้องไม่ใช่หรือยอมให้ลูกจ้างใช้เครื่องจักรทำงานเกินพิกัด หรือขีดความสามารถที่กำหนดไว้ในรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 8</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 ในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องปั๊มโลหะ เครื่องขัด เครื่องกัด เครื่องตัด เครื่องกลึง เครื่องไส เครื่องเจีย เครื่องเจาะ เครื่องพับ เครื่องม้วน หรือเครื่องจักรอื่นที่อาจก่อให้เกิดอันตรายจากการใช้งานได้โดยสภาพตามที่อธิบดีประกาศกำหนด นายจ้างต้องจัดให้มีข้อความเกี่ยวกับวิธีการทำงานกับเครื่องจักรนั้นติดไว้บริเวณที่ลูกจ้างทำงาน</p> <p>ข้อ 12 นายจ้างต้องจัดให้มีการประเมินอันตรายของเครื่องจักรที่อาจก่อให้เกิดอันตรายจากการใช้งานถึงขั้นสูญเสียอวัยวะ ได้แก่ เครื่องจักรประเภทเครื่องบด เครื่องโม่ เครื่องตัดน้ำแข็ง เครื่องเลื่อยสายพาน เครื่องเลื่อยวงเดือน เลื่อยยนต์ หรือเครื่องจักรอื่นตามที่อธิบดีประกาศกำหนด โดยอย่างน้อยต้องประกอบด้วยการบ่งชี้อันตราย การประเมินความเสี่ยง และแผนบริหารจัดการความเสี่ยง</p> <p>ข้อ 13 ในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องปั๊มโลหะ เครื่องเชื่อมไฟฟ้า เครื่องเชื่อมก๊าซ หรือเครื่องจักรชนิดอื่นที่อาจก่อให้เกิดอันตรายจากการใช้งานได้โดยสภาพ นายจ้างต้องใช้ลูกจ้างซึ่งผ่านการอบรมเกี่ยวกับขั้นตอนและวิธีการทำงานที่ปลอดภัยในการทำงานของเครื่องจักร การป้องกันอันตรายจากเครื่องจักรรายละเอียดเกี่ยวกับโครงสร้างอุปกรณ์ การตรวจสอบและบำรุงรักษา อุปกรณ์ของเครื่องจักรนั้น โดยวิทยากรซึ่งมีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์การทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักรแต่ละประเภท ตามหลักสูตรที่อธิบดีประกาศกำหนด</p> <p>ข้อ 14 นายจ้างต้องดูแลให้พื้นที่บริเวณรอบเครื่องจักรมีความปลอดภัยจากความร้อน แสงสว่าง เสียง ฝุ่น พุ่มโลหะ สารเคมี อันตราย หรือสิ่งกีดขวาง ที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อลูกจ้างหรือผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง</p> <p>ข้อ 15 นายจ้างต้องจัดให้มีวิธีการดำเนินการเพื่อป้องกันมิให้ลูกจ้างได้รับอันตรายจากการทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักรดังต่อไปนี้</p> <p>(1) เครื่องจักรที่ใช้พลังงานไฟฟ้าต้องมีระบบหรือวิธีการป้องกันกระแสไฟฟ้ารั่วเข้าตัว ผู้ซึ่งเกี่ยวข้องหรือเครื่องจักรและต้องต่อสายดิน ทั้งนี้ การติดตั้งระบบป้องกันกระแสไฟฟ้ารั่วให้เป็นไปตามมาตรฐานของสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์</p> <p>(2) เครื่องจักรที่ใช้พลังงานไฟฟ้า สายไฟฟ้าที่ต่อเข้าเครื่องจักรต้องเดินมาจากที่สูง กรณีเดินสายไฟฟ้าบนพื้นดินหรือฝังดินต้องใช้ท่อร้อยสายไฟฟ้าที่แข็งแรงและปลอดภัย</p> <p>(3) เครื่องจักรชนิดอัตโนมัติต้องมีสวิตช์เครื่องหมายปิด-เปิด ที่สวิตช์อัตโนมัติตามหลักสากล และมีเครื่องป้องกันมิให้สิ่งหนึ่งสิ่งใดกระทบสวิตช์อันเป็นเหตุให้เครื่องจักรทำงาน</p> <p>(4) เครื่องจักรที่มีการถ่ายทอดพลังงานโดยใช้เพลลา สายพาน 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 คอกกัน หรือเส้นแสดงเขตอันตราย ณ บริเวณที่ตั้งของเครื่องจักรให้ลูกจ้างเห็นได้ชัดเจน และต้องดูแลไม่ให้ลูกจ้างซึ่งไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในบริเวณดังกล่าว</p> <p>ข้อ 19 นายจ้างต้องติดตั้งเครื่องป้องกันวัสดุตกหล่นบริเวณสายพานลำเลียงเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้าง และต้องมีอุปกรณ์ฉุกเฉินที่สามารถหยุดการทำงานของสายพานได้ทันทีติดตั้งไว้ในตำแหน่งที่เหมาะสม พร้อมใช้งาน และเห็นได้ชัดเจน</p>			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<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>ความในวรรคหนึ่งมิให้นำมาใช้บังคับแก่การทำงานเกี่ยวกับเครื่องเชื่อมไฟฟ้าที่ต้องปฏิบัติงานได้น้ำ</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 หรือสัญลักษณ์ที่ทอส่งก๊าซ หัวเชื่อม หรือหัวตัดให้เป็นแบบ และชนิดเดียวกัน</p> <p>ข้อ 31 นายจ้างต้องจัดให้มีอุปกรณ์กันเปลวไฟย้อนกลับติดไว้ระหว่างหัวเชื่อม หัวตัด หรือหัวเผากับถังบรรจุก๊าซออกซิเจนและถังบรรจุก๊าซไวไฟขณะใช้งาน</p> <p>ในการต่อถังบรรจุก๊าซไวไฟหลายถังเข้าด้วยกัน นายจ้างต้องจัดให้มีอุปกรณ์กันเปลวไฟย้อนกลับติดไว้ระหว่างท่อร่วมกับอุปกรณ์ควบคุมความดัน</p> <p>ข้อ 32 นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับถังบรรจุก๊าซ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) จัดให้มีการยึดถึงป้องกันถังล้ม เช่น คล้องโซ่</p> <p>(2) มีอุปกรณ์ป้องกันวาล์ว เช่น โกร่งก้านบัง หรือฝาครอบวาล์วปิดขณะไม่ได้ใช้ก๊าซ</p> <p>(3) ป้องกันมิให้ถังเกิดการสันสะท้อนอันอาจก่อให้เกิดอันตรายได้</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)				
ข้อกำหนด	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>ส่วนที่ 4 รัยยก</p> <p>ข้อ 34 ในการทำงานเกี่ยวกับรยก นายจ้างต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) จัดให้มีโครงหลังคาของรยกที่มั่นคงแข็งแรง สามารถป้องกันอันตรายจากวัสดุตกหล่นได้ เว้นแต่รยกที่ออกแบบมาให้ยกวัสดุสิ่งของที่มีความสูงไม่เกินศีรษะของผู้ขับขี่</p> <p>(2) จัดให้มีป้ายบอกพิกัดน้ำหนักยกอย่างปลอดภัยตามที่กำหนดไว้ในรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 8 ไว้ที่รยก พร้อมทั้งติดตั้งป้ายเตือนให้ระวัง</p> <p>(3) ตรวจสอบรยกให้มีสภาพใช้งานได้ดีและปลอดภัยก่อนการใช้งานทุกครั้ง และต้องมีสำเนาเอกสารการตรวจสอบไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>(4) จัดให้มีสัญญาณเสียงหรือแสงไฟเตือนภัยในขณะที่ทำงานตามความเหมาะสมของการใช้งาน</p> <p>(5) จัดให้มีอุปกรณ์ช่วยการมองเห็นตามสภาพในการทำงาน เช่น กระจมมองข้าง</p> <p>(6) ให้ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับรยกชนิดนั่งขับสวมใส่เข็มขัดนิรภัยในขณะที่ทำงานบนรถตลอดเวลา</p> <p>ข้อ 35 นายจ้างต้องไม่ดัดแปลงหรือกระทำการใดกับรยกที่มีผลทำให้ความปลอดภัยในการทำงานลดลง เว้นแต่กรณีที่นายจ้างดัดแปลงรยกเพื่อใช้ก้ำขปิโตรเลียมเหลวเป็นเชื้อเพลิง และได้ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยโรงงานแล้ว</p> <p>ข้อ 36 นายจ้างต้องควบคุมดูแลบริเวณที่มีการเติมประจุไฟฟ้าแบตเตอรี่สำหรับรยกที่ใช้ไฟฟ้าให้อยู่ห่างจากบริเวณที่ลูกจ้างทำงานได้อย่างปลอดภัย และจัดให้มีมาตรการเกี่ยวกับการระบายอากาศเพื่อป้องกันการสะสมของไอรก และไอระเหยของไฮโดรเจนจากการประจุไฟฟ้า</p> <p>ข้อ 39 นายจ้างต้องจัดทางเดินรยกให้มีความมั่นคงแข็งแรง และสามารถรองรับน้ำหนักรล รวมทั้งน้ำหนักบรรทุกของรยกได้อย่างปลอดภัย</p> <p>ข้อ 40 นายจ้างต้องจัดให้ลูกจ้างซึ่งจะทำหน้าที่เป็นผู้ขับรยก ผ่านการฝึกอบรมเกี่ยวกับการใช้รยกแต่ละประเภท ความปลอดภัยในการขับรยก การตรวจสอบและบำรุงรักษารยก โดยวิทยากรซึ่งมีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์การทำงานเกี่ยวกับรยก ตามหลักสูตรที่อธิบดีประกาศกำหนด</p> <p>ข้อ 41 นายจ้างต้องควบคุมดูแลการนำรยกไปใช้ปฏิบัติงานใกล้สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้า 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 นายจ้างต้องควบคุมดูแลไม่ให้เกิดอันตรายจากผู้ขับรยกโดยสารหรือขึ้นไปบนส่วนหนึ่งส่วนใดของรยก</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>			

** 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>(5) จัดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองระบบการทำงานเมื่อมีการใช้งานเกินพิกัดที่ผู้ผลิตกำหนด และต้องตรวจสอบให้อุปกรณ์ดังกล่าวอยู่ในสภาพที่สามารถทำงานได้ตลอดเวลา</p> <p>ข้อ 50 นายจ้างต้องไม่ตัดแปลงหรือกระทำการใดกับเครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูงที่มีผลทำให้ความปลอดภัยในการทำงานลดลง</p> <p>ข้อ 51 นายจ้างต้องควบคุมดูแลบริเวณที่มีการเติมประจุไฟฟ้าแบตเตอรี่เครื่องจักรสำหรับใช้ในการยกคนขึ้นทำงานบนที่สูงที่ใช้ไฟฟ้าให้อยู่ห่างจากบริเวณที่ลูกจ้างทำงานได้อย่างปลอดภัย และจัดให้มีมาตรการเกี่ยวกับการระบายนายอากาศเพื่อป้องกันการสะสมของไอกรด 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) ต้องใช้วัสดุสิ่งที่มีค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 10 และไม่เป็นวัสดุสิ่งที่มีลักษณะตามข้อ 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) ควบคุมให้มีวัสดุสิ่งเหลืออยู่ในม้วนวัสดุสิ่งไม่น้อยกว่าสองรอบตลอดเวลาที่บันจันทำงาน</p> <p>(2) จัดให้มีชุดล็อกป้องกันวัสดุสิ่งหลุดจากตะขอของบันจันและทำการตรวจสอบให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัย</p> <p>(3) จัดให้มีที่ครอบปิดหรือกันส่วนที่หมุนรอบตัวเอง ส่วนที่เคลื่อนไหวยได้ หรือส่วนที่อาจเป็นอันตรายของบันจัน และให้ส่วนที่เคลื่อนที่ของบันจันหรือส่วนที่หมุนได้ของบันจันอยู่ห่างจากสิ่งก่อสร้างหรือวัตถุอื่นในระยะที่ปลอดภัย</p> <p>(4) จัดให้ลูกจ้างสวมใส่เข็มขัดนิรภัยและสายช่วยชีวิตตลอดเวลาที่ทำงานบนแขวนบันจันหรือชุดสะพาน</p> <p>(5) จัดให้มีพื้นชนิดกันลื่น ราวกันตก และแผงกันกระดับพื้น สำหรับบันจันชนิดที่ต้องมีการจัดทำพื้นและทางเดิน</p> <p>(6) จัดให้มีเครื่องดับเพลิงที่เหมาะสมและพร้อมใช้งานไว้ที่ห้องบังคับบันจันหรือตำแหน่งที่สามารถใช้งานได้สะดวก</p> <p>(7) ติดตั้งบันจันบนฐานที่มั่นคงโดยวิศวกรเป็นผู้รับรอง</p> <p>(8) จัดให้มีการติดตั้งชุดควบคุมการทำงานเมื่อยกวัสดุขึ้นถึงตำแหน่งสูงสุด (upper limit switch) ที่ใช้งานได้ตามปกติ</p> <p>(9) จัดให้มีชุดควบคุมพิกัดน้ำหนักยก (overload limit switch) ที่ใช้งานได้ตามปกติ</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 60 ในการทำงานเกี่ยวกับปั้นจั่นที่ใช้เครื่องยนต์ นายจ้างต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) จัดให้มีที่ครอบปิดหรือฉนวนหุ้มท่อไอเสีย</p> <p>(2) จัดให้มีถังเก็บเชื้อเพลิงและท่อส่งเชื้อเพลิงติดตั้งอยู่ในลักษณะที่จะไม่เกิดอันตรายเมื่อเชื้อเพลิงหก ล้น หรือรั่วออกมา</p> <p>(3) จัดให้มีมาตรการในการเก็บและเคลื่อนย้ายเชื้อเพลิงสำรองด้วยความปลอดภัย</p> <p>ข้อ 61 นายจ้างต้องเคลื่อนย้ายวัตถุไวไฟออกจากบริเวณที่ใช้ปั้นจั่น เว้นแต่กรณีที่ไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้ นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการป้องกันอันตรายที่เหมาะสมก่อนให้ลูกจ้างปฏิบัติงาน</p> <p>ข้อ 62 นายจ้างต้องไม่ให้ลูกจ้างใช้ปั้นจั่นที่ชำรุดเสียหายหรืออยู่ในสภาพที่ไม่ปลอดภัย</p> <p>ข้อ 63 นายจ้างต้องไม่ดัดแปลงหรือแก้ไขส่วนหนึ่งส่วนใดของปั้นจั่นในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างที่มีผลต่อการรับน้ำหนักหรือยินยอมให้ลูกจ้างหรือผู้อื่นกระทำการเช่นนั้น เว้นแต่นายจ้างได้จัดให้มีการคำนวณทางวิศวกรรมพร้อมกับจัดให้มีการทดสอบ และต้องมีสำเนาเอกสารการทดสอบไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ข้อ 64 นายจ้างต้องจัดให้มีสัญญาณเสียงและแสงไฟเตือนภัยตลอดเวลาที่ปั้นจั่นทำงานโดยติดตั้งไว้ให้เห็นและได้ยินชัดเจน</p> <p>ข้อ 65 นายจ้างต้องจัดให้มีป้ายบอกพิกัดน้ำหนักยกไว้ที่ปั้นจั่นและรอกของตะขอ พร้อมทั้งติดตั้งป้ายเตือนให้ระวังอันตรายที่ลูกจ้างเห็นได้ชัดเจน สำหรับปั้นจั่นชนิดเคลื่อนที่และปั้นจั่นชนิดอยู่กับที่ที่มีพิกัดยกหลายพิกัด นายจ้างต้องจัดให้มีตารางการยกสิ่งของตามที่คุณผลิตกำหนด โดยติดประกาศไว้ให้เห็นได้ชัดเจน</p> <p>ข้อ 66 นายจ้างต้องจัดทำเส้นแสดงเขตอันตราย เครื่องหมายแสดงเขตอันตราย หรือเครื่องกั้นเขตอันตรายในเส้นทางที่มีการใช้ปั้นจั่นเคลื่อนย้ายสิ่งของ</p> <p>ข้อ 67 นายจ้างต้องจัดให้มีคู่มือการใช้สัญญาณสื่อสารระหว่างผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับปั้นจั่น</p> <p>ในกรณีที่ใช้สัญญาณตามวรรคหนึ่งเป็นการใช้สัญญาณมือ นายจ้างต้องจัดให้มีรูปภาพหรือคู่มือการใช้สัญญาณมือตามมาตรฐาน ASME หรือมาตรฐานอื่นที่เทียบเท่าตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด ติดไว้ที่จุดหรือตำแหน่งที่ลูกจ้างผู้ปฏิบัติงานเห็นได้ชัดเจน</p> <p>ข้อ 68 ในกรณีที่มีการติดตั้งหรือใช้ปั้นจั่นใกล้สายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้า นายจ้างต้องควบคุมดูแลให้ลูกจ้างปฏิบัติ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ในกรณีที่ใช้ปั้นจั่นยกวัสดุ ให้มีระยะห่างระหว่างสายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้า กับส่วนหนึ่งส่วนใดของปั้นจั่นหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของวัสดุที่ปั้นจั่นกำลังยก 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> <p>(2) ในกรณีที่เคลื่อนย้ายปั้นจั่นชนิดเคลื่อนที่โดยไม่ยกวัสดุและไม่ลดแขนปั้นจั่นลงให้มีระยะห่างระหว่างสายไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้า 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>			

** 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 69 ในกรณีที่มีการติดตั้งหรือใช้บันจันไกล้เสาส่งคลื่นโทรคมนาคมที่อาจมีกระแสไฟฟ้าเหนี่ยวนำ นายจ้างต้องต่อสายตัวนำกับบันจันหรือวัสดุที่จะยกเพื่อให้ประจุไฟฟ้าไหลลงดิน ทั้งนี้ การต่อลงดินให้เป็นไปตามมาตรฐานการติดตั้งทางไฟฟ้าสำหรับประเทศไทย ที่กำหนดโดยสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์</p> <p>ข้อ 70 นายจ้างต้องปิดประกาศวิธีการทำงานเกี่ยวกับบันจันไว้บริเวณที่ลูกจ้างทำงานเป็นภาษาไทยหรือภาษาอื่นที่ลูกจ้างเข้าใจได้ โดยอย่างน้อยต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับการใช้งาน การบำรุงรักษา และการใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล</p> <p>ข้อ 71 ในกรณีที่ผู้บังคับบันจันไม่สามารถมองเห็นจุดที่ทำการยกสิ่งของหรือเคลื่อนย้ายวัสดุ นายจ้างต้องจัดให้มีผู้ให้สัญญาณแก่ผู้บังคับบันจันตลอดระยะเวลาที่มีการใช้งาน</p> <p>ข้อ 72 นายจ้างต้องจัดให้ลูกจ้างซึ่งเป็นผู้บังคับบันจัน ผู้ยึดเกาะวัสดุ หรือผู้ควบคุมการใช้บันจันผ่านการอบรมเกี่ยวกับขั้นตอนและวิธีการทำงานที่ปลอดภัยในการทำงานของบันจัน การป้องกันอันตรายจากบันจัน รายละเอียดเกี่ยวกับโครงสร้างอุปกรณ์ การตรวจสอบและบำรุงรักษาอุปกรณ์ของบันจัน รวมทั้งการฝึกอบรมทบทวนการทำงานเกี่ยวกับบันจันแต่ละประเภท โดยวิทยากรซึ่งมีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์การทำงานเกี่ยวกับบันจันแต่ละประเภท ตามหลักสูตรที่อธิบดีประกาศกำหนด</p> <p>ส่วนที่ 2 บันจันเหนือศีรษะและบันจันขาสูง</p> <p>ข้อ 73 บันจันเหนือศีรษะหรือบันจันขาสูงที่เคลื่อนที่บนราง นายจ้างต้องจัดให้มีสวิตซ์หยุดการทำงานของบันจันได้โดยอัตโนมัติ และให้มีกันชนหรือกันกระแทกที่ปลายทั้งสองข้างของราง</p> <p>ข้อ 74 นายจ้างต้องควบคุมดูแลไม่ให้สิ่งกีดขวางการเลื่อนของล้อบันจัน</p> <p>ข้อ 75 ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างขึ้นไปทำงานบนบันจันหรืออุปกรณ์อื่นของบันจันที่มีความสูงเกิน 2 เมตร นายจ้างต้องจัดให้มีบันไดพร้อมราวจับและโครงโลหะกันตกหรือจัดให้มีอุปกรณ์อื่นใดที่มีความเหมาะสมและปลอดภัยต่อลูกจ้างตามกฎหมายกระทรวงว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการและดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ในสถานที่ที่มีอันตรายจากการตกจากที่สูงและที่ลาดชันจากวัสดุกระเด็น ตกหล่น และพังทลาย และจากการตกลงไปในภาชนะเก็บหรือรองรับวัสดุ</p> <p>ส่วนที่ 3 บันจันหอสุง</p> <p>ข้อ 76 ในกรณีที่ลูกจ้างปฏิบัติงานบนแขนบันจัน นายจ้างต้องจัดให้มีมาตรการป้องกันการพลัดตกของลูกจ้าง และให้ลูกจ้างสวมใส่เข็มขัดนิรภัยและสายช่วยชีวิตตลอดเวลาที่ลูกจ้างทำงาน</p> <p>ข้อ 77 บันจันที่มีรางล้อเลื่อนที่อยู่บนแขนบันจัน นายจ้างต้องจัดให้มีสวิตซ์หยุดการทำงานของบันจันได้โดยอัตโนมัติ และให้มีกันชนหรือกันกระแทกที่ปลายทั้งสองข้างของราง</p> <p>ข้อ 78 บันจันที่มีแขนเคลื่อนที่ขึ้นลงได้ นายจ้างต้องจัดให้มีสวิตซ์ควบคุมมืองศาการทำงานของแขนบันจัน ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 56</p> <p>ข้อ 79 นายจ้างต้องจัดให้มีตารางการยกสิ่งของตามที่ผู้ผลิตกำหนดไว้ในรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานตามข้อ 56 ที่แสดงรายละเอียดเกี่ยวกับน้ำหนักสิ่งของ มุมองศา และระยะของแขนที่ทำการยก ติดไว้ในบริเวณที่ผู้บังคับบันจันเห็นได้ชัดเจน</p> <p>ข้อ 80 ในการประกอบ การติดตั้ง การเปลี่ยนแปลงโครงสร้าง การเพิ่มความสูง หรือการรื้อถอนบันจันหอสุง นายจ้างต้องจัดให้มีวิศวกรควบคุมตลอดระยะเวลาดำเนินการจนแล้วเสร็จ</p> <p>ข้อ 81 นายจ้างต้องควบคุมดูแลไม่ให้ลูกจ้างหรือบุคคลใดเกาะเกี่ยวไปกับส่วนหนึ่งส่วนใดของบันจันหรือไปกับวัสดุที่ทำการยก หรืออยู่ภายใต้วัสดุที่ทำการยกหรือบริเวณที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้</p>			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกำหนด	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.8 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 (ต่อ)	<p>ส่วนที่ 5 อุปกรณ์ที่ใช้เกี่ยวกับบันจัน</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) ลวดสลิงเคลื่อนที่มีเส้นลวดในหนึ่งช่วงเกลียวขาดตั้งแต่สามเส้นขึ้นไปในเส้นเกลียวเดียวกันหรือขาดรวมกันตั้งแต่หกเส้นขึ้นไปในหลายเส้นเกลียว</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 นายจ้างต้องใช้บันจันที่มีรอกที่มีอัตราส่วนระหว่างเส้นผ่านศูนย์กลางของรอกหรือล้อใด ๆ กับเส้นผ่านศูนย์กลางของลวดสลิงที่พันตามที่กำหนดไว้ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) สิบแปดต่อหนึ่ง สำหรับรอกปลายแขนบันจัน</p> <p>(2) สิบหกต่อหนึ่ง สำหรับรอกของตะขอ</p> <p>(3) สิบห้าต่อหนึ่ง สำหรับรอกหลังแขนบันจัน</p> <p>ความในวรรคหนึ่งไม่ใช้บังคับแก่อัตราส่วนระหว่างเส้นผ่านศูนย์กลางของรอกหรือล้อใด ๆ กับเส้นผ่านศูนย์กลางของลวดสลิงที่พันตามที่ผู้ผลิตกำหนด</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 นายจ้างต้องจัดหาวัสดุที่มีความทนทานและอ่อนตัวมารองรับบริเวณจุดที่มีการสัมผัสระหว่างอุปกรณ์ที่ใช้ในการผูกมัด หรือยึดโยงกับวัสดุที่ทำการยกเคลื่อนย้าย</p> <p>ข้อ 91 ในการยกเคลื่อนย้ายวัสดุสิ่งของ นายจ้างต้องให้ลูกจ้างผูก มัด หรือยึดโยงวัสดุสิ่งของ โดยมีมุมมองระหว่างอุปกรณ์สำหรับการผูก มัด หรือยึดโยงกับวัสดุที่จะทำการยกไม่น้อยกว่า 45 องศา</p> <p>กรณีที่มีความจำเป็นต้องทำการผูก มัด หรือยึดโยงด้วยมุมมองที่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง นายจ้างต้องกำหนดให้มีการคำนวณแรงรับน้ำหนักของอุปกรณ์สำหรับการผูก มัด หรือยึดโยงเพื่อให้เกิดความปลอดภัยโดยผู้ควบคุมการใช้บันจัน และต้องมีสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้</p> <p>ข้อ 92 นายจ้างต้องไม่ใช้ตะขอที่มีลักษณะอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) มีการบิดตัวของตะขอ</p> <p>(2) มีการถ่างออกของปากตะขอเกินร้อยละ 5</p> <p>(3) มีการสึกหรอที่ท้องตะขอเกินร้อยละ 10</p> <p>(4) มีการแตกหรือร้าวส่วนหนึ่งส่วนใดของตะขอ</p> <p>(5) มีการเสียรูปทรงหรือสึกหรอของห่วงตะขอ</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 4 การคุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล</p> <p>ข้อ 119 นายจ้างต้องจัดสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบกิจการให้อยู่ในลักษณะที่ไม่เป็นอันตรายต่อสุขภาพและความปลอดภัยของลูกจ้าง หากนายจ้างไม่สามารถดำเนินการป้องกันหรือแก้ไขเพื่อไม่ให้เกิดอันตรายได้ นายจ้างต้องจัดหาอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่สามารถป้องกันอันตรายนั้นให้ลูกจ้างสวมใส่</p> <p>ข้อ 120 นายจ้างต้องจัดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่ได้มาตรฐานตามประเภทและชนิดของงานดังต่อไปนี้</p> <p>(1) งานเชื่อมหรือตัดชิ้นงานด้วยไฟฟ้า ก๊าซ หรือพลังงานอื่น ให้สวมถุงมือหนังหรือถุงมือผ้า กระบังหน้าลดแสงหรือแว่นตาลดแสง รองเท้านิรภัย และแผ่นปิดหน้าอกกันประกายไฟ ทั้งนี้ ต้องเป็นชนิดที่สามารถป้องกันประกายไฟหรือความร้อนได้ดี</p> <p>(2) งานลับ ฝน หรือแต่งผิวโลหะด้วยหินเจีย ให้สวมแว่นตาชนิดใสหรือหน้ากากชนิดใส ถุงมือผ้า และรองเท้าพื้นยางหุ้มส้น</p> <p>(3) งานกลึงโลหะ งานกลึงไม้ งานไสโลหะ งานไสไม้ หรืองานตัดโลหะ ให้สวมแว่นตาชนิดใสหรือหน้ากากชนิดใส ถุงมือผ้า และรองเท้าพื้นยางหุ้มส้น</p> <p>(4) งานปั๊มโลหะ ให้สวมแว่นตาชนิดใสหรือหน้ากากชนิดใส ถุงมือผ้า และรองเท้าพื้นยางหุ้มส้น</p> <p>(5) งานชุบโลหะ ให้สวมถุงมือยาง และรองเท้าพื้นยางหุ้มส้น</p> <p>(6) งานพ่นสี ให้สวมที่กรองอากาศสำหรับใช้ครอบจมูกและปากกันสารเคมี ถุงมือผ้า และรองเท้าพื้นยางหุ้มส้น</p> <p>(7) งานยก ขนย้าย หรือติดตั้ง ให้สวมหมวกนิรภัย ถุงมือผ้า และรองเท้านิรภัย</p> <p>(8) งานควบคุมเครื่องจักร ให้สวมหมวกนิรภัยและรองเท้าพื้นยางหุ้มส้น</p> <p>(9) งานปั้นจั่น ให้สวมหมวกนิรภัย ถุงมือผ้า หรือถุงมือหนัง และรองเท้านิรภัย สำหรับกรณีปั้นจั่นหอสถู่ง ปั้นจั่นขาสถู่ง หรือปั้นจั่นเหนือศีรษะที่ลูกจ้างต้องขึ้นไปทำงานเหนือพื้นดิน ให้สวมใส่เข็มขัดนิรภัยและสายช่วยชีวิตด้วย</p> <p>(10) งานหม้อน้ำ หม้อต้มที่ใช้ของเหลวเป็นสื่อนำความร้อน หรือภาชนะรับความดัน ให้สวมแว่นตาชนิดใสหรือหน้ากากชนิดใส ปลักลดเสียงหรือที่ครอบหูลดเสียงที่เหมาะสมกับสภาพงาน ชุดป้องกันความร้อนหรืออุปกรณ์ป้องกันความร้อน และรองเท้าพื้นยางหุ้มส้น เว้นแต่กรณีที่เป็นหม้อน้ำหรือภาชนะรับความดันตามข้อ 93 นายจ้างอาจจัดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลให้ลูกจ้างใช้งานตามความเหมาะสมกับลักษณะงานและอันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับลูกจ้าง</p> <p>นอกจากอุปกรณ์ที่กำหนดไว้ตามวรรคหนึ่ง นายจ้างอาจจัดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลอื่นให้ลูกจ้างใช้งานตามความเหมาะสมกับลักษณะงานและอันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับลูกจ้างได้ นายจ้างต้องดูแลให้ลูกจ้างใช้อุปกรณ์ตามวรรคหนึ่งและวรรคสองตลอดเวลาที่ทำงาน</p>			
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 และขับขี่ยานพาหนะด้วยความระมัดระวังเพื่อป้องกันอันตรายต่อการใช้ทาง จึงถือว่ากรมทางหลวงได้ดำเนินสอดคล้องตามที่กฎหมายที่กำหนด	 <p>ป้ายจำกัดความเร็ว 30 กม./ชม.</p>

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

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
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 การขดใช้ ค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง การจัดการขนส่งรายละเอียดของการใช้ในการขนส่ง การตรวจสอบสภาพรถ ผู้ประจำรถ ผู้โดยสาร สถานีขนส่ง และการกำหนดโทษ	●	จากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการที่ผ่านมา โครงการได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเกี่ยวกับการใช้รถ การบรรทุก การขับขี การตรวจสอบสภาพรถ และการซ่อมผิวทางที่ชำรุดเสียหาย รวมทั้งควบคุมและจัดอบรมพนักงานขับรถที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทั้งต่อผู้ขับขีและผู้ร่วมใช้ทาง จึงถือว่ากรมทางหลวงได้ดำเนินสอดคล้องตามที่กฎหมายที่กำหนด	 การจัดอบรมพนักงานขับรถ
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 เมื่อโจทก์ร้องขอให้ศาลสั่งให้รื้อถอนสิ่งปลูกสร้างนั้นด้วย ในกรณีฉุกเฉินเพื่อป้องกันภัยอันตรายอันอาจเกิดขึ้นแก่การชลประทาน นายช่างชลประทานมีอำนาจดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใด เพื่อให้สิ่งปลูกสร้างนั้นไปจากทางน้ำชลประทาน ชานคลอง เขตคันคลอง หรือเขตพนังได้ มาตรา 25 ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำการอันเป็นการกีดขวางทางน้ำชลประทาน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายช่างชลประทาน ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนนอกจากที่ผู้ฝ่าฝืนจะต้องระวางโทษตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว เมื่อโจทก์ร้องขอให้ศาลสั่งรื้อถอนสิ่งกีดขวางนั้นด้วย ในกรณีฉุกเฉิน เพื่อป้องกันภัยอันตรายอันอาจเกิดขึ้นแก่ชลประทาน นายช่างชลประทานมีอำนาจดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดให้สิ่งกีดขวางพ้นไปจากทางน้ำชลประทานได้ มาตรา 26 ห้ามมิให้ผู้ใดขุดคลองหรือทางน้ำมาเชื่อมกับทางน้ำชลประทาน หรือมาเชื่อมกับทางน้ำอื่นที่เชื่อมกับทางน้ำชลประทาน หรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดให้น้ำในทางน้ำชลประทานรั่วไหล อันอาจก่อให้เกิดการเสียหายแก่การชลประทาน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากอธิบดีหรือผู้ที่อธิบดีมอบหมาย ผู้ฝ่าฝืนนอกจากจะได้รับโทษตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว ศาลจะสั่งให้ปิดถมคลองหรือทางน้ำนั้นให้มีรั่วไหลต่อไปก็ได้ เพื่อป้องกันอันตรายอันอาจเกิดแก่การชลประทาน อธิบดีมีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำการดังกล่าวในวรรคแรกปิดถมทางน้ำนั้น หรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อมิให้น้ำรั่วไหลได้ต่อไป หากไม่ปฏิบัติตามคำสั่ง ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งให้เจ้าพนักงานจัดการได้ทันที และถ้าจำเป็นจะต้องใช้ที่ดินเพื่อการนี้ ก็ให้มีอำนาจใช้ที่ดินริมคลองหรือริมทางน้ำได้เท่าที่จำเป็น ค่าใช้จ่ายในการนี้ รวมทั้งค่าเสียหายที่จะต้องชดใช้ให้แก่เจ้าของที่ดิน ให้คิดเอาจากผู้ฝ่าฝืนทั้งสิ้น คลองหรือทางน้ำใดที่ทำให้น้ำในทางน้ำชลประทานรั่วไหลอันอาจก่อให้เกิดการเสียหายแก่การชลประทานมาก่อนวันใช้บังคับพระราชบัญญัตินี้ เมื่ออธิบดีเห็นสมควรก็ให้มีอำนาจดำเนินการตามความในวรรคสองได้ โดยอนุโลม	●	โครงการตอน 4, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22 และ 23 มีการก่อสร้างสะพานข้ามทางน้ำในความรับผิดชอบของกรมชลประทาน ซึ่งโครงการแต่ละตอนได้ดำเนินการขออนุญาตก่อสร้างพร้อมทั้งสำเนาแบบก่อสร้างให้กรมชลประทานทราบ รวมทั้งมีการหารือเพื่อแก้ไขแบบก่อสร้างให้เป็นไปตามข้อกำหนดของกรมชลประทาน และได้รับอนุญาตให้ก่อสร้างจากกรมชลประทานแล้ว รวมทั้งมีการปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดแนบท้ายใบอนุญาตอย่างเคร่งครัด ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำส่วนใหญ่ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ	ภาคผนวก ง

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.12 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 17) พ.ศ.2560	<p>มาตรา 113 ห้ามมิให้ผู้ใดมิหรือวางทุ่นหรือเครื่องสำหรับผูกจอดเรือในน่านน้ำ แม่น้ำ หรือทำเลทอดสมोजอดเรือใดๆ เว้นไว้แต่ได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า หรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ และโดยต้องถือและกระทำตามข้อบังคับกำกับใบอนุญาต และต้องเสียค่าธรรมเนียมตามซึ่งเจ้าท่า หรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่นั้นจะกำหนด แต่บัญญัติที่ว่านี้ไม่ใช้ตลอดถึงทุ่นและเครื่องหมาย หรือเครื่องผูกจอดเรือของกระทรวงทหารเรือ ซึ่งจอดไว้ชั่วคราวในลำน้ำสำหรับการตรวจเซอร์เวย์ทำแผนที่</p> <p>มาตรา 114 ห้ามมิให้ผู้ใดเอาเรือเก็บสินค้าหรือเรือชนิดใดๆ ที่คล้ายเรือเก็บสินค้า ซึ่งใช้เป็นเรือทุ่น หรือสำหรับบรรจุสิ่งของต่างๆ ทอดสมอยู่เป็นการประจำในน่านน้ำ ลำแม่น้ำ หรือทำเลทอดสมोजอดเรือตำบลใดๆ เว้นไว้แต่ได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า หรือจากเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ และโดยต้องถือและกระทำตามข้อบังคับกำกับใบอนุญาต และต้องเสียค่าธรรมเนียมตามซึ่งเจ้าท่า หรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่นั้นจะกำหนด</p> <p>มาตรา 115 ทุ่นหรือเครื่องสำหรับผูกจอดเรือ ซึ่งจะได้รับอนุญาตตามความในมาตรา 113 นั้น ให้ใช้สำหรับเรือของผู้ที่ได้รับอนุญาตฝ่ายเดียว ถ้าเรืออื่นจะอาศัยใช้ผูกจอด ต้องได้รับอนุญาตของผู้นั้นก่อนจึงทำได้</p> <p>มาตรา 116 ผู้ใดฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 113 มาตรา 114 หรือมาตรา 115 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท และปรับเป็นรายวันวันละ ห้าร้อยบาท จนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง และเจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่จะสั่งให้เรือถอนหรือเคลื่อนย้ายทุ่น หรือเครื่องสำหรับผูกจอดเรื่อนั้นด้วยก็ได้</p> <p>มาตรา 117 ห้ามมิให้ผู้ใดปลูกสร้างอาคาร หรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำเข้าไปเหนือน้ำ ในน้ำ และใต้น้ำ ของแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชน หรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย หรือบนชายหาดของทะเลดังกล่าว เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า</p> <p>หลักเกณฑ์และวิธีการในการอนุญาตให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง โดยกฎกระทรวงดังกล่าวจะต้องระบุลักษณะของอาคาร และการล่วงล้ำที่พึงอนุญาตได้ไว้ให้ชัดแจ้ง พร้อมทั้งระยะเวลาที่จะต้องพิจารณาอนุญาตให้แล้วเสร็จด้วย</p> <p>เมื่อผู้ขออนุญาตยื่นคำขอถูกต้องตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และลักษณะที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงตามวรรคสองแล้ว เจ้าท่าต้องอนุญาตภายในระยะเวลาที่กำหนดในกฎกระทรวงดังกล่าว</p> <p>มาตรา 117 ทวิ ผู้รับอนุญาตปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดตามมาตรา 117 ต้องเสียค่าตอบแทน เป็นรายปี ตามวิธีการและอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งต้องไม่น้อยกว่าตารางเมตรละห้าสิบบาท และถ้าเป็นอาคารหรือสิ่งอื่นใดซึ่งมีลักษณะหรือวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจให้เสียเป็นสองเท่า ของอัตราดังกล่าว</p> <p>การกำหนดค่าตอบแทนตามวรรคหนึ่ง ให้คำนึงถึงสภาพของแต่ละท้องที่ และประโยชน์ที่ผู้ปลูกสร้างหรือผู้ครอบครองพึงได้รับ</p> <p>ค่าตอบแทนที่เก็บได้ตามวรรคหนึ่ง ให้ตกเป็นของกรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอื่น ซึ่งมีกฎหมายจัดตั้งขึ้น แล้วแต่กรณี ที่อาคารหรือสิ่งอื่นใดนั้นอยู่ในเขต</p> <p>ในกรณีที่มิเหตุอันสมควร จะออกกฎกระทรวงยกเว้น หรือลดหย่อนค่าตอบแทนให้หน่วยงานหรือบุคคลใดก็ได้</p> <p>มาตรา 118 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 117 หรือผู้ใดได้รับอนุญาตตามมาตรา 117 แล้ว ปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดไม่เป็นไปตามที่ได้รับอนุญาต ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับ โดยคำนวณตามพื้นที่ของอาคารหรือสิ่งอื่นใดในอัตราไม่น้อยกว่าตารางเมตรละหนึ่งพันบาท แต่ไม่เกินตารางเมตรละสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องระวางโทษปรับรายวัน วันละไม่เกิน ตารางเมตรละสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องระวางโทษปรับรายวันวันละไม่เกินตารางเมตรละ สองหมื่นบาท ตลอดเวลาที่ฝ่าฝืนคำสั่งของเจ้าท่า ตามมาตรา 118 ทวิ วรรคหนึ่ง หรือจนกว่าจะได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง โดยคำนวณตามพื้นที่ของอาคาร หรือสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว</p>	●	โครงการตอน 1, 2, 3, 5 และ 6 มีการก่อสร้างสะพานข้ามทางน้ำในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า ซึ่งโครงการแต่ละตอนได้ดำเนินการขออนุญาตก่อสร้าง พร้อมทั้งสำเนาแบบก่อสร้างให้กรมเจ้าท่าทราบ รวมทั้งมีการหารือเพื่อแก้ไขแบบก่อสร้างให้เป็นไปตามข้อกำหนดของกรมเจ้าท่า และได้รับอนุญาตให้ก่อสร้างจากกรมเจ้าท่าแล้ว รวมทั้งมีการปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดแนบท้ายใบอนุญาตอย่างเคร่งครัด ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ	ภาคผนวก ง

ตารางที่ 3.3-1				
การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.12 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 17) พ.ศ.2560 (ต่อ)	<p>มาตรา 118 ทวิ ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนมาตรา 117 หรือผู้ใดได้รับอนุญาตตามมาตรา 117 แล้วปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดไม่เป็นไปตามที่ได้รับอนุญาต ให้เจ้าท่ามีคำสั่งเป็นหนังสือแจ้งให้เจ้าของ หรือผู้ครอบครองอาคารหรือสิ่งอื่นใดดังกล่าว รื้อถอนหรือแก้ไขอาคาร หรือสิ่งอื่นใดนั้นให้เสร็จสิ้นโดยถูกต้อง ภายในระยะเวลาที่กำหนด ทั้งนี้ ต้องไม่น้อยกว่าสามสิบวัน แต่ไม่เกินหนึ่งปี เว้นแต่ศาลจะสั่งเป็นอย่างอื่น ในกรณีที่ไม่ปรากฏตัวเจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือสิ่งอื่นใด ให้เจ้าท่าปิดคำสั่งดังกล่าวไว้ ณ อาคาร หรือสิ่งอื่นใดนั้น</p> <p>เมื่อพ้นระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคหนึ่งแล้ว ถ้าเจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคาร หรือสิ่งอื่นใดดังกล่าว ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าท่า ให้เจ้าท่ามีอำนาจรื้อถอน หรือแก้ไขอาคาร หรือสิ่งอื่นใดนั้นได้ทันที และห้ามมิให้ ผู้ใดใช้อาคารหรือสิ่งอื่นใดนั้นทั้งหมดหรือบางส่วน จนกว่าจะได้รื้อถอนหรือแก้ไขแล้วเสร็จ โดยเจ้าของ หรือผู้ครอบครองอาคารหรือสิ่งอื่นใดนั้นต้องเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการทั้งหมดของเจ้าท่า ในกรณีที่ต้องรื้อถอนเพียงบางส่วน หากการรื้อถอนนั้นมีผลให้ส่วนที่ไม่ต้องรื้อถอนได้รับความเสียหาย ด้วยประการใด ถ้าการรื้อถอนนั้นได้กระทำตามวิธีที่วิญญูชนพึงกระทำแล้ว เจ้าท่าไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าว</p> <p>เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการตามวรรคสอง ให้เจ้าท่ามีอำนาจเข้าไปในสถานที่ของเจ้าของ หรือผู้ครอบครองที่อยู่ต่อเนื่องกับอาคารหรือสิ่งอื่นใดที่ต้องรื้อถอนหรือแก้ไขได้ในระหว่างเวลาพระอาทิตย์ขึ้น ถึงพระอาทิตย์ตก เว้นแต่ในกรณีที่ดำเนินการไม่แล้วเสร็จ ก็ให้มีอำนาจดำเนินการต่อไปภายหลังพระอาทิตย์ตกได้</p> <p>ในกรณีที่ปรากฏตัวเจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคาร หรือสิ่งอื่นใดตามวรรคหนึ่ง เมื่อเจ้าท่าได้ดำเนินการรื้อถอนหรือแก้ไขอาคารหรือสิ่งอื่นใดนั้นแล้ว ให้เจ้าท่ามีอำนาจยึดและเก็บรักษาไว้ หรือขายและถือเงินไว้แทนได้ เมื่อหักค่าใช้จ่ายในการรื้อถอนหรือแก้ไข และการขายแล้วเหลือเท่าใด ให้ตกเป็นรายได้ของแผ่นดิน</p> <p>ในการดำเนินการของเจ้าท่าตามมาตรานี้ หากเจ้าท่าได้ปฏิบัติหน้าที่โดยสุจริต เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือสิ่งอื่นใดนั้น จะเรียกร้องค่าเสียหายจากเจ้าท่ามิได้ และเจ้าท่าไม่ต้องรับผิดชอบ ทั้งทางแพ่ง ทางอาญา หรือทางวินัย แต่ทั้งนี้ ไม่ตัดสิทธิผู้ได้รับความเสียหายที่จะเรียกร้องค่าเสียหาย จากทางราชการตามกฎหมายว่าด้วยความรับผิดชอบทางละเมิดของเจ้าหน้าที่</p> <p>มาตรา 118 ตรี ในกรณีที่มิใช่ระค่าตอบแทนตามที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 117 ทวิ ให้เสียเบี้ยปรับอีกหนึ่งเท่าของเงินค่าตอบแทนที่ค้างชำระ</p> <p>มาตรา 118 จัตวา เจ้าท่า เจ้าพนักงานออกใบอนุญาต หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ของกรมเจ้าท่า ผู้ใดได้รับแจ้งเป็นหนังสือจากบุคคลใดๆ ว่ามีผู้ฝ่าฝืนมาตรา 117 ถ้ามิได้ดำเนินการให้เป็นไปตาม มาตรา 118 ทวิ ภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้ง ให้สันนิษฐานว่าผู้นั้นกระทำความผิดวินัยอย่างร้ายแรง เว้นแต่มีเหตุจำเป็นอันไม่อาจดำเนินการได้ และได้รายงานรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อสั่งการ หรือแก้ไขปัญหาแล้ว ในกรณีเช่นนั้นให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศถึงเหตุดังกล่าวให้ประชาชนทราบเป็นการทั่วไปทุกสามเดือนจนกว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จ</p> <p>สำหรับกฎกระทรวงที่ใช้ประกอบในการพิจารณาขออนุญาตก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างล่งลำนน้ำ ได้แก่ กฎกระทรวง ฉบับที่ 63 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 สามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

●

ปฏิบัติ

○

ไม่ปฏิบัติ

◐

ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖

ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.12 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 17) พ.ศ.2560 (ต่อ)	<p>กฎกระทรวง ฉบับที่ 63 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนที่ 36 ก วันที่ 24 สิงหาคม พ.ศ.2537)</p> <p>ข้อ 1 ในกฎกระทรวงนี้</p> <p>“ล่งล้าลำแม่น้ำ” หมายความว่า ล่งล้าเข้าไปเหนือน้ำ ในน้ำ และใต้น้ำ ของแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชน หรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย หรือบนชายหาดของทะเลดังกล่าว</p> <p>ข้อ 2 ผู้ใดประสงค์จะขออนุญาตปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่งล้าลำแม่น้ำ ให้ยื่นคำขอตามแบบที่อธิบดีกรมเจ้าท่ากำหนด โดยระบุวัตถุประสงค์ในการใช้อาคารหรือสิ่งอื่นใดที่ขออนุญาต พร้อมด้วยหลักฐานและเอกสาร ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ภาพถ่ายสำเนาทะเบียนบ้านและภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชน หรือภาพถ่ายบัตร ประจำตัวข้าราชการ หรือภาพถ่ายบัตรแสดงฐานะอย่างอื่นที่ออกโดยส่วนราชการ</p> <p>(2) หลักฐานแสดงความเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ หรือเป็นผู้มีสิทธิครอบครอง หรือเป็นผู้มี อำนาจหน้าที่ดูแลรักษาที่ดินที่ติดต่อกับแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่าน น้ำไทยหรือบนชายหาดของทะเลดังกล่าว</p> <p>(3) แบบแปลนและรายละเอียดของอาคาร หรือสิ่งอื่นใดที่ขออนุญาตปลูกสร้างล่งล้าลำแม่น้ำต้องมีผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมสาขาวิศวกรรมโยธิตามกฎหมายว่าด้วยวิชาชีพวิศวกรรมเป็นผู้รับรอง เว้นแต่อาคารหรือสิ่งอื่นใดที่ขออนุญาตปลูกสร้างล่งล้า ลำแม่น้ำนั้นจะมีขนาดเล็ก และโครงสร้างทำด้วยไม้หรือวัสดุอื่นที่ไม่คงทนถาวร ไม่จำเป็นต้องมีผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมสาขาวิศวกรรมโยธารับรอง</p> <p>(4) แผนผังแสดงบริเวณที่ขออนุญาตและบริเวณใกล้เคียง</p> <p>(5) หนังสือของจังหวัดที่อาคารหรือสิ่งอื่นใดที่ขออนุญาตปลูกสร้างล่งล้าลำแม่น้ำตั้งอยู่ รับรองว่าไม่เป็นอุปสรรคต่อแผนพัฒนาจังหวัด ผังเมือง และการรักษาสภาพแวดล้อมของจังหวัด</p> <p>(6) รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ว่าด้วยการ ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ</p> <p>(7) หลักฐานหรือเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องที่อธิบดีกรมเจ้าท่ากำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา</p> <p>ในกรณีที่ผู้ยื่นคำขอเป็นนิติบุคคล ให้ยื่นคำขอพร้อมสำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียน นิติบุคคลที่ระบุชื่อผู้มีอำนาจลงนามผูกพันนิติบุคคล และหลักฐานเอกสารตามวรรคหนึ่ง (2) (3) (4) (5) (6) และ (7)</p> <p>ในกรณีที่ผู้ยื่นคำขอเป็นส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ให้ยื่นคำขอพร้อมหลักฐานและเอกสารตาม (3) (4) (5) และ (6)</p> <p>ข้อ 3 ผู้ขออนุญาตปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่งล้าลำแม่น้ำต้องเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์หรือเป็นผู้มีสิทธิครอบครอง หรือเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ดูแลรักษาที่ดินที่ติดต่อกับแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทยหรือบนชายหาดของทะเลดังกล่าว</p> <p>ข้อ 4 ลักษณะของอาคารและการล่งล้าที่พึงอนุญาตได้ มีดังต่อไปนี้</p> <p>1) ท่าเทียบเรือ</p> <p>ก. ต้องมีโครงสร้างที่ไม่ทำให้ทิศทางการไหลของน้ำเปลี่ยนแปลง มีช่องโพร่งระหว่าง เสาไม่น้อยกว่า 3 เมตร</p> <p>ข. พื้นท่าเทียบเรือในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันต้องไม่มีลักษณะเป็นแผ่นคอนกรีตปิดทับตลอด ให้มีช่องว่างเพื่อให้แสงแดดส่องผ่านถึงพื้นน้ำได้ทำได้ และไม่มียสิ่งก่อสร้างอื่นใดบนพื้นท่าเทียบเรือ นอกจากสิ่งก่อสร้างที่จำเป็นอันเป็นส่วนประกอบของท่าเทียบเรื่อนั้น</p> <p>ค. ปลายสุดของท่าเทียบเรือต้องไม่เกินแนวน้ำลึกหน้าท่าเมื่อน้ำลงต่ำสุด ลึกกว่าอัตรากินน้ำลึกเต็มที่ของเรือที่เข้าเทียบท่าตามความจำเป็น โดยคำนึงถึงขนาดเรือและ ลักษณะภูมิประเทศ แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกิน 1 ใน 3 ของความกว้างของแม่น้ำ</p> <p>ง. ต้องสร้างตามแนวเขตที่ดินที่ผู้ขออนุญาตมีกรรมสิทธิ์ หรือสิทธิครอบครองเป็น แนวตรงยื่นจากฝั่ง</p> <p>จ. ท่าเทียบเรือที่ผ่านชายหาดต้องไม่ปิดกั้นการที่ประชาชนจะใช้สอย หรือเดินผ่านชายหาด</p>			

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

☒ ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติ ☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☒ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกำหนด	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.12 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทศักราช 2456 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 17) พ.ศ.2560 (ต่อ)	2) สะพานปรับระดับและโป๊ะเทียบเรือ ก. สะพานปรับระดับต้องมีขนาดที่เหมาะสมกับโป๊ะเทียบเรือ มีราวลูกกรงที่แข็งแรง ทั้งสองด้าน และความลาดชันของสะพานต้องไม่มากกว่า 1:2 เมื่อน้ำลงต่ำสุด ข. โป๊ะเทียบเรือต้องมีโครงสร้างที่แข็งแรง ทนทาน และมีความปลอดภัย มีอัตราการลอยตัวสูง โดยเมื่อรับน้ำหนักสูงสุดแล้วพื้นของโป๊ะเทียบเรือต้องอยู่สูงจากระดับน้ำไม่น้อยกว่า 40 เซนติเมตร และมีราวลูกกรงที่แข็งแรงทุกด้าน ยกเว้นด้านที่เรือเทียบและส่วนที่ต่อกับสะพานปรับระดับ 3) สะพานข้ามแม่น้ำหรือสะพานข้ามคลอง ก. ต้องมีโครงสร้างที่ไม่ทำให้ทิศทางการไหลของน้ำเปลี่ยนแปลง ข. ต้องมีความสูงและความกว้างของช่องลอดใต้สะพานตามที่อธิบดีกรมเจ้าท่ากำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา 4) ท่อหรือสายเคเบิล ก. การวางท่อหรือสายเคเบิลผ่านชายหาดของทะเลหรือชายตลิ่ง ต้องฝังท่อหรือสายเคเบิลใต้พื้นดินไม่น้อยกว่า 50 เซนติเมตร โดยมีให้ส่วนใดส่วนหนึ่งของท่อหรือสายเคเบิลพ่นขึ้นมาเหนือพื้นดิน ข. การปักเสาไฟฟ้าพาดสายเพื่อจ่ายกระแสไฟฟ้า หรือเพื่อการอื่นที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน และการปักเสาวางท่อน้ำประปาหรือเพื่อการอื่นที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน ให้ปักเสาให้ชิดแนวขอบฝั่งมากที่สุด เพื่อมิให้เกิดขวางทางเดินเรือ 5) เชือกกันน้ำเซาะ ก. ต้องมีรูปแบบที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อน้ำ ตลิ่ง และบริเวณข้างเคียง ข. ต้องมีโครงสร้างที่แข็งแรงและอยู่ในแนวฝั่งเดิมมากที่สุด หากมีส่วนที่ยื่นเข้าไปใน น้ำให้มีเฉพาะส่วนที่จำเป็น ค. ความลาดชันของเชือกกันน้ำเซาะไม่เกิน 1:3 โดยแนวสันเชือกด้านบนต้องอยู่ที่แนวกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองที่ดิน สำหรับบริเวณลำน้ำที่แคบหรืออาจเป็น อันตรายต่อการเดินเรือ เชือกต้องมีลักษณะตั้งตรงและไม่มีความลาดชันยื่นออกมา 6) คานเรือ แนวรางรองรับเรือต้องยาวยื่นจากฝั่งเพียงพอที่จะชักลากเรือขนาดใหญ่ที่สุดที่คานเรื่อนั้นจะสามารถรับซ่อมทำได้ในเวลาน้ำลงต่ำสุด 7) โรงสูบน้ำ ก. โรงที่ติดตั้งเครื่องสูบน้ำ ต้องอยู่บนฝั่งหรืออยู่ใกล้ฝั่งมากที่สุด ข. การต่อท่อสูบน้ำ เมื่อต่อเชื่อมกับเครื่องสูบน้ำแล้วต้องวางขนานกับแนวเสาของโรงสูบน้ำจนถึงพื้นดิน แล้วจึงวางนอนไปตามแนวพื้นดินใต้น้ำ และปลายท่อต้องอยู่ต่ำกว่าระดับน้ำลงต่ำสุดไม่น้อยกว่า 1 เมตร ข้อ 5 เจ้าท่าอนุญาตให้ปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่งลำล้าแม่น้ำที่ไม่มีลักษณะตามข้อกำหนดในข้อ 4 เป็นการเฉพาะรายได้ และเมื่อเจ้าท่าได้อนุญาตแล้ว ให้ประกาศลักษณะของอาคารหรือลักษณะของการล่งลำล้าแม่น้ำนั้นในราชกิจจานุเบกษาและให้ถือเป็นหลักเกณฑ์ในการอนุญาตต่อไปได้ ข้อ 6 อาคารและการล่งลำล้าแม่น้ำ นอกจากที่กำหนดไว้ในข้อ 4 และข้อ 5 จะอนุญาตไม่ได้ เว้นแต่เป็นของทางราชการหรือรัฐวิสาหกิจและปลูกสร้างขึ้นเพื่อประโยชน์ของทางราชการ ข้อ 7 หลักเกณฑ์ในการพิจารณาอนุญาตให้ปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่งลำล้าแม่น้ำมีดังต่อไปนี้ (1) ลักษณะหรือสภาพของอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่งลำล้าแม่น้ำต้องไม่เป็นอันตรายต่อการ เดินเรือ หรือทำให้ทางน้ำเปลี่ยนแปลงไป หรือก่อให้เกิดผลกระทบต่สิ่งแวดล้อม (2) อาคารหรือสิ่งอื่นใดล่งลำล้าแม่น้ำที่จะอนุญาตให้ปลูกสร้างได้ ต้องมีลักษณะของ อาคารและการล่งลำล้าที่พึงอนุญาตได้ตามข้อ 4 และข้อ 5 (3) อาคารหรือสิ่งอื่นใดล่งลำล้าแม่น้ำที่จะอนุญาตให้ปลูกสร้างได้ ต้องไม่อยู่ในเขตพื้นที่			

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

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.13 พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562	<p>มาตรา 22 การเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคล ให้เก็บรวบรวมได้เท่าที่จำเป็นภายใต้วัตถุประสงค์อันชอบด้วยกฎหมายของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>มาตรา 23 ในการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคล ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลจะต้องแจ้งให้เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลทราบก่อน หรือในขณะเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลถึงรายละเอียด ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) วัตถุประสงค์ของการเก็บรวบรวมเพื่อนำข้อมูลส่วนบุคคลไปใช้ หรือเปิดเผยซึ่งรวมถึงวัตถุประสงค์ตามที่มาตรา 25 ให้อำนาจในการเก็บรวบรวมได้โดยไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(2) แจ้งให้ทราบถึงกรณีที่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ต้องให้ข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อปฏิบัติตามกฎหมาย หรือสัญญา หรือมีความจำเป็นต้องให้ข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อเข้าทำสัญญา รวมทั้งแจ้งถึงผลกระทบที่เป็นไปได้จากการไม่ให้ข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(3) ข้อมูลส่วนบุคคลที่จะมีการเก็บรวบรวมและระยะเวลาในการเก็บรวบรวมไว้ ทั้งนี้ ในกรณีที่ไม่สามารถกำหนดระยะเวลาดังกล่าวได้ชัดเจน ให้กำหนดระยะเวลาที่อาจคาดหมายได้ตามมาตรฐานของการเก็บรวบรวม</p> <p>(4) ประเภทของบุคคลหรือหน่วยงานซึ่งข้อมูลส่วนบุคคลที่เก็บรวบรวมอาจจะถูกเปิดเผย</p> <p>(5) ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล สถานที่ติดต่อ และวิธีการติดต่อในกรณีที่มีตัวแทน หรือเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ให้แจ้งข้อมูล สถานที่ติดต่อ และวิธีการติดต่อของตัวแทน หรือเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลด้วย</p> <p>มาตรา 24 ห้ามมิให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลทำการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลโดยไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล เว้นแต่</p> <p>(1) เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่เกี่ยวกับการจัดทำเอกสารประวัติศาสตร์ หรือจดเอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ เพื่อประโยชน์สาธารณะ หรือที่เกี่ยวกับการศึกษาวิจัย หรือสถิติ ซึ่งได้จัดให้มีมาตรการปกป้องที่เหมาะสม เพื่อคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ทั้งนี้ ตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด</p> <p>(2) เพื่อป้องกันหรือระงับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรือสุขภาพของบุคคล</p> <p>(3) เป็นการจำเป็นเพื่อการปฏิบัติตามสัญญา ซึ่งเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลเป็นคู่สัญญา หรือ เพื่อใช้ในการดำเนินการตามคำขอของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลก่อนทำสัญญานั้น</p> <p>(4) เป็นการจำเป็นเพื่อการปฏิบัติหน้าที่ในการดำเนินการกิจเพื่อประโยชน์สาธารณะของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล หรือปฏิบัติหน้าที่ในการใช้อำนาจรัฐที่ได้มอบให้แก่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล</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>	●	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) การใช้หรือการเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลต้องกระทำโดยเร่งด่วนตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งได้จัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อคุ้มครองประโยชน์ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(4) เมื่อผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลเป็นผู้ซึ่งล่วงรู้หรือได้มาซึ่งข้อมูลส่วนบุคคลจากเจ้าหน้าที่ หรือจากการประกอบอาชีพ หรือวิชาชีพ และต้องรักษาวัตถุประสงค์ใหม่ หรือรายละเอียดบางประการ ตามมาตรา 23 ไว้เป็นความลับตามที่กฎหมายกำหนด</p> <p>การแจ้งรายละเอียดตามวรรคสอง ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล ต้องแจ้งให้เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลทราบภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่เก็บรวบรวมตามมาตรานี้ เว้นแต่กรณีที่น่าข้อมูลส่วนบุคคลไปใช้เพื่อการติดต่อกับเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ต้องแจ้งในการติดต่อกับครั้งแรก และกรณีที่ให้นำข้อมูลส่วนบุคคลไปเปิดเผย ต้องแจ้งก่อนที่จะนำข้อมูลส่วนบุคคลไปเปิดเผยเป็นครั้งแรก</p> <p>มาตรา 26 ห้ามมิให้เก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลเกี่ยวกับเชื้อชาติ เผ่าพันธุ์ ความคิดเห็นทางการเมือง ความเชื่อในลัทธิ ศาสนา หรือปรัชญา พฤติกรรมทางเพศ ประวัติอาชญากรรม ข้อมูลสุขภาพ ความพิการ ข้อมูลสหภาพแรงงาน ข้อมูลพันธุกรรม ข้อมูลชีวภาพ หรือข้อมูลอื่นใด ซึ่งกระทบต่อเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลในทำนองเดียวกันตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด โดยไม่ได้รับความยินยอมโดยชัดแจ้งจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล เว้นแต่</p> <p>(1) เพื่อป้องกันหรือระงับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรือสุขภาพของบุคคล ซึ่งเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลไม่สามารถให้ความยินยอมได้ ไม่ว่าด้วยเหตุใดก็ตาม</p> <p>(2) เป็นการดำเนินกิจกรรมโดยชอบด้วยกฎหมายที่มีการคุ้มครองที่เหมาะสมของมูลนิธิ สมาคม หรือองค์กรที่ไม่แสวงหากำไรที่มีวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการเมือง ศาสนา ปรัชญา หรือสหภาพแรงงาน ให้แก่สมาชิก ผู้ซึ่งเคยเป็นสมาชิกหรือผู้ซึ่งมีการติดต่ออย่างสม่ำเสมอกับมูลนิธิ สมาคม หรือองค์กรที่ไม่แสวงหากำไรตามวัตถุประสงค์ดังกล่าว โดยไม่ได้เปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้นออกไปภายนอกมูลนิธิ สมาคม หรือองค์กรที่ไม่แสวงหากำไรนั้น</p> <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 หรือระบบและการให้บริการด้านสังคมสงเคราะห์ ทั้งนี้ ในกรณีที่ไม่ใช่การปฏิบัติตามกฎหมาย และข้อมูลส่วนบุคคลนั้นไว้เป็นความลับตามกฎหมาย ต้องเป็นการปฏิบัติตามสัญญาระหว่างเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลกับผู้ประกอบวิชาชีพทางการแพทย์</p> <p>(ข) ประโยชน์สาธารณะด้านการสาธารณสุข เช่น การป้องกันด้านสุขภาพจากโรคติดต่ออันตราย หรือโรคระบาดที่อาจติดต่อหรือแพร่เข้ามาในราชอาณาจักร หรือการควบคุมมาตรฐานหรือคุณภาพของยา เวชภัณฑ์ หรือเครื่องมือแพทย์ ซึ่งได้จัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมและเจาะจงเพื่อคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล โดยเฉพาะการรักษาความลับของข้อมูลส่วนบุคคลตามหน้าที่ หรือตามจริยธรรมแห่งวิชาชีพ</p> <p>(ค) การคุ้มครองแรงงาน การประกันสังคม หลักประกันสุขภาพแห่งชาติ สวัสดิการเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้มีสิทธิตามกฎหมาย การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ หรือการคุ้มครองทางสังคม ซึ่งการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลเป็น สิ่งจำเป็นในการปฏิบัติตามสิทธิหรือหน้าที่ของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล หรือเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล โดยได้จัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐาน และประโยชน์ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>(ง) การศึกษาวิจัยทางวิทยาศาสตร์ ประวัติศาสตร์ หรือสถิติ หรือประโยชน์สาธารณะอื่น ทั้งนี้ ต้องกระทำเพื่อให้บรรลุ วัตถุประสงค์ดังกล่าวเพียงเท่าที่จำเป็นเท่านั้น และได้จัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐานและประโยชน์ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด</p> <p>(จ) ประโยชน์สาธารณะที่สำคัญ โดยได้จัดให้มีมาตรการที่เหมาะสม เพื่อคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐานและประโยชน์ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</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>มาตรา 27 ห้ามมิให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล โดยไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล เว้นแต่เป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่เก็บรวบรวมได้โดยได้รับยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอมตามมาตรา 24 หรือ มาตรา 26 บุคคลหรือนิติบุคคลที่ได้รับข้อมูลส่วนบุคคลมาจากการเปิดเผยตามวรรคหนึ่ง จะต้องไม่ใช่หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล เพื่อวัตถุประสงค์อื่นนอกเหนือจากวัตถุประสงค์ที่ได้แจ้งไว้กับผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลในการขอรับข้อมูลส่วนบุคคลนั้น</p> <p>ในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอมตามวรรคหนึ่ง ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องบันทึกการใช้หรือเปิดเผยนั้นไว้ในรายการตามมาตรา 39</p> <p>มาตรา 30 เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิขอเข้าถึง และขอรับสำเนาข้อมูลส่วนบุคคลที่เกี่ยวกับตน ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล หรือขอให้เปิดเผยถึงการได้มาซึ่งข้อมูลส่วนบุคคลดังกล่าวที่ตนไม่ได้ให้ความยินยอม</p> <p>ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องปฏิบัติตามคำขอวรรคหนึ่ง จะปฏิเสธคำขอได้เฉพาะในกรณีที่เป็นการปฏิเสธตามกฎหมายหรือคำสั่งศาล และการเข้าถึงและขอรับสำเนาข้อมูลส่วนบุคคลนั้น จะส่งผลกระทบต่อความเสียหายต่อสิทธิและเสรีภาพของบุคคลอื่น ในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลปฏิเสธคำขอตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลบันทึกการปฏิเสธคำขอดังกล่าวพร้อมด้วยเหตุผลไว้ในรายการตามมาตรา 39</p> <p>เมื่อเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีคำขอตามวรรคหนึ่ง และเป็นกรณีที่ไม้อาจปฏิเสธคำขอได้ตามวรรคสอง ให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลดำเนินการตามคำขอโดยไม่ชักช้า แต่ต้องไม่เกินสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำขอ</p> <p>คณะกรรมการอาจกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการเข้าถึง และการขอรับสำเนาตามวรรคหนึ่ง รวมทั้งการขยายระยะเวลาตามวรรคสี่หรือหลักเกณฑ์อื่นตามความเหมาะสมก็ได้</p> <p>มาตรา 31 เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิขอรับข้อมูลส่วนบุคคลที่เกี่ยวกับตน จากผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลได้ ในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลได้ทำให้ข้อมูลส่วนบุคคลนั้นอยู่ในแบบที่สามารถอ่านหรือใช้งานโดยทั่วไปได้ด้วยเครื่องมือ หรืออุปกรณ์ที่ทำงานได้โดยอัตโนมัติและสามารถใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลได้ด้วยวิธีการอัตโนมัติ รวมทั้งสิทธิ 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 เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิพดด้ำนการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลที่เกี่ยวกับตนเมื่อใดก็ได้ดังต่อไปนี้</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 32 เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิพดคัดค้านการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลที่เกี่ยวกับตนเมื่อใดก็ได้ดังต่อไปนี้</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 (2) กรณีที่เป็นการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการตลาดแบบตรง</p> <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) และผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลไม่อาจปฏิเสธค่าขอตามมาตรา 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>			

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1.11 พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 (ต่อ)	<p>มาตรา 34 เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิขอให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลระงับการใช้ข้อมูลส่วนบุคคลได้ ในกรณีดังต่อไปนี้</p> <p>(1) เมื่อผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลอยู่ในระหว่างการตรวจสอบตามที่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลร้องขอให้ดำเนินการตามมาตรา 36</p> <p>(2) เมื่อเป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่ต้องลบหรือทำลายตามมาตรา 33 (4) แต่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลขอให้ระงับการใช้แทน</p> <p>(3) เมื่อข้อมูลส่วนบุคคลหมดความจำเป็นในการเก็บรักษาไว้ตามวัตถุประสงค์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคล แต่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีความจำเป็นต้องขอให้เก็บรักษาไว้เพื่อใช้ในการก่อตั้งสิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย การปฏิบัติตาม หรือการใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย 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> <p>มาตรา 36 ในกรณีที่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลร้องขอให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลดำเนินการตามมาตรา 35 หากผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลไม่ดำเนินการตามคำร้องขอ ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องบันทึกคำร้องขอของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลพร้อมด้วยเหตุผลไว้ในรายการตามมาตรา 39</p>			
2. ข้อบังคับ / หลักเกณฑ์ 2.1 ข้อบังคับการประปานครหลวง ฉบับที่ 90	<p>ข้อบังคับการประปานครหลวง ฉบับที่ 90 ว่าด้วยการขออนุญาต การอนุญาต และเงื่อนไขในการอนุญาต เพื่อชักน้ำหรือวิดน้ำหรือเดินเรือในคลองรับน้ำ หรือปลูกสร้างสิ่งก่อสร้างในบริเวณหรือในคลองประปา หรือบริเวณคลองรับน้ำในเขตการประปานครหลวง และจังหวัดปทุมธานี พ.ศ. 2534</p> <p>ข้อ 4 ผู้ใดประสงค์จะขออนุญาตปลูกสร้างลงในเขตคลองประปาหรือคลองน้ำรับน้ำ จะต้องยื่นคำขอตามแบบที่กำหนดต่อการประปานครหลวง พร้อมด้วยหลักฐานประกอบการขออนุญาต ตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้</p> <p>1) ต้องยื่นแบบแปลนและรายการคำนวณ สิ่งก่อสร้างที่จะขอปลูกสร้างจำนวน 5 ชุด</p> <p>ในกรณีขออนุญาตสร้างสะพานข้ามคลองประปา สะพานที่จะขอปลูกสร้างจะต้องเป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก (Reinforced Concrete) หรือคอนกรีตอัดแรง (Prestressed Concrete) มีผิวจราจรกว้างไม่น้อยกว่า 6 เมตร มีทางเดินเท้ากว้างไม่น้อยกว่าข้างละ 1.00 เมตร และมีระดับท้องคานไม่ต่ำกว่าระดับ +37.30 เมตร การออกแบบสะพานต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดมาตรฐานสะพานบนทางหลวง (Standard Specifications for Highway Bridges) ที่ออกใช้ฉบับล่าสุดของ AASHTO (AMERICAN ASSOCIATION OF STATE HIGHWAY AND TRANSPORTATION OFFICIALS) สะพานต้องรับน้ำหนักมาตรฐานชนิด HS 20-44 และจะไม่มีตอม่อในคลองประปาได้ไม่เกิน 2 ต้น</p>	●	เนื่องจากโครงการมีการก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามคลองประปามหาสวัสดิ์ (กม.4+600 ถึง กม. 5+475) ซึ่งอยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 3 ปัจจุบันได้ดำเนินการขออนุญาตก่อสร้าง และได้รับอนุญาตจากการประปานครหลวง ให้ดำเนินการก่อสร้างแล้ว จึงถือว่ามีปฏิบัติตาม	ภาคผนวก ง

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

●

ปฏิบัติ

○

ไม่ปฏิบัติ

◐



ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖

ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกฎหมาย	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
3. เงื่อนไขประกอบสัญญาโครงการทางหลวง	<p>1) กฎหมายที่จะต้องปฏิบัติ : ผู้รับเหมาจะต้องรับรู้เรื่องกฎหมายกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ และข้อปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในแต่ละด้านอยู่เสมอตลอดระยะเวลาของการก่อสร้างทั้งนี้ให้มีความหมายรวมถึงความรู้และมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อนักงานภายใต้การควบคุมด้วย</p> <p>2) การทำบริเวณก่อสร้างให้เรียบร้อย : ผู้รับเหมาจะต้องรักษาบริเวณสถานที่ปฏิบัติงาน รวมทั้งโรงงานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกในการทำงานของผู้รับจ้าง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือของผู้รับจ้างช่วงให้อยู่ในความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพในการใช้งานตลอดระยะเวลาการจ้าง และเมื่อทำงานเสร็จสิ้นแล้ว จะต้องขนย้ายบรรดาเครื่องใช้ในการทำงานจ้าง รวมทั้งวัสดุขยะมูลฝอยและสิ่งก่อสร้างชั่วคราวต่างๆ (ถ้ามี) ทั้งจะต้องกลบเกลื่อนพื้นดินให้เรียบร้อย เพื่อให้บริเวณทั้งหมดอยู่ในสภาพที่สะอาดและใช้งานได้ทันที</p> <p>3) มาตรฐานฝีมือช่าง : ผู้รับเหมาจะต้องมีและใช้ผู้ผ่านการทดสอบมาตรฐานฝีมือช่าง จากคณะกรรมการกำหนดมาตรฐานและทดสอบฝีมือแรงงาน หรือผู้มีวุฒิระดับ ปวช. ปวส. และปวท. หรือเทียบเท่าจากสถาบันการศึกษาที่ ก.พ. รับรองให้เข้ารับราชการได้ในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 10 ของแต่ละสาขาช่างแต่ละต้องมีช่างจำนวน อย่างน้อย 1 คน ในแต่ละสาขาช่างดังต่อไปนี้</p> <div><div>(1) ช่างไม้ (ก่อสร้าง)</div><div>(2) ช่างโยธา</div><div>(3) ช่างเชื่อมไฟฟ้าหรือแก๊ส</div><div>(4) ช่างเหล็กเสริมคอนกรีต</div></div> <p>4) การก่อสร้างสะพานและท่ออุโมงค์: จะต้องจัดหา จัดทำ และติดตั้งป้ายเครื่องหมายและสัญญาณจราจรชั่วคราวตามมาตรฐานของกรมทางหลวง และตามแนวทางปฏิบัติการติดตั้งเครื่องหมายและสัญญาณ สำหรับการจัดซ่อมถนนและงานสาธารณูปโภคของส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ ซึ่งคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติกำหนดไว้ เพื่อให้ความสะดวกและความปลอดภัยต่อการสัญจรของยานพาหนะและคนเดินเท้าในบริเวณงานก่อสร้าง สำหรับการก่อสร้างสะพานบริเวณที่มีสะพานเดิมอยู่ ก่อนดำเนินการก่อสร้าง ผู้รับเหมาต้องจัดทำสะพานเบี่ยงหรือทางเบี่ยง ซึ่งสามารถรับน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะได้ หรือตามที่ผู้ว่าจ้างกำหนดตามความจำเป็น พร้อมทั้งต้องตรวจสอบดูแลบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพดี แข็งแรง และปลอดภัยตลอดระยะเวลาที่ใช้งานอยู่ สำหรับสะพานเดิมส่วนที่เป็นไม้ หรือส่วนที่เป็นเหล็ก ผู้รับเหมาจะต้องจัดการรื้อถอนออกนำส่งมอบให้กับเจ้าหน้าที่ของผู้ว่าจ้าง ณ ที่ซึ่งผู้ว่าจ้างกำหนด</p> <p>การรื้อต่อม่อสะพานซึ่งเป็นไม้ตลอด ให้ใช้วิธีตัดเสาเสมอระดับดิน ถ้าเป็นไม้ต่อคอนกรีตให้ถอนส่วนที่เป็นไม้ออก สำหรับส่วนที่เป็นคอนกรีตของสะพานเดิมทั้งหมดที่มีใช้ส่วนประกอบโครงสร้างใหม่ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดการรื้อออกให้เป็นสมบัติของผู้รับเหมา ส่วนสะพานเบี่ยงหรือทางเบี่ยงซึ่งผู้รับเหมาจัดสร้างขึ้น ผู้รับเหมาต้องเป็นฝ่ายรื้อออกเป็นสมบัติของผู้รับเหมาเมื่อได้ทำการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดการจราจรแล้ว</p> <p>6) ข้อกำหนดพิเศษ :</p> <div><div>6.1 การบริหารการก่อสร้าง</div><div><div>(1) ผู้รับเหมาต้องจัดให้มีวิศวกรสนามประจำอยู่หน้างานในสนามตลอดเวลา ทำหน้าที่บริหารการก่อสร้างจัดทำ</div><div>- แผนดำเนินการก่อสร้างในแต่ละขั้นตอน และควบคุมกำกับดูแลการก่อสร้างให้เป็นไปตามแผน ซึ่งอย่างน้อยจะต้องมีรายละเอียดที่เกี่ยวข้องและกำหนดจุดที่เป็นทางเข้า-ออก ของรถขนส่งวัสดุไว้ด้วย</div><div>- แผนการดำเนินการก่อสร้างของผู้รับเหมาต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้จัดการโครงการของผู้ว่าจ้างก่อนลงมือดำเนินการ</div><div>(2) ผู้รับเหมาต้องป้องกันเศษดินหรือลูกรังหรือวัสดุอื่น เปรอะเปื้อนผิวจราจรสาธารณะที่เปิดการจราจรอยู่</div><div>- รถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง เมื่อออกจากแหล่งวัสดุขึ้นสู่ทางสาธารณะ จะต้องไม่มีเศษดิน ลูกรัง ตัดล้อรถบรรทุกที่จะทำให้ทางสาธารณะเปรอะเปื้อน</div><div>- ทางเข้า-ออก ระหว่างคันทางที่กำลังก่อสร้างและคันทางที่เปิดการจราจรจะต้องมีการป้องกันไม่ให้เศษดิน ลูกรัง ตัดล้อรถบรรทุกที่จะทำให้ผิวจราจรเปรอะเปื้อน โดยผู้รับเหมาต้องจัดให้ผู้รับผิดชอบคอยควบคุมไม่ให้คันทางที่เปิดการจราจรอยู่เปรอะเปื้อน</div></div></div> <div><div>●</div></div> <div><p>กิจกรรมการก่อสร้างโครงการที่ผ่านมา ในระยะก่อสร้างโครงการกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ และข้อปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในแต่ละด้านรวมทั้งมีการจัดการที่פקคนงาน และสาธารณูปโภคของคนงานก่อสร้างอย่างเหมาะสม และถูกหลักสุขาภิบาล รวมถึงมีการจัดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายให้แก่คนงานก่อสร้างอย่างเพียงพอนอกจากนี้ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีวิศวกรสนามประจำอยู่บริเวณหน้างานในสนามตลอดเวลา เพื่อควบคุมและบริหารงานก่อสร้างให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด สำหรับรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง และรถบรรทุกดินได้มีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกให้เป็นไปตามพิกัดที่กฎหมายกำหนดรวมทั้ง ได้มีการควบคุมให้รถบรรทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง มีการปกคลุมกระบะบรรทุกอย่างมิดชิดเพื่อป้องกันเศษวัสดุร่วงหล่น สำหรับการจัดทำป้ายจราจรระหว่างก่อสร้าง ได้มีการจัดทำป้ายจราจรตามมาตรฐานของกรมทางหลวง รวมทั้งส่งมอบให้ผู้จัดการโครงการตรวจสอบก่อนติดตั้งในบริเวณต่างๆ โดยป้ายสัญญาณจราจรและป้ายเตือนต่างๆ ติดตั้งไว้ในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน และมีการติดตั้งป้ายไฟกระพริบบริเวณที่ล่อแหลมต่อการเกิดอุบัติเหตุในเวลากลางคืน เช่น บริเวณทางแยกต่างๆ สำหรับบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างได้มีการจัดระบบแผนผังให้เหมาะสมและมีความเป็นระเบียบเรียบร้อย รวมทั้งมีการจัดพื้นที่เก็บกองวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างอย่างเป็นระเบียบ ไม่กีดขวางการสัญจร</p></div> <div><div><p>คนงานสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล</p><p>สถานที่นำหนักรถบรรทุก</p></div></div>			

●

กิจกรรมการก่อสร้างโครงการที่ผ่านมา ในระยะก่อสร้างโครงการกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ และข้อปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในแต่ละด้านรวมทั้งมีการจัดการที่พนักงาน และสาธารณูปโภคของคณงานก่อสร้างอย่างเหมาะสม และถูกหลักสุขาภิบาล รวมถึงมีการจัดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายให้แก่คณงานก่อสร้างอย่างเพียงพอนอกจากนี้ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีวิศวกรสนามประจำอยู่บริเวณหน้างานในสนามตลอดเวลา เพื่อควบคุมและบริหารงานก่อสร้างให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด สำหรับรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง และรถบรรทุกดินได้มีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกทุกให้เป็นไปตามพิกัดที่กฎหมายกำหนดรวมทั้ง ได้มีการควบคุมให้รถบรรทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง มีการปกคลุมกระบะบรรทุกอย่างมิดชิดเพื่อป้องกันเศษวัสดุร่วงหล่น สำหรับการจัดทำป้ายจราจรระหว่างก่อสร้าง ได้มีการจัดทำป้ายจราจรตามมาตรฐานของกรมทางหลวง รวมทั้งส่งมอบให้ผู้จัดการโครงการตรวจสอบก่อนติดตั้งในบริเวณต่างๆ โดยป้ายสัญญาณจราจรและป้ายเตือนต่างๆ ติดตั้งไว้ในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน และมีการติดตั้งป้ายไฟกระพริบบริเวณที่ล่อแหลมต่อการเกิดอุบัติเหตุในเวลากลางคืน เช่น บริเวณทางแยกต่างๆ สำหรับบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างได้มีการจัดระบบแผนผังให้เหมาะสมและมีความเป็นระเบียบเรียบร้อย รวมทั้งมีการจัดพื้นที่เก็บกองวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างอย่างเป็นระเบียบ ไม่กีดขวางการสัญจร



คณงานสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล



สถานที่น้ำหนักรถบรรทุก

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

●

○

●

⊗

⊖

ปฏิบัติ

ไม่ปฏิบัติ

ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

ไม่สามารถประเมินผลได้

ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-1 การทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)				
ข้อกำหนด	สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	การปฏิบัติตามกฎหมาย	รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
3. เงื่อนไขประกอบสัญญาโครงการทางหลวง (ต่อ)	(3) ผู้รับเหมาดำเนินการควบคุมคุณภาพการก่อสร้างให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด (4) วัสดุประเภท Soil Aggregate (หมายรวมถึงหินคลุกด้วย) ผู้รับเหมาจะต้องทำการ Stock Pile และตรวจสอบคุณภาพก่อน ผู้ว่าจ้างจะแต่งตั้งผู้ควบคุมงานให้ทำหน้าที่ควบคุมการ Stock Pile โดยเฉพาะ (5) ผู้ว่าจ้างจะแต่งตั้งผู้ควบคุมงานไปประจำที่โรงงานผสมคอนกรีต หรือโรงงานผสมแอสฟัลต์คอนกรีต หรือโรงงานผสม Soil Cement เพื่อควบคุมการทำงานของโรงงานให้มีความถูกต้องสม่ำเสมอ 6.2 การบริหารการจราจร (1) ผู้รับเหมาจะต้องจัดทำแผนการติดตั้งป้ายจราจรระหว่างก่อสร้าง ให้ผู้จัดการโครงการของผู้ว่าจ้างเห็นชอบก่อนการดำเนินการก่อสร้าง และผู้รับเหมาต้องจัดให้มีผู้รับผิดชอบ คอยตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนของป้ายจราจรตลอดเวลาจนกว่าโครงการจะแล้วเสร็จ (2) ป้ายจราจรอยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างน้อยจะต้องเป็นไปตามคู่มือเครื่องหมายควบคุมการจราจรในงานก่อสร้าง บูรณะและบำรุงรักษาทางหลวง ฉบับปี พ.ศ.2545 และต้องมองเห็นได้ชัดเจนตลอดเวลาทั้งกลางวันและกลางคืน กรณีต้องการความปลอดภัยเป็นพิเศษในบริเวณล่อแหลมต่อการเกิดอุบัติเหตุในเวลากลางคืน ผู้รับเหมาต้องติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างด้วย			

บทที่ 4

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน
และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 4

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

กรมทางหลวงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เทสโก้ จำกัด และ บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี และจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ โดยรายงานดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบก และอากาศในการประชุมครั้งที่ 24/2559 เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ.2559 และได้เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ ในการประชุมครั้งที่ 4/2559 เมื่อวันที่ 21 กันยายน พ.ศ.2559 โดยมีเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบรายงานฯ ซึ่งระบุให้กรมทางหลวงยึดถือปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ รวมทั้งให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ให้ความเห็นเพิ่มเติมอย่างเคร่งครัด

ปัจจุบัน (มีนาคม พ.ศ.2567) แนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ได้แบ่งงานก่อสร้างงานโยธาส่งออกเป็น 23 ตอน และได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ รวม 17 ตอน และได้มีการลงนามในสัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงาน และบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) เพื่อก่อสร้างระบบ ดังนั้นในการดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่กรมทางหลวงได้ว่าจ้าง บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบในครั้งนี้ จึงเป็นการติดตามตรวจสอบในระยะก่อสร้างโครงการ ซึ่งประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง ดังรายละเอียดวิธีการดังต่อไปนี้

4.1 เกณฑ์การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัทที่ปรึกษามีหลักเกณฑ์ในการประเมินผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการพัฒนาและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม แสดงดังตารางที่ 4.1-1

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

4.2 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (กม.0+000 ถึง กม.96+410) ต้องปฏิบัติตามใน ระยะก่อสร้างมีทั้งสิ้น **18 ปีจจัย รวม 134 มาตรการ**

โดยในระหว่างที่ผ่านมา กรมทางหลวงได้ดำเนินการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ได้แก่ บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลซิส เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการ ซึ่งประกอบด้วย ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 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) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) จ.กาญจนบุรี พบว่า สถานะของงานก่อสร้างโครงการในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2566 ประกอบด้วย

งานโยธา (งานก่อสร้างถนนและสะพาน) : กิจกรรมการก่อสร้างระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2565 ถึงกุมภาพันธ์ พ.ศ.2566 ประกอบด้วย โครงการก่อสร้างจำนวน 16 ตอน ได้แก่ โครงการฯ ตอน 1-ตอน5, ตอน 7-ตอน 13, ตอน 16-และ ตอน 19 โดยมีโครงการที่ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ณ วันที่ 25 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2566 รวม 12 ตอน ได้แก่ โครงการฯ ตอน 5, 6, 8, 10, 14, 15, 17, 18, 20, 21, 22, และ 23

โครงการ O & M : อยู่ระหว่างกิจกรรมการปักเสาไฟฟ้าคอนกรีต และติดตั้งรางเคเบิลเทรย์ ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 5, 6, 8, 10, 14, 15, 17, 18, 20, 21, 22 และ 23 และก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทาง 1, 3, 4, 5, 6, 7 และ 8

สำหรับผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2565 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2566 พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ครบถ้วน โดยสามารถสรุปมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ ได้ดังนี้

1) ไม่มีการติดตั้ง Metal Sheet เพื่อลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ และเสียง

เนื่องจากในระยะก่อสร้างโครงการ มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ และระดับเสียง ได้แก่ การใช้ผ้าใบปิดคลุมวัสดุก่อสร้างที่สามารถฟุ้งกระจายได้ให้มิดชิดขณะขนส่งด้วยรถบรรทุก การตรวจสอบอุปกรณ์/เครื่องจักร 1 ครั้ง/สัปดาห์ การติดตั้ง Concrete Barrier พร้อมติดตั้งผ้าใบความสูง 2 เมตร การฉีดพรมน้ำในพื้นที่ก่อสร้าง วันละ 3 ครั้ง การล้างทำความสะอาดถนนสาธารณะบริเวณที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง และดำเนินการลดผลกระทบด้านเสียง โดยหลีกเลี่ยงการใช้เครื่องจักรกลที่มีเสียงดังหลายๆ เครื่องพร้อมกันบนพื้นที่เดียวกัน มีกิจกรรมก่อสร้างเฉพาะเวลากลางวัน กำหนดให้มีการตรวจสอบเครื่องจักรและอุปกรณ์เป็นประจำอย่างสม่ำเสมอ จำกัดความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ในโครงการไม่ให้เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด และเมื่อพิจารณาจากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ และระดับเสียง บริเวณหมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชีขาก วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านจันทรวงศ์ และวัดสำนักคร้อ พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าคุณภาพอากาศ และระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน รวมทั้งมีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และไม่พบข้อร้องเรียนด้านฝุ่นละอองและเสียงดัง จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้ง Metal Sheet ตามที่มาตรการกำหนด

2) ไม่มีการจัดสร้าง Sheet Pile ล้อมรอบเสา/ตอม่อ เพื่อป้องกันการพังกระจายของดินตะกอน / เศษวัสดุ ก่อสร้าง แพร่กระจายไปในลำน้ำ

กิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 4, 10, 14, 15, 16 และ 25 มีกิจกรรมการตอกเสาเข็มในลำน้ำที่มีความกว้างประมาณ 10-15 เมตร ผู้รับเหมาก่อสร้างจึงได้เลือกวิธีการถมดิน เพื่อนำเครื่องจักรเข้าไปตอกเสาเข็ม และได้มีการวางท่อระบายน้ำชั่วคราว เพื่อให้สามารถระบายน้ำได้ตามปกติ ส่วนกิจกรรมการก่อสร้างเสาตอม่อในลำน้ำในพื้นที่โครงการฯ ตอน 6 ไม่สามารถติดตั้ง Sheet Pile ล้อมรอบเสาตอม่อที่อยู่ในลำน้ำได้ เนื่องจากระดับน้ำบริเวณเสาตอม่อมีความลึกมาก ผู้รับเหมาก่อสร้างจึงได้เลือกใช้วิธีการก่อสร้างเสาเข็มแบบกด ซึ่งสามารถลดการพังกระจายของดินตะกอนทดแทนการติดตั้ง Sheet Pile ล้อมรอบเสาตอม่อสะพานในลำน้ำ ส่วนบริเวณริมลำน้ำได้ติดตั้ง Sheet Pile กันบริเวณลำน้ำที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง เพื่อเป็นแนวป้องกันการชะล้างของตะกอนดินลงไปใต้ม่านนครชัยศรี เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินพบว่า ปริมาณตะกอนแขวนลอยทั้งหมดมีค่าต่ำกว่าผลการตรวจวัดระยะก่อนการก่อสร้าง แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมของโครงการฯ ไม่ส่งผลต่อการพังกระจายของตะกอนดิน

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการฯ ระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ. 2566 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 ที่เสนอไว้ในรายงานฉบับนี้ ประกอบด้วย กิจกรรมการก่อสร้างงานโยธา จำนวน 9 ตอน ได้แก่ โครงการฯ ตอน 1, 2, 3, 4, 9, 11, 12, 16, 19 และโครงการ O&M ซึ่งมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.2-1 (สำหรับสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในแต่ละปัจจัยสิ่งแวดล้อม แสดงดังตารางที่ 4.2-2 ส่วนรายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการแต่ละตอน แสดงไว้ในตารางที่ 4.2-3)

ตารางที่ 4.2-1										
สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม										
ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี									
	ตอน 1	ตอน 2	ตอน 3	ตอน 4	ตอน 9	ตอน 11	ตอน 12	ตอน 16	ตอน 19	O&M
ปฏิบัติตามมาตรการครบถ้วน	96	104	106	104	99	98	102	104	104	96
ปฏิบัติตามมาตรการไม่ครบถ้วน	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1
ไม่ได้ปฏิบัติ	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
ไม่สามารถประเมินผลได้	17	23	22	24	16	17	25	23	23	15
ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	18	3	3	3	16	16	4	4	4	20
รวม	134	134	134	134	134	134	134	134	134	134

หมายเหตุ : ตอน 1 = โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 1 (กม.0+000 ถึง กม.0+400) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด

ตอน 2 = โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 2 (กม.0+400 ถึง กม.4+100) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด

ตอน 3 = โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 3 (กม.4+100 ถึง กม.9+000) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ธาราวุธ คอนสตรัคชั่น จำกัด

ตอน 4 = โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 4 (กม.9+000 ถึง กม.13+000) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ไทยวัฒน์วิศวกรรมทาง จำกัด

ตอน 9 = โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 9 (กม.29+000 ถึง กม.30+000) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท แพร่ธารังวิทย์ จำกัด

ตอน 11 = โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 11 (กม.35+900 ถึง กม.38+500) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ชัยนันท์ค้ำว้ตถุก่อสร้าง (2524) จำกัด

ตอน 12 = โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 12 (กม.38+500 ถึง กม.44+266) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท เอ.เอส. แอสโซซิเอท เอนจิเนียริง (1964) จำกัด



ตอน 16 = โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 16 (กม.55+500 ถึง กม.60+950) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท เชียงใหม่คอนสตรัคชั่น จำกัด

ตอน 19 = โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 19 (กม.70+000 ถึง กม.77+000) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท แสงชัยโชค จำกัด

O&M = การให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (M81) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท บีจีเอสอาร์ 81 จำกัด



ตารางที่ 4.2-2																															
สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง แต่ละปัจจัยสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี																															
ลำดับ	ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการ																													
		ตอน 1 (กม.0+000 ถึง กม.0+400) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด						ตอน 2 (กม.0+400 ถึง กม.4+100) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด						ตอน 3 (กม.4+100 ถึง กม.9+000) ดำเนินการ ก่อสร้างโดย บริษัท ธาราวิญ คอนสตรัคชั่น จำกัด						ตอน 4 (กม.9+000 ถึง กม.13+000) ดำเนินการ ก่อสร้างโดย บริษัท ไทยพัฒนวิศวกรรมทาง จำกัด						ตอน 9 (กม.29+000 ถึง กม.30+000) ดำเนิน การก่อสร้างโดย บริษัท แพร่อารังวิทย์ จำกัด					
		ปฏิบัติ	ปฏิบัติตาม ครบถ้วน	ไม่ปฏิบัติ	ไม่สามารถ ประเมินผล	ไม่เกี่ยวกับ โครงการ	รวม	ปฏิบัติ	ปฏิบัติตาม ครบถ้วน	ไม่ปฏิบัติ	ไม่สามารถ ประเมินผล	ไม่เกี่ยวกับ โครงการ	รวม	ปฏิบัติ	ปฏิบัติตาม ครบถ้วน	ไม่ปฏิบัติ	ไม่สามารถ ประเมินผล	ไม่เกี่ยวกับ โครงการ	รวม	ปฏิบัติ	ปฏิบัติตาม ครบถ้วน	ไม่ปฏิบัติ	ไม่สามารถ ประเมินผล	ไม่เกี่ยวกับ โครงการ	รวม	ปฏิบัติ	ปฏิบัติตาม ครบถ้วน	ไม่ปฏิบัติ	ไม่สามารถ ประเมินผล	ไม่เกี่ยวกับ โครงการ	รวม
1	ทรัพยากรดิน	1	-	-	1	1	3	2	-	-	1	-	3	2	-	-	1	-	3	2	-	-	1	-	3	2	-	-	1	-	3
2	อากาศและบรรยากาศ	8	-	1	3	-	12	8	-	1	3	-	12	9	-	1	2	-	12	8	-	1	3	-	12	9	-	1	2	-	12
3	ระดับเสียง	6	-	1	2	-	9	6	-	1	2	-	9	6	-	1	2	-	9	6	-	1	2	-	9	6	-	1	2	-	9
4	ความสั่นสะเทือน	5	-	-	1	-	6	5	-	-	1	-	6	5	-	-	1	-	6	5	-	-	1	-	6	5	-	-	1	-	6
5	คุณภาพน้ำผิวดิน/นิเวศวิทยาทางน้ำ	5	-	-	-	9	14	9	1	-	3	1	14	10	-	-	3	1	14	10	-	-	3	1	14	5	-	-	-	9	14
6	การคมนาคมขนส่ง/อุบัติเหตุและความปลอดภัย	24	-	-	2	-	26	24	-	-	2	-	26	24	-	-	2	-	26	24	-	-	2	-	26	24	-	-	2	-	26
7	สาธารณสุขโรค	4	-	-	1	-	5	4	-	-	1	-	5	4	-	-	1	-	5	4	-	-	1	-	5	4	-	-	1	-	5
8	การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	2	-	-	-	5	7	4	-	-	3	-	7	4	-	-	3	-	7	4	-	-	3	-	7	2	-	-	-	5	7
9	การเกษตรกรรม	4	-	-	1	-	5	4	-	-	1	-	5	4	-	-	1	-	5	4	-	-	1	-	5	4	-	-	1	-	5
10	การใช้ที่ดิน	5	-	-	1	-	6	5	-	-	1	-	6	5	-	-	1	-	6	5	-	-	1	-	6	5	-	-	1	-	6
11	เศรษฐกิจและสังคม	7	-	-	1	-	8	7	-	-	1	-	8	7	-	-	1	-	8	7	-	-	1	-	8	7	-	-	1	-	8
12	การโยกย้ายและเวนคืน	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	2
13	การสาธารณสุข	3	1	-	-	-	4	3	1	-	-	-	4	3	1	-	-	-	4	3	1	-	-	-	4	3	1	-	-	-	4
14	อาชีพอนามัย	13	-	-	1	-	14	13	-	-	1	-	14	13	-	-	1	-	14	13	-	-	1	-	14	13	-	-	1	-	14
15	การแบ่งแยก	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	2
16	สุขภาพ	3	-	-	-	1	4	3	-	-	-	1	4	3	-	-	-	1	4	3	-	-	-	1	4	3	-	-	-	1	4
17	ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	-	-	-	1	1	2	-	-	-	1	1	2	-	-	-	1	1	2	-	-	-	1	1	2	-	-	-	1	1	2
18	สุนทรียภาพ/ทัศนียภาพ	2	-	-	2	1	5	3	-	-	2	-	5	3	-	-	2	-	5	2	-	-	3	-	5	3	-	-	2	-	5
รวม		96	1	2	17	18	134	104	2	2	23	3	134	106	1	2	22	3	134	104	1	2	24	3	134	99	1	2	16	16	134

ตารางที่ 4.2-2																															
สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง แต่ละปัจจัยสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)																															
ลำดับ	ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการ																													
		ตอน 11 (กม.35+900 ถึง กม.38+500) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ชัยนันท์ทิวาต์อุก่อสร้าง (2524) จำกัด						ตอน 12 (กม.38+500 ถึง กม.44+266) ดำเนินการ ก่อสร้างโดย บริษัท เอ.เอส. แอสโซซิเอท เอนิเนียริง (1964) จำกัด						ตอน 16 (กม.55+500 ถึง กม.60+950) ดำเนินการ ก่อสร้างโดย บริษัท เชียงใหม่คอนสตรัคชั่น จำกัด						ตอน 19 (กม.70+000 ถึง กม.77+000) ดำเนินการ ก่อสร้างโดย บริษัท แสงชัยโชค จำกัด						(O&M) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท บีจีเอสอาร์ 81 จำกัด					
		ปฏิบัติ	ปฏิบัติตาม ครบถ้วน	ไม่ปฏิบัติ	ไม่สามารถ ประเมินผล	ไม่เกี่ยวกับ โครงการ	รวม	ปฏิบัติ	ปฏิบัติตาม ครบถ้วน	ไม่ปฏิบัติ	ไม่สามารถ ประเมินผล	ไม่เกี่ยวกับ โครงการ	รวม	ปฏิบัติ	ปฏิบัติตาม ครบถ้วน	ไม่ปฏิบัติ	ไม่สามารถ ประเมินผล	ไม่เกี่ยวกับ โครงการ	รวม	ปฏิบัติ	ปฏิบัติตาม ครบถ้วน	ไม่ปฏิบัติ	ไม่สามารถ ประเมินผล	ไม่เกี่ยวกับ โครงการ	รวม	ปฏิบัติ	ปฏิบัติตาม ครบถ้วน	ไม่ปฏิบัติ	ไม่สามารถ ประเมินผล	ไม่เกี่ยวกับ โครงการ	รวม
1	ทรัพยากรดิน	1	-	-	1	1	3	-	-	-	2	1	3	1	-	-	1	1	3	1	-	-	1	1	3	2	-	-	1	-	3
2	อากาศและบรรยากาศ	8	-	1	3	-	12	8	-	1	3	-	12	8	-	1	3	-	12	8	-	1	3	-	12	8	-	1	2	1	12
3	ระดับเสียง	6	-	1	2	-	9	6	-	1	2	-	9	6	-	1	2	-	9	6	-	1	2	-	9	7	-	1	1	-	9
4	ความสั่นสะเทือน	5	-	-	1	-	6	5	-	-	1	-	6	5	-	-	1	-	6	5	-	-	1	-	6	6	-	-	-	-	6
5	คุณภาพน้ำผิวดิน/นิเวศวิทยาทางน้ำ	5	-	-	-	9	14	10	-	-	3	1	14	10	-	-	3	1	14	10	-	-	3	1	14	5	-	-	-	9	14
6	การคมนาคมขนส่ง/อุบัติเหตุและความปลอดภัย	24	-	-	2	-	26	24	-	-	2	-	26	24	-	-	2	-	26	24	-	-	2	-	26	24	-	-	2	-	26
7	สาธารณสุข	4	-	-	1	-	5	4	-	-	1	-	5	4	-	-	1	-	5	4	-	-	1	-	5	4	-	-	1	-	5
8	การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	2	-	-	-	5	7	4	-	-	3	-	7	4	-	-	3	-	7	4	-	-	3	-	7	2	-	-	-	5	7
9	การเกษตรกรรม	4	-	-	1	-	5	4	-	-	1	-	5	4	-	-	1	-	5	4	-	-	1	-	5	3	-	-	1	1	5
10	การใช้ที่ดิน	5	-	-	1	-	6	5	-	-	1	-	6	5	-	-	1	-	6	5	-	-	1	-	6	5	-	-	1	-	6
11	เศรษฐกิจและสังคม	7	-	-	1	-	8	7	-	-	1	-	8	7	-	-	1	-	8	7	-	-	1	-	8	7	-	-	1	-	8
12	การโยกย้ายและเวนคืน	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	2
13	การสาธารณสุข	3	1	-	-	-	4	3	1	-	-	-	4	3	1	-	-	-	4	3	1	-	-	-	4	3	1	-	-	-	4
14	อาชีพและรายได้	13	-	-	1	-	14	13	-	-	1	-	14	13	-	-	1	-	14	13	-	-	1	-	14	13	-	-	1	-	14
15	การแบ่งแยก	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	2	1	-	-	-	1	2
16	สุขภาพ	3	-	-	-	1	4	3	-	-	-	1	4	3	-	-	-	1	4	3	-	-	-	1	4	3	-	-	-	1	4
17	ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	1	-	-	1	-	2	-	-	-	1	1	2	-	-	-	1	1	2	-	-	-	1	1	2	-	-	-	1	1	2
18	สุนทรียภาพ/ทัศนียภาพ	3	-	-	2	-	5	2	-	-	3	-	5	3	-	-	2	-	5	3	-	-	2	-	5	1	-	-	3	1	5
รวม		98	1	2	17	16	134	102	1	2	25	4	134	104	1	2	23	4	134	104	1	2	23	4	134	96	1	2	15	20	134

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. ทรัพยากรดิน	1. ปลุกหญ้าคลุมดิน ทนที่บริเวณลาดคันทางที่ก่อสร้างคัน ทางแล้วเสร็จ ให้รากพืชยึดเกาะกับดิน เพื่อป้องกันการล้าง พังทลายของดิน	●	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 9, 11, 16 และ 19 ปัจจุบันได้ ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างลาดคันทางแล้วเสร็จ และปลุก หญ้าคลุมดินบริเวณลาดคันทางแล้วเสร็จ	ไม่มี	 โครงการฯ ตอน 3  โครงการฯ ตอน 4
		⊗	โครงการฯ ตอน 12 และโครงการ O&M ปัจจุบันกิจกรรม ก่อสร้างลาดคันทางยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่ถึงระยะเวลา ดำเนินการปลุกหญ้าคลุมดิน	ไม่มี	
		⊖	โครงการฯ ตอน 1 มีเพียงกิจกรรมก่อสร้างสะพานยกระดับ และปรับปรุงถนนรัตนธิเบศร์ โดยไม่มีการก่อสร้างคันทาง ใหม่เพิ่มเติม จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว	ไม่มี	





* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. ทรัพยากรดิน (ต่อ)	2. หลีกเลี่ยงการเปิดหน้าดินพร้อมกันทั้งหมด แต่ควรทยอยเปิดเป็นช่วงๆ เพื่อลดการชะล้างพังทลายของดิน	⊗	โครงการฯ ตอน 1, 2, 3, 4, 9, 11, 12, 16 และ 19 ได้ดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดินแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 โครงการฯ ตอน 12
		●	โครงการ O & M มีการเปิดหน้าดินเฉพาะบริเวณเท่าที่จำเป็นสำหรับการก่อสร้างเท่านั้น จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า มีกิจกรรมการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง และอาคารประกอบ ดังนี้ - การถมทรายคันทาง เพื่อก่อสร้างทางกลับระดับดิน และการตอกเสาเข็มรองรับโครงสร้างปรับการทรุดตัว และอาคารประกอบ ภายในด้านเก็บค่าผ่านทางสี่ริษะทอง (ด้านเก็บค่าผ่านทางชุมทางนครชัยศรี) - งานชั้นรองพื้นทาง งานผิวจราจรคอนกรีต และก่อสร้างโครงสร้างชั้นล่างของอาคาร ภายในด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมตะวันออก, ด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมตะวันตก, ด้านเก็บค่าผ่านทางท่ามะกา, ด้านเก็บค่าผ่านทางท่าม่วง และด้านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี - งานชุดและเทคอนกรีตรางระบายน้ำรอบพื้นที่ด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่, ด้านเก็บค่าผ่านทางนครชัยศรี, ด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมตะวันออก, ด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมตะวันตก, ด้านเก็บค่าผ่านทางท่ามะกา, ด้านเก็บค่าผ่านทางท่าม่วง และด้านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี	ไม่มี	 ด้านเก็บค่าผ่านทางท่าม่วง




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. ทรัพยากรดิน (ต่อ)	3. ปรับปรุงคุณภาพดินฐานรากด้วยวิธีการใช้น้ำหนักกดทับ ล่วงหน้า (Preloading) ที่ความสูง 3.2-3.5 เมตร เป็นเวลา 12 เดือน บริเวณ กม.ที่ 0+000 – กม.ที่ 31+000	●	บริเวณที่มาตรการกำหนด อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 1, 2, 3, 4, 9 และบริเวณพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง บางใหญ่ และด้านเก็บค่าผ่านทางนครชัยศรี จากการ ตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ได้ ดำเนินการปรับปรุงคุณภาพดินฐานรากด้วยวิธีการใช้ น้ำหนักกดทับล่วงหน้า 12 เดือน ก่อนที่จะดำเนินการ ก่อสร้างกิจกรรมผิวทาง ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 ด้านเก็บค่าผ่านทางนครชัยศรี
		⊖	โครงการฯ ตอน 11, 12, 16, 19 และบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก, ด้านเก็บค่าผ่านทาง นครปฐมฝั่งตะวันตก, ด้านเก็บค่าผ่านทางท่ามะกา, ด้านเก็บค่าผ่านทางท่าม่วง และด้านเก็บค่าผ่านทาง กาญจนบุรี ไม่ได้อยู่ในบริเวณที่กำหนดไว้ตามมาตรการ	ไม่มี	 ด้านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี
2. อากาศและบรรยากาศ	1. ทำความสะอาดล้อของยานพาหนะทุกชนิดก่อนที่จะออก จากพื้นที่ก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกตอน มีการล้างทำความสะอาด ล้อของยานพาหนะก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 การล้างทำความสะอาดล้อยานพาหนะ
	2. ใช้ผ้าใบปิดคลุมวัสดุก่อสร้างที่สามารถฟุ้งกระจายได้ให้ มิดชิดขณะขนส่งด้วยรถบรรทุก	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกตอน มีการปิดคลุมกระบะ บรรทุกขนส่งดินและอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ทั้งที่ขนส่งมา จากแหล่งวัสดุภายนอกและภายในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	 รถขนส่งวัสดุก่อสร้าง




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)	3. ทำความสะอาดและปรับปรุงพื้นที่ให้เรียบร้อยภายหลัง จากที่เสร็จสิ้นการก่อสร้างแล้ว	●	โครงการฯ ตอน 3, และตอน 19 ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้ว เสร็จในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ส่วนโครงการฯ ตอน 11 ได้ ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ในเดือนมกราคม พ.ศ.2567 โครงการทั้ง 3 ตอน ได้ทำความสะอาดและปรับปรุงพื้นที่ ก่อสร้างทันทีหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ	ไม่มี	
		⊗	โครงการฯ ตอน 1, 2, 4, 9, 12, 16 และ โครงการ O&M ปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่ มีการปรับสภาพพื้นที่บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	โครงการฯ ตอน 19
	4. กำหนดเส้นทางในพื้นที่ก่อสร้างสำหรับยานพาหนะให้ ชัดเจน และบำรุงรักษาเส้นทางให้อยู่ในสภาพดี	●	มีการกำหนดขอบเขตเส้นทางภายในพื้นที่ก่อสร้างที่ชัดเจน และมีการบำรุงรักษาเส้นทางที่ใช้ภายในพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งถนนสาธารณะที่ใช้เป็นเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้างให้ อยู่ในสภาพดี จากการตรวจสอบพบว่า เส้นทางขนส่งที่ใช้ ภายในพื้นที่ก่อสร้าง และถนนสาธารณะที่ใช้เป็นเส้นทาง ขนส่งวัสดุก่อสร้างอยู่ในสภาพดี	ไม่มี	 ถนนภายในพื้นที่ก่อสร้าง  ทางหลวงชนบท นบ.5014 (เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง)




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)	5. ตรวจสอบอุปกรณ์/เครื่องจักร 1 ครั้ง/สัปดาห์ เพื่อ ควบคุมการแพร่กระจายของฝุ่นละออง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกตอน มีการจัดพื้นที่ซ่อมบำรุง ไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง และมีเจ้าหน้าที่ ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้าง และ ยานพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอตามคำแนะนำของ ผู้ผลิตเพื่อให้เครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ให้อยู่ใน สภาพดีอย่างสม่ำเสมอ		 เจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุง
	6. ฉีดพรมน้ำบนผิวถนนและพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันการ ฟุ้งของฝุ่นละออง โดยมีการฉีดพรมน้ำเป็นประจำอย่างน้อย วันละ 3 ครั้ง (อาจปรับตามความเหมาะสมของสภาพ อากาศ) โดยเฉพาะในช่วงที่มีการก่อสร้างผ่านพื้นที่อ่อนไหว ด้านสิ่งแวดล้อมที่อยู่ในรัศมี 35 เมตร จากกึ่งกลางแนว เส้นทางโครงการ ได้แก่ โรงเรียนแก้วอินทร์สุธาอุทิศ วัด บ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านธนากาญจน์ หมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชีชา กร และหมู่บ้านจันทรภักดิ์	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างทุกช่วงตอน มีการฉีดพรมน้ำตลอดแนว เส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ และจาก ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ พบว่า ทุกสถานี ตรวจวัดมีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน โดย มีรายละเอียดผลการตรวจวัดแสดงไว้ในข้อ 5.2.1 คุณภาพ อากาศ	ไม่มี	  การฉีดพรมน้ำภายในพื้นที่ก่อสร้าง




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)	7. จำกัดพื้นที่การเปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง	⊗	โครงการฯ ตอน 1, 2, 3, 4, 9, 11, 12, 16 และ 19 ได้ดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดินแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 โครงการฯ ตอน 4
		●	โครงการ O & M จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2567 พบว่า อยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงสร้างอาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง และวางระบายน้ำรอบพื้นที่ ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างมีการเปิดหน้าดินเฉพาะบริเวณเท่าที่จำเป็นสำหรับการก่อสร้างเท่านั้น	ไม่มี	 ด่านเก็บค่าผ่านทางท่ามะกา
	8. จัดสถานที่เพื่อใช้สำหรับล้างล้อและตัวรถพร้อมอุปกรณ์ที่ใช้ฉีดที่มีความดันสูง เพื่อป้องกันไม่ให้เศษดินที่ติดกับล้อรถตกลงบริเวณถนน ส่วนพื้นที่ก่อสร้างทางแยกต่างระดับใช้พื้นที่เกาะกลางถนนเดิม จะไม่มีพื้นที่เพียงพอที่จะดำเนินการก่อสร้างสถานที่ล้างล้อได้ ต้องจัดพนักงานให้มาทำความสะอาด เพื่อกำจัดเศษดิน/โคลนที่ติดตามล้อ ยานพาหนะก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน มีการจัดพื้นที่เพื่อใช้สำหรับล้างล้อและตัวรถไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และภายในพื้นที่ก่อสร้าง ส่วนบริเวณที่ไม่มีพื้นที่เพียงพอสำหรับการฉีดล้าง ได้จัดให้มีพนักงานทำความสะอาดฉีดล้างล้อและตัวรถ พร้อมทั้งฉีดล้างพื้นผิวถนนที่ใช้เข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 การฉีดล้างพื้นผิวถนน




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)	9. ดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้กับชุมชนบริเวณใกล้เคียง พื้นที่ก่อสร้างรับทราบ ตลอดจนประสานงานกับหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องเพื่อแจ้งแผนงานการก่อสร้างให้ประชาชนได้ทราบ ล่วงหน้า อย่างน้อย 1 สัปดาห์ก่อนเริ่มงาน	●	มีการรับฟังความคิดเห็นและประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง ให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อน การก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การ ก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้าง ในแต่ละตอน รวมทั้งมีการจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์การ ก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ	ไม่มี	 <p>ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการฯ ตอน 1</p>  <p>ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการฯ ตอน 4</p>  <p>แผ่นพับประชาสัมพันธ์</p>



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)	10. ติดตั้งแผ่นเหล็กรีดลอนหรือ Metal Sheet ซึ่งเป็นที่นิยมเนื่องจากมีความคงทน ติดตั้งง่าย ราคาไม่สูงมากนัก โดยมีความสูง 2.0 เมตร สามารถเคลื่อนย้ายได้ ซึ่งจะดำเนินการติดตั้งในบริเวณที่มีการก่อสร้าง และจะเคลื่อนย้ายไปยังตำแหน่งใหม่ที่มีการก่อสร้างต่อไป โดยกันบริเวณที่มีการก่อสร้างถนนและสะพานหรือทางยกระดับได้แก่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านทุ่งน้อย โรงเรียนบ้านทุ่งน้อย วัดศรีวิสารวาจา โรงเรียนวัดเขาสะพายแรง หมู่บ้านรุ่งเรือง 5 หมู่บ้านกาญจนาคร 10 หมู่บ้านมณฑล 4 หมู่บ้านพฤษภา 76 บ้านบางไกรซัน บ้านรามมะเตือ บ้านทุ่งน้อย บ้านสำนักคร้อ บ้านทุ่งนาสร้าง บ้านท่าซี้เหล็ก บ้านบางกระพี้ บ้านดอนประดู่ บ้านทุ่งคร้อ บ้านหนองลาดหญ้า บ้านหนองกระโดน บ้านทุ่งซี้วัว บ้านสันติสุข บ้านป่าดิบ บ้านกร่างทอง บ้านทุ่งทอง และบ้านห้วยตลุง และติดตั้งกำแพงที่ความสูง 2.5 เมตร บริเวณโรงเรียนแก้วอินทร์สุธาอุทิศ วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านธนากาญจน์ หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่ หมู่บ้านชีขากร และหมู่บ้านจันทรภักดิ์ ซึ่งกำแพงชั่วคราวดังกล่าว สามารถลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและเสียงให้ลดลงได้	○	ไม่มีการติดตั้งแผ่นเหล็กรีดลอนหรือ Metal Sheet ความสูง 2.0 และ 2.5 เมตร ตามที่มาตรการกำหนด แต่ได้มีการติดตั้งแผงผ้าใบบน Concrete Barrier แทนการติดตั้งรั้วทึบชนิด Metal Sheet รอบบริเวณที่มีการก่อสร้าง ช่วงที่ผ่านชุมชนและพื้นที่อ่อนไหว ดังนี้ ตอน 1 : หมู่บ้านรุ่งเรือง 5, หมู่บ้านกาญจนาคร 10, และหมู่บ้านธนากาญจน์ ตอน 2 : โรงเรียนแก้วอินทร์สุธาอุทิศ, หมู่บ้านจันทรภักดิ์ หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่ และหมู่บ้านชีขากร ตอน 11 : ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านทุ่งน้อย, โรงเรียนบ้านทุ่งน้อย, บ้านทุ่งน้อย, วัดบ้านทุ่งน้อย บ้านสำนักคร้อ และหมู่บ้านจันทรภักดิ์ ตอน 12 : บ้านทุ่งนาสร้าง, บ้านท่าซี้เหล็ก	การติดตั้งผ้าใบบน Concrete Barrier รอบบริเวณที่มีการก่อสร้างแทนการก่อสร้างรั้วทึบ สามารถป้องกันไม่ให้มีฝุ่นละออง ดินทราย กระจายออกมานอกบริเวณเขตก่อสร้าง ซึ่งจากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศบริเวณหมู่บ้านร่มไม้, หมู่บ้านชีขากร, วัดบ้านทุ่งน้อย, หมู่บ้านจันทรภักดิ์, โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ. 2566 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองรวม ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าเป็นไปตามมาตรฐาน ดังนั้น จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งรั้วทึบชั่วคราวชนิด Metal Sheet เพื่อป้องกันฝุ่นตามมาตรการกำหนด	  แผงผ้าใบบน Concrete Barrier
		○	โครงการ O & M (พื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง) ไม่มีการติดตั้งแผ่นเหล็กรีดลอนหรือ Metal Sheet ความสูง 2.0 และ 2.5 เมตร ตามที่มาตรการกำหนด แต่มีเพียงการติดตั้ง Concrete Barrier รอบบริเวณที่มีการก่อสร้าง บริเวณที่อยู่ใกล้ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหว ดังนี้ ด้านบางใหญ่ : หมู่บ้านชีขากร ด้านนครปฐมฝั่งตะวันออก : บ้านสำนักคร้อ ด้านนครปฐมฝั่งตะวันตก : บ้านดอนประดู่ ด้านกาญจนบุรี : บ้านห้วยตลุง	ดำเนินการติดตั้งผ้าใบบน Concrete Barrier รอบบริเวณที่มีการก่อสร้างเป็นมาตรการฯ แทนที่ช่วยป้องกันไม่ให้มีฝุ่นละออง ดินทราย กระจายออกมานอกบริเวณเขตก่อสร้าง	 Concrete Barrier



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. อากาศและบรรยากาศ (ต่อ)	11. ปลุกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ ต้นราชพฤกษ์ ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 3 นิ้ว สูง 2.5 เมตร ห่างกันทุก 7 เมตร และไม้พุ่มห่างกัน 1 เมตร	⊗	การปลุกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะดำเนินการโดยโครงการ O&M ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการปลุกต้นไม้	ไม่มี	-
	12. ติดตั้งตาข่ายป้องกันของร่วงหล่นบริเวณก่อสร้างทางยกระดับและทางแยกต่างระดับ	●	โครงการฯ ตอน 1, 2, 3, 4, 9, 11, 12, 16 และ 19 มีการติดตั้งตาข่ายบริเวณก่อสร้างทางยกระดับและทางแยกต่างระดับ	ไม่มี	 การติดตั้งตาข่ายบริเวณทางยกระดับ (โครงการฯ ตอน 4)
		⊖	โครงการ O&M เป็นกิจกรรมการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งเป็นงานก่อสร้างระดับพื้นดิน รวมทั้งไม่มีการก่อสร้างยกระดับและทางแยกต่างระดับ จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว	ไม่มี	
3. เสียง	1. ประชาสัมพันธ์ วิธีการก่อสร้าง ระยะเวลาการก่อสร้าง และมาตรการป้องกันและลดผลกระทบต่อประชาชนและชุมชนในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน มีการประชาสัมพันธ์ วิธีการก่อสร้าง ระยะเวลาการก่อสร้าง โดยการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้างในแต่ละตอน รวมทั้งมีการจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ สำหรับมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประชาสัมพันธ์ไว้บริเวณสำนักควบคุมการก่อสร้างในแต่ละตอน	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. เสียง (ต่อ)	2. กำหนดระยะเวลาในการดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างที่มีเสียงดังสูง ในช่วงเวลากลางวัน 08.00-17.00 น. เพื่อไม่ให้เกิดการรบกวนการพักผ่อนของประชาชน	●	- โครงการฯ ตอน 1, 3, 4, 9, 11, 12, 16, 19 และโครงการฯ O&M ได้ดำเนินการก่อสร้างในช่วงเวลากลางวัน 08.00-17.00 น. เท่านั้น - โครงการฯ ตอน 2 ได้ดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างส่วนใหญ่ในช่วงระหว่างเวลา 08.00-17.00 น. แต่มีกิจกรรมการก่อสร้างหลังช่วงเวลา 17.00 น. เฉพาะการติดตั้งชิ้นส่วนสะพานยกระดับ เท่านั้น ซึ่งไม่ใช่กิจกรรมที่มีเสียงดังสูง และจากผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณหมู่บ้านร่มไม้ และหมู่บ้านชีวากร ซึ่งเป็นสถานีตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ ตอน 2 ระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ.2566 พบว่า มีค่าระดับเสียง ทุกดัชนีตรวจวัด เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน รวมทั้งไม่พบข้อร้องเรียนด้านเสียงรบกวน	ไม่มี	-
	3. เลือกใช้อุปกรณ์/เครื่องจักรที่ก่อให้เกิดเสียงต่ำ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการเลือกใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรที่เกิดเสียงต่ำในกิจกรรมก่อสร้าง รวมทั้งปัจจุบันไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดัง มีเพียงกิจกรรมการปูผิวลาดยางแอสฟัลท์ และติดตั้งโครงสร้างสะพาน	ไม่มี	 เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง
	4. ตรวจสอบและซ่อมบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์และยานพาหนะต่างๆ อย่างสม่ำเสมอ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง และมีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้าง และยานพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอตามคำแนะนำของผู้ผลิตเพื่อให้เครื่องจักรอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ	ไม่มี	 เจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุง




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. เสียง (ต่อ)	5. จำกัดความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ในโครงการไม่ให้เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. ซึ่งไม่เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งมีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	ไม่มี	 ป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม.
	6. ในกรณีที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังได้ต้องมีค่าเตือนประกาศให้สาธารณชนทราบก่อนการเริ่มงาน	⊗	โครงการฯ ตอน 1, 2, 3, 4, 9, 11, 12, 16 และ 19 ปัจจุบันคงเหลือเพียงกิจกรรมการติดตั้งชิ้นส่วนสะพาน การปูผิวแอสฟัลท์ และการติดตั้งอุปกรณ์งานทางต่างๆ ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดเสียงดัง จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	ไม่มี	-
		●	โครงการ O&M อยู่ระหว่างการตอกเสาเข็มเพื่อก่อสร้างอาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างมีการประชาสัมพันธ์กิจกรรมการก่อสร้างให้ชุมชนทราบ ตั้งแต่ก่อนเริ่มงานก่อสร้าง	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์งานก่อสร้าง




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. เสียง (ต่อ)	7. หลีกเลี่ยงการใช้เครื่องจักรกลที่มีเสียงดังหลายๆ เครื่อง พร้อมกัน บนพื้นที่เดียวกัน และหลีกเลี่ยงการติดตั้ง เครื่องจักรใกล้บ้านเรือนประชาชน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการ กำชับให้พนักงานที่ขับเครื่องจักร ไม่ให้ใช้เครื่องจักรให้เกิด เสียงดังพร้อมกัน และหลีกเลี่ยงบริเวณชุมชน และมีการแจ้ง ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในบริเวณใกล้เคียงทราบ ใน กรณีที่มีความจำเป็นต้องติดตั้งเครื่องจักรใกล้บ้านเรือน ประชาชน	ไม่มี	   <p>เครื่องจักรกลในการก่อสร้าง</p>




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. เสียง (ต่อ)	8. ติดตั้งแผ่นเหล็กกริดลอนหรือ Metal Sheet ซึ่งเป็นที่นิยม เนื่องจากมีความคงทน ติดตั้งง่าย ราคาไม่สูงมากนัก ประกอบกับสามารถช่วยในการสะท้อนเสียงได้ดี (Dispersive Panel) และสามารถลดเสียงตรง (Transmission Loss) ได้ถึง 23 เดซิเบล(เอ) (ในกรณีที่มี ความหนา 1.59 มิลลิเมตร) โดยมีความสูง 2.0 เมตร สามารถ เคลื่อนย้ายได้ ซึ่งจะดำเนินการติดตั้งในบริเวณที่มีการ ก่อสร้าง และจะเคลื่อนย้ายไปยังตำแหน่งใหม่ที่มีการ ก่อสร้างต่อไป โดยตำแหน่งที่จะต้องดำเนินการติดตั้ง Metal Sheet ได้แก่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านทุ่งน้อย โรงเรียนบ้านทุ่งน้อย วัดศรีวิสาขาราม โรงเรียนวัดเขา สะพายร้าง หมู่บ้านรุ่งเรือง 5 หมู่บ้านกฤษฐานคร 10 หมู่บ้านมณฑล 4 หมู่บ้านพุกษา 76 บ้านบางไกรซ้อน บ้านรามะเตือ บ้านทุ่งน้อย บ้านสำนักคร้อ บ้านทุ่งนาสร้าง บ้านท่าซึกเหล็ก บ้านบางกระพี้ บ้านดอนประดู่ บ้านทุ่งคร้อ บ้านหนองลาดหญ้า บ้านหนองกระโดน บ้านทุ่งซั่ว บ้าน สันติสุข บ้านป่าดิบ บ้านกร่างทอง บ้านทุ่งทอง และบ้าน ห้วยตลุง และติดตั้งกำแพงที่ความสูง 2.5 เมตร บริเวณ โรงเรียนแกวอินทร์สุธาอุทิศ วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านธน กาญจน์ หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่ หมู่บ้านชิชากร และหมู่บ้าน จันทร์กานต์ ซึ่งกำแพงชั่วคราวดังกล่าวสามารถลด ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและเสียงให้ลดลงได้	○	ไม่มีการติดตั้งแผ่นเหล็กกริดลอนหรือ Metal Sheet ความสูง 2.0 และ 2.5 เมตร ตามที่มาตรการกำหนด แต่ได้มีการติดตั้ง แผงผ้าใบบน Concrete Barrier แทนการติดตั้งรั้วทึบชนิด Metal Sheet รอบบริเวณที่มีการก่อสร้าง ช่วงที่ผ่านชุมชน และพื้นที่อ่อนไหว ดังนี้ ตอน 1 : หมู่บ้านรุ่งเรือง 5, หมู่บ้านกฤษฐานคร 10, และ หมู่บ้านธนกาญจน์ ตอน 2 : โรงเรียนแกวอินทร์สุธาอุทิศ, หมู่บ้าน จันทร์กานต์ หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่ และหมู่บ้านชิชากร ตอน 11 : ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านทุ่งน้อย, โรงเรียนบ้าน ทุ่งน้อย, บ้านทุ่งน้อย, วัดบ้านทุ่งน้อย บ้านสำนักคร้อ และ หมู่บ้านจันทร์กานต์ ตอน 12 : บ้านทุ่งนาสร้าง, บ้านท่าซึกเหล็ก	จากผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณหมู่บ้านร่มไม้, หมู่บ้านชิชากร, วัด บ้านทุ่งน้อย, หมู่บ้านจันทร์กานต์, โรงเรียน วัดศรีวิสาขาราม และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ.2566 พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าระดับเสียงทุกดัชนี เป็นไปตามมาตรฐาน ยกเว้นบริเวณวัดบ้าน ทุ่งน้อยที่มีค่าระดับเสียงไม่เป็นไปตามเกณฑ์ มาตรฐาน เนื่องจากมีกิจกรรมการทำบุญออก พรรษาภายในวัด ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับกิจกรรม การก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ดังนั้น จึง ไม่จำเป็นต้องติดตั้งรั้วทึบชั่วคราวชนิด Metal Sheet เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงมาตรการ กำหนด	  แผงผ้าใบบน Concrete Barrier
		○	โครงการ O & M (พื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง) ไม่มี การติดตั้งแผ่นเหล็กกริดลอนหรือ Metal Sheet ความสูง 2.0 และ 2.5 เมตร ตามที่มาตรการกำหนด แต่มีเพียงการติดตั้ง Concrete Barrier รอบบริเวณที่มีการก่อสร้าง บริเวณที่อยู่ ใกล้ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหว ดังนี้ ด้านบางใหญ่ : หมู่บ้านชิชากร ด้านนครปฐมฝั่งตะวันออก : บ้านสำนักคร้อ ด้านนครปฐมฝั่งตะวันตก : บ้านดอนประดู่ ด้านกาญจนบุรี : บ้านห้วยตลุง	ดำเนินการติดตั้งผ้าใบบน Concrete Barrier รอบบริเวณที่มีการก่อสร้างเป็นมาตรการฯ ทดแทนเพื่อลดผลกระทบด้านเสียงตาม ที่มาตรการกำหนด	 Concrete Barrier




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. เสียง (ต่อ)	9. ติดตั้งกำแพงกันเสียงชนิดซีเมนต์เสริมใยแก้ว (GRC) เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงจากปริมาณจราจรในระยะดำเนินการ บริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่มีระดับเสียงเกินค่ามาตรฐานในปีเปิดดำเนินการ ได้แก่ ร.ร.แก้วอินทร์สุธาอุทิศ หมู่บ้านธนากาญจน์ หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่ หมู่บ้านชีขากร หมู่บ้านจันทร์กานต์ และวัดบ้านทุ่งน้อย	⊗	การติดตั้งกำแพงกันเสียงชนิดซีเมนต์เสริมใยแก้ว (GRC) ในบริเวณพื้นที่อ่อนไหว อยู่ในกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ O&M ปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างอาคารด้านเก็บค่าผ่านทางซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการติดตั้งกำแพงกันเสียงดังกล่าว	ไม่มี	-
4. ความสั่นสะเทือน	1. ควบคุมยานพาหนะที่ขนส่งวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถบรรทุกของโครงการให้ขับขี่ยานพาหนะด้วยความระมัดระวัง และปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	ไม่มี	 การอบรมพนักงาน
	2. จำกัดความเร็วและน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะของโครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการจำกัดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างไม่ให้เกิน 30 กม./ชม. รวมทั้งมีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกไม่ให้เกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด	ไม่มี	 ป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม.  ที่ชั่งน้ำหนักบรรทุก



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	3. บำรุงรักษาและซ่อมแซมผิวหน้าถนนอย่างสม่ำเสมอ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการตรวจสอบและดูแลผิวจราจรที่ใช้ในการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้างอยู่เสมอ จากการตรวจสอบไม่พบเส้นทางการขนส่งวัสดุชำรุดเสียหาย	ไม่มี	 <p>ถนนภายในพื้นที่โครงการ</p>  <p>ทางหลวงหมายเลข 324 (เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง)</p>
	4. กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน เช่น การก่อสร้างฐานรากต้องดำเนินการในเวลากลางวัน 08.00-17.00 น. เท่านั้น	⊗	โครงการฯ ตอน 1, 2, 3, 4, 9, 11, 12, 16 และ 19 ปัจจุบันได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างฐานรากแล้วเสร็จ จากการตรวจสอบพบว่าอยู่ระหว่างการติดตั้งชิ้นส่วนสะพาน การปูผิวทาง และการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง ซึ่งไม่มีกิจกรรมใดที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน	ไม่มี	-
		●	โครงการ O&M ปัจจุบันอยู่ระหว่างการตอกเสาเข็มเพื่อก่อสร้างอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางศรีษะทอง ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างเฉพาะช่วงระหว่างเวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น ส่วนอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางอื่นๆ ได้ดำเนินกิจกรรมการตอกเสาเข็มแล้วเสร็จ	ไม่มี	 <p>ด่านศรีษะทอง</p>



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	5. ดำเนินการตรวจสอบสภาพเครื่องจักรอย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะระบบขับเคลื่อนเพื่อลดแรงสั่นสะเทือน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงาน ก่อสร้าง และมีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้าง และยานพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอตามคำแนะนำของผู้ผลิต	ไม่มี	 เจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุง
	6. เลือกใช้เครื่องมือ เครื่องจักรที่ทำให้เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุด เช่น เสาค้ำเจาะแทนเสาค้ำตอกในบริเวณ ร.ร.แก้ว อินทร์สุธาอุทิศ วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านธนากาญจน์ หมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชิชากร และหมู่บ้านจันทรภักดิ์	●	โครงการฯ ตอน 1, 2, 3, 4, 9, 11, 12, 16 และ 19 ปัจจุบันได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างฐานรากแล้วเสร็จ ซึ่งการก่อสร้างโครงการที่ผ่านมา ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการเลือกใช้เสาค้ำเจาะแทนเสาค้ำตอกตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
		●	โครงการ O&M ปัจจุบันอยู่ระหว่างการตอกเสาค้ำเพื่อก่อสร้างอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางศิริชะทอง ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างเฉพาะช่วงระหว่างเวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น ส่วนอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางอื่นๆ ได้ดำเนินกิจกรรมการตอกเสาค้ำแล้วเสร็จ อย่างไรก็ตามพื้นที่ก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางศิริชะทองไม่ได้อยู่ใกล้เคียงพื้นที่อ่อนไหวตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 ด่านศิริชะทอง




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. คุณภาพน้ำผิวดิน / นิเวศวิทยาทางน้ำ	1. การก่อสร้างสะพานในช่วงใกล้แหล่งน้ำธรรมชาติทั้ง 22 แห่ง ควรดำเนินการช่วงฤดูแล้ง หากมีความจำเป็นต้องดำเนินการในช่วงฤดูฝน ให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยด่วน	●	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ส่วนใหญ่ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ สำหรับกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามคลองนราภิรมย์ และสะพานข้ามคลองเจดีย์บูชา ซึ่งอยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 4 และตอน 12 พบว่า ได้ดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างต่อม่อ และฐานรากสะพานแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการวางชิ้นส่วนสะพาน และการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง	ไม่มี	 สะพานข้ามคลองนราภิรมย์
		⊖	โครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว	ไม่มี	-
	2. ไม่ควรเปิดพื้นที่ที่อยู่ริมน้ำทั้งหมดพร้อมกัน แต่ควรทยอยเปิดเฉพาะที่จะดำเนินการก่อสร้างเท่านั้น	⊗	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ สำหรับกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามคลองนราภิรมย์ และสะพานข้ามคลองเจดีย์บูชา ซึ่งอยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 4 และตอน 12 พบว่า ได้ดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างต่อม่อ และฐานรากสะพานแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการวางชิ้นส่วนสะพาน และการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง รวมทั้งไม่มีกิจกรรมการเปิดพื้นที่ริมน้ำ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	ไม่มี	 สะพานข้ามคลองเจดีย์บูชา
		⊖	โครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่มีการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว	ไม่มี	-




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. คุณภาพน้ำผิวดิน / นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	3. สำนักงานก่อสร้างโครงการหรือที่พักคนงาน ควรอยู่ห่าง จากแหล่งน้ำอย่างน้อย 50 เมตร	●	<p>โครงการฯ ตอน 1, 3, 4, 9, 11, 12, 16, 19 และโครงการ O&M ได้จัดพื้นที่สำนักงานก่อสร้าง และที่พักคนงานก่อสร้าง ให้อยู่ห่างจากแหล่งน้ำมากกว่า 50 เมตร โดยมีรายละเอียดดังนี้</p> <p>ตอน 1 : สำนักงานควบคุมโครงการตั้งอยู่บริเวณทางหลวงหมายเลข 345 มีระยะห่างจากคลองบางบัวทองซึ่งเป็นแหล่งน้ำผิวดินที่ใกล้ที่สุดประมาณ 650 เมตร ส่วนบ้านพักคนงานก่อสร้าง ตั้งอยู่บริเวณ กม.1+100 มีระยะห่างจากคลองวาเดียวซึ่งเป็นแหล่งน้ำผิวดินที่ใกล้ที่สุดประมาณ 300 เมตร</p> <p>ตอน 3 : สำนักงานควบคุมโครงการตั้งอยู่บริเวณทางหลวงหมายเลข 345 มีระยะห่างจากคลองบางบัวทองซึ่งเป็นแหล่งน้ำผิวดินที่ใกล้ที่สุดประมาณ 650 เมตร ส่วนบ้านพักคนงานก่อสร้าง ตั้งอยู่บริเวณ กม.9+700 มีระยะห่างจากคลองบางอีลิซึ่งเป็นแหล่งน้ำผิวดินที่ใกล้ที่สุดประมาณ 100 เมตร</p> <p>ตอน 4 : สำนักงานควบคุมโครงการ ตั้งอยู่บริเวณทางหลวงชนบท นบ.1009 มีระยะห่างจากคลองบางอีลิซึ่งเป็นแหล่งน้ำผิวดินที่ใกล้ที่สุดประมาณ 320 เมตร ส่วนบ้านพักคนงานก่อสร้าง ตั้งอยู่บริเวณทางหลวงชนบท นบ.5014 มีระยะห่างจากคลองตาแดงซึ่งเป็นแหล่งน้ำผิวดินที่ใกล้ที่สุดประมาณ 200 เมตร</p>	ไม่มี	 <p>บ้านพักคนงาน โครงการฯ ตอน 1</p>  <p>บ้านพักคนงาน โครงการฯ ตอน 3</p>  <p>บ้านพักคนงาน โครงการฯ ตอน 4</p>

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. คุณภาพน้ำผิวดิน / นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)			<p>ตอน 9 : สำนักงานควบคุมโครงการ ตั้งอยู่บริเวณถนน อบจ.นฐ.0011 มีระยะห่างจากคลองท้องไทรซึ่งเป็นแหล่งน้ำ ผิวดินที่ใกล้ที่สุดประมาณ 150 เมตร ส่วนบ้านพักคนงาน ก่อสร้าง ตั้งอยู่บริเวณ กม.29+300 มีระยะห่างจากคลอง สัมปทานซึ่งเป็นแหล่งน้ำผิวดินที่ใกล้ที่สุดประมาณ 950 เมตร</p> <p>ตอน 11 : สำนักงานควบคุมโครงการ ตั้งอยู่บริเวณ กม.38+300 มีระยะห่างจากคลองหนองจอกซึ่งเป็นแหล่งน้ำ ผิวดินที่ใกล้ที่สุดประมาณ 550 เมตร ส่วนบ้านพักคนงาน ก่อสร้าง ตั้งอยู่บริเวณถนนสายวัดหลวง-วัดโน มีระยะห่าง จากคลองบางแก้วซึ่งเป็นแหล่งน้ำผิวดินที่ใกล้ที่สุดประมาณ 1,000</p> <p>ตอน 12 : สำนักงานควบคุมโครงการ ตั้งอยู่บริเวณ ทางหลวงหมายเลข 321 มีระยะห่างจากคลองเจติยบูชาซึ่ง เป็นแหล่งน้ำผิวดินที่ใกล้ที่สุดประมาณ 340 เมตร ส่วน บ้านพักคนงานก่อสร้าง ตั้งอยู่บริเวณ กม.41+500 มี ระยะห่างจากคลองชลประทานซึ่งเป็นแหล่งน้ำผิวดินที่ใกล้ ที่สุดประมาณ 280 เมตร</p> <p>ตอน 16 : สำนักงานควบคุมโครงการ ตั้งอยู่บริเวณชุมชน หนองกระโดน ส่วนบ้านพักคนงานก่อสร้าง ตั้งอยู่บริเวณ กม.55+800 มีระยะห่างจากคลองชลประทานซึ่งเป็นแหล่ง น้ำผิวดินที่ใกล้ที่สุดประมาณ 930 และ 1,030 เมตร ตามลำดับ</p> <p>ตอน 19 : สำนักงานควบคุมโครงการและบ้านพักคนงาน ก่อสร้าง ตั้งอยู่บริเวณกม.71+300 มีระยะห่างจากคลอง ชลประทานซึ่งเป็นแหล่งน้ำผิวดินที่ใกล้ที่สุด ประมาณ 420 เมตร</p>		 บ้านพักคนงาน โครงการฯ ตอน 9  สำนักงานควบคุมโครงการฯ ตอน 12  สำนักงานควบคุมโครงการฯ ตอน 16

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ





ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้







ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. คุณภาพน้ำผิวดิน / นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)			โครงการ O&M : สำนักงานควบคุมโครงการตั้งอยู่บริเวณ ทางหลวงชนบท นบ.4012 มีระยะห่างจากคลองคันแฉน ซึ่ง เป็นแหล่งน้ำผิวดินที่ใกล้ที่สุดประมาณ 500 เมตร ส่วน บ้านพักคนงานก่อสร้างตั้งอยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้างแต่ละด้าน มีระยะห่างจากแหล่งน้ำมากกว่า 100 เมตร		
		○	ตอน 2 : สำนักงานควบคุมโครงการ ตั้งอยู่บริเวณ ทางหลวงหมายเลข 345 มีระยะห่างจากคลองบางบัวทองซึ่ง เป็นแหล่งน้ำผิวดินที่ใกล้ที่สุดประมาณ 650 เมตร ส่วน บ้านพักคนงานก่อสร้าง ตั้งอยู่บริเวณ กม.2+200 ซึ่งตั้งอยู่ ประชิดกับคลองวาเดียว	ไม่ให้มีการระบายน้ำเสียจากบ้านพักคนงาน ก่อสร้างลงสู่คลองวาเดียวโดยตรง รวมทั้ง ประสานงานกับเทศบาลตำบลเสาธงหิน ใน การสูบน้ำออกจากระบบบำบัดน้ำเสีย อย่างสม่ำเสมอ และจากการตรวจสอบพบว่า คลองวาเดียวไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรม ต่างๆ บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง	 บ้านพักคนงาน โครงการฯ ตอน 2
	4. กองดินและวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างต้องเก็บกองให้ห่าง จากริมลำน้ำไม่น้อยกว่า 100 เมตร	●	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 จากการตรวจสอบ ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ได้ดำเนินกิจกรรมการ ก่อสร้างถมและฐานรากสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ รวมทั้งไม่พบการกองดิน และวัสดุก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ ใกล้แหล่งน้ำในระยะ 100 เมตร	ไม่มี	 สะพานข้ามคลองนราภิรมย์
		⊖	โครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่อยู่ใกล้เคียง แหล่งน้ำผิวดิน จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว	ไม่มี	-




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. คุณภาพน้ำผิวดิน / นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	5. ซ่อมแซมบ่อประตูล้างให้มีสภาพดั้งเดิมหลังจากก่อสร้าง แล้วเสร็จทันที	●	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 ซึ่งได้ดำเนินการ ก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ จากการตรวจสอบพบว่า ได้ดำเนินการซ่อมแซมบ่อประตูล้าง ให้อยู่ในสภาพดีแล้วเสร็จ	ไม่มี	
		⊖	โครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่มีกิจกรรม การก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการ ดังกล่าว	ไม่มี	
	6. จัดหาน้ำห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะไว้อย่างเพียงพอในที่ พักคนงานพื้นที่ก่อสร้าง หรือพื้นที่รวมวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ในอัตราส่วนคนงาน 15 คนต่อ 1 ห้อง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีห้องน้ำ ห้องส้วม ที่ถูกสุขลักษณะให้แก่คนงาน ก่อสร้างอย่างเพียงพอ โดยมีรายละเอียดดังนี้ ตอน 1: มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 15 ห้อง ซึ่งเพียงพอ สำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 60 คน ในสัดส่วน 4 คน/ห้อง ตอน 2 : มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 15 ห้อง ซึ่งเพียงพอ สำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 90 คน ในสัดส่วน 6 คน/ห้อง ตอน 3 : มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 10 ห้อง ซึ่งเพียงพอ สำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 4 คน ในปัจจุบันคิดเป็น สัดส่วน 1 คน/ห้อง ตอน 4 : มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 100 ห้อง ซึ่งเพียงพอ สำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 120 คน ในสัดส่วน 1 คน/ ห้อง	ไม่มี	
					



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. คุณภาพน้ำผิวดิน / นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)			<p>ตอน 9 : มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 15 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 30 คน ในสัดส่วน 2 คน/ห้อง</p> <p>ตอน 11 : มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 10 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 60 คน ในสัดส่วน 6 คน/ห้อง</p> <p>ตอน 12 : มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 20 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 80 คน ในสัดส่วน 4 คน/ห้อง</p> <p>ตอน 16 : มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 20 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 50 คน ในสัดส่วน 3 คน/ห้อง</p> <p>ตอน 19 : มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 10 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 10 คน ในสัดส่วน 1 คน/ห้อง</p> <p>โครงการ O&M ได้จัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วม ที่ถูกสุขลักษณะให้แก่คนงานก่อสร้าง ไว้ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างตามเก็บค่าผ่านทางต่างๆ อย่างเพียงพอ ในสัดส่วน 15 คน/ห้อง</p>	ไม่มี	 <p>โครงการฯ ตอน 4</p>  <p>โครงการฯ ตอน 9</p>  <p>โครงการฯ ตอน 12</p>


* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. คุณภาพน้ำผิวดิน / นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	7. สำหรับกิจกรรมการก่อสร้างในลำน้ำ เช่น วางเสา/ตอม่อ ของสะพานในลำน้ำ ให้ดำเนินการจัดสร้าง Sheet Pile ล้อมรอบเสา/ตอม่อ เพื่อป้องกันการพังกระจายของดิน ตะกอน/เศษวัสดุก่อสร้างแพร่กระจายไปในลำน้ำ	⊗	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 ได้ดำเนินการ ก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ ผู้รับเหมาก่อสร้าง จึงได้ รื้อถอน Sheet Pile ออกแล้ว จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตาม มาตรการที่กำหนดไว้	ไม่มี	-
		⊖	โครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่มีกิจกรรม การก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการ ดังกล่าว	ไม่มี	-
	8. ปลุกพืชคลุมดิน เช่น หญ้าแฝก บริเวณริมตลิ่งที่หน้าดิน ถูกทำลายหรือได้รับการรบกวนจากการก่อสร้างโครงการ เพื่อควบคุมการชะล้างพังทลายในบริเวณริม ลำน้ำ	●	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 ซึ่งดำเนินการ ก่อสร้างตอม่อและฐานรากสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ รวมทั้งได้มีการปลุกพืชคลุมดินบริเวณริมตลิ่งในบริเวณ สะพานข้ามลำน้ำที่ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ	ไม่มี	
		⊖	โครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่มีกิจกรรม การก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการ ดังกล่าว	ไม่มี	

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. คุณภาพน้ำผิวดิน / นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	9. ออกแบบโครงสร้างต่อม่อให้มีรูปเรียบแบนวางตัวขนาน ไปกับลำน้ำ	●	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 มีการออกแบบ โครงสร้างต่อม่อให้มีรูปเรียบแบนวางตัวขนานไปกับลำน้ำ ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	รายละเอียดแสดงดัง บทที่ 2
		⊖	โครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่มีกิจกรรม การก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการ ดังกล่าว	ไม่มี	-
	10. ห้ามไม่ให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะและล้างทำความสะอาด สะอาดเครื่องมือ/เครื่องจักร ลงในลำน้ำ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้ กำหนดให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะในถังรองรับขยะ ซึ่งตั้งอยู่ ในบริเวณต่างๆ และห้ามนำขยะลงน้ำหรือทำความสะอาด สะอาดอุปกรณ์/เครื่องมือ/เครื่องจักรในแหล่งน้ำธรรมชาติ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในคลอง หนองกร่าง ซึ่งอยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ ตอน 16 เมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ.2566 พบว่า มีค่าปริมาณ น้ำมันและไขมัน เท่ากับ 1.40 มก./ล. ซึ่งถือว่ามีความต่ำ	ไม่มี	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน แสดงดัง ข้อ 5.2.4 คุณภาพน้ำผิวดิน
	11. สร้างบ่อดักตะกอนชั่วคราวบริเวณที่ก่อสร้างใกล้กับลำ น้ำ เช่น ทางลาดสะพาน เพื่อให้เกิดการตะกอน มิให้มีเศษ วัสดุก่อสร้าง/ดินตะกอนลงสู่ลำน้ำ หากพบว่ามีตะกอนเต็ม บ่อดักตะกอนในบ่อดักเมื่อเสร็จการก่อสร้างในช่วงนั้นๆ ให้ดำเนินการกลับบ่อดักให้เรียบร้อยตามสภาพเดิมทันที	⊗	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 ได้ดำเนินการ ก่อสร้างต่อม่อ และฐานรากสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ จึง ไม่จำเป็นต้องมีบ่อดักตะกอนตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 สะพานข้ามคลองเจดีย์บูชา
		⊖	โครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่มีกิจกรรม การก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการ ดังกล่าว	ไม่มี	

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ






ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้






ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. คุณภาพน้ำผิวดิน / นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	12. ในบริเวณที่พักคนงานแต่ละแห่งต้องจัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิด เกรอะ-กรองไร้อากาศ ขนาดไม่น้อยกว่า 32 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน สำหรับห้องส้วม น้ำทิ้งจากห้องอาบน้ำ ลานซักล้าง ห้องครัว พร้อมจัดให้มีบ่อบำบัดน้ำทิ้ง ขนาด ไม่น้อยกว่า 32 ลูกบาศก์เมตร เก็บกักน้ำทิ้งได้ 1 วัน ก่อนระบายสู่แหล่งน้ำใกล้เคียงต่อไป	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกรอะ-กรองไร้อากาศ สำหรับรองรับน้ำเสียจากห้องส้วม น้ำทิ้งจากห้องอาบน้ำ ลานซักล้าง ห้องครัวของคณงานก่อสร้างอย่างเพียงพอ รวมทั้งจัดให้มีบ่อบำบัดน้ำทิ้ง ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 <p>ถังบำบัดน้ำเสียจากห้องส้วม-ห้องส้วม</p>  <p>ถังบำบัดน้ำเสียจากห้องครัว</p>
	13. จัดให้มีภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้วในโรงซ่อมบำรุง พร้อมทั้งวัสดุดูดซับหรือพื้นที่รองรับการเก็บกักน้ำมันและสารเคมี เช่น ถาดเก็บและรองน้ำมันในพื้นที่ก่อสร้าง และนำไปกำจัดให้ถูกหลักสุขาภิบาล	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้ว ไว้ในโรงซ่อมบำรุงเพื่อนำไปในการทาเบสและขโสมเครื่องมือ เครื่องจักรต่างๆ เพื่อป้องกันการเกิดสนิม รวมทั้งส่งไปกำจัดอย่างถูกหลักสุขาภิบาล	ไม่มี	 <p>ถังรองรับน้ำมันที่ใช้แล้ว</p>
	14. ออกแบบระบบบำบัดน้ำเสียที่มีประสิทธิภาพทั้งระบบบำบัดน้ำเสียขั้นต้นและระบบบำบัดน้ำเสียรวม บริเวณที่พักริมทางและสถานีบริการทางหลวง โดยใช้ถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศ	⊖	โครงการฯ ตอน 1, 2, 3, 4, 9, 11, 12, 16 และ 19 เป็นการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ และทางแยกต่างระดับต่างๆ ส่วนโครงการ O&M เป็นการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางและระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งไม่รวมถึงบริเวณที่พักริมทาง และสถานีบริการทางหลวง จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการที่กำหนด	ไม่มี	-




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. การคมนาคมขนส่ง / อุบัติเหตุและ ความปลอดภัย	1. วางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ของ โครงการ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านการจราจร	●	โครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีการ ขนส่งชิ้นส่วนวัสดุก่อสร้างขนาดใหญ่ ในช่วงเวลากลางคืน ส่วนวัสดุก่อสร้างอื่นๆ ได้กำหนดให้มีการขนส่งนอก ช่วงเวลาเร่งด่วน	ไม่มี	-
	2. แจ้งให้ประชาชนในพื้นที่รับทราบเกี่ยวกับแผนการ ก่อสร้าง เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรที่หนาแน่น โดย กำหนดให้ผู้รับเหมาติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ แสดงรายละเอียดการก่อสร้างบริเวณแนวเส้นทางโครงการ ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงาน รับผิดชอบ รูปแบบการก่อสร้าง เป็นต้น รวมทั้งเผยแพร่ แผนการดำเนินการก่อสร้างและเส้นทางเลี่ยงอื่นๆ ที่ เหมาะสมให้แก่ประชาชนที่อาศัยใกล้เคียงบริเวณพื้นที่ ก่อสร้าง	●	โครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการติดป้าย ประชาสัมพันธ์ ซึ่งมีรายละเอียดตามที่มาตรการกำหนด ไว้ ที่บริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดของงานก่อสร้างโครงการ แต่ละตอน พร้อมทั้งเส้นทางเลี่ยงอื่นๆ เพื่อประชาสัมพันธ์ ให้ผู้สัญจรทราบ	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการฯ ตอน 4  ป้ายประชาสัมพันธ์เส้นทางเลี่ยง
	3. ประสานงานกับตำรวจทางหลวงเพื่ออำนวยความสะดวก กับผู้สัญจรในระหว่างการก่อสร้างโครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการประสานงานกับตำรวจจราจรในพื้นที่ ในการอำนวยความสะดวก ด้านการจราจรในแนวเส้นทางที่เป็นจุดติดกับ พื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก ด้านการจราจร คอยดูแลการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก ด้านการจราจร



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. การคมนาคมขนส่ง / อุบัติเหตุและ ความปลอดภัย (ต่อ)	4. หลีกเลี่ยงการขนส่งและเคลื่อนย้ายวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ในช่วงที่การจราจรหนาแน่น	●	โครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีการ ขนส่งชิ้นส่วนวัสดุก่อสร้างขนาดใหญ่ ในช่วงเวลากลางคืน ส่วนวัสดุก่อสร้างอื่นๆ ได้กำหนดให้มีการขนส่งนอก ช่วงเวลาเร่งด่วน	ไม่มี	-
	5. ใช้ผ้าใบคลุมขณะทำการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง เพื่อ ป้องกันอุบัติเหตุจากการร่วงหล่นของวัสดุ	●	โครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการปิดคลุม กระเบรบรรทุกถยนต์ดินและอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ทั้งที่ ขนส่งมาจากแหล่งวัสดุภายนอกและภายในพื้นที่ก่อสร้าง โครงการ	ไม่มี	 รถขนส่งวัสดุก่อสร้าง
	6. จัดเตรียมพื้นที่จอดรถและจัดเก็บเครื่องจักรอุปกรณ์ ก่อสร้างที่ใช้ในการก่อสร้างโครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน ได้จัดพื้นที่จอดรถ และเครื่องจักรไว้อย่างเป็นระเบียบภายในพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงานก่อสร้างแต่ละตอน จากการตรวจสอบไม่ พบว่ามีรถจอดและเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ กีด ขวางทางสัญจรของชุมชน	ไม่มี	 การจอดรถและเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้าง
	7. ควบคุมและอบรมพนักงานขับรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันการเกิด อุบัติเหตุ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถบรรทุกทุกของ โครงการ ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และขับขี่ ยานพาหนะด้วยความระมัดระวัง จากการตรวจสอบไม่พบ อุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุก่อสร้าง	ไม่มี	 การอบรมพนักงาน




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. การคมนาคมขนส่ง / อุบัติเหตุและ ความปลอดภัย (ต่อ)	8. จัดให้มีป้ายและสัญญาณเตือนที่เห็นได้ชัดเจน ทั้ง กลางวันและกลางคืนจนถึงพื้นที่ก่อสร้าง 100 เมตร	●	โครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการติดตั้งป้าย จราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง ก่อนถึง พื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 100 เมตร ซึ่งสามารถมองเห็นได้ ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน	ไม่มี	 <p>ป้ายเตือนงานก่อสร้าง</p>
	9. ใช้วิธีการก่อสร้างที่เหมาะสม เช่น การสร้างถนนภายใน ท้องถนน การจัดทำทางเบี่ยง เพื่อลดผลกระทบจาก การจราจรในท้องถนน	●	โครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดทำ ทางเบี่ยงบริเวณที่มีกิจกรรมก่อสร้างบริเวณที่ผ่านถนน ท้องถนน จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการจราจร	ไม่มี	 <p>ป้ายเตือนทางเบี่ยง</p>




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. การคมนาคมขนส่ง / อุบัติเหตุและ ความปลอดภัย (ต่อ)	10. จัดให้มีแสงสว่างที่เพียงพอและสัญลักษณ์แสดงขอบเขต พื้นที่ก่อสร้างที่ชัดเจน	●	โครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีการ กำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งติดตั้งไฟส่องสว่างที่ สามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งกลางวัน และกลางคืน	ไม่มี	 การกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง และไฟส่องสว่าง
	11. กวดขันกฎจราจรและใช้มาตรการเด็ดขาดกับผู้ขับขี่ ยานพาหนะของโครงการ เมื่อทำผิดกฎจราจรในขณะ ดำเนินการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถบรรทุกทุกของ โครงการ ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และขับขี่ ยานพาหนะด้วยความระมัดระวัง จากการตรวจสอบไม่พบ อุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง	ไม่มี	 การอบรมพนักงาน
	12. ติดตั้งป้ายสัญญาณเตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทั่วไปให้ ทราบล่วงหน้าก่อนถึงเขตการก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง และแนวทางเบี่ยง ล่วงหน้าก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งสามารถ มองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน	ไม่มี	 ป้ายเตือนงานก่อสร้าง




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. การคมนาคมขนส่ง / อุบัติเหตุและ ความปลอดภัย (ต่อ)	13. ปรับพื้นที่ คั่นทาง ตรวจสอบร่องวัสดุที่เกิดจากการ ก่อสร้างไม่ให้อุณหภูมิบริเวณพื้นที่ผิวจราจร เพื่อการสัญจรไป มาอย่างสะดวกสบาย	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดพื้นที่วางกองวัสดุก่อสร้างไว้ในบริเวณบ้านพักคนงาน และพื้นที่ก่อสร้างโครงการ รวมทั้งมีการตรวจสอบดูแลไม่ให้ มีการกองวัสดุก่อสร้างรูก้าพื้นที่ผิวจราจรภายนอก จากการ ตรวจสอบไม่พบกองวัสดุก่อสร้างรูก้าบริเวณพื้นที่ผิว จราจรภายนอกโครงการ	ไม่มี	 โครงการฯ ตอน 9  ด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐม ฝั่งตะวันออก
	14. ประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อร่วมกันจัดทำ แผนการจัดการจราจรโดยเฉพาะบริเวณที่ตัดผ่านถนน โครงข่ายเดิม รวมทั้งรูปแบบการก่อสร้างทางเบี่ยงอย่างมี ประสิทธิภาพและมีความปลอดภัย เพื่อลดผลกระทบต่อการ รบกวนการสัญจรของผู้ใช้ทาง	●	มีการประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อร่วมกันจัดทำ แผนการจัดการจราจร และประชาสัมพันธ์การจัดจราจร ผ่านช่องทางต่างๆ ได้แก่ ป้ายประชาสัมพันธ์ในแนวเส้นทาง โครงการ สื่อ Social media ต่างๆ	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์เส้นทางเบี่ยง
	15. ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ที่มีขนาดใหญ่ หรือจำนวน มากฯ ต้องประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในเขตพื้นที่ อำนวยความสะดวกและเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่ง เช่น จัดให้มีรถนำและปิดท้ายขบวนในการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้างโครงการ	●	มีการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างขนาดใหญ่ในช่วงเวลา กลางคืน รวมทั้งมีการประสานงานกับตำรวจทางหลวงใน การอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการขนส่ง ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-





* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

<p>ตารางที่ 4.2-3</p> <p>การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)</p>					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. การคมนาคมขนส่ง / อุบัติเหตุและ ความปลอดภัย (ต่อ)	16. ห้ามจอดรถบรรทุกหรือกองวัสดุก่อสร้างบริเวณริมถนน โดยเฉพาะช่วงที่ตัดผ่านถนนท้องถิ่น เพื่อไม่ให้กีดขวาง เส้นทางสัญจรของประชาชน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการกำชับไม่ให้พนักงานขับรถบรรทุกจอดรถริมถนนที่ตัด ผ่านถนนท้องถิ่น รวมถึงไม่วางกองวัสดุก่อสร้าง บริเวณริม ถนน จากการตรวจสอบไม่พบการจอดรถบรรทุก และการ วางกองวัสดุก่อสร้างบริเวณริมถนนที่ตัดผ่านถนนท้องถิ่น	ไม่มี	 <p>โครงการฯ ตอน 12</p>  <p>โครงการฯ ตอน 16</p>
	17. จัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกและความ ปลอดภัย บริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่เป็นจุดตัดกับทางหลวงเดิม ซึ่งเป็นพื้นที่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการประสานงานกับตำรวจจราจรในพื้นที่ ในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในแนวเส้นทางที่เป็นจุดตัดกับ พื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก ด้านการจราจร คอยดูแลการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 <p>เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก ด้านการจราจร</p>





* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. การคมนาคมขนส่ง / อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)	18. ในกรณีที่เส้นทางชำรุดเสียหายเนื่องจากการใช้งาน ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องรีบดำเนินการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดี เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุและไม่ทำให้ผู้ใช้เส้นทางได้รับความเดือดร้อน	⊗	จากการตรวจสอบกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม พ.ศ.2566 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567) ไม่พบเส้นทางที่ใช้สำหรับการขนส่งวัสดุก่อสร้างชำรุดเสียหาย	ไม่มี	 ทางหลวงชนบท นบ.5014 (เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง)
	19. กรมทางหลวงกำกับผู้รับเหมาจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนที่สำนักงานโครงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ในกรณีที่มิได้รับผลกระทบและความเดือดร้อนจากโครงการ	●	กรมทางหลวงได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการแต่ละตอน และจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียน ติดตั้งไว้บริเวณด้านหน้าสำนักงานโครงการ เพื่อรับข้อร้องเรียนจากผู้ที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	 กล่องรับเรื่องร้องเรียน ตอน 12
	20. กรณีที่ป้ายบอกทางเดิมถูกรื้อย้ายออกไปจะต้องจัดให้มีป้ายบอกทางชั่วคราวในบริเวณที่เป็นทางแยกไปสถานที่สำคัญ และทางแยกไปชุมชนหรือสถานที่ต่างๆ ให้ชัดเจน และทางแยกไปชุมชนหรือสถานที่ต่างๆ ให้ชัดเจน	●	มีการติดตั้งป้ายบอกทางชั่วคราว ไว้บริเวณทางแยกไปสถานที่สำคัญ และทางแยกไปชุมชนหรือสถานที่ต่างๆ อย่างชัดเจน เพื่อทดแทนป้ายบอกทางเดิมที่ถูกรื้อย้ายออกไป	ไม่มี	  ป้ายบอกทางชั่วคราว




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. การคมนาคมขนส่ง / อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)	21. รถบรรทุกทุกตัวก่อสร้างต้องติดป้ายบอกชื่อโครงการ ชื่อผู้รับเหมา พร้อมทั้งหมายเลขโทรศัพท์ที่ติดต่อได้ให้เห็นอย่างชัดเจน เพื่อให้ประชาชนสามารถแจ้งเรื่องร้องเรียนได้	●	มีการติดสติ๊กเกอร์ชื่อบริษัทผู้รับจ้าง บริเวณกระจกหน้ารถประตู และกระเบี่ยงท้ายรถบรรทุกทุกและเครื่องจักรของโครงการ	ไม่มี	 สติ๊กเกอร์ชื่อบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง
	22. กำหนดเขตพื้นที่ก่อสร้างบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดกับถนนท้องถิ่นเดิมให้ชัดเจน โดยการวางกรวยหรือรั้วกั้นขวางชั่วคราว เพื่อแยกเขตพื้นที่ก่อสร้างออกจากจราจรที่ผ่านบริเวณนั้นๆ อย่างเหมาะสม	●	มีการใช้ Concrete Barrier ในการกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ	ไม่มี	  การกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง
	23. ต้องจัดให้มีการติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างและเครื่องหมายจราจรอย่างเหมาะสมที่พื้นที่เขตก่อสร้างบริเวณจุดตัดถนนท้องถิ่นเดิม เพื่อความปลอดภัยในเวลากลางคืนในการสัญจรของผู้ใช้ถนน เช่น ผู้ขับซึ่รถยนต์ คนเดินเท้า คนขี่จักรยาน และคนขี่จักรยานยนต์ เป็นต้น	●	โครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีการกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งติดตั้งไฟส่องสว่างที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งกลางวัน และกลางคืน	ไม่มี	 การกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและไฟส่องสว่าง



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. การคมนาคมขนส่ง / อุบัติเหตุและ ความปลอดภัย (ต่อ)	24. กรมทางหลวงจะต้องจัดจ้างบุคคลที่ 3 ในการติดตาม ตรวจสอบตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ใน รายงานเพื่อกำกับดูแลในช่วงการก่อสร้าง ประกอบด้วย การจัดการจราจร ด้านความปลอดภัยในการขนส่งวัสดุ ด้านการ ระบายน้ำ ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและประชาชนให้ ครอบคลุมทุกสัญญาก่อสร้าง	●	กรมทางหลวงได้ว่าจ้างบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมใน ระยะก่อสร้าง ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานผลการติดตาม ตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ ตามสัญญา เลขที่ สผ.16/2566 ลงวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ.2566 โดยมี ระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้น รวม 720 วัน	ไม่มี	 สัญญาว่าจ้างเลขที่ สผ.16/2566
	25. กรมทางหลวงต้องเพิ่มเติมอุปกรณ์ความปลอดภัยใน ระยะก่อสร้างให้ครบถ้วน โดยเฉพาะช่วงที่เสาโครงสร้างทาง ยกระดับอยู่ใกล้กับทางจราจร	●	มีการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยต่างๆ ในพื้นที่ ก่อสร้างอย่างเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ เช่น ป้ายเตือนให้ ระวังพื้นที่ก่อสร้าง ป้ายเตือนก่อนถึงบริเวณที่มีการเบี่ยง การจราจร การติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุก่อสร้างร่วง หล่น เป็นต้น	ไม่มี	 การติดตั้งตาข่ายบริเวณทางยกระดับ  การติดตั้งป้ายเตือนเขตก่อสร้าง

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. การคมนาคมขนส่ง / อุบัติเหตุและ ความปลอดภัย (ต่อ)	26. กรมทางหลวงต้องกำหนดมาตรการในระยะก่อสร้าง สำหรับช่วงที่จำเป็นต้องก่อสร้างบริเวณพื้นที่ผิวจราจรเดิม และหากมีความจำเป็นต้องกันผิวจราจรเดิม กรมทางหลวง จะต้องดำเนินการก่อสร้างขยายผิวจราจรก่อนการก่อสร้าง โครงการ เพื่อเพิ่มพื้นที่ช่องจราจร โดยต้องจัดให้มีช่อง จราจรต้องไม่น้อยกว่าเดิม	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า โครงการฯ ทุกตอน ได้ดำเนินการก่อสร้างขยายผิวจราจร แล้วเสร็จ สำหรับโครงการ O&M (บริเวณพื้นที่ก่อสร้างด้าน เก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ และด้านเก็บค่าผ่านทางศีรษะทอง) มีแผนที่จะรื้อย้ายถนนเดิมที่ตัดผ่านกับแนวก่อสร้างด้าน เก็บค่าผ่านทาง รวมทั้งได้จัดให้มีเส้นทางเลี่ยงบริเวณที่จะมี การปิดช่องจราจรบริเวณดังกล่าว จากการตรวจสอบ พบว่า ยังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณดังกล่าว	ไม่มี	 โครงการฯ ตอน 16  ด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่
7. สาธารณูปโภค	1. ผู้รับเหมาต้องจัดทำแผนการรื้อย้ายที่ชัดเจนเสนอให้กรม ทางหลวง เพื่อให้กรมทางหลวงประสานงานกับหน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง ชี้แจงรูปแบบการก่อสร้างในรายละเอียด พร้อม ทั้งกำหนดแผนรื้อย้ายร่วมกัน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการประสานงานกับหน่วยงานผู้ ให้บริการสาธารณูปโภคต่างๆ เป็นผู้ดำเนินการรื้อย้ายระบบ สาธารณูปโภคนั้นๆ จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า กิจกรรมการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค ต่างๆ ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ	ไม่มี	-
	2. ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ก่อนที่จะมีการรื้อย้ายระบบ สาธารณูปโภค และต้องแจ้งให้ประชาชนในท้องถิ่นทราบไม่ น้อยกว่า 15 วัน	●	ปัจจุบันกิจกรรมการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ได้ ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยในขณะดำเนินการรื้อย้ายระบบ สาธารณูปโภค ได้มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่ ทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการรื้อย้าย	ไม่มี	-
	3. การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค เช่น เสไฟฟ้า ระบบ ประปา ท่อจ่ายน้ำ อาจส่งผลกระทบต่อชุมชน ดังนั้น ควร ดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว และมีการสำรองทั้งด้าน ระบบไฟฟ้าและประปา โทรศัพท์ ให้ครอบคลุม	●	ปัจจุบันกิจกรรมการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ได้ ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยในขณะดำเนินการรื้อย้ายระบบ สาธารณูปโภค ได้มีการสำรองระบบไฟฟ้า ประปา และ โทรศัพท์ ให้เพียงพอต่อความต้องการใช้งาน	ไม่มี	-



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
7. สาธารณูปโภค (ต่อ)	4. ในกรณีที่มีข้อร้องเรียนจากประชาชนที่ได้รับความเดือดร้อนจากการรื้อย้ายสาธารณูปโภค ต้องดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว	●	ปัจจุบันกิจกรรมการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยในขณะดำเนินการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค พบว่ามีข้อร้องเรียนความเสียหายต่อระบบประปา เนื่องจากการก่อสร้างทางบริการ ปัจจุบันได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวแล้วเสร็จ	ไม่มี	-
	5. หากพบว่ามีการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคที่ได้รับความเสียหายจากกิจกรรมของโครงการ ให้ผู้รับเหมาเร่งดำเนินการแก้ไขหรือประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว	⊗	ปัจจุบันกิจกรรมการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยในขณะดำเนินการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคในระยะเวลาที่ผ่านมา ไม่พบสาธารณูปโภคได้รับความเสียหาย จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
8. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	1. ออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างในช่วงที่ตัดผ่านลำน้ำให้ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีโครงสร้างขนาดใหญ่เพียงพอต่อการรองรับการระบายน้ำ และป้องกันน้ำท่วมอย่างมีประสิทธิภาพ ไม่กีดขวางการไหลของน้ำ	●	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 มีการออกแบบโครงสร้างในช่วงที่ตัดผ่านลำน้ำ ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	รายละเอียดแสดงดังบทที่ 2
		⊖	โครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่มีการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการที่กำหนด	ไม่มี	-
	2. บริเวณที่เป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วมขัง ต้องออกแบบโครงสร้างระบบระบายน้ำให้มีขนาดใหญ่เพียงพอหรือมีค่าความปลอดภัย (Safety of Factor) มากกว่าปกติ (1.50-4.50 เท่า) โดยอาคารระบายน้ำของเส้นทางโครงการต้องมีจำนวนทั้งสิ้น 94 แห่ง แยกตามประเภทของอาคาร ได้แก่ สะพาน 22 แห่ง ท่อลอดเหลี่ยม 10 แห่ง และท่อลอดกลม 62 แห่ง	●	มีการออกแบบโครงสร้างระบบระบายน้ำ ตามที่มาตรการกำหนด และจากการตรวจสอบไม่พบปัญหาการเกิดน้ำท่วมบริเวณพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วมขัง	ไม่มี	รายละเอียดแสดงดังบทที่ 2




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
8. การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ (ต่อ)	3. การก่อสร้างฐานรากและตอม่อสะพานข้ามลำน้ำต่างๆ และสะพานบก รวมถึงกิจกรรมก่อสร้างประเภทการปรับ พื้นที่ การขุด หรือการเจาะใกล้ลำน้ำ ควรดำเนินการในช่วง ฤดูแล้งที่มีปริมาณน้ำในแหล่งน้ำน้อย และเพื่อลด ผลกระทบจากการก่อสร้างที่จะกีดขวางน้ำฝนที่ไหลหลาก ผ่านพื้นที่ก่อสร้างอันจะเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดน้ำท่วมได้ ในช่วงฤดูฝน	●	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 ดำเนินการก่อสร้าง ฐานราก ตอม่อสะพานข้ามลำน้ำ รวมทั้งการปรับพื้นที่ การ ขุด การเจาะใกล้ลำน้ำ ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ	ไม่มี	 ตอม่อสะพานข้ามบ่อทราย กม.39+800
		⊖	โครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่มีการ ก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ และกิจกรรมการก่อสร้างใกล้ แหล่งน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการที่กำหนด	ไม่มี	
	4. การก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ ต้องป้องกันไม่ให้มีเศษ วัสดุร่วงหล่นโดยอาจติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่น ลงสู่แหล่งน้ำหรือวิธีอื่นๆ ที่เหมาะสม	⊗	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 ในระยะที่ผ่านมา ได้มีการติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ ในขณะดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างที่อยู่เหนือลำน้ำ ซึ่ง ปัจจุบันได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ จึง ไม่จำเป็นต้องติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่นลงสู่ แหล่งน้ำตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 สะพานข้ามคลองนราภิรมย์
		⊖	โครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่มีการ ก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการ ดังกล่าว	ไม่มี	
	5. หากมีการทับถมของตะกอนหรือเศษวัสดุก่อสร้างในลำให้ ทำการขุดลอกและนำออกทันที	⊗	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 ได้ดำเนินการ ก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติ ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
		⊖	โครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่มีการ ก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการ ดังกล่าว	ไม่มี	-


* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
8. การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ (ต่อ)	6. จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการระบายน้ำเพิ่มเติม เช่น ท่อระบายน้ำและคูระบายน้ำข้างถนน เพื่อทดแทนส่วน ที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง	●	มีการสร้างท่อระบายน้ำและคูระบายน้ำข้างถนน และ บริเวณใต้สะพานต่างระดับ เพื่อช่วยในการระบายน้ำออก จากพื้นที่โครงการ จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาน้ำท่วม ขังในพื้นที่โครงการ	ไม่มี	 รางระบายน้ำใต้สะพานยกระดับ กม.2+500  รางระบายน้ำข้างถนน ด้านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี
	7. ทำทางเบี่ยงเบนทิศทางการไหลของน้ำชั่วคราว สำหรับใน กรณีที่ต้องปิดกั้นหรือสร้างสิ่งกีดขวางการไหลของน้ำ (ชั่วคราว) และดูแลต่อเนื่องให้น้ำสามารถไหลผ่านทาง เบี่ยงเบนดังกล่าวเป็นไปตามปกติ	⊗	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 ดำเนินการก่อสร้าง สะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องทำทางเบี่ยงเบน ทิศทางการไหลของน้ำ	ไม่มี	 สะพานข้ามคลองตาดอน
		⊖	โครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่มีกิจกรรม การก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการ ดังกล่าว	ไม่มี	




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
9. การเกษตรกรรม	1. จำกัดการใช้พื้นที่ก่อสร้าง บริเวณจุดเชื่อมต่อกับถนน สายหลัก และบริเวณสถานีบริการทางหลวง โดยต้องทำงาน อยู่ในขอบเขตแนวเขตทางที่กำหนดไว้ รวมถึงควบคุม กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการที่จะไปรบกวนพื้นที่ เกษตรให้น้อยที่สุด เพื่อลดการสูญเสียพื้นที่ที่มีศักยภาพใน การเกษตร	●	มีการควบคุมให้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างเฉพาะภายใน พื้นที่เขตทางเท่านั้น รวมทั้งมีการควบคุมดูแลไม่ให้มี กิจกรรมการก่อสร้างบุกรุก หรือทำความเสียหายต่อพื้นที่ เกษตรกรรม หรือเกิดผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ เกษตรกรรมของประชาชนที่อยู่นอกพื้นที่เขตทาง จากการ ตรวจสอบไม่พบการบุกรุกพื้นที่ภายนอกเขตทาง	ไม่มี	 การกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง โครงการฯ ตอน 12
	2. การใช้พื้นที่เกษตรชั่วคราวเป็นที่พักคนงาน เก็บกองวัสดุ สำนักงานควบคุมงาน หรือถนนชั่วคราว ควรใช้พื้นที่ หลังจากมีการเก็บเกี่ยวผลผลิตแล้ว และควรเลือกพื้นที่ เกษตรกรรมที่มีอายุสั้น และหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้อง มีการฟื้นฟูให้กลับมาใช้ประโยชน์ในการเกษตรต่อไปได้	⊖	จากการตรวจสอบไม่พบ การใช้พื้นที่เกษตรกรรมเป็นที่พัก คนงาน เก็บกองวัสดุ สำนักงานควบคุมงาน หรือถนน ชั่วคราว รวมทั้งไม่พบความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรม จากกิจกรรมก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	-
	3. การปฏิบัติงานต้องใช้ระยะเวลาล้นที่สุด และไม่เกินตาม แผนการก่อสร้างที่กำหนดไว้ เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อการ ทำเกษตรของประชาชนน้อยที่สุด	●	มีการปฏิบัติงานตามแผนการก่อสร้างตามที่กำหนดไว้ และ ดำเนินการก่อสร้างตามพื้นที่ที่ได้รับมอบจากการจัด กรรมสิทธิ์ที่ดิน รวมทั้งไม่พบความเสียหายต่อพื้นที่ เกษตรกรรมจากกิจกรรมก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	-
	4. ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ให้บุกรุกหรือทำความ เสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรมหรือกระทบต่อการประกอบ อาชีพเกษตรกรรมของประชาชนในท้องถิ่น	●	กรมทางหลวงมีการกำกับผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ให้บุกรุกและ สร้างความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรม รวมทั้งไม่พบปัญหา ข้อร้องเรียนด้านผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ เกษตรกรรมของประชาชนในท้องถิ่น	ไม่มี	-




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
9. การเกษตรกรรม (ต่อ)	5. จัดทำสะพานข้ามทางหลวงโครงการจำนวน 9 จุด สะพานข้ามทางหลวงทั่วไปจำนวน 131 จุด และทางลอดใต้ทางหลวงโครงการจำนวน 6 จุด เชื่อมต่อถนนในท้องถิ่น รวมถึงทางบริการรวม 44.22 กิโลเมตร เพื่อให้ประชาชนในท้องถิ่นยังสามารถสัญจรไปมา-มาได้ และสามารถเข้าทำประโยชน์ในพื้นที่เกษตรได้ดังเดิม	●	มีการออกแบบโครงสร้างสะพานข้ามทางหลวง ทางลอดใต้สะพาน ทางเชื่อมต่อในถนนท้องถิ่น และทางบริการ ตามที่มาตรการหนด โดยมีรายละเอียดแสดงดัง บทที่ 2	ไม่มี	 สะพานข้ามทางหลวงหมายเลข 321  ทางลอด กม.60+010
		⊖	โครงการ O&M เป็นการก่อสร้างอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางและระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับรายละเอียดการก่อสร้างตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	
10. การใช้ที่ดิน	1. จำกัดความกว้างของเขตทางเท่าที่จำเป็น เพื่อลดการสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรม ที่อยู่อาศัย ให้น้อยที่สุด	●	มีการจำกัดความกว้างของเขตทาง โดยคำนึงถึงหลักความปลอดภัย และถูกต้องตามหลักวิศวกรรม ซึ่งการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ได้ดำเนินการก่อสร้างเฉพาะภายในพื้นที่ที่ได้รับมอบจากการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	ไม่มี	รายละเอียดแสดงดัง บทที่ 2  กองวัสดุก่อสร้างภายในพื้นที่ก่อสร้าง
	2. ใช้พื้นที่ในเขตทาง สำหรับเป็นที่กองเก็บรวบรวมวัสดุก่อสร้างและสำนักงานชั่วคราว ทั้งนี้ เพื่อลดการรบกวนพื้นที่การใช้ที่ดินด้านต่างๆ บริเวณติดกับเขตทางให้น้อยที่สุด	●	มีการกองวัสดุก่อสร้างไว้ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานโครงการแต่ละตอน โดยให้มีการวางกองวัสดุก่อสร้างไว้ภายในพื้นที่ก่อสร้างเฉพาะเท่าที่จำเป็นเท่านั้น จากการตรวจสอบไม่พบการกองวัสดุก่อสร้างไว้ภายนอกพื้นที่เขตทาง	ไม่มี	


* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
10. การใช้ที่ดิน (ต่อ)	3. กิจกรรมการก่อสร้างต้องใช้ระยะเวลาสั้นที่สุด และไม่ เกินแผนการก่อสร้างที่กำหนดไว้ เพื่อลดการรบกวนต่อ รูปแบบการใช้ที่ดินบริเวณใกล้เคียง	●	มีการปฏิบัติงานตามแผนการก่อสร้างตามที่กำหนดไว้ และ ดำเนินการก่อสร้างตามพื้นที่ที่ได้รับมอบจากการจัด กรรมสิทธิ์ที่ดิน รวมทั้งไม่พบการรบกวนบริเวณที่ดิน โดยรอบจากกิจกรรมก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	 ด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก
	4. ต้องควบคุมคนงานที่ก่อสร้างโครงการฯ ไม่ให้จับหรือทำ อันตรายแก่ สัตว์ป่า ตลอดจนรัง ตัวอ่อน และไข่ทั้งที่พบบน บกและในน้ำที่พบในแนวเขตทางโครงการ และมีการกำหนด บทลงโทษที่เข้มงวด	●	มีการออกข้อบังคับ และติดตั้งป้ายเตือนห้ามมิให้คนงาน ก่อสร้าง จับหรือทำอันตรายแก่ สัตว์ป่า ตลอดจนรัง ตัว อ่อน และไข่ทั้งที่พบบนบกและในน้ำที่พบในแนวเขตทาง โครงการ จากการตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ไม่พบคนงาน ก่อสร้างฝ่าฝืนข้อบังคับตามที่กำหนด	ไม่มี	 โครงการฯ ตอน 9
	5. ต้องควบคุมและเฝ้าระวังบุคคลภายนอกมิให้เข้ามาดัก จับหรือทำอันตรายแก่สัตว์ป่า ตลอดจนรัง ตัวอ่อน และไข่ ทั้งที่พบบนบกและในน้ำ รวมถึงให้มีการติดตั้งป้ายเตือน ห้ามล่าสัตว์ป่าและบทลงโทษทางกฎหมายในกรณีฝ่าฝืน ในพื้นที่เขตทางตลอดแนวโครงการ โดยเฉพาะในแนวเขต ทางที่ผ่านหรืออยู่ใกล้แหล่งน้ำ หรือบริเวณแปลงนาหรือที่ ลุ่มที่มีสัตว์ป่าจำพวกนกหายากชุกชุม	●	มีการติดตั้งป้ายเตือนและเฝ้าระวังบุคคลภายนอกมิให้เข้า มาจับหรือทำอันตรายแก่ สัตว์ป่า ตลอดจนรัง ตัวอ่อน และ ไข่ทั้งที่พบบนบกและในน้ำที่พบในแนวเขตทางโครงการ จากการตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ไม่พบคนงานก่อสร้าง ฝ่าฝืนข้อบังคับตามที่กำหนด	ไม่มี	 โครงการฯ ตอน 4




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
10. การใช้ที่ดิน (ต่อ)	6. ต้องมีการช่วยเหลือสัตว์ป่าหากพบว่าเคลื่อนที่ออกจากพื้นที่โครงการได้เข้า ได้แก่ กลุ่มสัตว์เลื้อยคลาน เช่น เต่า (กรณีพบเห็น) โดยนำไปยังพื้นที่ป่าไม้หรือแหล่งที่อยู่อาศัยที่มีสภาพดีกว่าในพื้นที่โครงการ ซึ่งกล่าวได้ว่ามีอยู่ทั่วไปในพื้นที่โครงการ และทั้งนี้ในการดำเนินการดังกล่าวจะต้องมีผู้เชี่ยวชาญ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่า และพันธุ์พืช มาดำเนินการช่วยเหลือสัตว์ดังกล่าว	⊗	จากการตรวจสอบกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ไม่พบสัตว์ชนิดใดได้รับบาดเจ็บ ไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้ หรืออยู่ในสภาพอ่อนแรง ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	-
11. เศรษฐกิจและสังคม	1. ทำการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการให้แก่ประชาชนในบริเวณพื้นที่โครงการ ประกอบด้วย ขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง รูปแบบการก่อสร้าง ระยะเวลาการก่อสร้าง โดยจัดทำเอกสาร หรือเข้าพบผู้นำชุมชน ประชาชน เพื่อชี้แจงข้อมูลให้ประชาชนในพื้นที่ทราบล่วงหน้าก่อนเข้าดำเนินการก่อสร้าง	●	มีการประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้างในแต่ละตอน รวมทั้งมีการจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ	ไม่มี	 แผ่นพับประชาสัมพันธ์
	2. ดำเนินการตามข้อเสนอมาตรการลดผลกระทบด้านการเวนคืนและอพยพโยกย้ายอย่างจริงจังและมีประสิทธิภาพ	●	สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวง ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และชดเชยทรัพย์สินค่าเวนคืนที่ดินตลอดแนวเส้นทางโครงการแล้วเสร็จอย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งจัดการรับฟังความคิดเห็นต่อโครงการก่อนที่จะเริ่มต้นดำเนินการก่อสร้าง	ไม่มี	-
	3. ให้ความสำคัญต่อการจ้างแรงงานท้องถิ่นเป็นอันดับแรก	●	คนงานก่อสร้างส่วนใหญ่ เป็นแรงงานต่างถิ่นที่ทำงานประจำกับบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง อย่างไรก็ตาม ทางโครงการได้มีการติดป้ายรับสมัครงานไว้ด้านหน้าสำนักงานควบคุมโครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนในท้องถิ่นเข้ามาทำงาน	ไม่มี	-


* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
11. เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	4. เอกชนผู้รับเหมาในการก่อสร้างโครงการจะต้องเข้มงวด กวดขันมิให้คนงานหรือเจ้าหน้าที่ของโครงการก่อความ เดือดร้อนแก่ประชาชนในท้องถิ่น	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการออกกฎระเบียบ มิให้คนงาน ก่อสร้างและเจ้าหน้าที่โครงการก่อความเดือดร้อนแก่ ประชาชนในท้องถิ่น	ไม่มี	 ป้ายแสดงกฎระเบียบ ภายในบ้านพักคนงานก่อสร้าง
	5. การเข้าปฏิบัติงานต่างๆ ในพื้นที่โครงการจะต้องแจ้งให้ ชุมชนทราบล่วงหน้า โดยผ่านทางผู้นำชุมชน หรือชี้แจงกับ ประชาชนโดยตรง	●	มีการประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และ ประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการ ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณ จุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้างในแต่ละตอน รวมทั้งมี การจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่าย ให้แก่ชุมชนทราบ	ไม่มี	 แผ่นพับประชาสัมพันธ์
	6. จัดวางเครื่องจักรอุปกรณ์ไม่ให้กีดขวางเส้นทางสัญจร และทางเข้าออกพื้นที่ชุมชน รวมถึงจัดทำทางเบี่ยงให้ ประชาชนยังคงเดินทางไปมาหาสู่กันได้ในกรณีที่ต้องมีการ ปิดทาง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีทางเบี่ยงบริเวณที่มีกิจกรรม ก่อสร้างผ่านถนนท้องถิ่น รวมทั้งได้กำหนดพื้นที่ในการวาง เครื่องจักรอุปกรณ์ไม่ให้กีดขวางเส้นทางสัญจร จากการ ตรวจสอบไม่พบเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างกีดขวางเส้นทาง สัญจร และทางเข้าออกพื้นที่ชุมชน รวมทั้งไม่พบปัญหาด้าน การจราจร	ไม่มี	 ป้ายเตือนทางเบี่ยง


* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
11. เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	7. ต้องจัดให้มีทางลอด ทางข้ามที่เหมาะสม รวมถึงทาง บริการเพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางไปมาหาสู่กันได้ ดังเดิม	●	มีทางลอด ทางข้าม และทางบริการ บริเวณแนวเส้นทาง โครงการที่อยู่ใกล้เคียงกับชุมชน เพื่อให้ประชาชนเดินทาง ได้ดังเดิม	ไม่มี	 ทางลอด กม.37+000
	8. หากเกิดกรณีมีปัญหาที่ไม่สามารถประกอบอาชีพได้ ตามปกติ เนื่องจากโครงการ กรมทางหลวงจะต้องพิจารณา ให้ความช่วยเหลือหรือประสานงานในด้านต่างๆ ตามความ เหมาะสม	⊗	กิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ไม่พบข้อร้องเรียน เกี่ยวกับการได้รับผลกระทบต่อการประกอบอาชีพของ ประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ	ไม่มี	-
12. การโยกย้ายและการ เวนคืน	1. ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และชดเชยทรัพย์สินตลอด แนวเส้นทางโครงการ โดยดำเนินการตามขั้นตอนของ กฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม และเปิด โอกาสให้มีกระบวนการมีส่วนร่วมจากผู้ที่เกี่ยวข้องใน ท้องถิ่น โดยจัดตั้งในรูปคณะกรรมการรองรองทรัพย์สิน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อเจ้าของที่ดินในบริเวณที่แนว เส้นทางโครงการตัดผ่านและต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จ ก่อนการดำเนินการก่อสร้าง	●	สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวง ได้ดำเนินการจัด กรรมสิทธิ์ที่ดิน และชดเชยทรัพย์สินค่าเวนคืนที่ดินตลอด แนวเส้นทางโครงการแล้วเสร็จ อย่างโปร่งใสและเป็นธรรม พร้อมทั้งจัดการรับฟังความคิดเห็นต่อโครงการก่อนที่จะ เริ่มต้นดำเนินการก่อสร้าง	ไม่มี	-
	2. กรมทางหลวงดำเนินกิจกรรมประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับ ขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อสร้างความเข้าใจและแจ้งสิทธิ์ที่จะได้รับขั้นตอนการ ชดเชยที่ดินและทรัพย์สินให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบ ในพื้นที่โครงการ	●	สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวง ได้ดำเนินการจัด ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อ ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ พร้อมทั้งจัดการรับฟังความ คิดเห็นต่อโครงการก่อนที่จะเริ่มต้นดำเนินการก่อสร้าง	ไม่มี	-





* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
13. การสาธารณสุข	1. ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ ด้านคุณภาพอากาศ และเสียงอย่างเคร่งครัด	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ด้านคุณภาพอากาศ และเสียง บางส่วน	เนื่องจากมาตรการป้องกัน แก้ไข และลด ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ และเสียง บาง มาตรการ เช่น การติดตั้ง Metal Sheet เพื่อ ลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ และระดับ เสียง เป็นมาตรการที่ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติ เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ ก่อให้เกิดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ และ เสียง ต่อชุมชนใกล้เคียง	-
	2. ที่พักคนงานต้องมีสภาพความเป็นอยู่ที่ถูกสุขอนามัยและ สุขาภิบาลสิ่งแวดล้อมให้แก่คนงาน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการจัดการสภาพแวดล้อมภายใน บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างให้ถูกสุขลักษณะ มีความ เรียบร้อย	ไม่มี	 บ้านพักคนงานก่อสร้าง โครงการฯ ตอน 4




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
13. การสาธารณสุข (ต่อ)	3. จัดให้มีห้องน้ำ ห้องส้วมในพื้นที่ก่อสร้าง พื้นที่สำนักงานชั่วคราวและที่พักคนงานอย่างเพียงพอ ในอัตราส่วน 15 คนต่อ 1 ห้อง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีห้องน้ำ ห้องส้วม ที่ถูกสุขลักษณะให้แก่คนงานก่อสร้างอย่างเพียงพอ โดยมีรายละเอียดดังนี้ <div> <div>ตอน 1: มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 15 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 60 คน ในสัดส่วน 4 คน/ห้อง</div> <div>ตอน 2: มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 15 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 90 คน ในสัดส่วน 6 คน/ห้อง</div> <div>ตอน 3: มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 10 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 4 คน ในปัจจุบันคิดเป็นสัดส่วน 1 คน/ห้อง</div> <div>ตอน 4: มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 100 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 120 คน ในสัดส่วน 1 คน/ห้อง</div> <div>ตอน 9: มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 15 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 30 คน ในสัดส่วน 2 คน/ห้อง</div> <div>ตอน 11: มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 10 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 60 คน ในสัดส่วน 6 คน/ห้อง</div> <div>ตอน 12: มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 20 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 80 คน ในสัดส่วน 4 คน/ห้อง</div> <div>ตอน 16: มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 20 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 50 คน ในสัดส่วน 3 คน/ห้อง</div> <div>ตอน 19: มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 10 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 10 คน ในสัดส่วน 1 คน/ห้อง</div> </div> โครงการ O&M ได้จัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วม ที่ถูกสุขลักษณะให้แก่คนงานก่อสร้าง ไว้ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางต่างๆ อย่างเพียงพอ ในสัดส่วน 15 คน/ห้อง	ไม่มี	 <div>โครงการฯ ตอน 4</div>  <div>โครงการฯ ตอน 9</div>  <div>โครงการฯ ตอน 12</div>  <div>ด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่</div>





* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
13. การสาธารณสุข (ต่อ)	4. จัดหาน้ำดื่มที่สะอาดให้คนงานอย่างเพียงพอในพื้นที่ ก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดซื้อน้ำดื่มให้แก่คนงานก่อสร้างอย่าง เพียงพอในอัตรา ไม่น้อยกว่า 2 ลิตร/คน-วัน	ไม่มี	 น้ำดื่มสำหรับคนงานก่อสร้าง
14. อาชีวอนามัย	1. จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น หมวก นิรภัย ที่อุดหู ถุงมือ หน้ากากหรือผ้าปิดจมูก และรองเท้า นิรภัย เป็นต้น ให้เพียงพอแก่คนงาน และควบคุมให้คนงาน ใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายบุคคลอย่างเคร่งครัด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย รองเท้าหุ้มส้น ที่อุดหู (Ear Plug) ที่ครอบหู (Ear Muff) และอุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัย อื่นๆ ให้แก่คนงานที่ต้องปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้าง ตามความเหมาะสมของกิจกรรมการก่อสร้าง	ไม่มี	 อุปกรณ์ป้องกันอันตราย สำหรับคนงานก่อสร้าง
	2. จัดให้มีพนักงานตรวจสอบด้านอาชีวอนามัยและความ ปลอดภัยประจำพื้นที่ก่อสร้าง	●	ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยและอาชีวอนามัย (จป.) ประจำพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 เจ้าหน้าที่ จป.





* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
14. อาชีวอนามัย (ต่อ)	3. จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นที่สำนักงานโครงการ	●	ได้จัดให้มีห้องปฐมพยาบาล และอุปกรณ์ปฐมพยาบาล ประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการแต่ละ ตอน เพื่อปฐมพยาบาลเบื้องต้นให้แก่คนงานก่อสร้าง	ไม่มี	 <p>อุปกรณ์ปฐมพยาบาล</p>  <p>ห้องพยาบาล</p>
	4. ประสานงานกับโรงพยาบาลเกษมราษฎร์ รัตนาธิเบศร์ โรงพยาบาลศูนย์นครปฐม โรงพยาบาลบ้านโป่ง และ โรงพยาบาลมะการักษ์ ล่วงหน้า เพื่อรับผู้ป่วยกรณีฉุกเฉิน จากโครงการ	●	มีการประสานงานกับโรงพยาบาลในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ ก่อสร้างแต่ละตอน และโรงพยาบาลตามที่มาตรการกำหนด รวมทั้งมีการติดป้ายเบอร์ติดต่อฉุกเฉินไว้บริเวณสำนักงาน ควบคุมโครงการ และบ้านพักคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	 <p>หมายเลขโทรศัพท์ติดต่อ กรณีฉุกเฉิน</p>
	5. ตรวจสอบเครื่องจักรอุปกรณ์ก่อนปฏิบัติงานทุกครั้ง	●	มีโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้าง และยานพาหนะของโครงการอย่าง สม่ำเสมอตามคำแนะนำของผู้ผลิต รวมทั้งมีการตรวจสอบ เครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ ก่อนนำไปใช้งานทุกครั้ง	ไม่มี	 <p>เจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุง</p>




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
14. อาชีวอนามัย (ต่อ)	6. ควบคุมให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถบรรทุกของโครงการให้ขับซี่ยานพาหนะด้วยความระมัดระวัง และปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	ไม่มี	 การอบรมพนักงาน
	7. จัดให้มีป้ายสัญญาณจราจรในพื้นที่ก่อสร้าง	●	มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง	ไม่มี	  ป้ายเตือนการก่อสร้าง
	8. ฝึกอบรม และให้ความรู้ด้านความปลอดภัยและการใช้เครื่องจักรอุปกรณ์ที่ถูกต้องแก่คนงานก่อนการปฏิบัติงาน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้มีการอบรมให้คนงานก่อสร้างให้รู้จักวิธีใช้ ดู่แล และบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ รวมทั้งได้ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆตามคำแนะนำของผู้ผลิต	ไม่มี	 การอบรมพนักงาน


* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
14. อาชีวอนามัย (ต่อ)	9. จัดให้มีแผนงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	●	มีการปฏิบัติตามแผนงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง โดยมีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยและอาชีวอนามัย (จป.) ประจำพื้นที่ก่อสร้างควบคุมดูแลงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 เจ้าหน้าที่ จป.
	10. การทำงานในพื้นที่ก่อสร้างทุกบริเวณจะต้องเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยสุขภาพ และความปลอดภัยในการทำงาน	●	มีการวางแผนการก่อสร้าง และดำเนินการตามมาตรการด้านความปลอดภัยในการก่อสร้างตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารจัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ.2564	ไม่มี	รายละเอียดแสดงไว้ใน ตารางที่ 3.2-1
	11. ต้องมีรั้วกันบริเวณพื้นที่ก่อสร้างทุกบริเวณ เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในพื้นที่ก่อสร้าง	●	มีการใช้ Concrete Barrier กำหนดเขตพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งติดป้ายเตือนเขตก่อสร้างห้ามเข้า เพื่อป้องกันผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 ป้ายเตือนเขตก่อสร้างห้ามเข้า
	12. จัดให้มีแผนงานด้านความปลอดภัย และแผนฉุกเฉินสำหรับการดำเนินงานที่เหมาะสม	●	มีการปฏิบัติตามแผนงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง และแผนฉุกเฉิน โดยมีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยและอาชีวอนามัย (จป.) ประจำพื้นที่ก่อสร้างควบคุมดูแลงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งมีการติดป้ายเบอร์ดัดต่อฉุกเฉินไว้บริเวณสำนักงานควบคุมโครงการและบ้านพักคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	 หมายเลขโทรศัพท์ติดต่อ กรณีฉุกเฉิน
	13. ตรวจสอบสุขภาพคนงานประจำปี	●	มีการตรวจสอบสุขภาพของคนงานก่อสร้าง ตามสิทธิประกันสังคมของคนงานก่อสร้าง เป็นประจำทุกปี	ไม่มี	-



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
14. อาชีวอนามัย (ต่อ)	14. ในกรณีที่เกิดกิจกรรมการก่อสร้างก่อให้เกิดเสียงดัง 90 เดซิเบล(เอ) ห้ามให้คนงานทำงานเกิน 8 ชั่วโมงต่อวัน และ ระยะเวลาทำงานต้องลดลงครึ่งหนึ่ง ในทุกๆ 5 เดซิเบล ที่ เพิ่มขึ้น	⊗	จากการตรวจสอบในปัจจุบัน ไม่พบกิจกรรมการก่อสร้าง ก่อให้เกิดเสียงดังเกินกว่า 90 เดซิเบล(เอ) จึงไม่จำเป็นต้อง ปฏิบัติตามมาตรการกำหนด ซึ่งสอดคล้องกับผลการ ตรวจวัดระดับเสียงบริเวณหมู่บ้านร่มไม้, หมู่บ้านศิขาร, วัดบ้านทุ่งน้อย, หมู่บ้านจันทรรกานต์, โรงเรียนวัดศรีวิสาจา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ. 2566 พบว่า มีค่าระดับเสียงทุกดัชนี เป็นไปตามมาตรฐาน	ไม่มี	รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 5.2.2 ระดับเสียง
15. การแบ่งแยก	1. ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบกำหนดการก่อสร้าง และระยะสิ้นสุดการก่อสร้างให้ทราบล่วงหน้า เพื่อการวางแผน การเดินทางและการใช้ถนนของประชาชน ซึ่งจะเป็น การลดผลกระทบต่อการเดินทางประจำวันและการเข้าถึง พื้นที่	●	มีการประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และ ประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการ ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณ จุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้างในแต่ละตอน รวมทั้งมี การจัดทำแผนพับประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่าย ให้แก่ชุมชนทราบ	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง





* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
15. การแบ่งแยก (ต่อ)	2. ก่อสร้างสะพานและทางลอด เพื่อเชื่อมการเดินทางของ ถนนท้องถิ่นให้สามารถสัญจรได้ตั้งเดิมรวมทั้งมีทางบริการ ทางเชื่อม ทางลอด และถนนท้องถิ่น เพื่อความสะดวกใน การเดินทาง และสามารถเชื่อมพื้นที่เกษตรกรรมของ ชาวบ้าน ซึ่งเดิมเป็นพื้นที่แปลงเดียวกันก่อนที่จะมีถนน โครงการให้สามารถเดินทางเชื่อมต่อไปทำเกษตรกรรม ขณะเดียวกันในช่วงฤดูน้ำหลากก็สามารถใช้ในการระบาย น้ำได้ด้วย โดยมีรายละเอียดดังนี้ - ทางลอด (Underpass Box) เป็นการออกแบบท่อลอด เหลี่ยมให้ถนนสายรองลอดผ่าน จำนวน 22 จุด - สะพานข้ามทางหลวงพิเศษ (Minor Overpass Bridge) เป็นการออกแบบโครงสร้างสะพานในแนวถนนสายรองข้าม ทางหลวงพิเศษจำนวน 9 จุด - สะพานข้ามทางหลวง (Overpass Bridge) เป็นการ ออกแบบโครงสร้างสะพานตามแนวทางหลวงพิเศษยกข้าม ถนนท้องถิ่นจำนวน 131 จุด	●	มีการออกแบบโครงสร้างสะพานข้ามทางหลวง ทางลอดได้ สะพาน ทางเชื่อมต่อในถนนท้องถิ่น และทางบริการ ตามที่ มาตรการหนด โดยมีรายละเอียดแสดงดัง บทที่ 2	ไม่มี	 <p>สะพานข้ามทางหลวงพิเศษ (ทางหลวงชนบท นร.1012)</p>  <p>ทางลอด กม.60+010</p>
		⊖	โครงการ O&M เป็นการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทาง และ ระบบการจัดเก็บค่าผ่านทาง จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการที่ กำหนด	ไม่มี	




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
16. สุขภาพ	1. จัดให้มีห้องน้ำ ห้องส้วมในพื้นที่ก่อสร้าง พื้นที่สำนักงานชั่วคราวและที่พักคนงานอย่างเพียงพอในอัตราส่วนคนงาน 15 คน ต่อ 1 ห้อง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีห้องน้ำ ห้องส้วม ที่ถูกสุขลักษณะให้แก่คนงานก่อสร้างอย่างเพียงพอ โดยมีรายละเอียดดังนี้ <div> <div>ตอน 1: มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 15 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 60 คน ในสัดส่วน 4 คน/ห้อง</div> <div>ตอน 2 : มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 15 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 90 คน ในสัดส่วน 6 คน/ห้อง</div> <div>ตอน 3 : มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 10 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 4 คน ในปัจจุบันคิดเป็นสัดส่วน 1 คน/ห้อง</div> <div>ตอน 4 : มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 100 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 120 คน ในสัดส่วน 1 คน/ห้อง</div> <div>ตอน 9 : มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 15 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 30 คน ในสัดส่วน 2 คน/ห้อง</div> <div>ตอน 11 : มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 10 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 60 คน ในสัดส่วน 6 คน/ห้อง</div> <div>ตอน 12 : มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 20 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 80 คน ในสัดส่วน 4 คน/ห้อง</div> <div>ตอน 16 : มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 20 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 50 คน ในสัดส่วน 3 คน/ห้อง</div> <div>ตอน 19 : มีห้องน้ำ-ห้องส้วมจำนวน 10 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 10 คน ในสัดส่วน 1 คน/ห้อง</div> </div> <div>โครงการ O&M ได้จัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วม ที่ถูกสุขลักษณะให้แก่คนงานก่อสร้าง ไว้ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางต่างๆ อย่างเพียงพอ ในสัดส่วน 15 คน/ห้อง</div>	ไม่มี	 <div>โครงการฯ ตอน 2</div>  <div>โครงการฯ ตอน 9</div>  <div>โครงการฯ ตอน 12</div>  <div>ด้านเก็บค่าผ่านทางท่ามะกา</div>



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
16. สุขภาพ (ต่อ)	2. ห้ามทิ้งขยะมูลฝอย และวัสดุก่อสร้างเหลือใช้ลงในลำน้ำ สาธารณะหรือท่อระบายน้ำสาธารณะใกล้บริเวณพื้นที่ ก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้กำหนดให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะใน บริเวณที่มีการจัดเตรียมไว้ให้ และกำชับไม่ให้คนงานห้าม ทิ้งขยะมูลฝอย และวัสดุก่อสร้างเหลือใช้ในแหล่งน้ำ ธรรมชาติ และจากการตรวจสอบไม่พบขยะมูลฝอย และ วัสดุก่อสร้างในลำน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 ถังรองรับขยะมูลฝอย
	3. บริเวณที่พักคนงานแต่ละแห่งต้องจัดให้มีถังบำบัดเสีย สำเร็จรูปชนิดกระโถน-กรองไร้อากาศ ขนาดไม่น้อยกว่า 32 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน สำหรับห้องส้วม น้ำทิ้งจากห้องอาบน้ำ ลานซักล้าง ห้องครัว พร้อมจัดให้มีบ่อพักน้ำทิ้งขนาด 32 ลูกบาศก์เมตร เก็บกักน้ำทิ้งได้ 1 วัน ก่อนระบายสู่แหล่งน้ำ ใกล้เคียงต่อไป	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดกระโถน-กรองไร้ อากาศ สำหรับรองรับน้ำเสียจากห้องส้วม น้ำทิ้งจากห้อง อาบน้ำ ลานซักล้าง ห้องครัวของคนงานก่อสร้างอย่าง เพียงพอ รวมทั้งจัดให้มีบ่อพักน้ำทิ้ง ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 ถังบำบัดน้ำเสียจากห้องน้ำ-ห้องส้วม  ถังบำบัดน้ำเสียจากห้องครัว
	4. ออกแบบระบบบำบัดน้ำเสียที่มีประสิทธิภาพทั้งระบบ บำบัดเสียขั้นต้นและระบบบำบัดน้ำเสียรวม บริเวณสถานี บริการทางหลวง โดยใช้ถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถัง กระโถน-ถังกรองไร้อากาศ	⊖	โครงการฯ ตอน 1, 2, 3, 4, 9, 11, 12, 16 และ 19 เป็นการ ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ และทางแยกต่างๆ ส่วน โครงการ O&M เป็นการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง และ ระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งไม่รวมถึงบริเวณที่พักริมทาง และสถานีบริการทางหลวง จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการที่ กำหนด	ไม่มี	-



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์การเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
17. ประวัติศาสตร์และ โบราณคดี	1. หากพบซากกิจกรรมการก่อสร้างก่อให้เกิดความเสียหาย ต่อโบราณสถานหรือหากขุดพบหลักฐานทางโบราณคดีใน ระหว่างก่อสร้าง ให้หยุดกิจกรรมการก่อสร้างไว้ชั่วคราว และประสานสำนักศิลปากรเข้ามาตรวจสอบ	⊗	กิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ไม่ก่อให้เกิดความ เสียหายต่อแหล่งโบราณคดีในรัศมี 2 กิโลเมตร และไม่พบ หลักฐานทางทางโบราณคดีในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	-
	2. ประสานกับเจ้าอาวาสวัดบ้านทุ่งน้อยในระยะที่มีการ ก่อสร้างโครงการเพื่อให้กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอื่นๆ ภายในวัด	●	วัดบ้านทุ่งน้อยตั้งอยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 11 ซึ่งทาง โครงการได้เข้าไปชี้แจง และรับฟังความคิดเห็นข้อห่วงกังวล กับเจ้าอาวาสวัดบ้านทุ่งน้อย ปัจจุบันกิจกรรมก่อสร้าง บริเวณวัดบ้านทุ่งน้อยดำเนินการแล้วเสร็จ ซึ่งที่ผ่านมาไม่ พบกิจกรรมก่อสร้างก่อให้เกิดความเสียหายต่อวัดบ้านทุ่ง น้อย	ไม่มี	 แนวเส้นทางโครงการที่อยู่ประชิด วัดบ้านทุ่งน้อย กม.36+300
		⊖	วัดบ้านทุ่งน้อย ไม่ได้อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 1, 2, 3, 4, 9, 12, 16, 19 และโครงการ O&M จึงไม่ เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว	ไม่มี	
18. สุนทรียภาพ / ทัศนียภาพ (ต่อ)	1. ปลุกพืชคลุมดินบริเวณลาดคันทางเพื่อป้องกันการ ชะล้างของดิน และทำให้มีทัศนียภาพที่สวยงาม	●	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 9, 11, 16 และ 19 ปัจจุบันดำเนิน กิจกรรมก่อสร้างลาดคันทางแล้วเสร็จ และปลูกหญ้าคลุม ดินบริเวณลาดคันทางแล้วเสร็จ	ไม่มี	 ลาดคันทาง โครงการฯ ตอน 4
		⊗	โครงการฯ ตอน 12 และโครงการ O&M ปัจจุบันกิจกรรม ก่อสร้างลาดคันทางยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่ถึงระยะเวลา ดำเนินการปลูกหญ้าคลุมดิน	ไม่มี	
		⊖	โครงการฯ ตอน 1 มีเพียงกิจกรรมก่อสร้างสะพานยกระดับ และปรับปรุงถนนรัตนธิเบศร์ จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการ ที่กำหนด	ไม่มี	
	2. ปลูกต้นไม้ตามแนวทางหลวงเพื่อลดผลกระทบทางด้าน สุนทรียภาพ/ทัศนียภาพ	⊗	การปลูกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการฯ จะดำเนินการโดย โครงการ O&M ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บ ค่าผ่านทาง ซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการปลูก ต้นไม้	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.2-3 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
18. สุนทรียภาพ / ทัศนียภาพ (ต่อ)	3. รักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของ พื้นที่ก่อสร้าง โดยไม่วางสิ่งของหรือวัสดุก่อสร้างขวาง เส้นทางจราจร	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างกำชับให้คนงานก่อสร้างรักษาความ สะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้าง จากการตรวจสอบไม่พบวัสดุก่อสร้างขวางเส้นทางจราจร	ไม่มี	 พื้นที่โครงการฯ ตอน 4
	4. ในการออกแบบทางเชื่อมและทางแยกต่างระดับต้องมี ขนาดและความสูงที่เหมาะสม โดยก่อให้เกิดปัญหาด้าน ทัศนียภาพน้อยที่สุด	●	มีการออกแบบโครงสร้างทางเชื่อมและทางแยกต่างระดับ โดยมีความสูงที่เหมาะสม และไม่กระทบต่อทัศนียภาพ	ไม่มี	 ทางแยกต่างระดับชุมทางนครชัยศรี
		⊖	โครงการ O&M เป็นการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง และ ระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการ ที่ กำหนด	ไม่มี	
	5. ต้องมีการปลูกต้นไม้ดอกในบริเวณขอบทางหลวงพิเศษ ทั้ง 2 ข้าง ตลอดแนวสายทางของโครงการ เพื่อภูมิทัศน์ ที่สวยงาม	⊗	การปลูกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะดำเนินการโดย โครงการ O&M ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บ ค่าผ่านทาง ซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการปลูก ต้นไม้	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

4.3 การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติงานของผู้รับเหมาก่อสร้าง ว่าได้มีการปฏิบัติงานตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพหรือไม่ และมีปัญหาอุปสรรค รวมถึงแนวทางในการแก้ไขอย่างไร และจากการทบทวนรายละเอียด พบว่า แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างโครงการ ที่ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติ มีทั้งสิ้น 7 แผน ได้แก่

- 1) แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการกีดขวางการไหลของน้ำ
- 2) แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำบริเวณบ้านพักคนงาน
- 3) แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้าง
- 4) แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง
- 5) แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการโยกย้าย และเวนคืน
- 6) แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการแบ่งแยก
- 7) แผนปฏิบัติการด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

จากการทบทวนผลการปฏิบัติงานตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการที่กำหนดไว้ครบถ้วน ส่วนแผนปฏิบัติการที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน และแผนปฏิบัติการที่ไม่ปฏิบัติ สามารถสรุปได้ดังนี้

1) แผนปฏิบัติการที่ไม่ปฏิบัติ :

1.1) รายละเอียดแผนปฏิบัติการ : กิจกรรมการก่อสร้างในลำน้ำ เช่น วางเสา/ตอม่อของสะพานในลำน้ำ ให้ดำเนินการจัดสร้าง Sheet Pile ล้อมรอบเสา/ตอม่อ เพื่อป้องกันการพังกระจายของดินตะกอน/เศษวัสดุก่อสร้างแพร่กระจายไปในลำน้ำ โดยแหล่งน้ำที่มีตอม่อลงในลำน้ำทั้งหมด 14 แห่ง ได้แก่ คลองบางคูวัด (กม. 6+388) คลองตาแดง (กม.8+080) คลองยายเหมือน (กม.8+710) คลองบางอีลิ้ง (กม.9+392) คลองไผ่ขาด (กม.11+136) คลองตาแดง (กม.11+768) คลองนราภิรมย์ (กม.12+962) คลอง รพช. (กม.13+924) คลองเจ๊ก (กม.16+878) ทางน้ำไม่มีชื่อ (กม.17+100) แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+734) ทางน้ำไม่มีชื่อ (กม.51+326) ห้วยหนองกร่าง (กม.57+358) และห้วยปลากด (กม.75+528)

การปฏิบัติตามแผนฯ : แหล่งน้ำที่แผนปฏิบัติการกำหนดอยู่ในช่วงการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 4 (คลองบางอีลิ้ง (กม.9+392) คลองไผ่ขาด (กม.11+136) คลองตาแดง (กม.11+768) และ คลองนราภิรมย์ (กม.12+962)) โครงการฯ ตอน 6 (ทางน้ำไม่มีชื่อ (กม.17+100)) โครงการฯ ตอน 15 (ทางน้ำไม่มีชื่อ (กม.51+326)) และโครงการฯ ตอน 19 (ห้วยปลากด (กม.75+528)) เป็นลำน้ำที่มีความกว้างประมาณ 10-15 เมตร ซึ่งในการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างได้เลือกวิธีการก่อสร้างแบบเบี่ยงทางน้ำชั่วคราวและถมดินเพื่อนำเครื่องจักรเข้าไปตอกเสาเข็มแทนการติดตั้ง Sheet Pile ปัจจุบันได้ดำเนินการก่อสร้างแล้ว ได้ทำการคืนสภาพลำน้ำ ขุดลอกลำน้ำให้มีความกว้างและความลึกเช่นเดิม ส่วนการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำนครชัยศรี (โครงการฯ ตอน 6) ไม่ได้ติดตั้ง Sheet Pile ล้อมรอบเสาตอม่อที่อยู่ในลำน้ำ เนื่องจากระดับน้ำบริเวณเสาตอม่อมีความลึกมาก จึงไม่สามารถติดตั้ง Sheet Pile ได้ ผู้รับเหมาก่อสร้างจึงใช้วิธีการก่อสร้างเสาเข็มแบบกดที่ลดการพังกระจายของดินตะกอนแทนการติดตั้ง Sheet Pile ล้อมรอบเสาตอม่อสะพานในลำน้ำ ส่วนบริเวณริมลำน้ำได้ติดตั้ง Sheet Pile กันบริเวณลำน้ำที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง เพื่อเป็นแนวป้องกันการชะล้างของตะกอนดินลงไปแม่น้ำนครชัยศรี ซึ่งผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินพบว่า ปริมาณตะกอนแขวนลอยทั้งหมดมีค่าต่ำกว่าผลการตรวจวัดในระยะก่อนการก่อสร้าง

1.2) รายละเอียดแผนปฏิบัติการ : ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวโดยเลือกใช้แผ่นเหล็กรีดลอนหรือ Metal Sheet ความสูง 2 เมตร ซึ่งเป็นที่นิยมเนื่องจากมีความคงทน ติดตั้งง่าย ราคาไม่สูงมากนัก ประกอบกับสามารถช่วยในการสะท้อนเสียงที่ดี (Dispersive Panel) และสามารถลดเสียงตรง (Transmission Loss) ได้ถึง 23 เดซิเบล (เอ) (ในกรณีที่มีความหนา 1.59 มิลลิเมตร) และเนื่องจากมีลักษณะเป็นแผ่นทึบจึงสามารถใช้ในการลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองได้ด้วยการสกัดกันโดยตรง (Direct Interception) อีกด้วย บริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ตลอดแนวเส้นทางที่มีการก่อสร้าง จนกว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จเพื่อลดปริมาณการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองในอากาศและเสียงที่จะเกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง

การปฏิบัติตามแผนฯ : ไม่มีการติดตั้ง Metal Sheet ความสูง 2 เมตร ตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างบริเวณหมู่บ้านกฤษดาคร 10 หมู่บ้านธนาภรณ์ หมู่บ้านรุ่งเรือง 5 ซึ่งอยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 1 มีกิจกรรมงานขยายถนนรัตนธิเบศร์ และงานโครงสร้างทางยกระดับ ซึ่งมีการติดตั้ง Concrete Barrier พร้อมติดตั้งผ้าใบความสูง 2 เมตร ล้อมรอบพื้นที่ก่อสร้างฐานรากบริเวณเกาะกลางถนนกาญจนาภิเษก และเมื่อพิจารณาจากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ และระดับเสียง บริเวณหมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชีวากร วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านจันทร์กานต์ และวัดสำนักศรี พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าคุณภาพอากาศ และระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน รวมทั้งมีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และไม่พบข้อร้องเรียนด้านฝุ่นละอองและเสียงดัง

2) แผนปฏิบัติการที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน

2.1) รายละเอียดแผนปฏิบัติการ : การดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำจำนวน 22 แห่งซึ่งเป็นลำน้ำที่มีน้ำไหลตลอดปี ให้ติดตั้งตาข่ายใต้สะพาน และรั้วดักตะกอนแบบ Temporary Silt Fence ความสูง 1 เมตร บริเวณริมตลิ่งทั้งสองฝั่งของแหล่งน้ำแต่ละแห่งที่แนวเส้นทางตัดผ่าน โดยให้ด้านยาวของแนวรั้วดักตะกอนครอบคลุมพื้นที่ หน่วยงานและยาวออกไปอีกด้านละ 5 เมตร จากจุดตัดลำน้ำ เพื่อให้สามารถรองตะกอนที่ชะล้างจากหน้างานก่อนลงสู่แหล่งน้ำสำหรับวัสดุที่ใช้ทำรั้วดักตะกอนให้พิจารณาเลือกใช้ตาข่ายพลาสติกที่มีความละเอียดสามารถรองตะกอนได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสะดวกในการติดตั้งและดูแล

การปฏิบัติตามแผนฯ : โครงการที่มีการก่อสร้างเสาตอม่อในลำน้ำ ได้แก่ โครงการฯ ตอน 6, 13, 14, 18, 19 และ ตอน 25 ซึ่งในระหว่างการก่อสร้างเสาตอม่อในลำน้ำ มีการติดตั้งตาข่ายป้องกันวัสดุตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ แต่ไม่มีการติดตั้งรั้วดักตะกอนแบบ Temporary Silt Fence โดยโครงการฯ ตอน 6 มีการติดตั้ง Sheet Pile บริเวณริมตลิ่งเพื่อลดการชะล้างของตะกอนดินลงสู่แม่น้ำนครชัยศรี ส่วนโครงการฯ ตอน 14 ได้ทำการเบี่ยงทางไหลของน้ำแทน เพื่อให้สามารถไหลได้ตามปกติ ส่วนโครงการฯ ตอน 13, 18, 19 และ 25 ได้ดำเนินการขุดร่องระบายน้ำทดแทนการติดตั้งรั้วดักตะกอน เมื่อพิจารณาจากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำบริเวณแม่น้ำนครชัยศรี (ใกล้ตอน 6) คลองชลประทาน (ใกล้ตอน 14) และคลองชลประทานบ้านกร่างทอง (ใกล้ตอน 22) พบว่าปริมาณตะกอนแขวนลอยทั้งหมด มีค่าต่ำกว่าผลการตรวจวัดในระยะก่อนการก่อสร้าง

ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการที่กำหนดไว้ พบว่า ผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการ แต่ละตอนส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามแผนฯ ที่กำหนดไว้ในลักษณะเดียวกัน โดยแผนปฏิบัติการที่มีการปฏิบัติตามครบถ้วน ได้แก่ “แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง/ด้านการโยกย้าย และเวนคืน/ด้านการแบ่งแยกและด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน” ส่วนแผนปฏิบัติการอื่นๆ สำหรับงานก่อสร้างที่ดำเนินการอยู่ในช่วงระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2566 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 ซึ่งประกอบด้วย งานโยธา จำนวน 9 ตอน (โครงการฯ ตอน 1, 2, 3, 4, 9, 11, 12, 16 และ 19) และการก่อสร้างงานระบบ (O & M) มีรายละเอียดแสดงดังสามารถสรุปแผนการปฏิบัติการฯ ได้ดังตารางที่ 4.3-1 (ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการ แสดงดังตารางที่ 4.3-2)

ตารางที่ 4.3-1										
สรุปผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม										
ผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการ	ตอน 1 ¹	ตอน 2 ¹	ตอน 3 ¹	ตอน 4 ¹	ตอน 9 ¹	ตอน 11 ¹	ตอน 12 ¹	ตอน 16 ¹	ตอน 19 ¹	O&M ¹
ปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการครบถ้วน	22	23	24	24	22	22	24	24	24	21
ปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการไม่ครบถ้วน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ไม่ได้ปฏิบัติ	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1
ไม่สามารถประเมินผลได้	2	5	5	5	2	2	5	5	5	2
ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	5	-	-	-	5	5	-	-	-	6
รวม	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30

ที่หมายเหตุ : ¹ = ปฏิบัติตามแผนที่กำหนดไว้ใน “รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี”

ตอน 1 = โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 1 (กม.0+000 ถึง กม.0+400) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด

ตอน 2 = โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 2 (กม.0+400 ถึง กม.4+100) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ประยูรวิศว์ จำกัด

ตอน 3 = โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 3 (กม.4+100 ถึง กม.9+000) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ธราวัฒน์ คอนสตรัคชั่น จำกัด

ตอน 4 = โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 4 (กม.9+000 ถึง กม.13+000) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ไทยวัฒนาวิศวกรรมทาง จำกัด

ตอน 9 = โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 9 (กม.29+000 ถึง กม.30+000) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท แพร่ธำรงวิทย์ จำกัด



ตอน 11 = โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 11 (กม.35+900 ถึง กม.38+500) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท ชัยนันท์คำวัฒนาก่อสร้าง (2524) จำกัด

ตอน 12 = โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 12 (กม.38+500 ถึง กม.44+266) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท เอ.เอส. แอสโซซิเอท เอนจิเนียริง (1964) จำกัด

ตอน 16 = โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 16 (กม.55+500 ถึง กม.60+950) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท เชียงใหม่คอนสตรัคชั่น จำกัด

ตอน 19 = โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 19 (กม.70+000 ถึง กม.77+000) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท แสงชัยโชค จำกัด

O&M = การให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (M81) ดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท บีจีเอสอาร์ 81 จำกัด





ตารางที่ 4.3-2 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการกีดขวางการไหลของน้ำ 1. ดำเนินการก่อสร้างอาคารระบายน้ำเพื่อการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมตามที่ได้ออกแบบไว้ โดยพิจารณาจากสภาพภูมิประเทศและปริมาณน้ำที่ต้องระบาย ซึ่งในกรณีที่แนวเส้นทางโครงการตัดขวางพื้นที่รับน้ำและทางน้ำธรรมชาติได้กำหนดให้มีอาคารระบายน้ำ ประกอบด้วย ท่อลอดเหลี่ยม (Box Culvert) จำนวน 10 แห่ง ท่อกลม จำนวน 62 แห่ง และสะพานข้ามคลอง จำนวน 22 แห่ง	●	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 มีการออกแบบโครงสร้างระบบระบายน้ำ ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	รายละเอียดแสดงดังบทที่ 2
	⊖	โครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว เนื่องจากไม่มีการก่อสร้างระบบระบายน้ำ ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
2. การดำเนินการก่อสร้างฐานรากและตอม่อสะพานข้ามลำน้ำ จำนวน 22 แห่ง รวมถึงกิจกรรมก่อสร้างประเภทการปรับพื้นที่ การขุดเปิดหน้าดิน หรือการขุดเจาะเสาตอม่อสะพานใกล้ลำน้ำ ต้องดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง เพื่อลดผลกระทบจากการชะล้างตะกอนดินและพังทลายของดิน หากหลีกเลี่ยงไม่ได้ดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างข้างต้นในช่วงที่ไม่มีฝนตก ทั้งนี้ หากมีฝนตกหนักต้องหยุดกิจกรรมการก่อสร้างที่ส่งผลต่อการชะล้างของตะกอนดินทันที พร้อมทั้งวางกองดินและเศษวัสดุก่อสร้างให้ห่างจากลำน้ำ และทางระบายน้ำไม่น้อยกว่า 100 เมตร	●	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ส่วนใหญ่ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ สำหรับกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามคลองนราภิรมย์ และสะพานข้ามคลองเจดีย์บูชา ซึ่งอยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 4 และตอน 12 พบว่า ได้ดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างตอม่อ และฐานรากสะพานแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการวางชิ้นส่วนสะพาน และการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง	ไม่มี	 สะพานข้ามคลองนราภิรมย์
	⊖	โครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่มีการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ และกิจกรรมใกล้เคียงน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการที่กำหนด	ไม่มี	 สะพานข้ามคลองเจดีย์บูชา

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

●	ปฏิบัติ	○	ไม่ปฏิบัติ	◐	ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	⊗	ไม่สามารถประเมินผลได้	⊖	ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว
---	---------	---	------------	---	-------------------	---	-----------------------	---	---------------------------------------

ตารางที่ 4.3-2 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการกีดขวางการไหลของน้ำ (ต่อ)				
4. กิจกรรมการก่อสร้างในลำน้ำ เช่น วางเสา/ตอม่อของสะพานในลำน้ำ ให้ดำเนินการจัดสร้าง Sheet Pile ล้อมรอบเสา/ตอม่อ เพื่อป้องกันการพังกระจายของดินตะกอน/เศษวัสดุก่อสร้างแพร่กระจายไปในลำน้ำ โดยแหล่งน้ำที่มีตอม่อในลำน้ำทั้งหมด 14 แห่ง ได้แก่ คลองบางคูวัด (กม.6+388) คลองตาเมือง (กม.8+080) คลองยายเหมือน (กม.8+710) คลองบางอีลิ (กม.9+392) คลองไฟขาด (กม.11+136) คลองตาแดง (กม.11+768) คลองนราภิรมย์ (กม.12+962) คลอง รพช. (กม.13+924) คลองเจ๊ก (กม.16+878) ทางน้ำไม่มีชื่อ (กม.17+100) แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+734) ทางน้ำไม่มีชื่อ (กม.51+326) ห้วยหนองกร่าง (กม.57+358) และห้วยปลาเกด (กม.75+528)	⊗	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ ผู้รับเหมาก่อสร้าง จึงได้รื้อถอน Sheet Pile ออกแล้ว จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้	ไม่มี	
	⊖	โครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	
5. ดำเนินการสร้างปอดักตะกอนชั่วคราวบริเวณที่ก่อสร้างใกล้กับลำน้ำ เช่น ทางลาดสะพาน เพื่อให้เกิดการตกตะกอน มิให้มีเศษวัสดุก่อสร้าง/ดินตะกอนลงสู่ลำน้ำหากพบว่ามีตะกอนเต็มบ่อให้ตักตะกอนในบ่อ เมื่อเสร็จการก่อสร้างในช่วงนั้นๆ ให้ดำเนินการกลับบ่อตักตะกอนชั่วคราวให้เรียบร้อยตามสภาพเดิมทันที	⊗	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 ได้ดำเนินการก่อสร้างตอม่อ และฐานรากสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องมีปอดักตะกอนตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	
	⊖	โครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว	ไม่มี	





* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-2 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
<p>2. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำบริเวณบ้านพักคนงาน</p> <p>บริเวณบ้านพักคนงาน</p> <p>1. จัดให้มีบ้านพักคนงานก่อสร้างที่ได้มาตรฐานของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย โดยมีการป้องกันผลกระทบจากการมีบ้านพักคนงานต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง ดังนี้</p> <p>1.1 การจัดการระบบบำบัดน้ำเสีย ผู้รับเหมาต้องดำเนินการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - การสร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวนเพียงพอกับจำนวนคนงานในบริเวณบ้านพักคนงาน (ไม่น้อยกว่า 15 คน/ห้อง) พร้อมทั้งติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังกรองไร้อากาศ เพื่อรวบรวมและบำบัดน้ำทิ้งจากห้องอาบน้ำ น้ำจากห้องส้วม น้ำจากการซักล้าง น้ำจากห้องครัว และน้ำทิ้งจากบ่อดักไขมัน มาบำบัดโดยมีระยะเวลาในการเก็บกัก (Detention Time) อย่างน้อยไม่ต่ำกว่า 24 ชั่วโมง บำบัดน้ำเสียให้ได้มาตรฐานก่อนปล่อยออกสู่ภายนอก - ควบคุมระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพสูงสุดอย่างสม่ำเสมอ และทำการสูบตะกอนจากระบบบำบัดเป็นประจำทุก 3 เดือน 	●	<p>ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วม ที่ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล มีห้องน้ำ-ห้องส้วม เพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างในสัดส่วน 15 คน/ห้อง และได้จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดกรอง-กรองไร้อากาศ สำหรับรองรับน้ำเสียจากห้องส้วม น้ำทิ้งจากห้องอาบน้ำ ลานซักล้าง ห้องครัวของคนงานก่อสร้างอย่างเพียงพอ รวมทั้งจัดให้มีบ่อดักน้ำทิ้ง รวมทั้งทำการสูบตะกอนจากระบบบำบัดเป็นประจำ ตามที่มาตรการกำหนด</p>	ไม่มี	 <p>โครงการฯ ตอน 2</p>  <p>โครงการฯ ตอน 9</p>  <p>ด้านนครปฐมฝั่งตะวันออก</p>


* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-2 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำบริเวณบ้านพักคนงาน (ต่อ)				
บริเวณบ้านพักคนงาน (ต่อ) 1.2 ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดเตรียมพื้นที่สำหรับเก็บเครื่องจักร โรงซ่อมบำรุง บริเวณที่เก็บถังน้ำมันเชื้อเพลิง โรงผสมแอสฟัลท์ รวมทั้งพื้นที่กองวัสดุก่อสร้างให้อยู่ห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 100 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างของน้ำมันและเศษวัสดุต่างๆ ลงสู่ลำน้ำ	●	โครงการฯ ตอน 1, 3, 4, 9, 11, 12, 16, 19 และโครงการ O&M ได้จัดพื้นที่สำหรับเก็บเครื่องจักร โรงซ่อมบำรุง บริเวณที่เก็บถังน้ำมันเชื้อเพลิง โรงผสมแอสฟัลท์ รวมทั้งพื้นที่กองวัสดุก่อสร้างไว้ภายในบ้านพักคนงานก่อสร้าง โดยมีระยะห่างจากแหล่งน้ำมากกว่า 100 เมตร	ไม่มี	
	○	โครงการฯ ตอน 2 ได้จัดพื้นที่สำหรับเก็บเครื่องจักร โรงซ่อมบำรุง บริเวณที่เก็บถังน้ำมันเชื้อเพลิง โรงผสมแอสฟัลท์ รวมทั้งพื้นที่กองวัสดุก่อสร้างไว้ภายในบ้านพักคนงานก่อสร้าง โดยอยู่ติดคลองวาเดียว	ไม่ให้มีการระบายน้ำเสียจากบ้านพักคนงานก่อสร้างลงสู่คลองวาเดียวโดยตรง รวมทั้งประสานงานกับเทศบาลตำบลเสาธงหิน ในการสูบน้ำเสียออกจากระบบบำบัดน้ำเสียอย่างสม่ำเสมอ	 บ้านพักคนงาน โครงการฯ ตอน 16  บ้านพักคนงาน โครงการฯ ตอน 2
1.3 เทพื้นที่คอนกรีตในบริเวณที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมันและไขมัน บริเวณบ้านพักคนงานซึ่งได้กำหนดให้มีพื้นที่สำหรับจัดเก็บวัสดุที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมัน ตลอดจนสารอันตรายอื่นๆ เช่น ลานซ่อมบำรุง เครื่องจักรกล ลานล้างรถ บริเวณจัดเก็บถังน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันเครื่อง น้ำมันของเสีย และถังเก็บแอสฟัลติกคอนกรีต โดยเป็นพื้นที่คอนกรีตที่ยกขอบ โดยรอบเพื่อกันไม่ให้สิ่งรั่วไหลกระจายลงพื้นที่รอบข้าง และต่อเชื่อมระหว่างพื้นที่คอนกรีตและบ่อดักไขมันและดักคราบน้ำมันออกจากบ่ออย่างน้อยเดือนละ 3 ครั้ง และนำไปเก็บไว้ในถังขนาด 200 ลิตร เมื่อมีปริมาณมากพอจะติดต่อหน่วยงานที่รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมเก็บขนไปกำจัดต่อไป	●	ได้ดำเนินการเทพื้นที่คอนกรีตบริเวณถังสำรองน้ำมัน เชื้อเพลิง และโรงซ่อมบำรุง ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง พร้อมทั้งจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้ว ไว้ในโรงซ่อมบำรุง และนำไปกำจัดให้ถูกหลักสุขาภิบาล	ไม่มี	 ถังรองน้ำมันเชื้อเพลิง



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-2 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำบริเวณบ้านพักคนงาน (ต่อ)				
บริเวณบ้านพักคนงาน (ต่อ)				
1.4 ติดตามตรวจสอบสภาพบ่อดักไขมันและดักคราบไขมันอย่างสม่ำเสมอ และนำไปเก็บในถังน้ำมันของเสียเพื่อร่อนนำไปส่งกำจัดยังสถานที่จำกัดที่ถูกต้องต่อไป	●	มีการตรวจเช็คบริเวณไขมันในบ่อดักไขมัน และดักคราบไขมันเป็นประจำเพื่อป้องกันไม่ให้รั่วไหลออกสู่ภายนอก และนำไปกำจัดให้ถูกต้อง	ไม่มี	
1.5 จัดให้มีภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้วในโรงซ่อมบำรุงเพื่อรวบรวมและนำไปกำจัดให้เหมาะสม	●	มีการจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้ว ไว้ในโรงซ่อมบำรุงเพื่อนำไปในการบำบัดและซ่อมเครื่องมือ เครื่องจักรต่างๆ เพื่อป้องกันการเกิดสนิม และนำไปกำจัดให้ถูกต้อง	ไม่มี	
1.6 ห้ามทิ้งน้ำมันลงสู่แหล่งน้ำ หรือทางระบายน้ำโดยตรงและห้ามล้างอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องจักร ในแหล่งน้ำธรรมชาติ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้กำหนดให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะในถังรองรับขยะ ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณต่างๆ และกำชับไม่ให้คนงานล้างหรือทำความสะอาดอุปกรณ์/เครื่องมือ/เครื่องจักรในแหล่งน้ำธรรมชาติ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในคลองหนองกร่าง ซึ่งอยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ ตอน 16 เมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ.2566 พบว่า มีค่าปริมาณน้ำมันและไขมัน เท่ากับ 1.40 มก./ล. ซึ่งถือว่ามีความต่ำ	ไม่มี	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน แสดงดังข้อ 5.2.4 คุณภาพน้ำผิวดิน




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-2 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำบริเวณบ้านพักคนงาน (ต่อ) บริเวณบ้านพักคนงาน (ต่อ) 1.7 ซ่อมบำรุงเครื่องจักรกล และพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอเพื่อ ไม่ให้เกิดการรั่วไหลของน้ำมัน	●	มีโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้าง และยานพาหนะของโครงการอย่าง สม่ำเสมอตามคำแนะนำของผู้ผลิต รวมทั้งมีการ ตรวจสอบเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ ก่อนนำไปใช้งานทุก ครั้ง	ไม่มี	 เจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุง
พื้นที่ก่อสร้างตลอดแนวเส้นทางโครงการ 1. จัดให้มีภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้วในโรงซ่อมบำรุง พร้อมทั้งวัสดุดูดซับ หรือพื้นที่รองรับการเก็บกักน้ำมันและสารเคมี เช่น ถาดเก็บและรองรับ น้ำมัน (Drip Tray) ในพื้นที่ก่อสร้าง และนำไปกำจัดให้ถูกต้องตามหลัก สุขาภิบาล	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้ว ไว้ในโรงซ่อม บำรุง เพื่อนำไปในการทาแบบและหล่อเครื่องมือ เครื่องจักรต่างๆ เพื่อป้องกันการเกิดสนิม รวมทั้งส่งไป กำจัดอย่างถูกต้องหลักสุขาภิบาล	ไม่มี	 โรงซ่อมบำรุง



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-2 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้าง 1. ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวโดยเลือกใช้แผ่นเหล็กกริดลอนหรือ Metal Sheet ความสูง 2 เมตร ซึ่งเป็นที่นิยมเนื่องจากมีความคงทน ติดตั้งง่าย ราคาไม่สูงมากนัก ประกอบกับสามารถช่วยในการสะท้อนเสียงที่ดี (Dispersive Panel) และสามารถลดเสียงตรง (Transmission Loss) ได้ถึง 23 เดซิเบล(เอ) (ในกรณีที่มีความหนา 1.59 มิลลิเมตร) และเนื่องจากมีลักษณะเป็นแผ่นทึบจึงสามารถใช้ในการลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองได้ด้วยการสกัดกันโดยตรง (Direct Interception) อีกด้วย บริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ตลอดแนวเส้นทางที่มีการก่อสร้าง จนกว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จเพื่อลดปริมาณการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองในอากาศและเสียงที่จะเกิดจากกิจกรรมก่อสร้าง โดยตำแหน่งที่จะต้องดำเนินการติดตั้ง Metal Sheet ได้แก่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านทุ่งน้อย โรงเรียนบ้านทุ่งน้อย วัดศรีวิสารวาจา โรงเรียนวัดเขาสะพายแร่ หมู่บ้านรุ่งเรือง 5 หมู่บ้านกฤษฏานคร 10 หมู่บ้านมณฑล 4 หมู่บ้านพฤษภา 76 บ้านบางไกรซ้อน บ้านรางมะเดื่อ บ้านทุ่งน้อย บ้านสำนักคร้อ บ้านทุ่งนาสร้าง บ้านท่าซี้เหล็ก บ้านบางกระพี้ บ้านดอนประดู่ บ้านทุ่งคร้อ บ้านหนองลาดหญ้า บ้านหนองกระโดน บ้านทุ่งซี้วัว บ้านสันติสุข บ้านป่าดิบ บ้านกร่างทอง บ้านทุ่งทอง และบ้านห้วยตลุง และติดตั้งกำแพงที่ความสูง 2.5 เมตร บริเวณโรงเรียนแกวอินทร์สุธาอุทิศ วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านธนากาญจน์ หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่ หมู่บ้านชิชากร และหมู่บ้านจันทรภานต์ ซึ่งกำแพงชั่วคราวดังกล่าวสามารถลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและเสียงให้ลดลงได้	○	ไม่มีการติดตั้งแผ่นเหล็กกริดลอนหรือ Metal Sheet ความสูง 2.0 และ 2.5 เมตร ตามที่มาตรการกำหนด แต่ได้มีการติดตั้งแผงผ้าใบบน Concrete Barrier แทนการติดตั้งรั้วทึบชนิด Metal Sheet รอบบริเวณที่มีการก่อสร้าง ช่วงที่ผ่านชุมชนและพื้นที่อ่อนไหว ดังนี้ ตอน 1 : หมู่บ้านรุ่งเรือง 5, หมู่บ้านกฤษฏานคร 10, และหมู่บ้านธนากาญจน์ ตอน 2 : โรงเรียนแกวอินทร์สุธาอุทิศ, หมู่บ้านจันทรภานต์ หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่ และหมู่บ้านชิชากร ตอน 11 : ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านทุ่งน้อย, โรงเรียนบ้านทุ่งน้อย, บ้านทุ่งน้อย, วัดบ้านทุ่งน้อย บ้านสำนักคร้อ และหมู่บ้านจันทรภานต์ ตอน 12 : บ้านทุ่งนาสร้าง, บ้านท่าซี้เหล็ก	การติดตั้งผ้าใบบน Concrete Barrier รอบบริเวณที่มีการก่อสร้างแทนการก่อสร้างรั้วทึบสามารถป้องกันไม่ให้มีฝุ่นละออง ดิน ทราวย กระจายออกมานอกบริเวณเขตก่อสร้าง ซึ่งจากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศและระดับเสียงบริเวณหมู่บ้านร่มไม้, หมู่บ้านชิชากร, วัดบ้านทุ่งน้อย, หมู่บ้านจันทรภานต์, โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ. 2566 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองรวม ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน และระดับเสียงทุกดัชนี มีค่าเป็นไปตามมาตรฐาน ดังนั้นจึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งรั้วทึบชั่วคราวชนิด Metal Sheet เพื่อป้องกันฝุ่นและเสียงตามที่มาตรการกำหนด	  แผงผ้าใบบน Concrete Barrier
	○	โครงการ O & M (พื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง) ไม่มีการติดตั้งแผ่นเหล็กกริดลอนหรือ Metal Sheet ความสูง 2.0 และ 2.5 เมตร ตามที่มาตรการกำหนด แต่มีเพียงการติดตั้ง Concrete Barrier รอบบริเวณที่มีการก่อสร้าง บริเวณที่อยู่ใกล้ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหว ดังนี้ ด้านบางใหญ่ : หมู่บ้านชิชากร ด้านนครปฐมฝั่งตะวันออก : บ้านสำนักคร้อ ด้านนครปฐมฝั่งตะวันตก : บ้านดอนประดู่ ด้านกาญจนบุรี : บ้านห้วยตลุง	ดำเนินการติดตั้งผ้าใบบน Concrete Barrier รอบบริเวณที่มีการก่อสร้างเป็นมาตรการฯทดแทนที่ช่วยป้องกันไม่ให้มีฝุ่นละออง ดิน ทราวย กระจายออกมานอกบริเวณเขตก่อสร้าง	 Concrete Barrier





* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-2 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้าง (ต่อ) 2. ฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นผิวถนนและพื้นที่ก่อสร้างอยู่เสมออย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง (อาจปรับตามความเหมาะสมของสภาพอากาศ) เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่การเปิดหน้าดินและกองวัสดุก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างทุกช่วงตอน มีการฉีดพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ และจากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน โดยมีรายละเอียดผลการตรวจวัดแสดงไว้ในข้อ 5.2.1 คุณภาพอากาศ	ไม่มี	  รถฉีดพรมน้ำ
3. ปลูกต้นไม้ ได้แก่ ต้นราชพฤกษ์ เพื่อสามารถป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองได้ เป็นแนวกำแพงบริเวณด้านในเขตทางหลวงพิเศษ โดยมีระยะห่างระหว่างต้นประมาณ 7 เมตร และไม้ทรงพุ่ม เช่น ต้นชิงแดง ต้นพลับทอง ต้นไทรยอดทอง ระหว่างไม้ยืนต้นห่างกัน 1 เมตร ทั้ง 2 ฝั่งตลอดแนวเส้นทาง เพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากฝุ่นละออง และดูดซับมลพิษจากยานพาหนะ	⊗	การปลูกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะดำเนินการโดยโครงการ O&M ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการปลูกต้นไม้	ไม่มี	-




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-2 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง 1. ดำเนินการติดตั้งป้ายสัญญาณที่ได้มาตรฐาน เพื่อเตือนล่วงหน้าให้ผู้ขับขี่ทราบก่อนถึงบริเวณก่อสร้าง พร้อมทั้งมีไฟกระพริบสีเหลืองพร้อมติดตั้งอยู่ด้านหลังป้ายเตือน ซึ่งคนขับสามารถมองเห็นได้ในระยะทางไม่น้อยกว่า 100 เมตร เพื่อแสดงให้เห็นพื้นที่ก่อสร้างหรือสะพานอย่างเด่นชัดทั้งในเวลากลางวันและตลอดแนวด้านข้างงานก่อสร้าง	●	โครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 100 เมตร ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน	ไม่มี	  ป้ายเตือนงานก่อสร้าง
2. จัดเก็บวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้เรียบร้อยในเขตพื้นที่ก่อสร้างมิให้เกิดขวางทางจราจรแก่ผู้ใช้ทาง	●	จากการตรวจสอบไม่พบเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างกีดขวางเส้นทางสัญจร และทางเข้าออกพื้นที่ชุมชน รวมทั้งไม่พบปัญหาด้านการจราจร	ไม่มี	 ทางหลวงชนบท นบ.1009
3. ควบคุมให้พนักงานขับรถขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดและขับยานพาหนะอย่างระมัดระวัง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทั้งต่อตัวผู้ขับขี่และร่วมทางตลอดจนประชาชนที่อยู่อาศัยใกล้เคียงแนวโครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถบรรทุกทุกของโครงการ ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และขับยานพาหนะด้วยความระมัดระวัง จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุก่อสร้าง	ไม่มี	 การจัดอบรมพนักงาน



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-2 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง (ต่อ) 4. ในกรณีที่เส้นทางที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างชำรุดเสียหายเนื่องจากกิจกรรมของโครงการ ต้องรีบดำเนินการแก้ไขซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดี เพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุและไม่ทำให้ประชาชนผู้ใช้ทางได้รับความเดือดร้อน	⊗	จากการตรวจสอบกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม พ.ศ.2566 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567) ไม่พบเส้นทางที่ใช้สำหรับการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างชำรุดเสียหาย	ไม่มี	 ทางหลวงชนบท ทบ.5014 (เส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง)
5. จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกและปลอดภัยบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่เป็นจุดตัดกับทางหลวงเดิม ซึ่งเป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการประสานงานกับตำรวจจราจรในพื้นที่ในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในแนวเส้นทางที่เป็นจุดตัดกับพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร คอยดูแลการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก
6. จัดทำแผนการจัดการจราจร บริเวณที่ตัดผ่านถนนโครงข่ายเดิมโดยการจัดการจราจรส่วนใหญ่ใช้วิธีปิดช่องทางจราจร 1 ช่องทาง แล้วจัดทำทางเบี่ยงชั่วคราว โดยติดตั้งกรวยกั้นบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีป้ายเตือน “งานก่อสร้างข้างหน้า” และป้ายเตือน “ทางเบี่ยงขวา หรือซ้าย” ในระยะ 100 เมตรทั้งก่อนและหลัง จะถึงพื้นที่ก่อสร้างแนวถนนโครงการ รวมทั้งจัดเจ้าหน้าที่จราจรและพนักงานโบกธงปฏิบัติงานประจำตลอดเวลาช่วงกลางคืนจัดให้มีไฟแสงสว่าง และไฟเตือนบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	●	โครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 100 เมตร ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร คอยดูแลการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 ป้ายทางเบี่ยง




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-2 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการโยกย้าย และเวนคืน 1. กรมทางหลวงจัดให้มีการประชาสัมพันธ์ให้กับประชาชนในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการทราบถึงระยะเวลาการก่อสร้างและขั้นตอนการก่อสร้าง เพื่อป้องกันไม่ให้ประชาชนเข้ามาปลูกพืช หรือทำการเกษตรในพื้นที่เขตทาง เพื่อลดผลกระทบด้านความขัดแย้งที่อาจจะเกิดขึ้น	●	กรมทางหลวงดำเนินการรับฟังความคิดเห็นต่อโครงการ พร้อมทั้งชี้แจงให้ทราบถึงรายละเอียดโครงการ และขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างตลอดแนวเส้นทาง ก่อนที่จะเริ่มต้นดำเนินการก่อสร้าง	ไม่มี	-
6. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการแบ่งแยก 1. ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบกำหนดการก่อสร้าง และระยะสิ้นสุดการก่อสร้างให้ทราบล่วงหน้า เพื่อการวางแผนการเดินทางและการใช้ถนนของประชาชน ซึ่งจะเป็นการลดผลกระทบต่อการเดินทางประจำวันและการเข้าถึงพื้นที่	●	มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ ซึ่งมีรายละเอียดตามที่มาตรการกำหนด ไว้ที่บริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดของงานก่อสร้างโครงการแต่ละตอน พร้อมทั้งเส้นทางเลี้ยวอื่นๆ เพื่อประชาสัมพันธ์ ให้ผู้ใช้ทางทราบ	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการฯ ตอน 4  ป้ายประชาสัมพันธ์ทางเลี้ยว




* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-2 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
6. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการแบ่งแยก (ต่อ) 2. ดำเนินการก่อสร้างทางลอด และทางข้าม เพื่อเชื่อมการเดินทางของถนน ท้องถิ่นให้สามารถสัญจรได้ดั้งเดิม เพื่อความสะดวกในการเดินทาง และ สามารถเชื่อมพื้นที่เกษตรกรรมของชาวบ้าน ซึ่งเดิมเป็นพื้นที่แปลงเดียวกัน ก่อนที่จะมีถนนโครงการให้สามารถเดินทางเชื่อมต่อกันไปทำเกษตรกรรม	● ⊖	มีการออกแบบโครงสร้างสะพานข้ามทางหลวง ทางลอด ได้สะพาน ทางเชื่อมต่อในถนนท้องถิ่น และทางบริการ ตามที่มาตรฐานกำหนด โดยมีรายละเอียดแสดงดัง บทที่ 2 โครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการดังกล่าว เนื่องจากไม่มีรายละเอียดการก่อสร้างตามมาตรการ กำหนด	ไม่มี ไม่มี	 สะพานข้ามทางหลวงหมายเลข 321
3. ดำเนินการก่อสร้างทางบริการเพื่อเชื่อมระหว่างทางลอด และเพื่อให้ผู้ใช้ ถนนสามารถสัญจรไป-มา ได้ดั้งเดิม	●	มีการก่อสร้างทางบริการ ตามที่มาตรฐานกำหนด โดยมี รายละเอียดแสดงดัง บทที่ 2	ไม่มี	 ทางลอด กม.60+010  ทางบริการ (โครงการฯ ตอน 2)



* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-2 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
7. แผนปฏิบัติการด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน 1. จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนบริเวณสำนักงานโครงการก่อสร้างแนว เส้นทางโครงการ และดำเนินการแก้ไขปัญหาด่วนในกรณีที่มีผู้ได้รับ ผลกระทบและเดือดร้อนจากโครงการ	●	ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำไว้ที่สำนักงาน ควบคุมการก่อสร้างโครงการแต่ละตอน และจัดให้มีกล่อง รับเรื่องร้องเรียนติดตั้งไว้บริเวณด้านหน้าสำนักงาน โครงการ เพื่อรับข้อร้องเรียนจากผู้ได้รับผลกระทบจาก กิจกรรมการก่อสร้าง	ไม่มี	 กล่องรับเรื่องร้องเรียน ตอน 4  กล่องรับเรื่องร้องเรียน ตอน 12
2. เผยแพร่โครงการผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ (แผ่นปลิวหรือแผ่นพับ) เพื่อให้ กลุ่มเป้าหมายในพื้นที่และประชาชนทั่วไปได้รับทราบข้อมูลข่าวสารอย่าง กว้างขวาง ประกอบด้วย ขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง รูปแบบการก่อสร้าง และ ระยะเวลาการก่อสร้าง	●	มีการประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และ ประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการ ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณ จุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้างในแต่ละตอน รวมทั้งมี การจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อ แจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ	ไม่มี	 แผ่นพับประชาสัมพันธ์

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

ตารางที่ 4.3-2 แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติ*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
7. แผนปฏิบัติการด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน (ต่อ)				
3. ประสานงานกับผู้นำชุมชน เพื่อประชาสัมพันธ์ข่าวสารโครงการ แจ้ง ระยะเวลาและขั้นตอนในการก่อสร้างเฉพาะในแต่ละพื้นที่ผ่านหอกระจาย ข่าว/เสียงตามสายของหมู่บ้าน	●	มีการประสานงานกับผู้นำชุมชนในพื้นที่ เพื่อแจ้ง ประชาชนในการปกครองทราบถึงรายละเอียดโครงการ โดยใช้เสียงตามสายของหมู่บ้าน	ไม่มี	-
4. จัดทำและติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่ก่อนเริ่มดำเนินการ ก่อสร้างบริเวณต่างๆ โดยมีเนื้อหาเกี่ยวกับพื้นที่ดำเนินการโครงการ กำหนดการก่อสร้าง ระยะเวลาในการก่อสร้าง และบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง ใน 7 บริเวณ ดังนี้ จุดเริ่มต้นโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 9 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3233 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3036 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 321 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3394 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3081 จุดสิ้นสุดโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 324	●	มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ มีรายละเอียด การก่อสร้าง ซึ่งระบุชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ ชื่อนายช่างโครงการ พร้อม หมายเลขโทรศัพท์ติดต่อ ไว้บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ จุดตัดถนนโครงข่ายเดิม และจุดสิ้นสุดโครงการ	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ บนทางหลวงหมายเลข 9  ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ บนทางหลวงหมายเลข 3394

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊙ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

4.4 การปฏิบัติตามเงื่อนไขของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 24/2559 เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ.2559 ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการ มีมติเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ของกรมทางหลวง โดยให้นำความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติต่อไป มีรายละเอียดดังตารางที่ 4.4-1

ตารางที่ 4.4-1 การปฏิบัติตามมติของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ/คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี				
เงื่อนไขตามมติของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ/ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	ผลการ ปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
1. ดำเนินการตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้ง มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ใน รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่าง เมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ของกรมทางหลวงซึ่งผ่านการ พิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ ใน การประชุมครั้งที่ 24/2559 เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2559 อย่างเคร่งครัด	●	1. กรมทางหลวงได้ดำเนินการดำเนินการตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี	ไม่มี	-

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้



ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงดังกล่าว

บทที่ 5

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 5 การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.1 แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ในการศึกษาครั้งนี้ มีจุดเริ่มต้นที่ กม.0+000 บริเวณทางแยกต่างระดับบางใหญ่ อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี และสิ้นสุดที่ กม.96.410 บริเวณจุดบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 324 (ถนนอุโมง, กาญจนบุรี-จรเข้สามพัน) อำเภอมำม่วง จังหวัดกาญจนบุรี ระยะทางรวม 96.410 กิโลเมตร ซึ่งบริษัทที่ปรึกษาได้วางแผนงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครอบคลุมปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องทั้งหมดที่ระบุไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี ฉบับผ่านความเห็นชอบในปี พ.ศ.2559 รายละเอียดแสดงผลการติดตามตรวจสอบแสดงดังตารางที่ 5.1-1

☒ ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติ

5-3

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติตาม*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
8. เศรษฐกิจสังคม	<div>- การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ</div> <div>- ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้น</div> <div>- ความคิดเห็นและทัศนคติต่อโครงการ</div>	<div>จำนวน 65 ชุมชน ได้แก่</div> <div>- หมู่บ้านรุ่งเรือง 5</div> <div>- หมู่บ้านธนากาญจน์</div> <div>- หมู่บ้านกฤษฏานคร 10</div> <div>- หมู่บ้านนนท์นิชา</div> <div>- หมู่บ้านอินดี๋บางใหญ่</div> <div>- หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่</div> <div>- หมู่บ้านชิชากร</div> <div>- หมู่บ้านมณฑล 4</div> <div>- บ้านหนองกางเขน</div> <div>- บ้านบางโค</div> <div>- หมู่บ้านพฤกษา 76</div> <div>- บ้านวัดต้นเชือก</div> <div>- บ้านคลองวาเดียว</div> <div>- บ้านคลองตาแดง</div> <div>- บ้านคลองทิววัฒนา</div> <div>- หมู่บ้านเอกสยาม</div> <div>- บ้านดอนทอง</div> <div>- บ้านชัยขันธุ์</div> <div>- บ้านบางไกรซ้อน</div> <div>- บ้านบางตาอุ้น</div> <div>- บ้านคลองเจ๊ก</div> <div>- บ้านดอนเจดีย์</div> <div>- บ้านทุ่งศาลา</div> <div>- หมู่ 1 บ้านแหลมบัว</div> <div>- หมู่ 2 บ้านแหลมบัว</div> <div>- บ้านลาดสะแก</div> <div>- บ้านกกโก</div> <div>- บ้านรางมะเดื่อ</div> <div>- บ้านสามควายเผือก</div> <div>- บ้านลาดสะแก</div> <div>- บ้านทุ่งน้อย</div> <div>- หมู่บ้านจันทรกานต์</div> <div>- บ้านสำนักคร้อ</div> <div>- บ้านรางน้ำเค็ม</div> <div>- บ้านบ่อหลวง (บ้านสระหลวง)</div> <div>- บ้านทุ่งนาสร้าง</div>	1 ครั้ง/ปี	<div>●</div>	ดำเนินการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ในเดือนมกราคม พ.ศ.2567 (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 5.2.8)	-	-

หมายเหตุ : ** เสนอแนะเพิ่มเติมโดยบริษัทที่ปรึกษา

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

●

ปฏิบัติ

○

ไม่ปฏิบัติ

ตารางที่ 5.1-1							
การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติตาม*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
8. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		- บ้านท่าใหม่ (หุบขา) - หมู่ 5 บ้านท่าซี้เหล็ก - หมู่ 7 บ้านท่าซี้เหล็ก - บ้านกิโหลห้า - บ้านดอนประดู่ - บ้านทุ่งคร้อ - บ้านหนองลาดหญ้า - บ้านใหม่ - บ้านหนองนางแซ่ - บ้านหนองหมา - บ้านหนองกระโดน - บ้านหนองไม้แดง - บ้านต้นมะเกลือ - บ้านห้วยหนองกร่าง - บ้านห้วยกระบอก - บ้านทุ่งซี้วัว - บ้านอ้อกระทุง - บ้านเขาสะพายแร่ - บ้านดอนกลาง - บ้านดอนชะเอม - บ้านสันติสุข - บ้านตะคร้ำเอน - บ้านหนองขี้แรด - บ้านสำนักคร้อ - บ้านกร่างทอง - บ้านทุ่งทอง - บ้านป่าดิบ - บ้านรางจิก - บ้านห้วยตลง					

* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

☒ ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติ

5.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.2.1 คุณภาพอากาศ

ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งเป็นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อดำเนินการติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของคุณภาพอากาศตามแนวเส้นทางตัดผ่านโดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากโครงการฯ

1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านคุณภาพอากาศที่อาจเกิดจากกิจกรรมของโครงการฯ

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการคุณภาพอากาศที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

2.1) **สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ :** ดำเนินการตรวจสอบคุณภาพอากาศ โดยมีตำแหน่งและจำนวนสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ ตามที่ได้กำหนดไว้ใน **รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี** ฉบับผ่านความเห็นชอบในปี พ.ศ.2559 จำนวน 6 สถานี ดังนี้ (รูปที่ 5.2.1-1 ถึงรูปที่ 5.2.1-7)

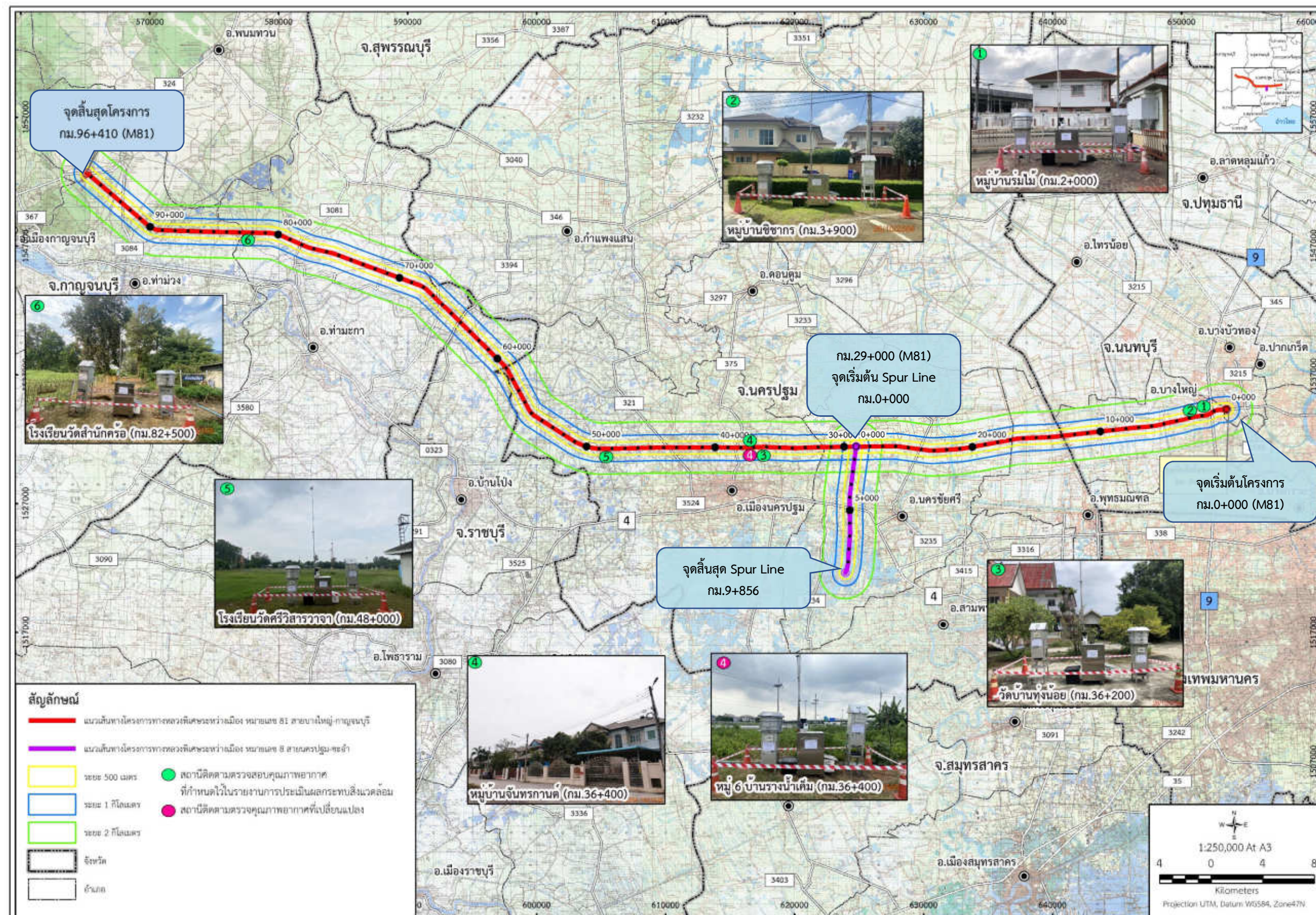
สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ	ตำแหน่งกิโลเมตร	ระยะห่างจากเขตทาง (เมตร)
หมู่บ้านร่มไม้	กม.2+000	35
หมู่บ้านซิงกร	กม.3+900	35
วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย)	กม.36+200	35
หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม ^{1/}	กม.37+400	35
โรงเรียนวัดศรีวาราวา ^{1/}	กม.48+000	80
โรงเรียนวัดสำนักคร้อ	กม.82+500	280

หมายเหตุ : ^{1/} เดิมรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนที่บริเวณหมู่บ้านจันทรภักดิ์ และวัดศรีวาราวา แต่เนื่องจากการดำเนินการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ไม่สามารถติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน ที่บริเวณหมู่บ้านจันทรภักดิ์ และวัดศรีวาราวาได้ จึงได้มีการเปลี่ยนแปลงสถานีตรวจวัดเป็นชุมชนหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม ซึ่งอยู่ฝั่งตรงข้ามของแนวเส้นทางโครงการ และมีระยะห่างจากเขตทางเท่ากับหมู่บ้านจันทรภักดิ์ (60 เมตร) และเปลี่ยนแปลงสถานีตรวจวัดจากบริเวณวัดศรีวาราวา ซึ่งมีระยะห่างจากเขตทาง 300 เมตร เป็นโรงเรียนวัดศรีวาราวา ซึ่งอยู่ใกล้เคียงกัน และมีระยะห่างจากเขตทาง 330 เมตร โดยได้รับความเห็นชอบในการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจากอธิบดีกรมทางหลวงแล้ว รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก ค

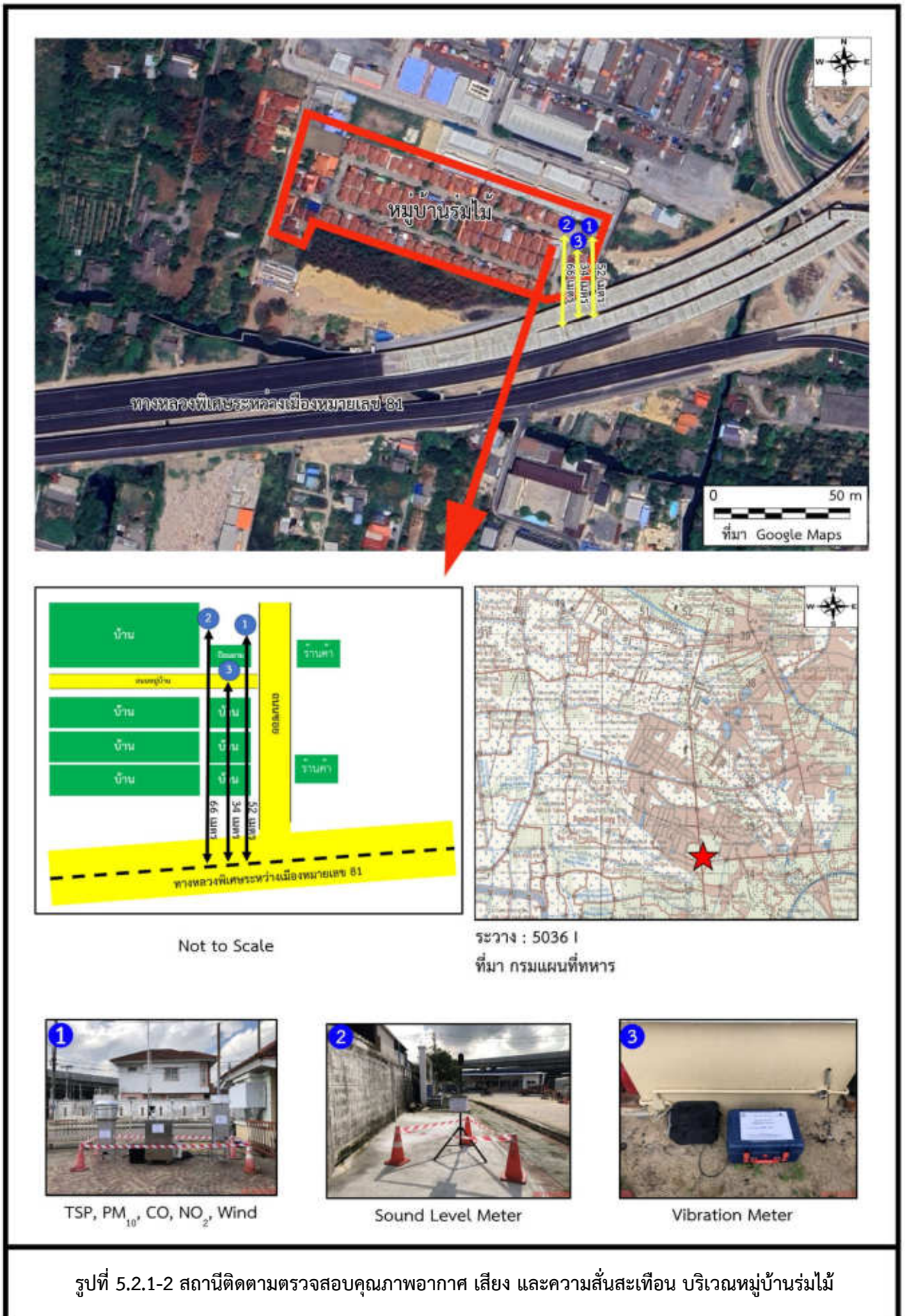
2.2) **ระยะเวลาตรวจวัด :** ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องกัน และครอบคลุมช่วงวันธรรมดาและวันหยุดราชการ ตลอดระยะเวลาการศึกษา 720 วัน หรือทุกๆ 6 เดือน/ครั้ง ในช่วงลมมรสุมตะวันตก และช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นเวลา 2 ปี รวมจำนวนการตรวจวัดคุณภาพอากาศ 4 ครั้ง โดยในระยะที่ผ่านมา ได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศแล้ว จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ (ภาพที่ 5.2.1-1)

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 24-28 พฤษภาคม พ.ศ.2566 (ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้)

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ.2566 (ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ)

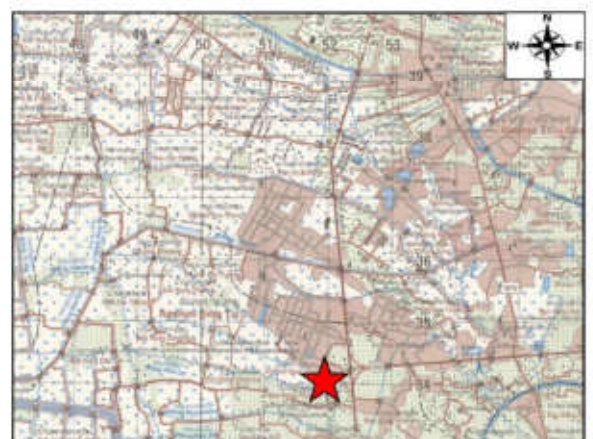


รูปที่ 5.2.1-1 สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ





Not to Scale



ระวาง : 5036 I

ที่มา กรมแผนที่ทหาร



TSP, PM₁₀, CO, NO₂, Wind

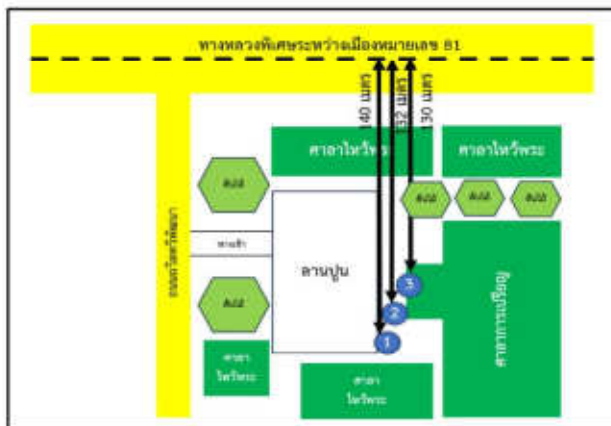
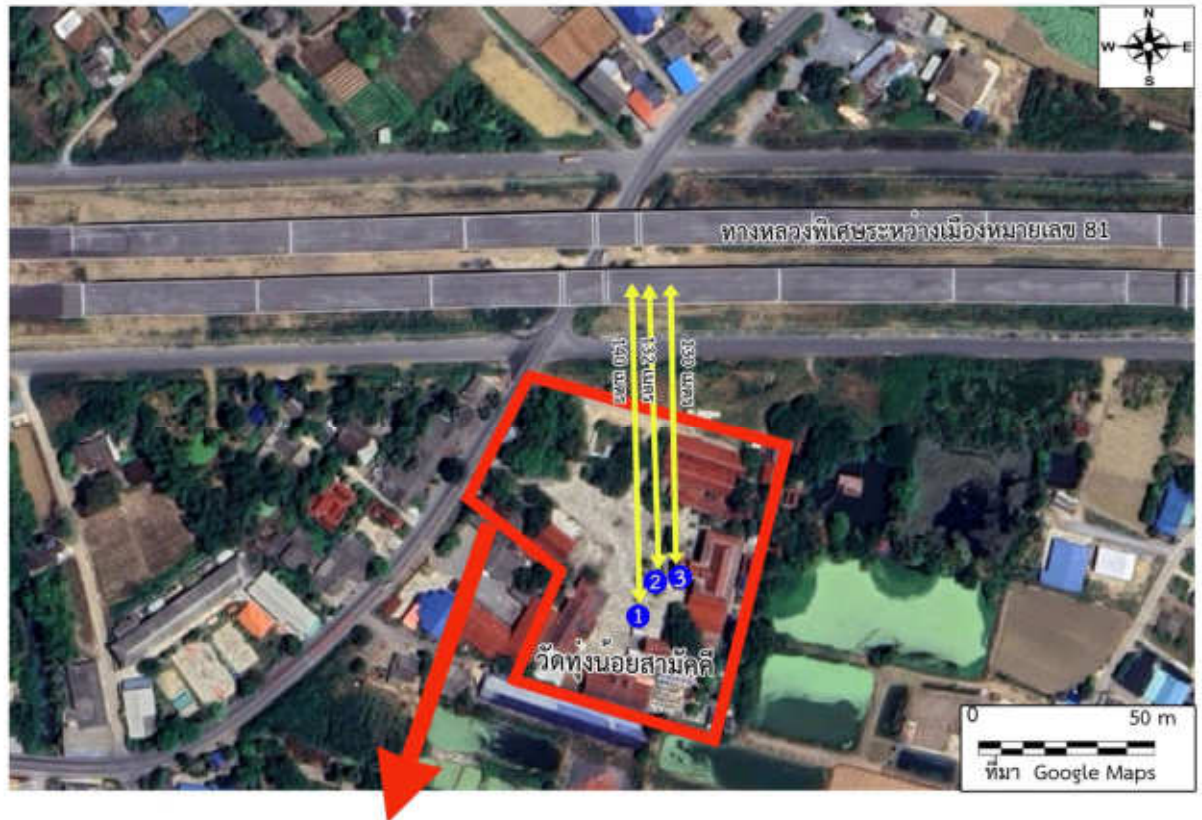


Sound Level Meter



Vibration Meter

รูปที่ 5.2.1-3 สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน บริเวณหมู่บ้านซิกเกอร์



Not to Scale



ระวาง : 5036 IV
ที่มา กรมแผนที่ทหาร



TSP, PM₁₀, CO, NO₂, Wind

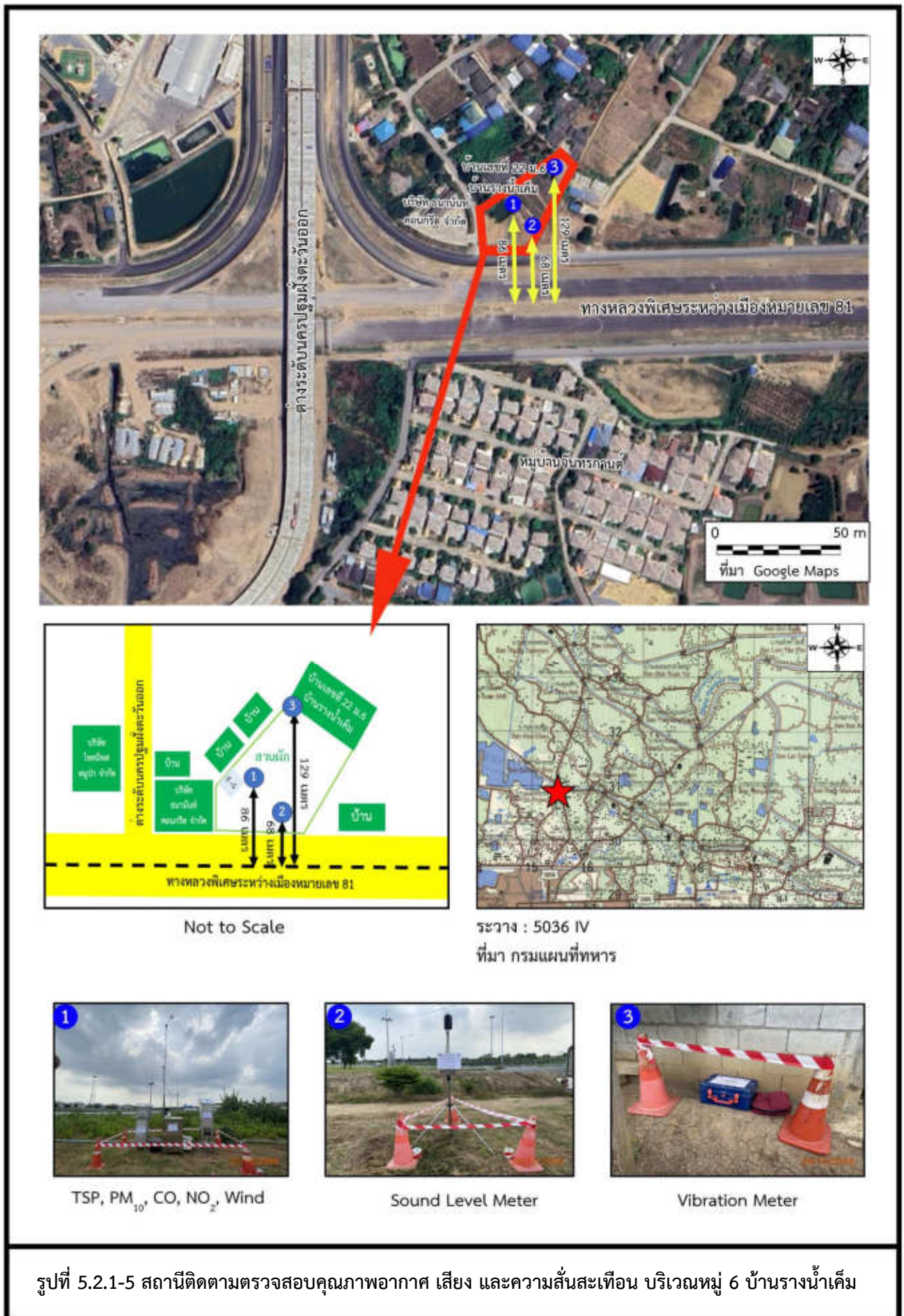


Sound Level Meter



Vibration Meter

รูปที่ 5.2.1-4 สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน บริเวณวัดทุ่งน้อยสามัคคี





Not to Scale



ឆ្នាំ : 4936

ที่มา กรมแผนที่ทหาร

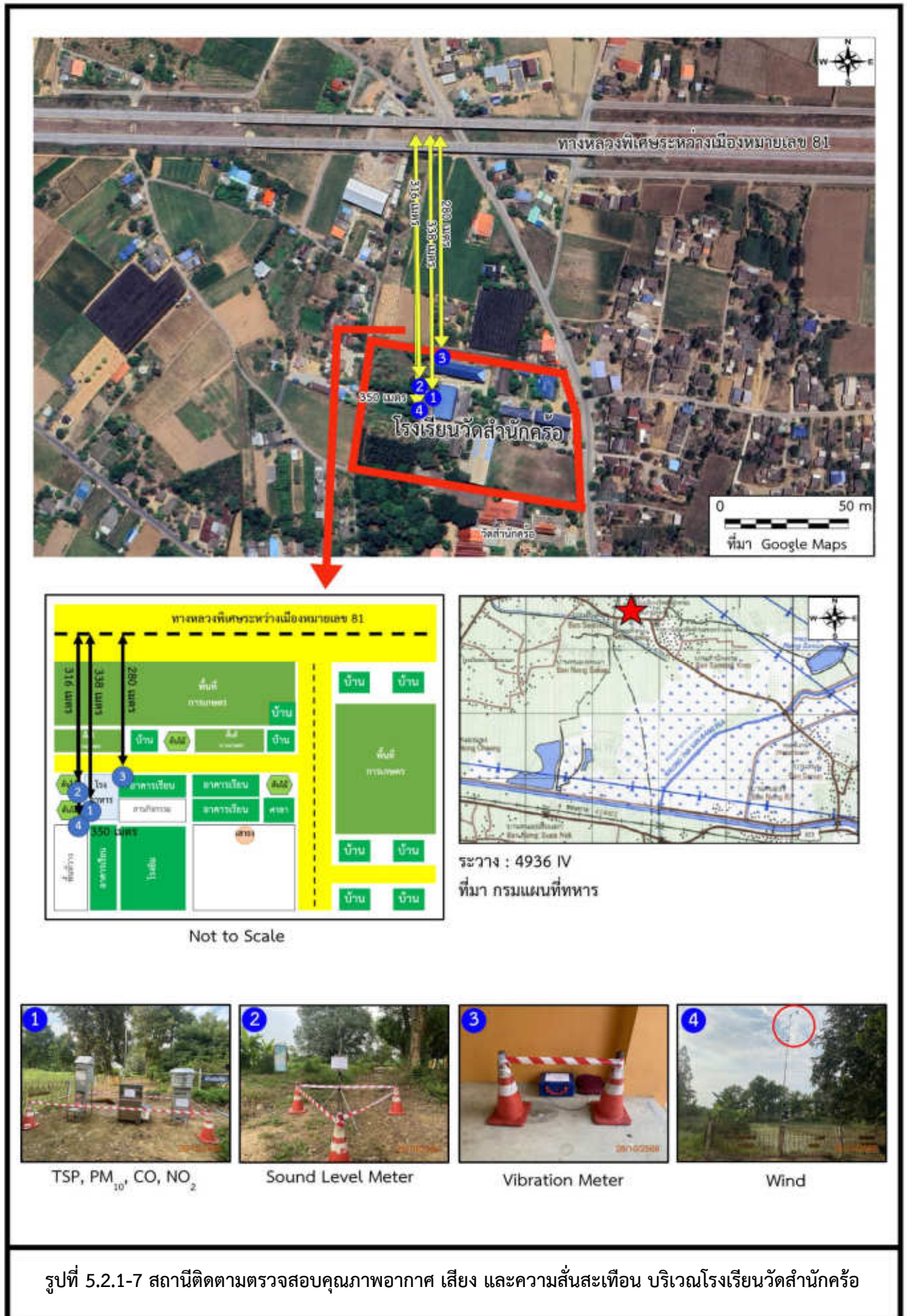
TSP, PM₁₀, CO, NO₂, Wind

Sound Level Meter



Vibration Meter

รูปที่ 5.2.1-6 สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ เสียงและความสั่นสะเทือน บริเวณโรงเรียนวัดศรีวาราวจา



รูปที่ 5.2.1-7 สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน บริเวณโรงเรียนวัดสำนักคร้อ



หมู่บ้านร่มไม้



หมู่บ้านศิขาร



วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย)



หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม



โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา



โรงเรียนวัดสำนักคร้อ

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

ภาพที่ 5.2.1-1 การตรวจวัดคุณภาพอากาศ



หมู่บ้านร่มไม้



หมู่บ้านศิขาร



วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย)



หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม



โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา



โรงเรียนวัดสำนักคร้อ

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ.2566

ภาพที่ 5.2.1-1 การตรวจวัดคุณภาพอากาศ (ต่อ)

2.3) ดัชนีคุณภาพอากาศ : ดำเนินการวิเคราะห์และเก็บตัวอย่างเป็นไปตามวิธีมาตรฐานของ Methods of Air Sampling and Analysis : 3rd Edition, AWMA, ACS, AICHE, APWA ASME, AOAC, HPS และ ISA ดังสรุปได้ดังนี้

ดัชนีตรวจวัด	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีวิเคราะห์	มาตรฐานวิธีวิเคราะห์
1. TSP (24 ชม.)	High-Volume Air Sampler	Gravimetric	US.EPA.
2. PM-10 (24 ชม.)	High-Volume PM-10 Size Selective Inlet	Gravimetric	US.EPA.
3. NMHC	Sampling Bag	Flame Ionization Detector (FID)	US.EPA.
4. CO (1 ชม.)	CO-Analyzer	Non-Dispersive Infrared Detection	US.EPA.
5. NO ₂ (1 ชม.)	NO ₂ -Analyzer	Chemiluminescence	US.EPA.
6. ทิศทางและความเร็วลม	Wind Speed & Wind Direction Sensor	Wind Speed & Wind Direction Sensor	ISO

นอกจากนี้ บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษาและรวบรวมข้อมูลทางด้านอุตุนิยมวิทยาในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2536-2565) ได้แก่ ทิศทางและความเร็วลม อุณหภูมิ ความชื้นสัมพัทธ์ และข้อมูลอุตุนิยมวิทยาพื้นฐานอื่นๆ ที่จำเป็นจากสถานีตรวจวัดอุตุนิยมวิทยาที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ คือ สถานีตรวจวัดอากาศกรุงเทพมหานคร สถานีตรวจวัดอากาศ จังหวัดนครปฐม สถานีตรวจวัดอากาศ จังหวัดราชบุรี และสถานีตรวจวัดอากาศ จังหวัดกาญจนบุรี

2.4) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.4.1) นำข้อมูลคุณภาพอากาศ ที่ได้จากการตรวจวัดและวิเคราะห์มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบด้วย

(1) มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ.2538

(2) มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ.2547

(3) มาตรฐานค่าไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ.2552

รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ที่ผ่านมาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นในระยะเวลาที่ผ่านมา และผลที่ได้จากการประเมินผลกระทบต่อคุณภาพอากาศในรายงานการศึกษาฯ

2.4.2) สรุปผลกระทบที่มีต่อคุณภาพอากาศในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ หรือแผนปฏิบัติการฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

2.4.3) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบ และแผนปฏิบัติการฯ ตามความเหมาะสมหรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.4.4) เตรียมแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1.1) รายงานขั้นสุดท้าย งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง พ.ศ. 2541 โดยบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด, บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง จำกัด ได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระหว่างวันที่ 8-17 มกราคม พ.ศ. 2539 จำนวน 4 สถานี ได้แก่ โรงเรียนบ้านดอนสะท้อน โรงเรียนวัดพุทธธรรมรังสี โรงเรียนบ้านนาสร้าง และโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา พบว่า มีค่าฝุ่นละอองรวม (TSP) ระหว่าง 0.10-0.30 mg/m^3 ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 1.95 ppm และปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าระหว่าง 0.009-0.065 ppm ซึ่งทุกสถานีตรวจวัดมีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ส่วนค่าความเข้มข้นของปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC) มีค่าระหว่าง 1.87-1.98 ppm

3.1.2) รายงานขั้นสุดท้าย การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายงานหลัก การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย อ.บ้านโป่ง-กาญจนบุรี พ.ศ. 2546 โดยบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด, บริษัท สินธูมอนเซลล์คอนซัลแต้นท์ส จำกัด, บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระหว่างวันที่ 4-10 เมษายน พ.ศ. 2544 จำนวน 3 สถานี ได้แก่ โรงเรียนวัดเขาสะพายแรง วัดสำนักคร้อ และโรงเรียนบ้านห้วยตลุง พบว่า มีค่าฝุ่นละอองรวม (TSP) ระหว่าง 0.06-0.17 mg/m^3 ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM_{10}) มีค่าระหว่าง 0.03-0.04 mg/m^3 ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าระหว่าง 0.89-1.02 ppm และปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าระหว่าง 0.0092-0.0176 ppm ซึ่งทุกสถานีตรวจวัดมีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ส่วนค่าความเข้มข้นของปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC) มีค่าระหว่าง 2.02-2.07 ppm

3.1.3) รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี พ.ศ.2560 โดยบริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแต้นท์ จำกัด ได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระหว่างวันที่ 22-27 มกราคม พ.ศ. 2559 จำนวน 3 สถานี ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหว ได้แก่ หมู่บ้านร่มไม้ วัดบ้านทุ่งน้อย และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ มีค่าฝุ่นละอองรวม (TSP) ระหว่าง 0.029-0.085 mg/m^3 ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM_{10}) มีค่าระหว่าง 0.014-0.059 mg/m^3 ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าระหว่าง 0.50-1.10 ppm ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าระหว่าง 0.0174-0.0224 ppm ซึ่งทุกสถานีตรวจวัดมีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ส่วนค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ (NMHC) มีค่าระหว่าง 0.10-2.48 ppm และความเข้มข้นของปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC) มีค่าระหว่าง 2.40-2.63 ppm

สำหรับผลการคาดการณ์ผลกระทบในระยะก่อสร้าง ได้คาดการณ์ผลกระทบที่เกิดจากกิจกรรมเปิดหน้าดิน และมลสารที่ระบายออกจากอุปกรณ์และยานพาหนะที่ใช้ในการก่อสร้าง โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ CALINE-4 เพื่อประเมินค่าความเข้มข้นของมลสารต่างๆ เมื่อรวมกับค่าความเข้มข้นพื้นฐาน พบว่า ค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์และฝุ่นละอองรวมมีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐานในบางพื้นที่อ่อนไหว อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณากิจกรรมการปรับพื้นที่จะเป็นกิจกรรมที่ต้องดำเนินการในระยะเวลานั้นๆ ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงก่อสร้างจึงอยู่ในระดับปานกลาง มีรายละเอียดดัง (ตารางที่ 5.2.1-1)

ตารางที่ 5.2.1-1 ผลคาดการณ์คุณภาพอากาศ ในระยะก่อสร้าง ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ CALINE-4			
พื้นที่อ่อนไหว	TSP (mg/m ³)	CO (ppm.)	NO ₂ (ppm.)
หมู่บ้านร่มไม้	0.215	2.77	0.131
หมู่บ้านชีชากร	0.240	2.77	0.137
วัดบ้านทุ่งน้อย	0.233	2.80	0.148
หมู่บ้านจันทรวงศ์	0.215	2.77	0.128
โรงเรียนวัดศรีวาราวา	0.210	2.80	0.132
โรงเรียนวัดสำนักคร้อ	0.165	2.73	0.090

ที่มา : รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ. 2560

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

3.2.1) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1) พ.ศ.2561 โดยบริษัท ยูโนเด็ท แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด จำนวน 4 ครั้ง ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2560 (ฤดูแล้ง), กันยายน พ.ศ.2560 (ฤดูฝน), เมษายน พ.ศ.2561 (ฤดูแล้ง) และกรกฎาคม พ.ศ.2561 (ฤดูฝน) จำนวน 6 สถานี ได้แก่ หมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชีชากร วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านจันทรวงศ์ โรงเรียนวัดศรีวาราวา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศพบว่า มีค่าฝุ่นละอองรวม (TSP) ระหว่าง 0.022-0.199 mg/m³ ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀) มีค่าระหว่าง 0.010-0.105 mg/m³ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าระหว่าง 0.26-3.41 ppm ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าระหว่าง 0.0001-0.0553 ppm ซึ่งทุกสถานีตรวจวัดมีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ส่วนค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NMHC) มีค่าระหว่าง 0.077-1.41 ppm อย่างไรก็ตาม กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงคุณภาพอากาศ มีรายละเอียดดัง (ตารางที่ 5.2.1-2)

3.2.2) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2) พ.ศ.2563 โดยบริษัท ยูโนเด็ท แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด จำนวน 4 ครั้ง ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2562 (ฤดูฝน), ธันวาคม พ.ศ.2562 (ฤดูแล้ง), มิถุนายน พ.ศ.2563 (ฤดูฝน) และพฤศจิกายน พ.ศ.2563 (ฤดูแล้ง) จำนวน 6 สถานี ได้แก่ หมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชีชากร วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านจันทรวงศ์ โรงเรียนวัดศรีวาราวา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศพบว่า มีค่าฝุ่นละอองรวม (TSP) ระหว่าง 0.023-0.278 mg/m³ ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀) มีค่าระหว่าง 0.012-0.089 mg/m³ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าระหว่าง 0.49-2.95 ppm ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าระหว่าง 0.0004-0.0759 ppm ซึ่งทุกสถานีตรวจวัดมีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ส่วนค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NMHC) มีค่าระหว่าง 0.12-2.24 ppm อย่างไรก็ตาม กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงคุณภาพอากาศ มีรายละเอียดดัง (ตารางที่ 5.2.1-2)

ตารางที่ 5.2.1-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ในระยะที่ผ่านมา								
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด					การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน	
		TSP (mg/m ³)	PM-10 (mg/m ³)	CO (ppm.)	NO ₂ (ppm.)	NMHC (ppm.)		
1. หมู่บ้านร่มไม้ (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	0.044-0.059	0.032-0.059	0.90-1.10	0.0194-0.0224	0.140-0.250	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด	
	ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	0.063-0.125	0.032-0.062	1.16-3.26	0.0084-0.0284		0.467-1.368
		กันยายน พ.ศ.2560 ²	0.050-0.087	0.024-0.044	0.60-2.98	0.0052-0.0205		0.240-1.098
		เมษายน พ.ศ.2561 ²	0.053-0.165	0.028-0.103	0.91-1.80	0.0005-0.0277		0.389-1.029
		กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.033-0.081	0.023-0.041	0.70-1.10	0.0022-0.0103		0.33-0.99
	ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	0.075-0.106	0.036-0.049	0.92-2.44	0.0004-0.0017		0.42-1.14
		ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.087-0.107	0.033-0.054	0.98-2.47	0.0115-0.0578		0.42-1.54
		มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	0.038-0.106	0.020-0.043	0.87-2.04	0.0021-0.0326		0.33-1.03
		พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.114-0.278	0.043-0.085	1.74-2.95	0.0168-0.0385		0.36-1.31
	ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.042-0.159	0.023-0.057	1.16-1.32	0.0204-0.0260		0.81-1.26
		ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	0.209-0.291	0.020-0.078	0.97-3.04	0.0106-0.0514		0.80-1.61
		กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.063-0.172	0.032-0.066	1.36-2.15	0.0026-0.0101		0.73-2.21
		พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.072-0.095	0.024-0.055	1.10-1.78	0.0126-0.0409		0.60-1.51
	มาตรฐาน		0.33 ⁵	0.12 ⁵	30 ⁶	0.17 ⁷		-

ที่มา : ¹ งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง, พ.ศ. 2541

² รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ. 2560

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ. 2561

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563

⁵ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ. 2565

หมายเหตุ : ⁵ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547)

⁶ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538)

⁷ มาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552)

- ไม่ได้กำหนด

* ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.1-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)						
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด				
		TSP (mg/m ³)	PM-10 (mg/m ³)	CO (ppm.)	NO ₂ (ppm.)	NMHC (ppm.)
2. หมู่บ้านชีขากร (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	*	*	*	*	*
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	0.039-0.154	0.023-0.095	0.86-1.87	0.0053-0.0233	0.369-1.245
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	0.028-0.042	0.014-0.027	0.79-1.76	0.0010-0.0156	0.261-1.364
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	0.036-0.122	0.018-0.079	1.00-3.08	0.0004-0.0341	0.271-0.959
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.022-0.049	0.010-0.034	0.70-1.20	0.0015-0.0119	0.43-1.22
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	0.029-0.032	0.019-0.022	1.11-1.98	0.0010-0.0682	0.54-1.32
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.070-0.116	0.042-0.060	1.34-2.60	0.0041-0.0525	0.38-1.71
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	0.031-0.039	0.019-0.028	1.00-1.82	0.0148-0.0465	0.35-1.11
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.060-0.092	0.027-0.040	1.01-2.07	0.0112-0.0238	0.24-1.10
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.032-0.053	0.019-0.036	1.23-1.59	0.0152-0.0195	0.82-1.12
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	0.079-0.121	0.043-0.101	2.15-3.69	0.0044-0.0369	0.71-1.62
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.030-0.038	0.017-0.025	1.62-2.32	0.0022-0.0103	0.67-1.38
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.037-0.072	0.020-0.047	1.76-2.89	0.0130-0.0378	0.68-1.51
มาตรฐาน		0.33 ⁵	0.12 ⁵	30 ⁶	0.17 ⁷	-

ที่มา : ¹ งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง, พ.ศ. 2541

² รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ. 2560

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ. 2561

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563

⁵ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ. 2565

หมายเหตุ : ⁵ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547)

⁶ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538)

⁷ มาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552)

- ไม่ได้กำหนด * ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.1-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)						
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด				
		TSP (mg/m ³)	PM-10 (mg/m ³)	CO (ppm.)	NO ₂ (ppm.)	NMHC (ppm.)
3. วัดบ้านทุ่งน้อย (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	0.029-0.050	0.014-0.038	0.54-0.67	0.0174-0.0195	0.140-0.290
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	0.033-0.114	0.018-0.065	0.66-1.34	0.0034-0.0186	0.210-1.093
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	0.027-0.078	0.016-0.044	1.04-2.73	0.0001-0.0553	0.288-0.960
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	0.033-0.121	0.022-0.105	0.51-1.29	0.0019-0.0247	0.392-1.269
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.040-0.199	0.011-0.050	0.60-0.90	0.0007-0.0065	0.44-1.06
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	0.023-0.035	0.013-0.025	0.52-7.48	0.0019-0.0759	0.43-1.21
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.110-0.164	0.045-0.073	0.50-1.33	0.0035-0.0130	0.77-1.50
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	0.023-0.063	0.012-0.026	2.17-2.92	0.0033-0.0161	0.33-0.89
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.082-0.200	0.039-0.060	0.84-1.69	0.0006-0.0094	1.29-1.93
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.034-0.070	0.016-0.041	1.63-1.90	0.0056-0.0089	1.57-1.83
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	0.146-0.183	0.053-0.079	1.58-2.42	0.0047-0.0325	0.70-1.68
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.021-0.030	0.010-0.020	1.45-2.18	0.0113-0.0235	0.66-1.56
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.038-0.083	0.023-0.054	1.62-2.20	0.0136-0.0246	0.69-1.61
มาตรฐาน		0.33 ⁵	0.12 ⁵	30 ⁶	0.17 ⁷	-

ที่มา : ¹ งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง, พ.ศ. 2541

² รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ. 2560

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ. 2561

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563

⁵ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ. 2565

หมายเหตุ : ⁵ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547)

⁶ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538)

⁷ มาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552)

- ไม่ได้กำหนด * ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.1-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)						
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด				
		TSP (mg/m ³)	PM-10 (mg/m ³)	CO (ppm.)	NO ₂ (ppm.)	NMHC (ppm.)
4. หมู่บ้านจันทรคาม (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	*	*	*	*	*
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	0.032-0.106	0.019-0.073	1.14-1.80	0.0028-0.0069	0.365-1.222
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	0.043-0.110	0.022-0.050	1.62-2.94	0.0005-0.0263	0.338-0.995
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	0.052-0.172	0.021-0.095	0.87-1.47	0.0008-0.0493	0.223-1.140
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.068-0.089	0.036-0.047	0.80-1.60	0.0005-0.0164	0.25-1.41
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	0.039-0.077	0.020-0.036	0.58-1.20	0.0043-0.0142	0.39-1.65
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.089-0.149	0.045-0.089	0.70-1.59	0.0026-0.0106	0.69-1.48
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	0.072-0.167	0.018-0.038	1.32-2.31	0.0022-0.0150	0.41-0.98
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.056-0.079	0.041-0.069	1.06-1.90	0.0015-0.0089	1.34-2.17
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.042-0.085	0.013-0.037	1.39-1.67	0.0061-0.0096	1.71-1.84
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	0.091-0.137	0.055-0.101	1.75-2.85	0.0034-0.0396	0.64-1.45
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.114-0.192	0.036-0.072	1.41-2.27	0.0109-0.0229	0.70-2.03
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.060-0.088	0.028-0.057	1.61-2.35	0.0146-0.0247	0.77-1.94
มาตรฐาน		0.33 ⁵	0.12 ⁵	30 ⁶	0.17 ⁷	-

ที่มา : ¹ งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง, พ.ศ. 2541

² รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ. 2560

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ. 2561

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563

⁵ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ. 2565

หมายเหตุ : ⁵ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547)

⁶ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538)

⁷ มาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552)

- ไม่ได้กำหนด

* ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.1-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)							
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด					การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		TSP (mg/m ³)	PM-10 (mg/m ³)	CO (ppm.)	NO ₂ (ppm.)	NMHC (ppm.)	
5. โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา (EIA)	มกราคม พ.ศ.2539 ^A	0.250-0.360	*	0.16-0.24	0.0090-0.0650	*	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	*	*	*	*	*	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	0.039-0.123	0.022-0.094	0.39-0.84	0.0015-0.0124	0.128-1.002	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	0.031-0.036	0.011-0.022	0.42-1.52	0.0021-0.0093	0.366-1.300	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	0.054-0.147	0.033-0.096	0.67-3.41	0.0061-0.0367	0.077-1.182	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.032-0.069	0.017-0.042	0.60-0.90	0.0007-0.0054	0.24-1.14	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	0.025-0.032	0.012-0.022	0.52-1.53	0.0035-0.0192	0.37-1.26	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.123-0.149	0.051-0.070	0.55-1.42	0.0038-0.0150	0.29-1.90	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	0.026-0.034	0.016-0.024	0.95-1.35	0.0070-0.0202	0.51-1.29	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.070-0.093	0.033-0.051	1.16-1.79	0.0005-0.0136	1.31-2.24	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.026-0.048	0.014-0.037	1.08-1.34	0.0050-0.0066	1.19-1.85	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	0.085-0.118	0.065-0.094	1.89-3.06	0.0029-0.0274	0.77-1.47	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.028-0.036	0.017-0.025	1.45-2.10	0.0100-0.0238	0.73-1.49	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.036-0.095	0.018-0.038	1.42-2.04	0.0130-0.0240	0.62-1.64	
มาตรฐาน		0.33 ⁵	0.12 ⁵	30 ⁶	0.17 ⁷	-	

ที่มา : ^A งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง, พ.ศ. 2541

¹ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ. 2560

² รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ. 2561

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ. 2565

หมายเหตุ : ⁵ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547)

⁶ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538)

⁷ มาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552)

- ไม่ได้กำหนด * ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.1-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)							
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด					การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		TSP (mg/m ³)	PM-10 (mg/m ³)	CO (ppm.)	NO ₂ (ppm.)	NMHC (ppm.)	
6. โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	0.060-0.085	0.035-0.051	0.50-0.64	0.0184-0.0224	0.100-0.290	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	0.062-0.097	0.026-0.062	1.20-2.50	0.0015-0.0199	0.181-0.917	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	0.027-0.048	0.015-0.023	0.26-1.48	0.0012-0.0109	0.074-1.173	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	0.036-0.120	0.024-0.089	1.60-3.18	0.0061-0.0731	0.261-1.378	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.033-0.069	0.022-0.059	0.60-1.00	0.0004-0.0089	0.38-1.30	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	0.028-0.051	0.014-0.037	0.49-1.45	0.0040-0.0397	0.52-1.44	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.080-0.103	0.035-0.048	0.60-1.36	0.0063-0.0198	0.67-1.53	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	0.064-0.097	0.015-0.020	1.62-2.22	0.0010-0.0416	0.12-1.15	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.032-0.060	0.022-0.049	0.99-1.63	0.0012-0.0053	1.07-1.92	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.029-0.044	0.019-0.031	1.17-1.27	0.0044-0.0066	0.57-1.83	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	0.074-0.114	0.064-0.097	1.67-2.65	0.0059-0.0182	0.69-1.53	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.021-0.027	0.011-0.017	1.43-2.30	0.0112-0.0213	0.63-1.47	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.042-0.062	0.027-0.048	1.38-2.24	0.0126-0.0234	0.65-1.51	
มาตรฐาน		0.33 ⁵	0.12 ⁵	30 ⁶	0.17 ⁷	-	

ที่มา : ¹ งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง, พ.ศ. 2541

² รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ. 2560

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ. 2561

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563

⁵ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ. 2565

หมายเหตุ : ⁵ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547)

⁶ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538)

⁷ มาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552)

- ไม่ได้กำหนด

* ไม่ได้ตรวจวัด

3.2.3) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) พ.ศ.2565 โดยบริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด จำนวน 4 ครั้ง ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564 (ฤดูฝน), ธันวาคม พ.ศ.2564 (ฤดูแล้ง), กรกฎาคม พ.ศ.2565 (ฤดูฝน) และพฤศจิกายน พ.ศ.2565 (ฤดูแล้ง) จำนวน 6 สถานี ได้แก่ หมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชีวากร วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านจันทรภานต์ โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศพบว่า มีค่าฝุ่นละอองรวม (TSP) ระหว่าง 0.021-0.291 mg/m^3 ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM_{10}) มีค่าระหว่าง 0.010-0.101 mg/m^3 ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าระหว่าง 0.73-3.69 ppm ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าระหว่าง 0.0022-0.0409 ppm ซึ่งทุกสถานีตรวจวัดมีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ส่วนค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NMHC) มีค่าระหว่าง 0.22-2.21 ppm อย่างไรก็ตาม กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงคุณภาพอากาศ มีรายละเอียดดัง (ตารางที่ 5.2.1-2)

3.3) ผลการดำเนินการในปัจจุบัน

3.3.1) การรวบรวมข้อมูลทางด้านอุตุนิยมวิทยา

ผลการรวบรวมข้อมูลทางด้านอุตุนิยมวิทยาในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2536 - พ.ศ.2565) บริเวณสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศกรุงเทพมหานคร จังหวัดนครปฐม จังหวัดราชบุรี และจังหวัดกาญจนบุรี ของกรมอุตุนิยมวิทยา (ตารางที่ 5.2.1-3 และตารางที่ 5.2.1-6) สรุปได้ดังนี้

สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศกรุงเทพมหานคร :

ความกดอากาศ : ความกดอากาศเฉลี่ยตลอดปีมีค่าเท่ากับ 1,009.32 เฮกโตปาสกาล โดยมีค่าความกดอากาศสูงที่สุดเท่ากับ 1,024.27 เฮกโตปาสกาล ในเดือนมีนาคม และค่าความกดอากาศต่ำที่สุดเท่ากับ 998.46 เฮกโตปาสกาล ในเดือนมิถุนายน

อุณหภูมิ : อุณหภูมิเฉลี่ยแต่ละเดือนในรอบปี อยู่ระหว่าง 27.3-30.7 องศาเซลเซียส อุณหภูมิเฉลี่ยทั้งปีเท่ากับ 29.0 องศาเซลเซียส เดือนที่มีอุณหภูมิสูงที่สุด คือ เดือนมีนาคม มีอุณหภูมิ 40.1 องศาเซลเซียส และเดือนที่มีอุณหภูมิต่ำที่สุด คือ เดือนธันวาคม มีอุณหภูมิ 13.2 องศาเซลเซียส

ความชื้นสัมพัทธ์ : ความชื้นสัมพัทธ์โดยเฉลี่ยแต่ละเดือนในรอบปีอยู่ในช่วงร้อยละ 64-80 ค่าความชื้นสัมพัทธ์เฉลี่ยตลอดทั้งปี เท่ากับร้อยละ 73.0 โดยเดือนที่มีค่าความชื้นสัมพัทธ์สูงสุดเฉลี่ย คือ เดือนกันยายน ซึ่งมีความชื้นร้อยละ 92 สำหรับเดือนที่มีความชื้นสัมพัทธ์ต่ำสุดเฉลี่ย คือ เดือนมกราคม และเดือนธันวาคม มีความชื้นร้อยละ 49

ปริมาณฝน : ปริมาณฝนรวมตลอดทั้งปีเท่ากับ 1,754.6 มิลลิเมตร เดือนที่มีปริมาณฝนมากที่สุด คือ เดือนกันยายน ซึ่งมีวันที่ฝนตก 21 วัน วัดปริมาณน้ำฝนได้ 128.1 มิลลิเมตร

ลมและความเร็วลม : ช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนพฤษภาคม ได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจากฝ่ายใต้ ความเร็วเฉลี่ย 1.6-2.6 น็อต เดือนมิถุนายนถึงเดือนสิงหาคม ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันตกเฉียงใต้ ความเร็วเฉลี่ย 2.0-2.1 น็อต เดือนกันยายน ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันตก ความเร็วเฉลี่ย 1.6 น็อต เดือนตุลาคม ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันออก ความเร็วเฉลี่ย 1.3 น็อต และเดือนพฤศจิกายนกับเดือนธันวาคม ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันออกเฉียงเหนือ ความเร็วเฉลี่ย 1.5 น็อต

สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศจังหวัดนครปฐม :

ความกดอากาศ : ความกดอากาศเฉลี่ยตลอดปีมีค่าเท่ากับ 1,009.30 เฮกโตปาสกาล โดยมีค่าความกดอากาศสูงที่สุดเท่ากับ 1,023.84 เฮกโตปาสกาล ในเดือนมกราคม และค่าความกดอากาศต่ำที่สุดเท่ากับ 994.48 เฮกโตปาสกาล ในเดือนธันวาคม

อุณหภูมิ : อุณหภูมิเฉลี่ยแต่ละเดือนในรอบปี อยู่ระหว่าง 25.0-30.1 องศาเซลเซียส อุณหภูมิเฉลี่ยทั้งปีเท่ากับ 27.9 องศาเซลเซียส เดือนที่มีอุณหภูมิสูงที่สุด คือ เดือนเมษายน มีอุณหภูมิ 41.1 องศาเซลเซียส และเดือนที่มีอุณหภูมิต่ำที่สุด คือ เดือนมกราคม มีอุณหภูมิ 10.0 องศาเซลเซียส

ความชื้นสัมพัทธ์ : ความชื้นสัมพัทธ์โดยเฉลี่ยแต่ละเดือนในรอบปีอยู่ในช่วงร้อยละ 74-84 ค่าความชื้นสัมพัทธ์เฉลี่ยตลอดทั้งปี เท่ากับร้อยละ 78.0 โดยเดือนที่มีค่าความชื้นสัมพัทธ์สูงสุดเฉลี่ย คือ เดือนตุลาคม ซึ่งมีความชื้นร้อยละ 97 สำหรับเดือนที่มีความชื้นสัมพัทธ์ต่ำสุดเฉลี่ย คือ เดือนกุมภาพันธ์ และเดือนมีนาคม มีความชื้นร้อยละ 49

ปริมาณฝน : ปริมาณฝนรวมตลอดทั้งปีเท่ากับ 1,053.1 มิลลิเมตร เดือนที่มีปริมาณฝนมากที่สุด คือ เดือนกันยายน ซึ่งมีวันที่ฝนตก 19 วัน วัดปริมาณน้ำฝนได้ 124.3 มิลลิเมตร

ลมและความเร็วลม : ช่วงเดือนกุมภาพันธ์กับเดือนมีนาคม ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันตกเฉียงใต้ ความเร็วเฉลี่ย 1.5-2.0 น็อต เดือนเมษายน ได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจากฝ่ายใต้ ความเร็วเฉลี่ย 1.9 น็อต เดือนพฤษภาคมถึงเดือนกันยายน ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันออก ความเร็วเฉลี่ย 1.5-1.9 น็อต และเดือนตุลาคมถึงเดือนมกราคม ได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจากฝ่ายเหนือ ความเร็วเฉลี่ย 1.3-1.7 น็อต

สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศจังหวัดราชบุรี :

ความกดอากาศ : ความกดอากาศเฉลี่ยตลอดปีมีค่าเท่ากับ 1,009.39 เฮกโตпасกาล โดยมีค่าความกดอากาศสูงที่สุดเท่ากับ 1,022.75 เฮกโตпасกาล ในเดือนมกราคม และค่าความกดอากาศต่ำที่สุดเท่ากับ 994.19 เฮกโตпасกาล ในเดือนกันยายน

อุณหภูมิ : อุณหภูมิเฉลี่ยแต่ละเดือนในรอบปี อยู่ระหว่าง 25.3-29.7 องศาเซลเซียส อุณหภูมิเฉลี่ยทั้งปีเท่ากับ 27.7 องศาเซลเซียส เดือนที่มีอุณหภูมิสูงที่สุด คือ เดือนเมษายน มีอุณหภูมิ 41.5 องศาเซลเซียส และเดือนที่มีอุณหภูมิต่ำที่สุด คือ เดือนมกราคม มีอุณหภูมิ 12.0 องศาเซลเซียส

ความชื้นสัมพัทธ์ : ความชื้นสัมพัทธ์โดยเฉลี่ยแต่ละเดือนในรอบปีอยู่ในช่วงร้อยละ 72-86 ค่าความชื้นสัมพัทธ์เฉลี่ยตลอดทั้งปี เท่ากับร้อยละ 78.1 โดยเดือนที่มีค่าความชื้นสัมพัทธ์สูงสุดเฉลี่ย คือ กันยายนกับเดือนตุลาคม ซึ่งมีความชื้นร้อยละ 96 สำหรับเดือนที่มีความชื้นสัมพัทธ์ต่ำสุดเฉลี่ย คือ เดือนกุมภาพันธ์ และเดือนมีนาคม มีความชื้นร้อยละ 48

ปริมาณฝน : ปริมาณฝนรวมตลอดทั้งปีเท่ากับ 1,143.1 มิลลิเมตร เดือนที่มีปริมาณฝนมากที่สุด คือ เดือนกันยายน ซึ่งมีวันที่ฝนตก 19 วัน วัดปริมาณน้ำฝนได้ 117.5 มิลลิเมตร

ลมและความเร็วลม : ช่วงเดือนกุมภาพันธ์กับเดือนพฤษภาคม ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันออกเฉียงใต้ ความเร็วเฉลี่ย 2.1-2.7 น็อต เดือนมิถุนายนถึงเดือนกันยายน ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันตก ความเร็วเฉลี่ย 2.0-2.3 น็อต และเดือนตุลาคมถึงเดือนมกราคม ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันตกเฉียงเหนือ ความเร็วเฉลี่ย 2.3-3.4 น็อต

สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศจังหวัดกาญจนบุรี :

ความกดอากาศ : ความกดอากาศเฉลี่ยตลอดปีมีค่าเท่ากับ 1,009.25 เฮกโตпасกาล โดยมีค่าความกดอากาศสูงที่สุดเท่ากับ 1,025.82 เฮกโตпасกาล ในเดือนมีนาคม และค่าความกดอากาศต่ำที่สุดเท่ากับ 997.92 เฮกโตпасกาล ในเดือนมิถุนายน

อุณหภูมิ : อุณหภูมิเฉลี่ยแต่ละเดือนในรอบปี อยู่ระหว่าง 25.8-31.0 องศาเซลเซียส อุณหภูมิเฉลี่ยทั้งปีเท่ากับ 28.5 องศาเซลเซียส เดือนที่มีอุณหภูมิสูงที่สุด คือ เดือนเมษายน มีอุณหภูมิ 43.5 องศาเซลเซียส และเดือนที่มีอุณหภูมิต่ำที่สุด คือ เดือนธันวาคม มีอุณหภูมิ 9.3 องศาเซลเซียส

ตารางที่ 5.2.1-3 สถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2536-2565) บริเวณสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศกรุงเทพมหานคร

Station	BANGKOK METROPOLIS	Elevation of station above MSL	3.01 Meters
Index Station	48455	Height of barometer above MSL	4.27 Meters
Latitude	13° 43' 35.0" N	Height of Thermometer above ground	1.25 Meters
Longitude	100° 33' 36.0" E	Height of wind vane above ground	10.00 Meters
		Height of rainguage	0.87 Meters

Elements		N-Years	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	Annual
Pressure(hPa)	Mean	30	1012.20	1011.50	1010.00	1008.80	1007.40	1006.80	1006.70	1007.10	1008.10	1009.80	1011.00	1012.40	1009.32
	Mean Daily Range	30	4.60	4.70	4.80	4.70	4.30	3.80	3.70	3.90	4.50	4.60	4.50	4.60	4.39
	Ext. Max.	30	1022.88	1021.33	1024.27	1016.68	1015.36	1014.11	1013.27	1013.16	1018.61	1018.59	1018.68	1022.38	1024.27
	Ext. Min.	30	1005.01	1004.16	1001.66	999.82	1000.95	998.46	999.38	999.73	1000.04	1001.18	1003.32	1002.58	998.46
Temperature(Celsius)	Mean Max.	30	32.8	33.7	34.7	35.7	35.1	34.2	33.5	33.4	33.2	33.1	33.2	32.4	33.7
	Ext. Max.	30	37.6	38.8	40.1	40.0	40.0	38.8	38.4	38.3	37.4	37.9	38.8	36.8	40.1
	Mean Min.	30	23.5	24.9	26.5	27.2	26.9	26.5	26.2	26.0	25.5	25.3	24.9	23.3	25.6
	Ext. Min.	30	14.0	13.9	17.6	22.0	22.3	21.1	22.1	21.6	21.5	18.3	19.2	13.2	13.2
	Mean	30	27.5	28.6	29.8	30.7	30.3	29.8	29.3	29.0	28.6	28.5	28.5	27.3	29.0
Dew Point Temp.(Celsius)	Mean	30	20.4	22.3	24.0	24.8	25.0	24.7	24.3	24.2	24.5	24.0	21.9	19.6	23.3
Relative Humidity(%)	Mean	30	67	71	73	72	75	75	76	77	80	78	69	64	73.0
	Mean Max.	30	83	86	87	86	88	89	89	89	92	91	83	79	86.7
	Mean Min.	30	49	51	54	54	58	60	61	62	63	61	53	49	56.3
	Ext. Min.	30	26	21	21	26	34	38	39	37	40	33	21	28	21.0
Visibility(Km.)	Mean	30	8.5	8.7	9.2	9.7	9.9	10.0	10.0	10.0	9.6	9.2	9.5	9.3	9.5
	07.00LST	30	7.4	7.7	8.7	9.5	9.8	10.0	9.9	10.0	9.5	8.9	9.2	8.8	9.1
Cloud Amount(1-10)	Mean	30	5.0	5.0	5.6	5.9	7.0	7.6	8.0	8.1	8.1	7.3	5.8	4.9	6.5
Wind (Knots)	Prev.Wind	30	S	S	S	S	S	SW	SW	SW	W	E	NE	NE	-
	Mean	30	1.6	2.2	2.6	2.4	2.1	2.1	2.1	2.0	1.6	1.3	1.5	1.5	1.9
	Max.	30	22.0	25.0	34.0	32.0	35.0	38.0	35.0	31.0	33.0	30.0	26.0	18.0	38.0
Pan Evaporation(mm.)	Total	30	114.7	118.4	147.5	150.5	142.9	127.8	121.7	121.3	104.5	103.0	106.9	113.2	1472.4
Rainfall(mm)	Total	30	26.2	30.4	53.6	98.0	219.0	200.2	196.6	231.9	348.6	286.1	50.3	13.7	1754.6
	Num. of Days	30	2.9	3.0	4.3	7.0	15.3	16.5	17.8	19.6	21.7	17.0	5.5	1.8	132.4
	Daily Max.	30	62.3	80.6	79.6	216.8	185.9	174.3	132.5	130.7	128.1	188.3	72.6	37.0	216.8
Sunshine Duration(hr.)	Mean	30	217.7	216.3	232.5	226.4	195.5	159.5	138.4	131.9	130.4	159.5	193.7	218.8	2220.6
Phenomena(Days)	Fog	30	0.7	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.1
	Haze	30	20.1	16.0	13.9	8.8	4.2	1.8	2.0	1.3	1.9	6.5	9.5	14.9	100.9
	Hail	30	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	ThunderStorm	30	0.2	0.4	2.0	4.4	8.2	8.1	6.3	6.4	10.4	8.8	2.0	0.2	57.4
	Squall	30	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2

ที่มา : กรมอุตุนิยมวิทยา, พ.ศ.2565

ตารางที่ 5.2.1-4 สถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2536-2565) บริเวณสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศจังหวัดนครปฐม

Station	NAKHONPATHOM	CLIMATOLOGICAL DATA FOR THE PERIOD 2006-2022	Elevation of station above MSL	7.46 Meters
Index Station	48451		Height of barometer above MSL	9.65 Meters
Latitude	14° 0' 42.0" N		Height of Thermometer above ground	1.20 Meters
Longitude	99° 58' 12.0" E		Height of wind vane above ground	10.80 Meters
			Height of rainguage	0.80 Meters

Elements		N-Years	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	Annual
Pressure(hPa)	Mean	17	1012.60	1011.50	1009.90	1008.80	1007.30	1006.70	1006.70	1006.80	1007.90	1009.80	1011.10	1012.50	1009.30
	Mean Daily Range	17	4.90	5.10	5.30	5.30	4.80	4.10	3.90	4.10	4.70	4.80	4.50	4.80	4.69
	Ext.Max.	17	1023.84	1022.16	1019.85	1017.40	1016.36	1014.90	1013.67	1013.26	1015.77	1017.74	1019.56	1023.39	1023.84
	Ext.Min.	16	1004.83	1003.17	1001.37	1000.77	1000.12	998.12	999.48	999.37	999.50	996.75	1003.14	994.48	994.48
Temperature(Celsius)	Mean Max.	17	31.2	33.6	35.4	36.3	35.7	34.7	34.0	33.8	33.4	32.3	31.6	30.4	33.5
	Ext.Max.	17	36.3	38.0	39.7	41.4	41.0	38.5	38.7	37.7	37.2	36.2	35.9	35.2	41.4
	Mean Min.	17	19.5	21.5	24.0	24.9	25.1	24.9	24.6	24.4	24.4	23.9	22.4	20.0	23.3
	Ext.Min.	17	10.0	11.0	16.6	19.5	21.3	21.5	20.0	0.0	19.5	20.5	13.3	11.1	0.0
Dew Point Temp.(Celsius)	Mean	17	25.1	27.3	29.2	30.1	29.8	29.1	28.6	28.5	28.2	27.6	26.7	25.0	27.9
	Mean	17	20.0	21.8	23.5	24.4	24.9	24.7	24.4	24.4	24.7	24.5	22.5	20.0	23.3
Relative Humidity(%)	Mean	17	76	75	74	74	77	79	79	80	83	84	80	76	78.0
	Mean Max.	17	95	96	95	93	93	94	94	94	96	97	96	94	94.7
	Mean Min.	17	51	49	49	50	55	59	60	61	63	65	58	53	56.1
	Ext.Min.	17	20	22	20	22	33	40	38	41	45	36	31	27	20.0
Visibility(Km.)	Mean	17	8.3	8.4	9.0	9.7	9.7	9.9	9.8	9.7	9.5	9.1	9.3	9.1	9.3
	07.00LST	16	5.1	5.5	7.6	9.0	9.4	9.9	9.6	9.5	9.3	8.3	8.0	6.9	8.2
Cloud Amount(1-10)	Mean	17	2.0	1.7	2.4	3.7	5.8	7.0	7.6	7.9	7.7	6.1	3.8	2.5	4.9
Wind (Knots)	Prev.Wind	17	N	SE	SE	S	W	W	W	W	W	N	N	N	-
	Mean	17	1.4	1.5	2.0	1.9	1.7	1.6	1.8	1.9	1.5	1.3	1.6	1.7	1.7
	Max.	17	24.0	31.0	39.0	34.0	35.0	30.0	32.0	31.0	32.0	28.0	27.0	29.0	39.0
Pan Evaporation(mm.)	Total	17	114.4	121.5	157.3	161.6	158.1	139.4	139.8	135.0	126.0	116.6	108.5	116.1	1594.3
Rainfall(mm)	Total	30	4.5	10.3	37.1	49.9	125.1	119.5	94.8	119.1	226.3	211.7	45.2	9.6	1053.1
	Num. of Days	30	1.4	1.4	3.3	4.8	13.1	14.4	15.9	17.1	19.3	15.0	5.4	1.5	112.6
	Daily Max.	30	18.6	44.4	118.2	91.2	146.4	117.3	69.9	92.0	124.3	114.4	66.9	56.6	146.4
Sunshine Duration(hr.)	Mean	17	238.3	234.9	247.5	252.7	219.5	173.7	141.8	145.4	163.8	184.8	203.0	226.9	2432.3
Phenomena(Days)	Fog	17	11.0	7.5	2.3	0.4	0.1	0.0	0.0	0.2	0.2	0.6	1.9	4.9	29.1
	Haze	17	12.9	13.2	12.5	6.6	2.2	0.4	0.4	0.1	0.2	1.5	3.9	7.4	61.3
	Hail	17	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1
	ThunderStorm	17	0.1	0.2	1.1	2.6	6.4	5.3	3.2	3.2	6.2	5.6	1.9	0.2	36.0
	Squall	17	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.5

ที่มา : กรมอุตุนิยมวิทยา, พ.ศ.2565

ตารางที่ 5.2.1-5 สถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2536-2565) บริเวณสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศจังหวัดราชบุรี

CLIMATOLOGICAL DATA FOR THE PERIOD 2006-2022															
Station		RATCHA BURI		Elevation of station above MSL		5.00 Meters									
Index Station		48464		Height of barometer above MSL		0.00 Meters									
Latitude		13° 29' 21.5" N		Height of Thermometer above ground		1.50 Meters									
Longitude		99° 47' 32.6" E		Height of wind vane above ground		10.00 Meters									
				Height of rainguage		0.80 Meters									
Elements		N-Years	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	Annual
Pressure(hPa)	Mean	17	1012.40	1011.30	1010.10	1009.00	1007.50	1007.00	1007.00	1007.20	1008.10	1009.80	1011.00	1012.30	1009.39
	Mean Daily Range	17	3.90	4.00	4.20	4.10	3.70	3.10	3.00	3.20	3.90	3.80	3.60	3.80	3.69
	Ext.Max.	17	1022.75	1020.81	1018.35	1016.81	1015.80	1013.60	1013.12	1013.78	1018.01	1031.65	1017.99	1022.48	1031.65
	Ext.Min.	16	1003.77	1003.00	1002.03	1001.18	1001.50	995.99	1000.69	1000.31	994.19	1001.84	1003.80	1003.55	994.19
Temperature(Celsius)	Mean Max.	17	31.9	33.9	35.4	36.2	35.1	34.0	33.3	33.2	32.9	31.8	31.4	30.8	33.3
	Ext.Max.	17	36.5	38.2	40.0	41.5	40.4	37.4	37.1	37.3	36.6	36.5	36.0	35.5	41.5
	Mean Min.	17	20.6	22.1	23.9	25.1	25.7	25.4	25.0	25.0	24.9	24.6	23.4	21.2	23.9
	Ext.Min.	17	12.0	14.4	17.5	20.4	23.0	23.4	23.5	23.0	22.5	21.3	15.5	13.1	12.0
	Mean	17	25.5	27.2	28.8	29.7	29.2	28.6	28.1	28.1	27.8	27.2	26.6	25.3	27.7
Dew Point Temp.(Celsius)	Mean	17	19.6	21.4	23.2	24.0	24.8	24.5	24.1	24.1	24.4	24.4	22.7	19.9	23.1
Relative Humidity(%)	Mean	17	72	73	74	74	79	80	81	81	83	86	81	74	78.1
	Mean Max.	17	91	93	93	92	95	95	95	95	96	96	94	90	93.6
	Mean Min.	17	49	48	49	50	57	60	61	61	64	68	62	52	56.7
	Ext.Min.	17	17	18	10	28	33	40	17	45	48	45	40	29	10.0
Visibility(Km.)	Mean	17	7.0	7.1	7.7	9.2	10.3	10.9	10.7	10.7	10.4	8.5	8.0	7.8	9.0
	07.00LST	16	5.2	4.3	5.5	7.9	9.6	10.4	10.3	10.3	10.1	7.5	7.3	7.0	8.0
Cloud Amount(1-10)	Mean	17	2.5	1.9	2.5	4.2	6.9	7.7	8.3	8.4	8.2	7.2	4.9	3.5	5.5
Wind (Knots)	Prev.Wind	17	NW	SE	SE	SE	SE	W	W	W	W	NW	NW	NW	-
	Mean	17	2.5	2.4	2.7	2.6	2.1	2.0	2.1	2.3	2.3	2.3	3.0	3.4	2.5
	Max.	17	37.0	25.0	27.0	46.0	35.0	45.0	43.0	40.0	40.0	41.0	38.0	32.0	46.0
	Total	17	125.2	132.1	160.9	174.6	163.9	137.3	131.4	133.9	127.7	109.0	104.7	241.7	1742.4
Pan Evaporation(mm.)	Total	17	125.2	132.1	160.9	174.6	163.9	137.3	131.4	133.9	127.7	109.0	104.7	241.7	1742.4
Rainfall(mm)	Total	30	5.2	7.1	32.1	44.0	150.6	130.7	128.1	118.0	220.2	235.0	61.7	10.4	1143.1
	Num. of Days	30	1.6	1.4	3.4	5.1	15.2	15.8	17.9	17.9	19.7	17.8	6.3	2.0	124.1
	Daily Max.	30	34.3	19.7	93.9	94.7	98.2	86.6	83.1	62.3	117.5	141.3	304.9	27.0	304.9
Sunshine Duration(hr.)	Mean	17	234.1	229.7	236.1	235.3	196.3	147.6	124.9	125.9	139.4	152.3	183.7	224.4	2229.7
Phenomena(Days)	Fog	17	0.3	0.5	0.5	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0	1.7
	Haze	17	23.1	22.3	21.7	9.1	0.6	0.3	0.0	0.1	0.3	3.4	9.4	19.5	109.8
	Hail	17	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
	ThunderStorm	17	0.4	0.8	2.0	4.9	11.0	7.8	6.4	5.7	7.4	9.2	2.4	0.1	58.1
	Squall	17	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1

ที่มา : กรมอุตุนิยมวิทยา, พ.ศ.2565

ตารางที่ 5.2.1-6 สถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2536-2565) บริเวณสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศจังหวัดกาญจนบุรี

Station	KANCHANA BURI	Elevation of station above MSL	27.53 Meters
Index Station	48450	Height of barometer above MSL	28.78 Meters
Latitude	14° 1' 21.0" N	Height of Thermometer above ground	1.25 Meters
Longitude	99° 32' 9.0" E	Height of wind vane above ground	15.00 Meters
		Height of rainguage	0.92 Meters

Elements		N-Years	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	Annual
Pressure(hPa)	Mean	30	1012.30	1011.20	1009.60	1008.50	1007.20	1006.60	1006.60	1006.90	1008.00	1010.00	1011.30	1012.80	1009.25
	Mean Daily Range	30	5.10	5.50	5.60	5.50	4.70	3.90	3.70	3.90	4.60	4.70	4.70	4.90	4.73
	Ext. Max.	30	1024.18	1022.53	1025.82	1018.00	1016.80	1014.41	1013.13	1013.03	1015.80	1018.46	1019.44	1023.67	1025.82
	Ext. Min.	30	1004.10	1002.17	1000.16	999.62	999.60	997.92	1000.11	999.28	999.30	1001.01	1002.84	1002.31	997.92
Temperature(Celsius)	Mean Max.	30	33.1	35.2	36.9	37.7	36.0	34.8	33.9	33.8	33.6	32.4	32.1	31.7	34.3
	Ext. Max.	30	38.4	40.8	42.3	43.5	42.7	40.6	39.5	38.3	39.8	36.6	37.0	36.3	43.5
	Mean Min.	30	20.3	22.1	24.2	25.4	25.5	25.2	24.8	24.7	24.4	23.7	22.4	20.3	23.6
	Ext. Min.	30	10.6	12.3	15.5	17.9	20.5	21.5	21.1	20.5	21.5	17.0	15.0	9.3	9.3
	Mean	30	26.3	28.2	29.9	31.0	30.1	29.4	28.9	28.7	28.3	27.7	27.1	25.8	28.5
	Dew Point Temp.(Celsius)	30	18.3	19.6	21.3	22.6	23.6	23.5	23.2	23.2	23.6	23.5	21.3	18.4	21.8
Relative Humidity(%)	Mean	30	64	63	63	64	71	72	73	74	77	79	73	66	69.9
	Mean Max.	30	84	83	83	82	86	86	87	87	90	92	89	84	86.1
	Mean Min.	30	41	38	39	41	51	54	56	56	58	61	53	45	49.3
	Ext. Min.	30	15	11	10	18	22	28	27	37	35	31	31	22	10.0
Visibility(Km.)	Mean	30	6.3	6.3	6.8	8.5	9.9	10.5	10.3	10.4	10.0	8.3	7.6	7.2	8.5
	07.00LST	30	5.8	5.6	6.3	8.1	9.5	10.3	10.2	10.2	9.8	7.9	7.1	6.9	8.1
Cloud Amount(1-10)	Mean	30	2.6	2.3	3.0	3.7	5.8	6.8	7.4	7.7	7.4	6.3	4.1	2.9	5.0
Wind (Knots)	Prev.Wind	30	NE	SE	SE	SE,S	W	SW	W	W	W	NE	NE	NE	-
	Mean	30	1.0	1.2	1.5	1.5	1.3	1.3	1.4	1.4	1.2	0.9	1.2	1.3	1.3
	Max.	30	20.0	28.0	28.0	35.0	35.0	35.0	35.0	32.0	33.0	29.0	40.0	25.0	40.0
Pan Evaporation(mm.)	Total	30	141.4	152.2	192.7	204.0	182.1	158.3	150.1	142.9	136.9	121.6	123.8	138.4	1844.4
Rainfall(mm)	Total	30	7.9	24.1	44.3	68.2	143.9	99.7	105.4	100.7	227.9	211.4	46.4	6.3	1086.2
	Num. of Days	30	1.3	1.9	3.8	5.9	13.5	13.5	16.1	16.8	18.6	14.5	5.1	1.4	112.4
	Daily Max.	30	32.0	124.7	100.5	89.8	93.9	69.3	70.6	108.7	123.0	132.4	84.1	25.7	132.4
Sunshine Duration(hr.)	Mean	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0
Phenomena(Days)	Fog	30	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.3
	Haze	30	30.0	27.1	28.1	19.9	5.7	1.2	1.2	1.3	1.8	11.7	22.4	27.8	178.2
	Hail	30	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.2
	ThunderStorm	30	0.0	0.4	1.4	3.0	5.0	3.0	2.0	2.0	4.3	4.8	1.2	0.0	27.1
	Squall	30	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.4

ที่มา : กรมอุตุนิยมวิทยา, พ.ศ.2565

ความชื้นสัมพัทธ์ : ความชื้นสัมพัทธ์โดยเฉลี่ยแต่ละเดือนในรอบปีอยู่ในช่วงร้อยละ 63-79 ค่าความชื้นสัมพัทธ์เฉลี่ยตลอดทั้งปี เท่ากับร้อยละ 69.9 โดยเดือนที่มีค่าความชื้นสัมพัทธ์สูงสุดเฉลี่ย คือ เดือนตุลาคม ซึ่งมีความชื้นร้อยละ 92 สำหรับเดือนที่มีความชื้นสัมพัทธ์ต่ำสุดเฉลี่ย คือ เดือนกุมภาพันธ์ และเดือนมีนาคม มีความชื้นร้อยละ 38

ปริมาณฝน : ปริมาณฝนรวมตลอดทั้งปีเท่ากับ 1,086.2 มิลลิเมตร เดือนที่มีปริมาณฝนมากที่สุด คือ เดือนกันยายน ซึ่งมีวันที่ฝนตก 18 วัน วัดปริมาณน้ำฝนได้ 123.0 มิลลิเมตร

ลมและความเร็วลม : ช่วงเดือนกุมภาพันธ์กับเดือนเมษายน ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันออกเฉียงใต้ ความเร็วเฉลี่ย 1.2-1.5 น็อต เดือนพฤษภาคมถึงเดือนกันยายน ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันตก ความเร็วเฉลี่ย 1.2-1.4 น็อต และเดือนตุลาคมถึงเดือนมกราคม ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันออกเฉียงเหนือ ความเร็วเฉลี่ย 0.9-1.3 น็อต

3.3.2) ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ

(1) **ครั้งที่ 1 :** ซึ่งดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 24-28 พฤษภาคม พ.ศ.2566 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ มีรายละเอียดแยกรายสถานีดังนี้ (ตารางที่ 5.2.1-7 และรูปที่ 5.2.1-8 ถึง รูปที่ 5.2.1-9 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงไว้ในภาคผนวก ข)

หมู่บ้านร่มไม้ : มีปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.133-0.151 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.151 มก./ลบ.ม. ปริมาณ PM-10 (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.054-0.067 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.067 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 1.26-1.47 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 1.47 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ มีค่าระหว่าง 0.0204-0.0248 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0248 ppm และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซซันมิเทนไฮโดรคาร์บอน (NMHC) ระหว่าง 1.03-1.16 ppm ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.33 มก./ลบ.ม. ค่า PM-10 (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.12 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30 ppm และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ ไม่เกิน 0.17 ppm

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ โดยมีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.3-1.0 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา และความเร็วลมอยู่ในช่วง 1.7-2.4 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมอ่อน คิดเป็นร้อยละ 35.83 และร้อยละ 30.83 ตามลำดับ คิดเป็นความเร็วลมเฉลี่ย 1.52 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา-ลมอ่อน เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัด พบว่า บริเวณหมู่บ้านร่มไม้เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 และ ตอน 2 ซึ่งอยู่ระหว่างการติดตั้งโครงสร้างทางแยกต่างระดับบางใหญ่ และการปูผิวแอสฟัลต์บนทางยกระดับ ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ โดยตำแหน่งสถานีตรวจวัด พบว่า อยู่ในทิศที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (ท้ายลม) อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดในปัจจุบันยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนีตรวจวัด จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบจุดตรวจวัดแต่อย่างใด

หมู่บ้านซิกขาร : มีปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.134-0.163 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.163 มก./ลบ.ม. ปริมาณ PM-10 (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.055-0.073 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.073 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 1.43-1.55 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 1.55 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ มีค่าระหว่าง 0.0171-0.0293 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0293 ppm และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซซันมิเทนไฮโดรคาร์บอน (NMHC) ระหว่าง 0.98-1.10 ppm ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.33 มก./ลบ.ม. ค่า PM-10 (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.12 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30 ppm และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ ไม่เกิน 0.17 ppm

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางการจราจร พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางการจราจรทิศตะวันตก-ตะวันออกเฉียงใต้ค่อนข้างไปทางตะวันตก โดยมีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.3-1.0 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา และความเร็วลมอยู่ในช่วง 1.7-2.4 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมอ่อน คิดเป็นร้อยละ 35.00 และร้อยละ 33.33 ตามลำดับ คิดเป็นความเร็วลมเฉลี่ย 1.46 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา-ลมอ่อน และมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 6.67 เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัด พบว่า บริเวณหมู่บ้านซิงการ เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 2 และพื้นที่ด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ ซึ่งอยู่ระหว่างการขุดผิวแอสฟัลต์บนทางยกระดับ การปรับถม บดอัดหน้าดิน และตอกเสาเข็ม เพื่อก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ ซึ่งอยู่ห่างจากสถานีตรวจวัดประมาณ 500 เมตร โดยตำแหน่งสถานีตรวจวัด พบว่าอยู่ในทิศที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (ท้ายลม) อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดในปัจจุบันยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนีตรวจวัด จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบจุดตรวจวัดแต่อย่างใด

วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) : มีปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.167-0.195 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.195 มก./ลบ.ม. ปริมาณ PM-10 (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.059-0.076 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.076 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.59-0.70 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.70 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ มีค่าระหว่าง 0.0099-0.0103 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0103 ppm และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NMHC) ระหว่าง 0.86-0.91 ppm ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไว้ไม่เกิน 0.33 มก./ลบ.ม. ค่า PM-10 (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.12 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30 ppm และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ ไม่เกิน 0.17 ppm

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางการจราจร พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางการจราจรทิศตะวันตก-ตะวันออกเฉียงใต้ โดยมีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.3-1.0 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา และความเร็วลมอยู่ในช่วง 1.7-2.4 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมอ่อน คิดเป็นร้อยละ 40.83 และร้อยละ 25.00 ตามลำดับ คิดเป็นความเร็วลมเฉลี่ย 1.12 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา และมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 10.0 เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัด พบว่า บริเวณวัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 ซึ่งได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณใกล้เคียงวัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) แล้วเสร็จ โดยตำแหน่งสถานีตรวจวัด พบว่าอยู่ในทิศที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (เหนือลม) อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดในปัจจุบันยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนีตรวจวัด จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบจุดตรวจวัดแต่อย่างใด

หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม : มีปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.107-0.140 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.140 มก./ลบ.ม. ปริมาณ PM-10 (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.057-0.071 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.071 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.56-0.65 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.65 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ มีค่าระหว่าง 0.0091-0.0097 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0097 ppm และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NMHC) ระหว่าง 0.83-0.90 ppm ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไว้ไม่เกิน 0.33 มก./ลบ.ม. ค่า PM-10 (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.12 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30 ppm และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ ไม่เกิน 0.17 ppm

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางการจราจร พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางการจราจรทิศตะวันตก-ตะวันออกเฉียงใต้ โดยมีความเร็วลมอยู่ในช่วง 1.7-2.4 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา และความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.3-1.0 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมอ่อน คิดเป็นร้อยละ 30.83 และร้อยละ 20.83 ตามลำดับ คิดเป็นความเร็วลมเฉลี่ย 1.77 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมอ่อน และมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 8.33 เมื่อพิจารณาจากกิจกรรม

การก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัด พบว่า บริเวณหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 และพื้นที่ก่อสร้างด้านนครปฐมฝั่งตะวันออก ซึ่งอยู่ระหว่างการขุดผิวแอสฟัลท์ บริเวณทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันออก การปรับถม บดอัดหน้าดิน และตอกเสาเข็ม เพื่อก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก โดยตำแหน่งสถานีตรวจวัด พบว่า อยู่ในทิศที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (ท้ายลม) อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดในปัจจุบันยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนีตรวจวัด จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบจุดตรวจวัดแต่อย่างใด

โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา : มีปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.094-0.123 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.123 มก./ลบ.ม. ปริมาณ PM-10 (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.039-0.048 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.048 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.61-0.63 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.63 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ มีค่าระหว่าง 0.0089-0.0102 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0102 ppm และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NMHC) ระหว่าง 0.71-0.79 ppm ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไว้ไม่เกิน 0.33 มก./ลบ.ม. ค่า PM-10 (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.12 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30 ppm และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ ไม่เกิน 0.17 ppm

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศตะวันตก-ตะวันตกเฉียงใต้ โดยมีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.3-1.0 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา และความเร็วลมอยู่ในช่วง 1.7-2.4 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมอ่อน คิดเป็นร้อยละ 44.17 และร้อยละ 23.33 ตามลำดับ คิดเป็นความเร็วลมเฉลี่ย 1.05 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา และมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 10.83 เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัด พบว่า บริเวณโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 14 ซึ่งขณะตรวจวัดได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยตำแหน่งสถานีตรวจวัด พบว่า อยู่ในทิศที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (ท้ายลม) อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดในปัจจุบันยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนีตรวจวัด จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบจุดตรวจวัดแต่อย่างใด

โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : มีปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.101-0.149 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.149 มก./ลบ.ม. ปริมาณ PM-10 (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.041-0.054 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.054 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.57-0.60 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.60 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ มีค่าระหว่าง 0.0092-0.0102 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0102 ppm และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NMHC) ระหว่าง 0.76-0.82 ppm ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไว้ไม่เกิน 0.33 มก./ลบ.ม. ค่า PM-10 (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.12 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30 ppm และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ ไม่เกิน 0.17 ppm

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ โดยมีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.3-1.0 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา และความเร็วลมอยู่ในช่วง 1.7-2.4 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมอ่อน คิดเป็นร้อยละ 30.00 และร้อยละ 25.83 ตามลำดับ คิดเป็นความเร็วลมเฉลี่ย 1.53 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมอ่อน และมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 10.0 เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัด พบว่า บริเวณโรงเรียนวัดสำนักคร้อ เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 21 ซึ่งขณะตรวจวัดได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยตำแหน่งสถานีตรวจวัด พบว่า อยู่ในทิศที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (เหนือลม) อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดในปัจจุบันยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนีตรวจวัด จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบจุดตรวจวัดแต่อย่างใด

(2) ครั้งที่ 2 : ซึ่งดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ.2566 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ มีรายละเอียดแยกราชสถานดังนี้ (ตารางที่ 5.2.1-7 และรูปที่ 5.2.1-8 ถึง รูปที่ 5.2.1-9 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงไว้ในภาคผนวก ข)

หมู่บ้านร่มไม้ : มีปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.088-0.110 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.110 มก./ลบ.ม. ปริมาณ PM₁₀ (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.037-0.046 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.046 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.81-0.93 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.93 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ มีค่าระหว่าง 0.0236-0.0259 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0259 ppm และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซซันมิเทนไฮโดรคาร์บอน (NMHC) ระหว่าง 1.13-1.22 ppm ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไว้ไม่เกิน 0.33 มก./ลบ.ม. ค่า PM₁₀ (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.12 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30 ppm และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ ไม่เกิน 0.17 ppm

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศตะวันตก และทิศตะวันออกเฉียงเหนือ โดยมีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.3-1.0 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา และมีความเร็วลมอยู่ในช่วง 1.7-2.4 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมอ่อน คิดเป็นร้อยละ 46.67 และร้อยละ 22.50 ตามลำดับ คิดเป็นความเร็วลมเฉลี่ย 1.06 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา และมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 12.50 เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัด พบว่า บริเวณหมู่บ้านร่มไม้เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 และ ตอน 2 ซึ่งอยู่ระหว่างงานผิวทางและชั้นทาง แต่ไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างในขณะตรวจวัดคุณภาพอากาศ โดยตำแหน่งสถานีตรวจวัด พบว่า อยู่ในทิศที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (ท้ายลม) อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดในปัจจุบันยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนีตรวจวัด จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบจุดตรวจวัดแต่อย่างใด

หมู่บ้านชิขา : มีปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.068-0.082 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.082 มก./ลบ.ม. ปริมาณ PM₁₀ (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.047-0.054 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.054 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.81-0.92 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.92 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ มีค่าระหว่าง 0.0192-0.0200 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0200 ppm และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซซันมิเทนไฮโดรคาร์บอน (NMHC) ระหว่าง 1.12-1.15 ppm ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไว้ไม่เกิน 0.33 มก./ลบ.ม. ค่า PM₁₀ (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.12 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30 ppm และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ ไม่เกิน 0.17 ppm

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศตะวันตกเฉียงเหนือ และทิศตะวันตกเฉียงเหนือค่อนไปทางเหนือ โดยมีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.3-1.0 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา คิดเป็นร้อยละ 50.00 คิดเป็นความเร็วลมเฉลี่ย 0.64 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา และมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 26.67 เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัด พบว่า บริเวณหมู่บ้านชิขา เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 2 และพื้นที่ด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ ซึ่งอยู่ระหว่างเทพื้นคอนกรีต เพื่อก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ ซึ่งอยู่ห่างจากสถานีตรวจวัดประมาณ 500 เมตร โดยตำแหน่งสถานีตรวจวัด พบว่าอยู่ในทิศที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (ท้ายลม) อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดในปัจจุบันยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนีตรวจวัด จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบจุดตรวจวัดแต่อย่างใด

วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) : มีปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.074-0.101 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.101 มก./ลบ.ม. ปริมาณ PM₁₀ (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.040-0.055 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.055 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.56-0.67 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.67 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ มีค่าระหว่าง 0.0095-0.0100 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0100 ppm และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NMHC) ระหว่าง 0.89-0.95 ppm ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไว้ไม่เกิน 0.33 มก./ลบ.ม. ค่า PM₁₀ (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.12 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30 ppm และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ ไม่เกิน 0.17 ppm

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศเหนือ และทิศตะวันตกเฉียงเหนือค่อนข้างไปทางทิศเหนือ โดยมีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.3-1.0 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา คิดเป็นร้อยละ 52.50 คิดเป็นความเร็วลมเฉลี่ย 0.65 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา และมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 27.50 เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัด พบว่า บริเวณวัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 ซึ่งได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณใกล้เคียงวัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) แล้วเสร็จ โดยตำแหน่งสถานีตรวจวัด พบว่าอยู่ในทิศที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (ท้ายลม) อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดในปัจจุบันยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนีตรวจวัด จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบจุดตรวจวัดแต่อย่างใด

หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม : มีปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.052-0.066 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.066 มก./ลบ.ม. ปริมาณ PM₁₀ (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.036-0.045 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.045 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.51-0.61 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.61 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ มีค่าระหว่าง 0.0096-0.0104 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0104 ppm และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NMHC) ระหว่าง 0.92-0.98 ppm ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไว้ไม่เกิน 0.33 มก./ลบ.ม. ค่า PM₁₀ (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.12 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30 ppm และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ ไม่เกิน 0.17 ppm

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศตะวันตก-ตะวันตกเฉียงใต้ค่อนข้างไปทางทิศตะวันตก โดยมีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.3-1.0 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา คิดเป็นร้อยละ 51.67 คิดเป็นความเร็วลมเฉลี่ย 0.83 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา และมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 24.17 เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัด พบว่า บริเวณหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 และพื้นที่ก่อสร้างด้านนครปฐมฝั่งตะวันออก ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก โดยตำแหน่งสถานีตรวจวัด พบว่า อยู่ในทิศที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (ท้ายลม) อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดในปัจจุบันยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนีตรวจวัด จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบจุดตรวจวัดแต่อย่างใด

โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา : มีปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.066-0.096 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.096 มก./ลบ.ม. ปริมาณ PM₁₀ (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.036-0.045 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.045 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.52-0.62 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.62 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ มีค่าระหว่าง 0.0091-0.0101 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0101 ppm และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NMHC) ระหว่าง 0.85-0.90 ppm ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไว้ไม่เกิน 0.33 มก./ลบ.ม. ค่า PM₁₀ (24 ชั่วโมง)

ไม่เกิน 0.12 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุด ในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30 ppm และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ ไม่เกิน 0.17 ppm

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจาก ทิศเหนือ-ทิศตะวันออกเฉียงเหนือ โดยมีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.3-1.0 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา และความเร็วลมอยู่ในช่วง 1.7-2.4 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมอ่อน คิดเป็นร้อยละ 40.00 และร้อยละ 17.50 ตามลำดับ คิดเป็นความเร็วลมเฉลี่ย 1.06 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา และมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 22.50 เมื่อพิจารณาจาก กิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีวิจัย พบว่า บริเวณโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา เป็นสถานีวิจัยที่เป็น ตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 14 ซึ่งขณะตรวจวัดได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยตำแหน่งสถานีวิจัย พบว่า อยู่ในทิศที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (ท้ายลม) อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดในปัจจุบันยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนีตรวจวัด จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบจุดตรวจวัดแต่อย่างใด

โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : มีปริมาณ TSP (24 ชั่วโมง) ระหว่าง 0.071-0.088 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.088 มก./ลบ.ม. ปริมาณ PM₁₀ (24 ชั่วโมง) มีค่าระหว่าง 0.030-0.042 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.042 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO มีค่าระหว่าง 0.53-0.60 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.60 ppm ปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ มีค่าระหว่าง 0.0089-0.0101 ppm คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0101 ppm และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NMHC) ระหว่าง 0.83-0.89 ppm ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่า TSP (24 ชั่วโมง) ไว้ไม่เกิน 0.33 มก./ลบ.ม. ค่า PM₁₀ (24 ชั่วโมง) ไม่เกิน 0.12 มก./ลบ.ม. ปริมาณความเข้มข้นสูงสุด ในเวลา 1 ชั่วโมง ของ CO ไม่เกิน 30 ppm และปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของ NO₂ ไม่เกิน 0.17 ppm

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจาก ทิศตะวันออกเฉียงเหนือ-ทิศตะวันตก โดยมีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.3-1.0 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา คิดเป็นร้อยละ 28.33 คิดเป็นความเร็วลมเฉลี่ย 0.14 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมสงบ และมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 70.83 เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีวิจัย พบว่า บริเวณโรงเรียนวัดสำนักคร้อ เป็นสถานีวิจัยที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 21 ซึ่งขณะตรวจวัดได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยตำแหน่งสถานีวิจัย พบว่า อยู่ในทิศที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ (ท้ายลม) อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดในปัจจุบันยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกดัชนีตรวจวัด จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบจุดตรวจวัดแต่อย่างใด

ตารางที่ 5.2.1-7 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ							
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด					การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		TSP (mg/m ³)	PM-10 (mg/m ³)	CO (ppm.)	NO ₂ (ppm.)	NMHC (ppm.)	
1. หมู่บ้านร่มไม้ (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	0.044-0.059	0.032-0.059	0.90-1.10	0.0194-0.0224	0.140-0.250	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	0.063-0.125	0.032-0.062	1.16-3.26	0.0084-0.0284	0.467-1.368	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	0.050-0.087	0.024-0.044	0.60-2.98	0.0052-0.0205	0.240-1.098	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	0.053-0.165	0.028-0.103	0.91-1.80	0.0005-0.0277	0.389-1.029	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.033-0.081	0.023-0.041	0.70-1.10	0.0022-0.0103	0.33-0.99	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	0.075-0.106	0.036-0.049	0.92-2.44	0.0004-0.0017	0.42-1.14	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.087-0.107	0.033-0.054	0.98-2.47	0.0115-0.0578	0.42-1.54	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	0.038-0.106	0.020-0.043	0.87-2.04	0.0021-0.0326	0.33-1.03	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.114-0.278	0.043-0.085	1.74-2.95	0.0168-0.0385	0.36-1.31	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.042-0.159	0.023-0.057	1.16-1.32	0.0204-0.0260	0.81-1.26	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	0.209-0.291	0.020-0.078	0.97-3.04	0.0106-0.0514	0.80-1.61	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.063-0.172	0.032-0.066	1.36-2.15	0.0026-0.0101	0.73-2.21	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.072-0.095	0.024-0.055	1.10-1.78	0.0126-0.0409	0.60-1.51	
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	0.133-0.151	0.054-0.067	1.26-1.47	0.0204-0.0248	1.03-1.16	
	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.088-0.110	0.037-0.046	0.81-0.93	0.0236-0.0259	1.13-1.22	
ค่าคาดการณ์ในรายงาน EIA		0.215	-	2.77	0.131	-	
มาตรฐาน		0.33 ⁵	0.12 ⁵	30 ⁶	0.17 ⁷	-	

ที่มา : ¹ งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง, พ.ศ. 2541

² รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ. 2560

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ. 2561

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563

⁵ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ. 2565

หมายเหตุ : ⁵ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547)

⁶ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538)

⁷ มาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552)

- ไม่ได้กำหนด * ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.1-7 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ (ต่อ)							
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด					การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		TSP (mg/m ³)	PM-10 (mg/m ³)	CO (ppm.)	NO ₂ (ppm.)	NMHC (ppm.)	
2. หมู่บ้านชีขากร (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	*	*	*	*	*	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	0.039-0.154	0.023-0.095	0.86-1.87	0.0053-0.0233	0.369-1.245	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	0.028-0.042	0.014-0.027	0.79-1.76	0.0010-0.0156	0.261-1.364	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	0.036-0.122	0.018-0.079	1.00-3.08	0.0004-0.0341	0.271-0.959	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.022-0.049	0.010-0.034	0.70-1.20	0.0015-0.0119	0.43-1.22	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	0.029-0.032	0.019-0.022	1.11-1.98	0.0010-0.0682	0.54-1.32	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.070-0.116	0.042-0.060	1.34-2.60	0.0041-0.0525	0.38-1.71	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	0.031-0.039	0.019-0.028	1.00-1.82	0.0148-0.0465	0.35-1.11	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.060-0.092	0.027-0.040	1.01-2.07	0.0112-0.0238	0.24-1.10	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.032-0.053	0.019-0.036	1.23-1.59	0.0152-0.0195	0.82-1.12	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	0.079-0.121	0.043-0.101	2.15-3.69	0.0044-0.0369	0.71-1.62	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.030-0.038	0.017-0.025	1.62-2.32	0.0022-0.0103	0.67-1.38	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.037-0.072	0.020-0.047	1.76-2.89	0.0130-0.0378	0.68-1.51	
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	0.134-0.163	0.055-0.073	1.43-1.55	0.0171-0.0293	0.98-1.10	
	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.068-0.082	0.047-0.054	0.81-0.92	0.0192-0.0200	1.12-1.15	
ค่าคาดการณ์ในรายงาน EIA		0.240	-	2.77	0.137	-	
มาตรฐาน		0.33 ⁵	0.12 ⁵	30 ⁶	0.17 ⁷	-	

ที่มา : ¹ งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง, พ.ศ. 2541

² รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ. 2560

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ. 2561

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563

⁵ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ. 2565

หมายเหตุ : ⁵ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547)

⁶ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538)

⁷ มาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552)

- ไม่ได้กำหนด * ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.1-7 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ (ต่อ)							
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด					การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		TSP (mg/m ³)	PM-10 (mg/m ³)	CO (ppm.)	NO ₂ (ppm.)	NMHC (ppm.)	
3. วัดบ้านทุ่งน้อย (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	0.029-0.050	0.014-0.038	0.54-0.67	0.0174-0.0195	0.140-0.290	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	0.033-0.114	0.018-0.065	0.66-1.34	0.0034-0.0186	0.210-1.093	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	0.027-0.078	0.016-0.044	1.04-2.73	0.0001-0.0553	0.288-0.960	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	0.033-0.121	0.022-0.105	0.51-1.29	0.0019-0.0247	0.392-1.269	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.040-0.199	0.011-0.050	0.60-0.90	0.0007-0.0065	0.44-1.06	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	0.023-0.035	0.013-0.025	0.52-7.48	0.0019-0.0759	0.43-1.21	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.110-0.164	0.045-0.073	0.50-1.33	0.0035-0.0130	0.77-1.50	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	0.023-0.063	0.012-0.026	2.17-2.92	0.0033-0.0161	0.33-0.89	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.082-0.200	0.039-0.060	0.84-1.69	0.0006-0.0094	1.29-1.93	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.034-0.070	0.016-0.041	1.63-1.90	0.0056-0.0089	1.57-1.83	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	0.146-0.183	0.053-0.079	1.58-2.42	0.0047-0.0325	0.70-1.68	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.021-0.030	0.010-0.020	1.45-2.18	0.0113-0.0235	0.66-1.56	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.038-0.083	0.023-0.054	1.62-2.20	0.0136-0.0246	0.69-1.61	
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	0.167-0.195	0.059-0.076	0.59-0.70	0.0099-0.0103	0.86-0.91	
	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.074-0.101	0.040-0.055	0.56-0.67	0.0095-0.0100	0.89-0.95	
ค่าคาดการณ์ในรายงาน EIA		0.233	-	2.80	0.148	-	
มาตรฐาน		0.33 ⁵	0.12 ⁵	30 ⁶	0.17 ⁷	-	

ที่มา : ¹ งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง, พ.ศ. 2541

² รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ. 2560

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ. 2561

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563

⁵ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ. 2565

หมายเหตุ : ⁵ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547)

⁶ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538)

⁷ มาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552)

- ไม่ได้กำหนด * ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.1-7 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ (ต่อ)							
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด					การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		TSP (mg/m ³)	PM-10 (mg/m ³)	CO (ppm.)	NO ₂ (ppm.)	NMHC (ppm.)	
4. หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	*	*	*	*	*	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	0.032-0.106	0.019-0.073	1.14-1.80	0.0028-0.0069	0.365-1.222	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	0.043-0.110	0.022-0.050	1.62-2.94	0.0005-0.0263	0.338-0.995	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	0.052-0.172	0.021-0.095	0.87-1.47	0.0008-0.0493	0.223-1.140	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.068-0.089	0.036-0.047	0.80-1.60	0.0005-0.0164	0.25-1.41	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	0.039-0.077	0.020-0.036	0.58-1.20	0.0043-0.0142	0.39-1.65	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.089-0.149	0.045-0.089	0.70-1.59	0.0026-0.0106	0.69-1.48	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	0.072-0.167	0.018-0.038	1.32-2.31	0.0022-0.0150	0.41-0.98	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.056-0.079	0.041-0.069	1.06-1.90	0.0015-0.0089	1.34-2.17	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.042-0.085	0.013-0.037	1.39-1.67	0.0061-0.0096	1.71-1.84	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	0.091-0.137	0.055-0.101	1.75-2.85	0.0034-0.0396	0.64-1.45	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.114-0.192	0.036-0.072	1.41-2.27	0.0109-0.0229	0.70-2.03	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.060-0.088	0.028-0.057	1.61-2.35	0.0146-0.0247	0.77-1.94	
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	0.107-0.140	0.057-0.071	0.56-0.65	0.0091-0.0097	0.83-0.90	
	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.052-0.066	0.036-0.045	0.51-0.61	0.0096-0.0104	0.92-0.98	
ค่าคาดการณ์ในรายงาน EIA		0.215	-	2.77	0.128	-	
มาตรฐาน		0.33 ⁵	0.12 ⁵	30 ⁶	0.17 ⁷	-	

ที่มา : ¹ งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง, พ.ศ. 2541

² รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ. 2560

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ. 2561

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563

⁵ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ. 2565

หมายเหตุ : ⁵ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547)

⁶ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538)

⁷ มาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552)

- ไม่ได้กำหนด * ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.1-7 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ (ต่อ)							
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด					การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		TSP (mg/m ³)	PM-10 (mg/m ³)	CO (ppm.)	NO ₂ (ppm.)	NMHC (ppm.)	
5. โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา (EIA)	มกราคม พ.ศ.2539 ^A	0.250-0.360	*	0.16-0.24	0.0090-0.0650	*	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	*	*	*	*	*	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	0.039-0.123	0.022-0.094	0.39-0.84	0.0015-0.0124	0.128-1.002	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	0.031-0.036	0.011-0.022	0.42-1.52	0.0021-0.0093	0.366-1.300	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	0.054-0.147	0.033-0.096	0.67-3.41	0.0061-0.0367	0.077-1.182	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.032-0.069	0.017-0.042	0.60-0.90	0.0007-0.0054	0.24-1.14	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	0.025-0.032	0.012-0.022	0.52-1.53	0.0035-0.0192	0.37-1.26	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.123-0.149	0.051-0.070	0.55-1.42	0.0038-0.0150	0.29-1.90	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	0.026-0.034	0.016-0.024	0.95-1.35	0.0070-0.0202	0.51-1.29	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.070-0.093	0.033-0.051	1.16-1.79	0.0005-0.0136	1.31-2.24	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.026-0.048	0.014-0.037	1.08-1.34	0.0050-0.0066	1.19-1.85	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	0.085-0.118	0.065-0.094	1.89-3.06	0.0029-0.0274	0.77-1.47	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.028-0.036	0.017-0.025	1.45-2.10	0.0100-0.0238	0.73-1.49	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.036-0.095	0.018-0.038	1.42-2.04	0.0130-0.0240	0.62-1.64	
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	0.094-0.123	0.039-0.048	0.61-0.63	0.0089-0.0102	0.71-0.79	
	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.066-0.096	0.036-0.045	0.52-0.62	0.0091-0.0101	0.85-0.90	
ค่าคาดการณ์ในรายงาน EIA		0.210	-	2.80	0.132	-	
มาตรฐาน		0.33 ⁵	0.12 ⁵	30 ⁶	0.17 ⁷	-	

ที่มา : ^A งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง, พ.ศ. 2541

¹ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ. 2560

² รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ. 2561

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ. 2565

หมายเหตุ : ⁵ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547)

⁶ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538)

⁷ มาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552)

- ไม่ได้กำหนด

* ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.1-7 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ (ต่อ)							
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด					การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		TSP (mg/m ³)	PM-10 (mg/m ³)	CO (ppm.)	NO ₂ (ppm.)	NMHC (ppm.)	
6. โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	0.060-0.085	0.035-0.051	0.50-0.64	0.0184-0.0224	0.100-0.290	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	0.062-0.097	0.026-0.062	1.20-2.50	0.0015-0.0199	0.181-0.917	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	0.027-0.048	0.015-0.023	0.26-1.48	0.0012-0.0109	0.074-1.173	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	0.036-0.120	0.024-0.089	1.60-3.18	0.0061-0.0731	0.261-1.378	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.033-0.069	0.022-0.059	0.60-1.00	0.0004-0.0089	0.38-1.30	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	0.028-0.051	0.014-0.037	0.49-1.45	0.0040-0.0397	0.52-1.44	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.080-0.103	0.035-0.048	0.60-1.36	0.0063-0.0198	0.67-1.53	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	0.064-0.097	0.015-0.020	1.62-2.22	0.0010-0.0416	0.12-1.15	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.032-0.060	0.022-0.049	0.99-1.63	0.0012-0.0053	1.07-1.92	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.029-0.044	0.019-0.031	1.17-1.27	0.0044-0.0066	0.57-1.83	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	0.074-0.114	0.064-0.097	1.67-2.65	0.0059-0.0182	0.69-1.53	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.021-0.027	0.011-0.017	1.43-2.30	0.0112-0.0213	0.63-1.47	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.042-0.062	0.027-0.048	1.38-2.24	0.0126-0.0234	0.65-1.51	
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	0.101-0.149	0.041-0.054	0.57-0.60	0.0092-0.0102	0.76-0.82	
	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.071-0.088	0.030-0.042	0.53-0.60	0.0089-0.0101	0.83-0.89	
ค่าคาดการณ์ในรายงาน EIA		0.165	-	2.73	0.090	-	
มาตรฐาน		0.33 ⁵	0.12 ⁵	30 ⁶	0.17 ⁷	-	

ที่มา : ¹ งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง, พ.ศ. 2541

² รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ. 2560

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ. 2561

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563

⁵ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ. 2565

หมายเหตุ : ⁵ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547)

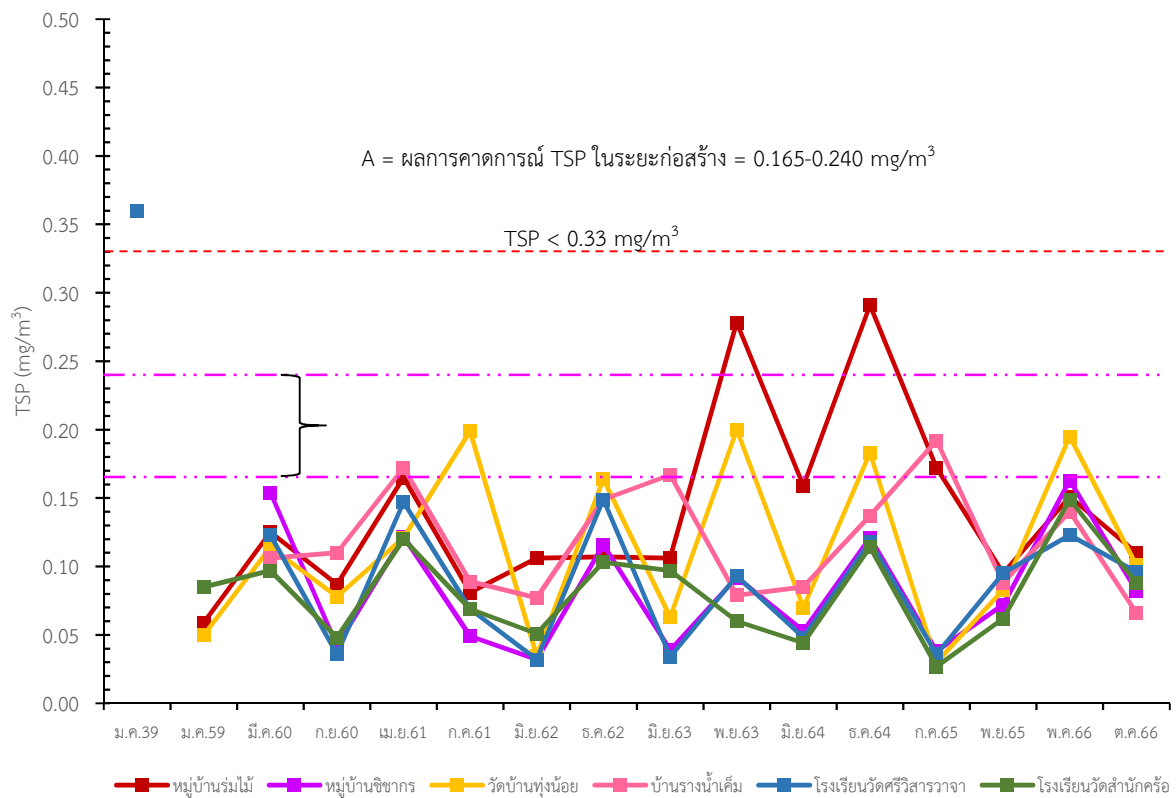
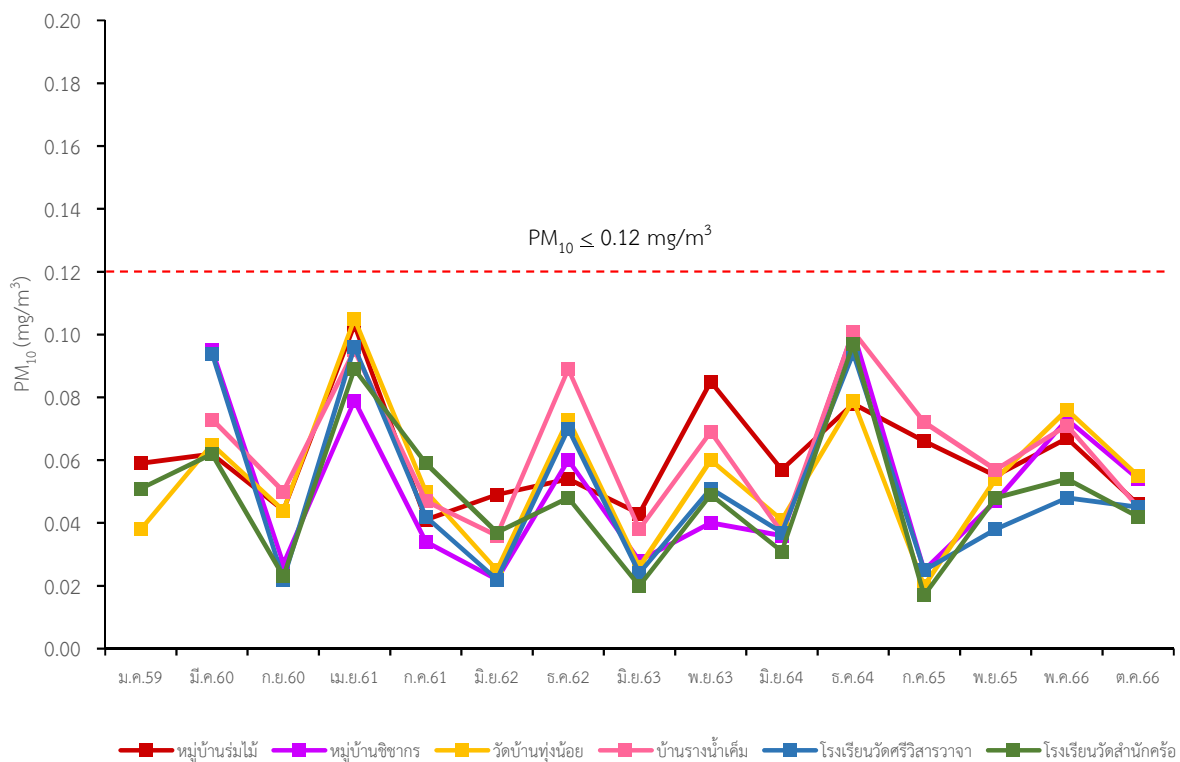
⁶ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538)

⁷ มาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552)

- ไม่ได้กำหนด

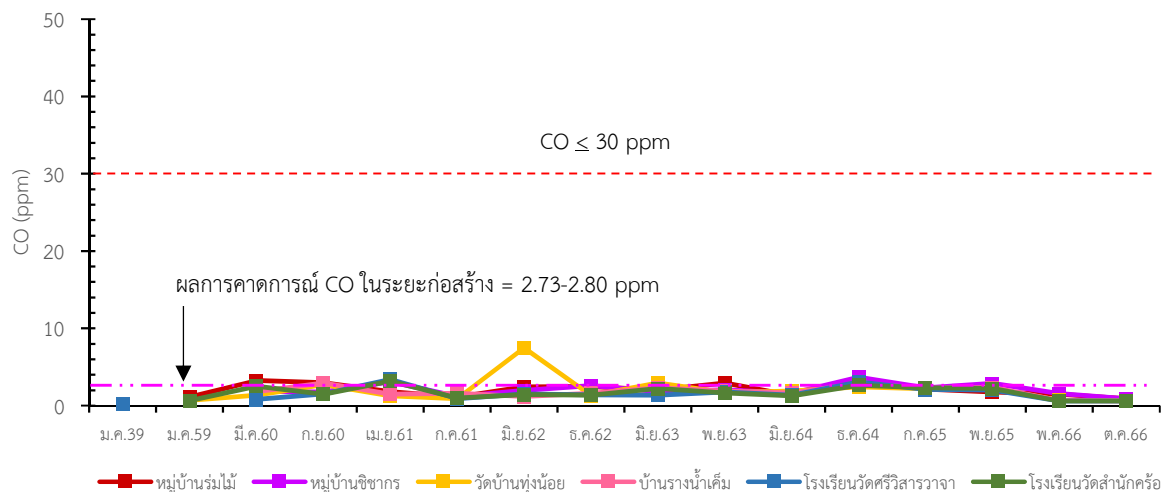
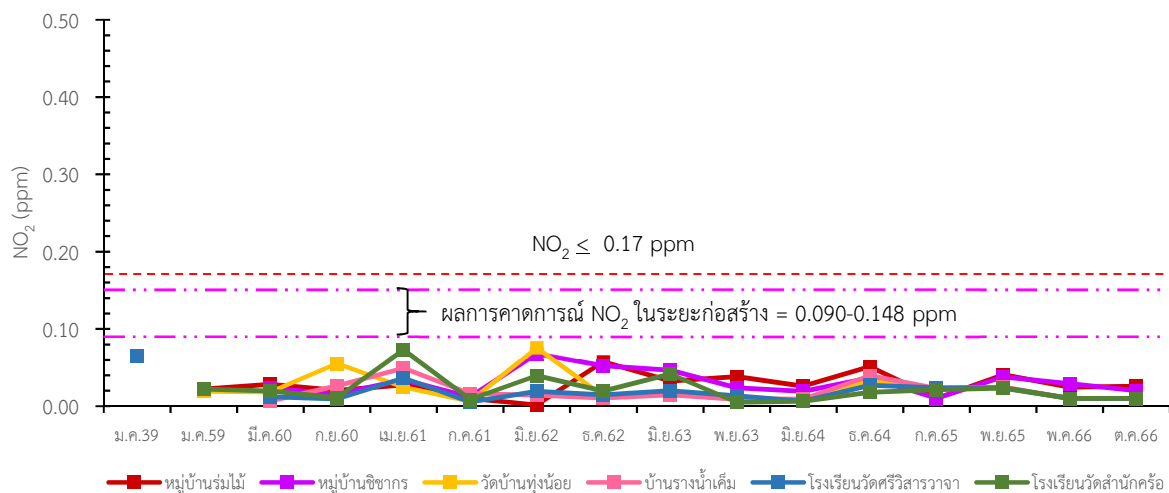
* ไม่ได้ตรวจวัด

ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP)

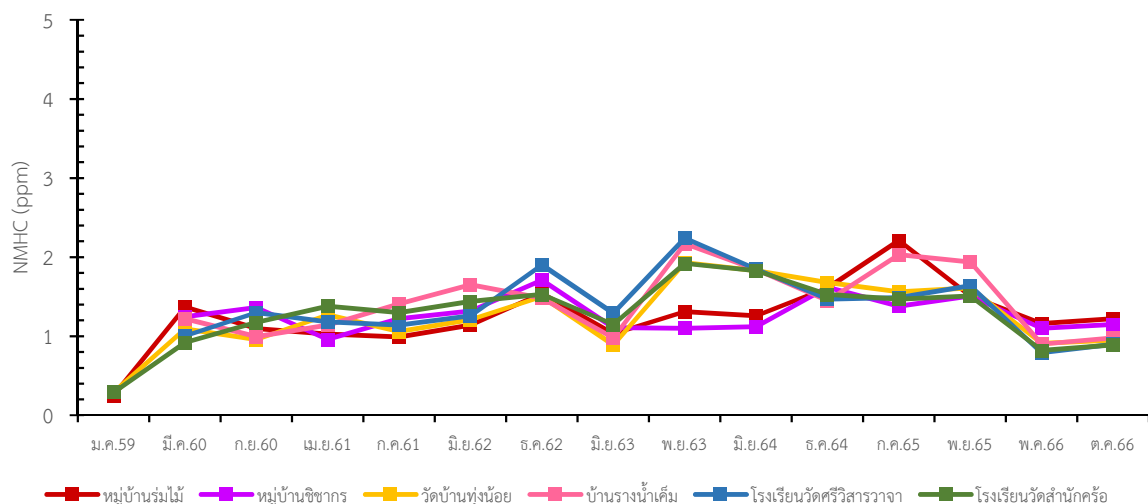
ปริมาณฝุ่นขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀)

รูปที่ 5.2.1-8 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ

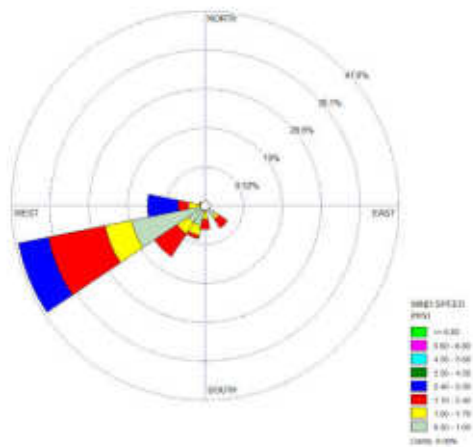
ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO)

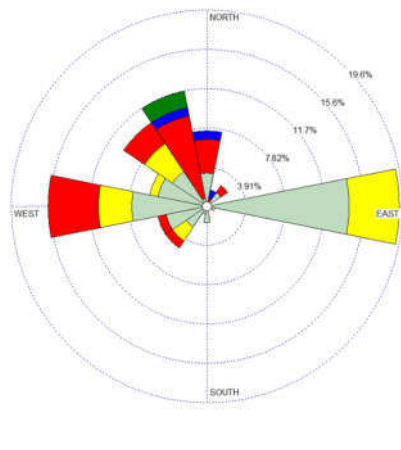
ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂)

ก๊าซไนมีเทนไฮโดรคาร์บอน (NMHC)

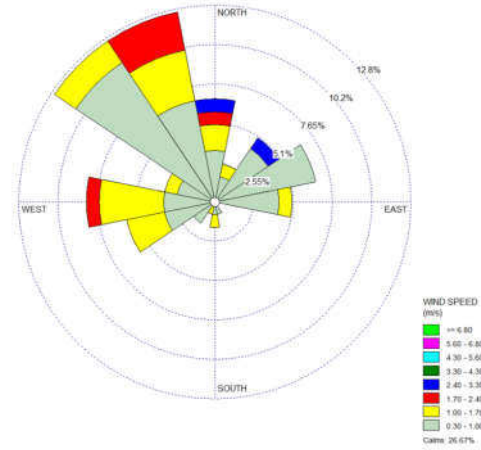


รูปที่ 5.2.1-8 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ (ต่อ)

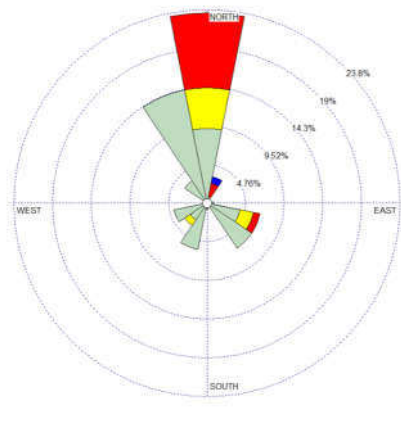




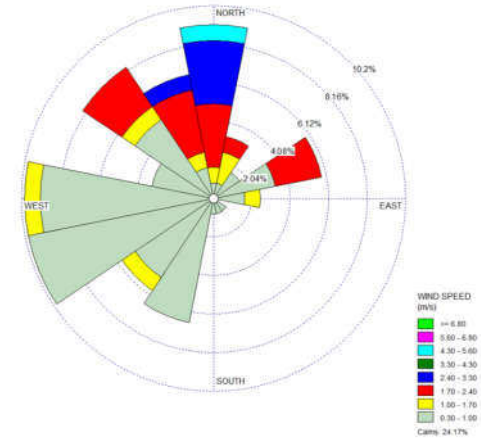
หมู่บ้านร่มไม้



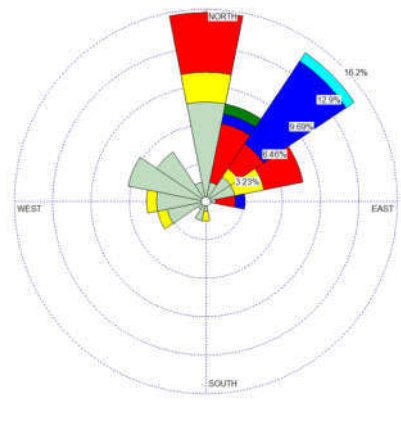
หมู่บ้านศิขาร



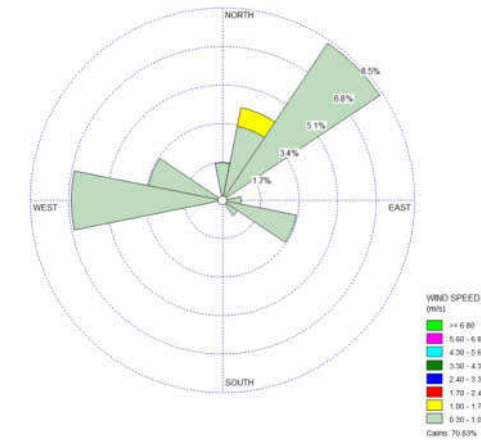
วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย)



หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม



โรงเรียนวัดศรีวาราวา



โรงเรียนวัดสำนักคร้อ

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ.2566

รูปที่ 5.2.1-9 ผลการตรวจวัดทิศทางและความเร็วลม (ต่อ)

3.4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.4.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในพื้นที่ศึกษาโครงการในปัจจุบัน (พฤษภาคม พ.ศ.2566) กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2539 และมกราคม พ.ศ.2559) และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560-พฤศจิกายน พ.ศ.2565) สามารถอธิบายแยกรายสถานีในแต่ละช่วงลมมรสุมได้ดังนี้

(1) **ช่วงที่ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ :** เนื่องจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนมกราคม พ.ศ.2539 และมกราคม พ.ศ.2559 ซึ่งเป็นการตรวจวัดในช่วงที่ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในปัจจุบัน (พฤษภาคม พ.ศ.2566) กับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ สำหรับผลการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในปัจจุบัน กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในแต่ละสถานี ดังนี้

หมู่บ้านร่มไม้ : ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 มีปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM_{10}) ค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) และค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NMHC) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) โดยคุณภาพอากาศทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

หมู่บ้านซิงขาร : ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 มีปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) และปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM_{10}) สูงกว่าผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) แต่มีค่าความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ค่าความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) และค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NMHC) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) ซึ่งเป็นผลมาจากกิจกรรมการเปิดหน้าดิน และบดอัดดินเพื่อก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ อย่างไรก็ตาม คุณภาพอากาศทุกดัชนีตรวจวัดยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) : ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 มีปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ค่าความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ค่าความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) และค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NMHC) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) แต่มีค่าปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM_{10}) สูงกว่าผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) และเมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัด พบว่า ไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างใดในบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัด ดังนั้นการที่มีค่าปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอนเพิ่มสูงขึ้นนี้ จึงไม่ได้เป็นผลมาจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ อย่างไรก็ตาม คุณภาพอากาศทุกดัชนีตรวจวัดยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม : ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2566 มีปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM_{10}) ค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) และค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนมีเทนไฮโดรคาร์บอน (NMHC) ไม่เกินค่ามาตรฐานการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) โดยคุณภาพอากาศทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา : ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 มีปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM_{10}) ค่าความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ค่าความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) และค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนมีเทนไฮโดรคาร์บอน (NMHC) ไม่เกินค่ามาตรฐานการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) แต่มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) สูงกว่าผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) และเมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัด พบว่า ไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างใดในบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัด ดังนั้นการที่มีค่าปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอนเพิ่มสูงขึ้นนี้ จึงไม่ได้เป็นผลมาจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ อย่างไรก็ตาม คุณภาพอากาศทุกดัชนีตรวจวัดยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2566 มีปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM_{10}) ค่าความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ค่าความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) และค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนมีเทนไฮโดรคาร์บอน (NMHC) ไม่เกินค่ามาตรฐานการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) แต่มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) สูงกว่าผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 กรกฎาคม พ.ศ.2561 มิถุนายน พ.ศ.2562 มิถุนายน พ.ศ.2563 มิถุนายน พ.ศ.2564 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) และเมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัด พบว่า ไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างใดในบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัด ดังนั้นการที่มีค่าปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอนเพิ่มสูงขึ้นนี้ จึงไม่ได้เป็นผลมาจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ อย่างไรก็ตาม คุณภาพอากาศทุกดัชนีตรวจวัดยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

2) ช่วงที่ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ : สำหรับผลการเปรียบเทียบผลตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 กับรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2539 และมกราคม พ.ศ.2559) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในแต่ละสถานี ดังนี้

หมู่บ้านร่มไม้ : ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) และค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนมีเทนไฮโดรคาร์บอน (NMHC) ไม่เกินค่ามาตรฐานการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) สำหรับปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM_{10}) และค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าต่ำกว่าผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) โดยคุณภาพอากาศทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

หมู่บ้านชิการ์ : ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) และค่าความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ต่ำกว่าผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) แต่ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀) ค่าความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) และค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NMHC) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) โดยคุณภาพอากาศทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) : ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀) ค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) และค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NMHC) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) โดยคุณภาพอากาศทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม : ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀) ค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NMHC) ต่ำกว่าผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) สำหรับค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) โดยคุณภาพอากาศทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา : ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀) ค่าความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ค่าความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) แต่ค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NMHC) ต่ำกว่าผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) โดยคุณภาพอากาศทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀) ค่าความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NMHC) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) แต่ค่าความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ต่ำกว่าผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560 เมษายน พ.ศ.2561 ธันวาคม พ.ศ.2562 พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ธันวาคม พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) โดยคุณภาพอากาศทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

3.4.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการคาดการณ์ผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศในระยะก่อสร้างจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ซึ่งได้มีการคาดการณ์ไว้ว่า กิจกรรมการเปิดหน้าดิน และมลสารที่ระบายออกจากอุปกรณ์และยานพาหนะที่ใช้ในการก่อสร้าง จะมีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์และฝุ่นละอองรวมมีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐานในพื้นที่อันไหน อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการปรับพื้นที่จะเป็นกิจกรรมที่ต้องดำเนินการในระยะเวลาสั้นๆ ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงก่อสร้างจึงอยู่ในระดับปานกลาง สำหรับการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในปัจจุบัน (พฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566) กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดสามารถอธิบายเป็นรายสถานีตามดัชนีตรวจวัด ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.1-8)

หมุ่บ้านร่มไม้ : กิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัด ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ประกอบด้วย การติดตั้งโครงสร้างทางแยกต่างระดับบางใหญ่ และการปูผิวแอสฟัลท์บนทางยกระดับ ส่วนกิจกรรมการก่อสร้างในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 พบว่า อยู่ระหว่างงานผิวทางชั้นทางบนทางต่างระดับ มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดปัจจุบันกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังนี้

ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) : มีค่าผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง เท่ากับ 0.215 มก./ลบ.ม. ซึ่งผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม และเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวมระหว่าง 0.133-0.151 mg/m³ และ 0.088-0.110 mg/m³ ตามลำดับ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในการศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566) พบว่ามีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) : มีค่าผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง เท่ากับ 2.77 ppm ซึ่งผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม และเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) มีค่าระหว่าง 1.26-1.47 ppm และ 0.81-0.93 ppm ตามลำดับ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในการศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566) พบว่ามีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) : มีค่าผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง เท่ากับ 0.131 ppm ซึ่งผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม และเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ระหว่าง 0.0204-0.0248 ppm และ 0.0236-0.0259 ppm ตามลำดับ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในการศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566) พบว่ามีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

หมู่บ้านชิชากร : กิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีตำรวจวัด ในเดือน พฤษภาคม พ.ศ.2566 ประกอบด้วย กิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีตำรวจวัด ประกอบด้วย การปูผิวแอสฟัลท์ บนทางยกระดับ การปูผิวแอสฟัลท์บนทางยกระดับ การปรับถม บดอัดหน้าดิน และตอกเสาเข็ม เพื่อก่อสร้างด่านเก็บค่า ผ่านทางบางใหญ่ ซึ่งอยู่ห่างจากสถานีตำรวจวัดประมาณ 500 เมตร ส่วนกิจกรรมการก่อสร้างในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 พบว่า อยู่ระหว่างเทพื้นคอนกรีต เพื่อก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวัด ปัจจุบันกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังนี้

ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) : มีค่าผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง เท่ากับ 0.240 มก./ลบ.ม. ซึ่งผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม และเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม ระหว่าง 0.134-0.163 mg/m^3 และ 0.068-0.082 mg/m^3 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในการศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566) พบว่ามีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) : มีค่าผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง เท่ากับ 2.77 ppm ซึ่งผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม และเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซ คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าระหว่าง 1.43-1.55 ppm และ 0.81-0.92 ppm ตามลำดับ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัด คุณภาพอากาศในการศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566) พบว่ามีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ใน รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิด ผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) : มีค่าผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง เท่ากับ 0.137 ppm ซึ่งผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม และเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซ ไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ระหว่าง 0.0171-0.0293 ppm และ 0.0192-0.0200 ppm ตามลำดับ เมื่อพิจารณาผลการ ตรวจวัดคุณภาพอากาศในการศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566) พบว่ามีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) : กิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานี ตำรวจวัด ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดปัจจุบันกับผลการคาดการณ์ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังนี้

ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) : มีค่าผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง เท่ากับ 0.233 มก./ลบ.ม. ซึ่งผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม และเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม ระหว่าง 0.167-0.195 mg/m^3 และ 0.074-0.101 mg/m^3 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในการ ศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566) พบว่ามีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพ อากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) : มีค่าผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง เท่ากับ 2.80 ppm ซึ่งผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม และเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซ คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าระหว่าง 0.59-0.70 ppm และ 0.56-0.67 ppm ตามลำดับ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัด คุณภาพอากาศในการศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566) พบว่ามีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ใน รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิด ผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) : มีค่าผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง เท่ากับ 0.148 ppm ซึ่งผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม และเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ระหว่าง 0.0099-0.0103 ppm และ 0.0095-0.0100 ppm ตามลำดับ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในการศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566) พบว่ามีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม : กิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัด ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ประกอบด้วย การปรับถม บดอัดหน้าดิน และตอกเสาเข็ม เพื่อก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐม ฝั่งตะวันออก ส่วนกิจกรรมการก่อสร้างในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 พบว่า อยู่ระหว่างการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐม ฝั่งตะวันออก มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดปัจจุบันกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังนี้

ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) : มีค่าผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง เท่ากับ 0.215 มก./ลบ.ม. ซึ่งผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม และเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวมระหว่าง 0.107-0.140 mg/m^3 และ 0.052-0.066 mg/m^3 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในการศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566) พบว่ามีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) : มีค่าผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง เท่ากับ 2.77 ppm ซึ่งผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม และเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าระหว่าง 0.56-0.65 ppm และ 0.51-0.61 ppm ตามลำดับ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในการศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566) พบว่ามีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) : มีค่าผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง เท่ากับ 0.128 ppm ซึ่งผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม และเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ระหว่าง 0.0091-0.0097 ppm และ 0.0096-0.0104 ppm ตามลำดับ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในการศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566) พบว่ามีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา : กิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัดได้ดำเนินการแล้วเสร็จ มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดปัจจุบันกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังนี้

ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) : มีค่าผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง เท่ากับ 0.210 มก./ลบ.ม. ซึ่งผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม และเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวมระหว่าง 0.094-0.123 mg/m^3 และ 0.066-0.096 mg/m^3 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในการศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566) พบว่ามีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) : มีค่าผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง เท่ากับ 2.80 ppm ซึ่งผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม และเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าระหว่าง 0.61-0.63 ppm และ 0.52-0.62 ppm ตามลำดับ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในการศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566) พบว่ามีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) : มีค่าผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง เท่ากับ 0.132 ppm ซึ่งผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม และเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ระหว่าง 0.0089-0.0102 ppm และ 0.0091-0.0101 ppm ตามลำดับ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในการศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566) พบว่ามีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : กิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัดได้ดำเนินการแล้วเสร็จ

ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) : มีค่าผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง เท่ากับ 0.165 มก./ลบ.ม. ซึ่งผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม และเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวมระหว่าง 0.101-0.149 mg/m³ และ 0.071-0.088 mg/m³ ตามลำดับ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในการศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566) พบว่ามีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) : มีค่าผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง เท่ากับ 2.73 ppm ซึ่งผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม และเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าระหว่าง 0.57-0.60 ppm และ 0.53-0.60 ppm ตามลำดับ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในการศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566) พบว่ามีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) : มีค่าผลการคาดการณ์ในระยะก่อสร้าง เท่ากับ 0.090 ppm ซึ่งผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม และเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ระหว่าง 0.0092-0.0102 ppm และ 0.0089-0.0101 ppm ตามลำดับ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในการศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566) พบว่ามีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้คาดการณ์ไว้ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศแต่อย่างใด ซึ่งไม่สอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

ตารางที่ 5.2.1-8				
การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในปัจจุบัน กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม				
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	TSP (mg/m ³)	CO (ppm.)	NO ₂ (ppm.)
1. หมู่บ้านร่มไม้	พฤษภาคม พ.ศ.2566	0.133-0.151	1.26-1.47	0.0204-0.0248
	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.088-0.110	0.81-0.93	0.0236-0.0259
	ค่าคาดการณ์ในรายงาน EIA ¹	0.215	2.77	0.131
2. หมู่บ้านชีชากร	พฤษภาคม พ.ศ.2566	0.134-0.163	1.43-1.55	0.0171-0.0293
	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.068-0.082	0.81-0.93	0.0192-0.0200
	ค่าคาดการณ์ในรายงาน EIA ¹	0.240	2.77	0.137
3. วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	0.167-0.195	0.59-0.70	0.0099-0.0103
	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.074-0.101	0.56-0.67	0.0095-0.0100
	ค่าคาดการณ์ในรายงาน EIA ¹	0.233	2.80	0.148
4. หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม	พฤษภาคม พ.ศ.2566	0.107-0.140	0.56-0.65	0.0091-0.0097
	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.052-0.066	0.51-0.61	0.0096-0.0104
	ค่าคาดการณ์ในรายงาน EIA1	0.215	2.77	0.128
5. โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา	พฤษภาคม พ.ศ.2566	0.094-0.123	0.61-0.63	0.0089-0.0102
	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.066-0.096	0.52-0.62	0.0091-0.0101
	ค่าคาดการณ์ในรายงาน EIA1	0.210	2.80	0.132
6. โรงเรียนวัดสำนักคร้อ	พฤษภาคม พ.ศ.2566	0.101-0.149	0.57-0.60	0.0092-0.0102
	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.071-0.088	0.53-0.60	0.0089-0.0101
	ค่าคาดการณ์ในรายงาน EIA1	0.165	2.73	0.090
มาตรฐาน		0.33 ²	30 ³	0.17 ⁴

ที่มา : ¹ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ. 2560

หมายเหตุ : ² มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547)

³ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538)

⁴ มาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552)

4) สรุปผลการศึกษา

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในปัจจุบัน (พฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566) พบว่า ทุกสถานีตรวจวัด มีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานทุกดัชนีตรวจวัด รวมทั้งมีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลมในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 พบว่า หมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชีชากร วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) และโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา ตั้งอยู่ในแนวทิศทางลมที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ ส่วนผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดตั้งอยู่ในแนวทิศทางลมที่ไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการในปัจจุบันไม่ก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศในบริเวณชุมชนตลอดแนวเส้นทางโครงการ

5.2.2 ระดับเสียง

ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งเป็นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสภาพปัจจุบันของระดับเสียงตามแนวเส้นทางตัดผ่านโดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากโครงการฯ

1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านระดับเสียงที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการฯ

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการระดับเสียงที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

2.1) **สถานีตรวจวัดระดับเสียง** : ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง โดยมีตำแหน่งและจำนวนสถานีตรวจวัดระดับเสียง ตามที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวม 6 สถานี ดังนี้ (รูปที่ 5.2.2-1 และ รูปที่ 5.2.1-2 ถึง รูปที่ 5.2.1-7)

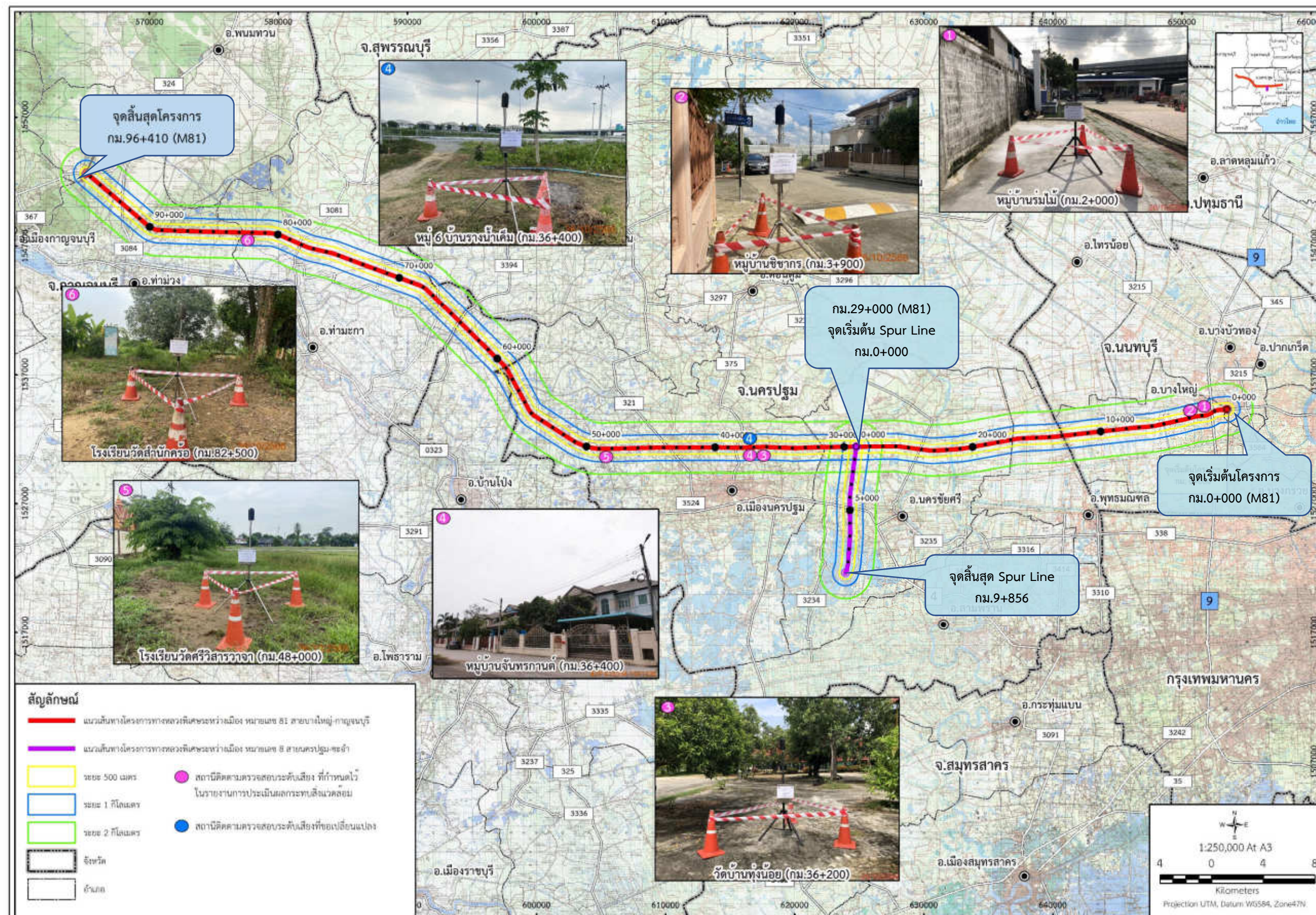
สถานีตรวจวัดระดับเสียง	ตำแหน่งกิโลเมตร	ระยะห่างจากเขตทาง (เมตร)
หมู่บ้านร่มไม้	กม.2+000	35
หมู่บ้านชิชากร	กม.3+900	35
วัดบ้านทุ่งน้อย	กม.36+200	35
หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม ^{1/}	กม.37+400	35
โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา ^{1/}	กม.48+000	80
โรงเรียนวัดสำนักคร้อ	กม.82+500	280

หมายเหตุ : ^{1/} เดิมรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนที่บริเวณหมู่บ้านจันทรภักดิ์ และวัดศรีวิสารวาจา แต่เนื่องจากการดำเนินการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ไม่สามารถติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน ที่บริเวณหมู่บ้านจันทรภักดิ์ และวัดศรีวิสารวาจาได้ จึงได้มีการเปลี่ยนแปลงสถานีตรวจวัดเป็นชุมชนหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม ซึ่งอยู่ฝั่งตรงข้ามของแนวเส้นทางโครงการ และมีระยะห่างจากเขตทางเท่ากับหมู่บ้านจันทรภักดิ์ (60 เมตร) และเปลี่ยนแปลงสถานีตรวจวัดจากบริเวณวัดศรีวิสารวาจา ซึ่งมีระยะห่างจากเขตทาง 300 เมตร เป็นโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา ซึ่งอยู่ใกล้เคียงกัน และมีระยะห่างจากเขตทาง 330 เมตร โดยได้รับความเห็นชอบในการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจากอธิบดีกรมทางหลวงแล้ว รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก ค

2.2) **ระยะเวลาตรวจวัด** : ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่องกัน และครอบคลุมช่วงวันธรรมดาและวันหยุดราชการ ตลอดระยะเวลาการศึกษา 720 วัน เป็นเวลา 2 ปี รวมจำนวนการตรวจวัดระดับเสียง 4 ครั้ง โดยในระยะเวลาที่ผ่านมา ได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง 2 ครั้ง (ภาพที่ 5.2.2-1)

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

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ.2566



รูปที่ 5.2.2-1 สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสี่ยง



หมู่บ้านร่มไม้



หมู่บ้านซิงการ



วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย)



หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม



โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา



โรงเรียนวัดสำนักคร้อ

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

ภาพที่ 5.2.2-1 การตรวจวัดระดับเสียง



หมู่บ้านร่มไม้



หมู่บ้านซิกหาร



วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย)



หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม



โรงเรียนวัดศรีวิสาวาจา



โรงเรียนวัดสำนักคร้อ

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ.2566

ภาพที่ 5.2.2-1 การตรวจวัดระดับเสียง (ต่อ)

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/ลดผลกระทบต่อระดับความดังของเสียงตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.4.3) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบ และแผนปฏิบัติการฯ ตามความเหมาะสมหรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.4.4) เตรียมแผนการติดตามตรวจสอบระดับเสียงที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1.1) รายงานขั้นสุดท้าย งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง พ.ศ.2541 โดยบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด, บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง จำกัด ได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงระหว่างวันที่ 8-13 มกราคม พ.ศ.2539 จำนวน 4 สถานี ได้แก่ โรงเรียนบ้านดอนสะท้าน (โรงเรียนลาดตะคัน) โรงเรียนวัดพุทธธรรมรังสี โรงเรียนบ้านนาสร้าง (โรงเรียนบ้านทุ่งนกไข่) และโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 54.4-63.3 dB(A) ซึ่งทุกสถานีตรวจวัดมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

3.1.2) รายงานขั้นสุดท้าย การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายงานหลัก การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย อ.บ้านโป่ง-กาญจนบุรี พ.ศ.2546 โดยบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด, บริษัท สินธุ์มอนเชลล์คอนซัลแต้นท์ จำกัด, บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงระหว่างวันที่ 4-10 เมษายน พ.ศ.2544 จำนวน 3 สถานี ได้แก่ โรงเรียนวัดเขาสะพายแรง วัดสำนักคร้อ และโรงเรียนบ้านห้วยตลุง พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 56.5-63.6 dB(A) ซึ่งทุกสถานีตรวจวัดมีค่าระดับเสียงเป็นไป

ตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ส่วนระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 58.7-66.4 dB(A) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) มีค่าระหว่าง 44.5-48.5 dB(A)

3.1.3) รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี พ.ศ.2560 โดยบริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง ระหว่างวันที่ 22-27 มกราคม พ.ศ.2559 จำนวน 3 สถานี ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหว ได้แก่ หมู่บ้านร่มไม้ วัดบ้านทุ่งน้อย และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 47.9-62.6 dB(A) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 76.6-94.5 dB(A) ซึ่งทุกสถานีตรวจวัดมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน (L_{Adn}) มีค่าระหว่าง 51.3-70.6 dB(A) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) มีค่าระหว่าง 36.4-62.9 dB(A) และระดับเสียงที่ตรวจวัดทุกๆ 5 นาที (L_{eq} 5) มีค่าระหว่าง 56.4-71.4 dB(A)

ผลการคาดการณ์ระดับเสียงในระยะก่อสร้างด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ พบว่า ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ในขณะที่ก่อสร้างจาก กิจกรรมก่อสร้างถนน มีค่าเท่ากับ 63.3-81.0 dB(A) และกิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางต่างระดับ มีค่า 64.6-81.9 dB(A) ซึ่งค่าระดับเสียงส่วนใหญ่จะส่งผลให้พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการได้รับเสียงเกินค่ามาตรฐาน ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 dB(A) ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับสูง อย่างไรก็ตาม ผลกระทบจะเกิดขึ้นเฉพาะในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น และเกิดขึ้นเฉพาะในช่วงที่มีการก่อสร้างบริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมนั้นๆ มีรายละเอียดดัง (ตารางที่ 5.2.2-1)

ตารางที่ 5.2.2-1 ผลคาดการณ์ระดับเสียง ในระยะก่อสร้าง		
พื้นที่อ่อนไหว	L_{eq} 24 hr (dB (A))	
	กิจกรรมก่อสร้างถนน	กิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ
หมู่บ้านร่มไม้	81.0	81.9
หมู่บ้านชีวากร	81.0	81.9
วัดบ้านทุ่งน้อย	81.0	81.8
หมู่บ้านจันทรวงศ์	81.0	81.8
โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา	63.8	64.6
โรงเรียนวัดสำนักคร้อ	63.3	-

ที่มา : รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระหว่างที่ผ่านมา

3.2.1) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1) พ.ศ.2561 โดยบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด จำนวน 4 ครั้ง ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2560 (ฤดูแล้ง), กันยายน พ.ศ.2560 (ฤดูฝน), เมษายน พ.ศ.2561 (ฤดูแล้ง) และกรกฎาคม พ.ศ.2561 (ฤดูฝน) จำนวน 6 สถานี ได้แก่ หมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชิชากร วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านจันทรภานต์ โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ผลการตรวจวัดระดับเสียง พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 45.9-71.5 dB(A) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 48.4-105.2 dB(A) ซึ่งทุกสถานีตรวจวัดมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ยกเว้น สถานีวัดบ้านทุ่งน้อยมีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 dB(A) เนื่องจากวัดมีการจัดมหรสพ “ลิเก” ในช่วงกลางคืนของวันที่ 25 26 27 และ 28 กันยายน 2560 ช่วงเวลาประมาณ 19.00-24.00 น. ส่วนค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 50.1-76.2 dB(A) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) มีค่าระหว่าง 34.7-71.2 dB(A) มีรายละเอียดดัง (ตารางที่ 5.2.2-2)

3.2.2) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2) พ.ศ.2563 โดยบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด จำนวน 4 ครั้ง ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2562 (ฤดูฝน), ธันวาคม พ.ศ.2562 (ฤดูแล้ง), มิถุนายน พ.ศ.2563 (ฤดูฝน) และพฤศจิกายน พ.ศ.2563 (ฤดูแล้ง) จำนวน 6 สถานี ได้แก่ หมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชิชากร วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านจันทรภานต์ โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ผลการตรวจวัดระดับเสียง พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 39.1-69.9 dB(A) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 45.2-108.8 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 34.5-74.1 dB(A) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) มีค่าระหว่าง 28.9-60.9 dB(A) มีรายละเอียดดัง (ตารางที่ 5.2.2-2)

3.2.3) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) พ.ศ.2565 โดยบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด จำนวน 4 ครั้ง ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564 (ฤดูฝน), สิงหาคม พ.ศ.2564 (เฉพาะบริเวณโรงเรียนพลอยจาดูจินดา), ธันวาคม พ.ศ.2564 (ฤดูแล้ง), กรกฎาคม พ.ศ.2565 (ฤดูฝน) และพฤศจิกายน พ.ศ.2565 (ฤดูแล้ง) จำนวน 6 สถานี ได้แก่ หมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชิชากร วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านจันทรภานต์ โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ผลการตรวจวัดระดับเสียง พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 47.7-61.1 dB(A) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 47.9-100.2 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 52.0-65.1 dB(A) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) มีค่าระหว่าง 33.7-61.4 dB(A) มีรายละเอียดดัง (ตารางที่ 5.2.2-2)

ตารางที่ 5.2.2-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียง ในระยะที่ผ่านมา						
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB (A))				การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		L _{eq} 24 hr	L _{max}	L _{dn}	L ₉₀	
1. หมู่บ้านร่มไม้ (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	47.9-53.1	76.6-94.5	51.3-59.5	36.4-47.2	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	49.7-57.7	55.2-93.5	55.5-59.8	36.0-53.5	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	52.3-59.9	59.5-99.1	59.1-64.4	36.1-58.0	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	50.5-55.0	55.0-85.4	57.4-59.9	37.1-49.8	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	62.4-64.7	70.0-100.2	67.8-71.3	49.9-62.4	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	50.5-55.0	56.0-92.9	56.6-60.8	40.5-50.9	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	44.4-67.1	50.6-104.1	44.8-62.5	43.2-50.1	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	49.3-54.2	53.3-89.2	56.0-62.2	40.0-56.8	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	49.3-54.0	50.4-104.9	52.0-55.3	38.3-50.7	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	44.3-46.0	48.2-81.3	48.1-50.5	34.6-44.6	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	46.7-50.5	49.4-76.3	51.8-58.5	38.0-48.8	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	50.9-59.5	53.2-88.1	57.3-62.5	40.9-52.1	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	53.2-55.1	54.4-90.0	57.5-60.3	39.5-56.1	
มาตรฐาน ⁵		≤70	≤115	-	-	

ที่มา : ¹ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560

² รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ.2561

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ.2563

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ.2565

หมายเหตุ : ⁵ มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540

- ไม่ได้กำหนด

ตารางที่ 5.2.2-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียง ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)						
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB (A))				การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		L _{eq} 24 hr	L _{max}	L _{dn}	L ₉₀	
2. หมู่บ้านชิชากร (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	*	*	*	*	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	53.6-62.2	65.5-103.0	58.8-68.4	43.3-58.3	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	59.5-61.5	71.3-94.5	64.6-68.3	48.6-59.2	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	52.6-58.5	58.9-94.8	58.8-65.8	38.3-57.7	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	49.1-53.4	57.7-88.5	54.8-58.5	39.0-51.5	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	51.1-54.3	60.2-84.7	55.9-59.6	40.3-47.6	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	39.1-67.9	52.7-90.9	38.6-65.4	35.5-41.8	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	53.8-59.5	54.7-97.1	56.2-67.6	36.1-60.9	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	41.3-60.4	45.2-108.8	44.1-62.3	33.0-51.2	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	52.4-54.0	51.3-90.9	55.2-58.5	33.7-52.7	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	55.9-57.1	57.2-92.9	59.7-62.9	41.5-53.6	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	55.0-56.4	72.1-87.0	60.6-61.5	46.3-51.6	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	50.7-55.2	47.9-90.6	56.3-62.1	39.5-51.9	
มาตรฐาน ⁵		≤70	≤115	-	-	

ที่มา : ¹ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560

² รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ.2561

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ.2563

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ.2565

หมายเหตุ : ⁵ มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540

- ไม่ได้กำหนด

* ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.2-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียง ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)						
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB (A))				การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		L _{eq} 24 hr	L _{max}	L _{dn}	L ₉₀	
3. วัดบ้านทุ่งน้อย (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	51.5-54.8	80.8-88.9	54.9-57.7	38.8-48.4	ดัชนีส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด ยกเว้นระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L _{eq} 24 hr) ในเดือนกันยายน พ.ศ.2560 ซึ่งมีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด เนื่องจากวัดมีการจัดมหกรรม "ลิเก" ในช่วงกลางคืนของวันที่ 25 26 27 และ 28 กันยายน 2560 ช่วงเวลาประมาณ 19.00-24.00 น.
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	51.2-56.8	59.9-98.4	57.1-65.9	40.9-59.8	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	57.1-71.5**	61.3-93.3	62.9-76.2	42.5-71.2	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	52.4-58.7	62.4-93.1	57.4-60.4	41.9-50.6	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	52.2-68.3	60.4-94.7	58.0-73.3	40.1-65.9	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	51.7-52.4	59.8-91.7	55.3-56.8	39.5-47.3	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	44.4-69.5	58.1-89.5	44.9-72.7	40.9-51.0	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	57.7-59.3	61.3-84.5	61.0-62.0	41.3-56.1	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	53.8-57.3	63.4-86.5	58.9-60.4	42.9-54.1	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	54.0-58.7	59.4-88.4	58.4-61.7	44.3-53.7	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	53.9-56.1	59.5-88.0	57.6-60.5	43.7-53.8	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	55.3-58.8	58.7-97.1	60.9-63.4	42.9-56.4	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	52.1-53.3	58.8-84.9	55.1-57.6	37.9-50.9	
มาตรฐาน ⁵		≤70	≤115	-	-	

ที่มา : ¹ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560

² รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ.2561

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ.2563

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ.2565

หมายเหตุ : ⁵ มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540

- ไม่ได้กำหนด

** มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ตารางที่ 5.2.2-2						
ผลการตรวจวัดระดับเสียง ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)						
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB (A))				การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		L _{eq} 24 hr	L _{max}	L _{dn}	L ₉₀	
4. หมู่บ้านจันทรวงศ์ (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	*	*	*	*	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	51.2-56.4	59.0-86.8	56.1-64.3	37.0-58.4	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	53.2-61.8	56.3-89.1	58.9-70.9	38.7-69.2	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	51.6-56.6	58.6-87.0	55.6-58.6	39.0-51.3	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	50.1-56.5	55.9-89.4	55.5-58.5	38.5-50.0	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	44.3-46.8	52.4-91.1	49.5-54.4	28.9-41.1	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	43.5-69.9	62.2-89.3	34.5-74.1	39.0-55.8	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	53.8-55.0	61.5-85.2	58.0-60.0	42.8-52.4	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	54.3-55.8	56.8-100.9	59.5-62.5	45.3-56.2	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	52.4-54.6	54.0-100.2	56.5-59.1	35.7-53.6	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	49.3-54.0	59.9-78.2	53.3-56.4	39.7-46.1	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	54.8-60.3	55.4-94.8	60.9-67.1	37.1-61.4	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	50.8-52.7	52.8-89.8	55.2-58.5	36.3-54.3	
มาตรฐาน ⁵		≤70	≤115	-	-	

ที่มา : ¹ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560

² รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ.2561

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ.2563

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) มีนาคม พ.ศ.2565

หมายเหตุ : ⁵ มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540

- ไม่ได้กำหนด * ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.2-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียง ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)						
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB (A))				การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		L _{eq} 24 hr	L _{max}	L _{dn}	L ₉₀	
5. โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา (EIA)	มกราคม พ.ศ.2539 ^A	60.6-63.0	*	*	*	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	*	*	*	*	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	48.9-58.9	52.1-99.0	53.7-62.4	37.2-58.4	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	45.9-57.3	48.4-92.6	50.1-60.6	34.7-62.5	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	50.2-52.8	65.1-79.9	55.9-57.3	41.7-50.7	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	51.4-54.6	53.6-105.2	56.3-57.9	38.8-49.4	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	53.7-56.9	56.0-89.2	59.1-60.8	44.1-53.6	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	44.4-66.5	59.5-89.3	43.2-70.5	41.2-52.3	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	49.6-52.7	47.8-84.4	55.1-56.7	40.1-49.1	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	51.3-58.7	50.1-98.4	56.7-62.1	38.5-50.6	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	48.4-52.6	55.9-92.2	53.8-55.2	36.7-47.5	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	48.5-49.7	59.9-78.2	53.3-56.4	39.7-46.1	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	47.4-56.9	52.7-89.9	52.0-58.4	37.8-52.0	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	47.7-50.8	50.4-83.9	54.1-56.1	38.7-54.2	
มาตรฐาน ⁵		≤70	≤115	-	-	

ที่มา : ^A งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง, พ.ศ.2541

¹ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560

² รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ.2561

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ.2563

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ.2565

หมายเหตุ : ⁵ มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540

- ไม่ได้กำหนด

* ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.2-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียง ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)						
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB (A))				การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		L _{eq} 24 hr	L _{max}	L _{dn}	L ₉₀	
6. โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	47.9-53.1	76.6-94.5	51.3-59.5	36.4-47.2	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	49.7-57.7	55.2-93.5	55.5-59.8	36.0-53.5	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	52.3-59.9	59.5-99.1	59.1-64.4	36.1-58.0	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	50.5-55.0	55.0-85.4	57.4-59.9	37.1-49.8	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	62.4-64.7	70.0-100.2	67.8-71.3	49.9-62.4	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	50.5-55.0	56.0-92.9	56.6-60.8	40.5-50.9	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	44.4-67.1	50.6-104.1	44.8-62.5	43.2-50.1	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	49.3-54.2	53.3-89.2	56.0-62.2	40.0-56.8	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	49.3-54.0	50.4-104.9	52.0-55.3	38.3-50.7	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	44.3-46.0	48.2-81.3	48.1-50.5	34.6-44.6	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	46.7-50.5	49.4-76.3	51.8-58.5	38.0-48.8	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	50.9-59.5	53.2-88.1	57.3-62.5	40.9-52.1	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	53.2-55.1	54.4-90.0	57.5-60.3	39.5-56.1	
มาตรฐาน ⁵		≤70	≤115	-	-	

ที่มา : ¹ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560

² รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ.2561

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ.2563

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ.2565

หมายเหตุ : ⁵ มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540

- ไม่ได้กำหนด

ตารางที่ 5.2.2-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียง ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)						
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB (A))				การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		L _{eq} 24 hr	L _{max}	L _{dn}	L ₉₀	
7. โรงเรียนพลอยจตุรจินดา (EIA)	กันยายน พ.ศ.2550 ¹	52.4-61.5	84.1-88.7	57.7-62.6	34.2-61.4	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
	ธันวาคม พ.ศ.2550 ¹	51.5-53.5	78.6-91.5	57.5-58.5	39.2-58.6	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	สิงหาคม พ.ศ.2564 ²	52.7-56.1	56.3-93.1	60.9-65.3	35.0-60.4	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ²	52.1-54.3	57.0-85.4	57.4-59.8	42.4-53.6	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ²	53.6-55.1	68.7-81.7	60.1-61.7	45.8-52.3	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ²	57.2-61.3	51.4-94.6	60.7-68.2	38.9-61.9	
มาตรฐาน ³		≤70	≤115	-	-	

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

- ไม่ได้กำหนด

3.3) ผลการดำเนินการในปัจจุบัน

3.3.1) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี

ผลการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 6 สถานีตรวจวัด ในปัจจุบัน มีรายละเอียด ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.2-3 และรูปที่ 5.2.2-2 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงไว้ในภาคผนวก ณ)

(1) ครั้งที่ 1 : ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 24-28 พฤษภาคม พ.ศ.2566 มีรายละเอียดผลการตรวจวัดแยกรายสถานี ดังนี้

หมู่บ้านร่มไม้ : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 และ ตอน 2 ผลการตรวจสอบในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 พบว่า อยู่ระหว่างการติดตั้งโครงสร้างทางแยกต่างระดับ บางใหญ่ และการปูผิวแอสฟัลท์บนทางยกระดับ ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ โดยผลการตรวจวัดระดับเสียง มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 57.1-58.2 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) ระหว่าง 58.1-59.0 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 62.1-64.0 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 86.8-90.4 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ในช่วง 53.7-54.0 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

หมู่บ้านซิกากร : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 2 และพื้นที่ด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ ผลการตรวจสอบในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 พบว่า อยู่ระหว่างการปูผิวแอสฟัลท์บนทางยกระดับ การปรับถม บดอัดหน้าดิน และตอกเสาเข็ม เพื่อก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ โดยผลการตรวจวัดระดับเสียง มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 52.5-54.5 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) ระหว่าง 53.2-56.3 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 58.3-60.7 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 85.6-93.9 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ในช่วง 45.1-54.0dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 ผลการตรวจสอบในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 พบว่า ได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณใกล้เคียงวัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) แล้วเสร็จ โดยผลการตรวจวัดระดับเสียง มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 59.1-62.9 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) ระหว่าง 61.7-66.3 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 62.6-67.5 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 84.1-90.3 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ในช่วง 54.0-56.8 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 และพื้นที่ก่อสร้างด่านนครปฐมฝั่งตะวันออก ผลการตรวจสอบในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 พบว่า อยู่ระหว่างการปูผิวแอสฟัลท์ บริเวณทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันออก การปรับถม บดอัดหน้าดิน และตอกเสาเข็ม เพื่อก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก โดยผลการตรวจวัดระดับเสียง มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 49.6-53.6 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) ระหว่าง 46.8-55.4 (A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 52.4-58.3 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 83.6-96.0 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ในช่วง 42.3-58.2 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา : เป็นสถานี่ตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 14 ผลการตรวจสอบในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 พบว่า ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยผลการตรวจวัดระดับเสียง มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 49.5-53.6 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) ระหว่าง 50.6-57.2 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 53.4-55.5 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 80.7-92.2 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ในช่วง 48.3-57.9 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : เป็นสถานี่ตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 21 ผลการตรวจสอบในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 พบว่า ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยผลการตรวจวัดระดับเสียง มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 54.4-68.2 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) ระหว่าง 54.6-71.1 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 59.8-74.6 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 90.4-94.3 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ในช่วง 52.5-65.9 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

(2) ครั้งที่ 2 ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ.2566 มีรายละเอียดผลการตรวจวัดแยกรายสถานี ดังนี้

หมู่บ้านร่มไม้ : เป็นสถานี่ตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 และ ตอน 2 ผลการตรวจสอบในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 พบว่า อยู่ระหว่างงานผิวทางและชั้นทาง แต่ในช่วงการดำเนินการตรวจวัดไม่มีกิจกรรมก่อสร้าง โดยผลการตรวจวัดระดับเสียง มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 60.9-62.2 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) ระหว่าง 61.9-63.1 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 65.8-66.4 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 89.8-95.8 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ในช่วง 61.2-63.7 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

หมู่บ้านชิชากร : เป็นสถานี่ตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 2 และพื้นที่ด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ ผลการตรวจสอบในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 พบว่า อยู่ระหว่างการเทพื้นคอนกรีต เพื่อก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ โดยผลการตรวจวัดระดับเสียง มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 51.6-56.9 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) ระหว่าง 53.5-60.7 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 56.2-58.9 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 87.2-93.9 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ในช่วง 47.3-62.4 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) : เป็นสถานี่ตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 ผลการตรวจสอบในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 พบว่า ได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณใกล้เคียงวัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) แล้วเสร็จ โดยผลการตรวจวัดระดับเสียง มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 60.3-88.0 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) ระหว่าง 61.5-89.3 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 64.1-95.1 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 87.5-110.3 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ในช่วง 57.7-87.1 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่า ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A) แต่มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) เนื่องจากมีการจัดงานประเพณีตักบาตรเทโวในช่วงการตรวจวัด

หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 และพื้นที่ก่อสร้างด้านนครปฐมฝั่งตะวันออก ผลการตรวจสอบในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 พบว่า อยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก โดยผลการตรวจวัดระดับเสียง มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 56.7-63.4 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) ระหว่าง 57.1-66.8 (A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 62.2-64.5 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 84.2-96.6 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ในช่วง 53.1-57.7 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 14 ผลการตรวจสอบในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 พบว่า ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยผลการตรวจวัดระดับเสียง มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 50.3-55.6 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) ระหว่าง 48.9-57.1 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 54.6-62.3 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 78.7-94.7 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ในช่วง 45.7-55.1 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 21 ผลการตรวจสอบในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 พบว่า ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยผลการตรวจวัดระดับเสียง มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 52.0-55.8 dB(A) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (L_{eq} 8 hr) ระหว่าง 48.1-53.2 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 57.3-61.4 dB(A) ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 81.5-95.3 dB(A) และมีค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) อยู่ในช่วง 53.3-66.4 dB(A) ซึ่งมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และ ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

ตารางที่ 5.2.2-3						
เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ตลอดแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี						
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB (A))				
		Leq 24 hr	Leq 8 hr	L _{dn}	L _{max}	L ₉₀
1. หมู่บ้านร่มไม้ (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	47.9-53.1	**	51.3-59.5	76.6-94.5	36.4-47.2
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	49.7-57.7	**	55.5-59.8	55.2-93.5	36.0-53.5
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	52.3-59.9	**	59.1-64.4	59.5-99.1	36.1-58.0
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	50.5-55.0	**	57.4-59.9	55.0-85.4	37.1-49.8
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	62.4-64.7	**	67.8-71.3	70.0-100.2	49.9-62.4
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	50.5-55.0	**	56.6-60.8	56.0-92.9	40.5-50.9
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	44.4-67.1	**	44.8-62.5	50.6-104.1	43.2-50.1
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	49.3-54.2	**	56.0-62.2	53.3-89.2	40.0-56.8
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	49.3-54.0	**	52.0-55.3	50.4-104.9	38.3-50.7
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	44.3-46.0	**	48.1-50.5	48.2-81.3	34.6-44.6
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	46.7-50.5	**	51.8-58.5	49.4-76.3	38.0-48.8
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	50.9-59.5	**	57.3-62.5	53.2-88.1	40.9-52.1
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	53.2-55.1	**	57.5-60.3	54.4-90.0	39.5-56.1
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	57.1-58.2	58.1-59.0	62.1-64.0	86.8-90.4	53.7-54.0
	ตุลาคม พ.ศ.2566	60.9-62.2	61.9-63.1	65.8-66.4	89.8-95.8	61.2-63.7
ค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม						
- กิจกรรมการก่อสร้างถนน		81.0	-	-	-	-
- กิจกรรมการก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ		81.9	-	-	-	-
มาตรฐาน		≤70 ⁵	≤85 ⁶	-	≤115 ⁵	

ที่มา : ¹ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560

² รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ.2561

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ.2563

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ.2565

หมายเหตุ : ⁵ มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540

⁶ ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน

- ไม่ได้กำหนด ** ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.2-3						
เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ตลอดแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)						
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB (A))				
		Leq 24 hr	Leq 8 hr	L _{dn}	L _{max}	L ₉₀
2. หมู่บ้านซิกากร (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	**	**	**	**	**
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	53.6-62.2	**	58.8-68.4	65.5-103.0	43.3-58.3
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	59.5-61.5	**	64.6-68.3	71.3-94.5	48.6-59.2
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	52.6-58.5	**	58.8-65.8	58.9-94.8	38.3-57.7
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	49.1-53.4	**	54.8-58.5	57.7-88.5	39.0-51.5
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	51.1-54.3	**	55.9-59.6	60.2-84.7	40.3-47.6
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	39.1-67.9	**	38.6-65.4	52.7-90.9	35.5-41.8
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	53.8-59.5	**	56.2-67.6	54.7-97.1	36.1-60.9
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	41.3-60.4	**	44.1-62.3	45.2-108.8	33.0-51.2
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	52.4-54.0	**	55.2-58.5	51.3-90.9	33.7-52.7
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	55.9-57.1	**	59.7-62.9	57.2-92.9	41.5-53.6
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	55.0-56.4	**	60.6-61.5	72.1-87.0	46.3-51.6
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	50.7-55.2	**	56.3-62.1	47.9-90.6	39.5-51.9
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	52.5-54.5	53.2-56.3	58.3-60.7	85.6-93.9	45.1-54.0
	ตุลาคม พ.ศ.2566	51.6-56.9	53.5-60.7	56.2-58.9	87.2-93.9	47.3-62.4
ค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม						
- กิจกรรมการก่อสร้างถนน		81.0	-	-	-	-
- กิจกรรมการก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ		81.9	-	-	-	-
มาตรฐาน		≤70 ⁵	≤85 ⁶	-	≤115 ⁵	

ที่มา : ¹ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560

² รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ.2561

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ.2563

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ.2565

หมายเหตุ : ⁵ มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540

⁶ ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน

- ไม่ได้กำหนด ** ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.2-3						
เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ตลอดแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)						
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB (A))				
		L _{eq} 24 hr	L _{eq} 8 hr	L _{dn}	L _{max}	L ₉₀
3. วัดบ้านทุ่งน้อย (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	51.5-54.8	**	54.9-57.7	80.8-88.9	38.8-48.4
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	51.2-56.8	**	57.1-65.9	59.9-98.4	40.9-59.8
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	57.1-71.5	**	62.9-76.2	61.3-93.3	42.5-71.2
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	52.4-58.7	**	57.4-60.4	62.4-93.1	41.9-50.6
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	52.2-68.3	**	58.0-73.3	60.4-94.7	40.1-65.9
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	51.7-52.4	**	55.3-56.8	59.8-91.7	39.5-47.3
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	44.4-69.5	**	44.9-72.7	58.1-89.5	40.9-51.0
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	57.7-59.3	**	61.0-62.0	61.3-84.5	41.3-56.1
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	53.8-57.3	**	58.9-60.4	63.4-86.5	42.9-54.1
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	54.0-58.7	**	58.4-61.7	59.4-88.4	44.3-53.7
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	53.9-56.1	**	57.6-60.5	59.5-88.0	43.7-53.8
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	55.3-58.8	**	60.9-63.4	58.7-97.1	42.9-56.4
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	52.1-53.3	**	55.1-57.6	58.8-84.9	37.9-50.9
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	59.1-62.9	61.7-66.3	62.6-67.5	84.1-90.3	54.0-56.8
	ตุลาคม พ.ศ.2566	60.3-88.0	61.5-89.3	64.1-95.1	87.5-110.3	57.7-87.1
ค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม						
- กิจกรรมการก่อสร้างถนน		81.0	-	-	-	-
- กิจกรรมการก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ		81.8	-	-	-	-
มาตรฐาน		≤70 ⁵	≤85 ⁶	-	≤115 ⁵	

ที่มา : ¹ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560

² รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ.2561

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ.2563

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ.2565

หมายเหตุ : ⁵ มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540

: ⁶ ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน

- ไม่ได้กำหนด ** ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.2-3						
เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ตลอดแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)						
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB (A))				
		Leq 24 hr	Leq 8 hr	L _{dn}	L _{max}	L ₉₀
4. หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	**	**	**	**	**
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	51.2-56.4	**	56.1-64.3	59.0-86.8	37.0-58.4
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	53.2-61.8	**	58.9-70.9	56.3-89.1	38.7-69.2
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	51.6-56.6	**	55.6-58.6	58.6-87.0	39.0-51.3
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	50.1-56.5	**	55.5-58.5	55.9-89.4	38.5-50.0
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	44.3-46.8	**	49.5-54.4	52.4-91.1	28.9-41.1
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	43.5-69.9	**	34.5-74.1	62.2-89.3	39.0-55.8
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	53.8-55.0	**	58.0-60.0	61.5-85.2	42.8-52.4
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	54.3-55.8	**	59.5-62.5	56.8-100.9	45.3-56.2
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	52.4-54.6	**	56.5-59.1	54.0-100.2	35.7-53.6
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	49.3-54.0	**	53.3-56.4	59.9-78.2	39.7-46.1
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	54.8-60.3	**	60.9-67.1	55.4-94.8	37.1-61.4
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	50.8-52.7	**	55.2-58.5	52.8-89.8	36.3-54.3
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	49.6-53.6	46.8-55.4	52.4-58.3	83.6-96.0	42.3-58.2
	ตุลาคม พ.ศ.2566	56.7-63.4	57.1-66.8	62.2-64.5	84.2-96.6	53.1-57.7
ค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม						
- กิจกรรมการก่อสร้างถนน		81.0	-	-	-	-
- กิจกรรมการก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ		81.8	-	-	-	-
มาตรฐาน		≤70 ⁵	≤85 ⁶	-	≤115 ⁵	

ที่มา : ¹ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560

² รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ.2561

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ.2563

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ.2565

หมายเหตุ : ⁵ มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540

⁶ ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน

- ไม่ได้กำหนด ** ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.2-3							
เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ตลอดแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)							
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB (A))					การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		Leq 24 hr	Leq 8 hr	L _{dn}	L _{max}	L ₉₀	
5. โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา (EIA)	มกราคม พ.ศ.2539 ^A	60.6-63.0	**	**	**	**	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	**	**	**	**	**	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	48.9-58.9	**	53.7-62.4	52.1-99.0	37.2-58.4	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	45.9-57.3	**	50.1-60.6	48.4-92.6	34.7-62.5	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	50.2-52.8	**	55.9-57.3	65.1-79.9	41.7-50.7	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	51.4-54.6	**	56.3-57.9	53.6-105.2	38.8-49.4	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	53.7-56.9	**	59.1-60.8	56.0-89.2	44.1-53.6	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	44.4-66.5	**	43.2-70.5	59.5-89.3	41.2-52.3	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	49.6-52.7	**	55.1-56.7	47.8-84.4	40.1-49.1	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	51.3-58.7	**	56.7-62.1	50.1-98.4	38.5-50.6	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	48.4-52.6	**	53.8-55.2	55.9-92.2	36.7-47.5	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	48.5-49.7	**	53.3-56.4	59.9-78.2	39.7-46.1	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	47.4-56.9	**	52.0-58.4	52.7-89.9	37.8-52.0	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	47.7-50.8	**	54.1-56.1	50.4-83.9	38.7-54.2	
ค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม							
- กิจกรรมการก่อสร้างถนน		63.8	-	-	-	-	
- กิจกรรมการก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ		64.6	-	-	-	-	
มาตรฐาน		≤70 ⁵	≤85 ⁶	-	≤115 ⁵		

ที่มา : ^A งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง, พ.ศ.2541

¹ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560

² รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ.2561

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ.2563

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ.2565

หมายเหตุ : ⁵ มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540

: ⁶ ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยต่อระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน

- ไม่ได้กำหนด ** ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.2-3							
เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ตลอดแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)							
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB (A))					การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		Leq 24 hr	Leq 8 hr	L _{dn}	L _{max}	L ₉₀	
5. โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา (ต่อ) ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	49.5-53.6	50.6-57.2	53.4-55.5	80.7-92.2	48.3-57.9	ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
	ตุลาคม พ.ศ.2566	50.3-55.6	48.9-57.1	54.6-62.3	78.7-94.7	45.7-55.1	
ค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม							
- กิจกรรมการก่อสร้างถนน		63.8	-	-	-	-	
- กิจกรรมการก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ		64.6	-	-	-	-	
มาตรฐาน		≤70 ⁵	≤85 ⁶	-	≤115 ⁵		

ที่มา : ^A งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง, พ.ศ.2541

¹ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560

² รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ.2561

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ.2563

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ.2565

หมายเหตุ : ⁵ มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540

: ⁶ ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน

- ไม่ได้กำหนด ** ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.2-3						
เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ตลอดแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)						
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB (A))				
		Leq 24 hr	Leq 8 hr	L _{dn}	L _{max}	L ₉₀
6. โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	47.9-53.1	**	51.3-59.5	76.6-94.5	36.4-47.2
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	49.7-57.7	**	55.5-59.8	55.2-93.5	36.0-53.5
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	52.3-59.9	**	59.1-64.4	59.5-99.1	36.1-58.0
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	50.5-55.0	**	57.4-59.9	55.0-85.4	37.1-49.8
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	62.4-64.7	**	67.8-71.3	70.0-100.2	49.9-62.4
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	50.5-55.0	**	56.6-60.8	56.0-92.9	40.5-50.9
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	44.4-67.1	**	44.8-62.5	50.6-104.1	43.2-50.1
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	49.3-54.2	**	56.0-62.2	53.3-89.2	40.0-56.8
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	49.3-54.0	**	52.0-55.3	50.4-104.9	38.3-50.7
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	44.3-46.0	**	48.1-50.5	48.2-81.3	34.6-44.6
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	46.7-50.5	**	51.8-58.5	49.4-76.3	38.0-48.8
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	50.9-59.5	**	57.3-62.5	53.2-88.1	40.9-52.1
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	53.2-55.1	**	57.5-60.3	54.4-90.0	39.5-56.1
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	54.4-68.2	54.6-71.1	59.8-74.6	90.4-94.3	52.5-65.9
	ตุลาคม พ.ศ.2566	52.0-55.8	48.1-53.2	57.3-61.4	81.5-95.3	53.3-66.4
ค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม						
- กิจกรรมการก่อสร้างถนน		63.3	-	-	-	-
- กิจกรรมการก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ		-	-	-	-	-
มาตรฐาน		≤70 ⁵	≤85 ⁶	-	≤115 ⁵	

ที่มา : ¹ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560

² รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ.2561

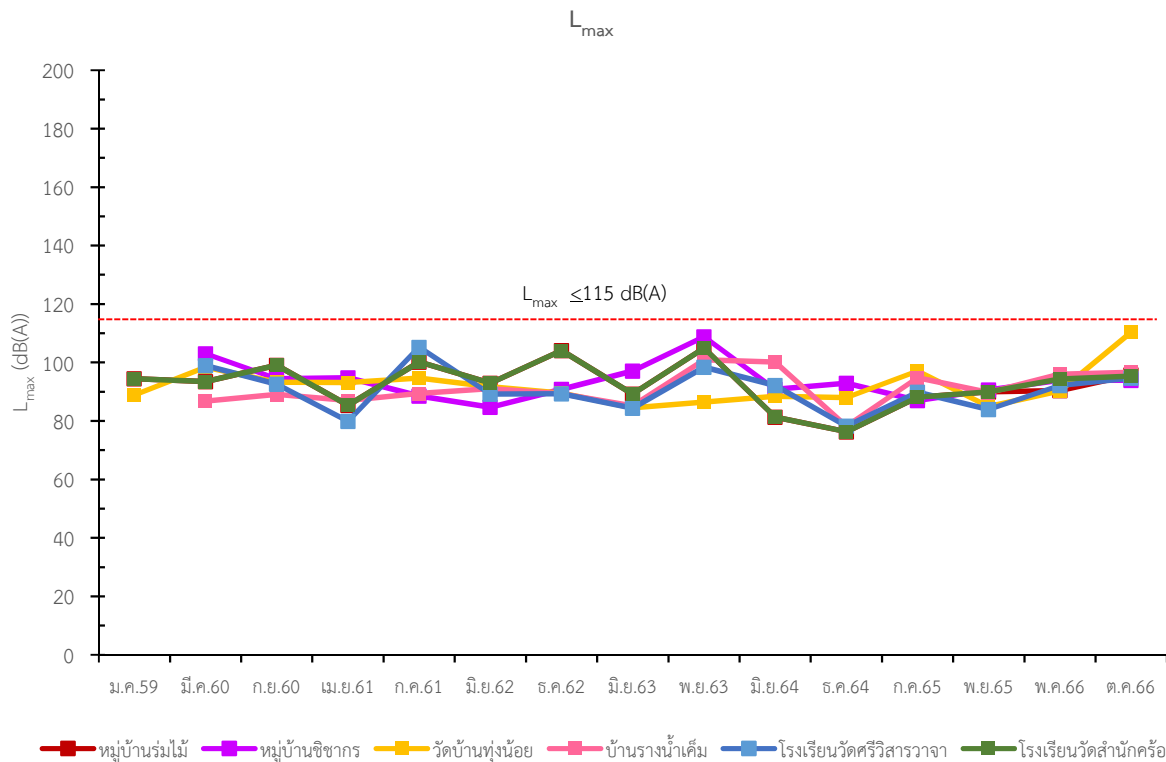
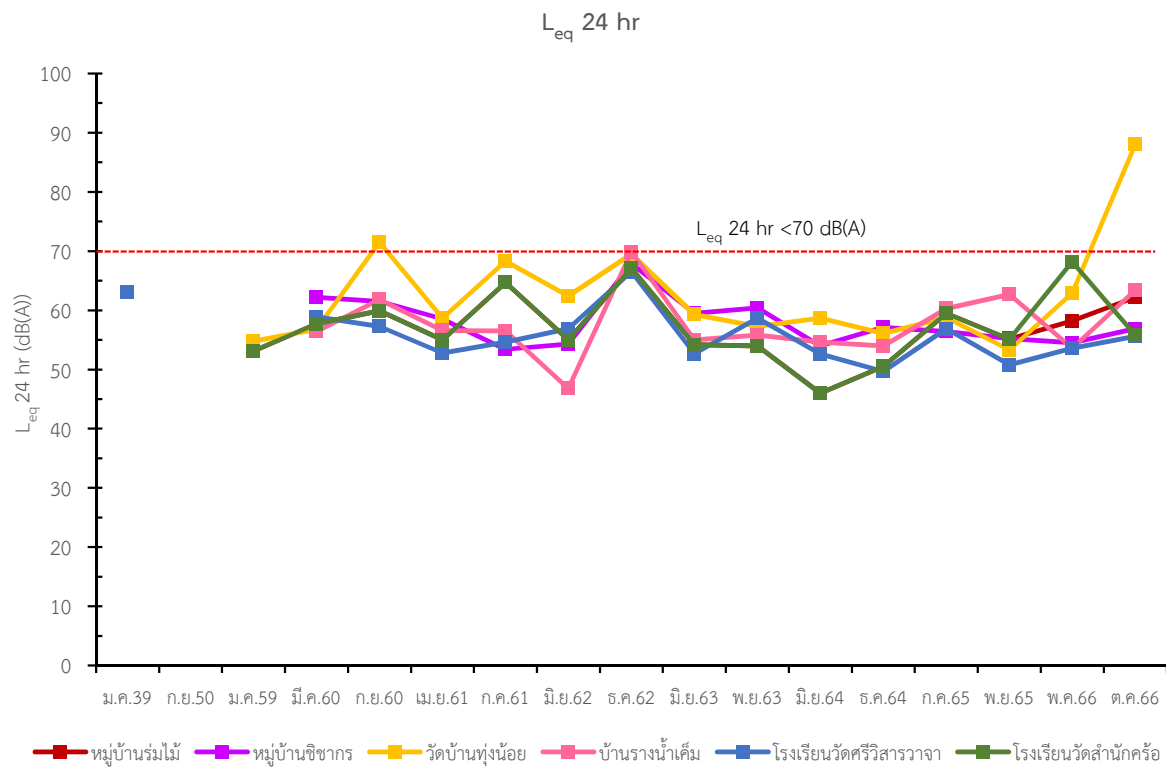
³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ.2563

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ.2565

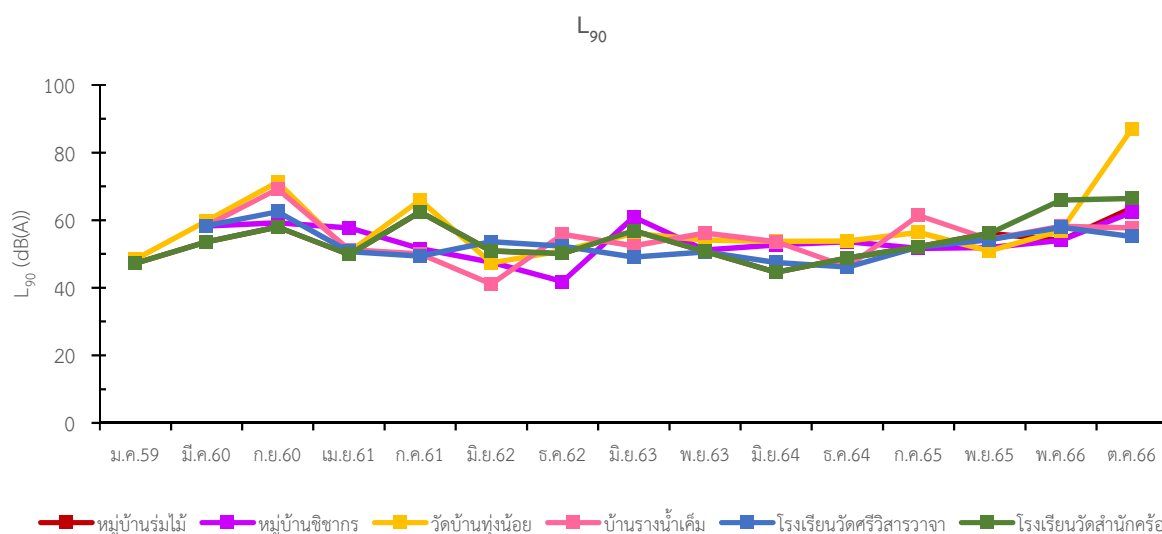
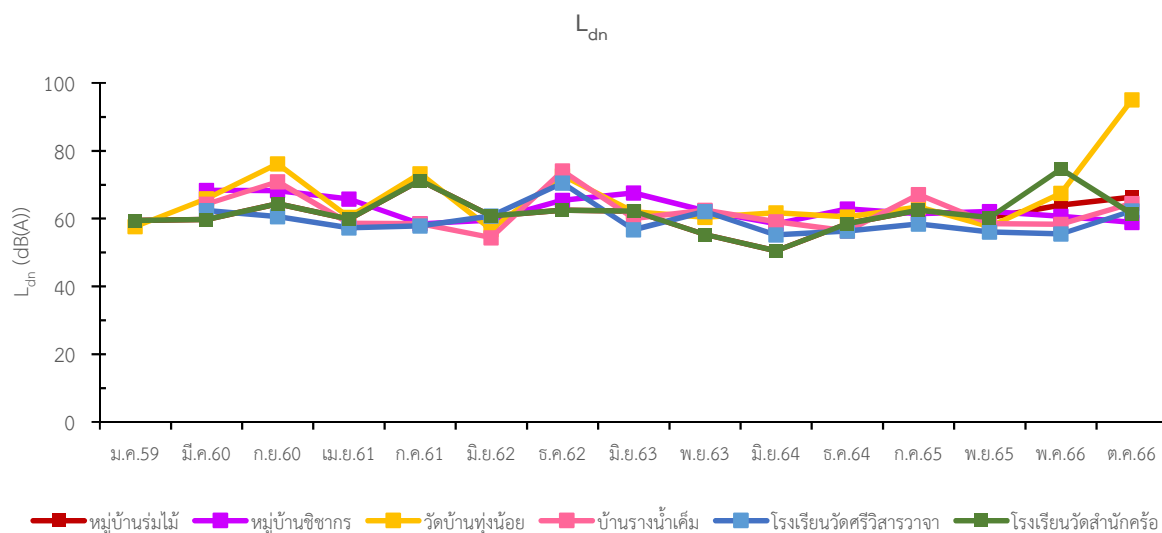
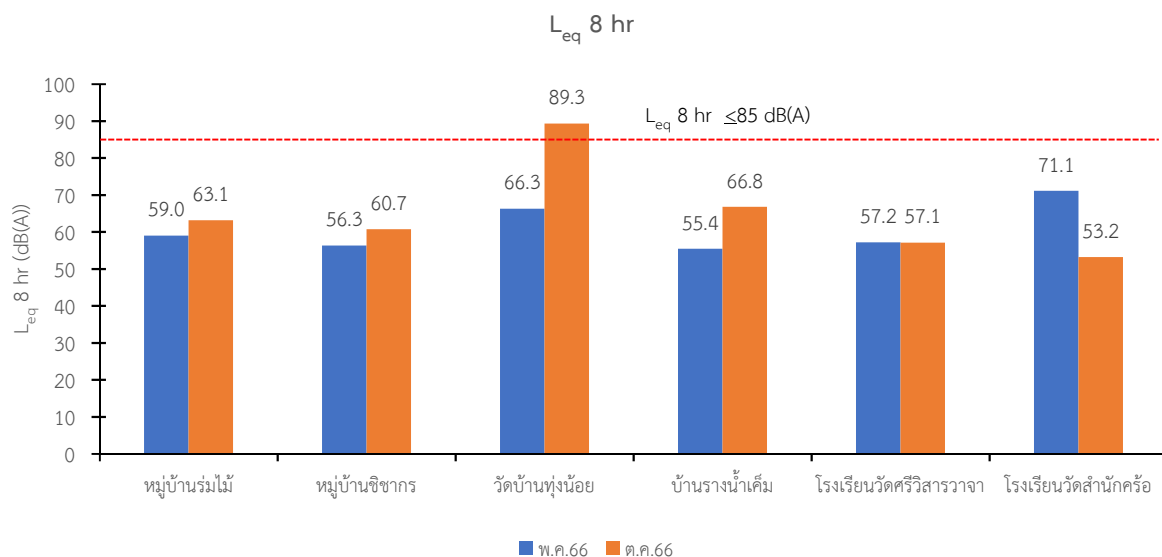
หมายเหตุ : ⁵ มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540

⁶ ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน

- ไม่ได้กำหนด ** ไม่ได้ตรวจวัด



รูปที่ 5.2.2-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี



รูปที่ 5.2.2-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ต่อ)

3.4 การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.4.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในปัจจุบัน (พฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ. 2566) กับผลการตรวจวัดระดับเสียงขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2539, มกราคม พ.ศ.2559, กันยายนและธันวาคม พ.ศ.2550) และผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560-พฤศจิกายน พ.ศ.2565) มีรายละเอียดแยกสถานียังดังนี้

หมู่บ้านร่มไม้ : ผลการตรวจวัดระดับเสียงในปัจจุบัน มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) สูงกว่าผลการตรวจวัดในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) แต่มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560-พฤศจิกายน พ.ศ.2565) รวมทั้งมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560-พฤศจิกายน พ.ศ.2565) โดยผลการตรวจวัดระดับเสียงปัจจุบันมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด และเมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัด พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างส่วนใหญ่เป็นการปูผิวแอสฟัลท์บนทางยกระดับ และการวางชิ้นส่วนสะพานทางแยกต่างระดับบางใหญ่ จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างในปัจจุบันไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อบริเวณสถานีตรวจวัด

หมู่บ้านชิชากร : เนื่องจากในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไม่ได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณหมู่บ้านชิชากร จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในปัจจุบัน กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ สำหรับผลการเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดระดับเสียงในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา พบว่า ผลการตรวจวัดระดับเสียงในปัจจุบัน มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ. 2560-พฤศจิกายน พ.ศ.2565) โดยผลการตรวจวัดระดับเสียงปัจจุบันมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด และเมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัด พบว่า อยู่ระหว่างการบดอัดดินเพื่อก่อสร้างอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างในปัจจุบันไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อบริเวณสถานีตรวจวัด

วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) : ผลการตรวจวัดระดับเสียงในปัจจุบัน มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) สูงกว่าผลการตรวจวัดในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2539) แต่มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560-พฤศจิกายน พ.ศ.2565) รวมทั้งมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560-พฤศจิกายน พ.ศ.2565) โดยผลการตรวจวัดระดับเสียงปัจจุบันมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ยกเว้นเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) มีค่าไม่เป็นไปตามมาตรฐาน เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมก่อสร้าง พบว่า ได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณใกล้เคียงวัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) แล้วเสร็จ ประกอบกับในช่วงเวลาตรวจวัด ทางวัดทุ่งน้อยสามัคคีได้มีการจัดงานประเพณีตักบาตรเทโว รวมทั้งมีการใช้เครื่องขยายเสียงภายในวัด ดังนั้นการที่มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) เพิ่มขึ้นนี้ จึงเป็นผลมาจากกิจกรรมต่างๆ ภายในวัดทุ่งน้อยสามัคคี

หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม : เนื่องจากในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไม่ได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณหมู่บ้านจันทรภักดิ์ หรือบริเวณ หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในปัจจุบัน กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ สำหรับผลการเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดระดับเสียงในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา พบว่า ผลการตรวจวัดระดับเสียงในปัจจุบัน มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560-พฤศจิกายน พ.ศ.2565) โดยผลการตรวจวัดระดับเสียงปัจจุบันมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา : ผลการตรวจวัดระดับเสียงในปัจจุบัน มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ต่ำกว่าผลการตรวจวัดในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) ซึ่งดำเนินการตรวจวัดบริเวณวัดศรีวิสารวาจา แต่มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560-พฤศจิกายน พ.ศ.2565) รวมทั้งมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560-พฤศจิกายน พ.ศ.2565) โดยผลการตรวจวัดระดับเสียงปัจจุบันมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : ผลการตรวจวัดระดับเสียงในปัจจุบัน มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ใกล้เคียงผลการตรวจวัดในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) และผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560-พฤศจิกายน พ.ศ.2565) รวมทั้งมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560-พฤศจิกายน พ.ศ.2565) โดยผลการตรวจวัดระดับเสียงปัจจุบันมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

3.4.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้มีการคาดการณ์ผลกระทบด้านระดับเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างถนน และกิจกรรมการก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ คาดว่าจะมีค่าระดับเสียง เท่ากับ 81.0 dB(A) และ 81.9 dB(A) ตามลำดับ สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในปัจจุบัน (พฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566) กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดแยกสถานีนี้อย่างนี้ (ตารางที่ 5.2.2-4)

หมู่บ้านร่มไม้ : ผลการตรวจสอบในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ซึ่งอยู่ระหว่างการติดตั้งโครงสร้างทางแยกต่างระดับบางใหญ่ และการปูผิวแอสฟัลต์บนทางยกระดับ ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 57.1-58.2 dB(A) ส่วนผลการตรวจสอบในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ซึ่งอยู่ระหว่างงานผิวทางและชั้นทางบนโครงสร้างทางแยกต่างระดับบางใหญ่ และทางยกระดับ พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 60.9-62.2 dB(A) ซึ่งผลการตรวจวัดทั้ง 2 ครั้ง มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงสรุปได้ว่ากิจกรรมการก่อสร้างบริเวณทางแยกต่างระดับบางใหญ่ และทางยกระดับ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงบริเวณสถานีตรวจวัด ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

หมู่บ้านชีขากร : อยู่ใกล้เคียงกับแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 2 และพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ ผลการตรวจสอบในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ซึ่งอยู่ระหว่างปูผิวแอสฟัลต์บนทางยกระดับ การปรับถม บดอัดหน้าดิน และตอกเสาเข็ม เพื่อก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 52.5-54.5 dB(A) ส่วนผลการตรวจสอบในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ซึ่งอยู่ระหว่างการเทพื้นคอนกรีตเพื่อก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 51.6-56.9 dB(A) ซึ่งผลการตรวจวัดทั้ง 2 ครั้ง มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงสรุปได้ว่ากิจกรรมการก่อสร้างบริเวณทางยกระดับ และกิจกรรมการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงบริเวณสถานีตรวจวัด ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) : อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 จากการตรวจสอบในปัจจุบัน (เดือนพฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566) พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 59.1-62.8 dB(A) และ 60.3-88.0 dB(A) ตามลำดับ ซึ่งผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ซึ่งเป็นผลมาจากกิจกรรมการจัดงานประเพณีตักบาตรเทโว ซึ่งมีการใช้เครื่องขยายเสียงประชาสัมพันธ์กิจกรรมดังกล่าวในช่วงระหว่างวันที่ 29-30 ตุลาคม

พ.ศ.2566 จึงสรุปได้ว่า การดำเนินการโครงการปัจจุบันไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงบริเวณสถานีตรวจวัด ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม : อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่ก่อสร้างทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันออก และด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก ผลการตรวจสอบในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ซึ่งอยู่ระหว่างการขุดผิวแอสฟัลท์ บริเวณทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันออก การปรับถม บดอัดหน้าดิน และตอกเสาเข็ม เพื่อก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 49.6-53.6 dB(A) ส่วนผลการตรวจสอบในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 56.7-63.4 dB(A) ซึ่งผลการตรวจวัดทั้ง 2 ครั้ง มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงสรุปได้ว่ากิจกรรมการก่อสร้างบริเวณทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันออก และด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงบริเวณสถานีตรวจวัด ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา : อยู่ในแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการฯ ตอน 14 จากการตรวจสอบในปัจจุบัน (เดือนพฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566) พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 14 ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 49.5-53.6 dB(A) และ 50.3-55.6 dB(A) ตามลำดับ ซึ่งผลการตรวจวัดทั้ง 2 ครั้ง มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : อยู่ในแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการฯ ตอน 21 จากการตรวจสอบในปัจจุบัน (เดือนพฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566) พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 21 ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 54.4-68.2 dB(A) และ 52.0-55.8 dB(A) ตามลำดับ ซึ่งผลการตรวจวัดทั้ง 2 ครั้ง มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 5.2.2-4				
การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในปัจจุบันกับผลคาดการณ์ระดับเสียง ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม				
พื้นที่อ่อนไหว	L_{eq} 24 hr (dB (A))			
	ค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม*		ผลการตรวจวัดปัจจุบัน	
	กิจกรรมก่อสร้างถนน	กิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ	พ.ศ.66	ต.ศ.66
หมู่บ้านร่มไม้	81.0	81.9	57.1-58.2	60.9-62.2
หมู่บ้านชีชากร	81.0	81.9	52.5-54.5	51.6-56.9
วัดบ้านทุ่งน้อย	81.0	81.8	59.1-62.9	60.3-88.0
หมู่บ้านจันทรวงศ์	81.0	81.8	49.6-53.6	56.7-63.4
โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา	63.8	64.6	49.5-53.6	50.3-55.6
โรงเรียนวัดสำนักคร้อ	63.3	-	54.4-68.2	52.0-55.8

ที่มา: * รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560

4) สรุปผลการศึกษา

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในเดือนพฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน รวมทั้งมีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา เมื่อเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าระดับเสียงต่ำกว่าที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ยกเว้น ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณวัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ซึ่งเป็นผลมาจากการใช้เครื่องขยายเสียงเพื่อประชาสัมพันธ์การจัดงานประเพณีตักบาตรเทโวในช่วงวันที่ 29-30 ตุลาคม พ.ศ.2566 จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงต่อชุมชนตลอดแนวเส้นทางโครงการ

5.2.3 ความสั่นสะเทือน

ดำเนินการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งเป็นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของระดับความสั่นสะเทือนตามแนวเส้นทางตัดผ่าน โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากโครงการฯ

1.2) เพื่อคาดการณ์ระดับความสั่นสะเทือนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการฯ

1.3) เพื่อสรุปผลกระทบด้านระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการฯ

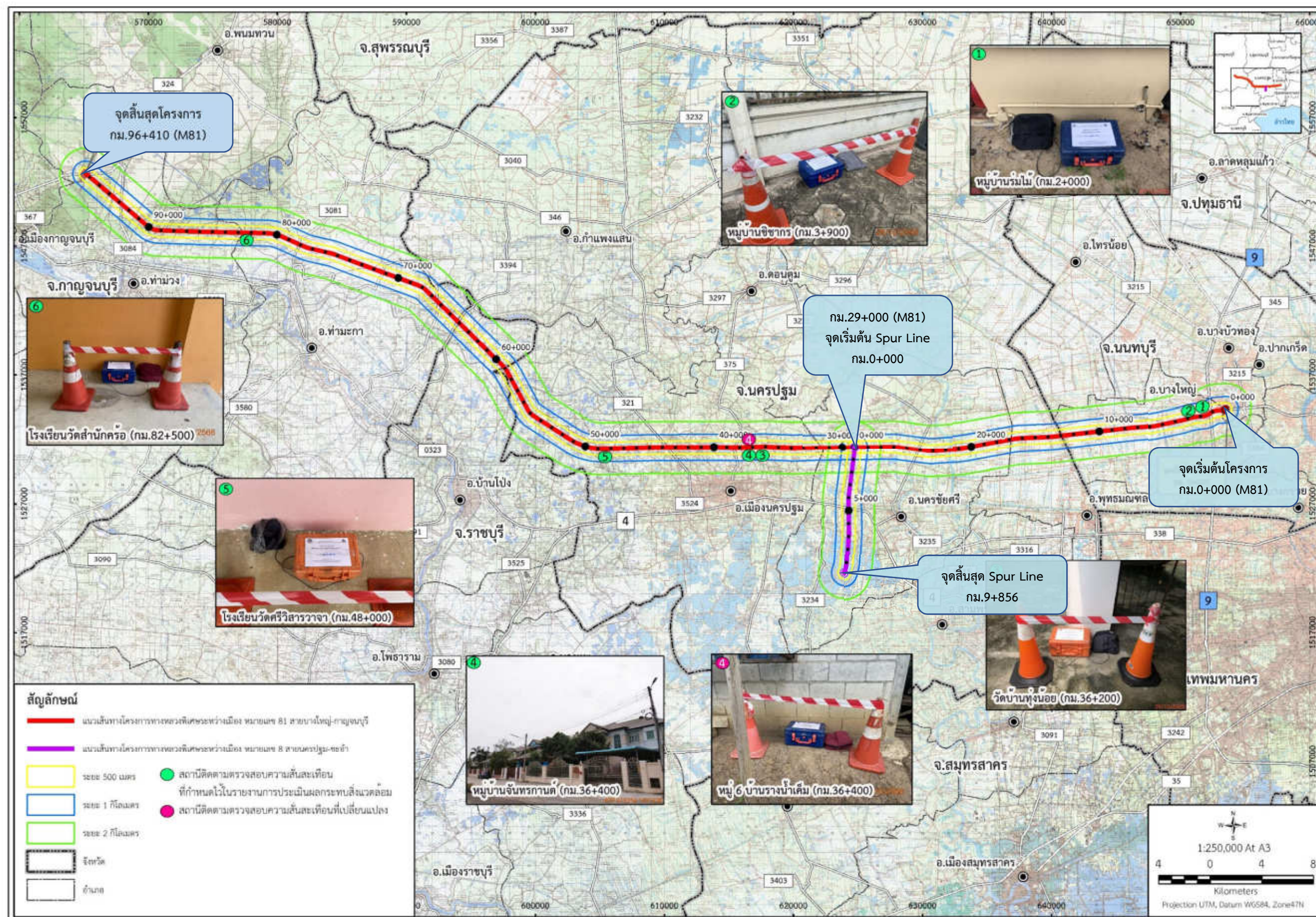
1.4) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการระดับความสั่นสะเทือนที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

2.1) สถานีตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน : ดำเนินการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนตามแนวเส้นทางตัดผ่าน โดยตำแหน่งและจำนวนสถานีตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนจะดำเนินการตามที่ได้กำหนดไว้ใน **รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี** จำนวน 6 สถานี ซึ่งเป็นสถานีเดียวกันกับสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ และระดับเสียง ดังนี้ (รูปที่ 5.2.3-1 และ รูปที่ 5.2.1-2 ถึง รูปที่ 5.2.1-7)

สถานีตรวจวัดความสั่นสะเทือน	ตำแหน่งกิโลเมตร	ระยะห่างจากเขตทาง (เมตร)
หมู่บ้านร่มไม้	กม.2+000	35
หมู่บ้านชีขากร	กม.3+900	35
วัดบ้านทุ่งน้อย	กม.36+200	35
หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม ^{1/}	กม.37+400	35
โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา ^{1/}	กม.48+000	80
โรงเรียนวัดสำนักคร้อ	กม.82+500	280

หมายเหตุ : ^{1/} เดิมรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนที่บริเวณหมู่บ้านจันทรภักดิ์ และวัดศรีวิสารวาจา แต่เนื่องจากการดำเนินการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ไม่สามารถติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน ที่บริเวณหมู่บ้านจันทรภักดิ์ และวัดศรีวิสารวาจาได้ จึงได้มีการเปลี่ยนแปลงสถานีตรวจวัดเป็นชุมชนหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม ซึ่งอยู่ฝั่งตรงข้ามของแนวเส้นทางโครงการ และมีระยะห่างจากเขตทางเท่ากับหมู่บ้านจันทรภักดิ์ (60 เมตร) และเปลี่ยนแปลงสถานีตรวจวัดจากบริเวณวัดศรีวิสารวาจา ซึ่งมีระยะห่างจากเขตทาง 300 เมตร เป็นโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา ซึ่งอยู่ใกล้เคียงกัน และมีระยะห่างจากเขตทาง 330 เมตร โดยได้รับความเห็นชอบในการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจากอธิบดีกรมทางหลวงแล้ว รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก ค



รูปที่ 5.2.3-1 สถานีติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน

2.2) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่องกัน และครอบคลุมช่วงวันธรรมดาและวันหยุดราชการ ตลอดระยะเวลาการศึกษา 720 วัน เป็นเวลา 2 ปี รวมจำนวนการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน 4 ครั้ง โดยในระยะเวลาที่ผ่านมา ได้ดำเนินการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนแล้ว จำนวน 2 ครั้ง (ภาพที่ 5.2.3-1)

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

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ.2566



หมู่บ้านร่มไม้



หมู่บ้านชีชากร



วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย)



หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม



โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา



โรงเรียนวัดสำนักคร้อ

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

ภาพที่ 5.2.3-1 การตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน



หมู่บ้านร่มไม้



หมู่บ้านซิงการ



วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย)



หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม



โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา



โรงเรียนวัดสำนักคร้อ

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ.2566

ภาพที่ 5.2.3-1 การตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน (ต่อ)

2.3) ดัชนีตรวจวัด : ดำเนินการวิเคราะห์และเก็บตัวอย่างตามวิธีมาตรฐานของ ISO (International Standard for Organization) และจะใช้เครื่องวัดแรงสั่นสะเทือน Seismometer วิเคราะห์ด้วยวิธี Ground Vibration Recording ตามมาตรฐานของ ISO มีค่าการตรวจวัดเป็น Peak Particle Velocity (PPV : มีหน่วยเป็น มม./วินาที) และ ความถี่ (Frequency : มีหน่วยเป็น Hz)

2.4) การประเมินผลการศึกษา : การประเมินผลระดับความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้และอาจส่งผลกระทบต่อมนุษย์ โดยเปรียบเทียบกับมาตรฐานความสั่นสะเทือนที่มีต่อมนุษย์และต่อโครงสร้างอาคารของ Whiffin and Leonard และมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ.2553

ตารางที่ 5.23-1 มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร				
อาคารประเภทที่	จุดตรวจวัด	ความถี่ (เฮิรตซ์)	ความเร็วอนุภาคสูงสุดไม่เกิน (มิลลิเมตร/วินาที)	
			ความสั่นสะเทือน กรณีที่ 1	ความสั่นสะเทือน กรณีที่ 2
1	1.1 ฐานราก หรือชั้นล่างของอาคาร	$f \leq 10$	20	-
		$10 < f \leq 50$	$0.5 f + 15$	
		$50 < f \leq 100$	$0.2 f + 30$	
		$f > 100$	50	
	1.2 ชั้นบนสุดของอาคาร	ทุกความถี่	40*	10*
	1.3 พื้นอาคารในแต่ละชั้น	ทุกความถี่	20**	10**
2	2.1 ฐานราก หรือชั้นล่างของอาคาร	$f \leq 10$	5	-
		$10 < f \leq 50$	$0.25 f + 2.5$	
		$50 < f \leq 100$	$0.1 f + 10$	
		$f > 100$	20	
	2.2 ชั้นบนสุดของอาคาร	ทุกความถี่	15*	5*
	2.3 พื้นอาคารในแต่ละชั้น	ทุกความถี่	20**	10**
3	3.1 ฐานราก หรือชั้นล่างของอาคาร	$f \leq 10$	3	-
		$10 < f \leq 50$	$0.125 f + 1.75$	
		$50 < f \leq 100$	$0.04 f + 6$	
		$f > 100$	10	
	3.2 ชั้นบนสุดของอาคาร	ทุกความถี่	8*	2.5*
	3.3 พื้นอาคารในแต่ละชั้น	ทุกความถี่	20**	10**

ที่มา : ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ.2553 เรื่อง มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

หมายเหตุ : f หมายถึง ความถี่ของความสั่นสะเทือน ณ เวลาที่มีความเร็วอนุภาคสูงสุด มีหน่วยเป็น เฮิรตซ์

* หมายถึง กำหนดมาตรฐานไว้เฉพาะค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในแกนอน

** หมายถึง กำหนดมาตรฐานไว้เฉพาะค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในแกนตั้ง

อาคารประเภทที่ 1 หมายถึง โรงงาน อาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงาน อาคารคลังสินค้า อาคารพิเศษ อาคารขนาดใหญ่ หรืออาคารอื่นใดที่มีการใช้ประโยชน์เพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น

อาคารประเภทที่ 2 หมายถึง อาคารอยู่อาศัย อาคารอยู่อาศัยรวม ห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว บ้านแฝด อาคารชุด หอพัก อาคารที่ใช้เป็นสถานพยาบาลและโรงพยาบาล อาคารที่ใช้ประโยชน์เพื่อเป็นสถานศึกษา เพื่อกิจกรรมทางศาสนา หรืออาคารอื่นใดที่มีการใช้ประโยชน์เพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น

อาคารประเภทที่ 3 หมายถึง โบราณสถาน หรือสิ่งปลูกสร้างที่มีลักษณะอื่นใดที่มีลักษณะไม่มั่นคงแข็งแรง แต่มีคุณค่าทางวัฒนธรรม

ตารางที่ 5.2.3-2		
เกณฑ์เสนอแนะของ Whiffin and Leonard เรื่อง ผลกระทบเนื่องจากความสั่นสะเทือน ที่มีต่อมนุษย์และอาคารสิ่งปลูกสร้าง		
ความเร็วอนุภาคสูงสุด	ผลกระทบต่อมนุษย์	ผลกระทบต่อโครงสร้างอาคาร
0-0.15 มม./วินาที (0-0.006 นิ้ว/วินาที)	ไม่สามารถรับรู้ความรู้สึกได้	ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท
0.15-0.30 มม./วินาที (0.006-0.012 นิ้ว/วินาที)	ระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้	ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท
2.0 มม./วินาที (0.079 นิ้ว/วินาที)	รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน	ระดับที่สูงขึ้นของความสั่นสะเทือนจะส่งผลกระทบต่อการทำลายหรือสร้างความเสียหายต่อโบราณสถาน
2.5 มม./วินาที (0.098 นิ้ว/วินาที)	ถ้าความสั่นสะเทือนเป็นไปอย่างต่อเนื่องจะสร้างความรู้สึกรำคาญ	ไม่เสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับอาคารทั่วไป หรือโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม
5 มม./วินาที (0.197 นิ้ว/วินาที)	ความสั่นสะเทือนรบกวนต่อคนที่อาศัยอยู่ในอาคาร (สอดคล้องกับระดับที่ส่งผลกระทบต่อคนที่อยู่บนสะพาน และได้รับในช่วงเวลาสั้นๆ)	ระดับที่จะส่งผลทำให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม บ้านเรือนทั่วไปที่มีผนัง และเพดานเป็นแบบ Plaster (ส่วนผสมที่มีปูน หินทราย น้ำ และ ใยต่าง ๆ) ในกรณีที่เป็นผนัง/ฝ้าเพดาน แบบยึดหยุ่นจะได้รับความเสียหายเล็กน้อย
10-15 มม./วินาที (0.394-0.591 นิ้ว/วินาที)	คนจะรู้สึกไม่พอใจ ถ้าเกิดแรงสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่อง และคนที่เดินบนสะพานจะไม่สามารถยอมรับได้	ระดับความสั่นสะเทือนที่สูงกว่าการจราจรปกติ ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างทางสถาปัตยกรรมและสร้างความเสียหายต่อโครงสร้างบ้างเล็กน้อย

ที่มา : Whiffin, A.C., and Leonard, D.R., A Survey of Traffic Induced Vibration, Eng., 1971.

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1.1) รายงานขั้นสุดท้าย งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง พ.ศ. 2541 โดยบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด, บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง จำกัด ได้ดำเนินการตรวจสอบค่าความสั่นสะเทือนระหว่างวันที่ 10-14 มกราคม พ.ศ. 2539 จำนวน 4 สถานี ได้แก่ โรงเรียนลาดตะคาน โรงเรียนวัดพุทธธรรมรังสี โรงเรียนบ้านนาสร้าง และโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา โดยมีดัชนีที่ตรวจวัดคือ ความเร็วและความถี่ พบว่า ความเร็วของอนุภาคสูงสุด มีค่าระหว่าง 1.133-2.401 (mm/s) ส่วนค่าความถี่สูงสุด มีค่าระหว่าง 5-65 (Hz) ซึ่งทุกสถานีตรวจวัดมีค่าความสั่นสะเทือนเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

3.1.2) รายงานขั้นสุดท้าย การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายงานหลัก การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย อ.บ้านโป่ง-กาญจนบุรี พ.ศ. 2546 โดยบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด, บริษัท สินธูมอนเซลล์ คอนซัลแต้นท์ส จำกัด, บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ได้ดำเนินการตรวจสอบค่าความสั่นสะเทือนระหว่างวันที่ 19-21 เมษายน พ.ศ. 2544 จำนวน 3 สถานี ได้แก่ โรงเรียนวัดเขาสะพายแรง โรงเรียนวัดสำนักคร้อ และโรงเรียนบ้านห้วยตลุง โดยมีดัชนีที่ตรวจวัดคือ ความเร็วและความถี่ พบว่า ความเร็วของอนุภาคค่าสูงสุด มีค่าระหว่าง 0.381-0.825 (mm/s) ส่วนค่าความถี่สูงสุด มีค่าระหว่าง 19.0-73.1 (Hz) ซึ่งทุกสถานีตรวจวัดมีค่าความสั่นสะเทือนเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

3.1.3) รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี พ.ศ.2560 โดยบริษัท ธรรมชาติ คอนสตรัคชั่น จำกัด ได้ดำเนินการตรวจสอบค่าความสั่นสะเทือนระหว่างวันที่ 22-27 มกราคม พ.ศ. 2559 จำนวน 3 สถานี ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหว ได้แก่ หมู่บ้านร่มไม้ วัดบ้านทุ่งน้อย และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ โดยมีดัชนีที่ตรวจวัด คือ ความเร็วและความถี่ พบว่า ความเร็วของอนุภาคสูงสุด มีค่าระหว่าง 0.111-0.889 (mm/s) ส่วนค่าความถี่สูงสุด มีค่าอยู่ที่ >100 (Hz) ซึ่งทุกสถานีตรวจวัดมีค่าความสั่นสะเทือนเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

ผลการคาดการณ์ความสั่นสะเทือนในระยะก่อสร้าง พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างถนน มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนสูงสุด คือ การบดอัดถนนจากอุปกรณ์ลูกกลิ้งสั่นบนพื้น และกิจกรรมการยกขนขนาดใหญ่ ส่วนกิจกรรมการก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนสูงสุด คือ การตอกเสาเข็ม ซึ่งมีความเร็วอนุภาคสูงสุดระหว่าง 0.5421-3.9183 (mm/s) ซึ่งพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมทั้งหมดจะอยู่ในระดับที่ไม่สามารถรับรู้ได้ถึงระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ และไม่มีผลกระทบใดๆ ต่ออาคารเก่าแก่ ดังนั้น คาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากไม่ก่อให้เกิดความอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนใกล้เคียง แต่อาจก่อให้เกิดความรู้สึกรำคาญบ้างเล็กน้อยเท่านั้น มีรายละเอียดดัง (ตารางที่ 5.2.3-3)

ตารางที่ 5.2.3-3		
ผลคาดการณ์ความสั่นสะเทือน ในระยะก่อสร้าง		
พื้นที่อ่อนไหว	ความเร็วอนุภาคสูงสุด (mm/s)	
	กิจกรรมก่อสร้างถนน	กิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ
หมู่บ้านร่มไม้	0.5421	3.9183
หมู่บ้านชีชากร	0.5421	3.9183
วัดบ้านทุ่งน้อย	0.5421	3.9183
หมู่บ้านจันทรวงศ์	0.5421	3.9183
โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา	0.0253	0.0243
โรงเรียนวัดสำนักคร้อ	0.0240	-

ที่มา : รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ. 2560

3.2) ผลการพบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

3.2.1) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1) พ.ศ.2561 โดยบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนสตรัคชั่น จำกัด จำนวน 4 ครั้ง ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2560 (ฤดูแล้ง), กันยายน พ.ศ.2560 (ฤดูฝน), เมษายน พ.ศ.2561 (ฤดูแล้ง) และกรกฎาคม พ.ศ.2561 (ฤดูฝน) จำนวน 6 สถานี ได้แก่ หมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชีชากร วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านจันทรวงศ์ โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ผลการตรวจความสั่นสะเทือน พบว่า ความเร็วของอนุภาคสูงสุด มีค่าระหว่าง 0.899-1.530 (mm/s) ส่วนค่าความถี่สูงสุด มีค่าระหว่าง 1.4-85.3 (Hz) ซึ่งทุกสถานีตรวจวัดมีค่าความสั่นสะเทือนเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด (ตารางที่ 5.2.3-4)

3.2.2) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2) พ.ศ.2563 โดยบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนสตรัคชั่น จำกัด จำนวน 4 ครั้ง ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2562 (ฤดูฝน), ธันวาคม พ.ศ.2562 (ฤดูแล้ง), มิถุนายน พ.ศ. 2563 (ฤดูฝน) และพฤศจิกายน พ.ศ.2563 (ฤดูแล้ง) จำนวน 6 สถานี ได้แก่ หมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชีชากร วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านจันทรวงศ์ โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ผลการตรวจความสั่นสะเทือน พบว่า ความเร็วของอนุภาคสูงสุด มีค่าระหว่าง 0.733-3.800 (mm/s) ส่วนค่าความถี่สูงสุด มีค่าระหว่าง 4.4-64.0 (Hz) ซึ่งทุกสถานีตรวจวัดมีค่าความสั่นสะเทือนเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด (ตารางที่ 5.2.3-4)

ตารางที่ 5.2.3-4 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ในระยะที่ผ่านมา				
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (มิลลิเมตร/วินาที)	ความถี่สูงสุด (เฮิรตซ์)	
1. หมู่บ้านร่มไม้ (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	0.889	>100	อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท ตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard แต่ยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ.2553
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	1.060	85.3	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.481	2.5	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	1.170	14.2	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.694	34.1	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	1.580	10.0	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	1.800	4.4	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.166	4.5	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	1.840	4.1	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.993	4.0	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.891	4.0	

ที่มา : ¹ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ. 2560

² รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ. 2561

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ. 2565

หมายเหตุ : N/A เกิดความถี่คลื่นไม่ต่อเนื่อง

ตารางที่ 5.2.3-4 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)				
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (มิลลิเมตร/วินาที)	ความถี่สูงสุด (เฮิรตซ์)	
2. หมู่บ้านชิชากร (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	*	*	อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท ตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard แต่ยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ.2553
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	1.510	17.1	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.386	N/A	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	0.363	6.3	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	1.155	62.2	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	1.390	3.7	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	1.770	5.5	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	1.760	3.8	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	1.580	5.8	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	1.540	3.7	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	1.410	4.1	

ที่มา : ¹ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ. 2560

² รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ. 2561

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ. 2565

หมายเหตุ : N/A เกิดความถี่คลื่นไม่ต่อเนื่อง * ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.3-4 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)				
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (มิลลิเมตร/วินาที)	ความถี่สูงสุด (เฮิรตซ์)	
3. วัดบ้านทุ่งน้อย (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	0.476	>100	อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท ตามเกณฑ์ ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard แต่ยังไม่ก่อให้เกิด ผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ.2553 ยกเว้น ผลการตรวจวัดในเดือน มิถุนายน พ.ศ.2563 มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มีความรู้สึกรำคาญ ตามมาตรฐานกำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิด อันตรายต่อสุขภาพของประชาชนและการรับรู้
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	1.530	2.9	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.284	2.8	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	0.709	3.5	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.370	85.3	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	3.800	7.1	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.599	10.9	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.473	4.2	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	0.181	4.2	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.173	4.9	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.244	4.0	

ที่มา : ¹ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ. 2560

² รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ. 2561

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ. 2565

หมายเหตุ : N/A เกิดความถี่คลื่นไม่ต่อเนื่อง

ตารางที่ 5.2.3-4				
ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)				
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (มิลลิเมตร/วินาที)	ความถี่สูงสุด (เฮิรตซ์)	
4. หมู่บ้านจันทรคันต์ (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	*	*	อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท ตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard แต่ยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ.2553
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	0.441	4.3	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	1.170	56.9	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	0.323	42.7	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.457	20.5	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	1.580	N/A	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.370	13.8	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.765	5.5	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	1.103	3.6	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.370	56.9	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.292	16.5	

ที่มา : ¹ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ. 2560

² รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ. 2561

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ. 2565

หมายเหตุ : N/A เกิดความถี่คลื่นไม่ต่อเนื่อง

* ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.3-4 ผลการตรวจวัดความล้นสะเทือน ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)				
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (มิลลิเมตร/วินาที)	ความถี่สูงสุด (เฮิรตซ์)	
5. โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา (EIA)	มกราคม พ.ศ.2539 ^A	1.446	10.0	อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท ตามเกณฑ์ ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard แต่ยังไม่ก่อให้เกิด ผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ.2553
	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	*	*	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	0.859	18.3	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	1.290	4.2	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	<0.340	N/A	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.465	4.5	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	0.229	1.7	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.733	64.0	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.292	6.6	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	0.284	10.8	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.197	7.4	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.197	19.2	

ที่มา : ^A งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง, พ.ศ. 2541

¹ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ. 2560

² รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ. 2561

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ. 2565

หมายเหตุ : N/A เกิดความถี่คลื่นไม่ต่อเนื่อง * ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.3-4 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)				
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (มิลลิเมตร/วินาที)	ความถี่สูงสุด (เฮิรตซ์)	
6. โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	0.714	>100	อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท ตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard แต่ยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ.2553
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	0.804	3.6	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.981	1.4	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	1.500	18.3	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.772	8.9	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	0.252	1.4	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.418	36.6	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	<0.200	N/A	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	0.126	9.2	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.299	11.8	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.284	8.2	

ที่มา : ¹ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ. 2560

² รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ. 2561

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ. 2565

หมายเหตุ : N/A เกิดความถี่คลื่นไม่ต่อเนื่อง

3.2.3) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) พ.ศ.2565 โดยบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด จำนวน 4 ครั้ง ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564 (ฤดูฝน), ธันวาคม พ.ศ.2564 (ฤดูแล้ง), กรกฎาคม พ.ศ.2565 (ฤดูฝน) และพฤศจิกายน พ.ศ.2565 (ฤดูแล้ง) จำนวน 6 สถานี ได้แก่ หมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชีขากร วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านจันทรวงศ์ โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน พบว่า ความเร็วของอนุภาคสูงสุด มีค่าระหว่าง 0.292-1.840 (mm/s) ส่วนค่าความถี่สูงสุด มีค่าระหว่าง 3.6-11.8 (Hz) ซึ่งทุกสถานีตรวจวัดมีค่าความสั่นสะเทือนเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

3.3) ผลการดำเนินการในปัจจุบัน

ผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนในปัจจุบัน (พฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566) มีรายละเอียด ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.3-5 และ รูปที่ 5.2.3-2 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงไว้ในภาคผนวก ก)

3.3.1) ครั้งที่ 1 ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 24-28 พฤษภาคม พ.ศ.2566 มีรายละเอียดแยกรายสถานี ดังนี้

หมู่บ้านร่มไม้ : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 และ ตอน 2 ซึ่งอยู่ระหว่างการติดตั้งโครงสร้างทางแยกต่างระดับบางใหญ่ และการปูผิวแอสฟัลต์บนทางยกระดับ ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ โดยผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน พบค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ.2566 เวลา 16.58 น. มีค่าเท่ากับ 0.646 mm/s และมีความถี่เท่ากับ 13.1 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ จนถึงรู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

หมู่บ้านชีขากร : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 2 และพื้นที่ด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ ซึ่งอยู่ระหว่างการปูผิวแอสฟัลต์บนทางยกระดับ การปรับถม บดอัดหน้าดิน และตอกเสาเข็ม เพื่อก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ โดยผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน พบค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ.2566 เวลา 08.49 น. มีค่าเท่ากับ 1.237 mm/s และมีความถี่เท่ากับ 4.4 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ จนถึงรู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 ซึ่งดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน พบค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ.2566 เวลา 12.03 น. มีค่าเท่ากับ 0.142 mm/s และมีความถี่เท่ากับ 2.9 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์ไม่สามารถรับรู้ได้ และไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 และพื้นที่ก่อสร้างด้านนครปฐมฝั่งตะวันออก ซึ่งอยู่ระหว่างการขุดผิวแอสฟัลท์ บริเวณทางแยกต่างระดับ นครปฐมฝั่งตะวันออก การปรับถม บดอัดหน้าดิน และตอกเสาเข็ม เพื่อก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก โดยผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน พบค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 24 พฤษภาคม พ.ศ.2566 เวลา 14.28 น. มีค่าเท่ากับ 0.465 mm/s และมีความถี่มากกว่า 100 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ จนถึงรู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงข่าย/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

โรงเรียนวัดศรีวาริน : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 14 ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน พบค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 24 พฤษภาคม พ.ศ.2566 เวลา 17.48 น. มีค่าเท่ากับ 1.781 mm/s และมีความถี่เท่ากับ 1.5 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ จนถึงรู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงข่าย/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 21 ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน พบค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 26 พฤษภาคม พ.ศ.2566 เวลา 12.03 น. มีค่าเท่ากับ 0.835 mm/s และมีความถี่เท่ากับ 46.6 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ จนถึงรู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงข่าย/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

3.3.2) ครั้งที่ 2 ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ.2566 มีรายละเอียดแยกรายสถานี ดังนี้

หมู่บ้านร่มไม้ : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 และ ตอน 2 ซึ่งอยู่ระหว่างงานผิวทางและชั้นทาง บนช่วงทางต่างระดับ โดยผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน พบค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 30 ตุลาคม พ.ศ.2566 เวลา 09.19 น. มีค่าเท่ากับ 0.434 mm/s และมีความถี่เท่ากับ 56.9 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ จนถึงรู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงข่าย/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

หมู่บ้านซิก้า : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 2 และพื้นที่ด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ ซึ่งอยู่ระหว่างการเทพื้นคอนกรีต เพื่อก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ โดยผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน พบค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 27 ตุลาคม พ.ศ.2566 เวลา 10.48 น. มีค่าเท่ากับ 0.883 mm/s และมีความถี่เท่ากับ 3.7 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ จนถึงรู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงข่าย/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 ซึ่งได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน พบค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 30 ตุลาคม พ.ศ.2566 เวลา 13.43 น. มีค่าเท่ากับ 0.497 mm/s และมีความถี่เท่ากับ 85.3 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ จนถึงรู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 และพื้นที่ก่อสร้างด้านนครปฐมฝั่งตะวันออก ซึ่งกิจกรรมก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก โดยผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน พบค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 27 ตุลาคม พ.ศ.2566 เวลา 12.01 น. มีค่าเท่ากับ 0.449 mm/s และมีความถี่เท่ากับ 25.6 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ จนถึงรู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 14 ซึ่งได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน พบค่าความเร็วอนุภาค สูงสุด ในวันที่ 28 ตุลาคม พ.ศ.2566 เวลา 11.00 น. มีค่าเท่ากับ 0.497 mm/s และมีความถี่เท่ากับ 56.9 Hz เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ จนถึงรู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : เป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 21 ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน พบค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในวันที่ 30 ตุลาคม พ.ศ.2566 เวลา 14.26 น. มีค่าเท่ากับ 0.126 mm/s และไม่สามารถตรวจวัดค่าความถี่ได้ เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์ไม่สามารถรับรู้ได้ และไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

ตารางที่ 5.2.3-5 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน					
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		มาตรฐาน (mm/s) ⁵	การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (มิลลิเมตร/วินาที)	ความถี่สูงสุด (เฮิรตซ์)		
1. หมู่บ้านร่มไม้ (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	0.889	>100	20.0	อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ จนถึงรู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	5.0	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	5.0	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	1.060	85.3	18.53	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.481	2.5	5.0	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	1.170	14.2	6.05	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.694	34.1	11.025	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	1.580	10.0	5.0	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	1.800	4.4	5.0	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.166	4.5	5.0	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	1.840	4.1	5.0	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.993	4.0	5.0	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.891	4.0	5.0	
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	0.646	13.1	5.775	
	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.434	56.9	15.69	

ที่มา : ¹ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ. 2560

² รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ. 2561

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ. 2565

⁵ มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารประเภทที่ 2 (อาคารอยู่อาศัย ห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว บ้านแฝด สถานพยาบาล)

หมายเหตุ : N/A เกิดความถี่คลื่นไม่ต่อเนื่อง

ตารางที่ 5.2.3-5 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน (ต่อ)					
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		มาตรฐาน (mm/s) ⁵	การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (มิลลิเมตร/วินาที)	ความถี่สูงสุด (เฮิรตซ์)		
2. หมู่บ้านชีขากร (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	*	*	*	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	5.0	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	5.0	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	1.510	17.1	6.775	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.386	N/A	5.0	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	0.363	6.3	5.0	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	1.155	62.2	16.22	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	1.390	3.7	5.0	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	1.770	5.5	5.0	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	1.760	3.8	5.0	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	1.580	5.8	5.0	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	1.540	3.7	5.0	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	1.410	4.1	5.0	
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	1.237	4.4	5.0	อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ จนถึงรู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553
	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.883	3.7	5.0	

ที่มา : ¹ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ. 2560

² รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ. 2561

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ. 2565

⁵ มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารประเภทที่ 2 (อาคารอยู่อาศัย ห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว บ้านแฝด สถานพยาบาล)

หมายเหตุ : N/A เกิดความถี่คลื่นไม่ต่อเนื่อง * ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.3-5					
เปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน (ต่อ)					
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		มาตรฐาน (mm/s) ⁵	การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (มิลลิเมตร/วินาที)	ความถี่สูงสุด (เฮิรตซ์)		
3. วัดบ้านทุ่งน้อย (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	0.476	>100	20.0	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	5.0	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	5.0	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	1.530	2.9	5.0	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.284	2.8	5.0	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	0.709	3.5	5.0	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.370	85.3	18.53	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	3.800	7.1	5.0	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.599	10.9	5.225	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.473	4.2	5.0	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	0.181	4.2	5.0	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.173	4.9	5.0	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.244	4.0	5.0	
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	0.142	2.9	5.0	
	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.497	85.3	18.53	

ที่มา : ¹ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ. 2560

² รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ. 2561

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ. 2565

⁵ มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารประเภทที่ 2 (อาคารอยู่อาศัย ห้างสรรพสินค้า โรงงาน บ้านแถว บ้านแฝด สถานพยาบาล)

หมายเหตุ : N/A เกิดความถี่สั่นไม่ต่อเนื่อง

ตารางที่ 5.2.3-5 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน (ต่อ)					
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		มาตรฐาน (mm/s) ⁵	การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (มิลลิเมตร/วินาที)	ความถี่สูงสุด (เฮิรตซ์)		
4. หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	*	*	*	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	5.0	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	5.0	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	0.441	4.3	5.0	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	1.170	56.9	15.69	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	0.323	42.7	13.175	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.457	20.5	7.625	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	1.580	N/A	5.0	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.370	13.8	5.95	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.765	5.5	5.0	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	1.103	3.6	5.0	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.370	56.9	15.69	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.292	16.5	6.625	
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	0.465	>100	20.0	อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ จนถึงรู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553
	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.449	25.6	8.9	

ที่มา : ¹ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ. 2560

² รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ. 2561

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ. 2565

⁵ มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารประเภทที่ 2 (อาคารอยู่อาศัย ห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว บ้านแฝด สถานพยาบาล)

หมายเหตุ : N/A เกิดความถี่คลื่นไม่ต่อเนื่อง * ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.3-5 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน (ต่อ)					
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		มาตรฐาน (mm/s) ⁵	การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (มิลลิเมตร/วินาที)	ความถี่สูงสุด (เฮิรตซ์)		
5. โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา (EIA)	มกราคม พ.ศ.2539 ^A	1.446	10.0	5.0	
	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	*	*	*	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	5.0	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	5.0	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	0.859	18.3	7.075	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	1.290	4.2	5.0	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	<0.340	N/A	5.0	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.465	4.5	5.0	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	0.229	1.7	5.0	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.733	64.0	16.4	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	0.292	6.6	5.0	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	0.284	10.8	5.2	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.197	7.4	5.0	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.197	19.2	7.3	
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	1.781	1.5	5.0	
	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.497	56.9	15.69	

ที่มา : ^A งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง, พ.ศ. 2541

¹ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ. 2560

² รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ. 2561

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ. 2565

⁵ มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารประเภทที่ 2 (อาคารอยู่อาศัย ห้างแถว ตึกแถว บ้านแถว บ้านแฝด สถานพยาบาล)

หมายเหตุ : N/A เกิดความถี่คลื่นไม่ต่อเนื่อง * ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.3-5 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน (ต่อ)					
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		มาตรฐาน (mm/s) ⁵	การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
		ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (มิลลิเมตร/วินาที)	ความถี่สูงสุด (เฮิรตซ์)		
6. โรงเรียนวัดสำนักคร้อ (EIA)	มกราคม พ.ศ.2559 ¹	0.714	>100	20.0	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 1)	มีนาคม พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	5.0	
	กันยายน พ.ศ.2560 ²	<0.127	N/A	5.0	
	เมษายน พ.ศ.2561 ²	0.804	3.6	5.0	
	กรกฎาคม พ.ศ.2561 ²	0.981	1.4	5.0	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 2)	มิถุนายน พ.ศ.2562 ³	1.500	18.3	7.075	
	ธันวาคม พ.ศ.2562 ³	0.772	8.9	5.0	
	มิถุนายน พ.ศ.2563 ³	0.252	1.4	5.0	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2563 ³	0.418	36.6	11.65	
ระยะก่อสร้าง (ระยะที่ 3)	มิถุนายน พ.ศ.2564 ⁴	<0.200	N/A	5.0	
	ธันวาคม พ.ศ.2564 ⁴	0.126	9.2	5.0	
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ⁴	0.299	11.8	5.45	
	พฤศจิกายน พ.ศ.2565 ⁴	0.284	8.2	5.0	
ระยะก่อสร้าง (ปัจจุบัน)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	0.835	46.6	14.15	
	ตุลาคม พ.ศ.2566	0.126	N/A	5.0	

ที่มา : ¹ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ. 2560

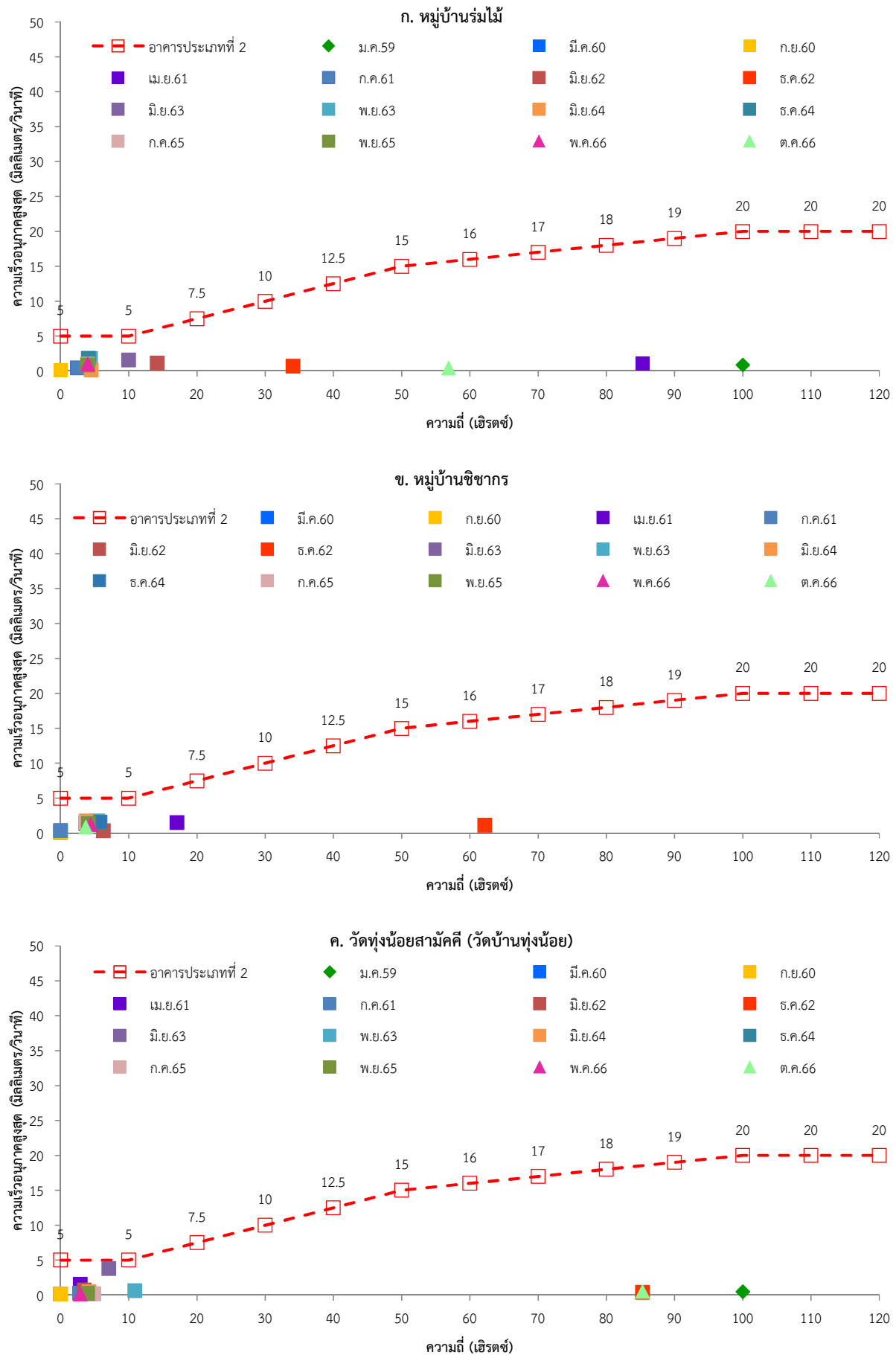
² รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ. 2561

³ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563

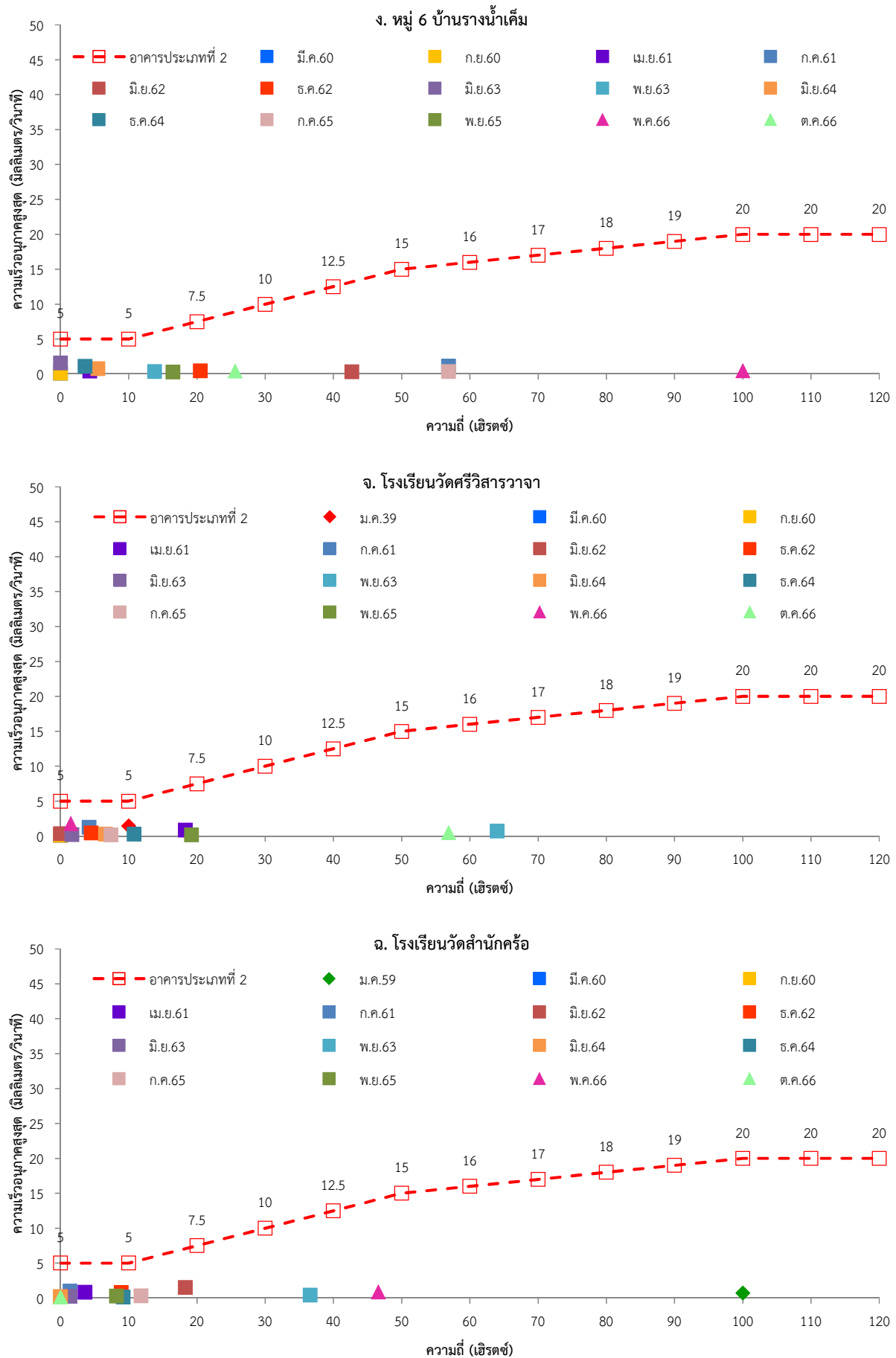
⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ. 2565

⁵ มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารประเภทที่ 2 (อาคารอยู่อาศัย ห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว บ้านแฝด สถานพยาบาล)

หมายเหตุ : N/A เกิดความถี่คลื่นไม่ต่อเนื่อง



รูปที่ 5.2.3-2 ผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน



รูปที่ 5.2.3-2 ผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน (ต่อ)

3.4 การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.4.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนในปัจจุบัน (พฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566) กับผลการตรวจวัดระดับเสียงขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2539 และ มกราคม พ.ศ.2559) และผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560-พฤศจิกายน พ.ศ.2565) มีรายละเอียดแยกรายสถานีดังนี้

หมู่บ้านร่มไม้ : ผลการตรวจวัดปัจจุบันมีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้ ยังอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภทตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

หมู่บ้านซิกเกอร์ : ผลการตรวจวัดปัจจุบันมีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้ ยังอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภทตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) : ผลการตรวจวัดปัจจุบันมีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้ ยังอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภทตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม : ผลการตรวจวัดปัจจุบันมีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้ ยังอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภทตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา : ผลการตรวจวัดปัจจุบันมีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้ ยังอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภทตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : ผลการตรวจวัดปัจจุบันมีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการตรวจวัดในระยะก่อสร้างที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้ ยังอยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภทตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตาม

มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

3.4.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการเปรียบเทียบความสั่นสะเทือนในระยะก่อสร้างปัจจุบัน (พฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566) กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดแยกรายสถานี ได้ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.3-4)

หมู่บ้านร่มไม้ : ซึ่งเป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 และ ตอน 2 เมื่อพิจารณาจากผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ในระยะก่อสร้าง จะมีค่าความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างถนน เท่ากับ 0.5421 mm/s และค่าความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ เท่ากับ 3.9183 mm/s ซึ่งมีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่ไม่สามารถรับรู้ได้ถึงระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ และไม่มีผลกระทบใดๆ ต่ออาคารเก่าแก่ เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2566 ซึ่งอยู่ระหว่างการติดตั้งโครงสร้างทางแยกต่างระดับบางใหญ่ และการปูผิวแอสฟัลต์บนทางยกระดับ ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ พบว่า มีค่าระดับความสั่นสะเทือนสูงสุดเท่ากับ 0.646 mm/s ส่วนผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ซึ่งอยู่ระหว่างงานผิวทางและชั้นทาง พบว่า มีค่าระดับความสั่นสะเทือนสูงสุดเท่ากับ 0.434 mm/s ซึ่งผลการตรวจวัดทั้ง 2 ครั้ง มีค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่มนุษย์สามารถรับรู้ ถึงระดับที่รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภทตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 ซึ่งสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

หมู่บ้านชีขาร : ซึ่งเป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 2 และ พื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ เมื่อพิจารณาจากผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ในระยะก่อสร้าง จะมีค่าความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างถนน เท่ากับ 0.5421 mm/s และค่าความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ เท่ากับ 3.9183 mm/s ซึ่งมีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่ไม่สามารถรับรู้ได้ถึงระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ และไม่มีผลกระทบใดๆ ต่ออาคารเก่าแก่ เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ซึ่งอยู่ระหว่างการปูผิวแอสฟัลต์บนทางยกระดับ การปรับถม บดอัดหน้าดิน และตอกเสาเข็ม เพื่อก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ พบว่า มีค่าระดับความสั่นสะเทือนสูงสุดเท่ากับ 1.237 mm/s ส่วนผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ซึ่งอยู่ระหว่างการเทพื้นคอนกรีต เพื่อก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ พบว่า มีค่าระดับความสั่นสะเทือนสูงสุดเท่ากับ 0.883 mm/s ซึ่งผลการตรวจวัดทั้ง 2 ครั้ง มีค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่มนุษย์สามารถรับรู้ ถึงระดับที่รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภทตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 ซึ่งสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

วัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) : ซึ่งเป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 เมื่อพิจารณาจากผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ในระยะก่อสร้าง จะมีค่าความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างถนน เท่ากับ 0.5421 mm/s และค่าความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ เท่ากับ 3.9183 mm/s ซึ่งมีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่ไม่สามารถรับรู้ได้ถึงระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ และไม่มีผลกระทบใดๆ ต่ออาคารเก่าแก่ เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างในปัจจุบัน (เดือนพฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566) พบว่า ได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยมีค่าระดับความสั่นสะเทือนสูงสุดเท่ากับ 0.142 mm/s และ 0.497 mm/s ตามลำดับ ซึ่งผลการตรวจวัดทั้ง 2 ครั้ง มีค่าระดับความ

สันตะเทือนอยู่ในระดับที่บุคคลไม่สามารถรับรู้ได้ จนถึงระดับเป็นไปได้ที่จะรับรู้ รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภทตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสันตะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 ซึ่งสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม : ซึ่งเป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 11 และพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐม ฝั่งตะวันออกเมื่อพิจารณาจากผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ในระยะก่อสร้าง จะมีค่าความสันตะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างถนน เท่ากับ 0.5421 mm/s และค่าความสันตะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ เท่ากับ 3.9183 mm/s ซึ่งมีค่าความสันตะเทือนอยู่ในระดับที่ไม่สามารถรับรู้ได้ถึงระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ และไม่มีผลกระทบใดๆ ต่ออาคารเก่าแก่ เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ซึ่งอยู่ระหว่างการปูผิวแอสฟัลท์ บริเวณทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันออก การปรับถม บดอัดหน้าดิน และตอกเสาเข็ม เพื่อก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก พบว่า มีค่าระดับความสันตะเทือนสูงสุดเท่ากับ 0.465 mm/s ส่วนผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก พบว่า มีค่าระดับความสันตะเทือนสูงสุดเท่ากับ 0.449 mm/s ซึ่งผลการตรวจวัดทั้ง 2 ครั้ง มีค่าระดับความสันตะเทือนอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่มนุษย์สามารถรับรู้ ถึงระดับที่รู้สึกได้ถึงความสันตะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภทตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสันตะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 ซึ่งสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา : ซึ่งเป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 14 เมื่อพิจารณาจากผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ในระยะก่อสร้าง จะมีค่าความสันตะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างถนน เท่ากับ 0.0253 mm/s และค่าความสันตะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ เท่ากับ 0.0243 mm/s ซึ่งมีค่าความสันตะเทือนอยู่ในระดับที่ไม่สามารถรับรู้ได้ถึงระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ และไม่มีผลกระทบใดๆ ต่ออาคารเก่าแก่ เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างในปัจจุบัน (เดือนพฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566) พบว่า ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ พบว่า มีค่าระดับความสันตะเทือนสูงสุดเท่ากับ 1.781 mm/s และ 0.497 mm/s ซึ่งผลการตรวจวัดทั้ง 2 ครั้ง มีค่าระดับความสันตะเทือนอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่มนุษย์สามารถรับรู้ ถึงระดับที่รู้สึกได้ถึงความสันตะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภทตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสันตะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 ซึ่งสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : ซึ่งเป็นสถานีตรวจวัดที่เป็นตัวแทนของการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 21 เมื่อพิจารณาจากผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ในระยะก่อสร้าง จะมีค่าความสันตะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างถนน เท่ากับ 0.0240 mm/s ซึ่งมีค่าความสันตะเทือนอยู่ในระดับที่ไม่สามารถรับรู้ได้ และไม่มีผลกระทบใดๆ ต่ออาคารเก่าแก่ เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างในปัจจุบัน (เดือนพฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566) พบว่า ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ พบว่า มีค่าระดับความสันตะเทือนสูงสุดเท่ากับ 0.835 mm/s และ 0.126 mm/s ซึ่งผลการตรวจวัดทั้ง 2 ครั้ง มีค่าระดับความสันตะเทือนอยู่ในระดับที่บุคคลไม่สามารถรับรู้ได้ จนถึงระดับเป็นไปได้ที่จะรับรู้ แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภทตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสันตะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 ซึ่งสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 5.2.3-6				
การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในปัจจุบันกับผลคาดการณ์ระดับความสั่นสะเทือน ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม				
พื้นที่อ่อนไหว	ความเร็วอนุภาคสูงสุด (mm/s)			
	ค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม*		ผลการตรวจวัดปัจจุบัน	
	กิจกรรมก่อสร้างถนน	กิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ	พ.ค.66	ต.ค.66
หมู่บ้านร่มไม้	0.5421	3.9183	0.646	0.434
หมู่บ้านชีขากร	0.5421	3.9183	1.237	0.883
วัดบ้านทุ่งน้อย	0.5421	3.9183	0.142	0.497
หมู่บ้านจันทรวงศ์	0.5421	3.9183	0.465	0.449
โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา	0.0253	0.0243	1.781	0.497
โรงเรียนวัดสำนักคร้อ	0.0240	-	0.835	0.126

ที่มา : * รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560

4) สรุปผลการศึกษา

จากการติดตามตรวจสอบค่าความสั่นสะเทือนในปัจจุบัน (พฤษภาคม และตุลาคม พ.ศ.2566) พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในเกณฑ์ที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ ยกเว้น ค่าความสั่นสะเทือนบริเวณวัดทุ่งน้อยสามัคคี (วัดบ้านทุ่งน้อย) ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 และค่าความสั่นสะเทือนบริเวณโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2566 ที่มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่บุคคลไม่สามารถรับรู้ได้ อย่างไรก็ตาม ค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้ในปัจจุบันไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภทตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 ซึ่งสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนบริเวณสถานีตรวจวัดแต่อย่างใด

5.2.4 คุณภาพน้ำผิวดิน

ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน โดยเน้นในแหล่งน้ำ/ทางน้ำสำคัญตามแนวเส้นทางตัดผ่าน รายละเอียดดังนี้

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อให้ทราบสถานภาพปัจจุบันของคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่าน
- 1.2) เพื่อตรวจสอบและควบคุมการเปลี่ยนแปลงของคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่านให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ ที่ยอมรับได้
- 1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการด้านคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่าน

2) วิธีการศึกษา

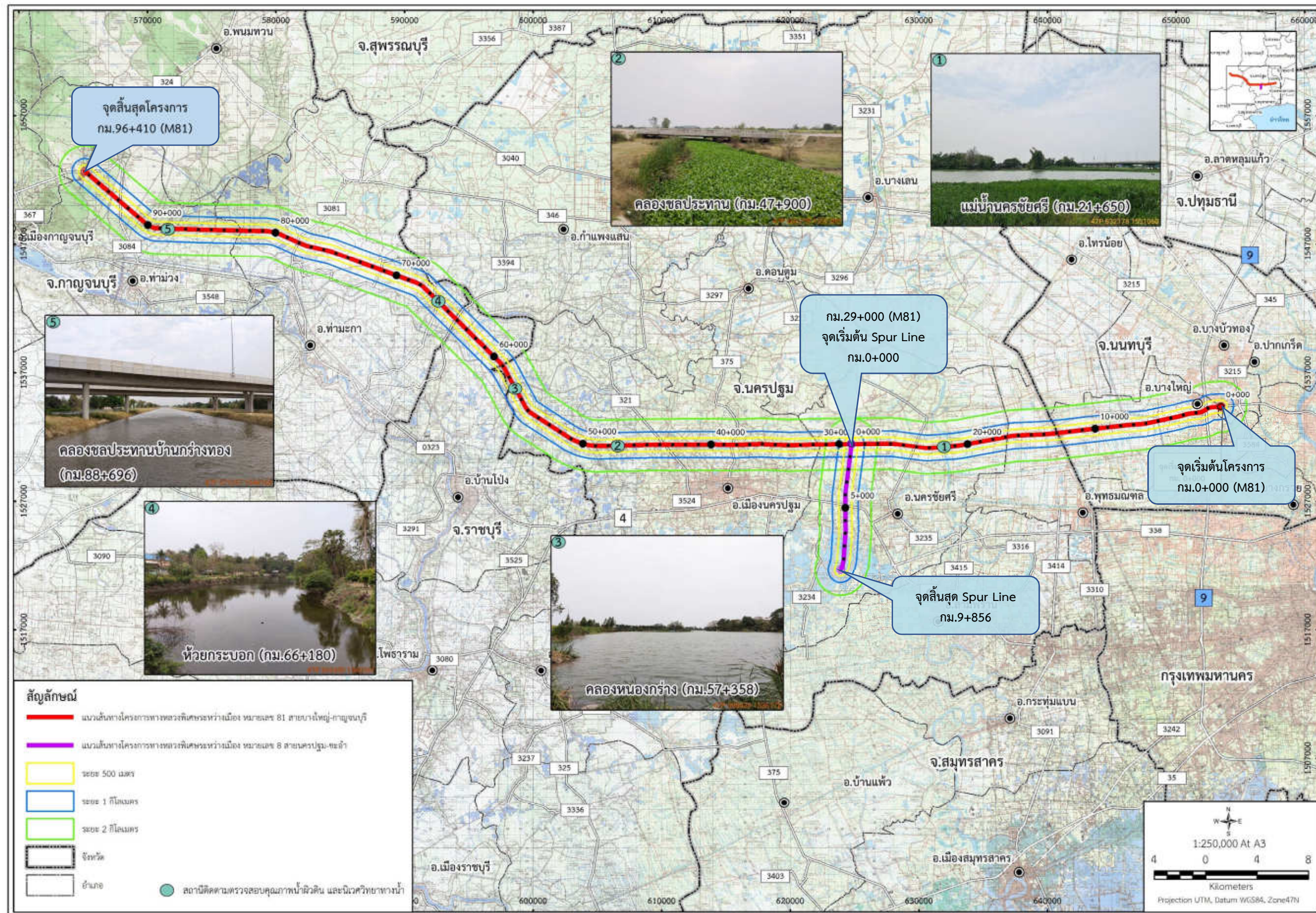
2.1) **สถานีตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน** : บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ในแหล่งน้ำ/ทางน้ำสำคัญๆ ตามแนวเส้นทางตัดผ่าน โดยตำแหน่งและจำนวนสถานีตรวจวัด จะดำเนินการตามที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี รวม 5 สถานี ดังนี้ (รูปที่ 5.2.4-1)

- แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650)
- คลองชลประทาน (กม.47+900)
- คลองหนองกร่าง (กม.57+358)
- ห้วยกระบอก (กม.66+180)
- คลองชลประทานบ้านกร่างทอง (กม.88+696)

2.2) **ระยะเวลาตรวจวัด** : ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์คุณภาพน้ำ ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝน และฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาการศึกษา 720 วัน รวมจำนวนทั้งสิ้น 4 ครั้ง โดยที่ผ่านมามีดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินแล้ว 2 ครั้ง ดังนี้ (ภาพที่ 5.2.4-1)

- ครั้งที่ 1 วันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ.2566 (ฤดูฝน)
- ครั้งที่ 2 วันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ.2566 (ฤดูแล้ง)

นอกจากนี้ บริษัทที่ปรึกษาได้เพิ่มเติมการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำในคลองเจดีย์บูชา (กม.42+725) ซึ่งอยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 12 เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างต่อมอสะพานในลำน้ำ โดยดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำในคลองเจดีย์บูชา เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ.2566 โดยมีสถานีเก็บตัวอย่างรวม 2 สถานี ได้แก่ บริเวณก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้าง และบริเวณหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง (รูปที่ 5.2.4-2 และภาพที่ 5.2.4-2)



รูปที่ 5.2.4-1 สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ



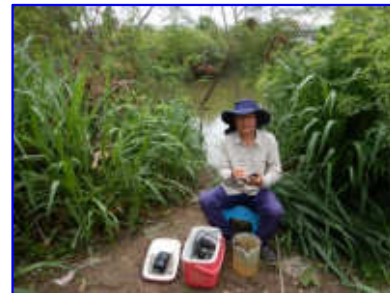
แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650)



คลองชลประทาน (กม.47+900)



คลองหนองกร่าง (กม.57+358)



ห้วยกระบอก (กม.66+180)



คลองชลประทานบ้านกร่างทอง (กม.88+696)

ครั้งที่ 1 วันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ.2566

ภาพที่ 5.2.4-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน



แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650)



คลองชลประทาน (กม.47+900)



คลองหนองกร่าง (กม.57+358)



ห้วยกระบอก (กม.66+180)



คลองชลประทานบ้านกร่างทอง (กม.88+696)

ครั้งที่ 2 วันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ.2566

ภาพที่ 5.2.4-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)



รูปที่ 5.2.4-2 สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินคลองเจดีย์บูชา (กม.42+725) เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบจากการก่อสร้าง



คลองเจดีย์บูชา ก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้าง



คลองเจดีย์บูชา หลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง

วันที่ 26 ตุลาคม พ.ศ.2566

ภาพที่ 5.2.4-2 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินคลองเจดีย์บูชา (กม.42+725)

2.3) ดัชนีคุณภาพน้ำผิวดิน : ดำเนินการเก็บตัวอย่างที่ระดับกึ่งกลางความลึก ณ จุดกึ่งกลางความกว้างของลำน้ำ ซึ่งเป็นไปตามวิธีที่กำหนดไว้ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) และวิธีเก็บรักษาและวิเคราะห์ตัวอย่างจะดำเนินการตามมาตรฐานของ APHA-AWWA-WEF (Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater: 23rd Edition, 2017) ดังนี้

ดัชนีตรวจวัด	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีการวิเคราะห์
1. อุณหภูมิ (Temperature)	Grab Sampling	Certified Thermometer at site
2. ความลึก	วิเคราะห์ทันที	Depth Meter
3. ความโปร่งแสง (Transparency)	Grab Sampling	Secchi Disk
4. ความขุ่น (Turbidity)*	Grab Sampling	Nephelometric Method
5. ความเป็นกรด-ด่าง (pH)	Grab Sampling	Electrometric Method at site
6. ความนำไฟฟ้า (Conductivity)	Grab Sampling	Electrical Conductivity Method
7. ออกซิเจนละลาย (DO)	Grab Sampling	Membrane Electrode Method
8. ค่าความสกปรกในรูปบีโอดี (BOD)	Grab Sampling	5-day BOD Test, Membrane Electrode Method
9. ไขมันและน้ำมัน (Fat, Oil & Grease)	Grab Sampling	Partition-Gravimetric Method
10. ปริมาณของแข็งแขวนลอย (Total Suspended Solids)	Grab Sampling	Total Solids Dried at 103-105°C
11. ปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด (Total Dissolved Solids)	Grab Sampling	Total Solids Dried at 108°C
12. Total Coliform Bacteria	Grab Sampling	Multiple Tube Fermentation Technique Method
13. Fecal Coliform Bacteria	Grab Sampling	Multiple Tube Fermentation Technique Method

* เสนอแนะเพิ่มเติมโดยบริษัทที่ปรึกษา

2.4) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.4.1) นำผลการตรวจวัดและวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินซึ่งมิใช่ น้ำทะเล ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ.2537 รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ที่ผ่านมาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

2.4.2) สรุปผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น หากพบปัญหาผลกระทบด้านคุณภาพน้ำจะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.4.3) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ และแผนปฏิบัติการฯ จัดการด้านคุณภาพน้ำผิวดินให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.4.4) อาจมีการปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1.1) รายงานขั้นสุดท้าย งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง พ.ศ.2541 โดยบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด, บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินเมื่อวันที่ 11 ตุลาคม พ.ศ.2538 จำนวน 4 สถานี ได้แก่ คลองชลประทาน คลองวังตะกู คลองสัมปะทวน และแม่น้ำนครชัยศรี พบว่า ส่วนใหญ่คุณภาพน้ำมีค่าใกล้เคียงกัน เช่น อุณหภูมิ มีค่าอยู่ระหว่าง 28-29 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) มีค่าอยู่ระหว่าง 7.7-8.5 ค่าความนำไฟฟ้าของน้ำในคลองชลประทาน มีค่ามากกว่าน้ำในคลองวังตะกู คลองสัมปะทวน และแม่น้ำนครชัยศรี ตามลำดับ มีค่าอยู่ระหว่าง 160-680 ไมโครซีเมนต์/ซม. ปริมาณออกซิเจนละลาย มีค่าระหว่าง 0.2-5.0 มก./ล. ความสกปรกในรูป BOD มีค่าระหว่าง 1.2-3.8 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอยทั้งหมด มีค่าระหว่าง 19.0-64.67 มก./ล. ความโปร่งแสง มีค่าระหว่าง 0.2-0.8 เมตร และน้ำมันและไขมัน มีค่าระหว่าง 0.6-1.2 มก./ล.

3.1.2) รายงานขั้นสุดท้าย การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายงานหลัก การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย อ.บ้านโป่ง-กาญจนบุรี พ.ศ.2546 โดยบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด, บริษัท สินธุ์มอนเชลล์คอนซัลแต้นท์ส จำกัด, บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินเมื่อวันที่ 11 เมษายน พ.ศ.2544 จำนวน 3 สถานี ได้แก่ จุดตัดคลองหนองกร่าง จุดตัดคลองท่าสาร และจุดตัดคลองชลประทาน พบว่า คุณภาพน้ำสถานีคลองหนองกร่างส่วนใหญ่มีค่าสูงกว่าคุณภาพน้ำที่สถานีคลองท่าสาร และคลองชลประทาน ดังนี้ ค่าความนำไฟฟ้า มีค่าอยู่ระหว่าง 184.1-632 ไมโครซีเมนต์/ซม. ความสกปรกในรูป BOD มีค่าอยู่ระหว่าง 1.9-8.31 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย มีค่าอยู่ระหว่าง 10.17-35.78 มก./ล. โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด มีค่าอยู่ระหว่าง 220-1,600 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย มีค่าอยู่ระหว่าง 17-70 เอ็มพีเอ็น/100 มล. ส่วนค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) มีค่าอยู่ระหว่าง 7.7-8.7 อุณหภูมิ มีค่าอยู่ระหว่าง 30-32 องศาเซลเซียส และน้ำมันและไขมัน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.5-0.6 มก./ล. ส่วนใหญ่มีค่าใกล้เคียงกันในทุกสถานีตรวจวัด ในขณะที่ปริมาณออกซิเจนละลาย มีค่าอยู่ระหว่าง 3.8-5.2 มก./ล. และความโปร่งแสงที่สถานีคลองชลประทานมีค่ามากที่สุด รองลงมาคือคลองท่าสาร และคลองหนองกร่างตามลำดับ มีค่าอยู่ระหว่าง 0.4-1.0 เมตร

3.1.3) รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี พ.ศ.2560 โดยบริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแต้นท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินเมื่อวันที่ 25 มกราคม พ.ศ.2559 จำนวน 4 สถานี ได้แก่ คลองประปามหาสวัสดิ์ แม่น้ำนครชัยศรี คลองชลประทาน (ใกล้กับ Service Area นครปฐม) และคลองชลประทานบ้านกร่างทอง พบว่า คุณภาพน้ำส่วนใหญ่มีค่าค่อนข้างแตกต่างกันแต่ละสถานี ดังนี้ ค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) มีค่าอยู่ระหว่าง 7.7-8.4 อุณหภูมิ มีค่าอยู่ระหว่าง 23.2-27.4 องศาเซลเซียส ส่วนค่าความนำไฟฟ้า มีค่าระหว่าง 190-371 ไมโครซีเมนต์/ซม. ปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าระหว่าง 6.4-9.6 มก./ล. ความสกปรกในรูป BOD มีค่าระหว่าง 0.6-1.3 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอยทั้งหมด มีค่าระหว่าง 7-30 มก./ล. ของแข็งละลายได้ทั้งหมด มีค่าระหว่าง 96-203 มก./ล. ความโปร่งแสง มีค่าระหว่าง 0.1-0.8 เมตร น้ำมันและไขมัน มีค่าระหว่าง <1-1 มก./ล. โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด มีค่าระหว่าง 78-790 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย มีค่าระหว่าง <1.8-330 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

ผลการคาดการณ์ผลกระทบในระยะก่อนการก่อสร้าง ต่อผลกระทบด้านสภาพอุทกวิทยา พบว่า กิจกรรมงานก่อสร้างหากเกิดขึ้นในบริเวณใกล้เคียงลำน้ำ อาจเกิดการตื้นเขิน และกีดขวางทางน้ำได้ โดยแหล่งน้ำที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบมีทั้งสิ้น 66 แห่ง โดยผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการต่อสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดินจัดเป็นผลกระทบในระดับปานกลาง

ส่วนผลการคาดการณ์ผลกระทบในระยะก่อนการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ต่อผลกระทบด้านการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน พบว่า กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความขุ่นของน้ำที่เพิ่มจากตะกอนดิน เป็นผลกระทบจากการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ ต้องมีการวางตอม่อในแหล่งน้ำจะทำให้เกิดการฟุ้งกระจายของตะกอนดิน กรณีที่มีฝนตกอาจทำให้ตะกอนดินบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไหลปนเปื้อนลงสู่ลำน้ำได้ ซึ่งส่วนใหญ่การใช้ประโยชน์จากแหล่งน้ำเพื่อการเกษตรเป็นหลัก ผลกระทบที่เกิดขึ้นชั่วคราวในระยะก่อสร้างเท่านั้น ส่วนผลกระทบบริเวณที่พักคนงาน/อาคารสำนักงาน ปริมาณน้ำเสียเกิดขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำที่ปล่อยลงสู่แหล่งน้ำโดยแหล่งน้ำที่อยู่ใกล้กับพักที่คนงานอาจได้รับผลกระทบหากไม่ได้ผ่านการบำบัดเสียก่อน เมื่อพิจารณาจากน้ำเสียที่เกิดขึ้น 32 ลูกบาศก์เมตร/วัน เป็นปริมาณน้ำเสียที่ไม่มาก จึงคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นอาจอยู่ในระดับต่ำ และผลกระทบจากการชะล้างคราบน้ำมันจากอุปกรณ์และเครื่องจักรกลจากโรงซ่อมบำรุง หากจัดการไม่ถูกวิธี จะส่งผลให้ปริมาณความสกปรกของน้ำในรูป BOD และน้ำมันเพิ่มสูงขึ้นและปริมาณออกซิเจนในน้ำลดลง แต่เนื่องจากการชะล้างมีค่าความเข้มข้นระดับต่ำมากและอาจถูกเจือจางด้วยน้ำฝนที่มีปริมาณมาก จึงคาดว่าไม่เกิดผลกระทบ

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

3.2.1) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1) พ.ศ.2561 โดยบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด จำนวน 4 ครั้ง ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2560 (ฤดูแล้ง), กันยายน พ.ศ.2560 (ฤดูฝน), เมษายน พ.ศ.2561 (ฤดูแล้ง) และกรกฎาคม พ.ศ.2561 (ฤดูฝน) จำนวน 5 สถานี ได้แก่ แม่น้ำนครชัยศรี คลองชลประทาน คลองหนองกร่าง ห้วยกระบอก และคลองชลประทานบ้านกร่างทอง พบว่า คุณภาพน้ำส่วนใหญ่มีค่าใกล้เคียงกันทั้ง 2 ฤดูกาล จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 และ 4 ส่วนคุณภาพน้ำในห้วยกระบอก จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 และคุณภาพน้ำในแม่น้ำนครชัยศรี ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2560 คุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำประเภทที่ 2 การเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำเป็นไปตามสภาพฤดูกาลไม่ได้เป็นผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ (ตารางที่ 5.2.4-2)

3.2.2) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2) พ.ศ.2563 โดยบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด จำนวน 4 ครั้ง ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2562 (ฤดูฝน), พฤศจิกายน พ.ศ.2562 (ฤดูแล้ง), มิถุนายน พ.ศ.2563 (ฤดูฝน) และตุลาคม พ.ศ.2563 (ฤดูแล้ง) จำนวน 5 สถานี ได้แก่ แม่น้ำนครชัยศรี คลองชลประทาน คลองหนองกร่าง ห้วยกระบอก และคลองชลประทานบ้านกร่างทอง พบว่า คุณภาพน้ำส่วนใหญ่มีค่าใกล้เคียงกันทั้ง 2 ฤดูกาล จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3, 4 และ 5 ส่วนคุณภาพน้ำคลองหนองกร่าง ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2562 และคลองชลประทานบ้านกร่างทอง ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2563 คุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำประเภทที่ 2 การเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำเป็นไปตามสภาพฤดูกาล ไม่ได้เป็นผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ (ตารางที่ 5.2.4-2)

3.2.3) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) พ.ศ.2565 โดยบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด จำนวน 4 ครั้ง ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564 (ฤดูฝน), พฤศจิกายน พ.ศ.2564 (ฤดูแล้ง), มิถุนายน พ.ศ.2565 (ฤดูฝน) และพฤศจิกายน พ.ศ.2565 (ฤดูแล้ง) จำนวน 5 สถานี ได้แก่ แม่น้ำนครชัยศรี คลองชลประทาน คลองหนองกร่าง ห้วยกระบอก และคลองชลประทานบ้านกร่างทอง พบว่า คุณภาพน้ำส่วนใหญ่มีค่าใกล้เคียงกันทั้ง 2 ฤดูกาล จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ยกเว้นคุณภาพน้ำห้วยกระบอก คุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำประเภทที่ 5 เนื่องจากบริเวณรอบพื้นที่มีฟาร์มวัวนมจำนวนอย่างน้อย 50 ตัว ซึ่งตั้งอยู่ริมน้ำ และระบายน้ำเสียจากฟาร์มลงสู่ลำน้ำ โดยฟาร์มดังกล่าวอยู่ห่างจากจุดตรวจวัดประมาณ 460 เมตร ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำเป็นไปตามสภาพฤดูกาล ไม่ได้เป็นผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ (ตารางที่ 5.2.4-2) และได้มีการดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำบริเวณคลองประปามหาสวัสดิ์เพิ่มเติมจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบจากกิจกรรมตอกเสาเข็มในคลองประปามหาสวัสดิ์ ในบริเวณจุดเหนือน้ำ บริเวณที่มีกิจกรรมก่อสร้าง และจุดท้ายน้ำ ในช่วงก่อนมีกิจกรรมเจาะเสาเข็ม 1 ครั้ง (วันที่ 25 กันยายน พ.ศ.2564) ระหว่างมีกิจกรรมเจาะเสาเข็ม 2 ครั้ง (วันที่ 7 และ 21 ตุลาคม พ.ศ.2564) และหลังจากกิจกรรมเจาะเสาเข็มแล้วเสร็จ 1 ครั้ง (วันที่ 8 พฤศจิกายน พ.ศ.2564) พบว่า คุณภาพน้ำมีค่าใกล้เคียงกัน จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ยกเว้นบริเวณเหนือน้ำ และบริเวณพื้นที่กิจกรรมก่อสร้าง วันที่ 7 ตุลาคม พ.ศ.2564 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2 เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายมากกว่า 6.0 มก./ล. คุณภาพน้ำเป็นไปตามสภาพธรรมชาติ ดังนั้นกิจกรรมการเจาะเสาเข็มไม่ส่งผลกระทบต่อคลองประปามหาสวัสดิ์ (ตารางที่ 5.2.4-1)

ตารางที่ 5.2.4-1																		
ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน บริเวณคลองประปามหาสวัสดิ์ ในระยะที่ผ่านมา																		
ดัชนีคุณภาพ	หน่วย	คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*					บริเวณเหนือน้ำ				บริเวณที่มีกิจกรรมก่อสร้าง				บริเวณท้ายน้ำ			
		1	2	3	4	5	25 ก.ย.64	7 ต.ค.64	21 ต.ค.64	8 พ.ย.64	25 ก.ย.64	7 ต.ค.64	21 ต.ค.64	8 พ.ย.64	25 ก.ย.64	7 ต.ค.64	21 ต.ค.64	8 พ.ย.64
อุณหภูมิ	°C	ธ	ธ'	ธ'	ธ'	-	29.0	32.0	30.0	30.0	29.0	31.0	30.0	30.0	29.0	31.0	30.0	30.0
ความลึก	m	-	-	-	-	-	3.0	3.0	3.0	2.0	3.0	3.0	2.0	2.5	3.0	4.0	3.0	2.5
ความโปร่งแสง	m	-	-	-	-	-	0.2	0.3	0.2	0.3	0.2	0.3	0.2	0.3	0.2	0.3	0.2	0.3
ความนำไฟฟ้า	ไมโครซีเมนต/ซม.	-	-	-	-	-	289	425	294	320	246	286	297	266	233	282	301	264
ความเป็นกรด-ด่าง	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	7.9	7.7	7.8	8.2	7.8	7.7	7.8	8.2	8.0	7.8	7.8	8.1
ปริมาณออกซิเจนละลาย	มก./ล.	ธ	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	5.1	6.2	4.0	4.3	5.1	6.2	4.0	4.4	5.1	5.3	4.2	4.4
ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	ธ	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	<1.0	1.0	<1.0	<1.0	1.0	<1.0	<1.0	1.0	<1.0	<1.0	<1.0	1.0
ปริมาณของแข็งแขวนลอย	มก./ล.	-	-	-	-	-	44.2	43.8	45.0	33.9	42.2	53.5	45.7	36.0	41.3	48.6	38.5	37.0
ปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด	มก./ล.	-	-	-	-	-	151	198	163	182	156	197	154	189	160	193	155	187
ไขมันและน้ำมัน	มก./ล.	-	-	-	-	-	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0
โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ธ	≤5,000	≤20,000	-	-	540	330	2,600	330	170	490	1,200	330	49	1,300	790	220
ฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ธ	≤1,000	≤4,000	-	-	240	170	330	110	140	240	330	240	49	130	490	79
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่							3	2	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3

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

หมายเหตุ: ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพพื้นผิวดิน ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนที่ 16 ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2537

ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งน้ำที่คุณภาพน้ำมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำทั้งจากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติก่อน, 2) การขยายพันธุ์ตามธรรมชาติของสิ่งมีชีวิตระดับพื้นฐานและ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศของแหล่งน้ำ

ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน, 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ, 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร

ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

๘ = ธรรมชาติไม่ได้รับผลจากการกระทำของมนุษย์ ๘' = อนุกรมวิธานของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอนุกรมวิธานตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

- ไม่ได้กำหนดค่า

**** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์**

3.3) ผลการดำเนินการในปัจจุบัน

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในปัจจุบันมีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.4-2 และรูปที่ 5.2.4-5 สำหรับรายละเอียดผลการตรวจวิเคราะห์แสดงไว้ในภาคผนวก ก)

3.3.1) ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

(1) ครั้งที่ 1 : ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำ เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ.2566 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูฝน มีรายละเอียดผลการตรวจวัดแยกตามรายละเอียด ดังนี้

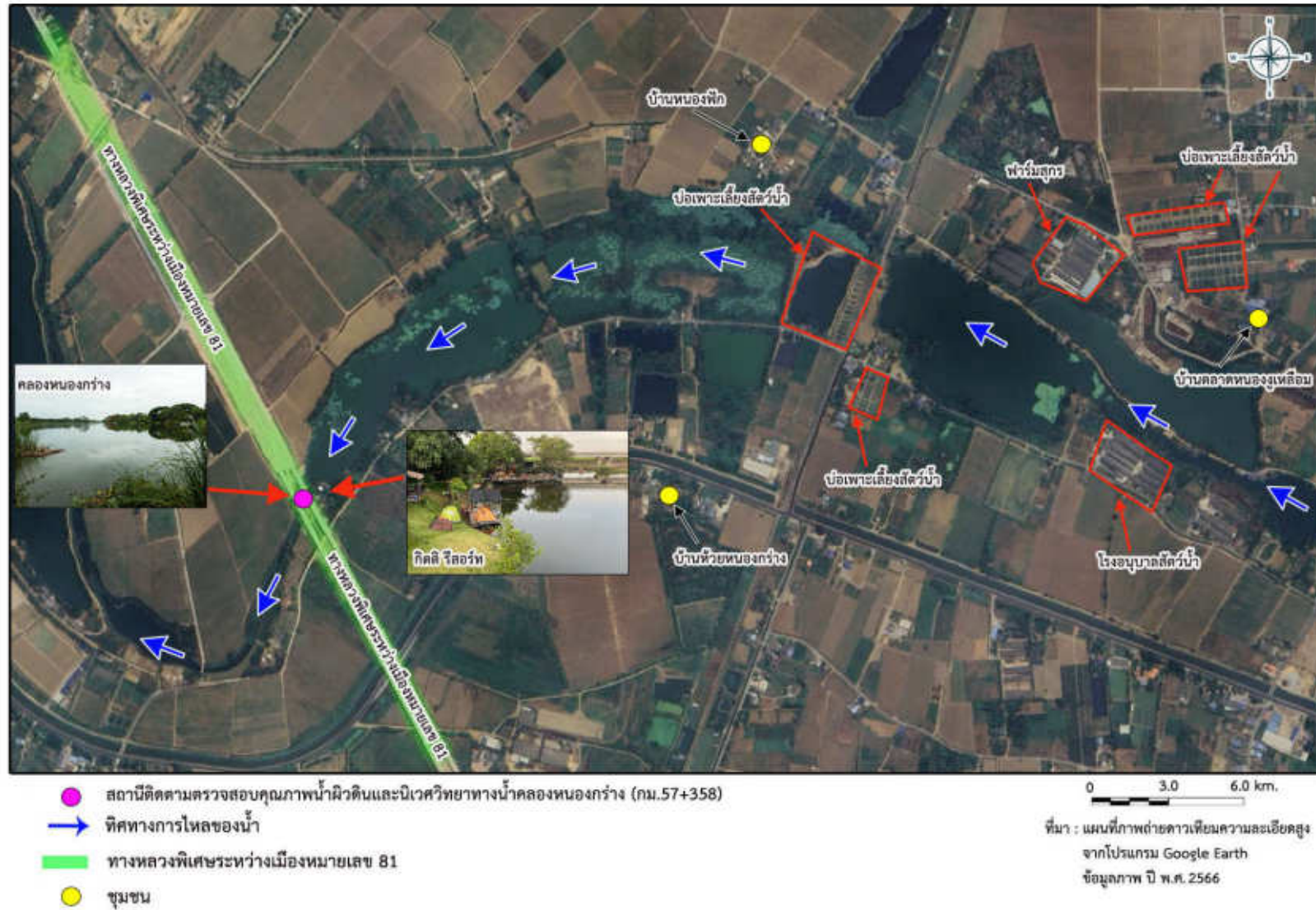
แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650) : อยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 6 ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ส่วนผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ พบว่า เป็นแหล่งน้ำไหล น้ำกำลังลง อุณหภูมิเท่ากับ 30.6 องศาเซลเซียส น้ำค่อนข้างใส ระดับน้ำลึก 6.9 เมตร ความโปร่งแสงเท่ากับ 0.60 เมตร ความขุ่นพบเท่ากับ 7.97 เอ็นทียู ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.32 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 2.03 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง เพราะในช่วงที่เก็บตัวอย่างฟ้าครึ้ม ไม่มีแดด และน้ำค่อนข้างใส ส่วนค่าความนำไฟฟ้าเท่ากับ 620 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ความสกปรกในรูป BOD มีค่าปานกลาง คือ 1.77 มิลลิกรัม/ลิตร มีปริมาณของแข็งแขวนลอย กับปริมาณของแข็งละลายน้ำเท่ากับ 18 มิลลิกรัม/ลิตร และ 302 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 2.85 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ส่วนค่าฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรียและค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบเท่ากับ 430 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งทั้งฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรียและโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดมีค่าต่ำ โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 4 เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายอยู่ในช่วง 2.0-4.0 มิลลิกรัม/ลิตร

คลองชลประทาน (กม.47+900) : อยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 14 ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ส่วนผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ พบว่า เป็นแหล่งน้ำนิ่ง ปกคลุมด้วยผักตบชวาอย่างหนาแน่น อุณหภูมิเท่ากับ 29.4 องศาเซลเซียส น้ำใส ระดับน้ำลึก 0.7 เมตร ความโปร่งแสงพบมากกว่า 0.7 เมตร ความขุ่นพบเท่ากับ 1.20 เอ็นทียู ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.07 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 0.47 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ เพราะในช่วงที่เก็บตัวอย่างฟ้าครึ้ม ไม่มีแดด อีกทั้งมีสภาพเป็นแหล่งนิ่ง และผิวน้ำปกคลุมด้วยผักตบชวาอย่างหนาแน่น ส่วนค่าความนำไฟฟ้าเท่ากับ 389.8 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ความสกปรกในรูป BOD มีค่าต่ำ คือ 0.71 มิลลิกรัม/ลิตร มีปริมาณของแข็งแขวนลอย กับปริมาณของแข็งละลายน้ำน้อยกว่า 5 มิลลิกรัม/ลิตร และ 222 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ มีค่าไขมันและน้ำมันพบน้อยกว่า 1.00 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ส่วนค่าฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรียพบ 540 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ และค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำเช่นกัน โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 5 เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายน้อยกว่า 2.0 มิลลิกรัม/ลิตร

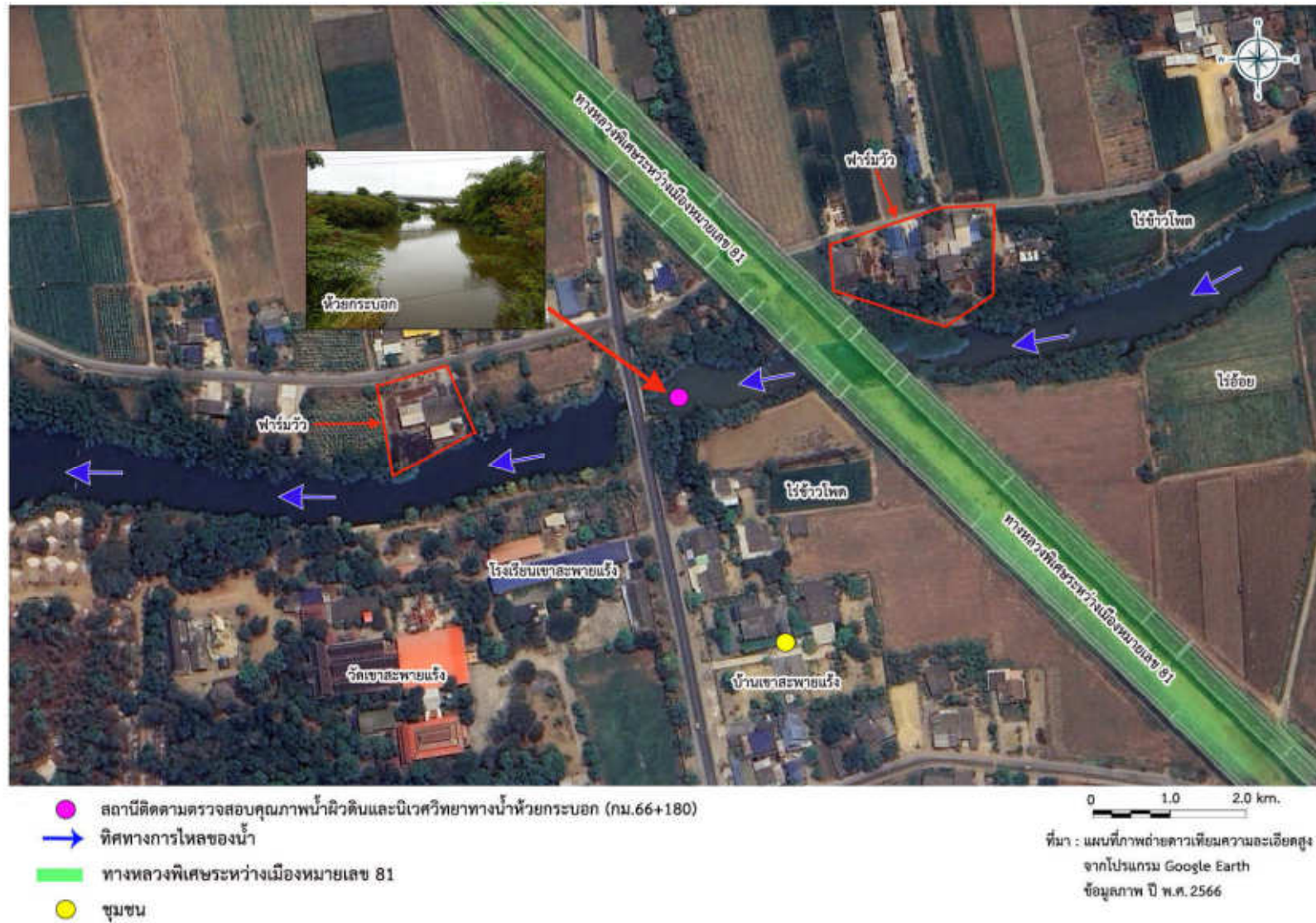
คลองหนองกร่าง (กม.57+358) : อยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 16 ปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้างพื้นผิวจราจรบนโครงสร้างทางยกระดับข้ามคลองหนองกร่าง ส่วนผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ พบว่า เป็นแหล่งน้ำนิ่ง อุณหภูมิเท่ากับ 30.6 องศาเซลเซียส น้ำสีเขียว ค่อนข้างใส ระดับน้ำลึก 1.6 เมตร ความโปร่งแสงเท่ากับ 0.55 เมตร ความขุ่นพบเท่ากับ 6.27 เอ็นทียู ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.07 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 4.75 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง และมีค่าสูงกว่าในบริเวณอื่น เพราะมีสาหร่ายขนแมว (*Oscillatoria* sp.) อยู่ในปริมาณสูง ส่วนค่าความนำไฟฟ้าเท่ากับ 344 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ความสกปรกในรูป BOD มีค่าสูง คือ 4.79 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งสอดคล้องกับการพบสาหร่ายขนแมวในปริมาณสูง มีปริมาณของแข็งแขวนลอย กับปริมาณของแข็งละลายน้ำเท่ากับ 12 มิลลิกรัม/ลิตร และ 200 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 2.30 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ส่วนค่าฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรียและค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบเท่ากับ 9,200 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรียมีค่าปานกลาง ส่วนโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดมีค่าสูง เพราะคลองหนองกร่างนี้ทางเหนือน้ำรองรับน้ำจากแหล่งชุมชน รีสอร์ท และฟาร์มเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ (รูปที่ 5.2.4-3) โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 5 เนื่องจากมีค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่ามากกว่า 4.0 มิลลิกรัม/ลิตร

ห้วยกระบอก (กม.66+180) : อยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 18 ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ส่วนผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ พบว่า เป็นแหล่งน้ำนิ่ง น้ำสีชา ค่อนข้างใส อุณหภูมิเท่ากับ 29.6 องศาเซลเซียส ระดับน้ำลึก 1.4 เมตร ความโปร่งแสงเท่ากับ 0.50 เมตร ความขุ่นพบเท่ากับ 10.25 เอ็นทียู ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.32 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 3.36 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง เพราะในช่วงที่เก็บตัวอย่างฟ้าครึ้ม ไม่มีแดด และน้ำค่อนข้างใส ส่วนค่าความนำไฟฟ้าเท่ากับ 339.3 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ความสกปรกในรูป BOD มีค่าสูง คือ 4.21 มิลลิกรัม/ลิตร เพราะแหล่งน้ำไหลผ่านชุมชน และพื้นที่เกษตรกรรม (รูปที่ 5.2.4-4) มีปริมาณของแข็งแขวนลอย กับปริมาณของแข็งละลายน้ำเท่ากับ 19 มิลลิกรัม/ลิตร และ 162 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 2.45 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ส่วนค่าฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรียพบ 2,400 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ และค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบ 3,500 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 5 เนื่องจากมีค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่ามากกว่า 4.0 มิลลิกรัม/ลิตร

คลองชลประทานบ้านกร่างทอง (กม.88+696) : อยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 22 ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ส่วนผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ พบว่า เป็นแหล่งน้ำไหลที่ไหลแรง น้ำใส อุณหภูมิเท่ากับ 29.8 องศาเซลเซียส ระดับน้ำลึก 4.7 เมตร ความโปร่งแสงเท่ากับ 1.30 เมตร ความขุ่นพบเท่ากับ 3.58 เอ็นทียู ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.65 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 3.88 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง เพราะมีสภาพเป็นแหล่งน้ำไหลแรงต่อเนื่อง ส่วนค่าความนำไฟฟ้าเท่ากับ 222.8 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ความสกปรกในรูป BOD มีค่าต่ำ คือ 0.84 มิลลิกรัม/ลิตร มีปริมาณของแข็งแขวนลอย กับปริมาณของแข็งละลายน้ำเท่ากับ 7 มิลลิกรัม/ลิตร และ 130 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 1.00 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ส่วนค่าฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรียพบ 140 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ และค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบ 350 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำเช่นกัน โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 4 เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายอยู่ในช่วง 2.0-4.0 มิลลิกรัม/ลิตร



รูปที่ 5.2.4-3 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบบริเวณคลองหนองกร่าง (กม.57+358)



รูปที่ 5.2.4-4 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบบริเวณห้วยกระบอก (กม.66+180)

3.3.2) ครั้งที่ 2 : ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำ เมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ.2566 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูแล้ง มีรายละเอียดผลการตรวจวัดแยกตามรายสถานี ดังนี้

แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650) : อยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 6 ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ส่วนผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ พบว่า เป็นแหล่งน้ำไหล น้ำกำลังลง อุณหภูมิเท่ากับ 29.3 องศาเซลเซียส น้ำค่อนข้างใส ระดับน้ำลึก 8.1 เมตร ความโปร่งแสงเท่ากับ 0.45 เมตร ความขุ่นพบเท่ากับ 8.96 เอ็นทียู ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.18 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 2.10 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง เพราะในช่วงที่เก็บตัวอย่างฟ้าครึ้ม ไม่มีแดด และน้ำค่อนข้างใส ส่วนค่าความนำไฟฟ้าเท่ากับ 373.4 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ความสกปรกในรูป BOD มีค่าปานกลาง คือ 1.74 มิลลิกรัม/ลิตร มีปริมาณของแข็งแขวนลอย กับปริมาณของแข็งละลายน้ำเท่ากับ 29 มิลลิกรัม/ลิตร และ 304 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 0.90 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ส่วนค่าฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรียพบ 460 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ และค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำเช่นกัน โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 4 เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายอยู่ในช่วง 2.0-4.0 มิลลิกรัม/ลิตร

คลองชลประทาน (กม.47+900) : อยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 14 ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ส่วนผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ พบว่า เป็นแหล่งน้ำนิ่ง ปกคลุมด้วยผักตบชวาอย่างหนาแน่น อุณหภูมิเท่ากับ 29.0 องศาเซลเซียส น้ำใส ระดับน้ำลึก 0.6 เมตร ความโปร่งแสงพบมากกว่า 0.6 เมตร ความขุ่นพบเท่ากับ 1.14 เอ็นทียู ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.18 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 1.17 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ เพราะในช่วงที่เก็บตัวอย่างฟ้าครึ้ม ไม่มีแดด อีกทั้งมีสภาพเป็นแหล่งนิ่ง และผิวน้ำปกคลุมด้วยผักตบชวาอย่างหนาแน่น ส่วนค่าความนำไฟฟ้าเท่ากับ 1,025 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ความสกปรกในรูป BOD มีค่าต่ำ คือ 1.52 มิลลิกรัม/ลิตร มีปริมาณของแข็งแขวนลอย กับปริมาณของแข็งละลายน้ำน้อยกว่า 5 มิลลิกรัม/ลิตร และ 692 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 0.45 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ส่วนค่าฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรียพบ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ และค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบ 2,400 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำเช่นกัน โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 5 เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายน้อยกว่า 2.0 มิลลิกรัม/ลิตร

คลองหนองกร่าง (กม.57+358) : อยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 16 ปัจจุบันได้ดำเนินการก่อสร้างทางยกระดับข้ามคลองหนองกร่างแล้วเสร็จ ส่วนผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ พบว่า เป็นแหล่งน้ำนิ่ง อุณหภูมิเท่ากับ 29.5 องศาเซลเซียส น้ำสีเขียว ค่อนข้างใส ระดับน้ำลึก 1.8 เมตร ความโปร่งแสงเท่ากับ 0.70 เมตร ความขุ่นพบเท่ากับ 4.01 เอ็นทียู ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.60 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 4.21 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง และมีค่าสูงกว่าในบริเวณอื่น เพราะมีสาหร่ายขนแมว (*Oscillatoria* sp.) อยู่ในปริมาณสูง ส่วนค่าความนำไฟฟ้าเท่ากับ 328.2 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ความสกปรกในรูป BOD มีค่าสูง คือ 3.22 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งสอดคล้องกับการพบสาหร่ายขนแมวในปริมาณสูง มีปริมาณของแข็งแขวนลอย กับปริมาณของแข็งละลายน้ำเท่ากับ 12 มิลลิกรัม/ลิตร และ 242 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 1.40 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ส่วนค่าฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรียพบ 2,700 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง และค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบ 4,300 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ เพราะคลองหนองกร่างนี้ทางเหนือน้ำรองรับน้ำจากแหล่งชุมชน รีสอร์ท และฟาร์มเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ (รูปที่ 5.2.4-3) โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 4 เนื่องจากมีค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าอยู่ในช่วง 2.0-4.0 มิลลิกรัม/ลิตร

ห้วยกระบอก (กม.66+180) : อยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 18 ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ส่วนผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ พบว่า เป็นแหล่งน้ำนิ่ง น้ำสีชา ค่อนข้างใส อุณหภูมิเท่ากับ 29.8 องศาเซลเซียส ระดับน้ำลึก 1.3 เมตร ความโปร่งแสงเท่ากับ 0.40 เมตร ความขุ่นพบเท่ากับ 8.11 เอ็นทียู ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.44 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 4.59 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง เพราะมีแพลงก์ตอนพืชกลุ่มยูกลีโนอยด์สูงกว่าทุกสถานี ส่วนค่าความนำไฟฟ้าเท่ากับ 411.9 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ความสกปรกในรูป BOD มีค่าสูง คือ 7.70 มิลลิกรัม/ลิตร เพราะแหล่งน้ำไหลผ่านชุมชน และพื้นที่เกษตรกรรม (รูปที่ 5.2.4-4) มีปริมาณของแข็งแขวนลอย กับปริมาณของแข็งละลายน้ำเท่ากับ 23 มิลลิกรัม/ลิตร และ 263 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ

3.00 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ส่วนค่าฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรียพบ 790 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ และค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบ 3,500 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำเช่นกัน โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ใน แหล่งน้ำประเภทที่ 5 เนื่องจากมีค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่ามากกว่า 4.0 มิลลิกรัม/ลิตร

คลองชลประทานบ้านกร่างทอง (กม.88+696) : อยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 22 ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ส่วนผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ พบว่า เป็นแหล่งน้ำไหลที่ไหลแรง น้ำใส อุณหภูมิเท่ากับ 28.6 องศาเซลเซียส ระดับน้ำลึก 4.4 เมตร ความโปร่งแสงเท่ากับ 0.40 เมตร ความขุ่นพบเท่ากับ 15.0 เอ็นทียู ซึ่งมีค่าต่ำ ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.56 โดยพบปริมาณออกซิเจนละลายเท่ากับ 5.06 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง เพราะมีสภาพเป็นแหล่งน้ำไหลแรงต่อเนื่อง ส่วนค่าความนำไฟฟ้าเท่ากับ 239.9 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ความสกปรกในรูป BOD มีค่าต่ำ คือ 0.77 มิลลิกรัม/ลิตร มีปริมาณของแข็งแขวนลอย กับปริมาณของแข็งละลายน้ำเท่ากับ 24 มิลลิกรัม/ลิตร และ 188 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ มีค่าไขมันและน้ำมันเท่ากับ 0.60 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ ส่วนค่าฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรียพบ 140 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ และค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบ 540 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำเช่นกัน โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ จัดอยู่ใน แหล่งน้ำประเภทที่ 3 เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายอยู่ในช่วง 4.0-6.0 มิลลิกรัม/ลิตร

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง

สำหรับผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในคลองเจดีย์บูชา ในขณะที่มีกิจกรรมก่อสร้าง เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ.2566 มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.4-3 และรูปที่ 5.2.4-6 สำหรับรายละเอียดผลการตรวจวัดแสดงไว้ใน ภาคผนวก ก)

คลองเจดีย์บูชา ก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้าง : พบว่า อุณหภูมิน้ำมีค่าเท่ากับ 31.1 เซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่างมีค่า 7.85 ซึ่งมีค่าเป็นปกติ ความนำไฟฟ้ามีค่าเท่ากับ 858 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ความโปร่งแสงที่พบมีค่า 0.4 เมตร สัมพันธ์กับค่าความขุ่นที่มีค่าเท่ากับ 21.0 เอ็นทียู เพราะน้ำมีสภาพเหลืองขุ่นตะกอนเขียว สำหรับปริมาณออกซิเจนละลายมีค่า 6.2 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าสูง ค่าบีโอดีพบในปริมาณสูง คือ 7.20 มิลลิกรัม/ลิตร เนื่องจากน้ำไหลผ่านชุมชนและมีการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ปริมาณของแข็งแขวนลอยมีค่า 17 มิลลิกรัม/ลิตร และปริมาณของแข็งทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 630 มิลลิกรัม/ลิตร ค่าไขมันและน้ำมันพบมีค่าเท่ากับ 1.25 มิลลิกรัม/ลิตร ส่วนค่าฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรียพบ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ และค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบ 1,600 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำเช่นกัน โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำจัดอยู่ในแหล่งน้ำผิวดิน ประเภทที่ 5 เป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม เนื่องจากค่าบีโอดีสูงกว่า 4.0 มิลลิกรัม/ลิตร

คลองเจดีย์บูชา หลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง : พบว่า อุณหภูมิน้ำมีค่าเท่ากับ 30.9 เซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่างมีค่า 7.93 ซึ่งมีค่าเป็นปกติ ความนำไฟฟ้ามีค่าเท่ากับ 649 ไมโครซีเมนส์/เซนติเมตร ความโปร่งแสงที่พบมีค่า 0.4 เมตร สัมพันธ์กับค่าความขุ่นที่มีค่าเท่ากับ 24.8 เอ็นทียู เพราะน้ำมีสภาพเหลืองขุ่นตะกอนเขียว สำหรับปริมาณออกซิเจนละลายมีค่า 6.2 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าสูง ค่าบีโอดีพบในปริมาณสูง คือ 7.35 มิลลิกรัม/ลิตร เนื่องจากน้ำไหลผ่านชุมชนและมีการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ปริมาณของแข็งแขวนลอยมีค่า 20 มิลลิกรัม/ลิตร และปริมาณของแข็งทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 334 มิลลิกรัม/ลิตร ค่าไขมันและน้ำมันพบมีค่าเท่ากับ 1.75 มิลลิกรัม/ลิตร ส่วนค่าฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรียพบ 140 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าต่ำ และค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดพบ 3,500 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร ซึ่งมีค่าปานกลาง โดยผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำจัดอยู่ในแหล่งน้ำผิวดิน ประเภทที่ 5 เป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม เนื่องจากค่าบีโอดีสูงกว่า 4.0 มิลลิกรัม/ลิตร

ตารางที่ 5.2.4-2																							
เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน																							
ดัชนีคุณภาพ	หน่วย	คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*					แม่น้ำนครชัยศรี กม.21+650																
		1	2	3	4	5	ต.ค.38 ¹	เม.ย.44 ²	ม.ค.59 ³	มี.ค.60 ⁴	ก.ย.60 ⁴	เม.ย.61 ⁴	ก.ค.61 ⁴	มิ.ย.62 ⁵	พ.ย.62 ⁵	มิ.ย.63 ⁵	ต.ค.63 ⁵	มิ.ย.64 ⁶	พ.ย.64 ⁶	มิ.ย.65 ⁶	พ.ย.65 ⁶	มิ.ย.66	พ.ย.66
อุณหภูมิน้ำ	°C	ธ	ธ'	ธ'	ธ'	-	29.0	**	27.4	30.7	31.0	30.0	30.0	32.0	29.0	31.0	29.0	31.0	28.0	31.0	30.0	30.6	29.3
ความขุ่น	เอ็นทียู	-	-	-	-	-	**	**	**	**	**	**	**	**	**	18.0	33.0	**	14.0	25.0	23.0	7.79	8.96
ความลึก	m	-	-	-	-	-	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	6.9	8.1
ความโปร่งแสง	m	-	-	-	-	-	0.7	**	0.8	0.5	0.3	0.6	0.3	0.4	0.4	0.5	0.5	0.4	0.8	0.5	0.3	0.6	0.45
ความนำไฟฟ้า	ไมโครซีเมนต/ซม.	-	-	-	-	-	200	**	371	365	496	399	432	513	504	627	594	739	543	603	521	620	373.4
ความเป็นกรด-ด่าง	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	7.7	**	7.7	7.5	7.5	7.3	7.1	7.5	7.0	7.3	7.0	4.6	7.4	7.2	6.9	7.32	7.18
ปริมาณออกซิเจนละลาย	มก./ล.	ธ	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	2.4	**	6.4	7.5	4.3	4.8	6.1	4.5	3.8	3.5	3.9	4.3	4.3	4.3	4.3	2.03	2.10
ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	ธ	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	2.0	**	0.9	<1.0	1.5	<1.0	1.8	1.7	<1.0	1.2	20	2.5	1.9	1.4	1.1	1.77	1.74
ปริมาณของแข็งแขวนลอย	มก./ล.	-	-	-	-	-	19.0	**	25.0	20.0	13.4	14.4	30.3	13.9	11.4	14.7	25.5	34.2	18.0	21.0	23.8	18	29
ปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	**	203	187	317	240	278	284	273	346	346	483	262	249	285	302	304
ไขมันและน้ำมัน	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	**	**	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	2.85	0.90
โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ธ	≤5,000	≤20,000	-	-	**	**	**	4,900	16,000	1,400	2,200	14,000	790	920	1,700	3,300	790	3,300	2,100	430	920
ฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ธ	≤1,000	≤4,000	-	-	**	**	**	790	1,700	490	23	4,900	130	300	700	790	330	490	490	430	460
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่							4	-	2	2	3	3	3	3	4	4	4	3	3	3	4	4	

ที่มา : ^{1/}งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง, พ.ศ.2541

² การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย อ.บ้านโป่ง-กาญจนบุรี ,พ.ศ.2546

³ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560

^{/4} รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ.2561

¹⁵ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ.2563

¹⁶ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ.2565

หมายเหตุ: ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพพหุผิวดิน ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนที่ 16 ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2537

ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งน้ำที่คุณภาพน้ำมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำทิ้งจากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติก่อน, 2) การขยายพันธุ์ตามธรรมชาติของสิ่งมีชีวิตระดับพื้นฐานและ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศของแหล่งน้ำ

ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน, 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ, 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร

ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

ธ = ธรรมชาติไม่ได้รับผลจากการกระทำของมนุษย์ ธ' = อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

[illegible]

ตารางที่ 5.2.4-2																							
เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)																							
ดัชนีคุณภาพ	หน่วย	คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*					คลองชลประทาน กม.47+900																
		1	2	3	4	5	ต.ค.38 ¹	เม.ย.44 ²	ม.ค.59 ³	มี.ค.60 ⁴	ก.ย.60 ⁴	เม.ย.61 ⁴	ก.ค.61 ⁴	มิ.ย.62 ⁵	พ.ย.62 ⁵	มิ.ย.63 ⁵	ต.ค.63 ⁵	มิ.ย.64 ⁶	พ.ย.64 ⁶	มิ.ย.65 ⁶	พ.ย.65 ⁶	มิ.ย.66	พ.ย.66
อุณหภูมิน้ำ	°C	ธ	ธ'	ธ'	ธ'	-	29.0	**	24.5	28.4	30.0	32.0	30.0	31.0	29.0	30.0	28.0	28.0	27.0	31.0	28.0	29.4	29.0
ความขุ่น	เอ็นทียู	-	-	-	-	-	**	**	**	**	**	**	**	**	**	1.0	13.0	**	13.0	2.6	8.4	1.20	1.14
ความลึก	m	-	-	-	-	-	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	0.7	0.6
ความโปร่งแสง	m	-	-	-	-	-	0.2	**	0.1	0.7	0.3	0.4	0.8	0.3	0.8	0.5	0.5	0.5	0.6	0.5	0.4	>0.7	>0.6
ความนำไฟฟ้า	ไมโครซิเมนต์/ซม.	-	-	-	-	-	160	**	188	362	603	384	631	593	820	646	873	431	847	446	1,030	389.8	1,025
ความเป็นกรด-ด่าง	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	8.5	**	8.4	7.5	7.6	7.3	7.3	7.2	7.0	7.1	7.2	7.8	7.8	7.3	7.0	7.07	7.18
ปริมาณออกซิเจนละลาย	มก./ล.	ธ	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	5.0	**	9.6	3.7	3.1	4.3	4.6	4.6	3.1	1.9	2.0	2.5	4.0	4.8	4.5	0.47	1.17
ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	ธ	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	1.2	**	1.1	2.6	4.3	<1.0	1.9	1.4	1.7	2.7	<1.0	1.9	1.3	1.2	1.7	0.71	1.52
ปริมาณของแข็งแขวนลอย	มก./ล.	-	-	-	-	-	65.0	**	19.0	229.0	36.1	5.3	4.3	<5.0	5.7	<5.0	<5.0	16.6	13.3	<5.0	8.1	<5.0	<5.0
ปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	**	96	213	341	204	360	310	460	348	518	266	436	222	584	222	692
ไขมันและน้ำมัน	มก./ล.	-	-	-	-	-	0.6	**	**	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<1.0	0.45
โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ธ	≤5,000	≤20,000	-	-	**	**	330	2,700	>160,000	210	2,800	3,500	35,000	>160,000	17,000	1,700	4,900	79	13,000	920	2,400
ฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ธ	≤1,000	≤4,000	-	-	**	**	330	1,700	92,000	45	330	110	49,000	54,000	4,900	1,100	330	78	220	540	920
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่							3	-	2	4	4	3	3	3	4	5	4	4	3	3	3	5	5

ที่มา : ^{1/}งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง, พ.ศ.2541

² การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย อ.บ้านโป่ง-กาญจนบุรี ,พ.ศ.2546

³ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560

^{/4} รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ.2561

¹⁵ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ.2563

¹⁶ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ.2565

หมายเหตุ: ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพพหุผิวดิน ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนที่ 16 ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2537

ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งน้ำที่คุณภาพน้ำมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำทิ้งจากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติก่อน, 2) การขยายพันธุ์ตามธรรมชาติของสิ่งมีชีวิตระดับพื้นฐานและ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศของแหล่งน้ำ

ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำที่จากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน, 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ, 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร

ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

ธ = ธรรมชาติที่ไม่ได้รับผลจากการกระทำของมนุษย์ ธ' = อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

- ไม่ได้กำหนดค่า **ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

ตารางที่ 5.2.4-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)																							
ดัชนีคุณภาพ	หน่วย	คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*					คลองหนองกร่าง กม.57+358																
		1	2	3	4	5	ต.ค.38 ¹	เม.ย.44 ²	ม.ค.59 ³	มี.ค.60 ⁴	ก.ย.60 ⁴	เม.ย.61 ⁴	ก.ค.61 ⁴	มิ.ย.62 ⁵	พ.ย.62 ⁵	มิ.ย.63 ⁵	ต.ค.63 ⁵	มิ.ย.64 ⁶	พ.ย.64 ⁶	มิ.ย.65 ⁶	พ.ย.65 ⁶	มิ.ย.66	พ.ย.66
อุณหภูมิน้ำ	°C	ธ	ธ'	ธ'	ธ'	-	**	32.0	**	296	35.0	35.0	31.0	34.0	31.0	34.0	31.0	28.0	29.0	33.0	30.0	30.6	29.5
ความขุ่น	เอ็นทียู	-	-	-	-	-	**	**	**	**	**	**	**	**	**	18.0	65.0	**	18.0	11.0	27.0	6.27	4.01
ความลึก	m	-	-	-	-	-	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	1.6	1.8
ความโปร่งแสง	m	-	-	-	-	-	**	0.4	**	0.3	0.3	0.3	0.3	0.2	0.5	0.3	0.3	0.5	0.4	0.3	0.3	0.55	0.7
ความนำไฟฟ้า	ไมโครซีเมนต/ซม.	-	-	-	-	-	**	632	**	227	208	238	164	83	199	262	281	187	293	274	298	344	328.2
ความเป็นกรด-ด่าง	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	**	8.7	**	8.1	8.9	8.8	9.8	8.1	8.0	8.8	8.7	8.8	8.5	8.5	7.6	7.07	7.60
ปริมาณออกซิเจนละลาย	มก./ล.	ธ	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	**	3.8	**	5.4	6.2	6.3	5.1	4.1	6.7	6.2	0.8	4.4	5.5	5.2	4.1	4.75	4.21
ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	ธ	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	**	8.3	**	1.4	<1.0	<1.0	3.7	1.2	<1.0	1.3	2.4	1.0	1.1	1.1	1.0	4.79	3.22
ปริมาณของแข็งแขวนลอย	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	35.8	**	6.6	9.2	21.5	7.9	6.6	<5.0	24.2	17.6	5.2	12.8	11.4	24.9	12	12
ปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	**	**	84	123	126	66	89	103	140	181	70	143	147	143	200	242
ไขมันและน้ำมัน	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	0.6	**	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	2.30	1.40
โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ธ	≤5,000	≤20,000	-	-	**	1,600	**	3,300	92,000	1,700	<1.8	7,000	920	11,000	3,300	11,000	4,900	7,900	4,900	9,200	4,300
ฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ธ	≤1,000	≤4,000	-	-	**	70	**	1,700	9,200	1,700	<1.8	460	130	11,000	2,300	3,300	3,300	34	700	9,200	2,700
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่							-	5	-	3	4	3	4	3	2	3	5	3	3	3	3	5	4

ที่มา : ^{1/}งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง ,พ.ศ.2541

¹² การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย อ.บ้านโป่ง-กาญจนบุรี ,พ.ศ.2546

¹³ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560

^{4/} รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ.2561

¹⁵ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ.2563

¹⁶ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ.2565

หมายเหตุ: ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศผิวดิน ที่พิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนที่ 16 ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2537

ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งงานที่คุณภาพนั้นมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากงานที่งากจากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการใช้หรือรับประทานสดก่อน, 2) การขยายพันธุ์ตามธรรมชาติของสิ่งมีชีวิตระดับพื้นฐานและ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศของแหล่งงาน

ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพทั่วไวก่อน, 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ, 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไก่อน และ 2) การเกษตร

ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

๓ = ธรรมชาติที่ไม่ได้รับผลจากการกระทำของมนุษย์ ๓' = อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

- ไม่เดกาหนดคา ** ฃฃฃฃฃฃฃฃ

ตารางที่ 5.2.4-2																							
เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)																							
ดัชนีคุณภาพ	หน่วย	คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*					ท้ายกระบะบอก กม.66+180																
		1	2	3	4	5	ต.ค.38 ¹	เม.ย.44 ²	ม.ค.59 ³	มี.ค.60 ⁴	ก.ย.60 ⁴	เม.ย.61 ⁴	ก.ค.61 ⁴	มิ.ย.62 ⁵	พ.ย.62 ⁵	มิ.ย.63 ⁵	ต.ค.63 ⁵	มิ.ย.64 ⁶	พ.ย.64 ⁶	มิ.ย.65 ⁶	พ.ย.65 ⁶	มิ.ย.66	พ.ย.66
อุณหภูมิน้ำ	°C	ธ	ธ'	ธ'	ธ'	-	**	**	**	30.6	32.0	32.0	32.0	32.0	30.0	33.0	29.0	29.0	30.0	32.0	30.0	29.6	29.8
ความขุ่น	เอ็นทียู	-	-	-	-	-	**	**	**	**	**	**	**	**	**	5.3	13.0	**	5.9	27.0	12.0	10.25	8.11
ความลึก	m	-	-	-	-	-	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	1.4	1.3
ความโปร่งแสง	m	-	-	-	-	-	**	**	**	0.3	0.5	0.4	0.4	0.3	0.4	0.4	0.4	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
ความนำไฟฟ้า	ไมโครซีเมนต์/ซม.	-	-	-	-	-	**	**	**	844	609	910	913	560	802	611	631	747	900	1,007	599	339.3	411.9
ความเป็นกรด-ด่าง	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	**	**	**	8.5	8.2	8.0	8.0	7.8	8.4	8.6	7.5	7.8	7.9	7.7	7.8	7.32	7.44
ปริมาณออกซิเจนละลาย	มก./ล.	ธ	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	**	**	**	5.5	5.6	4.8	6.1	4.9	6.9	4.8	4.1	4.6	5.5	4.7	4.2	3.36	4.59
ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	ธ	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	**	**	**	8.8	4.9	4.8	3.0	3.2	3.8	11.9	5.4	5.0	2.5	12.1	6.5	4.21	7.70
ปริมาณของแข็งแขวนลอย	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	**	**	24.8	10.1	10.8	13.1	14.9	12.8	15.6	6.0	8.2	<5.0	24.2	13.7	19	23
ปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	**	**	614	386	586	536	313	402	384	351	524	460	576	308	162	263
ไขมันและน้ำมัน	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	**	**	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	245	300
โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ธ	≤5,000	≤20,000	-	-	**	**	**	7,900	17,000	220	130	79	33	1,600	24,000	45	490	1,700	>160,000	3,500	3,500
ฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ธ	≤1,000	≤4,000	-	-	**	**	**	7,900	490	46	33	14	17	330	940	4.5	11	170	14,000	2,400	790
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่							-	-	-	5	5	5	4	4	4	5	5	5	4	5	5	5	

ที่มา : ^{1/}งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง ,พ.ศ.2541

² การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย อ.บ้านโป่ง-กาญจนบุรี ,พ.ศ.2546

³ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560

^{/4} รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ.2561

¹⁵ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ.2563

¹⁶ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ.2565

หมายเหตุ: ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนที่ 16 ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2537

ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งน้ำที่คุณภาพนั้นมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำทิ้งจากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติก่อน, 2) การขยายพันธุ์ตามธรรมชาติของสิ่งมีชีวิตระดับพื้นฐานและ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศของแหล่งน้ำ

ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำที่จากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน, 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ, 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร

ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

๘ = ธรรมชาติไม่ได้รับผลจากการกระทำของมนุษย์ ๘' = อุดมภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุดมภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

-ไม่ได้กำหนดค่า ** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

ตารางที่ 5.2.4-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินคลองเจดีย์บูชา ขณะมีกิจกรรมก่อสร้าง								
ดัชนีคุณภาพ	หน่วย	คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*					ก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้าง (16.21 น.)	หลังผ่านพื้นที่ก่อสร้าง (16.33 น.)
		1	2	3	4	5		
อุณหภูมิน้ำ	°C	๘	๘'	๘'	๘'	-	31.1	30.9
ความขุ่น	เอ็นทียู	-	-	-	-	-	21.0	24.8
ความลึก	m	-	-	-	-	-	1.0	1.5
ความโปร่งแสง	m	-	-	-	-	-	0.4	0.4
ความนำไฟฟ้า	ไมโครซีเมนต์/ชม.	-	-	-	-	-	858	649
ความเป็นกรด-ด่าง	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	7.85	7.93
ปริมาณออกซิเจนละลาย	มก./ล.	๘	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	6.2	6.2
ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	๘	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	7.20	7.35
ปริมาณของแข็งแขวนลอย	มก./ล.	-	-	-	-	-	17	20
ปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด	มก./ล.	-	-	-	-	-	630	334
ไขมันและน้ำมัน	มก./ล.	-	-	-	-	-	1.25	1.75
โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	๘	≤5,000	≤20,000	-	-	1,600	3,500
ฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	๘	≤1,000	≤4,000	-	-	920	140
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่							5	5

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน

ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนที่ 16 ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2537

ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งน้ำที่คุณภาพน้ำมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำทิ้งจากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติก่อน, 2) การขยายพันธุ์ตามธรรมชาติของสิ่งมีชีวิตระดับพื้นฐานและ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศของแหล่งน้ำ

ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน, 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ, 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร

ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

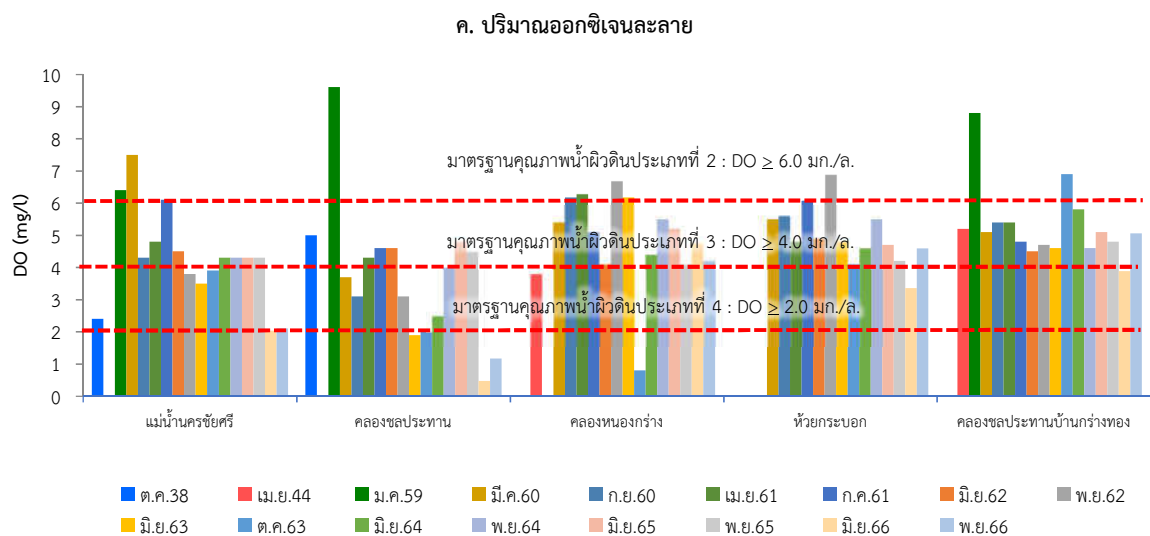
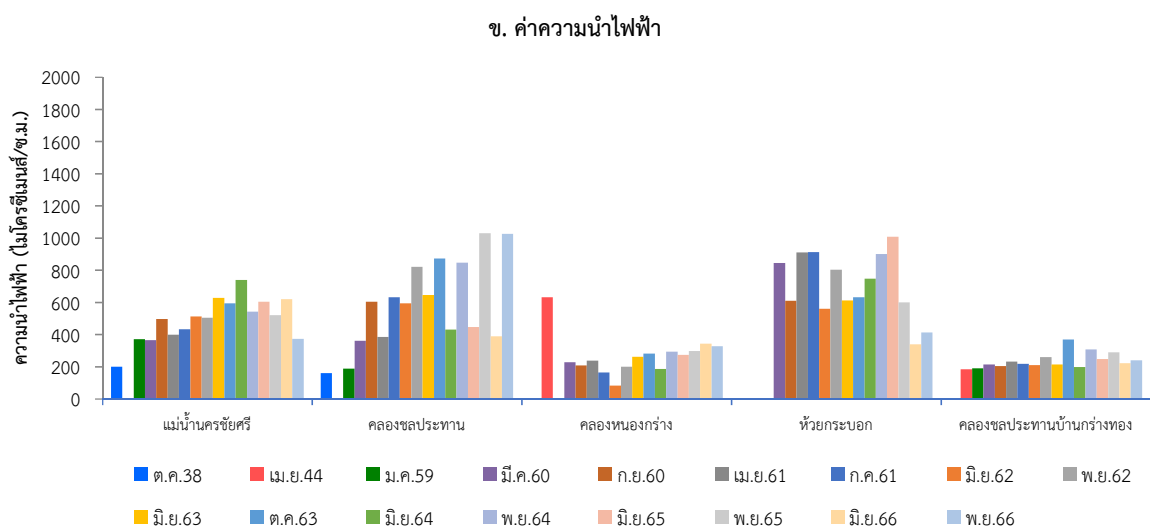
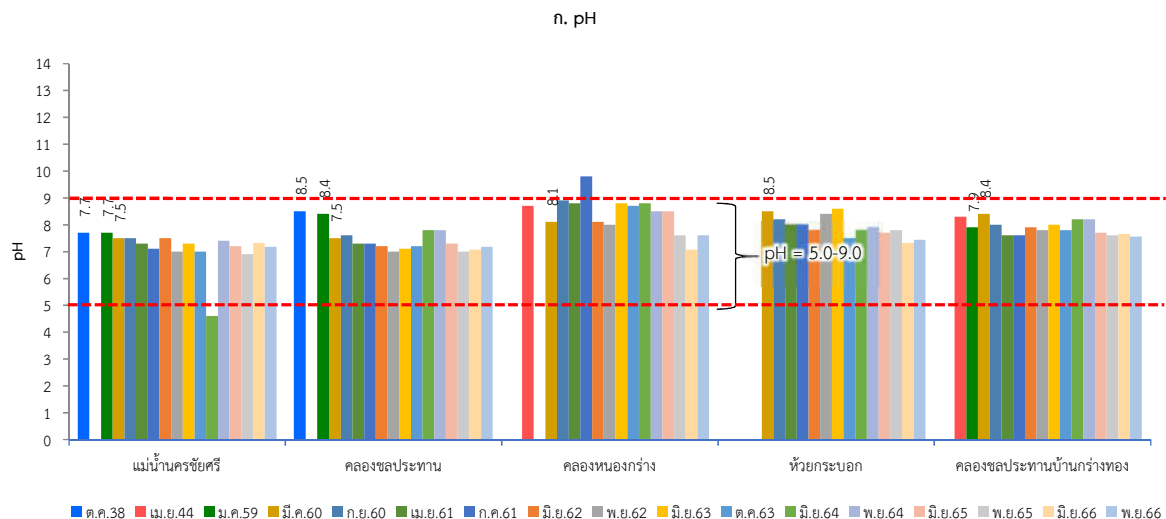
ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

๘ = ธรรมชาติไม่ได้รับผลกระทบจากการกระทำของมนุษย์

๘' = อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

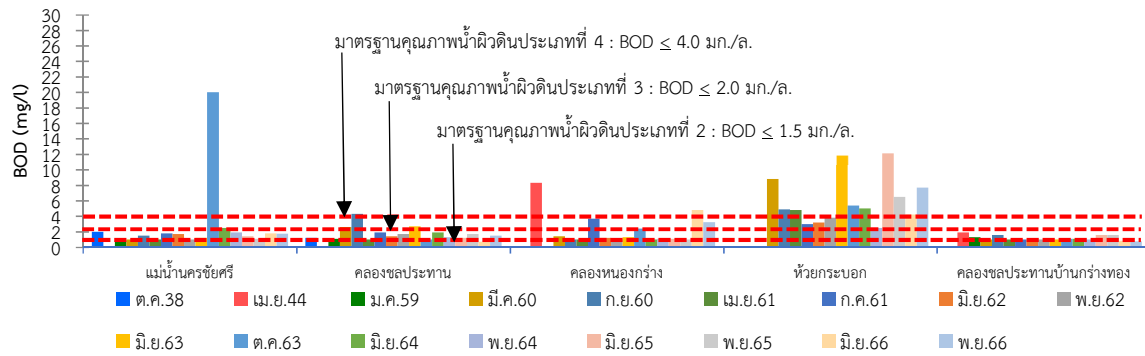
- ไม่ได้กำหนดค่า

** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

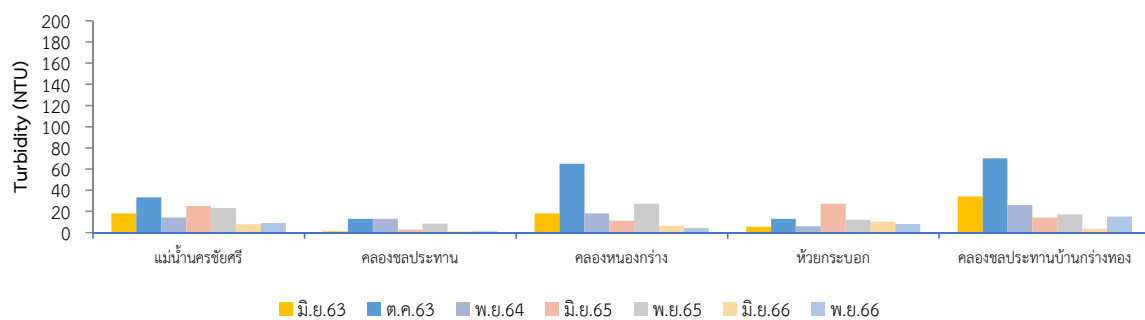


รูปที่ 5.2.4-5 เปรียบเทียบผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน

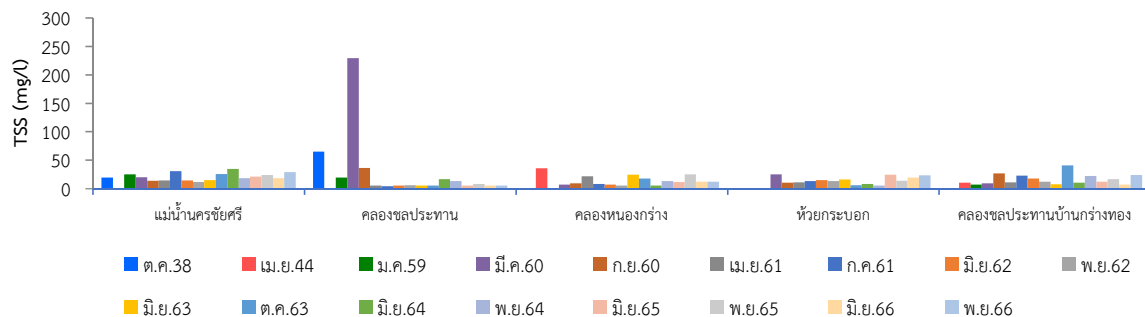
จ. BOD



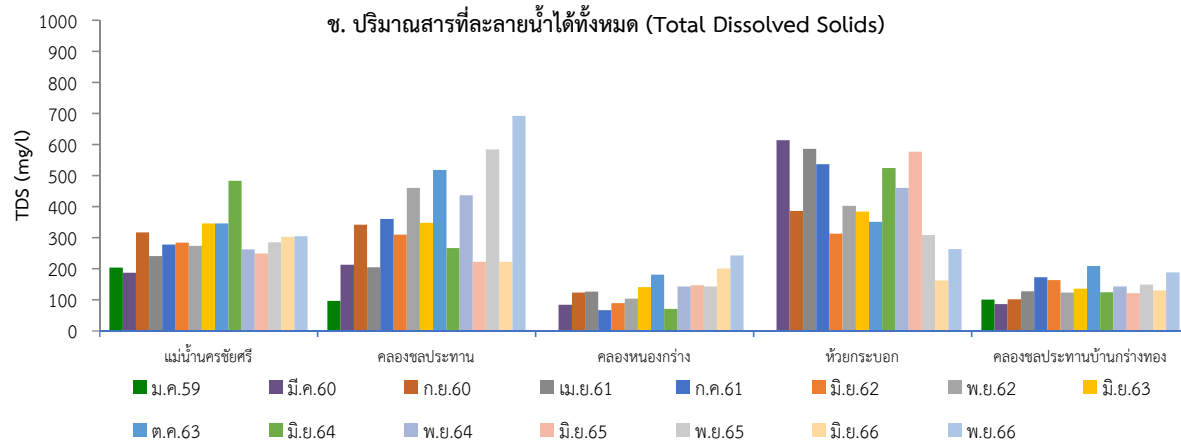
จ. ความขุ่น (Turbidity)



จ. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (Total Suspended Solids)

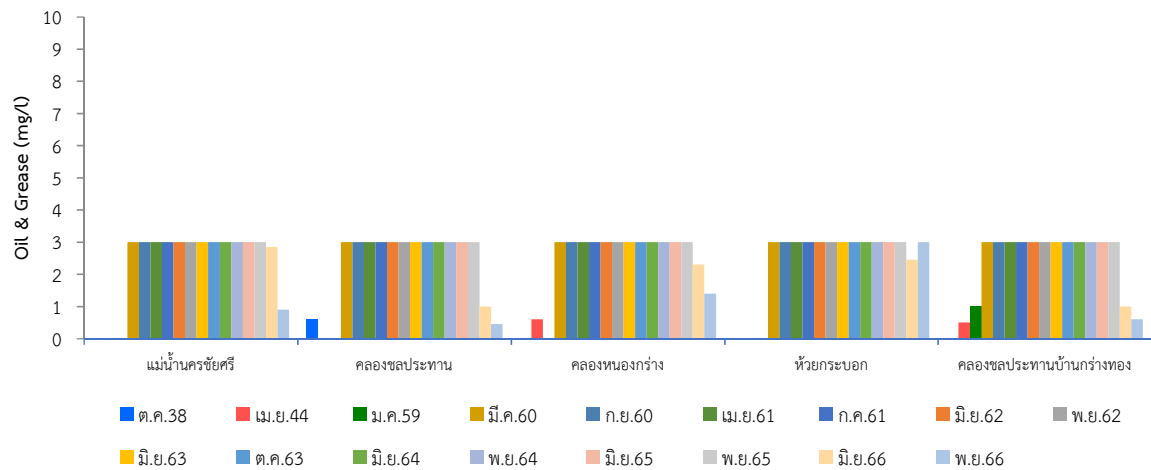


ข. ปริมาณสารที่ละลายน้ำได้ทั้งหมด (Total Dissolved Solids)

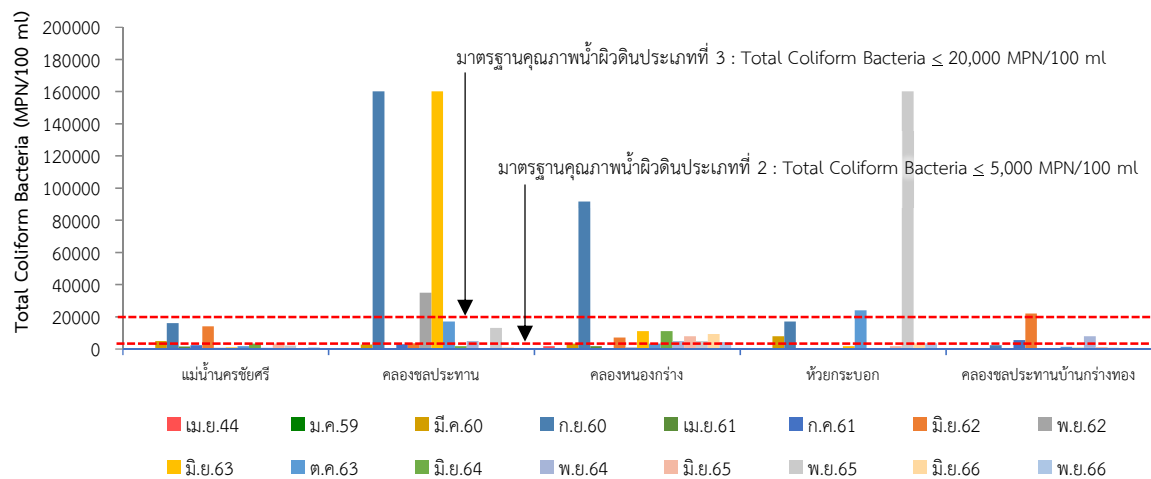


รูปที่ 5.2.4-5 เปรียบเทียบผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)

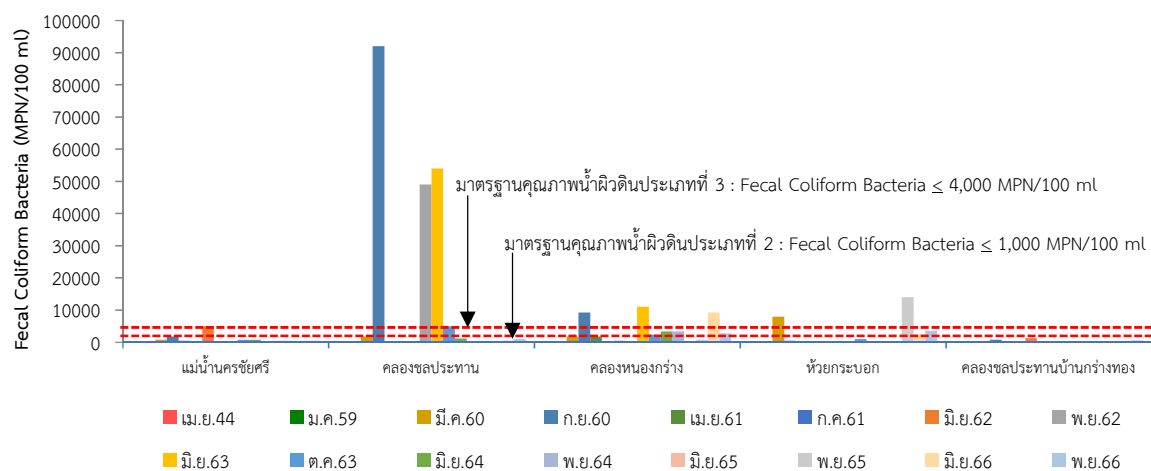
ณ. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease)



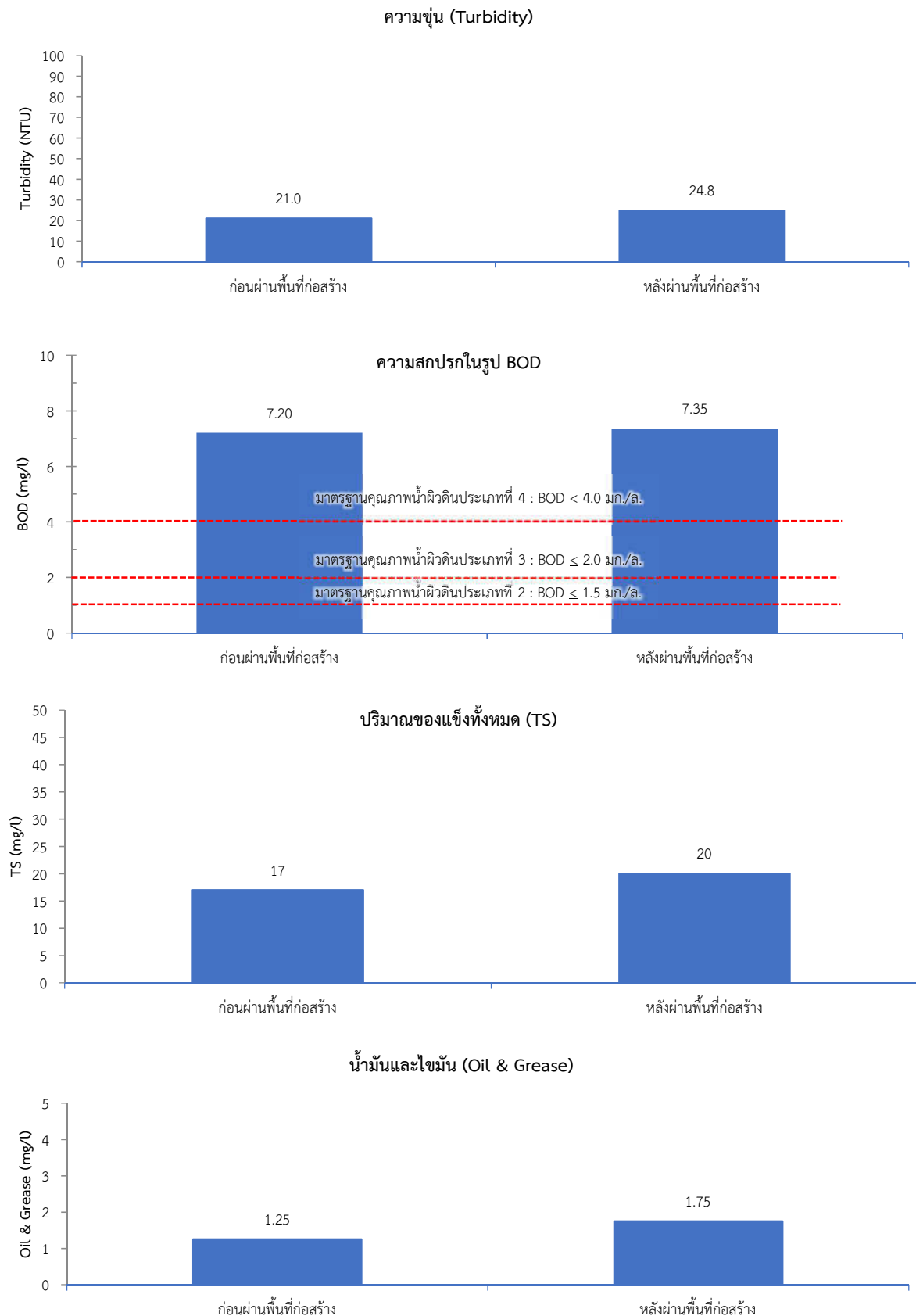
ณ. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria)



ณ. แบคทีเรียกลุ่มฟิโคไลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria)



รูปที่ 5.2.4-5 เปรียบเทียบผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)



รูปที่ 5.2.4-6 เปรียบเทียบผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินคลองเจดีย์บูชา (กม.42+725)

3.4 การเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์

3.4.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในพื้นที่ศึกษาโครงการในปัจจุบัน กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา เพื่อประเมินผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินที่อาจเกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการ และเพื่อเป็นการป้องกันและแก้ไขผลกระทบตามระดับความเหมาะสมของผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น สามารถอธิบายแยกรายสถานีในแต่ละช่วงฤดูกาลได้ ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.4-2)

ฤดูฝน : ผลการเปรียบเทียบคุณภาพน้ำในการศึกษารั้งนี้ (มิถุนายน พ.ศ.2566) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, กรกฎาคม พ.ศ.2561, มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในแต่ละสถานี ดังนี้

แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650) : คุณภาพน้ำในช่วงฤดูฝนในการศึกษารั้งนี้ พบว่าในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2566 มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มิถุนายน พ.ศ.2563) ที่มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม ซึ่งดีกว่าคุณภาพน้ำในผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, กรกฎาคม พ.ศ.2561, มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565) มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถใช้ประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ และผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และเพื่อการเกษตร

คลองชลประทาน (กม.47+900) : คุณภาพน้ำในช่วงฤดูฝนในการศึกษารั้งนี้ พบว่าในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2566 มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มิถุนายน พ.ศ.2563) มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม ซึ่งดีกว่าคุณภาพน้ำในผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, และมิถุนายน พ.ศ.2564) มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม และคุณภาพน้ำในผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2561, มิถุนายน พ.ศ.2562 และมิถุนายน พ.ศ.2565) มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถใช้ประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ และผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และเพื่อการเกษตร

คลองหนองกร่าง (กม.57+358) : คุณภาพน้ำในช่วงฤดูฝนในการศึกษารั้งนี้ พบว่าในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2566 มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม ซึ่งดีกว่าคุณภาพน้ำในผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 และกรกฎาคม พ.ศ.2561) มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม และคุณภาพน้ำในผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565) มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถใช้ประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ และผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และเพื่อการเกษตร

ห้วยกระบอก (กม.66+180) : คุณภาพน้ำในช่วงฤดูฝนในการศึกษารั้งนี้ พบว่าในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2566 มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560 ,

มิถุนายน พ.ศ.2563, ตุลาคม พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565) มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม ซึ่งด้อยกว่าคุณภาพน้ำในผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2561 และมิถุนายน พ.ศ.2562) มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

คลองชลประทานบ้านกร่างทอง (กม.88+696) : คุณภาพน้ำในช่วงฤดูฝนในการศึกษาครั้งนี้ พบว่าในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2566 มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มิถุนายน พ.ศ.2562) มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม ซึ่งด้อยกว่าคุณภาพน้ำในผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, กรกฎาคม พ.ศ.2561, มิถุนายน พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565) มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถใช้ประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ และผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และเพื่อการเกษตร

ฤดูแล้ง : ผลการเปรียบเทียบคุณภาพน้ำในการศึกษาครั้งนี้ (พฤศจิกายน พ.ศ.2566) กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ตุลาคม พ.ศ.2538, เมษายน พ.ศ.2544 และมกราคม พ.ศ.2559) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560, เมษายน พ.ศ.2561, พฤศจิกายน พ.ศ.2562, ตุลาคม พ.ศ.2563, พฤศจิกายน พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในแต่ละสถานี ดังนี้

แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650) : คุณภาพน้ำในช่วงฤดูแล้งในการศึกษาครั้งนี้ พบว่าในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2566 มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ตุลาคม พ.ศ.2538) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (พฤศจิกายน พ.ศ.2562 และตุลาคม พ.ศ.2563) ที่มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม ซึ่งด้อยกว่าคุณภาพน้ำในผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เมษายน พ.ศ.2561, พฤศจิกายน พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถใช้ประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ และผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และเพื่อการเกษตร และผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) กับคุณภาพน้ำในผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560) มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถใช้ประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

คลองชลประทาน (กม.47+900) : คุณภาพน้ำในช่วงฤดูแล้งในการศึกษาครั้งนี้ พบว่าในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2566 มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม ซึ่งด้อยกว่าคุณภาพน้ำผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560, พฤศจิกายน พ.ศ.2562 และตุลาคม พ.ศ.2563) ที่มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม และคุณภาพน้ำผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ตุลาคม พ.ศ.2538) กับคุณภาพน้ำในผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เมษายน พ.ศ.2561, พฤศจิกายน พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถใช้ประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ และผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และเพื่อการเกษตร และผลการตรวจวัดในขณะ

ศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

คลองหนองกร่าง (กม.57+358) : คุณภาพน้ำในช่วงฤดูแล้งในการศึกษาครั้งนี้ พบว่าในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2566 มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม ซึ่งดีกว่าคุณภาพน้ำผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เมษายน พ.ศ.2544) และคุณภาพน้ำในผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (ตุลาคม พ.ศ.2563) มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม แต่ด้อยกว่าคุณภาพน้ำในผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560, เมษายน พ.ศ.2561, พฤศจิกายน พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถใช้ประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และเพื่อการเกษตร กับคุณภาพน้ำในผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (พฤศจิกายน พ.ศ.2562) มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

ห้วยกระบอก (กม.66+180) : คุณภาพน้ำในช่วงฤดูแล้งในการศึกษาครั้งนี้ พบว่าในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2566 มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกับคุณภาพน้ำในผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560, เมษายน พ.ศ.2561, ตุลาคม พ.ศ.2563 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม ซึ่งด้อยกว่าคุณภาพน้ำในผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (พฤศจิกายน พ.ศ.2562 และพฤศจิกายน พ.ศ.2564) มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

คลองชลประทานบ้านกร่างทอง (กม.88+696) : คุณภาพน้ำในช่วงฤดูแล้งในการศึกษาครั้งนี้ พบว่าในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2566 มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เมษายน พ.ศ.2544) และคุณภาพน้ำในผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560, เมษายน พ.ศ.2561, พฤศจิกายน พ.ศ.2562, พฤศจิกายน พ.ศ.2564 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565) มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถใช้ประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ และผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และเพื่อการเกษตร ซึ่งด้อยกว่าคุณภาพน้ำผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2559) กับคุณภาพน้ำในผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (ตุลาคม พ.ศ.2563) มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

3.4.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ด้านสภาพอุทกวิทยา : เมื่อเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ผลกระทบระยะก่อสร้างในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้มีการคาดการณ์ไว้ว่า กิจกรรมงานก่อสร้างหากเกิดขึ้นในบริเวณใกล้เคียงลำน้ำเกิดการตื้นเขิน และกีดขวางทางน้ำได้ โดยแหล่งน้ำที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบมีทั้งสิ้น 66 แห่ง จากการตรวจสอบในปัจจุบัน ส่วนใหญ่กิจกรรมก่อสร้างบริเวณลำน้ำแล้วเสร็จเกือบทั้งหมด ประกอบกับในช่วงดำเนินการก่อสร้างมีการติดตั้ง Sheet Pile เพื่อเป็นแนวป้องกันการชะล้างของตะกอนดิน จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณใกล้เคียงลำน้ำ ไม่พบการตื้นเขินในลำน้ำที่มาจากกิจกรรมก่อสร้าง และไม่พบสิ่งกีดขวางทางน้ำ ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ด้านการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน : เมื่อเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ผลกระทบระยะก่อสร้างในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้มีการคาดการณ์ไว้ว่า กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความขุ่นของน้ำที่เพิ่มจากตะกอนดิน เป็นผลกระทบจากการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ ต้องมีการวางตอม่อในแหล่งน้ำจะทำให้เกิดการฟุ้งกระจายของตะกอนดิน เมื่อพิจารณาจากสถานะของงานก่อสร้างในปัจจุบัน พบว่า สะพานข้ามลำน้ำที่รายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมกำหนดให้เป็นสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ทั้ง 5 สถานี ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ อย่างไรก็ตาม บริษัทที่ปรึกษาได้เพิ่มเติมการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำในคลองเจดีย์บูชา (กม.42+725) ซึ่งอยู่ในพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ ตอน 12 เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบจากการก่อสร้างตอม่อภายในลำน้ำ เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ.2566 พบว่า คุณภาพน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้างมีค่าความขุ่น ปริมาณของแข็งทั้งหมด และน้ำมันและไขมัน เพิ่มขึ้นกว่าคุณภาพน้ำบริเวณก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างน้อยมาก จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างตอม่อสะพานภายในลำน้ำบริเวณคลองเจดีย์บูชา ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเพิ่มขึ้นของความขุ่น และตะกอนแขวนลอย ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4) สรุปผลการศึกษา

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ในช่วงฤดูฝนของการศึกษาครั้งนี้ (มิถุนายน พ.ศ.2566) พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำบริเวณที่เป็นสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำ พบว่า ส่วนใหญ่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยเหลือเพียงกิจกรรมการปูผิวพื้นสะพานข้ามคลองหนองกร่าง ซึ่งผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในแม่น้ำนครชัยศรี คลองชลประทาน คลองหนองกร่าง ห้วยกระบอก และคลองชลประทานบ้านกร่างทอง พบว่า มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 และ 5 จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน

ส่วนผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำในคลองเจดีย์บูชา เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างตอม่อสะพาน พบว่า คุณภาพน้ำหลังผ่านพื้นที่ก่อสร้างมีค่าความขุ่น ปริมาณของแข็งทั้งหมด และน้ำมันและไขมัน เพิ่มขึ้นกว่าคุณภาพน้ำบริเวณก่อนผ่านพื้นที่ก่อสร้างน้อยมาก จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างตอม่อสะพานภายในลำน้ำบริเวณคลองเจดีย์บูชา ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเพิ่มขึ้นของความขุ่น และตะกอนแขวนลอยในลำน้ำ

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในช่วงฤดูแล้งของการศึกษาครั้งนี้ (พฤศจิกายน พ.ศ. 2566) พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำบริเวณที่เป็นสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำ พบว่า ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จทั้งหมด โดยคุณภาพน้ำในแม่น้ำนครชัยศรี คลองชลประทาน คลองหนองกร่าง ห้วยกระบอก และคลองชลประทานบ้านกร่างทอง พบว่ามีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยมีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3, 4 และ 5 จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน

5.2.5 นิเวศวิทยาทางน้ำ

บริษัทที่ปรึกษา จะดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ โดยเน้นในแหล่งน้ำ/ทางน้ำสำคัญตามแนวเส้นทางตัดผ่าน

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อให้ทราบสถานภาพปัจจุบันของนิเวศวิทยาทางน้ำในแหล่งน้ำ/ทางน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่าน
- 1.2) เพื่อประเมินผลกระทบต่อบริเวณนิเวศวิทยาทางน้ำเนื่องจากการพัฒนาโครงการฯ และเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหา หากพบว่ามีผลกระทบเกิดขึ้น
- 1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการด้านนิเวศวิทยาทางน้ำในแหล่งน้ำ/ทางน้ำตามแนวเส้นทางตัดผ่าน

2) วิธีการศึกษา

2.1) **ทบทวนผลการศึกษาด้านนิเวศวิทยาทางน้ำ** : จากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและรายงานผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการประเมินผล และเปรียบเทียบผลการตรวจสอบ

2.2) **สถานีเก็บตัวอย่าง** : ดำเนินการตรวจสอบระบบนิเวศวิทยาทางน้ำในแหล่งน้ำ/ทางน้ำสำคัญๆ ตามแนวเส้นทางตัดผ่าน โดยตำแหน่งและจำนวนสถานีเก็บตัวอย่างฯ ตามที่ได้กำหนดไว้ใน**รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี** ฉบับผ่านความเห็นชอบในปี พ.ศ.2559 รวม 5 สถานี ดังนี้ (รูปที่ 5.2.4-1)

- แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650)
- คลองชลประทาน (กม.47+900)
- คลองหนองกร่าง (กม.57+358)
- ห้วยกระบอก (กม.66+180)
- คลองชลประทานบ้านกร่างทอง (กม.88+696)

2.3) **ระยะเวลาเก็บตัวอย่าง** : บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการเก็บตัวอย่าง/ตรวจสอบ ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝน และฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาการศึกษา 720 วัน รวมจำนวนทั้งสิ้น 4 ครั้ง พร้อมกับการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน โดยที่ผ่านมามีดำเนินการเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำแล้ว 2 ครั้ง ดังนี้ (ภาพที่ 5.2.5-1)

ครั้งที่ 1 วันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ.2566 (ฤดูฝน)

ครั้งที่ 2 วันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ.2566 (ฤดูแล้ง)

2.4) วิธีการเก็บและวิเคราะห์ตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำที่จะดำเนินการ มีดังนี้

2.4.1) **แพลงก์ตอนพืช และ แพลงก์ตอนสัตว์ :** เก็บตัวอย่างแพลงก์ตอนด้วยวิธีตักกรองในช่วงเวลากลางวัน โดยใช้ปั๊มเกอร์พลาสติกขนาด 5 ลิตร ตักน้ำให้ได้ปริมาตร 20-50 ลิตร ที่ระดับความลึกประมาณ 0-50 เซนติเมตรจากผิวน้ำ กรองน้ำผ่านถุงกรองแพลงก์ตอนขนาดช่องตาข่าย 20 ไมครอนและ 330 ไมครอน(ปลายกรวยจะมีกระเปาะสำหรับรองรับปริมาณแพลงก์ตอนที่กรองได้) นำตัวอย่างน้ำที่กรองแพลงก์ตอนได้เก็บในขวด และรักษาสภาพตัวอย่างโดยเติมสารละลายบัฟเฟอร์ฟอร์มาลีนให้ตัวอย่างน้ำมีความเข้มข้นเป็นร้อยละ 5 ก่อนนำตัวอย่างกลับไปวิเคราะห์เพื่อจำแนกชนิดถึงลำดับชั้นอนุกรมวิธานต่ำที่สุดที่สามารถทำได้ เอกสารที่ใช้ประกอบการจำแนกชนิดประกอบด้วย บพิธ (2546), บพิธ และนันทพร (2539), ลัดดา (2541), ลัดดา (2542), อภิรติ (2547), ยุวดี (2548), อิสราภรณ์ (2547), Brusca, R.C. and G.J. Brusca. (2003), Cox (1996), Kozloff (1990), John *et al.* (2002), Lee *et al.* (2000), Ruppert *et al.* (2004), Wehr, J. D. and R. G. Sheath. (2003), Yamagishi (1992) และตรวจนับจำนวนของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ในห้องปฏิบัติการ โดยใช้วิธี Natural Unit Count ด้วยกล้องจุลทรรศน์กำลังขยายสูง (Compound Microscope) และคำนวณหาปริมาณความหนาแน่นตามมาตรฐาน ซึ่งกำหนดโดย APHA/AWWA/WEF (Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater 23rd Edition, 2017) และคำนวณหาค่าดัชนีความหลากหลาย (Diversity Index) โดยวิธีการของ Shannon-Weiner Index (Kreb, 1985) ดังสมการที่ 1

$$H = - \sum_{i=1}^S (P_i) (\ln P_i)$$

โดยที่ H=ดัชนีความหลากหลาย

S=จำนวนชนิด

P_i=สัดส่วนของจำนวนสิ่งมีชีวิตชนิดที่ i/จำนวนทั้งหมดในตัวอย่าง

2.4.2) **สัตว์หน้าดิน :** เก็บตัวอย่างสัตว์หน้าดินโดยใช้อุปกรณ์เก็บตะกอนผิวหน้า (Grab Sampler) ที่เหมาะสมกับสภาพพื้นท้องน้ำ เช่น Ekman Grab ซึ่งมีขนาดพื้นที่ 15x15 เซนติเมตร ทำการเก็บดินตะกอนจากพื้นท้องน้ำ 4 ซ้ำ และสวักผ้าสี่เหลี่ยมขนาดตา 0.5 มิลลิเมตร ซึ่งมีความกว้าง 35 เซนติเมตร ทำการลากเก็บผิวดินตะกอนจากพื้นท้องน้ำขึ้นมา จากนั้นนำตัวอย่างดินตะกอนที่เก็บได้มาร่อนผ่านตะแกรงขนาด 1 และ 0.5 มิลลิเมตร เก็บตัวอย่างสัตว์หน้าดินที่ติดบนตะแกรงลงในขวดเก็บตัวอย่าง และรักษาสภาพตัวอย่างด้วยสารละลายบัฟเฟอร์ฟอร์มาลีนให้ตัวอย่างน้ำมีความเข้มข้นเป็นร้อยละ 10 ก่อนนำตัวอย่างกลับไปวิเคราะห์เพื่อจำแนกชนิดถึงลำดับชั้นอนุกรมวิธานต่ำที่สุดที่สามารถทำได้ เอกสารที่ใช้ประกอบการจำแนกชนิดประกอบด้วย กรมควบคุมมลพิษ (2548), ณรรฐพล (2536), Helen (1963), Zhadin and Gerd (1963), Pennak (1964), Usinger (1968), Schmitt (1971), Brandt (1974), Chuensri (1974), Higgins and Hjalmar (1988) และ Barnes and Mann (1989) และตรวจนับจำนวนของสัตว์หน้าดินในห้องปฏิบัติการโดยใช้วิธีการ Counting Techniques ภายใต้กล้องจุลทรรศน์กำลังขยายต่ำ (Stereoscopic microscope) และคำนวณหาความหนาแน่นตามมาตรฐาน Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater 23rd Edition, 2017 ซึ่งกำหนดโดย APHA/AWWA/WEF และคำนวณดัชนีความหลากหลาย (Diversity Index) โดยวิธีการของ Shannon-Weiner Index (ดังสมการที่ 1)



แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650)



คลองชลประทาน (กม.47+900)



คลองหนองกร่าง (กม.57+358)



ห้วยกระบอก (กม.66+180)



คลองชลประทานบ้านกร่างทอง (กม.88+696)

ครั้งที่ 1 วันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ.2566

ภาพที่ 5.2.5-2 การเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ



แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650)



คลองชลประทาน (กม.47+900)



คลองหนองกร่าง (กม.57+358)



ห้วยกระบอก (กม.66+180)



คลองชลประทานบ้านกร่างทอง (กม.88+696)

ครั้งที่ 2 วันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ.2566

ภาพที่ 5.2.5-2 การเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)

2.5) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.5.1) นำผลการเก็บและวิเคราะห์ตัวอย่างด้านนิเวศวิทยาทางน้ำมาเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ที่ผ่านมาในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

2.5.2) สรุปผลกระทบต่อนิเวศวิทยาทางน้ำในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากพบปัญหาว่ามีผลกระทบทางด้านนิเวศวิทยาทางน้ำจะจัดทำข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.5.3) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบฯ ด้านนิเวศวิทยาทางน้ำให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.5.4) อาจมีการปรับแผนการติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน หรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1.1) รายงานขั้นสุดท้าย งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง พ.ศ.2541 โดยบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด, บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำเมื่อวันที่ 11 ตุลาคม พ.ศ.2538 จำนวน 4 สถานี ได้แก่ คลองชลประทาน คลองวังตะกู คลองสัมปะทวน และแม่น้ำนครชัยศรี พบว่า แพลงก์ตอนพืช ความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืชอยู่ระหว่าง 55,000-132,970 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุด คือ ยูกลีโนอยด์ (Euglenoids) แพลงก์ตอนสัตว์ ความหนาแน่นของแพลงก์ตอนสัตว์อยู่ระหว่าง 22,000-78,400 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร กลุ่มของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุด คือ โปรโตซัว (Protozoa) ส่วนสัตว์หน้าดินมีปริมาณความชุกชุมอยู่ระหว่าง 220-508 ตัว/ตารางเมตร

3.1.2) รายงานขั้นสุดท้าย การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายงานหลัก การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายอ.บ้านโป่ง-กาญจนบุรี พ.ศ.2546 โดยบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด, บริษัท สีนธมมเซลล์ คอนซัลแต้นท์ส จำกัด, บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำเมื่อวันที่ 11 เมษายน พ.ศ.2544 จำนวน 3 สถานี ได้แก่ จุดตัดคลองหนองกร่าง จุดตัดคลองท่าสาร และจุดตัดคลองชลประทาน พบว่า แพลงก์ตอนพืช ความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืชอยู่ระหว่าง 7,707,750-279,072,800 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุด คือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน (Blue green algae) แพลงก์ตอนสัตว์ ความหนาแน่นของแพลงก์ตอนสัตว์อยู่ระหว่าง 182,750-7,102,400 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร กลุ่มของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุด คือ โรติเฟอร์ (Rotifer) ส่วนสัตว์หน้าดินในคลองหนองกร่างและคลองท่าสารมีปริมาณความชุกชุมอยู่ 22 ตัว/ตารางเมตร ส่วนคลองชลประทานไม่พบสัตว์หน้าดิน

3.1.3) รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี พ.ศ.2560 โดยบริษัท ธรรมชาติ คอนสตรัคชั่น จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำเมื่อวันที่ 25 มกราคม พ.ศ.2559 จำนวน 4 สถานี ได้แก่ คลองประปามหาสวัสดิ์ แม่น้ำนครชัยศรี คลองชลประทาน (ใกล้กับ Service Area นครปฐม) และ คลองชลประทานบ้านกร่างทอง พบว่า แพลงก์ตอนพืช ความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืชอยู่ระหว่าง 2,140,000-3,738,010 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่สำรวจพบระหว่าง 38-40 ชนิด ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของทุกสถานีอยู่ระหว่าง 2.65-3.09 ซึ่งในเกณฑ์ปานกลางถึงสูง กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุด คือ สาหร่ายสีน้ำเงินแกมเขียว (Blue green algae) แพลงก์ตอนสัตว์ ความหนาแน่นของแพลงก์ตอนสัตว์อยู่ระหว่าง 20,000-180,000 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ที่สำรวจพบระหว่าง 2-9 ชนิด กลุ่มของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุดของทุกสถานี คือ โปรโตซัว (Protozoa) ส่วนสัตว์หน้าดิน พบสัตว์หน้าดิน จำนวน 2-5 ชนิด ความหนาแน่นระหว่าง 489-700 ตัว/ตารางเมตร โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบมากที่สุด คือ กุ้งฝอย โดยคลองชลประทาน และคลองชลประทานบ้านกร่างทอง ไม่พบสัตว์หน้าดิน

ผลการคาดการณ์ผลกระทบในระยะก่อสร้าง พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างฐานรากและตอม่อสำหรับโครงการ งานก่อสร้างโครงสร้างต่างระดับเหนือดิน จะเป็นสาเหตุให้เกิดการพังกระจายของตะกอนท้องน้ำ เป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาหนึ่งเท่านั้น การจัดการขยะมูลฝอยและน้ำเสียให้มีค่าความสกปรกเพิ่มขึ้น ส่วนคราบน้ำมันและไขมันที่ถูกชะล้างลงสู่แหล่งน้ำจะลอยเหนือน้ำ ปกคลุมการส่องผ่านของออกซิเจน ส่งผลให้ออกซิเจนในแหล่งน้ำลดลง ผลกระทบจะเกิดขึ้นในช่วงเวลาสั้นๆ ในช่วงระยะก่อสร้างเท่านั้น ดังนั้นผลกระทบต่อสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำคาดว่าจะอยู่ในระดับต่ำ

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

3.2.1) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1) พ.ศ.2561 โดยบริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนสตรัคชั่น จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ จำนวน 4 ครั้ง ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2560 (ฤดูแล้ง), กันยายน พ.ศ.2560 (ฤดูฝน), เมษายน พ.ศ.2561 (ฤดูแล้ง) และกรกฎาคม พ.ศ.2561 (ฤดูฝน) จำนวน 5 สถานี ได้แก่ แม่น้ำนครชัยศรี คลองชลประทาน คลองหนองกร่าง ห้วยกระบอก และคลองชลประทานบ้านกร่างทอง มีรายละเอียดแยกสถานีย ดังนี้

แม่น้ำนครชัยศรี : พบว่า แพลงก์ตอนพืช มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 3,132,000-19,548,833 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่สำรวจพบระหว่าง 15-37 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.71-2.28 กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุด คือ สาหร่ายสีน้ำเงินแกมเขียว (Blue green algae) ชนิด *Oscillatoria* sp. แพลงก์ตอนสัตว์ มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 105,000-341,002 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ที่สำรวจพบระหว่าง 9-12 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.97-2.33 กลุ่มของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุด คือ ตัวอ่อนกุ้งหรือปู (Nauplius) ส่วนสัตว์หน้าดิน มีความหนาแน่นระหว่าง 36-252 ตัว/ตารางเมตร พบสัตว์หน้าดินจำนวน 3-8 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.94-1.69 โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบมากที่สุด คือ หอยเจดีย์ลายเสือ (*Melanoides tuberculata*) ปลาที่มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 48-312 ตัว/ไร่ จำนวนชนิดของปลาที่สำรวจพบระหว่าง 1-6 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.00-1.41 โดยชนิดของปลาที่พบมากที่สุด คือ ปลาซิวควาย (*Rasbora myersi*) และพรรณไม้น้ำ พบ 3-6 ชนิด ชนิดเด่น ได้แก่ ผักบุ้งไทย และผักตบชวา

คลองชลประทาน : พบว่า แพลงก์ตอนพืช มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 1,852,000-25,712,750 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่สำรวจพบระหว่าง 14-30 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.97-3.00 กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุด คือ สาหร่ายสีน้ำเงินแกมเขียว (Blue green algae) ชนิด *Oscillatoria* sp. แพลงก์ตอนสัตว์ มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 59,000-805,000 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ที่สำรวจพบระหว่าง 6-11 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.56-2.19 กลุ่มของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุด คือ โรติเฟอร์ (Rotifer) ส่วนสัตว์หน้าดิน มีความหนาแน่นระหว่าง 15-259 ตัว/ตารางเมตร พบสัตว์หน้า

ดินจำนวน 1-6 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.33-1.53 โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบมากที่สุดคือ หอยเจดีย์ลายเสือ (*Melanoides tuberculata*) ปลามีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 96-357 ตัว/ไร่ จำนวนชนิดของปลาที่สำรวจพบระหว่าง 2-5 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.64-1.43 โดยชนิดของปลาที่พบมากที่สุดคือ ปลากระดี่หม้อ (*Trichogaster trichopterus*) และพรรณไม้น้ำ พบ 3-7 ชนิด ชนิดเด่น ได้แก่ ไมยราบยักษ์

คลองหนองกร่าง : พบว่า แพลงก์ตอนพืช มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 1,892,000-8,453,3341 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่สำรวจพบระหว่าง 13-28 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.28-2.91 กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุดคือ สาหร่ายสีน้ำเงินแกมเขียว (Blue green algae) ชนิด *Oscillatoria* sp. แพลงก์ตอนสัตว์ มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 152,000-256,667 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ที่สำรวจพบระหว่าง 6-12 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.78-2.24 กลุ่มของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุดคือ โคพีพอดน้ำจืด (Calanoid) และ ตัวอ่อนกุ้งหรือปู (Nauplius) ส่วนสัตว์หน้าดิน มีความหนาแน่นระหว่าง 44-378 ตัว/ตารางเมตร พบสัตว์หน้าดินจำนวน 2-9 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.01-1.57 โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบมากที่สุดคือ หอยเจดีย์ลายเสือ (*Melanoides tuberculata*) ปลามีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 35-688 ตัว/ไร่ จำนวนชนิดของปลาที่สำรวจพบระหว่าง 1-9 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.00-1.66 โดยชนิดของปลาที่พบมากที่สุดคือ ปลาซิวควาย (*Rasbora myersi*) และพรรณไม้น้ำ พบ 2-6 ชนิด ชนิดเด่น ได้แก่ ตับเต่า

ห้วยกระบอก : พบว่า แพลงก์ตอนพืช มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 3,485,000-31,510,000 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่สำรวจพบระหว่าง 13-33 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.44-2.59 กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุดคือ สาหร่ายสีน้ำเงินแกมเขียว (Blue green algae) ชนิด *Oscillatoria* sp. แพลงก์ตอนสัตว์ มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 348,000-5,204,000 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ที่สำรวจพบระหว่าง 7-12 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.20-2.22 กลุ่มของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุดคือ ตัวอ่อนกุ้งหรือปู (Nauplius) ส่วนสัตว์หน้าดิน มีความหนาแน่นระหว่าง 28-686 ตัว/ตารางเมตร พบสัตว์หน้าดินจำนวน 1-6 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.00-1.17 โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบมากที่สุดคือ หอยเจดีย์ลายเสือ (*Melanoides tuberculata*) ปลามีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 40-888 ตัว/ไร่ จำนวนชนิดของปลาที่สำรวจพบระหว่าง 3-6 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.32-1.45 โดยชนิดของปลาที่พบมากที่สุดคือ ปลานิล (*Oreochromis niloticus*) และพรรณไม้น้ำ พบ 3-5 ชนิด ชนิดเด่น ได้แก่ ผักกระเฉด

คลองชลประทานบ้านกร่างทอง : พบว่า แพลงก์ตอนพืช มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 382,000-8,942,000 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่สำรวจพบระหว่าง 15-28 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.45-2.35 กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุดคือ ไดโนแฟลกเจลเลต (Dinoflagellates) ชนิด *Peridinium* sp. แพลงก์ตอนสัตว์ มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 161-478,000 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ที่สำรวจพบระหว่าง 4-17 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.03-2.09 กลุ่มของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุดคือ โรติเฟอร์ (Rotifer) ชนิด *Brachionus* sp. ส่วนสัตว์หน้าดิน มีความหนาแน่นระหว่าง 0-224 ตัว/ตารางเมตร พบสัตว์หน้าดินจำนวน 0-4 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.00-1.00 โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบมากที่สุดคือ หอยเจดีย์ลายเสือ (*Melanoides tuberculata*) ปลามีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 15-144 ตัว/ไร่ จำนวนชนิดของปลาที่สำรวจพบระหว่าง 1-2 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.00-0.64 โดยชนิดของปลาที่พบมากที่สุดคือ ปลานิล (*Oreochromis niloticus*) และพรรณไม้น้ำ พบ 3-5 ชนิด ชนิดเด่น ได้แก่ หย้าไซ

3.2.2) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2) พ.ศ.2563 โดยบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ จำนวน 4 ครั้ง ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2562 (ฤดูฝน), พฤศจิกายน พ.ศ.2562 (ฤดูแล้ง), มิถุนายน พ.ศ.2563 (ฤดูฝน) และตุลาคม พ.ศ.2563 (ฤดูแล้ง) จำนวน 5 สถานี ได้แก่ แม่น้ำนครชัยศรี คลองชลประทาน คลองหนองกว้าง ห้วยกระบอก และคลองชลประทานบ้านกร่างทอง มีรายละเอียดแยกรายสถานี ดังนี้

แม่น้ำนครชัยศรี : พบว่า แพลงก์ตอนพืช มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 15,988,224-29,272,160 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่สำรวจพบระหว่าง 30-36 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.12-2.38 กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุด คือ สาหร่ายสีน้ำเงินแกมเขียว (Blue green algae) ชนิด *Oscillatoria* sp. แพลงก์ตอนสัตว์ มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 55,470-180,312 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ที่สำรวจพบระหว่าง 11-13 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.84-2.29 กลุ่มของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุด คือ ตัวอ่อนกุ้งหรือปู (Nauplius) ส่วนสัตว์หน้าดิน มีความหนาแน่นระหว่าง 7-84 ตัว/ตารางเมตร พบสัตว์หน้าดินจำนวน 1-3 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.00-1.10 โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบมากที่สุด คือ หอยขม (*Filopaludina martensi*) ปลามีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 35-320 ตัว/ไร่ จำนวนชนิดของปลาที่สำรวจพบระหว่าง 2-6 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.59-1.61 โดยชนิดของปลาที่พบมากที่สุดคือ ปลาชิวในสกุล *Rasbora* และพรรณไม้น้ำ พบ 5-8 ชนิด ชนิดเด่น ได้แก่ ผักบู่ไทย

คลองชลประทาน : พบว่า แพลงก์ตอนพืช มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 4,391,212-13,811,624 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่สำรวจพบระหว่าง 21-35 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.02-2.78 กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุด คือ สาหร่ายสีน้ำเงินแกมเขียว (Blue green algae) ชนิด *Oscillatoria* sp. แพลงก์ตอนสัตว์ มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 56,016-109,980 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ที่สำรวจพบระหว่าง 10-16 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.08-2.17 กลุ่มของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุด คือ โรติเฟอร์ (Rotifer) ชนิด *Brachionus* sp. ส่วนสัตว์หน้าดิน มีความหนาแน่นระหว่าง 7-98 ตัว/ตารางเมตร พบสัตว์หน้าดินจำนวน 1-3 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.00-1.01 โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบมากที่สุด คือ ไส้เดือนน้ำจืด ในครอบครัว Tubificidae ปลามีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 5-144 ตัว/ไร่ จำนวนชนิดของปลาที่สำรวจพบระหว่าง 1-7 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.00-1.51 โดยชนิดของปลาที่พบมากที่สุดคือ ปลากระตี่หม้อ (*Trichogaster trichopterus*) และพรรณไม้น้ำ พบ 3-9 ชนิด ชนิดเด่น ได้แก่ แหนเป็ดเล็ก

คลองหนองกว้าง : พบว่า แพลงก์ตอนพืช มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 5,831,406-26,695,395 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่สำรวจพบระหว่าง 14-30 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.30-2.33 กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุด คือ สาหร่ายสีน้ำเงินแกมเขียว (Blue green algae) ชนิด *Oscillatoria* sp. แพลงก์ตอนสัตว์ มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 40,788-143,788 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ที่สำรวจพบระหว่าง 8-12 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.98-2.17 กลุ่มของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุด คือ ตัวอ่อนกุ้งหรือปู (Nauplius) ส่วนสัตว์หน้าดิน มีความหนาแน่นระหว่าง 126-245 ตัว/ตารางเมตร พบสัตว์หน้าดินจำนวน 3-6 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.32-1.48 โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบมากที่สุด คือ ไส้เดือนน้ำจืด ในครอบครัว Tubificidae ปลามีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 5-160 ตัว/ไร่ จำนวนชนิดของปลาที่สำรวจพบระหว่าง 1-10 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.00-1.90 โดยชนิดของปลาที่พบมากที่สุดคือ ปลาสร้อยนกเขา (*Osteochilus vittatus*) และพรรณไม้น้ำ พบ 2-4 ชนิด ชนิดเด่น ได้แก่ ไมยราบยักษ์

ห้วยกระบอก : พบว่า แพลงก์ตอนพืช มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 1,113,432-96,049,212 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่สำรวจพบระหว่าง 14-36 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.72-2.59 กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุด คือ สาหร่ายสีน้ำเงินแกมเขียว (Blue green algae) ชนิด *Oscillatoria* sp. แพลงก์ตอนสัตว์ มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 1,078,938-11,845,353 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ที่สำรวจพบระหว่าง 6-13 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.04-1.72 กลุ่มของแพลงก์

ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุด คือ โรติเฟอร์ (Rotifer) ชนิด *Brachionus* sp. ส่วนสัตว์หน้าดิน มีความหนาแน่นระหว่าง 21-161 ตัว/ตารางเมตร พบสัตว์หน้าดินจำนวน 1-4 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.00-1.34 โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบมากที่สุด คือ ไส้เดือนน้ำจืด ในครอบครัว Tubificidae ปลาที่มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 24-2,871 ตัว/ไร่ จำนวนชนิดของปลาที่สำรวจพบระหว่าง 2-9 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.56-1.82 โดยชนิดของปลาที่พบมากที่สุดคือ ปลาแป้นแก้ว (*Parambassis siamensis*) และพรรณไม้น้ำ พบ 2-3 ชนิด ชนิดเด่น ได้แก่ หญ้าขน

คลองชลประทานบ้านกร่างทอง : พบว่า แพลงก์ตอนพืช มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 5,941,600-28,051,605 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่สำรวจพบระหว่าง 25-32 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.28-2.96 กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุด คือ สาหร่ายสีน้ำเงินแกมเขียว (Blue green algae) ชนิด *Oscillatoria* sp. แพลงก์ตอนสัตว์ มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 14,392-893,417 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ที่สำรวจพบระหว่าง 7-11 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.41-2.00 กลุ่มของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุด คือ โรติเฟอร์ (Rotifer) ชนิด *Brachionus* sp. ส่วนสัตว์หน้าดิน มีความหนาแน่นระหว่าง 7-560 ตัว/ตารางเมตร พบสัตว์หน้าดินจำนวน 1-7 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.00-1.43 โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบมากที่สุด คือ หนอนแดง (*Chironomus* sp.) ปลาที่มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 15-32 ตัว/ไร่ จำนวนชนิดของปลาที่สำรวจพบระหว่าง 1-2 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.00-0.69 โดยชนิดของปลาที่พบมากที่สุดคือ ปลานิล (*Oreochromis niloticus*) และพรรณไม้น้ำ พบ 2-4 ชนิด ชนิดเด่น ได้แก่ ผักกระเฉด

3.2.3) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) พ.ศ.2565 โดยบริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ จำนวน 4 ครั้ง ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564 (ฤดูฝน), พฤศจิกายน พ.ศ.2564 (ฤดูแล้ง), มิถุนายน พ.ศ.2565 (ฤดูฝน) และพฤศจิกายน พ.ศ.2565 (ฤดูแล้ง) จำนวน 5 สถานี ได้แก่ แม่น้ำนครชัยศรี คลองชลประทาน คลองหนองกร่าง ห้วยกระบอก และคลองชลประทานบ้านกร่างทอง มีรายละเอียดแยกรายสถานี ดังนี้

แม่น้ำนครชัยศรี : พบว่า แพลงก์ตอนพืช มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 2,484,300-375,467,900 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่สำรวจพบระหว่าง 22-29 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.13-2.28 กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุด คือ สาหร่ายสีน้ำเงินแกมเขียว (Blue green algae) ชนิด *Oscillatoria* sp. แพลงก์ตอนสัตว์ มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 108,520-556,985 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ที่สำรวจพบระหว่าง 12-15 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.68-2.31 กลุ่มของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุด คือ โรติเฟอร์ (Rotifer) ชนิด *Brachionus* sp. ส่วนสัตว์หน้าดิน มีความหนาแน่นระหว่าง 7-154 ตัว/ตารางเมตร พบสัตว์หน้าดินจำนวน 1-3 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.00-1.01 โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบมากที่สุด คือ หอยขม (*Filopaludina martensi*)

คลองชลประทาน : พบว่า แพลงก์ตอนพืช มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 3,571,425-27,356,000 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่สำรวจพบระหว่าง 22-31 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.77-2.49 กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุด คือ สาหร่ายสีน้ำเงินแกมเขียว (Blue green algae) ชนิด *Oscillatoria* sp. แพลงก์ตอนสัตว์ มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 49,707-104,966 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ที่สำรวจพบระหว่าง 6-11 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.72-2.08 กลุ่มของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุด คือ ตัวอ่อนกุ้งหรือปู (Nauplius) ส่วนสัตว์หน้าดิน มีความหนาแน่นระหว่าง 14-182 ตัว/ตารางเมตร พบสัตว์หน้าดินจำนวน 1-5 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.00-1.44 โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบมากที่สุด คือ หนอนแดง (*Chironomus* sp.)

คลองหนองกร่าง : พบว่า แพลงก์ตอนพืช มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 4,011,350-17,634,100 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่สำรวจพบระหว่าง 23-31 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.53-1.59 กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุด คือ ไดอะตอม (*Diatom*) ชนิด *Synedra ulna* แพลงก์ตอนสัตว์ มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 23,142-104,874 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ที่สำรวจพบระหว่าง 8-11 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.35-2.0 กลุ่มของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุด คือ ตัวอ่อนกุ้งหรือปู (*Nauplius*) ส่วนสัตว์หน้าดิน มีความหนาแน่นระหว่าง 63-707 ตัว/ตารางเมตร พบสัตว์หน้าดินจำนวน 4-5 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.61-1.46 โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบมากที่สุด คือ หนอนแดง (*Chironomus* sp.)

ห้วยกระบอก : พบว่า แพลงก์ตอนพืช มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 6,782,400-284,012,000 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่สำรวจพบระหว่าง 8-23 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.32-1.13 กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุด คือ ไดโนแฟลกเจลเลต (*Dinoflagellates*) ชนิด *Peridinium* sp. แพลงก์ตอนสัตว์ มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 55,534-1,529,661 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ที่สำรวจพบระหว่าง 8-11 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.99-1.50 กลุ่มของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุด คือ ตัวอ่อนกุ้งหรือปู (*Nauplius*) ส่วนสัตว์หน้าดิน มีความหนาแน่นระหว่าง 14-385 ตัว/ตารางเมตร พบสัตว์หน้าดินจำนวน 1-4 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.00-1.33 โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบมากที่สุด คือ หอยขม (*Filopaludina martensi*)

คลองชลประทานบ้านกร่างทอง : พบว่า แพลงก์ตอนพืช มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 1,171,500-10,908,050 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่สำรวจพบระหว่าง 22-30 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.56-2.44 กลุ่มของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุด คือ ไดโนแฟลกเจลเลต (*Dinoflagellates*) ชนิด *Peridinium* sp. แพลงก์ตอนสัตว์ มีความหนาแน่นอยู่ระหว่าง 14,548-255,599 เซลล์/ลูกบาศก์เมตร จำนวนชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ที่สำรวจพบระหว่าง 7-13 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 1.04-2.10 กลุ่มของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุด คือ โรติเฟอร์ (*Rotifer*) ชนิด *Brachionus* sp. ส่วนสัตว์หน้าดิน มีความหนาแน่นระหว่าง 14-1,449 ตัว/ตารางเมตร พบสัตว์หน้าดินจำนวน 1-3 ชนิด ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของอยู่ระหว่าง 0.00-0.93 โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบมากที่สุด คือ หนอนแดง (*Chironomus* sp.)

3.3) ผลการดำเนินการในปัจจุบัน

ผลการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในปัจจุบันมีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.5-1 และรูปที่ 5.2.5-1 สำหรับรายละเอียดผลการตรวจวิเคราะห์แสดงไว้ในภาคผนวก ก)

3.3.1) ครั้งที่ 1 : ดำเนินการเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ.2566 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูฝน มีรายละเอียดผลการตรวจวัดแยกตามรายสถานี ดังนี้

(1) แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650) :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 37 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 10,585,080 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 30 ชนิด และ 7 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน ชนิด *Oscillatoria* sp. และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ โรติเฟอร์ ชนิด *Brachionus angularis*. ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 10,380,960 เซลล์/ลบ.ม. และ 204,120 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 1.93 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลางเช่นกัน คือ 1.75

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 6 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 225 ตัว/ตร.ม. และมีค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.59 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบเป็นไส้เดือนน้ำจืด ในครอบครัว Naiadidae และตัวอ่อนรึ้นน้ำจืด มีความหนาแน่นเท่ากับ 90 และ 45 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ สัตว์หน้าดินชนิดที่เลื้อยพบในความหนาแน่นต่ำ

(2) คลองชลประทาน (กม.47+900) :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 17 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 3,622,500 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 13 ชนิด และ 4 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน ชนิด *Oscillatoria* sp. และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ โรติเฟอร์ ชนิด *Rhinoglena* sp. ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 3,415,500 เซลล์/ลบ.ม. และ 207,000 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 1.46 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าต่ำ คือ 0.91

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 4 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 405 ตัว/ตร.ม. และมีค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.07 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบเป็นตัวอ่อนรึ้นน้ำจืด และไส้เดือนน้ำจืด ในครอบครัว Naiadidae มีความหนาแน่นเท่ากับ 210 และ 135 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ สัตว์หน้าดินชนิดที่เลื้อยพบในความหนาแน่นต่ำ

(3) คลองหนองกร่าง (กม.57+358) :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 36 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 59,064,000 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 25 ชนิด และ 11 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน ชนิด *Oscillatoria* sp. และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ โรติเฟอร์ ชนิด *Polyarthra* sp. ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 55,590,000 เซลล์/ลบ.ม. และ 3,474,000 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าต่ำคือ 0.62 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลาง คือ 2.04

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 5 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 195 ตัว/ตร.ม. และมีค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.44 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบเป็นไส้เดือนน้ำจืด ในครอบครัว Tubificidae มีความหนาแน่นเท่ากับ 75 ตัว/ตร.ม. และตัวอ่อนรึ้นน้ำจืดกับหอยขี้กิ้ง มีความหนาแน่นเท่ากันคือ 45 ตัว/ตร.ม. สัตว์หน้าดินชนิดที่เลื้อยพบในความหนาแน่นต่ำ

(4) ห้วยกระบอก (กม.66+180) :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 28 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 11,728,080 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 21 ชนิด และ 7 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน ชนิด *Oscillatoria* sp. และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ โรติเฟอร์ ชนิด *Lecane* sp. ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 11,365,200 เซลล์/ลบ.ม. และ 362,880 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 1.61 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลางเช่นกัน คือ 1.76

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 5 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 150 ตัว/ตร.ม. และมีค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.47 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบเป็นไส้เดือนน้ำจืด ในครอบครัว Tubificidae มีความหนาแน่นเท่ากับ 75 ตัว/ตร.ม. และตัวอ่อนรึ้นน้ำจืดกับหอยเจดีย์ มีความหนาแน่นเท่ากันคือ 30 ตัว/ตร.ม. สัตว์หน้าดินชนิดที่เลื้อยพบในความหนาแน่นต่ำ

(5) คลองชลประทานบ้านหนองกร่าง (กม.88+696) :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 10 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 3,041,280 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 8 ชนิด และ 2 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน ชนิด *Oscillatoria* sp. และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ นอเพลียส (ตัวอ่อนกุ้งหรือปู) ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 2,970,000 เซลล์/ลบ.ม. และ 71,280 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 1.13 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าต่ำ คือ 0.64

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 4 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 75 ตัว/ตร.ม. และมีค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.33 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง โดยชนิดของสัตว์หน้าดินที่พบเป็นตัวอ่อนรินน้ำจืด มีความหนาแน่นเท่ากับ 30 ตัว/ตร.ม. และกุ้งแคระ กุ้งฝอยน้ำจืด และหอยเจดีย์ มีความหนาแน่นเท่ากันคือ 15 ตัว/ตร.ม.

3.3.2) ครั้งที่ 2 : ดำเนินการเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ เมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ.2566 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูแล้ง มีรายละเอียดผลการตรวจวัดแยกตามรายสถานี ดังนี้

(1) แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650) :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 50 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 1,880,340 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 41 ชนิด และ 9 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน ชนิด *Oscillatoria* sp. และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ โปรโตซัว ชนิด *Apidiscus* sp. ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 1,686,300 เซลล์/ลบ.ม. และ 194,040 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 2.10 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลางเช่นกัน คือ 1.95

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 5 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 240 ตัว/ตร.ม. และมีค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.39 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบเป็นไส้เดือนน้ำจืด ในครอบครัว Naiadidae และตัวอ่อนรินน้ำจืด มีความหนาแน่นเท่ากับ 90 และ 75 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ สัตว์หน้าดินชนิดที่เหลือพบในความหนาแน่นต่ำ

(2) คลองชลประทาน (กม.47+900) :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 40 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 2,690,820 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 33 ชนิด และ 7 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน ชนิด *Oscillatoria* sp. และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ นอเพลียส (ตัวอ่อนกุ้งหรือปู) ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 2,482,440 เซลล์/ลบ.ม. และ 208,380 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 2.32 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลางเช่นกัน คือ 1.48

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 4 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 285 ตัว/ตร.ม. และมีค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.19 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบเป็นตัวอ่อนรินน้ำจืด และไส้เดือนน้ำจืด ในครอบครัว Naiadidae มีความหนาแน่นเท่ากับ 135 และ 75 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ สัตว์หน้าดินชนิดที่เหลือพบในความหนาแน่นต่ำ

(3) คลองหนองกร่าง (กม.57+358) :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 80 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 22,371,660 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 62 ชนิด และ 18 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน ชนิด *Oscillatoria* sp. และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ นอเพลียส (ตัวอ่อนกุ้งหรือปู) ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 21,159,900 เซลล์/ลบ.ม. และ 1,211,760 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 1.84 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลางเช่นกัน คือ 2.01

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 5 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 450 ตัว/ตร.ม. และมีค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.39 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบเป็นไส้เดือนน้ำจืด ในครอบครัว Tubificidae และหอยเจดีย์ มีความหนาแน่นเท่ากับ 165 และ 135 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ สัตว์หน้าดินชนิดที่เหลือนพบในความหนาแน่นต่ำ

(4) ห้วยกระบอก (กม.66+180) :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 54 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 4,832,100 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 41 ชนิด และ 13 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ ยูกลินอยด์ ชนิด *Euglena rubra* และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ โรติเฟอร์ ชนิด *Polyarthra* sp. ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 3,584,250 เซลล์/ลบ.ม. และ 1,247,760 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าสูงคือ 3.05 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลาง คือ 1.97

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 6 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 270 ตัว/ตร.ม. และมีค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 1.46 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับปานกลาง โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบเป็นอู่น้ำจืด และไส้เดือนน้ำจืด ในครอบครัว Tubificidae มีความหนาแน่นเท่ากันคือ 105 และ 90 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ สัตว์หน้าดินชนิดที่เหลือนพบในความหนาแน่นต่ำ

(5) คลองชลประทานบ้านหนองกร่าง (กม.88+696) :

แพลงก์ตอน : พบจำนวนชนิดของแพลงก์ตอน 23 ชนิด และมีปริมาณความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 438,480 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 20 ชนิด และ 3 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน ชนิด *Oscillatoria* sp. และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ โรติเฟอร์ ชนิด *Brachionus angularis* ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 403,200 เซลล์/ลบ.ม. และ 35,280 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 2.80 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลางเช่นกัน คือ 1.08

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 2 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 45 ตัว/ตร.ม. และมีค่าดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 0.64 ซึ่งค่าความหลากหลายอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากพบสัตว์หน้าดินเพียง 2 ชนิด โดยชนิดของสัตว์หน้าดินที่พบเป็นอู่น้ำจืด และไส้เดือนน้ำจืด ในครอบครัว Tubificidae มีความหนาแน่นเท่ากับ 30 และ 15 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ

ที่มา : ^{1/}งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษามลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง ,พ.ศ.2541
^{2/} การศึกษามลกระทบสิ่งแวดล้อม การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย อ.บ้านโป่ง-กาญจนบุรี ,พ.ศ.2546
^{3/} รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560
^{4/} รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ.2561
^{5/} รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ.2563
^{6/} รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ.2565

หมายเหตุ : ค่าดัชนีความหลากหลาย <1.0 มีค่าความหลากหลายต่ำ (แหล่งน้ำมีมีลักษณะสูง)
ค่าดัชนีความหลากหลาย = 1.0-3.0 มีค่าความหลากหลายปานกลาง (แหล่งน้ำมีมีลักษณะปานกลาง)
ค่าดัชนีความหลากหลาย > 3.0 มีค่าความหลากหลายสูง (แหล่งน้ำสะอาด)
-ไม่สามารถวิเคราะห์ได้ ** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

ตารางที่ 5.2.5-1 เปรียบเทียบผลการสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)																		
ดัชนี	หน่วย	คลองชลประทาน กม.47+900																
		ต.ค.38 ¹	เม.ย.44 ²	ม.ค.59 ³	มี.ค.60 ⁴	ก.ย.60 ⁴	เม.ย.61 ⁴	ก.ค.61 ⁴	มิ.ย.62 ⁵	พ.ย.62 ⁵	มิ.ย.63 ⁵	ต.ค.63 ⁵	มิ.ย.64 ⁶	พ.ย.64 ⁶	มิ.ย.65 ⁶	พ.ย.65 ⁶	มิ.ย.66	พ.ย.66
แพลงก์ตอนพืช																		
ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	**	**	2,360,000	2,497,000	4,621,000	1,852,000	25,712,750	4,391,212	6,025,455	11,973,410	13,811,624	27,356,000	14,925,600	6,657,200	3,571,425	3,415,500	2,482,440
จำนวนชนิด	ชนิด	**	**	38	14	30	29	30	35	30	21	28	31	25	24	22	13	33
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	-	-	3.09	1.96	0.97	3.00	1.98	2.78	2.18	1.02	1.53	2.49	2.07	1.77	1.86	1.46	2.32
แพลงก์ตอนสัตว์																		
ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	**	**	20,000	186,000	69,000	59,000	805,000	109,980	107,985	56,016	66,016	100,552	104,966	49,707	92,646	207,000	208,380
จำนวนชนิด	ชนิด	**	**	2	11	7	6	11	16	14	10	11	11	9	9	15	4	7
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	-	-	0.69	2.19	1.76	1.69	1.56	2.17	1.85	1.08	2.15	1.93	1.72	2.08	1.80	1.91	1.48
แพลงก์ตอนรวม																		
ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	**	**	2,380,000	2,683,000	4,690,000	1,911,000	26,517,750	4,501,192	6,133,440	12,029,426	13,877,640	27,456,552	15,030,566	6,706,907	3,664,071	3,622,500	2,690,820
จำนวนชนิด	ชนิด	**	**	40	25	37	35	41	51	44	31	39	42	34	33	37	17	40
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
สัตว์หน้าดิน																		
ปริมาณ	ตัว/ตร.ม.	**	**	**	89	15	91	259	42	98	14	7	14	35	175	182	405	285
จำนวนชนิด	ชนิด	**	**	**	4	1	6	6	3	3	1	1	1	3	5	4	4	4
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	-	-	-	1.11	0.33	1.52	1.53	1.01	0.83	0	0	0	1.05	1.44	0.69	1.07	1.19

ที่มา : ¹ งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง, พ.ศ.2541
² การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย อ.บ้านโป่ง-กาญจนบุรี, พ.ศ.2546
³ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560
⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ.2561
⁵ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ.2563
⁶ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ.2565

หมายเหตุ :

ค่าดัชนีความหลากหลาย <1.0	มีค่าความหลากหลายต่ำ (แหล่งน้ำมีมลภาวะสูง)
ค่าดัชนีความหลากหลาย = 1.0-3.0	มีค่าความหลากหลายปานกลาง (แหล่งน้ำมีมลภาวะปานกลาง)
ค่าดัชนีความหลากหลาย > 3.0	มีค่าความหลากหลายสูง (แหล่งน้ำสะอาด)

- ไม่สามารถวิเคราะห์ได้ ** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

ตารางที่ 5.2.5-1 เปรียบเทียบผลการสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)																		
ดัชนี	หน่วย	คลองหนองกร่าง กม.57+358																
		ต.ค.38 ¹	เม.ย.44 ²	ม.ค.59 ³	มี.ค.60 ⁴	ก.ย.60 ⁴	เม.ย.61 ⁴	ก.ค.61 ⁴	มิ.ย.62 ⁵	พ.ย.62 ⁵	มิ.ย.63 ⁵	ต.ค.63 ⁵	มิ.ย.64 ⁶	พ.ย.64 ⁶	มิ.ย.65 ⁶	พ.ย.65 ⁶	มิ.ย.66	พ.ย.66
แพลงก์ตอนพืช																		
ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	**	279,854,400	**	2,602,000	4,268,000	1,892,000	8,453,334	26,695,395	10,598,350	5,831,406	15,009,879	12,953,450	9,542,000	17,634,100	4,011,350	55,590,000	21,159,900
จำนวนชนิด	ชนิด	**	39	**	13	25	28	22	27	14	30	27	23	31	28	27	25	62
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	-	-	-	2.08	2.15	2.91	1.28	1.30	2.00	2.33	2.01	0.53	1.57	0.94	1.59	0.62	1.84
แพลงก์ตอนสัตว์																		
ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	**	7,102,400	**	175,000	285,000	152,000	256,667	56,298	143,717	40,788	58,962	104,874	36,279	18,806	23,142	3,474,000	1,211,760
จำนวนชนิด	ชนิด	**	16	**	10	6	9	12	8	12	10	14	11	8	9	10	11	18
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	-	1.74	-	2.07	1.78	1.97	2.24	1.98	2.12	2.06	2.17	2.0	1.35	1.87	1.94	2.04	2.01
แพลงก์ตอนรวม																		
ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	**	286,956,800	**	2,777,000	4,553,000	2,044,000	8,710,001	26,751,693	10,742,067	5,872,194	15,068,841	13,058,324	9,578,279	17,652,906	4,034,492	59,064,000	22,371,660
จำนวนชนิด	ชนิด	**	55	**	23	31	37	34	35	26	40	41	34	39	37	37	36	80
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
สัตว์หน้าดิน																		
ปริมาณ	ตัว/ตร.ม.	**	**	**	44	73	336	378	259	245	126	189	91	707	98	63	195	450
จำนวนชนิด	ชนิด	**	**	**	4	4	5	9	6	6	5	3	5	4	5	4	5	5
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	-	-	-	1.01	1.16	1.20	1.57	1.48	1.10	1.29	0.32	1.46	0.61	1.13	1.21	1.44	1.39

ที่มา : ¹ งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง, พ.ศ.2541
² การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย อ.บ้านโป่ง-กาญจนบุรี, พ.ศ.2546
³ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560
⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ.2561
⁵ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ.2563
⁶ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ.2565

หมายเหตุ :

ค่าดัชนีความหลากหลาย <1.0	มีค่าความหลากหลายต่ำ (แหล่งน้ำมีมลภาวะสูง)
ค่าดัชนีความหลากหลาย = 1.0-3.0	มีค่าความหลากหลายปานกลาง (แหล่งน้ำมีมลภาวะปานกลาง)
ค่าดัชนีความหลากหลาย > 3.0	มีค่าความหลากหลายสูง (แหล่งน้ำสะอาด)

- ไม่สามารถวิเคราะห์ได้ ** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

ตารางที่ 5.2.5-1 เปรียบเทียบผลการสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)																		
ดัชนี	หน่วย	ห้วยกระบอก กม.66+180																
		ต.ค.38 ¹	เม.ย.44 ²	ม.ค.59 ³	มี.ค.60 ⁴	ก.ย.60 ⁴	เม.ย.61 ⁴	ก.ค.61 ⁴	มิ.ย.62 ⁵	พ.ย.62 ⁵	มิ.ย.63 ⁵	ต.ค.63 ⁵	มิ.ย.64 ⁶	พ.ย.64 ⁶	มิ.ย.65 ⁶	พ.ย.65 ⁶	มิ.ย.66	พ.ย.66
แพลงก์ตอนพืช																		
ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	**	**	**	3,873,000	3,485,000	10,708,000	31,510,000	58,694,182	1,113,432	8,445,654	96,049,212	39,424,500	14,901,650	284,012,000	6,782,400	11,365,200	3,584,250
จำนวนชนิด	ชนิด	**	**	**	17	13	33	28	27	14	28	36	20	23	20	20	21	41
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	-	-	-	2.59	1.44	1.44	1.59	1.85	2.00	2.59	1.72	0.32	1.13	0.32	0.93	1.61	3.05
แพลงก์ตอนสัตว์																		
ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	**	**	**	348,000	5,204,000	4,078,000	1,915,000	5,597,653	1,078,938	1,926,495	11,845,353	1,529,661	55,534	5,449,456	626,988	362,880	1,247,850
จำนวนชนิด	ชนิด	**	**	**	12	10	7	9	13	6	8	9	11	9	8	8	7	13
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	-	-	-	2.22	1.20	1.47	1.14	1.27	1.04	1.12	1.16	1.50	1.21	0.99	1.22	1.76	1.97
แพลงก์ตอนรวม																		
ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	**	**	**	4,221,000	8,689,000	14,786,000	33,425,000	64,291,835	2,192,370	10,372,149	107,894565	39,584,161	14,957,184	289,461,456	7,409,388	11,728,080	4,832,100
จำนวนชนิด	ชนิด	**	**	**	29	23	40	37	40	20	36	45	31	32	28	28	29	54
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
สัตว์หน้าดิน																		
ปริมาณ	ตัว/ตร.ม.	**	**	**	141	148	28	686	161	98	21	42	14	14	35	385	150	270
จำนวนชนิด	ชนิด	**	**	**	4	3	1	6	4	4	1	1	1	2	4	3	5	6
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	-	-	-	1.17	0.95	0	1.13	1.34	0.99	0	0	0	0.69	1.33	0.25	1.47	1.46

ที่มา : ¹ งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง, พ.ศ.2541
² การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย อ.บ้านโป่ง-กาญจนบุรี, พ.ศ.2546
³ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560
⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ.2561
⁵ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ.2563
⁶ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ.2565

หมายเหตุ :	ค่าดัชนีความหลากหลาย <1.0	มีค่าความหลากหลายต่ำ (แหล่งน้ำมีมลภาวะสูง)
	ค่าดัชนีความหลากหลาย = 1.0-3.0	มีค่าความหลากหลายปานกลาง (แหล่งน้ำมีมลภาวะปานกลาง)
	ค่าดัชนีความหลากหลาย > 3.0	มีค่าความหลากหลายสูง (แหล่งน้ำสะอาด)
- ไม่สามารถวิเคราะห์ได้	** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์	

ตารางที่ 5.2.5-1 เปรียบเทียบผลการสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)																		
ดัชนี	หน่วย	คลองชลประทานบ้านกร่างทอง กม.88+696																
		ต.ค.38 ¹	เม.ย.44 ²	ม.ค.59 ³	มี.ค.60 ⁴	ก.ย.60 ⁴	เม.ย.61 ⁴	ก.ค.61 ⁴	มิ.ย.62 ⁵	พ.ย.62 ⁵	มิ.ย.63 ⁵	ต.ค.63 ⁵	มิ.ย.64 ⁶	พ.ย.64 ⁶	มิ.ย.65 ⁶	พ.ย.65 ⁶	มิ.ย.66	พ.ย.66
แพลงก์ตอนพืช																		
ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	**	7,707,750	**	2,130,000	382,000	8,942,000	6,645,000	28,051,605	5,967,980	5,941,600	10,030,023	5,658,800	10,908,050	4,939,350	1,171,500	2,970,000	403,200
จำนวนชนิด	ชนิด	**	45	**	15	18	28	22	26	25	31	32	27	30	26	22	8	20
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	-	-	-	1.64	0.45	2.28	2.35	1.65	1.28	2.96	2.31	2.44	1.59	1.56	2.13	1.13	2.80
แพลงก์ตอนสัตว์																		
ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	**	182,750	**	140,000	161	478,000	393,333	893,417	16,900	14,392	85,255	21,514	14,548	255,599	16,913	71,280	35,280
จำนวนชนิด	ชนิด	**	6	**	10	4	17	9	7	7	8	11	10	10	13	7	2	3
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	-	2.29	-	1.98	1.34	2.09	1.03	0.41	1.53	1.92	2.00	1.95	2.10	1.04	1.69	0.64	1.08
แพลงก์ตอนรวม																		
ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	**	7,890,500	**	2,270,000	382,161	9,420,000	7,038,333	28,945,022	5,984,880	5,955,992	10,115,278	5,680,314	10,922,598	5,194,949	1,188,413	3,041,280	438,480
จำนวนชนิด	ชนิด	**	51	**	25	22	45	31	33	32	39	43	37	40	39	29	10	23
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
สัตว์หน้าดิน																		
ปริมาณ	ตัว/ตร.ม.	**	**	**	0	15	224	7	133	560	28	7	28	14	1,449	77	75	45
จำนวนชนิด	ชนิด	**	**	**	0	1	4	1	4	7	1	1	2	1	3	3	4	2
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	-	-	-	-	0	1.00	0	0.97	1.43	0	0	0.56	0	0.19	0.93	1.33	0.64

ที่มา : ¹ งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง, พ.ศ.2541

² การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขั้นสุดท้าย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย อ.บ้านโป่ง-กาญจนบุรี, พ.ศ.2546

³ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานฉบับสมบูรณ์) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี, กันยายน พ.ศ.2560

⁴ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1), ตุลาคม พ.ศ.2561

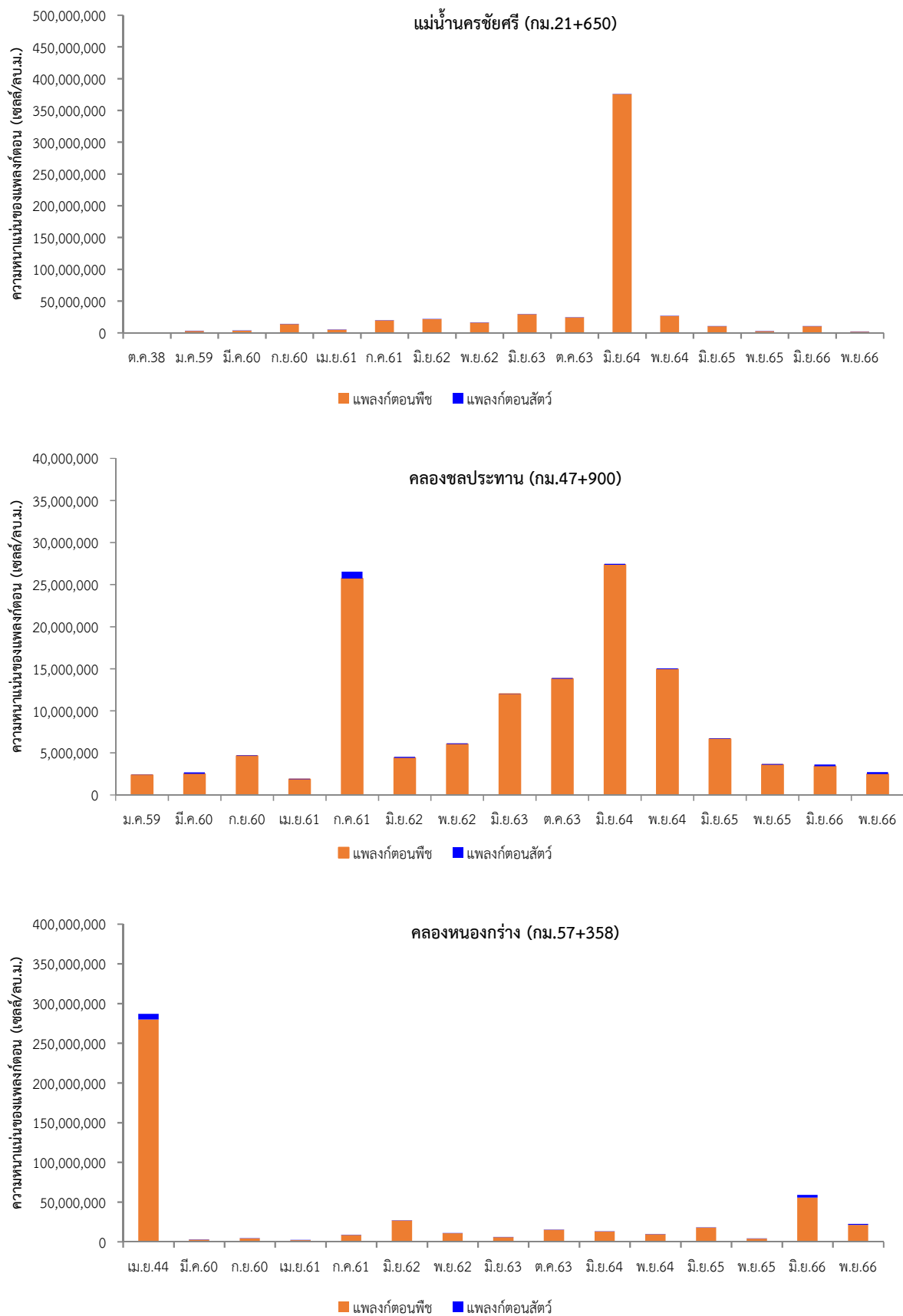
⁵ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2), กุมภาพันธ์ พ.ศ.2563

⁶ รายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3), มีนาคม พ.ศ.2565

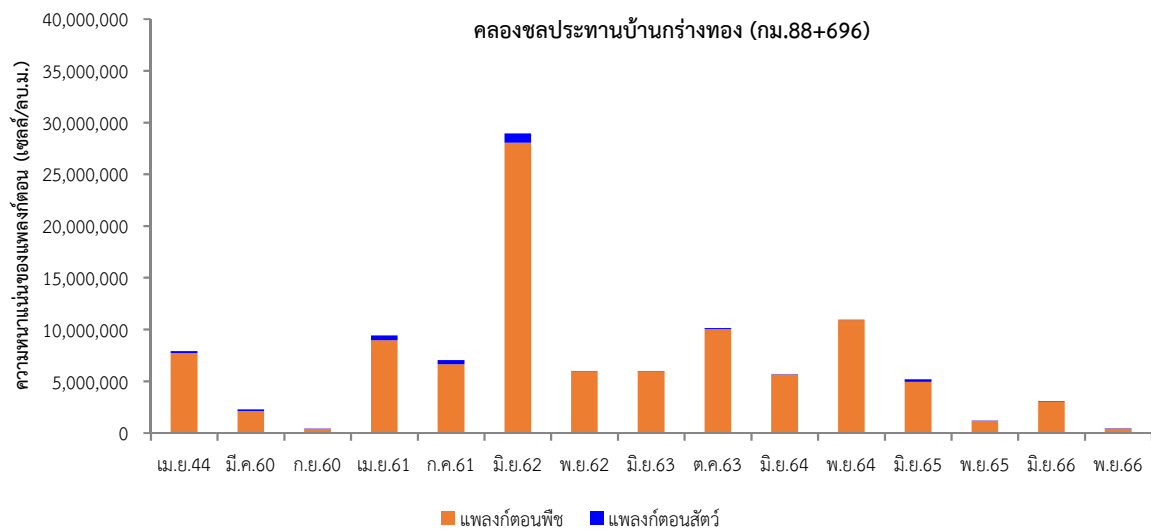
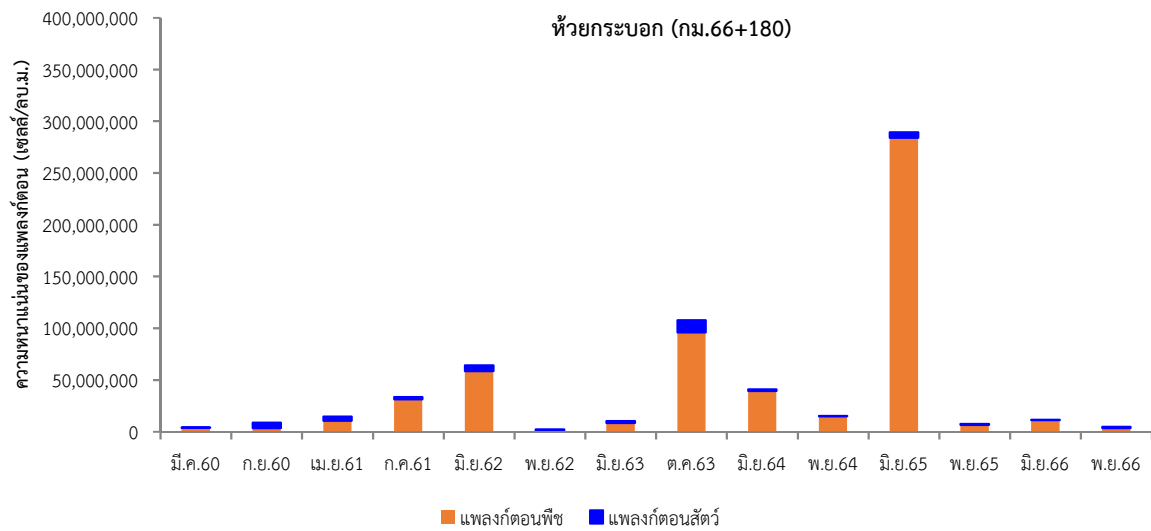
หมายเหตุ :

ค่าดัชนีความหลากหลาย <1.0	มีค่าความหลากหลายต่ำ (แหล่งน้ำมีมลภาวะสูง)
ค่าดัชนีความหลากหลาย = 1.0-3.0	มีค่าความหลากหลายปานกลาง (แหล่งน้ำมีมลภาวะปานกลาง)
ค่าดัชนีความหลากหลาย > 3.0	มีค่าความหลากหลายสูง (แหล่งน้ำสะอาด)

- ไม่สามารถวิเคราะห์ได้ ** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

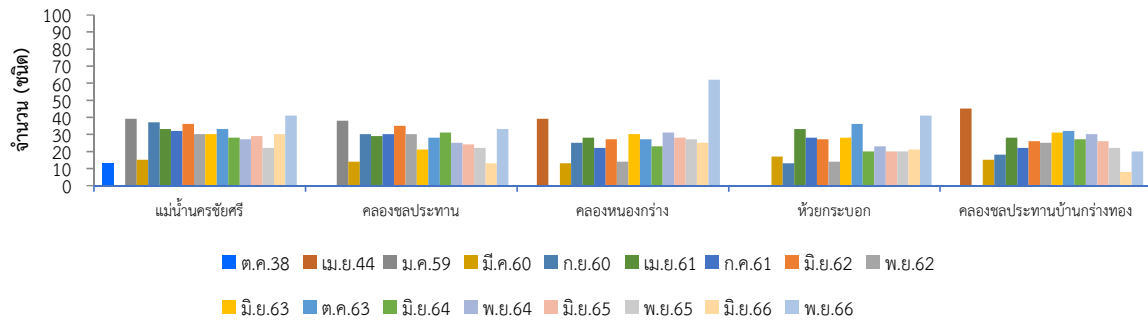


รูปที่ 5.2.5-1 ผลการตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ

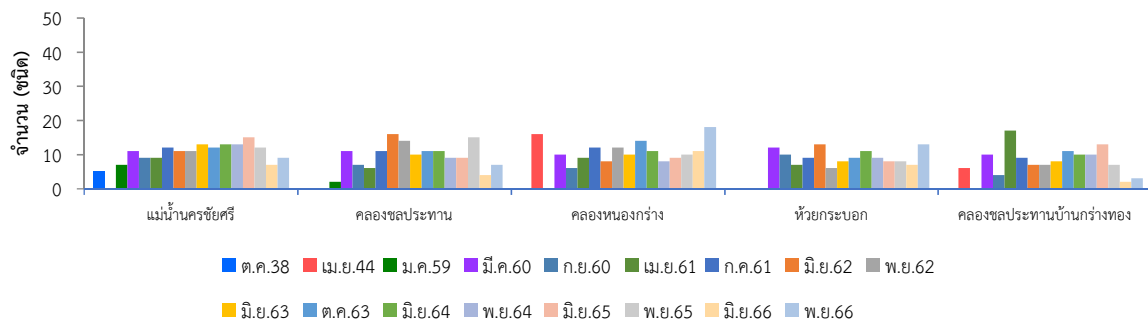


รูปที่ 5.2.5-1 ผลการตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)

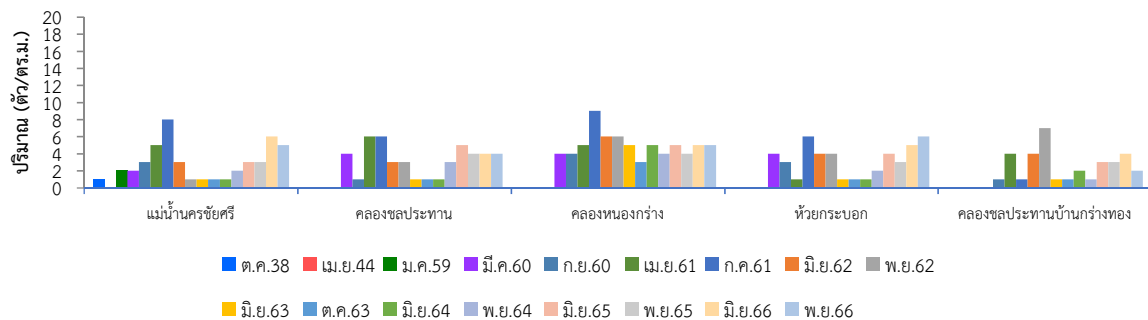
(1) จำนวนชนิดแพลงก์ตอนพืช



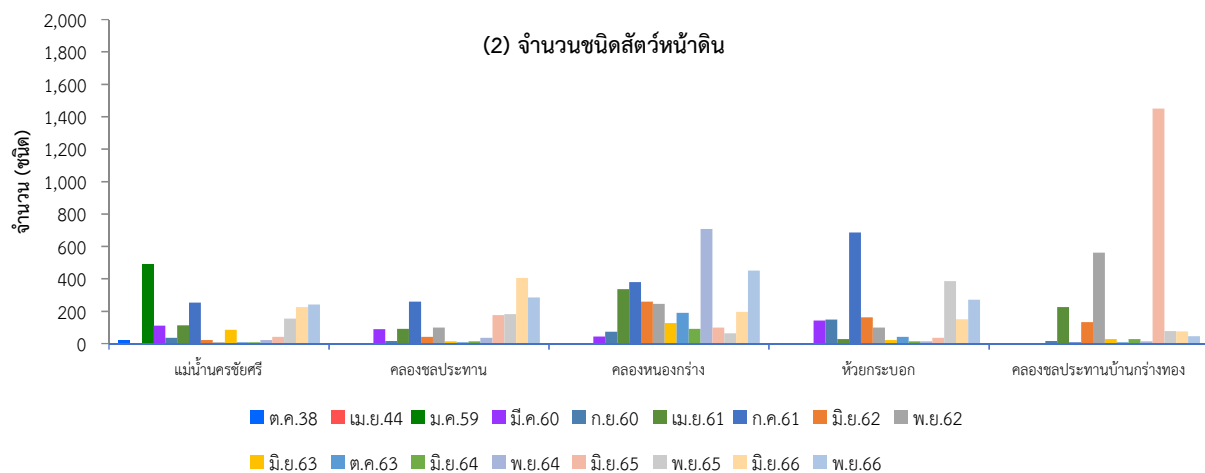
(2) จำนวนชนิดแพลงก์ตอนสัตว์



(1) ปริมาณสัตว์หน้าดิน



(2) จำนวนชนิดสัตว์หน้าดิน



รูปที่ 5.2.5-1 ผลการตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)

3.4 การเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์

3.4.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในพื้นที่ศึกษาโครงการในปัจจุบัน กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา เพื่อประเมินผลกระทบต่อสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำที่อาจเกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการ และเพื่อเป็นการป้องกันและแก้ไขผลกระทบตามระดับความเหมาะสมของผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น สามารถอธิบายแยกรายสถานีในแต่ละช่วงฤดูกาลได้ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.5-1)

ฤดูฝน : ผลการเปรียบเทียบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในการศึกษาครั้งนี้ (มิถุนายน พ.ศ. 2566) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, กรกฎาคม พ.ศ.2561, มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในแต่ละสถานี ดังนี้

แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+650) : ผลการตรวจสอบในการศึกษาปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ. 2566) พบว่า มีปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนพืชใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มิถุนายน พ.ศ.2565) มีปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนพืชน้อยกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, กรกฎาคม พ.ศ. 2561, มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2563, และมิถุนายน พ.ศ.2564) ส่วนปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนสัตว์ พบว่ามีปริมาณแพลงก์ตอนสัตว์มากกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มิถุนายน พ.ศ.2562 และมิถุนายน พ.ศ.2563) แต่มีปริมาณแพลงก์ตอนสัตว์น้อยกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, กรกฎาคม พ.ศ.2561 และมิถุนายน พ.ศ.2564) สำหรับจำนวนชนิดแพลงก์ตอนสัตว์น้อยกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, กรกฎาคม พ.ศ.2561, มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565) ในด้านสัตว์หน้าดิน พบว่า ผลการตรวจสอบในปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2566) มีปริมาณและชนิดสัตว์หน้าดินมากกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565) แต่มีปริมาณและชนิดสัตว์หน้าดินใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2561)

คลองชลประทาน (กม.47+900) : ผลการตรวจสอบในการศึกษาปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2566) พบว่า มีปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนพืชน้อยกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ. 2560, กรกฎาคม พ.ศ.2561, มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565) ส่วนปริมาณแพลงก์ตอนสัตว์น้อยกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2561) แต่มีปริมาณแพลงก์ตอนสัตว์มากกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565) และมีจำนวนชนิดแพลงก์ตอนสัตว์น้อยกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, กรกฎาคม พ.ศ.2561, มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565) ในด้านสัตว์หน้าดิน พบว่า ผลการตรวจสอบในปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2566) มีปริมาณสัตว์หน้าดินมากกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, กรกฎาคม พ.ศ.2561, มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565) ส่วนชนิดสัตว์หน้าดินน้อยกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2561) แต่ชนิดสัตว์หน้าดินมากกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565)

คลองหนองกร่าง (กม.57+358) : ผลการตรวจสอบในการศึกษาปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ. 2566) พบว่า มีปริมาณแพลงก์ตอนพืชมากกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, กรกฎาคม พ.ศ.2561, มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565) ส่วนชนิดแพลงก์ตอนพืชน้อยกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2563 และมิถุนายน พ.ศ.2565) แต่มีชนิดมากกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2561 และมิถุนายน พ.ศ.2564) และมีชนิด

เพลงก็ค่อนข้างพื้เท่ากับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560) สำหรับปริมาณเพลงก็ค่อนข้างพื้มากกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, กรกฎาคม พ.ศ.2561, มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565) ส่วนชนิดเพลงก็ค่อนข้างพื้กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2561 และมิถุนายน พ.ศ.2562) แต่ชนิดเพลงก็ค่อนข้างพื้กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, มิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2563 และมิถุนายน พ.ศ.2564) และมีชนิดเพลงก็ค่อนข้างพื้กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มิถุนายน พ.ศ.2564) ในด้านสัตว์หน้าดิน พบว่าผลการตรวจสอบในปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2566) มีปริมาณสัตว์หน้าดินน้อยกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2561 และมิถุนายน พ.ศ.2562) แต่มีปริมาณสัตว์หน้าดินมากกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560, มิถุนายน พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565) ส่วนชนิดสัตว์หน้าดินน้อยกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2561 และมิถุนายน พ.ศ.2562) แต่ชนิดสัตว์หน้าดินมากกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กันยายน พ.ศ.2560) และชนิดสัตว์หน้าดินพื้กับ (มิถุนายน พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และมิถุนายน พ.ศ.2565)

มากกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะเวลาที่ผ่านมา (พฤศจิกายน พ.ศ.2562, ตุลาคม พ.ศ.2563 และพฤศจิกายน พ.ศ.2564) รวมทั้งน้อยกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะเวลาที่ผ่านมา (เมษายน พ.ศ.2561)

ปัจจุบัน (พฤศจิกายน พ.ศ.2566) มีปริมาณและชนิดสัตว์น้ำดินมากกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2560, ตุลาคม พ.ศ.2563 และพฤศจิกายน พ.ศ.2564) แต่น้อยกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เมษายน พ.ศ.2561, พฤศจิกายน พ.ศ.2562 และพฤศจิกายน พ.ศ.2565)

3.4.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์

ด้านการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน : เมื่อเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ผลกระทบระยะก่อสร้างในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้มีการคาดการณ์ไว้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างฐานรากและตอม่อสำหรับโครงการ งานก่อสร้างโครงสร้างต่างระดับเหนือดิน จะเป็นสาเหตุให้เกิดการฟุ้งกระจายของตะกอนท้องน้ำ ปัจจุบันกิจกรรมก่อสร้างฐานรากและตอม่อ บริเวณสถานีติดตามตรวจสอบแล้วเสร็จทั้งหมด เมื่อพิจารณาค่าความขุ่นในเดือนมิถุนายน และพฤศจิกายน พ.ศ.2566 มีค่าระหว่าง 1.14-15.00 เอ็นทียู และมีค่าปริมาณตะกอนแขวนลอยมีค่าระหว่างน้อยกว่า 5-29 มก./ล. ซึ่งมีค่าต่ำ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างไม่ใช่สาเหตุให้เกิดการฟุ้งกระจายของตะกอนท้องน้ำ ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4) สรุปผลการศึกษา

ผลการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ ในการศึกษาครั้ง (มิถุนายน และพฤศจิกายน พ.ศ.2566) พบว่า มีค่าสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำเป็นปกติตามช่วงเวลา จึงกล่าวได้ว่ากิจกรรมการก่อสร้างในปัจจุบันไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำแต่อย่างใด เนื่องจากปัจจุบันกิจกรรมก่อสร้างบริเวณสถานีเก็บตัวอย่างแล้วเสร็จทั้งหมด

5.2.6 การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ

ดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมตลอดแนวการก่อสร้างเส้นทางโครงการ โดยเน้นสภาพการสะสมของเศษวัสดุและดินตะกอนในรางระบายน้ำ ปัญหาการอุดตันของท่อระบายน้ำ สภาพปัญหาน้ำท่วมและการเกิดน้ำหลากในพื้นที่ ฯลฯ

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อศึกษาและตรวจสอบผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการต่อสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมตลอดแนวเส้นทาง

1.2) เพื่อประเมินประสิทธิภาพของมาตรการในการลดผลกระทบต่อสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมเนื่องจากการก่อสร้างโครงการและหาแนวทางในการแก้ไข

1.3) เพื่อเสนอแนะและปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

2) วิธีการศึกษา

2.1) พื้นที่ดำเนินการเพื่อติดตามตรวจสอบเป็นพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน โดยเน้นลำน้ำธรรมชาติ/ทางน้ำ และอาคารระบายน้ำ/ท่อลอด ฯลฯ

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 หรือการขึ้นเนินของลำน้ำ/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 อาคารระบายน้ำหรือท่อระบายน้ำมีปัญหาด้านการแตกร้าหรือรั่วหรือเสียหายจนสามารถใช้งานได้หรือมีปัญหาการอุดตันเนื่องจากตะกอนดินหรือไม่

2.3.4) ลักษณะการไหลของน้ำและการขึ้นเนินของลำน้ำ/ทางน้ำ เช่น ปัญหาการพังทลายตามแนวเส้นทางในพื้นที่สูงๆ หรือการวางเศษวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างปรับปรุงไว้บนไหล่ทางตามแนวเส้นทางตัดผ่านหากมีฝนตกลงมาอาจมีการพัดพาเศษวัสดุดังกล่าวลงสู่แหล่งน้ำ/ทางน้ำได้

2.4) ระยะเวลาตรวจสอบ : ดำเนินการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม **ทุกๆ 1 เดือน** ตลอดระยะเวลาการศึกษา 720 วัน รวมจำนวนทั้งสิ้น 24 ครั้ง โดยได้ดำเนินการสำรวจสภาพการระบายน้ำ แล้ว 10 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
- ครั้งที่ 5 ระหว่างวันที่ 26-27 กันยายน พ.ศ. 2566
- ครั้งที่ 6 ระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ. 2566
- ครั้งที่ 7 ระหว่างวันที่ 20-21 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566
- ครั้งที่ 8 ระหว่างวันที่ 15-16 ธันวาคม พ.ศ. 2566
- ครั้งที่ 9 ระหว่างวันที่ 17-18 มกราคม พ.ศ. 2567
- ครั้งที่ 10 ระหว่างวันที่ 21-22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2567

2.5) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.5.1) นำผลการติดตามตรวจสอบในประเด็นต่างๆ ด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม เช่น สภาพการระบายน้ำ สภาพปัญหาน้ำท่วมขัง สภาพการสะสมของเศษวัสดุและดินตะกอนในอาคารระบายน้ำ และลักษณะการไหลของน้ำและการขึ้นเนินของลำน้ำ/ทางน้ำ ฯลฯ มาสรุปผลกระทบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม เพื่อประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ว่ามีความเหมาะสมเพียงพอหรือไม่

2.5.2) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำตามความเหมาะสม หรือนำไปปฏิบัติได้จริงในสภาพปัจจุบันได้ทันที

2.5.3) อาจมีการปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1.1) รายงานขั้นสุดท้าย งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง พ.ศ. 2541 โดยบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด, บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง จำกัด กิจกรรมการปรับสภาพพื้นที่จากเดิม ซึ่งมีสภาพเป็นที่นาและที่ราบลุ่ม จะส่งผลกระทบต่อระบายน้ำของลำน้ำต่างๆ หรือพื้นที่เกษตรกรรมที่ใกล้เคียงกับแนวสายทาง แต่ด้วยกิจกรรมการก่อสร้างมีมาตรการป้องกันคือ เร่งดำเนินการในส่วนของการปรับถมพื้นที่ให้แล้วเสร็จให้มากที่สุดในช่วงฤดูแล้ง เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้างหน้าดินในช่วงฤดูฝน จึงคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ

3.1.2) รายงานขั้นสุดท้าย การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายงานหลัก การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย อ.บ้านโป่ง-กาญจนบุรี พ.ศ. 2546 โดยบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด, บริษัท สินธูมอนเซลล์ คอนซัลแต้นท์ จำกัด, บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด กิจกรรมการก่อสร้างที่ต้องมีแนวคันทางสูงขึ้นกว่าพื้นดินเดิมประมาณ 3 เมตร จะทำให้เกิดแนวคันทางที่มีลักษณะเหมือนกำแพง อาจก่อให้เกิดผลกระทบการกีดขวางทางน้ำ ทางระบายน้ำ กรณีเกิดน้ำท่วมเนื่องจากแม่น้ำแม่กลองไหลบ่าเข้าไปในพื้นที่การเกษตรเป็นไปได้อย่างเนื่องจากถนนและคันคลองส่งน้ำชลประทานจะกันไว้

3.1.3) รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี พ.ศ.2560 โดยบริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแต้นท์ จำกัด พบว่า แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านแหล่งน้ำทั้งสิ้นจำนวน 66 แห่ง โดยเป็นลำน้ำธรรมชาติ และลำห้วย จำนวน 50 แห่ง คลองประปา จำนวน 1 แห่ง คลองชลประทานที่ใช้ประโยชน์เพื่อการอุปโภค การเกษตรกรรม และเพื่อคมนาคม จำนวน 15 แห่ง ทิศทางการไหลของน้ำ แนวถนนโครงการเกือบทั้งหมดอยู่ในเขตลุ่มแม่น้ำท่าจีน (กม.6+500 ถึง กม.88+000) ส่วนที่เหลืออยู่ในลุ่มน้ำเจ้าพระยา (เริ่มต้นโครงการ ถึง กม.6+500) และลุ่มน้ำแม่กลอง (กม.88+000 ถึง สิ้นสุดโครงการ) สภาพพื้นที่จะมีลักษณะเป็นพื้นที่ราบลุ่มขนาดใหญ่ ทำการเกษตรกรรมเกือบทั้งหมด ส่วนใหญ่จะมีไหลเชื่อมโยงกันเป็นโครงข่าย ทั้งในทิศทางเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตก โดยภาพรวมจะไหลบ่าจากทางด้านทิศเหนือลงสู่ทิศใต้ ผลการคาดการณ์ผลกระทบในระยะก่อสร้าง พบว่า ต้องมีการเตรียมทางระบายน้ำชั่วคราวเพื่อระบายน้ำจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการเข้าสู่ระบบระบายน้ำสาธารณะ กิจกรรมการก่อสร้างสะพาน การก่อสร้างระบบระบายน้ำสำหรับทางยกระดับและถนนระดับดิน มีผลกระทบต่อกีดขวางการไหลของน้ำ ประกอบกับมีการเกิดเหตุการณ์น้ำท่วมในปี พ.ศ.2544 ที่ผ่านมา จึงทำให้มีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง สำหรับกิจกรรมอื่นๆ ในระยะก่อสร้างจะไม่ส่งผลกระทบต่อ การระบายน้ำ

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระหว่างที่ผ่านมา

3.2.1) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 1) พ.ศ.2561 โดยบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาไลส์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วม บริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ.2559 ถึงเดือนตุลาคม พ.ศ.2561 พบข้อร้องเรียนด้านปัญหาน้ำท่วมแปลงเกษตรกรรม (ผักบุ้ง) จากเกษตรกรที่มีพื้นที่เกษตรกรรมอยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการตอน 14 เมื่อวันที่ 31 มีนาคม พ.ศ.2561 ซึ่งเป็นช่วงฤดูกลาน้ำหลาก และในช่วงเวลาดังกล่าวกรมชลประทานได้ระบายปริมาณน้ำมากกว่าปกติ เนื่องจากฝนตกหนัก แต่อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างได้เปิดทางน้ำเดิมเพื่อแก้ไขปัญหาน้ำท่วมแล้ว เมื่อวันที่ 6 เมษายน พ.ศ.2561 และได้เข้าไปพบเกษตรกรที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาน้ำท่วม เพื่อช่วยเหลือค่าพืชผลที่เสียหายจากปัญหาน้ำท่วม ณ ปัจจุบันโครงการตอนที่ 14 และบริษัทผู้รับเหมาได้ดำเนินการจ่ายค่าชดเชยให้กับเกษตรกรที่ได้รับผลกระทบครบทุกรายแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม พ.ศ.2563

3.2.2) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2) พ.ศ.2563 โดยบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาไลส์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วม บริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2562 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2564 ไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน และไม่พบข้อร้องเรียนด้านปัญหาน้ำท่วมขังจากประชาชนที่อาศัยอยู่ข้างเคียงพื้นที่โครงการ และประชาชนที่ใช้เส้นทางสัญจรผ่านบริเวณแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านแต่อย่างใด

3.2.3) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) พ.ศ.2565 โดยบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาไลส์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วม บริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ระหว่างเดือนมีนาคม พ.ศ.2564 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2566 พบปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 ซึ่งพบปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน 1 จุดในพื้นที่โครงการตอน 1 และพบข้อร้องเรียนด้านปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณบริเวณทางเบี่ยงชั่วคราว ซึ่งจุดดังกล่าวเป็นทางผ่านน้ำเดิมอยู่แล้ว จึงทำให้มีน้ำขังในช่วงฤดูฝน ทางโครงการฯ ได้แก้ไขโดยขุดแนวร่องน้ำไหล เพื่อให้น้ำไหลผ่านจุดดังกล่าวได้เร็วขึ้น และพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ ตอน 9 ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2565 พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้างสะพานในบ่อทราย เนื่องจากฝนตกหนักทำให้คนงานและเครื่องจักรเข้าไปทำงานไม่ได้ ส่วนเดือนธันวาคม พ.ศ.2565 โครงการยังไม่สามารถเข้าทำงานก่อสร้างได้เนื่องจากพื้นที่โดยรอบยังมีปริมาณน้ำท่วมขังมาก ไม่สามารถระบายออกนอกพื้นที่ได้ และในเดือนมกราคม พ.ศ.2566 โครงการได้ดำเนินการสูบน้ำจากในพื้นที่บ่อทรายออกสู่ทางน้ำสาธารณะแล้วเสร็จ และสามารถกลับมาดำเนินการก่อสร้างได้เช่นเดิม โดยไม่พบข้อร้องเรียนด้านน้ำท่วมขังจากการระบายน้ำของโครงการในพื้นที่ประชาชน สำหรับพื้นที่โครงการที่ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ พบว่าสภาพที่ระบายน้ำที่โครงการก่อสร้างแล้วเสร็จอยู่ในสภาพดี สามารถระบายน้ำได้ดี ไม่มีน้ำท่วมขังบริเวณพื้นที่โครงการ









3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน
















3.3.1) ผลการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำระหว่างเดือนพฤษภาคม ถึง สิงหาคม พ.ศ.2566











: โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ประกอบด้วย โครงการฯ ตอน 1, 2, 3, 4, 9, 11, 12, 16, 19 และโครงการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง (O&M) พบว่า ส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการก่อสร้างระบบระบายน้ำบริเวณไหล่ทาง และเกาะกลางถนน จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ ไม่พบปัญหาน้ำท่วมบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงและพื้นที่โครงการ รวมทั้งในระยะที่ผ่านมาไม่พบข้อร้องเรียนปัญหาน้ำท่วมซึ่งจากพื้นที่โดยรอบโครงการมีรายละเอียดดังตารางที่ 5.2.6-1 แต่ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบปัญหาน้ำท่วมซึ่งบริเวณจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองบางไทร กม.4+400 ซึ่งเป็นการก่อสร้างเพิ่มเติมจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเชื่อมต่อถนนที่ถูกตัดขาด ได้แก่ ถนนประชาชื่นร่วมใจ 1 และ ทางหลวงชนบท นบ.3101 โดยพบว่าปัญหาการท่วมซึ่งเกิดจากเมื่อฝนตกในพื้นที่ระดับน้ำของคลองบางไทรจะมีระบบสูงกว่าจุดกลับรถได้สะพานส่งผลให้น้ำท่วมจุดกลับรถได้สะพาน แสดงดังภาพที่ 5.2.6-1











3.3.2) ผลการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2566 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567









พ.ศ.2567 : โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ประกอบด้วย โครงการฯ ตอน 1, 2, 4, 9, 12, 16 และโครงการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง (O&M) ส่วนโครงการฯ ตอน 3 และ 19 แล้วเสร็จในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 และโครงการฯ ตอน 11 แล้วเสร็จในเดือน มกราคม พ.ศ.2567 พบว่า ส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการก่อสร้างระบบระบายน้ำตามยาว จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ ไม่พบปัญหาน้ำท่วมบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงและพื้นที่โครงการ รวมทั้งในระยะที่ผ่านมาไม่พบข้อร้องเรียนปัญหาน้ำท่วมซึ่งจากพื้นที่โดยรอบโครงการ ส่วนบริเวณโครงการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางศิริษทอง พบน้ำท่วมซึ่งในพื้นที่ก่อสร้างในเดือนกันยายน ถึง พฤศจิกายน พ.ศ.2566 ซึ่งไม่มีผลกระทบต่อกิจกรรมก่อสร้างเนื่องจากอยู่ในช่วงปรับปรุงคุณภาพดินและไม่มีกิจกรรมก่อสร้างในช่วงดังกล่าว มีรายละเอียดดังตารางที่ 5.2.6-1











ตารางที่ 5.2.6-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ					
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ				
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
โครงการฯ ตอน 1 กม.0+000 ถึง กม.0+400	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 
	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 



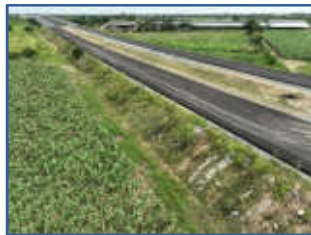












ตารางที่ 5.2.6-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ (ต่อ)					
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ				
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
โครงการฯ ตอน 2 กม.0+400 ถึง กม.4+100	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 
	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 
โครงการฯ ตอน 3 กม.4+100 ถึง กม.9+000 (แล้วเสร็จ ต.ค.66)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 






ตารางที่ 5.2.6-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ (ต่อ)					
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ				
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
โครงการฯ ตอน 4 กม.9+000 ถึง กม.13+000	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 
	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 











ตารางที่ 5.2.6-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ (ต่อ)					
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ				
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
โครงการฯ ตอน 9 กม.29+000 ถึง กม. 30+000	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 
	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 











ตารางที่ 5.2.6-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ (ต่อ)					
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ				
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
โครงการฯ ตอน 11 กม.35+900 ถึง กม. 38+500 (แล้วเสร็จ ม.ค.66)	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 
	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566		
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 		











ตารางที่ 5.2.6-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ (ต่อ)					
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ				
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
โครงการฯ ตอน 12 กม.38+500 ถึง กม. 44+266	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 
	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 











ตารางที่ 5.2.6-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ (ต่อ)					
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ				
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
โครงการฯ ตอน 16 กม.55+500 ถึง กม.60+950	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 
	ตุลาคม พ.ศ.2566 ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	พฤศจิกายน พ.ศ.2566 ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ธันวาคม พ.ศ.2566 ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	มกราคม พ.ศ.2567 ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 
โครงการฯ ตอน 19 กม.70+000 ถึง กม. 77+000 (แล้วเสร็จ ต.ค.66)	พฤษภาคม พ.ศ.2566 ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	มิถุนายน พ.ศ.2566 ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	กรกฎาคม พ.ศ.2566 ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	สิงหาคม พ.ศ.2566 ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	กันยายน พ.ศ.2566 ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 











ตารางที่ 5.2.6-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ (ต่อ)					
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ				
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
ด้านฯ บางใหญ่	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 
	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 










ตารางที่ 5.2.6-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ (ต่อ)					
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ				
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
ด้านฯ นครชัยศรี	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 
	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 

ตารางที่ 5.2.6-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ (ต่อ)					
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ				
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
ด้านฯ ศิริษะทอง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 
	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567
	พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 

ตารางที่ 5.2.6-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ (ต่อ)					
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ				
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
ด้านฯ นครปฐม ฝั่งตะวันออก	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 
	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 

ตารางที่ 5.2.6-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ (ต่อ)					
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ				
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
ด้านฯ นครปฐม ฝั่งตะวันตก	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 
	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง 

ตารางที่ 5.2.6-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ (ต่อ)					
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ				
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
ด้านฯ ท่ามะกา	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง
					
	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง
					

ตารางที่ 5.2.6-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ (ต่อ)					
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ				
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
ด้านฯ ท่วมขัง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง
					
	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง
					

ตารางที่ 5.2.6-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ (ต่อ)					
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ				
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
ด้านฯ กาญจนบุรี	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง
					
	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567
	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง
					

อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจสอบในเดือนกันยายน-ตุลาคม พ.ศ.2566 พบปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองบางไทร (กม.4+400) คลองตาต่อน (กม.5+860) คลองตาเมือง (กม.8+090) และคลองยายเหมือน (กม.8+720) (ดังรูปที่ 5.2.6-1) ซึ่งจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองทั้ง 4 แห่งดังกล่าวเป็นการก่อสร้างเพิ่มเติมจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเชื่อมต่อถนนที่ถูกตัดขาด ได้แก่ ถนนประชาร่วมใจ 1 ทางหลวงชนบท นบ.3101 ขอยตาต่อนทิศใต้ ถนนเลียบบคลองตาเมือง และถนนเลียบบคลองยายเหมือน ตามลำดับ โดยพบว่าปัญหาการท่วมขังเกิดจากเมื่อฝนตกในพื้นที่ระดับน้ำของคลองดังกล่าวจะมีระบบสูงกว่าจุดกลับรถได้สะพานส่งผลให้น้ำท่วมจุดกลับรถได้สะพาน แสดงดังภาพที่ 5.2.6-1 โดยแนวทางหลวงชนบทบุรีได้นำเครื่องสูบน้ำมาดำเนินการสูบน้ำออกจึงทำให้บริเวณนี้ไม่มีน้ำท่วมขัง



คลองบางไทร กม.4+400

(สิงหาคม พ.ศ.2566)



คลองบางไทร กม.4+400



คลองตาต่อน กม.5+860



คลองตาเมือง กม.8+090



คลองยายเหมือน กม.8+720

กันยายน ถึง ตุลาคม พ.ศ.2566

ภาพที่ 5.2.6-1 จุดกลับรถได้สะพานที่พบปัญหาน้ำท่วมขัง



รูปที่ 5.2.6-1 บริเวณที่พบปัญหาน้ำท่วมบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลอง

นอกจากนี้ จากการตรวจสอบ พบปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณทางลอด กม.40+100 ในเดือนกันยายน-พฤศจิกายน พ.ศ.2566 ซึ่งทางลอดดังกล่าวเป็นการก่อสร้างเพิ่มเติมจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเชื่อมต่อถนนที่ถูกตัดขาด เพื่อสัญจรไปพื้นที่เกษตรกรรม (นาบัว) โดยพบว่าปัญหาน้ำท่วมขังเกิดจากการมีฝนตกในพื้นที่ ซึ่งมีลักษณะเป็นน้ำท่วมทุ่ง ปัจจุบันเปิดให้สัญจรได้ชั่วคราว ยังคงเหลือการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างและอุปกรณ์งานทาง เนื่องจากอยู่ระหว่างการก่อสร้างผิวทางช่วง กม.40+000 ถึง กม.41+000 และทำการก่อสร้างบ่อสูบน้ำ แสดงดังภาพที่ 5.2.6-2



ทางลอด กม.40+100

ภาพที่ 5.2.6-2 ทางลอดที่พบปัญหาน้ำท่วมขัง

3.4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.4.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

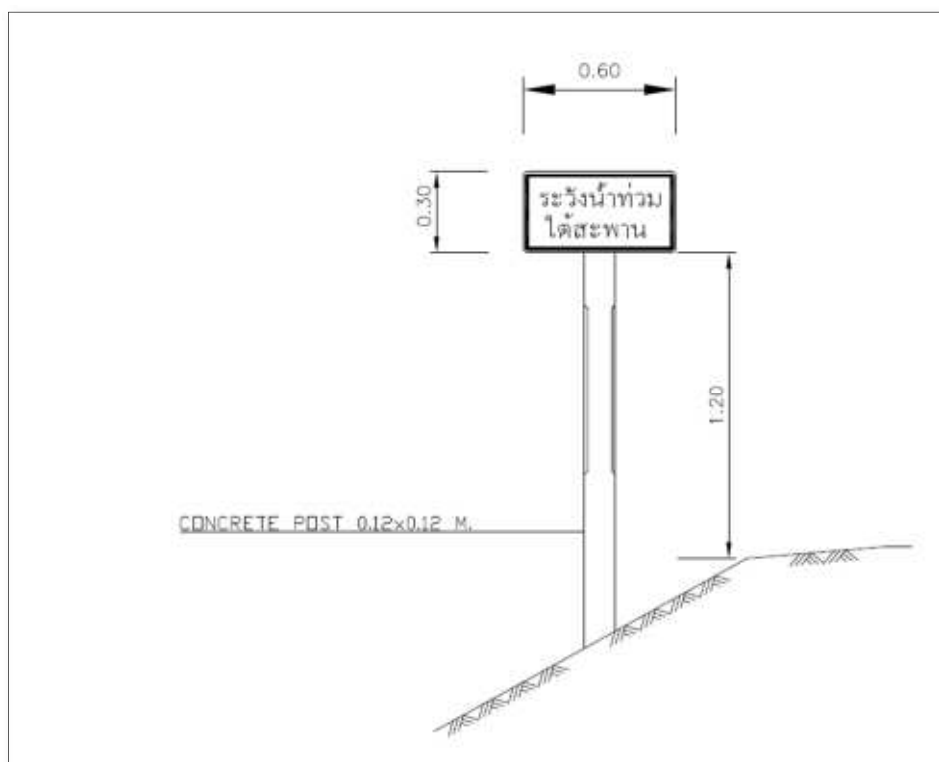
การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน (เดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (ตุลาคม พ.ศ.2559 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2566) พบว่าโครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างยังดำเนินการก่อสร้างระบบระบายน้ำไม่แล้วเสร็จ แต่ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ ไม่พบปัญหาน้ำท่วมบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงและพื้นที่โครงการ โดยเฉพาะบริเวณที่เคยพบปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน 1 จุดในพื้นที่โครงการตอน 1 และพบข้อร้องเรียนด้านปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณบริเวณทางเบี่ยงชั่วคราว ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 โดยหลังจากโครงการตอน 1 ดำเนินการแก้ไขปัญหาลงแล้วเสร็จ ปัจจุบันบริเวณดังกล่าวไม่พบปัญหาน้ำท่วมขัง ยกเว้นบริเวณโครงการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางศรีระทอง พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้างในเดือนกันยายน ถึง พฤศจิกายน พ.ศ.2566 ซึ่งไม่มีผลกระทบต่อกิจกรรมก่อสร้างเนื่องจากอยู่ในช่วงปรับปรุงคุณภาพดินและไม่มีกิจกรรมก่อสร้างในช่วงดังกล่าว

3.4.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมคาดการณ์ไว้ พบว่า ให้มีการเตรียมทางระบายน้ำชั่วคราวบริเวณที่มีกิจกรรมการก่อสร้างสะพาน การก่อสร้างระบบระบายน้ำสำหรับทางยกระดับและถนนระดับดิน อาจมีผลกระทบต่อการกีดขวางการไหลของน้ำ ส่วนสำหรับกิจกรรมอื่นๆ ในระยะก่อสร้างจะไม่ส่งผลกระทบต่อการระบายน้ำ จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณที่มีกิจกรรมก่อสร้างสะพาน เนื่องจากกิจกรรมที่อาจมีผลกระทบต่อการกีดขวางลำน้ำได้แก่ การก่อสร้างตอม่อและฐานรากสะพาน ปัจจุบันก่อสร้างแล้วเสร็จ สำหรับกิจกรรมก่อสร้างระบบระบายน้ำ ไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังเช่นกัน จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างสะพาน และกิจกรรมก่อสร้างระบบระบายน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการระบายน้ำในพื้นที่โครงการ ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีปัญหาน้ำท่วมขังในระหว่างการก่อสร้าง

4) สรุปผลการศึกษา

จากการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำบริเวณพื้นที่ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ และน้ำท่วมขังภายในพื้นที่โครงการและใกล้เคียงโครงการ ยกเว้นบริเวณก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางสี่ระยะของพบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้างในเดือนกันยายน ถึง พฤศจิกายน พ.ศ.2566 ซึ่งไม่มีผลกระทบต่อชุมชนด้านข้าง และกิจกรรมก่อสร้างเนื่องจากอยู่ในช่วงปรับปรุงคุณภาพดินซึ่งไม่มีกิจกรรมก่อสร้างในช่วงดังกล่าว จึงสรุปได้ว่ากิจกรรมก่อสร้างโครงการในปัจจุบันไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านการระบายน้ำ แต่พบปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองบางไทร (กม.4+400) คลองตาต่อน (กม.5+860) คลองตาเมือง (กม.8+090) และคลองยายเหมือน (กม.8+720) ซึ่งเป็นการก่อสร้างเพิ่มเติมจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยสาเหตุมาจากระดับน้ำของคลองดังกล่าวมีระดับสูงกว่าจุดกลับรถได้สะพานเมื่อมีฝนตกหนักในพื้นที่ ทำให้ไม่สามารถระบายน้ำออกตามธรรมชาติจากจุดกลับรถได้ โดยแขวงทางหลวงธนบุรีได้ติดตั้งเครื่องสูบน้ำบริเวณกลับรถในช่วงที่มีฝนตกในพื้นที่เพื่อสูบน้ำออกจากบริเวณจุดกลับรถไม่ให้น้ำท่วมขัง และปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณทางลอด กม.40+100 ซึ่งเป็นการก่อสร้างเพิ่มเติมจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเชื่อมต่อถนนที่ถูกตัดขาด เพื่อสัญจรไปพื้นที่เกษตรกรรม (นาบัว) โดยพบว่าปัญหาการท่วมขังเกิดจากเมื่อฝนตกในพื้นที่จะมีลักษณะเป็นน้ำท่วมทุ่ง ปัจจุบันเปิดให้สัญจรได้ชั่วคราว ซึ่งอยู่ในพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ 12 จะดำเนินการจัดทำบ่อสูบน้ำถาวรเพื่อให้รถสูบน้ำของแขวงนครปฐมมาดำเนินการได้ในช่วงระยะเปิดดำเนินการ โดยควรติดตั้งป้ายเตือนระวางน้ำท่วมบริเวณก่อนถึงทางลอด ประมาณ 100 ม. ดังรูปที่ 5.2.6-2



รูปที่ 5.2.6-2 ป้ายเตือนให้ระวางน้ำท่วม

5.2.7 การคมนาคม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อรวบรวมข้อมูลสภาพการจราจรปัจจุบัน สถิติอุบัติเหตุหรือความเสียหายตามแนวเส้นทางและหาวิธีการแก้ไขปัญหที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการเปิดใช้เส้นทางโครงการ

1.2) เพื่อประเมินประสิทธิภาพของมาตรการในการลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุและความปลอดภัยที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการ

1.3) เพื่อเสนอแนะปรับปรุงมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ เนื่องจากกิจกรรมของโครงการฯ

2) วิธีการศึกษา

2.1) จะตรวจสอบสภาพการคมนาคมของโครงการ และเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง สภาพการจราจรและความเสียหายของผิวจราจร ฯลฯ โดยใช้การสำรวจในภาคสนามและจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง หรือหน่วยงานท้องถิ่นของกรมทางหลวง เป็นต้น

2.2) สำรวจและรวบรวมข้อมูลสภาพการจราจรบนเส้นทางหลักและโครงข่ายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 323 ทางหลวงหมายเลข 324 ทางหลวงหมายเลข 3453 ทางหลวงหมายเลข 3081 ทางหลวงหมายเลข 3084 และทางหลวงหมายเลข 3394 **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 10 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

ครั้งที่ 5 ระหว่างวันที่ 26-27 กันยายน พ.ศ. 2566

ครั้งที่ 6 ระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ. 2566

ครั้งที่ 7 ระหว่างวันที่ 20-21 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566

ครั้งที่ 8 ระหว่างวันที่ 15-16 ธันวาคม พ.ศ. 2566

ครั้งที่ 9 ระหว่างวันที่ 17-18 มกราคม พ.ศ. 2567

ครั้งที่ 10 ระหว่างวันที่ 21-22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2567

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) รายงานขั้นสุดท้าย งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง พ.ศ. 2541 โดยบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด, บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง จำกัด พบว่าทางหลวงสายหลักที่เกี่ยวข้อง ทั้ง 5 เส้นทาง ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 302, 321, 340, 3036 และ 3233 ในช่วงระยะก่อสร้างโครงการ จะมีผลกระทบต่อการสัญจรไปมาของผู้ขับขี่ยานพาหนะต่างๆ ในท้องถิ่นที่ใกล้เคียงกับพื้นที่ก่อสร้างได้ หากทางบริษัทผู้รับเหมาสามารถดำเนินการจัดสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น การจัดสร้างสะพานลอยคนข้ามชั่วคราว ทางเบี่ยง ป้ายหรือสัญญาณเตือนต่างๆ จะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรใกล้เขตก่อสร้างโครงการได้เป็นอย่างดีประกอบกับการก่อสร้างเป็นช่วงระยะเวลาดสั้นๆ จึงไม่มีผลกระทบต่อการคมนาคมแต่อย่างใด

3.1.2) รายงานขั้นสุดท้าย การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายงานหลัก การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย อ.บ้านโป่ง-กาญจนบุรี พ.ศ. 2546 โดยบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด, บริษัท สินธูมอเนลล์ คอนซัลแต้นท์ส จำกัด, บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด จำกัด พบว่าทางหลวงสายหลักที่เกี่ยวข้อง ทั้ง 4 เส้นทาง ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 324, 3081, 3394 และ 3453 ในช่วงระยะก่อสร้างโครงการ จะมีผลกระทบต่อการจราจรบนท้องถนน คือ ผลกระทบด้านการรบกวนความคล่องตัวของจราจร บริเวณจุดตัดโครงการ จากกิจกรรมการก่อสร้างทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนต้องชะลอความเร็วของรถ ผลกระทบจะเกิดขึ้นในช่วงระยะเวลาดสั้นๆ จึงคาดว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ

3.1.3) รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี พ.ศ.2560 โดยบริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแต้นท์ จำกัด แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน โครงข่ายทางหลวงสายหลัก ได้แก่ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ทางหลวงหมายเลข 302, 321, 323, 324, 3036, 3081, 3084, 3233, 3394 และ 3453 ซึ่งมีการสำรวจปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนดังกล่าว พ.ศ.2553-2557 โดยผลการสำรวจพบว่า ปริมาณจราจรมีปริมาณจราจรสูงสุดอยู่บนทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 มีปริมาณจราจร 140,020 คัน/วัน สำหรับการรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุบนโครงข่ายในพื้นที่โครงการ พ.ศ. 2558 สถิติอุบัติเหตุสูงสุดอยู่ทางหลวงหมายเลข 302 มีจำนวนอุบัติเหตุ 28 ราย ส่วนโครงข่ายคมนาคมทางรถไฟ 1 แห่ง ได้แก่ ทางรถไฟสายหนองปลาตุก-สุพรรณบุรี ในช่วงระยะก่อสร้างโครงการ คาดการณ์จะมีผลกระทบต่อความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนเดิม จะมีปริมาณจราจรบนถนนเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะเส้นทางสายหลักในการ

ขนส่งวัสดุ แต่ในการก่อสร้างได้กำหนดให้เปิดพื้นที่ก่อสร้างเป็นช่วงๆ ระยะทางมากกว่า 500 เมตร เพื่อลดผลกระทบการขนส่งในพื้นที่ ดังนั้นผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ สำหรับผลกระทบต่ออายุการใช้งานของโครงข่ายถนนเดิม กิจกรรมการก่อสร้างจำเป็นที่จะต้องใช้โครงข่ายถนนเดิมเป็นหลักโดยการลำเลียงขนส่งจะมีน้ำหนักบรรทุกทุกค่อนข้างมาก อาจเกิดความเสียหาย หรือชำรุดทรุดโทรมเร็วกว่าการใช้งานปกติได้ ส่วนผลกระทบต่อการก่อสร้างทางลอดหรือทางข้าม บริเวณจุดตัดโครงข่ายถนนและทางรถไฟ ในช่วงการก่อสร้างได้กำหนดให้จัดทำทางเบี่ยงเพื่อหลบเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ แต่อาจจะมีผลกระทบในแง่ของความไม่สะดวกในการเดินทางและอุบัติเหตุ ดังนั้นผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ

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 20 21 22 23 24 และ 25 มีการชำรุดเล็กน้อยและทางโครงการได้ดำเนินการซ่อมแซมเรียบร้อยแล้ว ส่วนอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับถนนสายอื่น พบ จำนวน 224 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 2 10 15 18 และ 22 มีการชำรุดเล็กน้อยและทางโครงการได้ดำเนินการซ่อมแซมเรียบร้อยแล้ว ส่วนอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับถนนสายอื่น พบ จำนวน 165 ครั้ง ซึ่งเป็นอุบัติเหตุที่ไม่ได้เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ










3.2.3) รายงานขั้นสุดท้าย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) พ.ศ.2565 โดยบริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการคมนาคมและอุบัติเหตุ ระหว่างเดือนมีนาคม พ.ศ.2564 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2566 พบว่า พื้นผิวถนนบริเวณโครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง มีการชำรุดเล็กน้อยและทางโครงการได้ดำเนินการซ่อมแซมเรียบร้อยแล้ว สำหรับโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จและการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง ไม่พบการชำรุดบยพื้นผิวถนนโครงการ ส่วนอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับถนนสายอื่น พบ จำนวน 50 ครั้ง ซึ่งเป็นอุบัติเหตุ
















3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน











3.3.1) ผลการตรวจสอบสภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง








ครั้งที่ 1 (ระหว่างเดือนพฤษภาคม ถึง สิงหาคม พ.ศ.2566) : โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง คือ โครงการฯ ตอน 1, 2, 3, 4, 9, 11, 12, 16, 19 และโครงการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง (O&M) พบว่า ถนนสาธารณะที่ใช้สำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการแต่ละตอนอยู่ในสภาพดี และไม่พบความเสียหายจากการขนส่งวัสดุจากแหล่งวัสดุเข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง โดยจากการสุ่มตรวจรถขนส่งวัสดุใช้ความเร็ว ประมาณ 40 กม./ชม. รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.7-1









ครั้งที่ 2 (ระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2566 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567) : โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ประกอบด้วย โครงการฯ ตอน 1, 2, 4, 9, 12, 16 และโครงการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง (O&M) ส่วนโครงการฯ ตอน 3 และ 19 แล้วเสร็จในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 และโครงการฯ ตอน 11 แล้วเสร็จในเดือน มกราคม พ.ศ.2567 พบว่า ถนนสาธารณะที่ใช้สำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการแต่ละตอนอยู่ในสภาพดี และไม่พบความเสียหายจากการขนส่งวัสดุจากแหล่งวัสดุเข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง โดยจากการสุ่มตรวจรถขนส่งวัสดุใช้ความเร็ว ประมาณ 40 กม./ชม. รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.7-1











ตารางที่ 5.2.7-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวถนนสาธารณะ					
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ				
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
โครงการฯ ตอน 1 กม.0+000 ถึง กม.0+400 ถนน กาญจนภิเษก	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 
	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567
	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 
















ตารางที่ 5.2.7-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวถนนสาธารณะ (ต่อ)					
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ				
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
โครงการฯ ตอน 2 กม.0+400 ถึง กม.4+100 ถนนแก้วอินทร์	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 
	ตุลาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	พฤศจิกายน พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ธันวาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	มกราคม พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 ไม่พบผิวถนนชำรุด 
โครงการฯ ตอน 3 กม.4+100 ถึง กม.9+000 ทางหลวงชนบท นบ.5014 (แล้วเสร็จ ต.ค.66)	พฤษภาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	มิถุนายน พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	กรกฎาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	สิงหาคม พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 	กันยายน พ.ศ.2566 ไม่พบผิวถนนชำรุด 











ตารางที่ 5.2.7-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวถนนสาธารณะ (ต่อ)					
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ				
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
โครงการฯ ตอน 4 กม.9+000 ถึง กม.13+000 ทางหลวงชนบท นบ.5014	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 
	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567
	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 











ตารางที่ 5.2.7-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวถนนสาธารณะ (ต่อ)					
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ				
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
โครงการฯ ตอน 9 กม.29+000 ถึง กม.30+000 ทางหลวงชนบท นร.1012	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 
	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567
	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 











ตารางที่ 5.2.7-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวถนนสาธารณะ (ต่อ)					
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ				
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
โครงการฯ ตอน 11 กม.35+900 ถึง กม. 38+500 ทางหลวงหมายเลข 375 (แล้วเสร็จ ม.ค.66)	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 
	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566		
	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 		











ตารางที่ 5.2.7-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวถนนสาธารณะ (ต่อ)					
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ				
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
โครงการฯ ตอน 12 กม.38+500 ถึง กม. 44+266 ถนน อบจ.คลอง ร1.ข. (เจดีย์บูชา)	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 
	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567
	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 











ตารางที่ 5.2.7-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวถนนสาธารณะ (ต่อ)					
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ				
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
โครงการฯ ตอน 16 กม.55+500 ถึง กม. 60+950 ทางหลวงชนบท จก.3096	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 
	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567
	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 
โครงการฯ ตอน 19 กม.70+000 ถึง กม. 77+000 ทางหลวงหมายเลข 3453 (แล้วเสร็จ ต.ค.66)	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 









ตารางที่ 5.2.7-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวถนนสาธารณะ (ต่อ)					
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ				
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
ด้านบางใหญ่ ทางหลวงชนบท นบ.1016	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 
	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567
	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 











ตารางที่ 5.2.7-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวถนนสาธารณะ (ต่อ)					
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ				
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
ด่านนครชัยศรี ทางหลวง หมายเลข 3233	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 
	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567
	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 


ตารางที่ 5.2.7-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวถนนสาธารณะ (ต่อ)					
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ				
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
ด้านศีรษะทอง ทางหลวง หมายเลข 4	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 
	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567
	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 

ตารางที่ 5.2.7-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวถนนสาธารณะ (ต่อ)					
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ				
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
ดำเนินโครงการ ฝั่งตะวันออก ทางหลวง หมายเลข 375	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 
	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567
	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 

ตารางที่ 5.2.7-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวถนนสาธารณะ (ต่อ)					
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ				
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
ด้านนครปฐม ฝั่งตะวันตก ถนน อบจ. นร.0031	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 
	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567
	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 

ตารางที่ 5.2.7-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวถนนสาธารณะ (ต่อ)					
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ				
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
ด้านท่ามะกา ทางหลวง หมายเลข 3394	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 
	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567
	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 

ตารางที่ 5.2.7-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวถนนสาธารณะ (ต่อ)					
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ				
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
ด้านท่าม่วง ทางหลวง หมายเลข 3081	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 
	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567
	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 

ตารางที่ 5.2.7-1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพผิวถนนสาธารณะ (ต่อ)					
โครงการก่อสร้าง	ผลการตรวจสอบ				
	พฤษภาคม พ.ศ.2566	มิถุนายน พ.ศ.2566	กรกฎาคม พ.ศ.2566	สิงหาคม พ.ศ.2566	กันยายน พ.ศ.2566
ด้านกาญจนบุรี ทางหลวง หมายเลข 324	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 
	ตุลาคม พ.ศ.2566	พฤศจิกายน พ.ศ.2566	ธันวาคม พ.ศ.2566	มกราคม พ.ศ.2567	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567
	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 	ไม่พบผิวถนนชำรุด 

3.3.2) ผลการตรวจสอบสภาพการคมนาคม และความชำรุดเสียหายของอุปกรณ์งานทาง

จากการตรวจสอบสภาพการคมนาคม และความชำรุดเสียหายของอุปกรณ์งานทาง บริเวณจุดกัลป์รถใต้สะพานข้ามคลอง จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ สะพานข้ามบางไทร (กม.4+360) สะพานข้ามคลองตาต่อน (กม.5+860) สะพานข้ามคลองตาเมือง (กม.8+090) และสะพานข้ามคลองยายเหมือน (กม.8+720) ซึ่งอยู่ในแนวเส้นทาง โครงการฯ ตอน 3 ที่ดำเนินการก่อสร้างก่อสร้างเพิ่มเติมจากในรายงานการประเมินผลกระทบ มีรายละเอียดผลการตรวจสอบดังนี้

จุดกัลป์รถใต้สะพานข้ามคลองบางไทร (กม.4+360 และ กม.4+407) : เชื่อมต่อถนน ประชากร่วมใจ 1 (กม.4+360) และทางหลวงชนบท นบ3101 (กม.4+407) มีช่องกัลป์รถจำนวน 2 ช่อง ได้แก่ ช่องกัลป์รถ สำหรับรถที่มีความสูงไม่เกิน 1.80 เมตร และช่องกัลป์รถสำหรับรถที่มีความสูงมากกว่า 1.80 เมตร แต่ไม่เกิน 2.50 เมตร ซึ่งสามารถกัลป์รถได้ 2 ทิศทาง จากการตรวจสอบพบว่า อุปกรณ์งานทาง และไฟฟ้าส่องสว่างยังอยู่ในสภาพดี แต่ช่องกัลป์รถ สำหรับรถที่มีความสูงมากกว่า 1.80 เมตร แต่ไม่เกิน 2.50 เมตร มีเพียง 1 ช่องจราจร ซึ่งอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุบริเวณช่อง กัลป์รถดังกล่าวได้ (ภาพที่ 5.2.7-1)



ภาพที่ 5.2.7-1 ที่กัลป์รถใต้สะพานข้ามคลองบางไทร กม.4+360

จุดกัลป์รถใต้สะพานข้ามคลองตาต่อน (กม.5+860) : เชื่อมต่อถนนซอยตาต่อนทิศใต้ มีช่องกัลป์รถจำนวน 2 ช่องจราจร สามารถกัลป์รถได้ 2 ทิศทาง จากการตรวจสอบพบว่า อุปกรณ์งานทางอยู่ในสภาพดี แต่ ไฟฟ้าส่องสว่างชำรุด (ภาพที่ 5.2.7-2)

จุดกัลป์รถใต้สะพานข้ามคลองตาเมือง (กม.8+090) : เชื่อมต่อถนนเลียบคลองตาเมือง มีช่องกัลป์รถจำนวน 2 ช่องจราจร สามารถกัลป์รถได้ 2 ทิศทาง จากการตรวจสอบพบว่า อุปกรณ์งานทางอยู่ในสภาพดี แต่ ไฟฟ้าส่องสว่าง และแผงโซลาร์เซลล์ชำรุด (ภาพที่ 5.2.7-2)

จุดกัลป์รถใต้สะพานข้ามคลองตาเมือง (กม.8+090) : เชื่อมต่อถนนเลียบคลองยายเหมือน มีช่องกัลป์รถจำนวน 2 ช่องจราจร สามารถกัลป์รถได้ 2 ทิศทาง จากการตรวจสอบพบว่า อุปกรณ์งานทาง และ ไฟฟ้าส่องสว่างอยู่ในสภาพดี



คลองตาต่อน กม.5+860



คลองตาเมือง กม.8+090

ภาพที่ 5.2.7-2 บริเวณที่พบไฟฟ้าส่องสว่างและแผงโซลาร์เซลล์ชำรุดเสียหาย

3.3.3) สถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับถนนสายอื่น

จากการทบทวนสถานะของงานก่อสร้างในการศึกษาครั้งนี้ พบว่า แนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง และมีแนวเส้นทางที่ตัดกับถนนสายอื่นๆ ประกอบด้วย โครงการฯ ตอน 1, 11, 12, 19 และ ตอน 24 ซึ่งมีรายละเอียดแนวเส้นทางและจุดตัดกับถนนสายอื่นๆ ดังนี้

โครงการฯ ตอน 1 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 9 บริเวณ กม.49+000 (ตอนควบคุม 202 ตอน คลองบางไผ่-คลองบางหลวง)

โครงการฯ ตอน 11 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 375 (ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือน มกราคม พ.ศ.2567)

โครงการฯ ตอน 12 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 321

โครงการฯ ตอน 19 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 3453 (ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566)

โครงการฯ ตอน 24 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 4 บริเวณ กม.47+000 (ตอนควบคุม 201 ตอน นครชัยศรี-พระประโทน)

ผลการรวบรวมข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนถนนท้องถนนช่วงกิโลเมตรที่ตัดกับพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ระหว่างวันที่ 1 มกราคม-31 ธันวาคม พ.ศ.2566 จากสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง พบว่า ทางหลวงหมายเลข 4 เกิดอุบัติเหตุ 4 ครั้ง ทางหลวงหมายเลข 9 เกิดอุบัติเหตุ 7 ครั้ง ทางหลวงหมายเลข 321 เกิดอุบัติเหตุ 1 ครั้ง ทางหลวงหมายเลข 375 เกิดอุบัติเหตุ 1 ครั้ง และทางหลวงหมายเลข 3453 ไม่พบการเกิดอุบัติเหตุ รวมเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 14 ครั้ง โดยสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ขับรถเร็วเกินอัตรากำหนด 9 ครั้ง ความเมื่อยล้า 3 ครั้ง ปัญหาทางสายตา 1 ครั้ง และไม่คุ้นชินกับยานพาหนะ 1 ครั้ง ซึ่งไม่ได้เกิดจากการกิจกรรมก่อสร้างบริเวณจุดตัดกับถนนโครงการ รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.7-2

ตารางที่ 5.2.7-2 สถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับถนนทางหลวง					
ทางหลวง	ตอนควบคุม	ช่วงกิโลเมตร	จำนวน (ครั้ง)	ผู้บาดเจ็บ (ราย)	เสียชีวิต (ราย)
ทางหลวงหมายเลข 4	201	กม.46 ถึง กม.48	4	2	0
ทางหลวงหมายเลข 9	202	กม.46 ถึง กม.51	7	1	0
ทางหลวงหมายเลข 321	101	กม.3 ถึง กม.6	2	3	0
ทางหลวงหมายเลข 375	102	กม.45 ถึง กม.48	1	1	0
ทางหลวงหมายเลข 3453	100	กม.17 ถึง กม.19	0	0	0
รวม			14	7	0

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

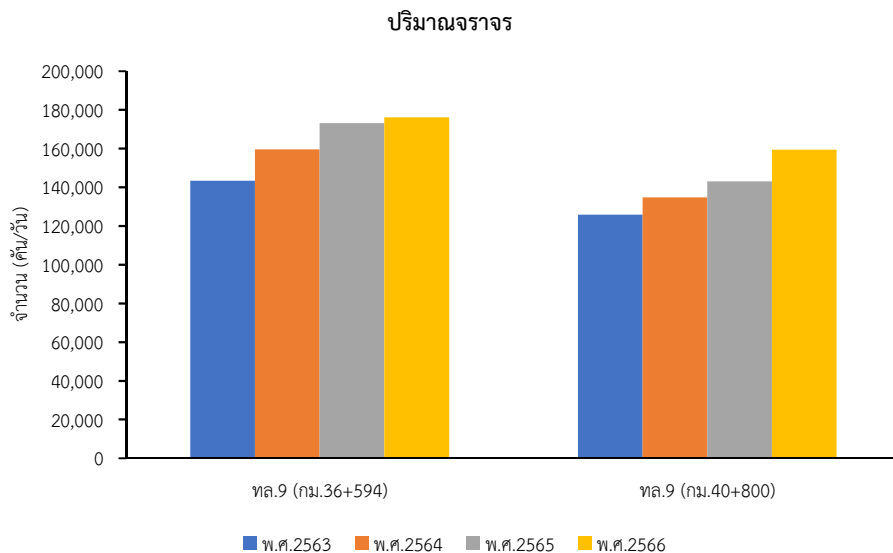
3.3.4) ปริมาณจราจร :

เนื่องจากยังไม่เปิดใช้แนวเส้นทางโครงการ จึงยังไม่มีข้อมูลปริมาณจราจร บริษัทที่ปรึกษาจึงได้รวบรวมข้อมูลปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข 9 ซึ่งอยู่ในพื้นที่ที่ก่อสร้างของโครงการตอน 1 เพื่อพิจารณาปริมาณจราจรที่เปลี่ยนแปลงเมื่อดำเนินการก่อสร้าง

จากการรวบรวมข้อมูลปริมาณการจราจร ตั้งแต่ปี พ.ศ.2563-พ.ศ.2566 จากสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ซึ่งมีจุดสำรวจปริมาณจราจรในแนวเส้นทางโครงการฯ จำนวน 2 ตำแหน่ง ได้แก่ บริเวณ ทางหลวงหมายเลข 9 กม.36+594 และ กม. 40+800 รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.2.7-3และรูปที่ 5.2.7-1 ซึ่งเป็นจุดวัดปริมาณจราจรที่อยู่ใกล้กับโครงการ พบว่า ปริมาณการจราจรมีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปี

ตารางที่ 5.2.7-3					
ข้อมูลปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี					
ทางหลวงหมายเลข	ตำแหน่งจุดสำรวจ	ปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (คัน/วัน)			
		พ.ศ.2563	พ.ศ.2564	พ.ศ.2565	พ.ศ.2566
9	กม.36+594	143,364	159,485	173,126	176,042
	กม.40+800	125,844	134,643	143,054	159,334

ที่มา : อำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง



รูปที่ 5.2.7-1 ปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 9

3.3.5) การปิดเส้นทางสัญจรทางหลวงชนบท นบ.1016 :

เนื่องจากการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ มีความจำเป็นต้องปิดเส้นทางสัญจรบริเวณทางหลวง นบ.1016 ทำให้ผู้ใช้ทางไม่สามารถใช้เส้นทางเดิมได้ (ระยะทาง 400 เมตร) โดยผู้ใช้ทางจะต้องใช้ทางบริการเพื่อเดินทางเข้าสู่ถนนแก้วอินทร์ ซึ่งมีระยะทางประมาณ 2.5 กิโลเมตร จากการตรวจสอบพบว่า ปัจจุบัน ได้มีการก่อสร้างทางเบี่ยงชั่วคราว เพื่อหลบพื้นที่ก่อสร้าง เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 เนื่องจากการส่งมอบทางบริการฯ ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 2 อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์การปิดเส้นทางจราจร และ การใช้ทางเบี่ยงชั่วคราว (รูปที่ 5.2.7-2 และภาพที่ 5.2.7-3)



รูปที่ 5.2.7-2 ทางเบี่ยงชั่วคราวเพื่อหลบพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่



ภาพที่ 5.2.7-3 ป้ายประชาสัมพันธ์บริเวณก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่

และจากการรวบรวมสถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางเบี่ยงชั่วคราวดังกล่าว พบการเกิดอุบัติเหตุ 1 ครั้ง เมื่อวันที่ 3 มีนาคม พ.ศ.2567 ซึ่งมีสาเหตุมาจากพวงมาลัยพาวเวอร์ขัดข้องทำให้ไม่สามารถควบคุมรถได้ จนเป็นเหตุให้พุ่งเข้าชนคอนกรีตแบรีเออร์ แต่ไม่พบผู้บาดเจ็บ ซึ่งไม่ได้เกิดจากการใช้ทางเบี่ยงชั่วคราวดังกล่าว (ภาพที่ 5.2.7-4)



ภาพที่ 5.2.7-4 อุบัติเหตุบริเวณทางเบี่ยงชั่วคราวพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่

3.4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.4.1) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน (เดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (ตุลาคม พ.ศ.2559 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2566) พบว่าการติดตามตรวจสอบสภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งวัสดุ และอุปกรณ์ก่อสร้าง ไม่พบถนนสาธารณะที่โครงการใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้างชำรุดเสียหาย เช่นเดียวกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา สำหรับสถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับถนนสายอื่น พบว่า สาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุ คือ ขับรถเร็วเกินที่กำหนด และไม่พบอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากกิจกรรมก่อสร้างที่ตัดกับถนนโครงการ เช่นเดียวกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

3.4.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สภาพการชำรุดเสียหายของเส้นทางขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง : การคาดการณ์ของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างจำเป็นต้องใช้โครงข่ายถนนเดิมเป็นหลักโดยการลำเลียงขนส่งจะมีน้ำหนักบรรทุกทุกค่อนข้างมาก อาจเกิดความเสียหาย หรือชำรุดทรุดโทรมเร็วกว่าการใช้งานปกติได้ จากการตรวจสอบในปัจจุบันไม่พบถนนสาธารณะที่โครงการใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้างชำรุดเสียหาย ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับถนนสายอื่น : การคาดการณ์ของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า การก่อสร้างทางลอดหรือทางข้าม บริเวณจุดตัดโครงข่ายถนนในช่วงการก่อสร้างได้กำหนดให้จัดทำทางเบี่ยงเพื่อหลบเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง อาจจะมีผลกระทบในแง่ของความไม่สะดวกในการเดินทางและอุบัติเหตุ จากการตรวจสอบในปัจจุบันกิจกรรมก่อสร้างที่ตัดกับถนนโครงการ พบว่าการก่อสร้างทางขึ้นลงบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการส่งผลกระทบต่อจราจรบนทางหลวงหมายเลข 9 และทางหลวงหมายเลข 302 ตามการคาดการณ์ของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะมีการชะลอตัวของรถในช่วงที่ดำเนินการก่อสร้าง แต่ไม่พบอุบัติเหตุของรถที่เกิดจากการก่อสร้าง

4) สรุปผลการศึกษา

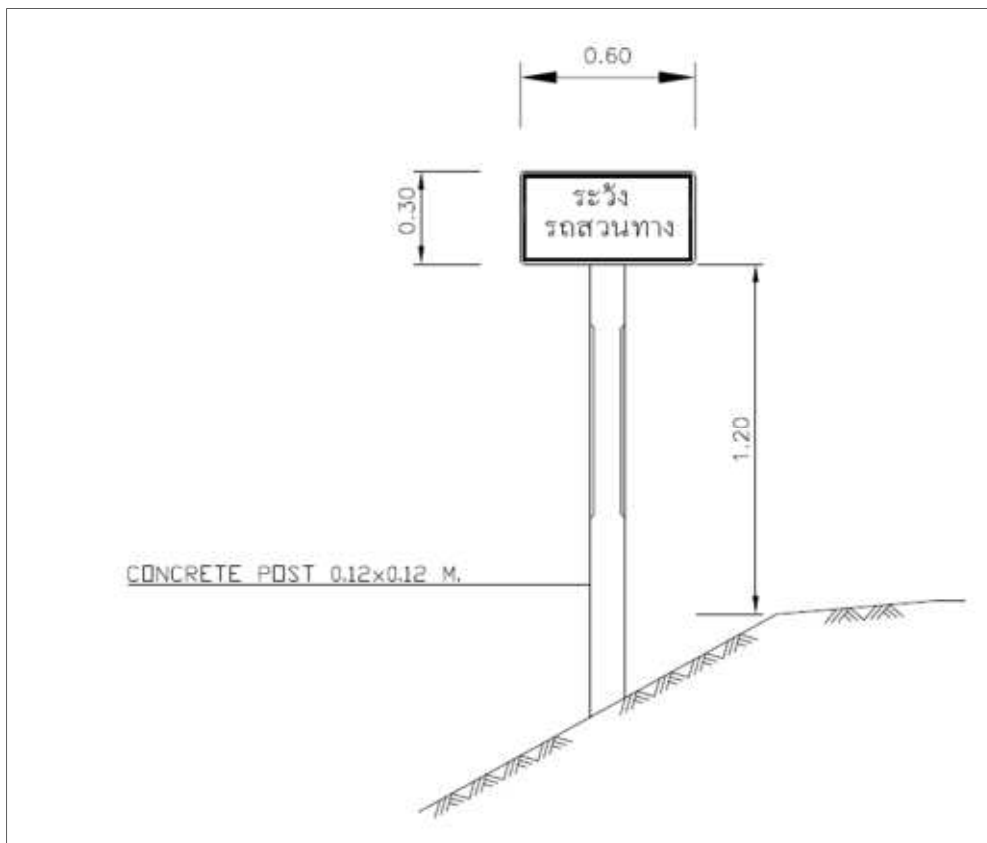
สภาพการคมนาคมของโครงการ และเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง สภาพการจราจร และความเสียหายของผิวจราจร : สภาพการจราจรของถนนที่โครงการตัดผ่านส่วนใหญ่มีสภาพการจราจรที่ไม่ติดขัดไม่มีการชะลอตัวของรถ แต่พบว่า ทางหลวงหมายเลข 9 และทางหลวงหมายเลข 302 มีการชะลอตัวของรถเมื่อผ่านพื้นที่ก่อสร้าง โดยการโครงการได้มีการกั้นพื้นที่ก่อสร้างด้วย Barrier ชั่วคราว เพื่อไม่ให้เกิดการก่อสร้างกีดขวางช่องจราจร และคืนพื้นที่ถนนเมื่อการก่อสร้างดำเนินการแล้วเสร็จให้เร็วที่สุด ส่วนของเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้างไม่พบความเสียหายจากการขนส่ง และในการขนส่งวัสดุก่อสร้างจะหลีกเลี่ยงช่วงเวลาที่มีการจราจรหนาแน่นในพื้นที่

ข้อมูลสภาพการจราจรบนเส้นทางหลัก : เนื่องจากโครงการยังไม่ได้เปิดใช้งาน จึงเป็นการรวบรวมปริมาณจราจรบนถนนสายหลักที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง ได้แก่ทางหลวงหมายเลข 9 จากข้อมูลปริมาณจราจรตั้งปี พ.ศ. 2563 - พ.ศ.2566 พบว่าปริมาณจราจรมีค่าเพิ่มขึ้นทุกปี แสดงให้เห็นว่าการก่อสร้างไม่ได้ส่งผลให้ผู้ใช้งานเลือกใช้เส้นทางอื่น ซึ่งเป็นผลจากการจัดการจราจรที่มีประสิทธิภาพ

สถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับถนนสายอื่น : ในการศึกษาครั้งนี้ได้กำหนดเกณฑ์การพิจารณาจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ตามคู่มือการเฝ้าระวังและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง สำนักอำนวยการความปลอดภัยทางหลวง ซึ่งกำหนดให้ “บริเวณอันตราย (Black Spot) หมายถึง ตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง มีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุ หรือได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ซึ่งในทางสากลได้มีการกำหนดเกณฑ์ไว้ว่า บริเวณที่มีการเกิดอุบัติเหตุจนเป็นเหตุให้มีผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต จำนวน 3 ครั้ง/ปี เป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ” ซึ่งจากการติดตามตรวจสอบ พบว่า

บริเวณจุดตัดกับพื้นที่โครงการไม่พบจุดเสี่ยงอุบัติเหตุ เพราะไม่มีจุดใดที่เกิดอุบัติเหตุ 3 ครั้ง โดยอุบัติเหตุทั้งหมดเกิดจากตัวผู้ขับขี่ ที่ขับขี่เร็วเกินกว่ากำหนด แซงระยะกระชั้น ซึ่งไม่ได้เป็นผลการการก่อสร้างโครงการ

ความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง : จุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองตาต่อน กม.5+860 ไฟฟ้าส่องสว่างชำรุดเสียหายทุกตัว และจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองตาเมือง กม.8+090 ไฟฟ้าส่องสว่างและแผงโซล่าเซลล์ชำรุดเสียหายทุกตัว จำเป็นต้องมีการซ่อมบำรุงเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง และจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองบางไทร กม.4+360 และ 4+407 ช่องรถสูงมากกว่า 1.80 เมตรแต่ไม่เกิน 2.50 เมตร มีจำนวน 1 ช่องจราจร ที่รถต้องวิ่งสวนทางกัน จำเป็นต้องติดตั้งป้ายเตือนระวังรถสวนทางบริเวณก่อนเข้าจุดกลับรถ ดังรูปที่ 5.2.7-3



รูปที่ 5.2.7-3 ป้ายเตือนรถสวนทาง

การปิดเส้นทางสัญจรทางหลวงชนบท นบ.1016 : ปัจจุบันทางบริการที่ก่อสร้างไว้บริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางยังไม่ได้มีการส่งมอบให้ใช้งาน จึงจำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้างทางเบี่ยงชั่วคราวบนทางหลวงชนบท นบ.1016 เพื่อให้ผู้ใช้ทางสามารถใช้งานระหว่างที่มีการก่อสร้างอาคารด่านและระหว่างรอการเปิดใช้ทางบริการ โดยทางเบี่ยงชั่วคราวได้มาตรฐานไม่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุในการใช้งาน และนอกจากนี้ทางกรมทางหลวงได้ดำเนินการวางแผนตำแหน่งการก่อสร้างเกือกม้าข้ามด่านเก็บค่าผ่านทาง เพื่อทำให้ทางหลวงชนบท นบ.1016 สามารถเชื่อมกันได้ในอนาคต

5.2.8 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 ร่วมกับการขอวิเคราะห์ข้อมูลแผนที่ชุมชนจากแผนพัฒนาท้องถิ่นขององค์การบริหารส่วนตำบล โดยมีขอบเขตพื้นที่สำรวจเศรษฐกิจสังคม รวม 131 ชุมชน ครอบคลุมพื้นที่ 4 จังหวัด 8 อำเภอ 30 ตำบล ดังตารางที่ 5.2.8-1 และรูปที่ 5.2.8-1

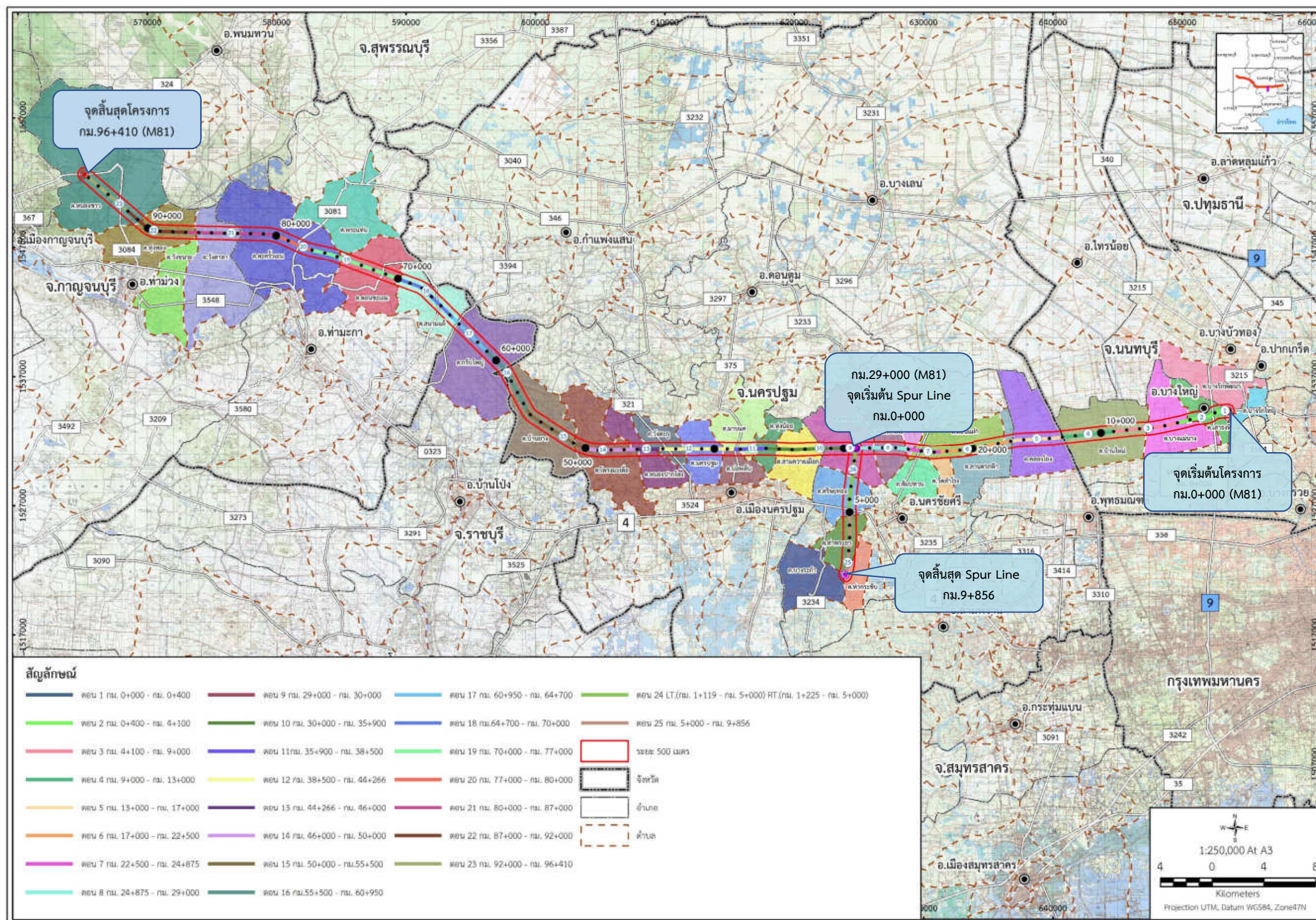
ตารางที่ 5.2.8-1 พื้นที่สำรวจเศรษฐกิจสังคม ตามแนวเส้นทางโครงการ			
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
นนทบุรี	บางบัวทอง	บางรักพัฒนา	หมู่ 2 บ้านคลองบางแพรก หมู่ 4 บ้านบางแพรก หมู่ 12 บ้านรัตนภิรมย์ หมู่ 13 บ้านอุดมบุรี หมู่ 14 บ้านกฤษดา (หมู่บ้านกฤษฐานคร 10) หมู่ 15 บ้านรุ่งเรือง (หมู่บ้านรุ่งเรือง 5)
		บางรักใหญ่	หมู่ 10 บ้านบางเตือ
	บางใหญ่	เสาธงหิน (เทศบาลตำบล เสาธงหิน)	หมู่ 4 บ้านคลองกระปือ หมู่ 5 บ้านคลองซ้อลัด (หมู่บ้านนนท์นิชา หมู่บ้านอินต๊ะบางใหญ่ หมู่บ้านชิชากร หมู่บ้านมณฑล 4) หมู่ 6 บ้านคลองพุทรา (หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่) หมู่ 7 บ้านคลองบางเตือ (หมู่บ้านชนกาญจน์)
		บางแม่นาง	หมู่ 4 บ้านหนองกางเขน หมู่ 5 บ้านบางแม่นาง หมู่ 6 บ้านบางไทร หมู่ 7 บ้านโรงหมู หมู่ 8 บ้านตลาดบางคูรัด หมู่ 9 บ้านคลองบางคูรัด หมู่ 12 บ้านบางโค หมู่ 15 บ้านบางกระบือ (หมู่บ้านพุกษา 76) หมู่ 18 บ้านปลายคลองบางกระบือ 3

ตารางที่ 5.2.8-1 พื้นที่สำรวจเศรษฐกิจสังคม ตามแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)			
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
นนทบุรี	บางใหญ่	บ้านใหม่	หมู่ 1 บ้านคลองหลุมลี หมู่ 3 บ้านคลองตาแดง หมู่ 4 บ้านวัดต้นเชือก หมู่ 6 บ้านสี่แยกคลองโยง หมู่ 7 บ้านคลองทวีวัฒนา หมู่ 8 บ้านคลองตะลุมพุก หมู่ 9 บ้านคลองวาเดียว หมู่ 10 บ้านคลองราษฎร์ประเสริฐ หมู่ 11 บ้านสามแยกบางคูรัด
นครปฐม	พุทธมณฑล	คลองโยง (เทศบาลตำบล คลองโยง)	หมู่ 2 บ้านชัยขันธุ์ หมู่ 4 ชุมชนบ้านวัดมะเกลือ 3 หมู่ 5 บ้านดอนทอง (หมู่บ้านเอกสยาม)
	นครชัยศรี	ดอนแฝก	หมู่ 1 บ้านบางไกรซ้อ หมู่ 3 บ้านคลองตาอู้น หมู่ 4 บ้านศาลตาขุน
		ลานตากฟ้า	หมู่ 1 บ้านคลองเจ๊ก หมู่ 2 บ้านลำทหาร หมู่ 3 บ้านลานตากฟ้า
		ศรีมหาโพธิ์	หมู่ 3 บ้านดอนเจดีย์ หมู่ 4 บ้านศรีมหาโพธิ์
		วัดละมุด	หมู่ 3 บ้านทุ่งศาลา
		สัมปทวน	หมู่ 4 บ้านดอนอิฐ หมู่ 5 บ้านต้นลาน
		วัดสำโรง	หมู่ 4 บ้านท่าช้าง
		แหลมบัว	หมู่ 1 บ้านทุ่งแหลมบัว หมู่ 2 บ้านทุ่งแหลมบัว หมู่ 3 บ้านท้องไทร หมู่ 4 บ้านลาดสะแก หมู่ 8 บ้านทุ่งน้อย
	เมืองนครปฐม	สามควายเผือก	บ้านกกโก บ้านรางมะเดื่อ บ้านสามควายเผือก
		ทุ่งน้อย	หมู่ 4 บ้านหนองจอก หมู่ 5 บ้านทุ่งน้อย หมู่ 6 บ้านทุ่งใหญ่ บ้านลาดสะแก
		นครปฐม	หมู่ 1 บ้านหุบขา หมู่ 2 บ้านทุ่งนาสร้าง หมู่ 4 บ้านนาข้าวสุก หมู่ 6 บ้านทุ่งผาเต่า หมู่ 10 บ้านนาหุบ

ตารางที่ 5.2.8-1 พื้นที่สำรวจเศรษฐกิจสังคม ตามแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)			
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
นครปฐม	เมืองนครปฐม	บ่อพลับ	หมู่ 6 บ้านสระหลวง หมู่ 7 บ้านวัดกลาง หมู่ 9 บ้านในค่าย
		บ้านยาง	หมู่ 7 บ้านยางปราสาท หมู่ 9 บ้านห้วยหนองกร่าง หมู่ 11 บ้านต้นมะเกลือ บ้านหนองกระโดน บ้านหนองไม้แดง
		โพรงมะเดื่อ (เทศบาลตำบล โพรงมะเดื่อ)	บ้านทุ่งคร้อ บ้านหนองลาดหญ้า บ้านใหม่ บ้านหนองนางแซ่ บ้านหนองหมา
		มาบแค	หมู่ 4 บ้านอุทัย หมู่ 5 บ้านพะเนียงแตก หมู่บ้านจันทรภานต์ หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม หมู่ 7 บ้านสำนักคร้อ หมู่ 8 บ้านห้วยชัน หมู่ 10 บ้านทุ่งตะพรหม หมู่ 11 บ้านดุมหัก
		วังตะกู	หมู่ 1 บ้านศาลเจ้าปิ่นเกลียว หมู่ 2 บ้านวังตะกู หมู่ 3 บ้านตลาดเสือ หมู่ 4 บ้านคลองน้ำเค็ม หมู่ 5 บ้านคลองน้ำเค็ม หมู่ 6 บ้านกิโหลห้า หมู่ 7 บ้านท่าชีเหล็ก หมู่ 8 บ้านทุ่งรางเทียน
		สามควายเผือก	หมู่ 1 บ้านสระน้ำหวาน หมู่ 5 บ้านรางกระโดน หมู่ 6 บ้านรางมะเดื่อ หมู่ 8 บ้านกกโก
		หนองปากโลง	หมู่ 1 บ้านดอนประดู่ หมู่ 2 บ้านรางจิก
ราชบุรี	บ้านโป่ง	กรับใหญ่	หมู่ 4 บ้านห้วยเจริญผล หมู่ 5 บ้านหนองกลางดำน หมู่ 7 บ้านหนองฟัก หมู่ 9 บ้านห้วยกระบอก หมู่ 11 บ้านวัดหนองประทุม

ตารางที่ 5.2.8-1 พื้นที่สำรวจเศรษฐกิจสังคม ตามแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)			
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
กาญจนบุรี	ท่ามะกา	สนามแย้	หมู่ 1 บ้านเด่น หมู่ 2 บ้านเขาสะพายแร่ หมู่ 3 บ้านทุ่งชี้ว หมู่ 4 บ้านหนองปลาไหลเผือก หมู่ 5 บ้านอกระทุง หมู่ 6 บ้านสนามแย้ หมู่ 7 บ้านสนามแย้
		ดอนชะเอม	หมู่ 1 บ้านหนองตาเบ หมู่ 2 บ้านดอนชะเอม หมู่ 3 บ้านดอนสำราญ หมู่ 4 บ้านทุ่งมะกรูด หมู่ 5 บ้านทุ่งประทุน หมู่ 9 บ้านดอนกลาง
		ตะคร้ำเอน	หมู่ 1 บ้านสำนักคร้อ หมู่ 2 บ้านสำนักคร้อ หมู่ 6 บ้านตะคร้ำเอน หมู่ 7 บ้านหนองตาแพ่ง หมู่ 8 บ้านรางกระต่าย หมู่ 9 บ้านหนองขี้แรด หมู่ 12 บ้านห้วยทำนัง หมู่ 13 บ้านหนองมะพลับ หมู่ 14 บ้านสันติสุข
	ท่าม่วง	ทุ่งทอง	หมู่ 1 บ้านกร่างทอง หมู่ 4 บ้านทุ่งทอง หมู่ 5 บ้านป่าดิบ หมู่ 7 บ้านรางจิก หมู่ 8 บ้านลานทอง
		หนองขาว	หมู่ 6 บ้านห้วยตลุง หมู่ 7 บ้านรางจิก
		วังศาลา	หมู่ 5 บ้านหนองสะแก หมู่ 8 บ้านป่าดิบ หมู่ 10 บ้านวังทอง
4 จังหวัด	8 อำเภอ	26 ตำบล	131 ชุมชน

ที่มา : แผนที่ชุมชนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น, สิงหาคม พ.ศ.2566



รูปที่ 5.2.8-1 พื้นที่ศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของโครงการ

2.3) กลุ่มเป้าหมายในการสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคม แบ่งกลุ่มเป้าหมายหลักออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้ (รูปที่ 5.2.8-2)

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

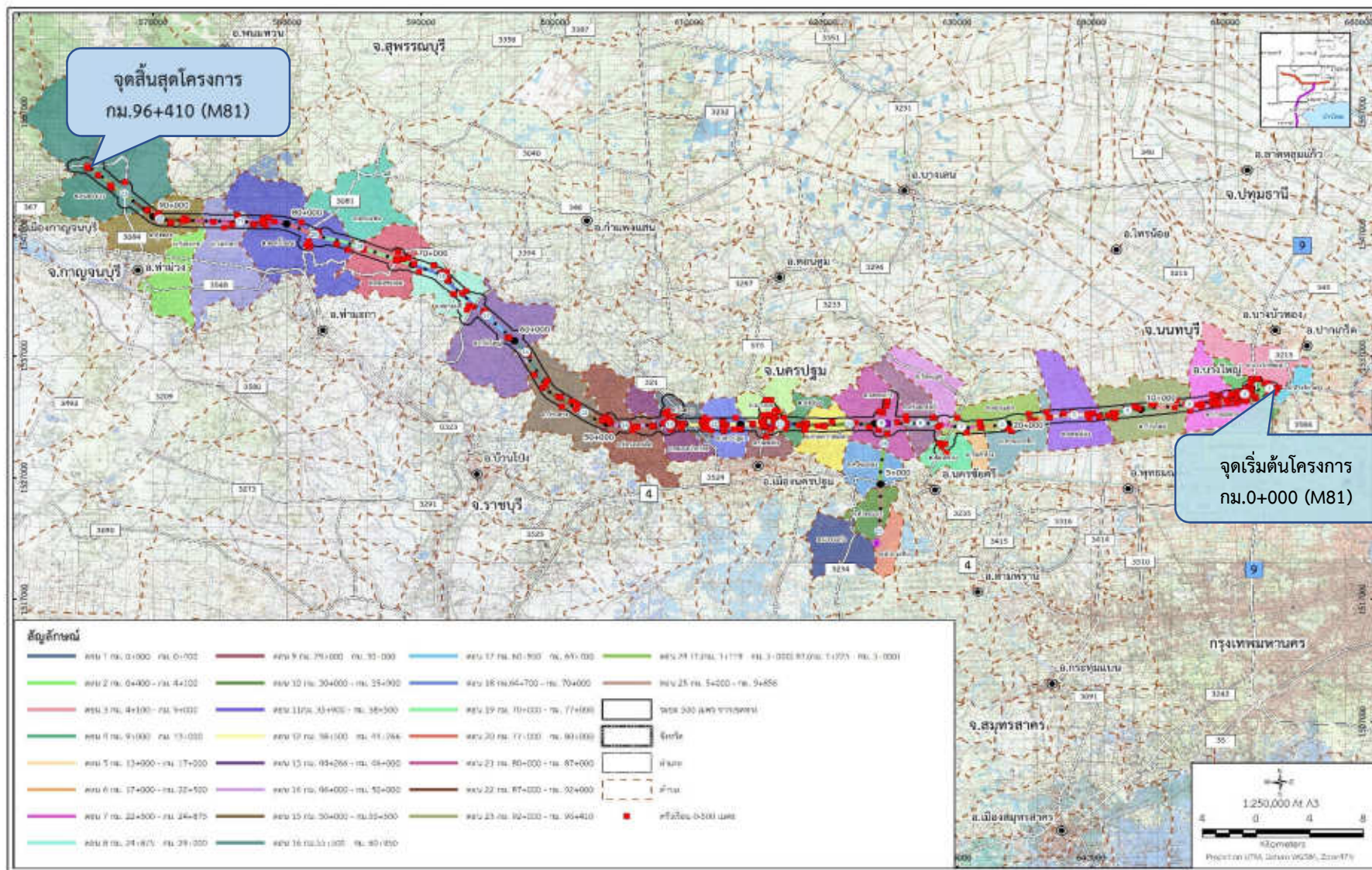
(1) กลุ่มผู้นำชุมชนอย่างเป็นทางการ หมายถึง บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งจากทางราชการ ได้แก่ ผู้อำนวยการเขต ผู้ใหญ่บ้าน และประธานชุมชนจัดตั้ง ที่ปกครองหมู่บ้านหรือชุมชนที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ

(2) กลุ่มผู้นำชุมชนที่ไม่เป็นทางการ หมายถึง บุคคลที่เป็นที่ยอมรับนับถือของคนในชุมชน หรือเป็นตัวแทนของคนในชุมชนที่ได้รับมอบหมาย ได้แก่ ประธานหมู่บ้านนิติบุคคลหมู่บ้านจัดสรร

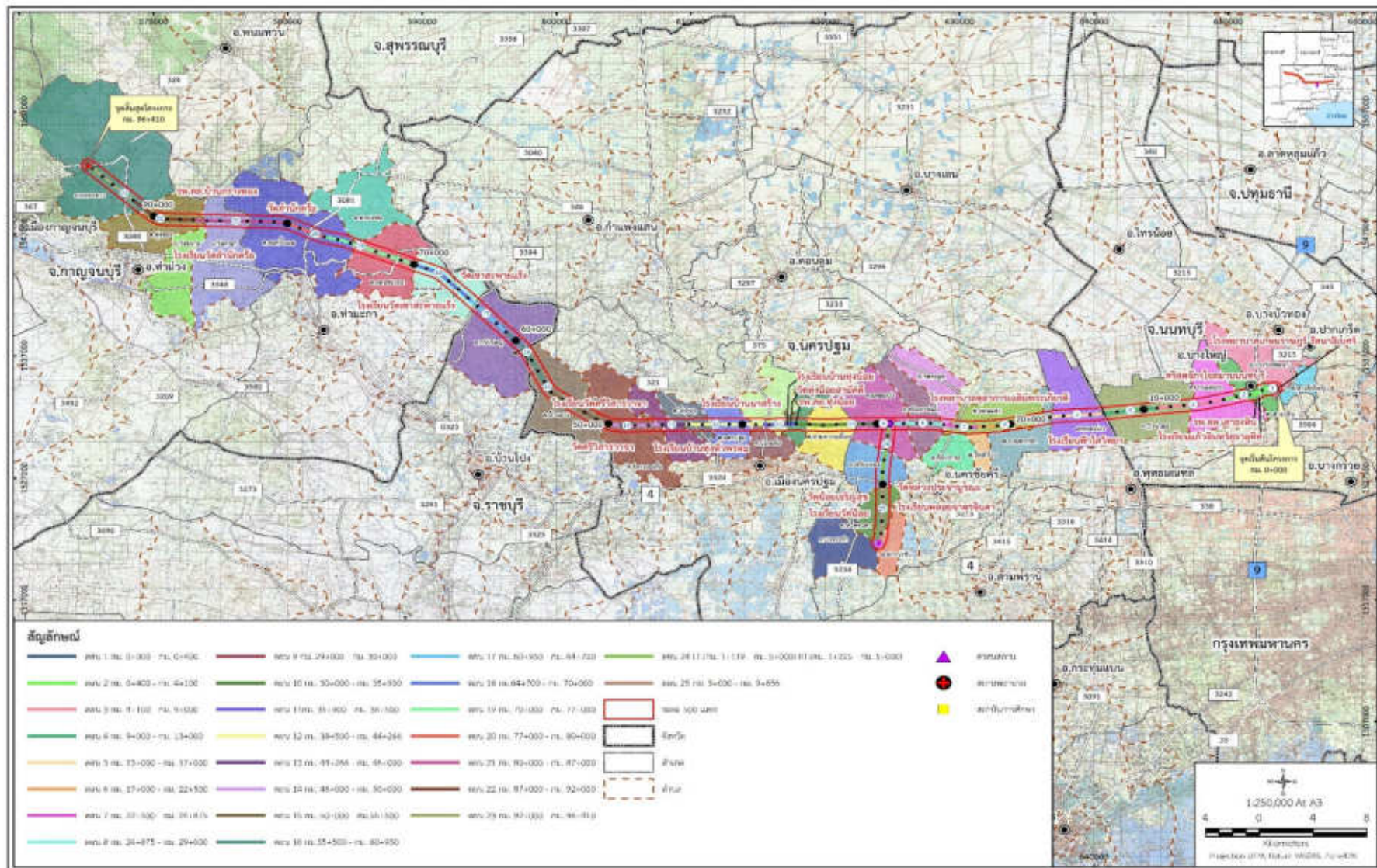
2.3.2) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม : หมายถึง สถานที่ที่มีความอ่อนไหวที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ ได้แก่ ศาสนสถาน สถานศึกษา และสถานบริการด้านสาธารณสุข

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

2.4) 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) ประกอบการเดินสำรวจ โดยเริ่มต้นจากหลังแรกแล้ววนไปอีก 5 หลัง ถ้าไม่มีคนอยู่บ้านก็ขยับไปอีกหลัง และสุ่มไปที่ละ 5-7 หลังต่อไปจนครบแต่ละหมู่บ้านที่คำนวณไว้ โดยสุ่มตัวอย่างครัวเรือนจากแต่ละหมู่บ้านทั้ง 2 ข้างทางให้ได้ขนาดตัวอย่างที่เพียงพอสามารถเป็นตัวแทนของประชากรครัวเรือนที่ระดับความเชื่อมั่นทางสถิติที่ร้อยละ 95 (ค่าความคลาดเคลื่อน 0.05) โดยใช้สูตรของ Yamane (1967) สำหรับรายละเอียดในแต่ละกลุ่มเป้าหมาย ดังนี้



รูปที่ 5.2.8-2 ตำแหน่งสำรวจกลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา



รูปที่ 5.2.8-3 ตำแหน่งสำรวจกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

2.4.1) กลุ่มผู้นำชุมชน : ได้ใช้วิธีการสำรวจตามรายงาน EIA ด้วยการดำเนินการสำรวจผู้นำชุมชนทุกราย (ร้อยละ 100) กระจายตามเขตการปกครองครอบคลุมพื้นที่ศึกษาให้ครอบคลุมผู้นำชุมชนในทุกชุมชนที่สอดคล้องกับกลุ่มตัวอย่างครัวเรือนที่ถูกคัดเลือก รวม 138 ตัวอย่าง ดังนี้

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	จำนวนผู้นำชุมชน (ตัวอย่าง)
นนทบุรี	บางบัวทอง	บางรักพัฒนา	หมู่ 2 บ้านคลองบางแพรก	1
			หมู่ 4 บ้านบางแพรก	1
			หมู่ 12 บ้านรัตนภิรมย์	1
			หมู่ 13 บ้านอุดมบุรี	1
			หมู่ 14 บ้านกฤษดา	1
			หมู่ 15 บ้านรุ่งเรือง	1
		บางรักใหญ่	หมู่ 10 บ้านบางเดื่อ	1
	บางใหญ่	เสาธงหิน	หมู่ 4 บ้านคลองกระบือ	1
			หมู่ 5 บ้านคลองซ้อลัด	1
			หมู่บ้านนนท์นิชา	1
			หมู่บ้านอินดีบางใหญ่	1
			หมู่บ้านชิชากร	1
			หมู่บ้านมณฑล 4	1
			หมู่ 6 บ้านคลองพุทรา	1
			หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่	1
			หมู่ 7 บ้านคลองบางเดื่อ	1
			หมู่บ้านธนกาญจน์	1
		บางแม่นาง	หมู่ 4 บ้านหนองกางเขน	1
			หมู่ 5 บ้านบางแม่นาง	1
			หมู่ 6 บ้านบางไทร	1
			หมู่ 7 บ้านโรงหมู	1
			หมู่ 8 บ้านตลาดบางคูรัด	1
			หมู่ 9 บ้านคลองบางคูรัด	1
			หมู่ 12 บ้านบางโค	1
			หมู่ 15 บ้านบางกระบือ	1
			หมู่บ้านพฤษภา 76	1
			หมู่ 18 บ้านปลายคลองบางกระบือ 3	1
		บ้านใหม่	หมู่ 1 บ้านคลองหลุมลี	1
			หมู่ 3 บ้านคลองตาแดง	1
			หมู่ 4 บ้านวัดต้นเชือก	1
			หมู่ 6 บ้านสี่แยกคลองโยง	1
			หมู่ 7 บ้านคลองทวีพัฒนา	1
			หมู่ 8 บ้านคลองตะลุมพุก	1
			หมู่ 9 บ้านคลองวาเดียว	1
			หมู่ 10 บ้านคลองราษฎร์ประเสริฐ	1
			หมู่ 11 บ้านสามแยกบางคูรัด	1
	พุทธมณฑล	คลองโยง	หมู่ 2 บ้านชัยขันธุ์	1
			หมู่ 4 ชุมชนบ้านวัดมะเกลือ	1
			หมู่ 5 บ้านดอนทอง	1
			หมู่บ้านเอกสยาม	1

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	จำนวนผู้นำชุมชน (ตัวอย่าง)
นครปฐม	นครชัยศรี	ดอนแฝก	หมู่ 1 บ้านบางไกรซ้อน	1
			หมู่ 3 บ้านบางตาอุ้น	1
			หมู่ 4 บ้านศาลตาขุน	1
		ลานตากฟ้า	หมู่ 1 บ้านคลองเจ๊ก	1
			หมู่ 2 บ้านลำทหาร	1
			หมู่ 3 บ้านลานตากฟ้า	1
		ศรีมหาโพธิ์	หมู่ 3 บ้านดอนเจดีย์	1
			หมู่ 4 บ้านศรีมหาโพธิ์	1
		วัดละมุด	หมู่ 3 บ้านทุ่งศาลา	1
		แหลมบัว	หมู่ 1 บ้านทุ่งแหลมบัว	1
			หมู่ 2 บ้านทุ่งแหลมบัว	1
			หมู่ 3 บ้านท้องไทร	
			หมู่ 4 บ้านลาดสะแก	1
			หมู่ 8 บ้านทุ่งน้อย	1
		สัมปทวน	หมู่ 4 บ้านดอนอิฐ	1
			หมู่ 5 บ้านต้นลาน	1
		วัดสำโรง	หมู่ 4 บ้านท่าช้าง	1
	เมืองนครปฐม	ทุ่งน้อย	หมู่ 2 บ้านลาดสะแก	1
			หมู่ 4 บ้านหนองจอก	1
			หมู่ 5 บ้านทุ่งน้อย	1
			หมู่ 6 บ้านทุ่งใหญ่	1
		นครปฐม	หมู่ 1 บ้านหุบขบา	1
			หมู่ 2 บ้านทุ่งนาสร้าง	1
			หมู่ 4 บ้านนาข้าวสุก	1
			หมู่ 6 บ้านทุ่งเฒ่าเต่า	1
			หมู่ 10 บ้านนาหุบ	1
		บ่อพลับ	หมู่ 6 บ้านสระหลวง	1
			หมู่ 7 บ้านวัดกลาง	1
			หมู่ 9 บ้านในค่าย	1
		บ้านยาง	หมู่ 2 บ้านหนองไม้แดง	1
			หมู่ 4 บ้านหนองไม้แดง	1
			หมู่ 7 บ้านยางปราสาท	1
			หมู่ 8 บ้านหนองกระโดน	1
			หมู่ 9 บ้านห้วยหนองกร่าง	1
			หมู่ 11 บ้านต้นมะเกลือ	1
		โพรงมะเดื่อ	หมู่ 6 บ้านหนองลาดหญ้า	1
			หมู่ 11 บ้านหนองหมา	1
			หมู่ 13 บ้านหนองนางแช่	1
			หมู่ 15 บ้านใหม่	1
			หมู่ 17 บ้านทุ่งคร้อ	1

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	จำนวนผู้นำชุมชน (ตัวอย่าง)
นครปฐม	เมืองนครปฐม	มาบแค	หมู่ 4 บ้านอุทัย	1
			หมู่ 5 บ้านพะเนียงแตก	1
			หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม	1
			หมู่บ้านจันทรวงศ์	1
			หมู่ 7 บ้านสำนักคร้อ	1
			หมู่ 8 บ้านห้วยชัน	1
			หมู่ 10 บ้านทุ่งตะพรหม	1
			หมู่ 11 บ้านคุดหัก	1
		วังตะกู	หมู่ 1 บ้านศาลเจ้าปิ่นเกลียว	1
			หมู่ 2 บ้านวังตะกู	1
			หมู่ 3 บ้านตลาดเสือ	1
			หมู่ 4 บ้านคลองน้ำเค็ม	1
			หมู่ 5 บ้านคลองน้ำเค็ม	1
			หมู่ 6 บ้านกิโหลห้า	1
			หมู่ 7 บ้านท่าพี่เหล็ก	1
			หมู่ 8 บ้านทุ่งรางเทียน	1
		หนองปากโลง	หมู่ 1 บ้านดอนประตู	1
			หมู่ 2 บ้านรางจิก	1
		สามควายเผือก	หมู่ 1 บ้านสระน้ำหวาน	1
			หมู่ 5 บ้านรางกระโดน	1
			หมู่ 6 บ้านรางมะเดื่อ	1
			หมู่ 8 บ้านกกโก	1
ราชบุรี	บ้านโป่ง	กรับใหญ่	หมู่ 4 บ้านห้วยเจริญผล	1
			หมู่ 5 บ้านหนองกลางดำน	1
			หมู่ 7 บ้านหนองพิก	1
			หมู่ 9 บ้านห้วยกระบอก	
			หมู่ 11 บ้านวัดหนองประทุม	1
กาญจนบุรี	ท่ามะกา	สนามแย้	หมู่ 1 บ้านเด่น	1
			หมู่ 2 บ้านเขาสะพายแร่	
			หมู่ 3 บ้านทุ่งขี้วัว	1
			หมู่ 4 บ้านหนองปลาไหลเผือก	1
			หมู่ 5 บ้านอ้อกระทุง	1
			หมู่ 6 บ้านสนามแย้	1
			หมู่ 7 บ้านสนามแย้	1
		ดอนชะเอม	หมู่ 1 บ้านหนองตาเบ	1
			หมู่ 2 บ้านดอนชะเอม	1
			หมู่ 3 บ้านดอนสำราญ	1
			หมู่ 4 บ้านทุ่งมะกรูด	1
			หมู่ 5 บ้านทุ่งประทุน	1
			หมู่ 9 บ้านดอนกลาง	1

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	จำนวนผู้นำชุมชน (ตัวอย่าง)
กาญจนบุรี	ท่ามะกา	ตะคร้ำเอน	หมู่ 1 บ้านสำนักคร้อ	1
			หมู่ 2 บ้านสำนักคร้อ	1
			หมู่ 6 บ้านตะคร้ำเอน	1
			หมู่ 7 บ้านหนองตาแพ่ง	1
			หมู่ 8 บ้านรางกระต่าย	1
			หมู่ 9 บ้านหนองขี้แรด	1
			หมู่ 12 บ้านห้วยท่าง	1
			หมู่ 13 บ้านหนองมะพลับ	1
			หมู่ 14 บ้านสันติสุข	1
	ท่าม่วง	ทุ่งทอง	หมู่ 1 บ้านกร่างทอง	1
			หมู่ 4 บ้านทุ่งทอง	1
			หมู่ 5 บ้านป่าดิบ	1
			หมู่ 8 บ้านลานทอง	1
		หนองขาว	หมู่ 1 บ้านหนองขาว	1
			หมู่ 6 บ้านห้วยตลุง	1
			หมู่ 7 บ้านรางจิก	1
			หมู่ 11 บ้านรางจัน	1
		วังศาลา	หมู่ 5 บ้านหนองสะแก	1
			หมู่ 8 บ้านป่าดิบ	1
			หมู่ 10 บ้านวังทอง	1

2.4.2) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม : การสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคมของโครงการนี้ได้พิจารณาพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมประเภทศาสนสถาน สถานพยาบาล และสถานศึกษา ในระยะ 500 เมตร จากเขตทาง รวมทั้งหมด 31 แห่ง ดังนี้

- (1) โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ รัตนธิเบศร์
- (2) คริสตจักรใจสมานนนทบุรี
- (3) โรงพยาบาลเกษมราษฎร์อินเตอร์เนชั่นแนล
- (4) คริสตจักรแสงสันติภาพ
- (5) โรงเรียนแก้วอินทร์สุธาอุทิศ
- (6) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเสาธงหิน
- (7) โรงพยาบาลตุลาการเฉลิมพระเกียรติ
- (8) โรงเรียนฟ้าใสวิทยา (ประถมศึกษา)
- (9) โรงเรียนเดชอนุสรณ์
- (10) วัดบ้านทุ่งน้อย
- (11) วัดทุ่งน้อยสามัคคี
- (12) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลทุ่งน้อย
- (13) โรงเรียนบ้านทุ่งน้อย
- (14) วัดโพธิ์เศรษฐีวนาราม (สวนปฏิบัติธรรมโพธิ์เศรษฐี)
- (15) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลมาบแค
- (16) วัดพะเนียงแตก
- (17) โรงเรียนหลวงพ่อแช่มวัดตาก้องอนุสรณ์
- (18) ศูนย์บริการสาธารณสุขเทศบาลเมืองนครปฐม

- (19) โรงเรียนบ้านนาสร้าง
- (20) โรงเรียนบ้านทุ่งหัวพรหม
- (21) วัดศรีวิสารวาจา
- (22) โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา
- (23) โรงเรียนอนุบาลเทศบาลตำบลกรับใหญ่
- (24) โรงเรียนกรับใหญ่วังอ้อกุลศกกิจพิทยาคม
- (25) โรงเรียนวันมหาราชพาณิชย์เขาวงศ์
- (26) วัดเขาสะพายแรง
- (27) โรงเรียนวัดเขาสะพายแรง
- (28) วัดสำนักคร้อ
- (29) โรงเรียนวัดสำนักคร้อ
- (30) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านกร่างทอง
- (31) โรงเรียนบ้านห้วยตลุง

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

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

โดย n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

N = ขนาดของประชากร ในพื้นที่มีหน่วยเป็นหลังคาเรือน

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

จากการตรวจสอบข้อมูลจำนวนประชากร จากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นตลอดแนวเส้นทางโครงการ พบว่า มีจำนวนประชากรทั้งสิ้น 20,718 หลังคาเรือน เมื่อแทนค่าในสูตร จะได้จำนวนตัวอย่าง อย่างน้อย 393 ตัวอย่าง

แทนค่าในสูตร

$$n = \frac{20,718}{1+[(20,718)(0.05^2)]}$$

$$= 392.75$$

เมื่อแทนค่าในสูตรจะได้เท่ากับ 392.75 ตัวอย่าง

หลังจากได้จำนวนตัวอย่างแล้ว นำมาแบ่งจำนวนตัวอย่างให้มีการกระจายตัวอย่างในแต่ละหมู่บ้านให้เหมาะสมตามลักษณะของพื้นที่และจำนวนครัวเรือน โดยคำนวณจำนวนตัวอย่างที่เป็นตัวแทนของแต่ละพื้นที่ ให้เป็นสัดส่วนโดยตรงกับจำนวนครัวเรือนในแต่ละพื้นที่ รายละเอียดดังสมการที่ (2)

$$A = \frac{n_1n}{N} \quad \text{-----}(2)$$

โดย A = ขนาดกลุ่มตัวอย่างตามสัดส่วน

n_1 = ขนาดของประชากรในแต่ละหมู่บ้าน

n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่างจากสมการ (1) (393 ตัวอย่าง)

N = ขนาดของประชากรทั้งหมดในพื้นที่ศึกษา (20,718 หลังคาเรือน)

แทนค่าในสูตร

(ขนาดของประชากรในแต่ละหมู่บ้าน)(393)

20,718

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	จำนวน หลังคาเรือน	แผนการเก็บ ตัวอย่าง
นนทบุรี	บางบัวทอง	บางรักพัฒนา	หมู่ 2 บ้านคลองบางแพรก	20	1
			หมู่ 4 บ้านบางแพรก	18	1
			หมู่ 12 บ้านรัตนภิรมย์	261	6
			หมู่ 13 บ้านอุดมบุรี	54	1
			หมู่ 14 บ้านกฤษดา	248	5
			หมู่ 15 บ้านรุ่งเรือง	186	4
		บางรักใหญ่	หมู่ 10 บ้านบางเตือ	44	1
	บางใหญ่	เสาธงหิน	หมู่ 4 บ้านคลองกระปือ	237	5
			หมู่ 5 บ้านคลองช่อลัด	904	19
			หมู่ 6 บ้านคลองพุทรา	1,093	23
			หมู่ 7 บ้านคลองบางเตือ	556	12
		บางแม่นาง	หมู่ 4 บ้านหนองกวางเขน	801	17
			หมู่ 5 บ้านบางแม่นาง	33	1
			หมู่ 6 บ้านบางไทร	80	2
			หมู่ 7 บ้านโรงหมู	24	1
			หมู่ 8 บ้านตลาดบางคูรัด	25	1
			หมู่ 9 บ้านคลองบางคูรัด	34	1
			หมู่ 12 บ้านบางโค	1,355	29
			หมู่ 15 บ้านบางกระบือ	156	3
			หมู่ 18 บ้านปลายคลองบางกระบือ 3	67	1
		บ้านใหม่	หมู่ 1 บ้านคลองหลุมลี	33	1
			หมู่ 3 บ้านคลองตาแดง	108	2
			หมู่ 4 บ้านวัดต้นเชือก	117	2
			หมู่ 6 บ้านสี่แยกคลองโยง	12	1
			หมู่ 7 บ้านคลองทิววัฒนา	74	2
			หมู่ 8 บ้านคลองตะลุมพุก	33	1
			หมู่ 9 บ้านคลองวาเดียว	117	2
			หมู่ 10 บ้านคลองราษฎร์ประเสริฐ	44	1
			หมู่ 11 บ้านสามแยกบางคูรัด	33	1
	พุทธมณฑล	คลองโยง	หมู่ 2 บ้านชัยขันธุ์	103	2
			หมู่ 3 ชุมชนบ้านวัดมะเกลือ	47	1
			หมู่ 5 บ้านดอนทอง	351	7
	นครชัยศรี	ดอนแฝก	หมู่ 1 บ้านบางไกรซ้อน	204	4
			หมู่ 3 บ้านคลองตาอู้น	278	6
			หมู่ 4 บ้านศาลตาขุน	3	1

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	จำนวน หลังคาเรือน	แผนการเก็บ ตัวอย่าง
นครปฐม	นครชัยศรี	ลานตากฟ้า	หมู่ 1 บ้านคลองเจ๊ก	59	1
			หมู่ 2 บ้านลำทหาร	23	1
			หมู่ 3 บ้านลานตากฟ้า	80	2
		วัดละมุด	หมู่ 3 บ้านทุ่งศาลา	94	2
		ศรีมหาโพธิ์	หมู่ 3 บ้านดอนเจดีย์	42	1
			หมู่ 4 บ้านศรีมหาโพธิ์	140	3
		สัมปทวน	หมู่ 4 บ้านดอนอิฐ	90	2
			หมู่ 5 บ้านต้นลาน	85	2
		วัดสำโรง	หมู่ 4 บ้านท่าช้าง	28	1
		แหลมบัว	หมู่ 1 บ้านทุ่งแหลมบัว	36	1
			หมู่ 2 บ้านทุ่งแหลมบัว	201	4
			หมู่ 3 บ้านท้องไทร	49	1
			หมู่ 4 บ้านลาดสะแก	33	1
			หมู่ 8 บ้านทุ่งน้อย	372	8
	เมืองนครปฐม	ทุ่งน้อย	หมู่ 2 บ้านรัตสะแก	233	5
			หมู่ 4 บ้านหนองจอก	30	1
			หมู่ 5 บ้านทุ่งน้อย	224	5
			หมู่ 6 บ้านทุ่งใหญ่	321	7
		นครปฐม	หมู่ 1 บ้านหุบขา	4	1
			หมู่ 2 บ้านทุ่งนาสร้าง	408	9
			หมู่ 4 บ้านนาข้าวสุก	3	1
			หมู่ 6 บ้านทุ่งผาเต่า	33	1
			หมู่ 10 บ้านนาหุบ	280	6
		บ่อพลับ	หมู่ 6 บ้านสระหลวง	520	11
			หมู่ 7 บ้านวัดกลาง	14	1
			หมู่ 9 บ้านในค่าย	89	2
		บ้านยาง	หมู่ 2 บ้านหนองไม้แดง	169	4
			หมู่ 4 บ้านหนองไม้แดง	35	1
			หมู่ 7 บ้านยางปราสาท	36	1
			หมู่ 8 บ้านหนองกระโดน	75	2
			หมู่ 9 บ้านห้วยหนองกร่าง	4	1
			หมู่ 11 บ้านต้นมะเกลือ	151	3
		โพรงมะเดื่อ	หมู่ 6 บ้านหนองลาดหญ้า	349	7
			หมู่ 11 บ้านหนองหมา	174	4
			หมู่ 13 บ้านหนองนางแช่	108	2
			หมู่ 15 บ้านใหม่	318	7
			หมู่ 17 บ้านทุ่งคร้อ	133	3
		มาบแค	หมู่ 4 บ้านอุทัย	52	1
			หมู่ 5 บ้านพะเนียงแตก	31	1
			หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม	334	7
			หมู่ 7 บ้านสำนักคร้อ	253	5
			หมู่ 8 บ้านห้วยชัน	403	9
			หมู่ 10 บ้านทุ่งตะพรหม	309	7
			หมู่ 11 บ้านดุมหัก	14	1

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	จำนวน หลังคาเรือน	แผนการเก็บ ตัวอย่าง
นครปฐม	เมืองนครปฐม	วังตะกั่ว	หมู่ 1 บ้านศาลเจ้าปิ่นเกลียว	8	1
			หมู่ 2 บ้านวังตะกั่ว	278	6
			หมู่ 3 บ้านตลาดเสือ	23	1
			หมู่ 4 บ้านคลองน้ำเค็ม	16	1
			หมู่ 5 บ้านคลองน้ำเค็ม	230	5
			หมู่ 6 บ้านโกโหล	457	9
			หมู่ 7 บ้านท่าขี้เหล็ก	162	4
			หมู่ 8 บ้านทุ่งรางเทียน	264	5
		สามควายเผือก	หมู่ 1 บ้านสระน้ำหวาน	196	4
			หมู่ 5 บ้านรางกระโดน	248	5
			หมู่ 6 บ้านรางมะเดื่อ	143	3
			หมู่ 8 บ้านกกโก	50	1
		หนองปากโลง	หมู่ 1 บ้านดอนประดู่	444	9
			หมู่ 2 บ้านรางจิก	71	2
ราชบุรี	บ้านโป่ง	กรับใหญ่	หมู่ 4 บ้านห้วยเจริญผล	235	5
			หมู่ 5 บ้านหนองกลางดำน	93	2
			หมู่ 7 บ้านหนองฟัก	65	1
			หมู่ 9 บ้านห้วยกระบอก	95	2
			หมู่ 11 บ้านวัดหนองประทุม	67	1
กาญจนบุรี	ท่าม่วง	ทุ่งทอง	หมู่ 1 บ้านกร่างทอง	220	5
			หมู่ 4 บ้านทุ่งทอง	226	5
			หมู่ 5 บ้านป่าดิบ	143	3
			หมู่ 8 บ้านลานทอง	40	1
		หนองขาว	หมู่ 1 บ้านหนองขาว	6	1
			หมู่ 6 บ้านห้วยตลุง	254	5
			หมู่ 7 บ้านรางจิก	73	2
			หมู่ 11 บ้านรางจัน	171	3
		วังศาลา	หมู่ 5 บ้านหนองสะแก	1	1
			หมู่ 8 บ้านป่าดิบ	38	1
			หมู่ 10 บ้านวังทอง	167	3
	ท่ามะกา	ดอนชะเอม	หมู่ 1 บ้านหนองตาเบ	1	1
			หมู่ 2 บ้านดอนชะเอม	58	1
			หมู่ 3 บ้านดอนสำราญ	0	0
			หมู่ 4 บ้านทุ่งมะกรูด	2	1
			หมู่ 5 บ้านทุ่งประทุน	45	1
			หมู่ 9 บ้านดอนกลาง	347	7

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	จำนวน หลังคาเรือน	แผนการเก็บ ตัวอย่าง
	ท่ามะกา	ตะคร้ำเอน	หมู่ 1 บ้านสำนักคร้อ	81	2
			หมู่ 2 บ้านสำนักคร้อ	47	1
			หมู่ 6 บ้านตะคร้ำเอน	192	4
			หมู่ 7 บ้านหนองตาแพ่ง	31	1
			หมู่ 8 บ้านรางกระต่าย	38	1
			หมู่ 9 บ้านหนองขี้แรด	98	1
			หมู่ 12 บ้านห้วยท่าช้าง	5	1
			หมู่ 13 บ้านหนองมะพลับ	1	1
			หมู่ 14 บ้านสันติสุข	278	6
		สนามแย้	หมู่ 1 บ้านเด่น	25	1
			หมู่ 2 บ้านเขาสะพายแรง	194	4
			หมู่ 3 บ้านทุ่งขี้วัว	208	4
			หมู่ 4 บ้านหนองปลาไหลเผือก	56	1
			หมู่ 5 บ้านอกระทุ้ง	177	4
			หมู่ 6 บ้านสนามแย้	14	1
			หมู่ 7 บ้านสนามแย้	144	3
รวม				20,718	458

สรุปจำนวนตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ รวมทั้งสิ้น 627 ตัวอย่าง สามารถสรุปได้ดังนี้

1. กลุ่มผู้นำชุมชน	138	ตัวอย่าง
2. กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ	31	ตัวอย่าง
3. กลุ่มครัวเรือน	458	ตัวอย่าง
รวม	627	ตัวอย่าง

2.5) เครื่องมือที่ใช้สำรวจ จะใช้แบบสอบถาม เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งจัดทำขึ้นตามกลุ่มประชากรเป้าหมาย และกำหนดรายละเอียดของคำถามให้สอดคล้องกับการคาดการณ์ผลกระทบต่อกลุ่มเป้าหมายต่าง ๆ ที่ได้เคยทำการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังตารางที่ 5.2.8-2

2.6) การวิเคราะห์ข้อมูล นำข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้จากแบบสอบถาม สัมภาษณ์ มาลงรหัสข้อมูล และบันทึกลงในคอมพิวเตอร์และประมวลผลข้อมูลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมทางสังคมศาสตร์ที่เชื่อถือได้ และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป (เช่น SPSS PC PLUS) และนำเสนอผลการวิเคราะห์ในรูปแบบของตาราง และแสดงค่าสถิติต่าง ๆ ที่จำเป็นเช่น ค่าเฉลี่ย และร้อยละ

2.7) ขั้นตอนการดำเนินงาน

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

- รายละเอียดโครงการ : ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ พื้นที่ศึกษา โครงการ ขั้นตอนการศึกษา รายละเอียด และองค์ประกอบของโครงการ

- แผนการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ-สังคม : กลุ่มเป้าหมาย วิธีการสุ่มตัวอย่าง เครื่องมือ โครงสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

- จัดเตรียมแผ่นพับเป็นสื่อที่ใช้ประกอบการทำความเข้าใจในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม เพื่อให้ข้อมูลกับกลุ่มเป้าหมายมีความถูกต้อง ครบถ้วน และสมบูรณ์

ตารางที่ 5.2.8-2 โครงสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคมของโครงการ			
ประเด็นคำถาม	กลุ่มที่ 1 ผู้นำชุมชน	กลุ่มที่ 2 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	กลุ่มที่ 3 ครัวเรือน
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
สถานภาพ ทางเศรษฐกิจ และสังคม	-	-	<ul style="list-style-type: none"> - จำนวนสมาชิกในครัวเรือน - การทำงานของสมาชิกในครัวเรือน - อาชีพหลักของครัวเรือน - ปัญหาในการประกอบอาชีพ - อาชีพเสริมของครัวเรือน - รายได้-รายจ่ายของครัวเรือน - ลักษณะรายได้ของครัวเรือน - ความเพียงพอของรายได้ - สถานะหนี้สิน - แหล่งเงินกู้ - การออมของครัวเรือน

ตารางที่ 5.2.8-2 โครงสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคมของโครงการ (ต่อ)			
ประเด็นคำถาม	กลุ่มที่ 1 ผู้นำชุมชน	กลุ่มที่ 2 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	กลุ่มที่ 3 ครัวเรือน
ข้อมูลพื้นฐานชุมชน / พื้นที่อ่อนไหวด้าน สิ่งแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none"> - จำนวนครัวเรือนในหมู่บ้าน - จำนวนประชากรในหมู่บ้าน - ระยะเวลาการตั้งถิ่นฐานของหมู่บ้าน/ชุมชน - การเปลี่ยนแปลงของชุมชนในระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา - ลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนใกล้เคียง - ลักษณะความสัมพันธ์ของคนในชุมชน - การประกอบอาชีพหลักของชุมชน - การร่วมกันทำกิจกรรมที่สำคัญในโอกาสต่างๆ ของชุมชน 	<ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมภายในหน่วยงาน - จำนวนผู้ใช้พื้นที่/ใช้บริการ - ระยะเวลาในการประกอบกิจกรรม - ผู้ที่มาประกอบกิจกรรมเดินทางมาจากที่ใด 	-
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 - สถานพยาบาลที่ไปรักษา
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
สภาพปัญหา/ผลกระทบ ที่ ได้รับจากกิจกรรมการ 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

2.7.2) หัวหน้าผู้ควบคุมทีม การสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคมนำทีมโดยผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐกิจสังคม ซึ่งเป็นผู้ที่มีความรู้ มีประสบการณ์จากการควบคุมคณะทำงานภาคสนาม และได้ศึกษารายละเอียดโครงการเพื่อให้เกิดความเข้าใจในการบริหารจัดการคณะทำงานภาคสนามและการแก้ไขปัญหาในพื้นที่ศึกษาได้อย่างเหมาะสม

2.7.3) การวางแผนสัมภาษณ์ประชากรตัวอย่าง

การสัมภาษณ์ประชากรตัวอย่างจะเริ่มดำเนินการภายหลังจากที่แผนการสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคม และแบบสอบถาม ตลอดจนรายละเอียดต่าง ๆ ได้รับความเห็นชอบจากกรมทางหลวงแล้ว โดยการดำเนินการในแต่ละกลุ่มเป้าหมายจะมีแผนการดำเนินงาน ดังนี้

- กลุ่มผู้นำชุมชน และกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม จะดำเนินการติดต่อกับผู้นำชุมชน/ตัวแทนพื้นที่อ่อนไหวในแต่ละพื้นที่เพื่อขออนุญาตก่อนเข้าสัมภาษณ์

- กลุ่มครัวเรือน จะดำเนินการแจ้งขออนุญาตผู้นำชุมชน เพื่อกำหนดวันเข้าสัมภาษณ์ในพื้นที่ จากนั้นจึงดำเนินการเก็บตัวอย่างครัวเรือนด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเป็นระบบ

2.8) ระยะเวลาดำเนินการ ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ปีละ 1 ครั้ง โดยดำเนินการสำรวจครั้งที่ 1 ในเดือนมกราคม-กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

2.9) การประเมินผลการศึกษา

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

3.1.1) รายงานขั้นสุดท้าย งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง พ.ศ.2541 โดยบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด, บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง จำกัด ซึ่งดำเนินการศึกษาบริเวณพื้นที่สองข้างทาง ในระยะ 1 กิโลเมตร จากแนวถึงกลางสายทาง พบว่า

ผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินที่อยู่ในแนวเขตทาง จะมีประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินประมาณ 456 หลังคาเรือน ซึ่งประชาชนกลุ่มดังกล่าว จะได้รับผลกระทบอื่นๆ จากการดำเนินโครงการด้วยได้แก่ ผลกระทบด้านการจัดหาที่อยู่อาศัย และ/หรือที่ดินทำกินแห่งใหม่ จากการสำรวจข้อมูลเศรษฐกิจ-สังคม พบว่า กลุ่มผู้ที่มีบ้านเรือนอยู่ในแนวเขตทางร้อยละ 80 คาดว่าจะอพยพไปอยู่ที่อื่น เนื่องจากไม่มีที่ดินเหลือหรือไม่พอต่อการอยู่อาศัย สำหรับผลกระทบด้านจิตใจ ในกรณีที่ถูกเวนคืนและต้องอพยพโยกย้ายไปที่อื่นจะต้องรู้สึกกระทบจิตใจพอสมควร ซึ่งการสัมภาษณ์ผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง พบว่า ส่วนใหญ่มีความวิตกกังวลจากการที่ได้รับทราบว่าจะมีการดำเนินโครงการผลกระทบด้านการประกอบอาชีพ เกษตรกรต้องอพยพโยกย้ายไปอยู่ที่อื่น จะต้องเสียเวลาในการหาที่ดินทำกินใหม่ และปรับตัวเข้ากับสภาพแวดล้อมใหม่ด้วย ส่วนผู้ที่ไม่ต้องอพยพไปอยู่ที่ใหม่ที่ต้องสูญเสียที่ดินทำกินบางส่วน ก็คาดว่าจะทำให้ปริมาณผลผลิตลดลงในระยะแรก

ผลกระทบในด้านการเดินทางภายในชุมชนและระหว่างชุมชน ในกรณีที่มีการเปิดหน้าดินบริเวณพื้นที่ที่ติดกับถนนทางที่ชาวบ้านใช้สัญจรไป-มา รวมทั้งกรณีที่มีวัสดุอุปกรณ์และเครื่องจักรในการก่อสร้างกีดขวางเส้นทางที่ชาวบ้านใช้เดินทาง ทำให้ไม่สะดวกในการเดินทางเท่าที่ควร ซึ่งจำเป็นต้องมีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อลดผลกระทบดังกล่าว

ปัญหาความขัดแย้งระหว่างคนในชุมชนกับเจ้าหน้าที่และคนงานของโครงการ อาจมีการกระทบกระทั่งกันบ้างระหว่างคนในพื้นที่กับเจ้าหน้าที่และ/หรือคนงานของโครงการ ปัญหาดังกล่าว สามารถป้องกันและแก้ไขได้หากมีการบริหารและการจัดการที่ดี รวมถึงการแนะนำอบรมพนักงานของโครงการให้มีแนวทางปฏิบัติที่เหมาะสม

ผลกระทบในด้านการประกอบอาชีพของเกษตรกรที่อยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง หากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการไปปิด/บังทิศทางการไหลของน้ำที่หล่อเลี้ยงพื้นที่เกษตร หรือกีดขวางกิจกรรมในไร่นาของเกษตรกร

ผลกระทบต่อธุรกิจการค้าในท้องถิ่น โดยเฉพาะสินค้าอุปโภคบริโภคจะขายได้ในปริมาณมากขึ้น เนื่องจากมีคนงานก่อสร้างของโครงการ ก่อให้เกิดการหมุนเวียนของเงินตราในท้องถิ่น โดยเฉพาะผู้ที่อยู่ใกล้แคมป์คนงานก่อสร้าง

3.1.2) รายงานขั้นสุดท้าย การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายงานหลัก การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย อ.บ้านโป่ง-กาญจนบุรี พ.ศ.2546 โดยบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด, บริษัท สินธูมอนเซลล์ คอนซัลแต้นท์ส จำกัด, บริษัท ทิม คอนซัลตติ้ง เอ็นจิเนียริง แอนด์ แนนเจเมนท์ จำกัด พบว่า ผลกระทบต่อประชาชน และชุมชนในระดับท้องถิ่น ในด้านบวก มีผลกระทบด้านการจ้างงาน เพิ่มโอกาสในการจ้างงานในท้องถิ่น โดยเฉพาะงานทั่วไปที่ไม่จำเป็นต้องมีทักษะ/ความชำนาญ และผลกระทบด้านเศรษฐกิจของร้านค้ารายย่อยในชุมชนที่อยู่ใกล้กับที่พักคนงานก่อสร้าง โดยเฉพาะสินค้าอุปโภคบริโภคจะขายได้ในปริมาณมากขึ้นจากความต้องการที่เพิ่มขึ้นของคนงานก่อสร้างของโครงการ ในด้านลบ ผลกระทบด้านจิตใจ เนื่องจากความไม่แน่นอนในการกำหนดการเริ่มโครงการ ทำให้ประชาชนบางกลุ่มเกิดความกังวล ไม่กล้าตัดสินใจ จึงมีผลต่อการดำเนินชีวิต/ประกอบอาชีพได้ตามปกติ ผลกระทบด้านราคาที่ดิน ทำให้บางครัวเรือนที่มีแผนการ หรืออยู่ระหว่างการซื้อขายที่ดินบางแปลงในบริเวณแนวเส้นทางโครงการได้รับผลกระทบ ผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินที่อยู่ในแนวเขตทาง มีสิ่งปลูกสร้างประมาณ 123 หลังคาเรือน ที่มีบ้านเรือนอยู่อาศัย/สิ่งปลูกสร้างในแนวเขตทาง ซึ่งคาดว่าจะกลุ่มที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการ นอกจากนี้ประชาชนกลุ่มดังกล่าว ยังจะได้รับผลกระทบอื่น ๆ จากการเวนคืนด้วย ได้แก่ ผลกระทบด้านการจัดหาที่อยู่อาศัยและ/หรือที่ดินทำกินแห่งใหม่ ผลกระทบด้านจิตใจ ผลกระทบด้านวิถีชีวิต และผลกระทบด้านการประกอบอาชีพ

3.1.3) รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี พ.ศ.2560 โดยบริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแต้นท์ จำกัด ได้ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางเศรษฐกิจและสังคม ใน 2 ประเด็น ได้แก่

ผลกระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน จากการสำรวจแบบสอบถามของกลุ่มผู้นำทั้งหมด 68 ตัวอย่าง ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทั้งหมด ระบุว่าคนในชุมชนมีความสัมพันธ์/ผูกพันอย่างเหนียวแน่น และปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 69.1 และ 26.5 ตามลำดับ

ผลกระทบด้านเศรษฐกิจของชุมชน ในด้านการจ้างแรงงานท้องถิ่นและเศรษฐกิจค้าขายในท้องถิ่น ทำให้คนมีงานทำและมีรายได้จากการจ้างงาน มียอดเงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจของท้องถิ่นเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากมีการจ้างแรงงานเพื่อการก่อสร้างโครงการ และคนงานมีการใช้จ่ายเพื่อซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคจากร้านค้าในท้องถิ่นเพิ่มขึ้น ความไม่สะดวกในการสัญจรไปยังสถานประกอบการ เนื่องจากบริเวณพื้นที่โครงการตามแนวเส้นทางมีโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งกิจกรรมการขนส่งเครื่องจักรอุปกรณ์ก่อสร้าง งานดิน งานโครงสร้างทางแยกต่างระดับ และงานทางอาจกีดขวางหรือปิดกั้นพื้นที่ทางเข้า-ออกได้ลำบาก มีการบดบังทัศนียภาพบริเวณหน้าสถานประกอบการ เป็นต้น ในด้านผลกระทบภาคเกษตรกรรมในพื้นที่โครงการ การเวนคืนพื้นที่เกษตรกรรม เป็นผลโดยตรงต่อการสูญเสียพื้นที่ทำการเกษตร

ของเกษตรกรอย่างถาวรในจังหวัดนนทบุรี นครปฐม ราชบุรี และกาญจนบุรี ซึ่งโครงการได้จ่ายค่าชดเชยที่ดินให้เกษตรกรอย่างเป็นธรรม และระหว่างก่อสร้างเกษตรกรยังสามารถใช้พื้นที่บริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการเพื่อการเกษตรได้ตามปกติ

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 สำหรับกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวส่วนใหญ่มีความกังวลในเรื่องการรับรู้ข่าวสารประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยของผู้สัญจรและผู้พักอาศัยบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ความล่าช้าในการก่อสร้าง และผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียงดัง ฝุ่นละออง และแรงสั่นสะเทือนที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้าง จึงมีข้อเสนอแนะให้ทางโครงการจัดให้มีมาตรการที่จะป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น นอกจากนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการก่อสร้างโครงการ โดยเห็นถึงประโยชน์ต่อชุมชนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ

อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างแต่ละตอนได้มีการแก้ไขปรับปรุงในเรื่องการจัดการจราจร การฉีดพรมน้ำ การควบคุมความเร็วของรถบรรทุก ซ่อมแซมถนนที่ชำรุด ซึ่งอาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งทางเจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงในแต่ละตอนได้มีการติดประกาศหมายเลขโทรศัพท์และกล่องรับเรื่องร้องเรียนเพื่อรับเรื่องร้องเรียน มีการประสานงานกับผู้นำชุมชนและประชาชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีการระดมคิดระดมเงินในการก่อสร้างและเฝ้าระวัง เพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียง ฝุ่นละออง และความสั่นสะเทือน ในส่วนของท่อระบายน้ำและทางคูขนาน ทางกรมทางหลวงได้มีการออกแบบให้มีท่อระบายน้ำ และทางคูขนาน ซึ่งปัจจุบันโครงการยังดำเนินการก่อสร้างไม่แล้วเสร็จ สำหรับการเร่งดำเนินการก่อสร้าง ปัจจุบันยังติดปัญหาเรื่องการเวนคืนกรรมสิทธิ์ที่ดิน ทำให้ไม่สามารถเข้าพื้นที่เพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการได้ โดยหากทางผู้รับเหมาแต่ละตอนได้รับมอบพื้นที่ จะเร่งดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

สำหรับการติดตามตรวจสอบการร้องเรียนโครงการ พบว่ามีข้อร้องเรียนจากประชาชนจำนวน 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/การเรียนรู้การสอน และความปลอดภัย

ในชีวิตและทรัพย์สินจากการที่มีแรงงานต่างถิ่นเข้ามาอยู่ในพื้นที่โครงการ จึงอยากให้ทางโครงการจัดให้มีมาตรการที่จะป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น นอกจากนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการก่อสร้างโครงการ โดยเห็นถึงประโยชน์ต่อชุมชนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ

อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาในแต่ละตอนได้มีการแก้ไขปรับปรุงในเรื่องการจัดการจราจร การฉีดพรมน้ำ การควบคุมความเร็วของรถบรรทุก ซ่อมแซมถนนที่ชำรุด ซึ่งอาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งทางเจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงในแต่ละตอนได้มีการติดประกาศหมายเลขโทรศัพท์และกล่องรับเรื่องร้องเรียนเพื่อรับเรื่องร้องเรียน มีการประสานงานกับผู้นำชุมชนและประชาชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีการระมัดระวังในการก่อสร้างและเผื่อระวัง 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 รวมทั้งมีการระมัดระวังในการก่อสร้างและเผื่อระวัง 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

ผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 ในเดือนมกราคม-กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 มีรายละเอียดดังนี้

3.3.1) กลุ่มผู้นำชุมชน

การสำรวจสภาพเศรษฐกิจ สังคมและความคิดเห็นต่อโครงการของกลุ่มผู้นำชุมชน ซึ่งประกอบด้วย กลุ่มผู้นำชุมชนอย่างเป็นทางการ และกลุ่มผู้นำชุมชนที่ไม่เป็นทางการ ดำเนินการสำรวจระหว่างวันที่ 7-26 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 และวันที่ 8-11 เมษายน พ.ศ.2567 คณะที่ปรึกษาได้รับความร่วมมือจากผู้นำชุมชนของพื้นที่ศึกษาโครงการเป็นอย่างดี ทั้งการให้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ ข้อเสนอแนะ และข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาโครงการ สามารถรวบรวมความคิดเห็นกลุ่มผู้นำชุมชนได้รวมจำนวน 57 ราย จากทั้งหมด 136 ราย แสดงดังตารางที่ 5.2.8-3 สามารถสรุปข้อมูลที่สำคัญ ดังนี้

ตารางที่ 5.2.8-3 รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
1.	[REDACTED] วันที่ 23 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านคลองบางแพรก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
2.	[REDACTED] วันที่ 23 เมษายน พ.ศ.2567	กำนันหมู่ 4 บ้านบางแพรก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
3.	[REDACTED]	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 12 บ้านรัตนภิรมย์	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
4.	[REDACTED] วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 13 บ้านอุดมบุรี	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
5.	[REDACTED] วันที่ 10 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 14 บ้านกฤษดา	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
6.	[REDACTED] วันที่ 19 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 15 บ้านรุ่งเรือง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
7.	[REDACTED] วันที่ 10 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 10 บ้านบางเตือ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
8.	[REDACTED] วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านคลองกระบือ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
9.	[REDACTED] วันที่ 10 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านคลองซ้อลัด	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
10.	[REDACTED]	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านคลองพุทรา	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
11.	[REDACTED] วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านคลองบางเตือ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
12.	[REDACTED] วันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านหนองกาเขน	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
13.	[REDACTED] วันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านบางแม่นาง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
14.	[REDACTED] วันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านบางไทร	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

หมายเหตุ : ** = ภาพประกอบการนำเสนอเอกสาร

ตารางที่ 5.2.8-3			
รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
15.	[REDACTED] วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านโรงหมู	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
16.	[REDACTED] วันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 8 บ้านตลาดบางคูวัด	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
17.	[REDACTED] วันที่	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 9 บ้านคลองบางคูวัด	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
18.	[REDACTED] วันที่ 9 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 12 บ้านบางโค	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
19.	[REDACTED]	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 15 บ้านบางกระบือ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
20.	[REDACTED] วันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 18 บ้านปลายคลองบางกระบือ 3	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
21.	[REDACTED] วันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านคลองหลุมสี่	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
22.	[REDACTED] วันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านคลองตาแดง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
23.	[REDACTED] วันที่ 9 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านวัดต้นเชือก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
24.	[REDACTED] วันที่ 9 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านสี่แยกคลองโยง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
25.	[REDACTED] วันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านคลองทวิวัฒนา	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
26.	[REDACTED] วันที่ 9 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 8 บ้านคลองตะลุมพุก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
27.	[REDACTED] วันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 9 บ้านคลองวาเดียว	[REDACTED]
28.	[REDACTED] วันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 10 คลองราษฎร์ประเสริฐ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
29.	[REDACTED] วันที่ 9 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 11 บ้านสามแยกบางคูวัด	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
30.	[REDACTED] วันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านชัยขันธุ์	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
31.	[REDACTED] วันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านดอนทอง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
32.	[REDACTED] วันที่ 10 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านวัดมะเกลือ 3	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
33.	[REDACTED] วันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านบางไกรซ้อน	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ


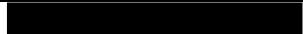





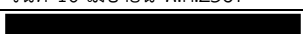
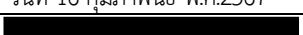
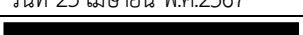
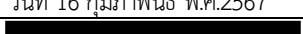


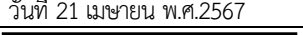
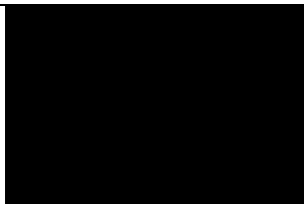




ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

หมายเหตุ : ** = ภาพประกอบการนำเสนอเอกสาร

ตารางที่ 5.2.8-3 รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
34.	[REDACTED] วันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านคลองตาอูน	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
35.	[REDACTED] วันที่ 10 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านคลองตาอูน	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
36.	[REDACTED] วันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 คลองเจ๊ก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
37.	[REDACTED] วันที่ 10 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านลำหาร	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
38.	[REDACTED] วันที่ 10 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 ลานตากฟ้า	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
39.	[REDACTED] วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านทุ่งศาลา	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
40.	[REDACTED] วันที่ 10 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านดอนเจดีย์	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
41.	[REDACTED] วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านศรีมหาโพธิ์	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
42.	[REDACTED] วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านดอนอิฐ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
43.	[REDACTED] วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	กำนันหมู่ 5 บ้านต้นลาน	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
44.	[REDACTED] วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านท่าช้าง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
45.	[REDACTED] วันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านทุ่งแหลมบัว	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
46.	[REDACTED] วันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านทุ่งแหลมบัว	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
47.	[REDACTED] วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านท้องไทร	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
48.	[REDACTED] วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านลาดสะแก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
49.	[REDACTED] วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	กำนันหมู่ 8 บ้านทุ่งน้อย	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
50.	[REDACTED] วันที่ 2 มีนาคม พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านลาดสะแก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
51.	[REDACTED] วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านหนองจอก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
52.	[REDACTED] วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านทุ่งน้อย	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
53.	[REDACTED]	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านทุ่งใหญ่	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
54.	สงวนชื่อ-นามสกุล	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านหุบขา	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ






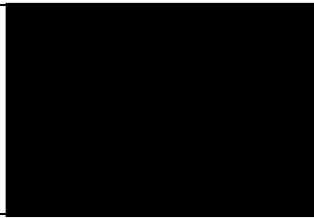













ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

หมายเหตุ : ** = ภาพประกอบการนำเสนอเอกสาร

ตารางที่ 5.2.8-3 รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
55.	 วันที่ 23 เมษายน พ.ศ.2567	ประธานชุมชนหมู่ 2 บ้านทุ่งนาสร้าง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
56.	 วันที่ 19 เมษายน พ.ศ.2567	ประธานชุมชนหมู่ 4 บ้านนาข้าวสุก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
57.	 วันที่ 19 เมษายน พ.ศ.2567	ประธานชุมชนหมู่ 6 บ้านทุ่งเผ่าเต่า	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
58.	สงวนชื่อ-นามสกุล วันที่ 19 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 10 บ้านนาหุบ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
59.	 วันที่ 19 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านสระหลวง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
60.	 วันที่ 10 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านวัดกลาง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
61.	 วันที่ 24 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 9 บ้านในค่าย	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
62.	 วันที่ 10 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านหนองไม้แดง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
63.	 วันที่ 16 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านหนองไม้แดง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
64.	 วันที่ 23 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านยางปราสาท	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
65.	 วันที่ 16 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 8 บ้านหนองกระโดน	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
66.	 วันที่	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 9 บ้าน ห้วยหนองกร่าง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
67.	 วันที่ 16 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 11 บ้านต้นมะเกลือ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
68.	 วันที่ 21 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านหนองลาดหญ้า	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
69.	 วันที่ 16 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 11 บ้านหนองหมา	
70.	 วันที่ 11 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 13 บ้านหนองนางแซ่	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
71.	 วันที่ 19 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 15 บ้านใหม่	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
72.	 วันที่ 21 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 17 บ้านทุ่งคร้อ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
73.	 วันที่ 11 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านอุทัย	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ

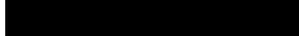
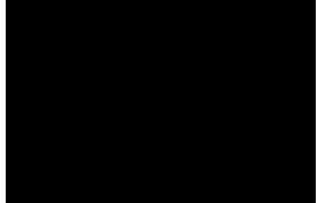
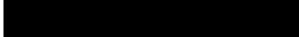



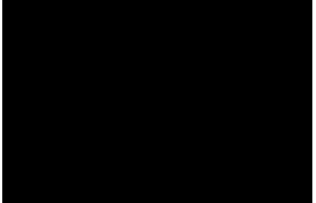



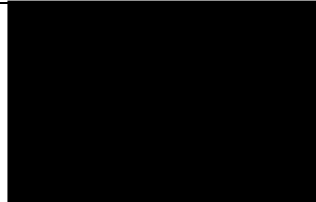
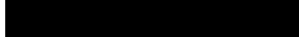
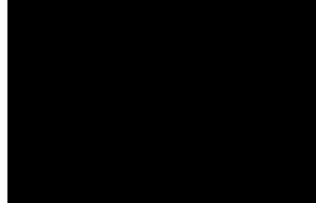
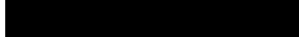


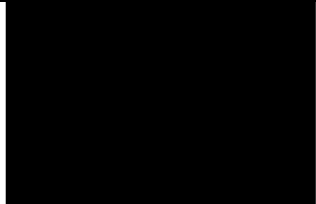
ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

หมายเหตุ : ** = ภาพประกอบการนำเสนอเอกสาร

ตารางที่ 5.2.8-3 รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
74.	 วันที่ 10 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านพะเนียงแตก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
75.	 วันที่ 23 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
76.	 วันที่ 10 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านสำนักคร้อ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
77.	 วันที่ 10 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 8 บ้านห้วยชัน	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
78.	 วันที่ 20 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 10 บ้านทุ่งตะพรหม	
79.	 วันที่ 10 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 11 บ้านคุดหัก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
80.	 วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านศาลเจ้าปิ่นเกลียว	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
81.	 วันที่ 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านวังตะกู	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
82.	 วันที่ 12 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านตลาดเสือ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
83.	 วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านคลองน้ำเค็ม	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
84.	 วันที่ 24 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านคลองน้ำเค็ม	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
85.	 วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านกิโลห้า	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
86.	 วันที่ 24 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านท่าชีเหล็ก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
87.	 วันที่ 11 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 8 บ้านทุ่งรางเทียน	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
88.	 วันที่ 19 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านรางมะเดื่อ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
89.	 วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 8 บ้านกกโก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
90.	 วันที่ 11 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 สระน้ำหวาน	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
91.	 วันที่ 19 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านรางกระโดน	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ


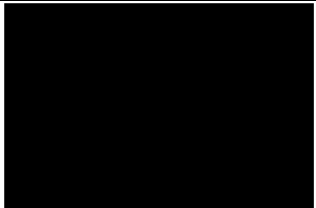

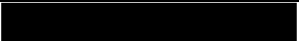















ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

หมายเหตุ : ** = ภาพประกอบการนำเสนอเอกสาร

ตารางที่ 5.2.8-3 รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
92.	 วันที่ 16 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านดอนประดู่	
93.	 วันที่ 11 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านรางจิก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
94.	 วันที่ 20 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านห้วยเจริญผล	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
95.	 วันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านหนองกลางดำน	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
96.	 วันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านหนองผัก	
97.	 วันที่ 24 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 9 บ้านห้วยกระบอก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
98.	 วันที่ 19 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 11 บ้านวัดหนองประทุม	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
99.	 วันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านกร่างทอง	
100.	 วันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านทุ่งทอง	
101.	 	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านป่าดิบ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
102.	 วันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 8 บ้านลานทอง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
103.	 วันที่ 13 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านห้วยตลุง	













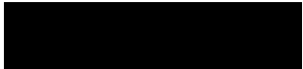




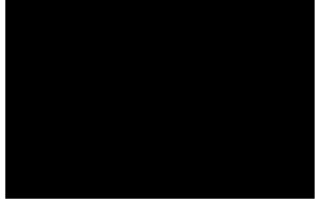
ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

หมายเหตุ : ** = ภาพประกอบการนำเสนอเอกสาร

ตารางที่ 5.2.8-3 รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
104.	 วันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านรางจิก	
105.	 วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านหนองขาว	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
106.	 วันที่ 19 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 11 บ้านรางจัน	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
107.	 วันที่ 19 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านหนองสะแก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
108.	 วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 8 บ้านป่าดิบ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
109.	 วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 10 บ้านวังทอง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
110.	 วันที่ 19 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านหนองตาเบ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
111.	 วันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านดอนชะเอม	
112.	 วันที่ 23 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านดอนสำราญ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
113.	 วันที่ 19 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านทุ่งมะกรูด	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
114.	 วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านทุ่งประทุน	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
115.	 วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 9 บ้านดอนกลาง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
116.	 	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านสำนักคร้อ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
117.	 วันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านสำนักคร้อ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
118.	 	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านตะคร้ำเอน	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
119.	 วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านหนองตาแพ่ง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
120.	 วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 8 บ้านรางกระต่าย	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

หมายเหตุ : ** = ภาพประกอบการนำเสนอเอกสาร

ตารางที่ 5.2.8-3 รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
121.	 วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 9 หนองขี้แรด	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
122.	 วันที่ 21 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 14 บ้านสันติสุข	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
123.	 วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 12 บ้านห้วยท่าช้าง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
124.	 วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 13 บ้านบ้านหนองมะพลับ	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
125.	 วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านเขาสะพายแรง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
126.	 วันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านทุ่งขี้วัว	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
127.	 วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านออกกระทุ้ง	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
128.	 วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านเด่น	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
129.	 วันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 9 บ้านหนองปลาไหลเผือก	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
130.	 วันที่ 24 เมษายน พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านสนามแย้	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
131.	 วันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านสนามแย้	
132.		นิติบุคคลหมู่บ้านชีวากร	
133.	 วันที่ 10 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ประธานชุมชนหมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่	
134.	 วันที่ 10 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ประธานชุมชนหมู่บ้านธนากาญจน์	

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

หมายเหตุ : ** = ภาพประกอบกรณีนำส่งเอกสาร

ตารางที่ 5.2.8-3 รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูล (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
135.	[REDACTED] วันที่ 9 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	นิติบุคคลหมู่บ้านพญา 76	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ
136.	[REDACTED] วันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	นิติบุคคลหมู่บ้านนนท์นิษา	[REDACTED]
137.	[REDACTED] วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ประธานชุมชนหมู่บ้านเอกสยาม	[REDACTED]
138.	[REDACTED] วันที่ 10 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	นิติบุคคลหมู่บ้านอินดี้งใหญ่	สงวนสิทธิ์ในการถ่ายภาพ

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

หมายเหตุ : ** = ภาพประกอบการนำเสนอเอกสาร

(1) ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มผู้นำชุมชน

การสำรวจข้อมูลความคิดเห็นกลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษา พบว่า โดยส่วนใหญ่ดำรงตำแหน่งเป็นผู้ใหญ่บ้านมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 89.86 รองลงมา คือ ประธานชุมชน ร้อยละ 4.35 ผู้จัดการนิติบุคคลหมู่บ้านจัดสรร และกำนัน ในสัดส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 2.90 ตามลำดับ โดยมีอายุเฉลี่ยประมาณ 49 ปี และมีระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งผู้นำชุมชนมาแล้วเฉลี่ยประมาณ 9 ปี ทั้งนี้ผู้นำชุมชนที่ให้ความร่วมมือให้ข้อมูลเป็นเพศชาย สัดส่วนร้อยละ 87.68 และเป็นเพศหญิง ร้อยละ 12.32 ตามลำดับ

ระดับการศึกษาของผู้ให้ข้อมูล พบว่า ผู้นำชุมชนสำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 31.16 รองลงมา สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรืออาชีวศึกษา ร้อยละ 23.19 ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูงหรืออนุปริญญา ร้อยละ 13.04 มัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 10.14 ระดับประถมศึกษา ร้อยละ 4.35 และระดับสูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 2.17 และจากการศึกษา พบว่า ผู้นำชุมชนที่ให้ข้อมูลทั้งหมดล้วนนับถือศาสนาพุทธ หรือ คิดเป็นร้อยละ 100.00

(2) สภาพเศรษฐกิจและสังคมครัวเรือน

จำนวนครัวเรือนในชุมชน พบว่า ครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ แต่ละหมู่บ้าน หรือชุมชนมีจำนวนครัวเรือนเฉลี่ย 571 ครัวเรือน และมีประชากรเฉลี่ย 1,311 คน ซึ่งแต่ละหมู่บ้านหรือชุมชนมีระยะเวลาการตั้งถิ่นฐานเฉลี่ยประมาณ 79 ปี ซึ่งหากพิจารณาจากในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา ผู้นำชุมชน คิดเห็นว่าลักษณะชุมชนในปัจจุบัน มีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมไปในทิศทางที่ดีขึ้น เช่น การเพิ่มจำนวนของประชากรและที่อยู่อาศัย มีการตั้งถิ่นฐานที่เพิ่มขึ้นจากในอดีต และการขยายตัวของชุมชนที่เพิ่มขึ้นจากในอดีตเช่นเดียวกัน จึงส่งผลต่อลักษณะความสัมพันธ์ของคนในชุมชนที่มีความช่วยเหลือกันน้อยลง แต่ก็ยังมีลักษณะให้ความช่วยเหลือกันเหมือนเครือญาติ ร้อยละ 42.75 รองลงมา คือ มีความสัมพันธ์และให้การช่วยเหลือกันพอสมควร ร้อยละ 41.30 และมีความสัมพันธ์ในลักษณะต่างคนต่างอยู่ ร้อยละ 2.17 ตามลำดับ

การประกอบอาชีพของครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา ผู้นำชุมชน คิดเห็นว่าอาชีพเกษตรกรรม เป็นอาชีพหลักของคนในชุมชน สัดส่วนร้อยละ 54.35 รองลงมา ประกอบอาชีพค้าขาย ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 32.61 ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทหรือพนักงานโรงงาน ร้อยละ 7.25 อาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 3.62 และรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 2.17 ตามลำดับ สำหรับข้อมูลด้านการประกอบอาชีพเสริม พบว่า ผู้นำชุมชน ร้อยละ 34.78 คิดเห็นว่าครัวเรือนในพื้นที่ปกครองไม่มีการประกอบอาชีพเสริมเพื่อเพิ่มรายได้ให้กับครอบครัว หากมีส่วนใหญ่นิยมประกอบอาชีพเสริมด้วยการทำการค้าขายมากที่สุด ร้อยละ 22.46 รองลงมา ได้แก่ อาชีพรับจ้าง ร้อยละ 21.01 อาชีพเกษตรกรรม ร้อยละ 7.25 อาชีพเลี้ยงสัตว์ ร้อยละ 5.07 และอาชีพอื่นๆ ร้อยละ 2.17 สำหรับความสัมพันธ์ของคนในชุมชน ในปัจจุบันยังคงมีการจัดกิจกรรมในวันสำคัญต่างๆ เพื่อให้คนในชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมกันทำกิจกรรม เช่น กิจกรรมวันปีใหม่ วันเด็ก วันสงกรานต์ และงานทำบุญประจำปีของแต่ละชุมชน หรือแต่ละหมู่บ้าน เป็นต้น

(3) ข้อมูลสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานชุมชน

กลุ่มผู้นำชุมชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการส่วนใหญ่คิดเห็นว่า การบริการโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของชุมชน ได้แก่ การคมนาคม ไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ ฯลฯ โดยภาพรวมแล้วครัวเรือนในชุมชนได้รับการบริการอย่างทั่วถึงอยู่ในเกณฑ์ระดับปานกลางถึงในระดับดี แต่ยังคงประสบปัญหาการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ มีรายละเอียด ดังนี้

ถนน : ผู้นำชุมชน ร้อยละ 65.22 คิดเห็นว่า เส้นทางสัญจรสายหลัก และเส้นทางสายรองที่ใช้ในการสัญจรอยู่ในระดับดี รองลงมา คิดเห็นว่าอยู่ในระดับพอใช้ ร้อยละ 32.61 และถนนหนทางยังไม่มีดี ร้อยละ 2.17 ตามลำดับ เนื่องจากยังประสบปัญหาเกี่ยวกับการมีสิ่งก่อสร้างขวางการจราจร เช่น สิ่งก่อสร้างที่ยังสร้างไม่เสร็จ และไม่ได้รั้ว/ถอนทิ้ง ช่องการจราจรแคบในบางช่วงเส้นทาง ทำให้รถสวนกันลำบาก ตลอดจนสภาพถนนชำรุด เป็นหลุมเป็นบ่อในบางช่วง

ไฟฟ้า : ผู้นำชุมชน ร้อยละ 62.32 คิดเห็นว่า ระบบไฟฟ้าในพื้นที่อยู่ในระดับดี รองลงมา คิดเห็นว่าระบบไฟฟ้าอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ ร้อยละ 28.99 และระดับไม่ดี ร้อยละ 8.70 ตามลำดับ เนื่องจากปัจจุบันบริเวณริมเขตทางในบางช่วงของถนนไม่มีเสาไฟฟ้าส่องสว่าง ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุร้าย รวมทั้งเกิดปัญหาไฟฟ้าตกหรือไฟฟ้าดับบ่อยโดยเฉพาะช่วงฝนตก

น้ำประปา : ผู้นำชุมชน ร้อยละ 53.62 คิดเห็นว่า การให้บริการระบบน้ำประปาของพื้นที่อยู่ในระดับดี รองลงมา คิดเห็นว่าการบริการอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ ร้อยละ 35.51 และระดับไม่ดี ร้อยละ 10.87 ตามลำดับ เนื่องจากน้ำประปาขุ่นมัว ไม่ใสสะอาด และน้ำประปาไม่ค่อยไหลหรือไหลช้า เป็นต้น

โทรศัพท์ : ผู้นำชุมชน ร้อยละ 78.99 คิดเห็นว่า การให้บริการโทรศัพท์อยู่ในระดับดี มีเพียงส่วนน้อยที่คิดเห็นว่า การให้บริการโทรศัพท์อยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ คิดเป็นร้อยละ 21.01 ตามลำดับ เนื่องจากยังประสบปัญหาจากสัญญาณโทรศัพท์ครอบคลุมไม่ทั่วถึงในบางพื้นที่

การจัดการเก็บขยะ : ผู้นำชุมชน ร้อยละ 69.57 ใช้บริการเก็บขยะมูลฝอยของสำนักงานเขตเทศบาล หรือ อบต. ที่มีการให้บริการอยู่ในระดับดี ส่วนที่คิดเห็นว่า การบริการอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ ร้อยละ 29.71 และระดับไม่ดี ร้อยละ 0.72 ตามลำดับ เนื่องจากความถี่ในการเก็บขยะยังไม่เหมาะสม และมีการเว้นช่วงระยะเวลาเก็บนานไป ทำให้เกิดการทับถมของขยะมูลฝอย

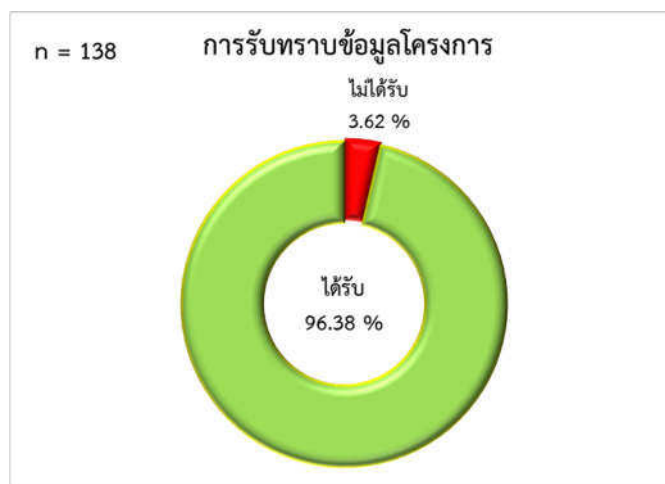
การรักษาพยาบาล : ผู้นำชุมชน ร้อยละ 55.80 คิดเห็นว่า การให้บริการของสถานพยาบาลเมื่อเกิดการเจ็บป่วยขึ้นนั้น อยู่ในระดับดี ส่วนที่คิดเห็นว่าการบริการอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ ร้อยละ 44.20 ตามลำดับ โดยผู้นำชุมชน สัดส่วนร้อยละ 81.16 นิยมเข้าใช้บริการจากโรงพยาบาลของรัฐบาล รองลงมา คือ โรงพยาบาลเอกชน ร้อยละ 53.62 ซื้อมาากินเอง ร้อยละ 36.96 โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ร้อยละ 28.26 และคลินิก ร้อยละ 14.49 เป็นหลัก

ระบบบริการทางสังคม : ผู้นำชุมชน คิดเห็นว่าการให้บริการทางด้านการศึกษาอยู่ในระดับดี ร้อยละ 68.84 รองลงมา การบริการอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ ร้อยละ 30.43 และไม่ได้รับการบริการ ร้อยละ 0.72 ตามลำดับ เนื่องจากงบประมาณสนับสนุนการศึกษาไม่เพียงพอ เป็นต้น ส่วนการบริการด้านสวนสาธารณะ/สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ อยู่ในระดับพอใช้ ร้อยละ 29.71 รองลงมา คือ ไม่ได้รับการบริการ ร้อยละ 28.99 ระดับดี ร้อยละ 26.81 ระดับไม่ดี ร้อยละ 11.55 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 2.90 ตามลำดับ

การจัดการสภาพสิ่งแวดล้อมทั่วไปของชุมชน : ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชนที่ได้รับผลกระทบในภาพรวม ผู้นำชุมชนคิดเห็นว่า ปัญหาด้านฝุ่นละอองเป็นปัญหาที่สำคัญที่สุดของชุมชน โดยมีผู้นำชุมชน ร้อยละ 37.68 คิดเห็นว่า ปัญหาด้านฝุ่นละอองมีผลกระทบต่อชุมชนอยู่ในระดับมาก รองลงมา ได้แก่ ความสวยงามของธรรมชาติ/ทัศนียภาพ มีผลกระทบในระดับปานกลาง ร้อยละ 81.88 ทั้งยังพบปัญหาขยะมูลฝอย มีผลกระทบในระดับปานกลาง ร้อยละ 49.28 ปัญหาเขม่า หมอกควัน มีผลกระทบในระดับปานกลาง ร้อยละ 47.10 ปัญหาเสียงดังรบกวน มีผลกระทบในระดับปานกลาง ร้อยละ 39.86 ปัญหาน้ำท่วม มีผลกระทบในระดับปานกลาง ร้อยละ 36.96 และปัญหาน้ำเสีย น้ำเน่า มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 43.48 ตามลำดับ

(4) การรับรู้ข่าวสารข้อมูลโครงการ

การรับรู้รับทราบข้อมูลโครงการของกลุ่มผู้นำชุมชนตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้นำชุมชนเกือบทั้งหมด ร้อยละ 96.38 รับทราบและรับรู้ข้อมูลโครงการมาก่อนแล้ว ซึ่งมีแหล่งข่าวสารที่ทำให้ทราบข้อมูลมาจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 58.65 ของผู้นำชุมชนที่ทราบข้อมูลมาก่อนแล้ว รองลงมา ทราบข้อมูลมาจากสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, Youtube เป็นต้น ร้อยละ 43.61 ทราบจากเจ้าหน้าที่โครงการ หรือผู้รับเหมาก่อสร้าง ร้อยละ 38.35 ทราบจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนการก่อสร้าง (พ.ศ.2559) ร้อยละ 18.05 ทราบจากการประชุมการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ร้อยละ 12.78 ทราบจากโทรทัศน์ ร้อยละ 9.77 ของผู้นำชุมชนที่ทราบข้อมูลมาก่อนแล้ว เป็นต้น โดยมีผู้นำชุมชนที่ยังไม่ทราบรายละเอียดเกี่ยวกับการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และเพิ่งรับทราบจากการสอบถามในครั้งนี้ คิดเป็นร้อยละ 3.62 รายละเอียดดังรูปที่ 5.2.8-4 และตารางที่ 5.2.8-4



รูปที่ 5.2.8-4 การรับรู้รับทราบข้อมูลโครงการของผู้นำชุมชนตามแนวเส้นทาง

ตารางที่ 5.2.8-4		
การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการของผู้นำชุมชนตามแนวเส้นทาง		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
1. การรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการ		
- ได้รับ	133	96.38
- ไม่ได้รับ	5	3.62
รวม	138	100.00
กรณีทราบ ทราบจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (เฉพาะผู้นำที่รับทราบข้อมูลแล้ว)		
- ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ	78	58.65
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการ		
- การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ	17	12.78
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนก่อสร้าง (พ.ศ.2559)	33	24.81
- เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง	51	38.35
- สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, Youtube เป็นต้น	58	43.61
- โทรศัพท์	13	9.77
- วิทู	0	0.00
- สื่อหนังสือพิมพ์	1	0.75
- เพื่อนบ้าน	1	0.75

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เมษายน พ.ศ.2567

สำหรับช่องทางการประชาสัมพันธ์ และการรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ พบว่า ผู้นำชุมชน สัดส่วนร้อยละ 56.52 คิดเห็นว่าควรมีศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม รองลงมา เสนอให้มีสื่อ Social Media เช่น Facebook ในการสื่อสารกับกลุ่มเป้าหมาย ร้อยละ 32.61 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 10.87 ตามลำดับ ทั้งนี้ พบว่า ผู้นำชุมชน ร้อยละ 7.97 เคยร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาต่างๆของโครงการ ซึ่งเป็นการร้องเรียนที่โครงการโดยตรง ร้อยละ 54.55 ร้องเรียนผ่านหน่วยงานปกครองภายในท้องถิ่น ร้อยละ 36.36 และร้องเรียนผ่านหน่วยงานอื่นๆ ร้อยละ 9.09 ของผู้นำชุมชนที่เคยมีการร้องเรียน ทั้งนี้ พบว่า การร้องเรียนดังกล่าวยังไม่ได้รับการแก้ไข ร้อยละ 63.64 ส่วนที่ได้รับการแก้ไขแล้วมีเพียง ร้อยละ 9.09 เท่านั้น

สภาพปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ พบว่า กลุ่มผู้นำชุมชน คิดเห็นว่า พบปัญหาฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง มีผลกระทบ ร้อยละ 95.66 และมีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 44.93 รองลงมา คือ การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม มีผลกระทบ ร้อยละ 92.75 มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 45.65 ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ มีผลกระทบ ร้อยละ 88.41 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 43.48 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง มีผลกระทบ ร้อยละ 86.96 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 45.65 บริเวณชุมชนมีขยะมากขึ้น มีผลกระทบ ร้อยละ 83.33 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 46.38 การก่อสร้างทำลายทัศนียภาพและสุนทรียภาพ มีผลกระทบ ร้อยละ 82.61 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 50.72 ตามลำดับ

กิจกรรมการก่อสร้างทำให้พื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ เกิดการต่างระดับของพื้นผิวจราจร มีผลกระทบร้อยละ 81.88 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 39.86 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง มีผลกระทบร้อยละ 80.43 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 44.93 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน มีผลกระทบ ร้อยละ 80.43 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 42.03 การก่อสร้างทำให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับกีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง มีผลกระทบ ร้อยละ 77.54 มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 50.00 การชะล้างพังทลายของดิน/ดินทรุด มีผลกระทบ ร้อยละ 77.54 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 44.93 ปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง มีผลกระทบ ร้อยละ 75.36 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 42.75 เป็นต้น รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.8-5

ตารางที่ 5.2.8-5					
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างแนวเส้นทาง ของกลุ่มผู้นำชุมชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษา					
ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับ
	มาก	ปานกลาง	น้อย	รวม	
1. เสียงดังรบกวนการก่อสร้าง	2 (1.45)	43 (31.16)	59 (42.75)	104 (75.36)	34 (24.64)
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	1 (0.72)	25 (18.12)	65 (47.10)	91 (65.94)	47 (34.06)
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	10 (7.25)	60 (43.48)	62 (44.93)	132 (95.66)	6 (4.35)
4. การชะล้างพังทลายของดิน/ดินทรุด	2 (1.45)	43 (31.16)	62 (44.93)	107 (77.54)	31 (22.46)
5. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม	10 (7.25)	65 (47.10)	45 (32.61)	120 (69.06)	18 (13.04)
6. ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ	5 (3.62)	57 (41.30)	60 (43.48)	122 (88.41)	16 (11.59)
7. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้					
7.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	5 (3.62)	63 (45.65)	60 (43.48)	128 (92.75)	10 (7.25)
7.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	6 (4.35)	43 (31.16)	62 (44.93)	111 (80.43)	27 (19.57)
7.3 การกองวัสดุบนไหล่ทาง	4 (2.90)	54 (39.13)	44 (31.88)	102 (73.91)	36 (26.09)
7.4 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	5 (3.62)	53 (38.41)	55 (39.86)	113 (81.88)	25 (18.12)
7.5 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง	5 (3.62)	52 (37.68)	63 (45.65)	120 (86.96)	18 (13.04)
7.6 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน	3 (2.17)	50 (36.23)	58 (42.03)	111 (80.43)	27 (19.57)
8. การประกอบอาชีพของคนในชุมชน					
8.1 ด้านบวก					
8.1.1 มีลูกค้ามากขึ้น	0 (0.00)	45 (32.61)	36 (26.09)	81 (58.70)	57 (41.30)
8.1.2 การเดินทางเพื่อการประกอบอาชีพสะดวกมากขึ้น	0 (0.00)	39 (28.26)	41 (29.71)	80 (57.97)	58 (42.03)
8.2 ด้านลบ					
8.2.1 กีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง	0 (0.00)	69 (50.00)	38 (27.54)	107 (77.54)	31 (22.46)
8.2.2 ค่าขายได้น้อยลง รายได้ลดลง	0 (0.00)	44 (31.88)	45 (32.61)	89 (64.49)	49 (35.51)
9. เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น					
9.1 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นดีขึ้น	0 (0.00)	53 (38.41)	25 (18.12)	78 (56.52)	60 (43.48)
9.2 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นแย่ลง	0 (0.00)	45 (32.61)	42 (30.43)	87 (63.04)	51 (36.96)
10. บริเวณชุมชนมีขยะมากขึ้น	1 (0.72)	50 (36.23)	64 (46.38)	115 (83.33)	23 (16.67)
11. ทำลายทัศนียภาพและสุนทรีภาพ	2 (1.45)	42 (30.43)	70 (50.72)	114 (82.61)	24 (17.39)

ตารางที่ 5.2.8-5					
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างแนวเส้นทาง ของกลุ่มผู้นำชุมชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษา (ต่อ)					
ประเด็น	ได้รับ				ได้รับ
	ได้รับ	ไม่ได้รับ	ได้รับ	ไม่ได้รับ	
12. สูญเสียความเป็นส่วนตัวจากการก่อสร้าง/คนงาน					
12.1 คนงานก่อสร้างก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ เช่น การดื่มสุรา ส่งเสียงดัง	1 (0.72)	46 (33.33)	35 (25.36)	82 (59.42)	56 (40.58)
12.2 คนงานก่อสร้างก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในพื้นที่	0 (0.00)	39 (28.26)	40 (28.99)	79 (57.25)	59 (42.75)
12.3 ความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินลดลง เช่น เกิด อาชญากรรม การลักขโมยมากขึ้น	0 (0.00)	40 (28.99)	41 (29.71)	81 (58.70)	57 (41.30)

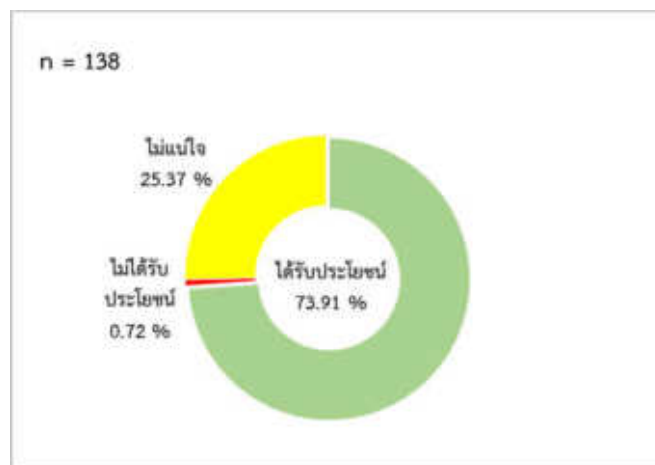
ที่มา : สำรวจจากสนทนากับ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เมษายน พ.ศ.2567

สภาพปัญหาและผลกระทบที่ได้รับในระยะก่อสร้างของโครงการในปัจจุบัน เมื่อเปรียบเทียบกับระยะก่อสร้าง 3 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2564-2566) ที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้าง พบว่า ผู้นำชุมชน คิดเห็นว่า ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง มีผลกระทบเท่าเดิม ร้อยละ 52.90 ร่องลงมา คือ เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง มีผลกระทบเท่าเดิม ร้อยละ 52.17 พื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ ต่างระดับ พบเจอปัญหาเท่าเดิม ร้อยละ 50.00 ปัญหาการระบายน้ำ น้ำท่วม ป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน มีผลกระทบเท่าเดิม ในสัดส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 49.28 ความปลอดภัยในการใช้ถนน และยานพาหนะลดลงมีความ มีผลกระทบเท่าเดิม ร้อยละ 48.55 พบเจอปัญหาฝุ่นรบกวนจากกิจกรรมการก่อสร้างเท่าเดิม ร้อยละ 39.86 และการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม มีผลกระทบเท่าเดิม ร้อยละ 39.13 ตามลำดับ แสดงรายละเอียดดัง ตารางที่ 5.2.8-6

ตารางที่ 5.2.8-6			
ผลกระทบที่ท่านได้รับในระยะก่อสร้างแนวเส้นทางในปัจจุบัน เมื่อเทียบกับระยะก่อสร้าง 3 ปี ที่ผ่านมา (พ.ศ. 2564-2566)			
ประเด็น	ระดับผลกระทบ		
	เพิ่มขึ้น	เท่าเดิม	ลดลง
1. เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง	7 (5.07)	72 (52.17)	59 (42.75)
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	5 (3.62)	73 (52.90)	60 (43.48)
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	35 (25.36)	55 (39.86)	48 (34.78)
4. ปัญหาการระบายน้ำ น้ำท่วม	31 (22.46)	68 (49.28)	39 (28.26)
5. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง			
5.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	30 (21.74)	54 (39.23)	54 (39.13)
5.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	16 (11.59)	67 (48.55)	55 (39.86)
5.3 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	12 (8.70)	69 (50.00)	57 (41.30)
5.4 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณก่อสร้างไม่ชัดเจน	15 (10.87)	68 (49.28)	55 (39.86)

ที่มา : สำรวจจากสนทนากับ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เมษายน พ.ศ.2567

ทั้งนี้ ผู้นำชุมชน ได้แสดงความคิดเห็นว่า พื้นที่หรือชุมชนของตนจะได้รับประโยชน์จากโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ร้อยละ 73.91 รองลงมา คือ ไม่แน่ใจต่อผลประโยชน์ ร้อยละ 25.37 และไม่ได้รับประโยชน์ ร้อยละ 0.72 ตามลำดับ รายละเอียดดังรูปที่ 5.2.8-5



รูปที่ 5.2.8-5 ความคิดเห็นต่อโครงการของผู้นำชุมชน

อย่างไรก็ตาม การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ สังคมของกลุ่มผู้นำชุมชนในครั้งนี้ ได้เปิดโอกาสให้ผู้แทนกลุ่มผู้นำชุมชนได้ร่วมแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหา และข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาการก่อสร้างโครงการที่สำคัญเพิ่มเติม สามารถสรุปรายละเอียด ได้ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.8-7)

ตารางที่ 5.2.8-7 ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของผู้นำชุมชนในแนวเส้นทาง ต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ		
ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม	มาตรการป้องกัน แก้ไขที่ดำเนินการ	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> ปัญหาฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง และการขนส่งจราจรบรรทุก 	<ul style="list-style-type: none"> มีการฉีดพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ มีการปิดคลุมกระบะบรรทุกดินและอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ทั้งที่ขนส่งมาจากแหล่งวัสดุภายนอก และภายในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ มีการจัดพื้นที่เพื่อใช้สำหรับล้างล้อและตัวรถไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และภายในพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมฉีดล้างพื้นผิวถนนที่ใช้เข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการก่อสร้างในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 มีดังนี้ ตอน 2 : ติดตั้งชิ้นส่วนโครงสร้างสะพานยกระดับ ตอน 4 : ปูผิวแอสฟัลต์บนโครงสร้างสะพานยกระดับ และวางชิ้นส่วนสะพานข้ามคลองนราภิรมย์ ตอน 9 : ทาสี-ตีเส้นจราจร ตอน 12 : วางชิ้นส่วนสะพานข้ามคลองเจดีย์บูชา ตอน 16 : ก่อสร้างรางระบายน้ำคาคอนกรีตเกาะกลางถนน ซึ่งจากการพิจารณากิจกรรมการก่อสร้าง และการขนส่งวัสดุอุปกรณ์จราจรบรรทุก จะพบว่าไม่มีปัญหาฝุ่นละอองเกิดขึ้น
<ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการก่อสร้างทำให้การเดินทางไม่สะดวก มีการปิดกั้นทางเข้าออกพื้นที่ ส่งผลกระทบต่อครัวเรือนตามแนวเส้นทาง การจราจรติดขัดและเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ 	<ul style="list-style-type: none"> มีการประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อร่วมกันจัดทำแผนการจัดการจราจร และประชาสัมพันธ์การจัดจราจร ผ่านช่องทางต่างๆ ได้แก่ ป้ายประชาสัมพันธ์ในแนวเส้นทางโครงการ สื่อ Social media ต่างๆ มีการประสานงานกับตำรวจในพื้นที่ในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในแนวเส้นทางที่เป็นจุดติดกับพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร คอยดูแลการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> มีการประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่น รวมทั้งมีการประชาสัมพันธ์การจัดจราจร ผ่านช่องทางต่างๆ ได้แก่ ป้ายประชาสัมพันธ์ตามแนวเส้นทางโครงการ และสื่อ Social media
<ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการก่อสร้างส่งผลทำให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนโครงการบ่อยครั้ง 	<ul style="list-style-type: none"> มีการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยต่างๆ ในพื้นที่ก่อสร้างอย่างเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ เช่น ป้ายเตือนให้ระวังพื้นที่ก่อสร้าง ป้ายเตือนก่อนถึงบริเวณที่มีการเบี่ยงการจราจร ไฟฟ้าส่องสว่าง สัญญาณไฟกระพริบ การติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุก่อสร้างร่วงหล่น เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> จากสถิติอุบัติเหตุบนถนนท้องถิ่นที่ติดกับพื้นที่ก่อสร้างโครงการในเดือนมกราคม-ธันวาคม พ.ศ.2566 พบว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุมาจากการผิดกฎหมายของผู้ใช้ทาง ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการก่อสร้าง
<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบถนนโครงการ วางแนวเส้นทางกีดขวางทางน้ำ ส่งผลต่อการระบายน้ำในพื้นที่ ทำให้เกิดปัญหาน้ำท่วม ควรปรับปรุงออกแบบระบายน้ำให้เหมาะสมกับพื้นที่ 	<ul style="list-style-type: none"> มีการออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างในช่วงที่ตัดผ่านลำน้ำให้ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีโครงสร้างขนาดใหญ่เพียงพอต่อการรองรับการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ประกอบด้วย โครงการฯ ตอน 1, 2, 4, 9, 12, 16 และโครงการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง (O&M) ส่วนโครงการฯ ตอน 3 และ 19 ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 และโครงการฯ ตอน 11 ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนมกราคม พ.ศ.2567 จากการตรวจสอบ พบว่าส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการก่อสร้างระบบระบายน้ำตามยาว และไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ และไม่พบปัญหาน้ำท่วมบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงและพื้นที่โครงการ

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เมษายน พ.ศ.2567

ตารางที่ 5.2.8-7 ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของผู้นำชุมชนในแนวเส้นทาง ต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ (ต่อ)		
ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม	มาตรการป้องกัน แก้ไขที่ดำเนินการ	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> ● ปัญหาเสียงดังจากระบบรถทุกขบวนส่งวัสดุอุปกรณ์ 	<ul style="list-style-type: none"> ● มีการกำชับให้พนักงานที่ขับเครื่องจักร ไม่ให้ใช้เครื่องจักรให้เกิดเสียงดังพร้อมกัน และหลีกเลี่ยงบริเวณชุมชน ● มีการแจ้งประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในบริเวณใกล้เคียงทราบ ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องติดตั้งเครื่องจักรใกล้บ้านเรือนประชาชน ● มีการเลือกใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรที่เกิดเสียงต่ำในกิจกรรมก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> ● กิจกรรมการก่อสร้างในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 มีดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - ตอน 2 : ติดตั้งชิ้นส่วนโครงสร้างสะพานยกระดับ - ตอน 5, 19 และ 22 ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ซึ่งจากการพิจารณา กิจกรรมการก่อสร้าง และการขนส่งวัสดุอุปกรณ์จากระบบรถทุกขบวน ซึ่งอาจมีเสียงดังจากระบบรถทุกขบวนส่งวัสดุอุปกรณ์ อย่างไรก็ตามจากผลการตรวจวัดระดับเสียงสถานีที่เป็นตัวแทน ตอน 2 พบว่ามีค่าระดับเสียงเป็นไปตามมาตรฐาน
<ul style="list-style-type: none"> ● ปัญหาการออกแบบตำแหน่งจุดกลับรถ หรือจุดทางลอด โกลจากชุมชน หรือไม่เอื้อต่อการใช้งานกับผู้ใช้ทางบริเวณชุมชน 	<ul style="list-style-type: none"> ● การออกแบบโครงการเป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยทางวิศวกรรม 	<ul style="list-style-type: none"> ● เนื่องจากตำแหน่งจุดกลับรถมีการก่อสร้างตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมีการปรับตำแหน่งจุดกลับรถให้มีความเหมาะสมกับพื้นที่ รวมทั้งการออกแบบจะเป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยทางวิศวกรรม
<ul style="list-style-type: none"> ● กิจกรรมการก่อสร้างส่งผลทำให้เกิดอุบัติเหตุ ควรติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายเตือน สัญญาณไฟกระพริบ ตามแหล่งชุมชนตามแนวเส้นทาง 	<ul style="list-style-type: none"> ● มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 100 เมตร ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน 	<ul style="list-style-type: none"> ● โครงการฯ ได้มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ รวมทั้งติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ทางเบี่ยงอื่นๆ จึงไม่พบปัญหาจากการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> ● ปัญหาไฟฟ้าสว่างตามแนวเส้นทางมีความสว่างน้อย ไม่เพียงพอต่อการเดินทางได้อย่างปลอดภัย 	<ul style="list-style-type: none"> ● มีการติดตั้งไฟส่องสว่างที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งกลางวัน และกลางคืน 	<ul style="list-style-type: none"> ● จากการตรวจสอบ โครงการฯ มีการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างที่สามารถมองเห็นได้ทั้งกลางวันและกลางคืน
<ul style="list-style-type: none"> ● ปัญหาน้ำท่วม ส่งผลกระทบต่อเกษตรกรผู้เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำในพื้นที่ เพราะทำให้สัตว์น้ำหลุดออกนอกฟาร์ม เสี่ยงต่อการขาดทุน และยังส่งผลกระทบต่อเกษตรกรที่ทำนา ทำสวน 	<ul style="list-style-type: none"> ● มีการออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างในช่วงที่ตัดผ่านลำน้ำให้ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีโครงสร้างขนาดใหญ่เพียงพอต่อการรองรับการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม 	<ul style="list-style-type: none"> ● โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ประกอบด้วย โครงการฯ ตอน 1, 2, 4, 9, 12, 16 และโครงการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทาง (O&M) ส่วนโครงการฯ ตอน 3 และ 19 แล้วเสร็จในเดือนตุลาคม พ.ศ.2566 และโครงการฯ ตอน 11 แล้วเสร็จในเดือนมกราคม พ.ศ.2567 จากการตรวจสอบ พบว่าส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการก่อสร้างระบบระบายน้ำตามยาว และไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำหรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ ไม่พบปัญหาน้ำท่วมบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงและพื้นที่โครงการ รวมทั้งในระยะที่ผ่านมาไม่พบข้อร้องเรียนปัญหาน้ำท่วมขังจากพื้นที่โดยรอบโครงการ ส่วนบริเวณโครงการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางสี่พระทอง พบน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้างในเดือนกันยายน ถึง พฤศจิกายน พ.ศ.2566 ซึ่งไม่มีผลกระทบต่อกิจกรรมก่อสร้างเนื่องจากอยู่ในช่วงปรับปรุงคุณภาพดิน และไม่มีกิจกรรมก่อสร้าง

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เมษายน พ.ศ.2567

ตารางที่ 5.2.8-7 ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของผู้ประชุมชนในแนวเส้นทาง ต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ (ต่อ)		
ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม	มาตรการป้องกัน แก้ไขที่ดำเนินการ	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> • ปัญหาดินตะกอนไหลลงสู่แม่น้ำลำคลอง ทำให้น้ำตื้นเขิน ส่งผลกระทบต่อเกษตรกรผู้ใช้น้ำเพื่อการเกษตร 	<ul style="list-style-type: none"> • มีการขุดลอกหรือนำออกทันที หากพบมีการทับถมของตะกอนหรือเศษวัสดุก่อสร้างในลำน้ำ 	<ul style="list-style-type: none"> • จากการตรวจสอบ พบว่า โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ ส่วนโครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ
<ul style="list-style-type: none"> • การก่อสร้างถนนทำให้ปิดเส้นทางน้ำเดิมทำให้มีผลกระทบต่อเกษตรกร 	<ul style="list-style-type: none"> • ทำทางเบี่ยงเบนทิศทางการไหลของน้ำชั่วคราว สำหรับในกรณีที่ต้องปิดกั้นหรือสร้างสิ่งกีดขวางการไหลของน้ำ (ชั่วคราว) 	<ul style="list-style-type: none"> • จากการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ ระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2566 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ประกอบด้วยโครงการฯ ตอน 1, 2, 4, 9, 12, 16 และโครงการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทาง (O&M) ส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการก่อสร้างระบบระบายน้ำตามยาว ซึ่งไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ
<ul style="list-style-type: none"> • ทางลอดใต้สะพานมีความสูงต่ำ ทำให้เกิดปัญหาในการเดินทางเข้าออกลำบาก รถใหญ่ต้องใช้เส้นทางกลับรถไกลกว่าเดิม 	<ul style="list-style-type: none"> • มีการปรับความสูงทางลอดสะพานให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของกรมทางหลวงชนบทที่กำหนดให้ออกแบบความสูงทางลอดอย่างน้อย 5.5 เมตร เพื่อรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ และคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง 	<ul style="list-style-type: none"> • โครงการฯ ได้มีการปรับแก้ความสูงทางลอดใต้สะพานตามมาตรฐานการออกแบบช่องลอดของกรมทางหลวง และให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้รถบรรทุกที่มีความสูงสามารถลอดผ่านได้อย่างปลอดภัย รวมทั้งลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นกับโครงสร้างสะพาน
<ul style="list-style-type: none"> • ปัญหาทางลoden้ำท่วมตลอดแนวเส้นทาง 	<ul style="list-style-type: none"> • มีการติดตั้งเครื่องสูบน้ำในช่วงที่มีฝนตกหนักเพื่อช่วยระบายน้ำ 	<ul style="list-style-type: none"> • จากการตรวจสอบในเดือนกันยายน-ตุลาคม พ.ศ.2566 พบว่า บริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลองบางไทร (กม.4+400) คลองตาต่อน (กม.5+860) คลองตาเมือง (กม.8+090) และคลองยายเหมือน (กม.8+720) ซึ่งเป็นการก่อสร้างเพิ่มเติมจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบปัญหาน้ำท่วมซึ่งมีสาเหตุมาจากระดับน้ำในคลองสูงกว่าจุดกลับรถใต้สะพาน เมื่อมีฝนตกหนักในพื้นที่ ทำให้ไม่สามารถระบายน้ำออกตามธรรมชาติได้ ปัจจุบันแนวทางหลวงชนบทได้ติดตั้งเครื่องสูบน้ำ เพื่อสูบน้ำออกจากบริเวณจุดกลับรถใต้สะพาน ไม่ให้ท่วมขัง • เดือนกันยายน-พฤศจิกายน พ.ศ.2566 พบปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณทางลอด กม.40+100 (ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 12) ซึ่งเป็นการก่อสร้างเพิ่มเติมจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเชื่อมต่อถนนที่ถูกตัดขาดให้สามารถสัญจรไปพื้นที่เกษตรกรรม (นาบัว) จากการติดตามตรวจสอบในเดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 ที่ผ่านมา ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ และไม่พบปัญหาน้ำท่วมบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงและพื้นที่โครงการ

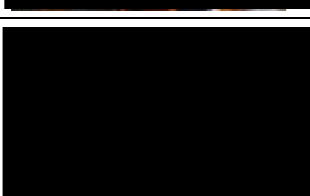
ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เมษายน พ.ศ.2567

ตารางที่ 5.2.8-7 ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของผู้นำชุมชนในแนวเส้นทาง ต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ (ต่อ)		
ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม	มาตรการป้องกัน แก้ไขที่ดำเนินการ	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> ● ร่องระบายน้ำข้างมอเตอร์เวย์ควรทำให้ลึกเพื่อลดปัญหาการระบายน้ำ 	<ul style="list-style-type: none"> ● มีการสร้างท่อระบายน้ำและคูระบายน้ำข้างถนน และบริเวณใต้สะพานต่างระดับ เพื่อช่วยในการระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> ● จากการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ ระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ.2566 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ประกอบด้วย โครงการฯ ตอน 1, 2, 4, 9, 12, 16 และโครงการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทาง (O&M) ส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการก่อสร้างระบบระบายน้ำตามยาว ซึ่งไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ
<ul style="list-style-type: none"> ● ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ 	<ul style="list-style-type: none"> ● การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคได้มีการประสานงานกับหน่วยงานผู้ให้บริการสาธารณูปโภคต่างๆ เป็นผู้ดำเนินการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคนั้นๆ โดยในขณะดำเนินการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค ได้มีการสำรองระบบไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ ให้เพียงพอต่อความต้องการใช้งาน 	<ul style="list-style-type: none"> ● จากการตรวจสอบ พบว่า ปัจจุบันกิจกรรมการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ
<ul style="list-style-type: none"> ● การก่อสร้างกีดขวางการเข้า-ออกของครัวเรือนตามแนวเส้นทาง 	<ul style="list-style-type: none"> ● ได้จัดให้มีทางเบี่ยงบริเวณที่มีกิจกรรมก่อสร้างผ่านถนนท้องถิ่น รวมทั้งได้กำหนดพื้นที่ในการวางเครื่องจักรอุปกรณ์ไม่ให้กีดขวางเส้นทางสัญจร 	<ul style="list-style-type: none"> ● จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า โครงการฯ จัดให้มีทางเบี่ยงบริเวณที่มีกิจกรรมการก่อสร้างผ่านถนนท้องถิ่น รวมทั้งมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์กิจกรรมการก่อสร้าง


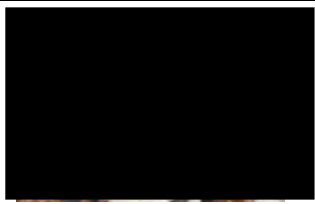



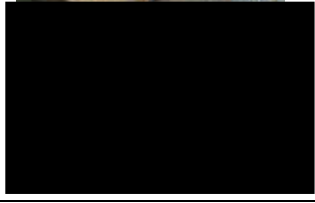




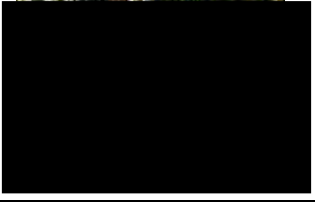



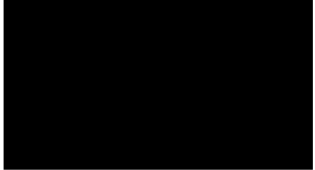
ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เมษายน พ.ศ.2567






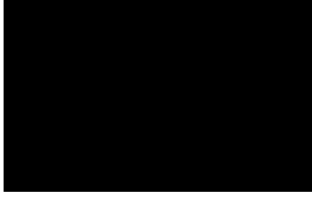



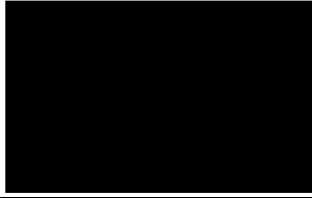





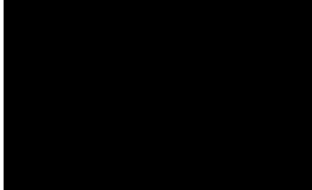
3.3.2) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ สังคม และความคิดเห็นของผู้แทนหน่วยงานพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ และปัญหาที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างตามแนวเส้นทางโครงการ สำหรับกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลกลุ่มเป้าหมายรวมจำนวน 31 ราย ระหว่างวันที่ 9 กุมภาพันธ์ ถึง 6 มีนาคม พ.ศ.2567 (แสดงดังตารางที่ 5.2.8-8) สามารถสรุปผลการศึกษา และข้อมูลที่สำคัญของผู้แทนกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ดังนี้

ตารางที่ 5.2.8-8 รายละเอียดของผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูลในแนวเส้นทาง			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
1.	 วันที่ 6 มีนาคม พ.ศ.2567	เจ้าหน้าที่สิ่งแวดล้อม โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ รัตนวิเศษ **	
2.	 วันที่ 9 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ดูแลคริสตจักรใจสมานนทบุรี **	
3.	 วันที่ 6 มีนาคม พ.ศ.2567	เจ้าหน้าที่สิ่งแวดล้อม โรงพยาบาลเกษมราษฎร์อินเตอร์เนชั่นแนล **	
4.	 วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้ดูแลคริสตจักรแสงสันติภาพ	
5.	 วันที่ 9 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้อำนวยการโรงเรียนแก้วอินทร์สุธาอุทิศ	
6.	 วันที่ 9 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	เจ้าหน้าที่สาธารณสุข โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเสาธงหิน	
7.	 วันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	พนักงานสถานที่ โรงพยาบาลตุลาการเฉลิมพระเกียรติ **	

ตารางที่ 5.2.8-8 รายละเอียดของผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูลในแนวเส้นทาง (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
8.	 วันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ครูโรงเรียนฟ้าไวยวิทยา (ประถมศึกษา)	
9.	 วันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ครูโรงเรียนเดชอนุสรณ์ **	
10.	 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	เจ้าอาวาสวัดบ้านทุ่งน้อย	
11.	 วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	พระเลขานุการวัดทุ่งน้อยสามัคคี	
12.	 วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	เจ้าหน้าที่สาธารณสุข โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลทุ่งน้อย	
13.	 วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ครูโรงเรียนบ้านทุ่งน้อย	
14.	 วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	คณะกรรมการ วัดโพธิ์เศรษฐีวนาราม (สวนปฏิบัติธรรมโพธิ์เศรษฐี)	
15.	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล มาบแค วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลมาบแค**	

ตารางที่ 5.2.8-8 รายละเอียดของผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูลในแนวเส้นทางหลัก (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
16.	 วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	พระเลขานุการวัดพะเนียงแตก	
17.	 วันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้อำนวยการโรงเรียนหลวงพ่อแช่มวัดตาก้องอนุสรณ์	
18.	 วันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	เจ้าหน้าที่สาธารณสุข ศูนย์บริการสาธารณสุขเทศบาลเมืองนครปฐม	
19.	 วันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้อำนวยการโรงเรียนบ้านนาสร้าง	
20.	โรงเรียนบ้านทุ่งหัวพรหม วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ครูโรงเรียนบ้านทุ่งหัวพรหม	
21.	 วันที่ 16 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	พระเลขานุการวัดศรีวิสารวาจา	
22.	 วันที่ 16 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้อำนวยการโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา	
23.	 วันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	คุณครูฝ่ายอาคารและสถานที่ โรงเรียนอนุบาลเทศบาล ตำบลกรับใหญ่	

ตารางที่ 5.2.8-8 รายละเอียดของผู้แทนพื้นที่อันไหนด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เข้าทำการสำรวจข้อมูลในแนวเส้นทาง (ต่อ)			
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ
24.	 วันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	รักษาราชการแทนผู้อำนวยการโรงเรียนกรับใหญ่ว่อง กุศลกิจพิทยาคม	
25.	 วันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้อำนวยการโรงเรียนวันมหาราชผาณิตพิเชษฐวงศ์	
26.	 วันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	เจ้าอาวาสวัดเขาสะพายแรง	
27.	 วันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้อำนวยการโรงเรียนวัดเขาสะพายแรง	
28.	 วันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	เจ้าอาวาสวัดสำนักคร้อ **	
29.	 วันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้อำนวยการโรงเรียนวัดสำนักคร้อ	
30.	 วันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านกร่าง ทอง	
31.	 วันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567	ครูโรงเรียนบ้านห้วยตลุง	

ที่มา : การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, มีนาคม พ.ศ.2567

หมายเหตุ : ** = ภาพประกอบการนำเสนอเอกสาร

(1) **โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ รัตนานิเบศร์** : ตั้งอยู่ 58 หมู่ 15 ถนนรัตนานิเบศร์ ตำบลบางรักพัฒนา อำเภอบางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี เป็นหน่วยงานด้านสาธารณสุขที่ให้การรักษายาบาลกับประชาชนในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียง โดยมีผู้มาเข้ารับบริการประมาณ 500 คนต่อวัน โดยเปิดทำการทุกวัน วันจันทร์ถึงวันอาทิตย์ และเปิดทำการตลอด 24 ชั่วโมง

ผลการสอบถาม [REDACTED] ผู้เจ้าหน้าที่สิ่งแวดล้อมโรงพยาบาลเกษมราษฎร์ รัตนานิเบศร์ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น และผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง การชะล้างพังทลายของดิน ปัญหาการระบายน้ำ และผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ ในระดับน้อย และปัญหาฝุ่นละออง การกีดขวางการจราจร ใหญ่หลวง พื้นที่ผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ ต่างระดับ และต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง อยู่ในระดับปานกลาง ส่วนผลกระทบด้านความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม ความปลอดภัยในการใช้ถนน ยานพาหนะลดลง ผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่า อยู่ในระดับมาก โดยผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้างมีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ส่วนผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทางที่ได้รับผลกระทบเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตามผู้แทนหน่วยงานมีความคิดเห็นว่าจะได้รับประโยชน์จากการพัฒนาโครงการ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ต่อการก่อสร้างโครงการ ดังนี้

ประเด็นปัญหา	แนวทางแก้ไข มาตรการป้องกัน และลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> กรณีปิดทางเข้า-ออก หรือทางเบี่ยง ควรแจ้งล่วงหน้าให้ชัดเจน เพื่อความสะดวกและปลอดภัย 	<ul style="list-style-type: none"> มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ แสดงรายละเอียดการก่อสร้างบริเวณแนวเส้นทางโครงการ พร้อมทั้งเส้นทางเลี่ยงอื่นๆ เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้งานทราบ 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการฯ ได้ดำเนินการก่อสร้างบริเวณดังกล่าวแล้วเสร็จ จึงไม่มีการปิดทางเข้า-ออก และหากมีประชาชนสัมพันธ์การปิดเส้นทางจะประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางกรมทางหลวง

(2) **คริสตจักรใจสมานนนทบุรี** : ตั้งอยู่ 56/13 ถนนรัตนานิเบศร์ ตำบลเสาธงหิน อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี เป็นสถานที่ประกอบพิธีกรรมทางศาสนาคริสต์ ปัจจุบันมีผู้ดูแล และมีผู้มาประกอบพิธีกรรมในวันธรรมดาประมาณ 50 คน แต่หากเป็นวันสำคัญ จะมีผู้มาร่วมปฏิบัติธรรมเพิ่มขึ้นเป็น 90 คน

ผลการสอบถาม [REDACTED] ผู้ดูแลคริสตจักรใจสมานนนทบุรี พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง การชะล้างพังทลายของดิน และผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ ในระดับน้อย และผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ ความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง อยู่ในระดับปานกลาง โดยผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง มีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ยกเว้น ผลกระทบด้านเสียงดัง และปัญหาการระบายน้ำที่ได้รับผลกระทบเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตามผู้แทนหน่วยงานมีความคิดเห็นว่าจะได้รับประโยชน์จากการพัฒนาโครงการ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ต่อการก่อสร้างโครงการ ดังนี้

ประเด็นปัญหา	แนวทางแก้ไข มาตรการป้องกัน และลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> ● ความปลอดภัยในการเดินทางลดลง / ป้ายบอกทางน้อย 	<ul style="list-style-type: none"> ● มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง และแนวทางเบี่ยง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 100 เมตร ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวัน และกลางคืน ● มีการติดตั้งป้ายบอกทางชั่วคราว ไว้บริเวณทางแยกไปสถานที่สำคัญ และทางแยกไปชุมชนหรือสถานที่ต่างๆ อย่างชัดเจน เพื่อทดแทนป้ายบอกทางเดิมที่ถูกรื้อย้ายออกไป 	<ul style="list-style-type: none"> ● มีการติดตั้งป้ายบอกทางชั่วคราวทดแทนป้ายบอกทางเดิม ซึ่งปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณพื้นที่ดังกล่าวแล้วเสร็จ ซึ่งได้มีการติดตั้งป้ายบอกทางอย่างเพียงพอ

(3) โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ อินเตอร์เนชั่นแนล : ตั้งอยู่ 60 หมู่ที่ 6 ถนนกาญจนาภิเษก ตำบลเสาธงหิน อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี เป็นหน่วยงานด้านสาธารณสุขที่ให้การรักษายาบาลกับประชาชนในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียง โดยมีผู้มาเข้ารับบริการประมาณ 600 คนต่อวัน โดยเปิดทำการทุกวัน วันจันทร์ถึงวันอาทิตย์ และเปิดทำการตลอด 24 ชั่วโมง

ผลการสอบถาม [REDACTED] เจ้าหน้าที่สิ่งแวดล้อมโรงพยาบาลเกษมราษฎร์อินเตอร์เนชั่นแนล พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น และโทรทัศน์ และผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง การชะล้างพังทลายของดิน และปัญหาการระบายน้ำ ในระดับน้อย ส่วนผลกระทบด้านฝุ่นละออง และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง อยู่ในระดับปานกลาง โดยผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน มีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ส่วนผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทางที่ได้รับผลกระทบเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตามผู้แทนหน่วยงานมีความคิดเห็นว่าจะได้รับประโยชน์จากการพัฒนาโครงการ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ต่อการก่อสร้างโครงการ ดังนี้

ประเด็นปัญหา	แนวทางแก้ไข มาตรการป้องกัน และลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> ● ควรมีการประชาสัมพันธ์หรือแจ้งล่วงหน้าในเรื่องการปิดทางเข้า-ออก 	<ul style="list-style-type: none"> ● มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ แสดงรายละเอียดการก่อสร้างบริเวณแนวเส้นทางโครงการ พร้อมทั้งเส้นทางเบี่ยงอื่นๆ เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้อย่างทราบ 	<ul style="list-style-type: none"> ● โครงการฯ ได้ดำเนินการก่อสร้างบริเวณดังกล่าวแล้วเสร็จ จึงไม่มีการปิดทางเข้า-ออก และหากมีประชาสัมพันธ์การปิดเส้นทางจะประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางกรมทางหลวง

(4) คริสตจักรแสงสันติภาพ : ตั้งอยู่ 61/242-243 หมู่ที่ 6 ตำบลเสาธงหิน อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี เป็นสถานที่ประกอบพิธีกรรมทางศาสนาคริสต์ และมีผู้มาประกอบพิธีกรรมในวันธรรมดามีประมาณ 10 คน แต่หากเป็นวันสำคัญ จะมีผู้มาร่วมปฏิบัติธรรมเพิ่มขึ้นเป็น 100 คน โดยเปิดทำการทุกวัน วันจันทร์ถึงวันอาทิตย์ เวลา 08.00-17.00 น.

ผลการสอบถาม [REDACTED] ผู้ดูแลคริสตจักรแสงสันติภาพ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากการประชุมรับฟังความคิดเห็น ในช่วงก่อนก่อสร้าง เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง และสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น และผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านสื่อ Social Media เช่น Facebook

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง การชะล้างพังทลายของดิน ปัญหาการระบายน้ำ ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความสะดวกในการใช้เส้นทาง ในระดับน้อย ส่วนผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง อยู่ในระดับมาก โดยผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ และความสะดวกในการใช้เส้นทางที่ได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะเวลาที่ผ่านมา อย่างไรก็ตามผู้แทนหน่วยงานมีความคิดเห็นว่าจะได้รับประโยชน์จากการพัฒนาโครงการ

(5) โรงเรียนแก้วอินทร์สุธาอุทิศ : ตั้งอยู่ 33/3 หมู่ 5 ตำบลเสาธงหิน อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษานนทบุรี เขต 2 มีพื้นที่ 4 ไร่ จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ.2516 เปิดทำการเรียนการสอนนักเรียนในปีการศึกษา 2517 นักเรียนส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาในชุมชนบริเวณใกล้เคียงโรงเรียน จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล 2 ถึงระดับประถมศึกษาปีที่ 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 18.00 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 995 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] ผู้อำนวยการโรงเรียนแก้วอินทร์สุธาอุทิศ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากการป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง การชะล้างพังทลายของดิน อยู่ระดับน้อย ส่วนผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความสะดวกในการใช้เส้นทาง อยู่ระดับปานกลาง และผลกระทบด้านความสะดวกในการใช้เส้นทาง อยู่ระดับมาก โดยผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน และความสั่นสะเทือน มีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะเวลาที่ผ่านมา ส่วนผลกระทบด้านฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ และความสะดวกในการใช้เส้นทางที่ได้รับผลกระทบเพิ่มขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะเวลาที่ผ่านมา ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ต่อการก่อสร้างโครงการ ดังนี้

ประเด็นปัญหา	แนวทางแก้ไข มาตรการป้องกัน และลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	ผลการติดตามในระยะเวลาที่ผ่านมา
● ฝุ่นละอองจากการก่อสร้างส่งผลต่อสุขภาพของเด็กและบุคลากร	<ul style="list-style-type: none"> ● มีการฉีดพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ ● มีการปิดคลุมกระบะบรรทุกดินและอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ทั้งที่ขนส่งมาจากแหล่งวัสดุภายนอกและภายในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ● มีการจัดพื้นที่เพื่อใช้สำหรับล้างล้อและตัวรถไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และภายในพื้นที่ก่อสร้างพร้อมฉีดล้างพื้นผิวถนนที่ใช้เข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง 	● จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2567 พบว่า พื้นที่ดังกล่าวอยู่ในพื้นที่ตอน 2 ซึ่งมีกิจกรรมการติดตั้งส่วนโครงสร้างสะพานยกระดับ ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านฝุ่นละออง เสียงดังรบกวน และความสั่นสะเทือน
● เสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างส่งผลต่อการเรียนการสอน	<ul style="list-style-type: none"> ● มีการกำชับให้พนักงานที่ขับเครื่องจักร ไม่ให้ใช้เครื่องจักรให้เกิดเสียงดังพร้อมกัน และหลีกเลี่ยงบริเวณชุมชน ● มีการแจ้งประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในบริเวณใกล้เคียงทราบ ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องติดตั้งเครื่องจักรใกล้บ้านเรือนประชาชน ● มีการเลือกใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรที่เกิดเสียงต่ำในกิจกรรมก่อสร้าง 	
● การสั่นสะเทือนจากการก่อสร้างส่งผลกระทบต่ออาคารเรียน	<ul style="list-style-type: none"> ● มีการเลือกใช้เครื่องมือ เครื่องจักรที่ทำให้เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุด โดยใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอก 	

ประเด็นปัญหา	แนวทางแก้ไข มาตรการป้องกัน และลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> ● การเดินทางลำบากเนื่องจากมีการปิดเส้นทาง 	<ul style="list-style-type: none"> ● มีการประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อร่วมกันจัดทำแผนการจัดการจราจร และประชาสัมพันธ์การจราจร ผ่านช่องทางต่างๆ ได้แก่ ป้ายประชาสัมพันธ์ในแนวเส้นทางโครงการ สื่อ Social media ต่างๆ และประชาสัมพันธ์ให้ผู้สัญจรทราบ 	<ul style="list-style-type: none"> ● จากการตรวจสอบ พบว่า ยังไม่มีการปิดเส้นทาง ทางหลวงชนบท นบ.1016

(6) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเสาธงหิน : ตั้งอยู่ หมู่ 4 ตำบลเสาธงหิน อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี เป็นหน่วยงานด้านสาธารณสุขที่ให้การรักษายาบาลเบื้องต้น มีการกักกันในการป้องกัน ส่งเสริมควบคุมโรค ฟื้นฟูสมรรถภาพของผู้ป่วย ให้กับประชาชนในชุมชนและบริเวณใกล้เคียง โดยมีผู้มาเข้ารับบริการเฉลี่ยประมาณ 20 คนต่อวัน และเปิดทำการในวันจันทร์ถึงวันศุกร์ ระหว่างเวลา 08.30 - 16.30 น.

ผลการสอบถาม [REDACTED] เจ้าหน้าที่สาธารณสุขโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเสาธงหิน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากการป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านฝุ่นละออง ในระดับมาก ส่วนปัญหาการระบายน้ำ และผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ อยู่ระดับปานกลาง และผลกระทบด้านความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม และต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง อยู่ระดับมาก โดยผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน มีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ส่วนผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทางที่ได้รับผลกระทบเพิ่มขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ต่อการก่อสร้างโครงการ ดังนี้

ประเด็นปัญหา	แนวทางแก้ไข มาตรการป้องกัน และลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> ● ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณถนนแก้วอินทร์ 	<ul style="list-style-type: none"> ● มีการประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อร่วมกันจัดทำแผนการจัดการจราจร และประชาสัมพันธ์การจราจร ผ่านช่องทางต่างๆ ได้แก่ ป้ายประชาสัมพันธ์ในแนวเส้นทางโครงการ สื่อ Social media ต่างๆ ● มีการประสานงานกับตำรวจในพื้นที่ในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในแนวเส้นทางที่เป็นจุดติดขัดกับพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร คอยดูแลการจราจร 	<ul style="list-style-type: none"> ● เนื่องจากถนนแก้วอินทร์มีปริมาณจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน โดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ช่วงเช้า และช่วงเย็น เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ตอน 1 และตอน 2 พบว่า ส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการติดตั้งชิ้นส่วนโครงสร้างสะพานยกระดับ และการติดตั้งอุปกรณ์งานทางต่างๆ ซึ่งมีจำนวนการขนส่งไม่มากนัก รวมทั้งโครงการได้จัดให้มีการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง นอกช่วงเวลาเร่งด่วน ดังนั้น ปริมาณจราจรที่ติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน จึงไม่ได้เป็นผลมาจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ
<ul style="list-style-type: none"> ● ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> ● มีการฉีดพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ ● มีการปิดคลุมกระเบบบรรทุกดินและอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ● มีการจัดพื้นที่เพื่อใช้สำหรับล้างล้อและตัวรถไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และภายในพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมฉีดล้างพื้นผิวถนนที่ใช้เข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> ● จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2567 พบว่า พื้นที่ดังกล่าวอยู่ในพื้นที่ตอน 2 ซึ่งมีกิจกรรมการติดตั้งชิ้นส่วนโครงสร้างสะพานยกระดับ โดยจากการพิจารณา กิจกรรมก่อสร้างจะไม่ส่งผลให้เกิดฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง

(7) **โรงพยาบาลตุลาการเฉลิมพระเกียรติ** : ตั้งอยู่ 103 หมู่ 2 ถนนศาลายา - บางเขน ตำบลคลองโยง อำเภอกุสุมาลย์ จังหวัดนครปฐม ปัจจุบันไม่ได้มีผู้ป่วยในการรักษา

ผลการสอบถาม นายสุพงศ์ พานฉวีวงศ์ พนักงานสถานที่โรงพยาบาลตุลาการเฉลิมพระเกียรติ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากการป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน และฝุ่นละออง อยู่ระดับน้อย โดยผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทางได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(8) **โรงเรียนฟ้าไสลวิทยา** : ตั้งอยู่ 109 หมู่ที่ 2 ตำบลคลองโยง อำเภอกุสุมาลย์ จังหวัดนครปฐม เปิดรับเด็กและเยาวชนที่ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดตามคำสั่งของศาลเยาวชนและครอบครัวทั่วราชอาณาจักร เพื่อเพิ่มพูนปัญญาและพัฒนาเยาวชนให้เป็นคนดีพึ่งพาตนเองได้ ไม่หันไปกระทำความผิดอีก ซึ่งเด็กกลุ่มนี้เป็นเด็กกลุ่มด้อยโอกาส ส่วนใหญ่มาจากสภาพครอบครัวที่มีปัญหา ความยากจนครอบครัวแตกแยก ขาดโอกาสทางการศึกษา ปัจจุบันสังกัดสำนักบริหารงานศึกษาพิเศษ กระทรวงศึกษาธิการ เปิดรับเด็กและเยาวชนที่เป็นนักเรียนประจำในโรงเรียน ตั้งแต่ระดับชั้นประถมศึกษาจนถึงมัธยมศึกษาตอนต้น หรือมีอายุไม่เกิน 18 ปี พร้อมฝึกอาชีพในระหว่างเรียน เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและพัฒนากิจการด้านประกอบอาชีพ ทำให้เกิดความภาคภูมิใจในตนเอง มีความเชื่อมั่นและมั่นใจในตนเอง โดยในระหว่างเรียนนักเรียนได้รับการฝึกทักษะด้านอาชีพและการอบรมด้านคุณธรรมจริยธรรม พร้อมกลับคืนสู่สังคมโดยใช้ระบบการศึกษาจัดเป็นหลักสูตรพิเศษ ให้เข้ารับการศึกษตั้งแต่ ชั้นประถมศึกษาปีที่ 1 จนถึงชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 19.00 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 80 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] ครูโรงเรียนฟ้าไสลวิทยา (ประถมศึกษา) พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น และผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านสื่อ Social Media เช่น Facebook

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านฝุ่นละออง อยู่ระดับน้อย ส่วนผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน การชะล้างพังทลายของดิน และผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ อยู่ระดับปานกลาง และผลกระทบด้านความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม และต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง อยู่ระดับมาก โดยผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทางมีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา และผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ส่วนผลกระทบด้านฝุ่นละออง และปัญหาการระบายน้ำได้รับผลกระทบเพิ่มขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(9) **โรงเรียนเดชอนุสรณ์** : ตั้งอยู่ที่ 77/7 หมู่ 4 ถนนห้วยพลู บ้านท่าพระยา ตำบลสัมปทวน อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม นักเรียนส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาในชุมชนบริเวณใกล้เคียงโรงเรียน จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล 2 ถึงระดับประถมศึกษา เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 19.00 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 1,700 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] ครูโรงเรียนเดชอนุสรณ์ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และผู้ให้

สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม พื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ ต่างระดับ อยู่ระดับน้อย ส่วนผลกระทบด้านความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะ และต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง อยู่ระดับปานกลาง โดยผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทางมีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(10) วัดบ้านทุ่งน้อย : เป็นวัดราษฎร์ สังกัดคณะสงฆ์ฝ่ายมหานิกาย ตั้งอยู่ในตำบลแหลมบัว อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม ปัจจุบันทางวัดมีการจัดกิจกรรม ปฏิบัติธรรม และบำเพ็ญกุศลเป็นประจำทุกวันพระ เป็นวัดที่สร้างมาในสมัยใดไม่ปรากฏหลักฐานชัดเจน วัดได้รับพระราชทานวิสุงคามสีมา เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2540 มีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญในวันธรรมดาประมาณ 20 คน แต่หากทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญในวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้ามามีส่วนร่วมทำบุญประมาณ 500 คน โดยส่วนใหญ่เป็นพุทธศาสนิกชนภายในชุมชนและบริเวณใกล้เคียง

ผลการสอบถาม [REDACTED] เจ้าอาวาสวัดบ้านทุ่งน้อย พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (พ.ศ.2549-2551) และการประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนก่อสร้าง (พ.ศ.2559) ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านฝุ่นละออง การชะล้างพังทลายของดิน อยู่ระดับน้อย และผลกระทบด้านความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง อยู่ระดับปานกลาง โดยผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทางได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ต่อการก่อสร้างโครงการ ดังนี้

ประเด็นปัญหา	แนวทางแก้ไข มาตรการป้องกัน และลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
● ไฟฟ้าส่องสว่างไม่เพียงพอ	● มีการติดตั้งไฟส่องสว่างที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งกลางวัน และกลางคืน	● จากการตรวจสอบพบว่าการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างอย่างเพียงพอ ซึ่งไม่พบปัญหาในระยะที่ผ่านมา เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวอยู่บริเวณตอน 11 ซึ่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 24 มกราคม พ.ศ.2567
● อุบัติเหตุได้ทางลอดที่เป็นทางร่วม เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	● มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง และแนวทางเบี่ยง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 100 เมตร ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวัน และกลางคืน	● โครงการฯ ได้มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง อย่างเพียงพอ อย่างไรก็ตามอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากพฤติกรรมความซบถของผู้ใช้ทางหรือการไม่ชินเส้นทางของผู้ใช้ทางเอง

(11) วัดทุ่งน้อยสามัคคี : เป็นวัดราษฎร์ สังกัดคณะสงฆ์ธรรมยุติกนิกาย ตั้งอยู่ที่หมู่ที่ 5 ตำบลทุ่งน้อย อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม ปัจจุบันทางวัดมีการจัดกิจกรรม ปฏิบัติธรรม และบำเพ็ญกุศลเป็นประจำทุกวันพระ มีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญในวันธรรมดาประมาณ 10 คน แต่หากทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญในวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาร่วมงานทำบุญประมาณ 250 คน โดยส่วนใหญ่เป็นพุทธศาสนิกชนภายในชุมชนและบริเวณใกล้เคียง

ผลการสอบถาม [REDACTED] พระเลขานุการวัดทุ่งน้อยสามัคคี พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (พ.ศ.2551-2552) และการประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนก่อสร้าง (พ.ศ.2559) ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน การชะล้างพังทลายของดิน ปัญหาการระบายน้ำ ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม การกองวัสดุบนไหล่ทาง พื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ ต่างระดับ และต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง อยู่ระดับน้อย ส่วนผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน และฝุ่นละออง อยู่ระดับปานกลาง โดยผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทางได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(12) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลทุ่งน้อย : ตั้งอยู่ตำบลทุ่งน้อย อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม เป็นหน่วยงานด้านสาธารณสุขที่ให้การรักษายาบาลเบื้องต้น มีภารกิจในการป้องกัน ส่งเสริม ควบคุมโรค ฟื้นฟูสมรรถภาพของผู้ป่วยให้กับประชาชนในชุมชน โดยมีผู้มาเข้ารับบริการเฉลี่ยประมาณ 30 คนต่อวัน และเปิดทำการ ในวันจันทร์ถึงวันศุกร์ ระหว่างเวลา 08.30 - 16.30 น.

ผลการสอบถาม [REDACTED] เจ้าหน้าที่สาธารณสุขโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลทุ่งน้อย พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และเจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน ปัญหาการระบายน้ำ อยู่ระดับน้อย และผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน และผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ อยู่ระดับปานกลาง ส่วนผลกระทบด้านฝุ่นละออง และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง ป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน อยู่ระดับมาก โดยผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทางได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ต่อการก่อสร้างโครงการ ดังนี้

ประเด็นปัญหา	แนวทางแก้ไข มาตรการป้องกัน และลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
● อุบัติเหตุได้ทางตลอดที่เป็นทางร่วม เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	● มีการติดตั้งป้ายจราจร ไฟฟ้าส่องสว่าง ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน	● ทางโครงการฯ ได้มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง อย่างเพียงพอ อย่างไรก็ตามอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากพฤติกรรมการใช้รถของผู้ใช้ทางหรือการไม่ขึ้นเส้นทางของผู้ใช้ทางเอง

(13) **โรงเรียนบ้านทุ่งน้อย** : ตั้งอยู่ 64/1 ตำบลทุ่งน้อย อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม สังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน กระทรวงศึกษาธิการ จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล-ระดับประถมศึกษาชั้นปีที่ 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 17.30 น. โดยเป็นสถานศึกษาที่รองรับนักเรียนในเขตพื้นที่ของตำบลทุ่งน้อย ตำบลท่าพระยา ตำบลนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม รวมไปถึงนักเรียนในจังหวัดใกล้เคียงเพราะมีความสะดวกในการเดินทาง ในช่วงเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้มาใช้บริการประมาณ 97 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] ครูโรงเรียนบ้านทุ่งน้อย พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่ทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน เพิ่งทราบจากการสัมภาษณ์ครั้งนี้ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านการชะล้างพังทลายของดิน อยู่ระดับปานกลาง ส่วนผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง และป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน อยู่ระดับมาก โดยผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทางได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(14) **วัดโพธิ์เศรษฐีวนาราม (สวนปฏิบัติธรรมโพธิ์เศรษฐี)** : เป็นวัดราษฎร์ สังกัดคณะสงฆ์ฝ่ายมหานิกาย ตั้งอยู่ในตำบลบ่อพลับ อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม วัดโพธิ์เศรษฐีวนาราม เดิมมีชื่อว่า สวนปฏิบัติธรรมโพธิ์เศรษฐี 9 มีนาคม พ.ศ. 2558 จึงได้รับประกาศจากสำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ ตั้งเป็นวัดชื่อว่า “วัดโพธิ์เศรษฐีวนาราม” ปัจจุบันทางวัดมีการจัดกิจกรรม ปฏิบัติธรรม และบำเพ็ญกุศลเป็นประจำทุกวันพระ มีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญในวันธรรมดาประมาณ 10 คน แต่หากทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญในวันสำคัญทางพระพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้าร่วมงานทำบุญประมาณ 100 คน โดยส่วนใหญ่เป็นพุทธศาสนิกชนภายในชุมชนและบริเวณใกล้เคียง

ผลการสอบถาม [REDACTED] คณะกรรมการ วัดโพธิ์เศรษฐีวนาราม (สวนปฏิบัติธรรมโพธิ์เศรษฐี) พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากสื่อ Social Media เช่น Facebook ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง การชะล้างพังทลายของดิน และปัญหาการระบายน้ำ อยู่ระดับน้อย ส่วนผลกระทบด้านผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการกองวัสดุบนไหล่ทาง พื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ ต่างระดับ ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง และป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน อยู่ระดับปานกลาง อยู่ระดับปานกลาง โดยผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทางได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(15) **โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลมาบแค** : เป็นหน่วยงานด้านสาธารณสุขที่ให้การรักษาพยาบาลเบื้องต้น มีภารกิจในการป้องกัน ส่งเสริม ควบคุมโรค ฟื้นฟูสมรรถภาพของผู้ป่วย ให้กับประชาชนในชุมชน โดยมีผู้มาเข้ารับบริการเฉลี่ยประมาณ 40 คนต่อวัน และเปิดทำการใน วันจันทร์ถึงวันศุกร์ ระหว่างเวลา 08.30 - 16.30 น.

ผลการสอบถาม ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลมาบแค พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่ทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน เพิ่งทราบจากการสัมภาษณ์ครั้งนี้ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมี

การประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านการชะล้างพังทลายของดิน อยู่ระดับน้อย และผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน ปัญหาการระบายน้ำ ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง พื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ ต่างระดับ และต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง อยู่ระดับปานกลาง ส่วนผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง อยู่ระดับมาก โดยผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ปัญหาการระบายน้ำ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทางได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ส่วนผลกระทบด้านฝุ่นละอองมีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(16) วัดพะเนียงแตก : ตั้งอยู่ 96 หมู่ 4 ตำบลมาบแค อำเภอมะนัง นครปฐม จังหวัดนครปฐม มีเนื้อที่ 44 ไร่ 40 ตารางวา สร้างขึ้นมาราวประมาณ พ.ศ. 2334 เดิมชื่อ วัดพุทธมงคล ปัจจุบันทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญไหว้พระทุกวัน มีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญในวันธรรมดาประมาณ 100 คน แต่หากทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญในวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้าร่วมงานทำบุญประมาณ 1,500 คน โดยส่วนใหญ่เป็นพุทธศาสนิกชนภายในชุมชนและบริเวณใกล้เคียง

ผลการสอบถาม [REDACTED] พระเลขานุการวัดพะเนียงแตก พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (พ.ศ.2551-2552) สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น และโทรทัศน์ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ปัญหาการระบายน้ำ และผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ อยู่ระดับน้อย และผลกระทบด้านความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง อยู่ระดับปานกลาง ส่วนผลกระทบด้านฝุ่นละออง อยู่ระดับมาก โดยผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ปัญหาการระบายน้ำ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทางได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ส่วนผลกระทบด้านฝุ่นละอองมีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(17) โรงเรียนหลวงพ่อแช่มวัดตาก้องอนุสรณ์ : ตั้งอยู่ 100/3 หมู่ 6 ตำบลบ่อพลับ อำเภอมะนัง นครปฐม จังหวัดนครปฐม นักเรียนส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาในชุมชนบริเวณใกล้เคียงโรงเรียน จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล ถึงระดับประถมศึกษาชั้นปีที่ 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 17.30 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 320 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] ผู้อำนวยการโรงเรียนหลวงพ่อแช่มวัดตาก้องอนุสรณ์ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และสื่อ social Media เช่น เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน และการชะล้างพังทลายของดิน อยู่ระดับน้อย และปัญหาการระบายน้ำ ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง และพื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ

ต่างระดับ อยู่ระดับปานกลาง ส่วนผลกระทบด้านฝุ่นละออง อยู่ระดับมาก โดยผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทางได้รับผลกระทบลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ต่อการก่อสร้างโครงการ ดังนี้

ประเด็นปัญหา	แนวทางแก้ไข มาตรการป้องกัน และลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
● ฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> ● มีการฉีดพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ ● มีการปิดคลุมกระบะบรรทุกดินและอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ● มีการจัดพื้นที่เพื่อใช้สำหรับล้างล้อและตัวรถไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และภายในพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมฉีดล้างพื้นผิวถนนที่ใช้เข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง 	● เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวอยู่บริเวณตอน 12 ซึ่งมีกิจกรรมการเปิดหน้าดิน อย่างไรก็ดี ปัจจุบันกิจกรรมการเปิดหน้าดินได้ดำเนินการแล้วเสร็จ

(18) ศูนย์บริการสาธารณสุขเทศบาลเมืองนครปฐม : เป็นหน่วยงานด้านสาธารณสุขที่ให้การรักษายาบาลเบื้องต้น มีภารกิจในการป้องกัน ส่งเสริม ควบคุมโรค ฟื้นฟูสมรรถภาพของผู้ป่วย กับประชาชนในชุมชน โดยมีผู้มาเข้ารับบริการเฉลี่ยประมาณ 30 คนต่อวัน และเปิดทำการในวันจันทร์ถึงวันศุกร์ ระหว่างเวลา 08.30 - 16.30 น.

ผลการสอบถาม [REDACTED] เจ้าหน้าที่สาธารณสุขศูนย์บริการสาธารณสุขเทศบาลเมืองนครปฐม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านการชะล้างพังทลายของดิน ระดับน้อย และผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน ปัญหาการระบายน้ำ และผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ อยู่ระดับปานกลาง ส่วนผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง ความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม และป้ายเตือนสัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน อยู่ระดับมาก โดยผลกระทบส่วนใหญ่มีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ยกเว้น ผลกระทบด้านฝุ่นละอองที่ได้รับผลกระทบเพิ่มขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ผ่านมา

(19) โรงเรียนบ้านนาสร้าง : ตั้งอยู่ ตำบลนครปฐม อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม นักเรียนส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาในชุมชนบริเวณใกล้เคียงโรงเรียน จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล ถึงระดับประถมศึกษาปีที่ 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 - 17.30 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 94 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] ผู้อำนวยการโรงเรียนบ้านนาสร้าง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง และสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน อยู่ระดับน้อย และผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ปัญหาการระบายน้ำ ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง และพื้นผิวขรุขระ ไม่เรียบ ต่างระดับ อยู่ระดับ

ปานกลาง ส่วนผลกระทบด้านฝุ่นละออง อยู่ระดับมาก โดยผลกระทบดังกล่าวมีลักษณะลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบในระยะที่ผ่านมา ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ต่อการก่อสร้างโครงการ ดังนี้

ประเด็นปัญหา	แนวทางแก้ไข มาตรการป้องกัน และลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> ฝุ่นละอองจากการกิจกรรมการก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> มีการปิดคลุมกระเบาะบรรทุกดินและอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ มีการฉีดพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ มีการจัดพื้นที่เพื่อใช้สำหรับล้างล้อและตัวรถไถบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และภายในพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมฉีดล้างพื้นผิวถนนที่ใช้เข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> จากการพิจารณากิจกรรมการก่อสร้างในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 โดยพื้นที่ดังกล่าวอยู่บริเวณตอน 12 ซึ่งมีกิจกรรมการวางชิ้นส่วนสะพานข้ามคลองเจ็ดยี่บูชา ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง

(20) โรงเรียนบ้านทุ่งพรหม : ตั้งอยู่ 90 หมู่ 2 ตำบลหนองปากโลง อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม นักเรียนส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาในชุมชนบริเวณใกล้เคียงโรงเรียน จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล ถึงระดับประถมศึกษาชั้นปีที่ 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 17.30 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 120 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม ครูโรงเรียนบ้านทุ่งพรหม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากเจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง และสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน การชะล้างพังทลายของดิน ปัญหาการระบายน้ำ และผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ อยู่ระดับน้อย ผลกระทบด้านฝุ่นละอองอยู่ระดับปานกลาง โดยผลกระทบดังกล่าวมีลักษณะลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบในระยะที่ผ่านมา

(21) วัดศรีวิสารวาจา : ตั้งอยู่ 235 หมู่ 3 ตำบลโพรงมะเดื่อ อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม ก่อตั้งเมื่อ พ.ศ. 2513 เป็นวัดราษฎร์ สังกัดคณะสงฆ์ฝ่ายมหานิกาย ปัจจุบันทางวัดมีการจัดกิจกรรมปฏิบัติธรรม และบำเพ็ญกุศลเป็นประจำทุกวันพระ มีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญในวันธรรมดาประมาณ 10 คน แต่หากทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญในวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้ามาร่วมงานทำบุญประมาณ 70 คนต่อวัน โดยส่วนใหญ่เป็นพุทธศาสนิกชนภายในชุมชนและบริเวณใกล้เคียง

ผลการสอบถาม พระเลขานุการวัดศรีวิสารวาจา พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากเจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง และสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง การชะล้างพังทลายของดิน และผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ อยู่ระดับน้อย ส่วนผลกระทบด้านปัญหาการระบายน้ำ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม การกองวัสดุบนไหล่ทาง ป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน อยู่ระดับปานกลาง โดยผลกระทบดังกล่าวมีลักษณะลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบในระยะที่ผ่านมา

(22) **โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา :** ตั้งอยู่ 44/2 หมู่ 3 ตำบลโพรงมะเดื่อ อำเภอเมือง นครปฐม จังหวัดนครปฐม นักเรียนส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาในชุมชนบริเวณใกล้เคียงโรงเรียน จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล ถึงระดับประถมศึกษาชั้นปีที่ 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 17.00 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 152 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] ผู้อำนวยการโรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่ทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน เพิ่งทราบจากการสัมภาษณ์ครั้งนี้ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง การชะล้างพังทลายของดิน ปัญหาการระบายน้ำ อยู่ระดับน้อย ส่วนผลกระทบด้านความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง การกองวัสดุบนไหล่ทาง และป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน อยู่ระดับปานกลาง โดยผลกระทบดังกล่าวมีลักษณะลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบในระยะที่ผ่านมา

(23) **โรงเรียนอนุบาลเทศบาลตำบลรับใหญ่ :** ตั้งอยู่ 8 หมู่ 4 ตำบลรับใหญ่ อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี เป็นสถานศึกษาที่จัดตั้งขึ้นต่อ ยอดขึ้นจากศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลรับใหญ่ โดยนายภู ตรีภูฏอล ว่องกุศลกิจ นายกเทศมนตรีตำบลรับใหญ่ ในปีการศึกษาแรกคือ ปี พ.ศ. 2552 นักเรียนส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาในชุมชนบริเวณใกล้เคียงโรงเรียน จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล ถึงระดับประถมศึกษาชั้นปีที่ 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 17.00 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 613 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] คุณครูฝ่ายอาคารและสถานที่ โรงเรียนอนุบาลเทศบาลตำบลรับใหญ่ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (พ.ศ.2551-2552) และสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน การชะล้างพังทลายของดิน และปัญหาการระบายน้ำ อยู่ระดับน้อย และผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ อยู่ระดับปานกลาง ส่วนผลกระทบด้านฝุ่นละออง อยู่ระดับมาก โดยผลกระทบส่วนใหญ่มีลักษณะลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบในระยะที่ผ่านมา ยกเว้นปัญหาการระบายน้ำมีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(24) **โรงเรียนรับใหญ่ว่องกุศลกิจพิทยาคม :** ตั้งอยู่ หมู่ 4 ตำบลรับใหญ่ อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 4 มิถุนายน พ.ศ. 2519 โดยคุณกมล ว่องกุศลกิจ ได้บริจาคที่ดินพร้อมสร้างอาคารเรียน และอาคารประกอบต่างๆ พร้อมทั้งอุปการะโรงเรียนตั้งแต่ก่อตั้ง จนถึงปัจจุบัน เป็นโรงเรียนระดับมัธยมศึกษาขนาดใหญ่ ประจำตำบลรับใหญ่ สังกัดสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษาราชบุรี นักเรียนส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาในชุมชนบริเวณใกล้เคียงโรงเรียน จัดการเรียนการสอนในมัธยมศึกษาปีที่ 1 - 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 18.00 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 1,023 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] รักษาการแทนผู้อำนวยการโรงเรียนรับใหญ่ว่องกุศลกิจพิทยาคม พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจาก

ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (พ.ศ.2549-2551) ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน และการชะล้างพังทลายของดิน อยู่ระดับน้อย และผลกระทบด้านปัญหาการระบายน้ำ และผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค-สาธารณูปการ อยู่ระดับปานกลาง ผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง และพื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ ต่างระดับ อยู่ระดับมาก โดยผลกระทบส่วนใหญ่มีลักษณะลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบในระยะที่ผ่านมา ยกเว้น ปัญหาการระบายน้ำมีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(25) โรงเรียนวันมหาราชพาณิชย์เขาวัง : หมู่ 4 ตำบลรับใหญ่ อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี นักเรียนส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาในชุมชนบริเวณใกล้เคียงโรงเรียน จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล ถึงระดับประถมศึกษาชั้นปีที่ 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 19.00 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 145 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] ผู้อำนวยการโรงเรียนวันมหาราชพาณิชย์เขาวัง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน การชะล้างพังทลายของดิน อยู่ระดับน้อย และผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ปัญหาการระบายน้ำ และผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ อยู่ระดับปานกลาง ส่วนผลกระทบด้านฝุ่นละออง และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง และพื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ ต่างระดับ อยู่ระดับมาก โดยผลกระทบส่วนใหญ่มีลักษณะลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบในระยะที่ผ่านมา ยกเว้น ปัญหาการระบายน้ำมีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(26) วัดเขาสะพายแรง : เป็นวัดราษฎร์ สังกัดคณะสงฆ์มหานิกาย ตั้งอยู่ 88 หมู่ 2 ตำบลสนามแย อำเภอดำรงวิทยะปาล จังหวัดกาญจนบุรี ตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2483 ตั้งอยู่บริเวณเชิงเขาสุกโกโธ หรืออีกชื่อเรียกว่า “เขาน้อยกลางดง” ในสมัยต้นกรุงรัตนโกสินทร์ เกิดศึกสงครามเก่าทักกับพม่า นายกองที่คุมกองทัพพม่าถูกทหารไทยฟันร่างขาดสะพยานแล้ง ที่บริเวณเชิงเขาสุกนี้ ชาวบ้านจึงเรียกชื่อเป็นอนุสรณ์ว่า “เขาพม่าขาดสะพายแล้ง” ซึ่งต่อมาเพี้ยนเสียงเป็น “เขาสะพายแรง” ปัจจุบันทางวัดมีการจัดกิจกรรม ปฏิบัติธรรม และบำเพ็ญกุศลเป็นประจำทุกวันพระ มีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญในวันธรรมดาประมาณ 10 คน แต่หากทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญในวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้าร่วมงานทำบุญประมาณ 100 คน โดยส่วนใหญ่เป็นพุทธศาสนิกชนภายในชุมชนและบริเวณใกล้เคียง

ผลการสอบถาม [REDACTED] เจ้าอาวาสวัดเขาสะพายแรง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์ และเจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านสื่อ Social Media เช่น Facebook

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง อยู่ระดับน้อย ส่วนผลกระทบด้านการชะล้างพังทลายของดิน และ

ปัญหาการระบายน้ำ อยู่ระดับปานกลาง โดยผลกระทบส่วนใหญ่มีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(27) โรงเรียนวัดเขาสะพายแรง : หมู่ 2 ตำบลสนามแย อำเภอดำรงวิทยะ จ.สงขลา
กาญจนบุรีนักเรียนส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาในชุมชนบริเวณใกล้เคียงโรงเรียน จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล ถึงระดับประถมศึกษา ชั้นปีที่ 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 17.00 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 200 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] ผู้อำนวยการโรงเรียนวัดเขาสะพายแรง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง การชะล้างพังทลายของดิน ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง อยู่ระดับน้อย ส่วนผลกระทบด้านปัญหาการระบายน้ำ อยู่ระดับปานกลาง โดยผลกระทบดังกล่าวมีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

(28) วัดสำนักคร้อ : ตั้งอยู่ หมู่ 2 ตำบลตะคร้อ อำเภอดำรงวิทยะ จ.สงขลา
กาญจนบุรี เป็นวัดราษฎร์ สังกัดคณะสงฆ์ฝ่ายมหานิกาย สร้างขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2477 โดยมีพระอธิการอูย ปุณณสุวณโณ ก่อนสร้างวัดมีประชาชนมาอาศัย โดยประกอบอาชีพอยู่ในหมู่บ้านเป็นจำนวนมาก จึงปรึกษากันถึงเรื่องไม่มีวัดสำหรับทำบุญและประกอบพิธีทางศาสนา จึงตกลงสร้างวัดขึ้นโดยมีนายสุ่ม เปสเส เป็นผู้บริจาคที่ดิน ได้รับพระราชทานวิสุงคามสีมาเมื่อ พ.ศ. 2515 ปัจจุบันทางวัดมีการจัดกิจกรรม ปฏิบัติธรรม และบำเพ็ญกุศลเป็นประจำทุกวันพระ มีพุทธศาสนิกชนเข้ามาทำบุญในวันธรรมดาประมาณ 10 คน แต่หากทางวัดมีการจัดกิจกรรมทำบุญในวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะมีพุทธศาสนิกชนเข้าร่วมงานทำบุญประมาณ 200 คน โดยส่วนใหญ่เป็นพุทธศาสนิกชนภายในชุมชนและบริเวณใกล้เคียง

ผลการสอบถาม [REDACTED] เจ้าอาวาสวัดสำนักคร้อ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง อยู่ระดับน้อย ผลกระทบด้านการชะล้างพังทลายของดิน ปัญหาการระบายน้ำ ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง การกองวัสดุบนไหล่ทาง และป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน อยู่ระดับปานกลาง โดยผลกระทบดังกล่าวมีลักษณะลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบในระยะที่ผ่านมา

(29) โรงเรียนวัดสำนักคร้อ : ตั้งอยู่ หมู่ 2 ตำบลตะคร้อ อำเภอดำรงวิทยะ จ.สงขลา
กาญจนบุรี ก่อตั้งเมื่อวันที่ 6 กันยายน พ.ศ.2480 นักเรียนส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาในชุมชนบริเวณใกล้เคียงโรงเรียน จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล ถึงระดับประถมศึกษาชั้นปีที่ 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 – 17.00 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 400 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] ผู้อำนวยการโรงเรียนวัดสำนักคร้อ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมี

การประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อกองวัสดุบนไหล่ทาง ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง และป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน อยู่ระดับน้อย ส่วนผลกระทบด้านการชะล้างพังทลายของดิน อยู่ระดับปานกลาง โดยผลกระทบดังกล่าวมีลักษณะลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบในระยะที่ผ่านมา

(30) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านกร่างทอง : ตั้งอยู่ตำบลทุ่งทอง อำเภอท่าม่วง จังหวัดกาญจนบุรี เป็นหน่วยงานด้านสาธารณสุขที่ให้การรักษายาบาลเบื้องต้น มีภารกิจในการป้องกัน ส่งเสริม ควบคุมโรค ฟื้นฟูสมรรถภาพของผู้ป่วย ให้กับประชาชนในชุมชน โดยมีผู้มาเข้ารับบริการเฉลี่ยประมาณ 40 คนต่อวัน และเปิดทำการ วันจันทร์ถึงวันศุกร์ ระหว่างเวลา 08.30 - 16.30 น.

ผลการสอบถาม [REDACTED] ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านกร่างทอง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงศึกษาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (พ.ศ.2549-2551) และสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน อยู่ระดับน้อย ส่วนผลกระทบด้านฝุ่นละออง และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางจราจรบนเส้นทางเดิม ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง อยู่ระดับปานกลาง โดยผลกระทบดังกล่าวมีลักษณะลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบในระยะที่ผ่านมา

(31) โรงเรียนบ้านห้วยตลุง : หมู่ 4 ถนนกาญจนบุรี-อุทุมพร ตำบลหนองขาว อำเภอท่าม่วง จังหวัดกาญจนบุรี นักเรียนส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาในชุมชนบริเวณใกล้เคียงโรงเรียน จัดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล ถึงระดับประถมศึกษาชั้นปีที่ 6 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่เวลา 06.30 - 17.00 น. หากเป็นวันเปิดทำการเรียนการสอนจะมีผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่รวมประมาณ 160 คนต่อวัน

ผลการสอบถาม [REDACTED] ครูโรงเรียนบ้านห้วยตลุง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน โดยรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, YouTube เป็นต้น ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบผ่านศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง ปัญหาการระบายน้ำ ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และความไม่สะดวกในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการก่อสร้างกีดขวางจราจรบนเส้นทางเดิม ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง พื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ ต่างระดับ ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง และป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน อยู่ระดับน้อย ผลกระทบด้านการชะล้างพังทลายของดิน อยู่ระดับปานกลาง โดยผลกระทบส่วนใหญ่มีลักษณะลดลงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบในระยะที่ผ่านมา ยกเว้น ปัญหาการระบายน้ำมีลักษณะเช่นเดียวกับผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา

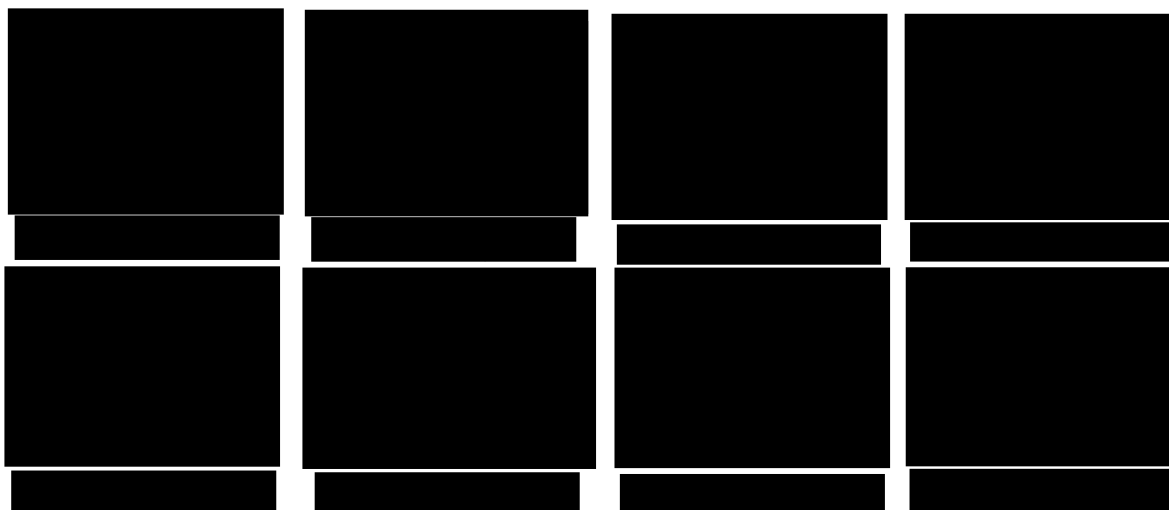
3.3.3) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทางโครงการ

การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็นต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทางโครงการ ดำเนินการระหว่างวันที่ 7 - 26 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2567 โดยได้รับความร่วมมือจากครัวเรือนตัวอย่างในแนวเส้นทาง (Main line) เป็นอย่างดี และทำการรวบรวมข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนตัวอย่างตามแผนงานที่กำหนดรวมจำนวนทั้งสิ้น 458 ตัวอย่าง สามารถสรุปผลการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลที่สำคัญ ดังนี้

(1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่างที่อยู่อาศัยในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทางที่สามารถรวบรวมข้อมูลได้นั้น เป็นเพศชาย ร้อยละ 57.21 และเป็นเพศหญิง ร้อยละ 42.79 ผู้ให้สัมภาษณ์มีอายุระหว่าง 50-59 ปี ร้อยละ 33.41 รองลงมา คือ มีอายุอยู่ในระหว่าง 40-49 ปี ร้อยละ 24.02 มีอายุระหว่าง 30-39 ปี ร้อยละ 24.02 มีอายุอยู่ระหว่างช่วง 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 16.16 และมีอายุต่ำกว่า 30 ปี ร้อยละ 2.40 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่มีสถานภาพเป็นเจ้าของบ้านของครัวเรือน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 77.07 เป็นผู้อาศัย ร้อยละ 17.03 เป็นคู่สมรส ร้อยละ 5.03 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 0.87 ทั้งนี้ พบว่าผู้ให้ข้อมูลมีสถานภาพสมรสแล้ว ร้อยละ 51.74 สถานภาพโสด ร้อยละ 46.72 ส่วนสถานภาพสมรสอื่นๆ พบเจอเพียงส่วนน้อยเท่านั้น

ระดับการศึกษาของผู้ให้สัมภาษณ์ พบว่า ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่างที่ให้ข้อมูล ร้อยละ 48.91 สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรืออาชีวศึกษา รองลงมา คือ สำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรี ร้อยละ 20.52 สำเร็จการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 13.10 ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง/อนุปริญญา ร้อยละ 12.01 สำเร็จการศึกษาในระดับประถมศึกษา ร้อยละ 4.80 และสูงกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 0.66 ตามลำดับ ครัวเรือนตัวอย่างกลุ่มนี้ส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ คิดเป็นร้อยละ 99.56 และนับถือศาสนาคริสต์ ร้อยละ 0.22 ครัวเรือนตัวอย่างเกือบทั้งหมด ถือเป็นครัวเรือนท้องถิ่นในพื้นที่ เพราะอยู่อาศัยในพื้นที่มาตั้งแต่เกิด คิดเป็นร้อยละ 85.81 ส่วนที่เป็นครัวเรือนอพยพย้ายถิ่นฐานมาจากที่อื่น อยู่ในสัดส่วนร้อยละ 14.19 โดยเป็นผู้ที่ย้ายมาจากต่างจังหวัด ต่างอำเภอ หรือต่างตำบล เป็นหลัก โดยมีระยะเวลาในการย้ายมาอยู่ในพื้นที่แล้วเฉลี่ยประมาณ 5 ปี และมีสาเหตุในการย้ายถิ่นฐาน เนื่องจากย้ายครอบครัวมาอยู่ที่ในพื้นที่ การเข้ามาทำงานในพื้นที่ แต่งงานกับคนในพื้นที่ และย้ายตามพ่อแม่ผู้ปกครอง รายละเอียดตัวอย่างผู้ให้ข้อมูลดังภาพที่ 5.2.8-1



ภาพที่ 5.2.8-1 ตัวอย่างการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากเขตทางแนวเส้นทาง

(2) สภาพเศรษฐกิจและสังคมครัวเรือน

จำนวนสมาชิกของครัวเรือน ครัวเรือนตัวอย่างที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทาง มีจำนวนสมาชิกในครัวเรือนเฉลี่ย 3.04 คนต่อครัวเรือน จำแนกเป็นเพศชาย ร้อยละ 52.44 และเป็นเพศหญิง ร้อยละ 47.56 ซึ่งหากพิจารณาจากการทำงาน พบว่า สมาชิกภายในครัวเรือนที่ทำงานมีรายได้คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 75.75 และเป็นผู้พึ่งพิงหรือไม่มีรายได้ ร้อยละ 24.25 ของสมาชิกในแต่ละครัวเรือน

การประกอบอาชีพ ผู้ให้สัมภาษณ์คิดเห็นว่า ครัวเรือนของตนประกอบอาชีพค้าขายหรือธุรกิจส่วนตัวเป็นอาชีพหลัก ร้อยละ 49.56 รองลงมา ประกอบอาชีพเกษตรกรรม ร้อยละ 29.26 อาชีพรับจ้าง ร้อยละ 8.52 อาชีพอื่นๆ ร้อยละ 4.15 ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน หรือโรงงาน ร้อยละ 3.93 อาชีพราชการ หรือพนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 3.28 ตามลำดับ ส่วนอาชีพอื่นพบเจอเพียงเล็กน้อยเท่านั้น โดยครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 25.11 มักพบเจอปัญหาในการประกอบอาชีพ ประกอบด้วย ต้นทุนการผลิตมีราคาแพง คิดเป็นร้อยละ 46.09 ของครัวเรือนที่มีปัญหาในการประกอบอาชีพ รองลงมา ปัญหาเงินทุนไม่เพียงพอต่อการประกอบอาชีพ ร้อยละ 41.74 ปัญหาหนี้ท่วม ร้อยละ 9.57 และปัญหาอื่นๆ ร้อยละ 2.61 ทั้งนี้ครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 81.22 ไม่ได้ประกอบอาชีพเสริม เพื่อเพิ่มรายได้ให้กับครัวเรือนของตน โดยมีครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 18.76 เท่านั้น ที่ประกอบอาชีพเสริม ด้วยการประกอบอาชีพค้าขาย และการรับจ้าง เป็นต้น

รายได้และรายจ่ายครัวเรือน ครัวเรือนตัวอย่างกลุ่มนี้มีระดับของรายได้มากกว่าระดับของรายจ่าย เนื่องจากการรวบรวมข้อมูล พบว่า ครัวเรือนมีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 30,001-40,000 บาท มากที่สุด ร้อยละ 24.02 รองลงมา มีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 20,001-30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 22.93 และมีรายได้ระหว่าง 10,001-20,000 บาท ร้อยละ 16.59 ถือเป็นระดับรายได้หลักของครัวเรือนกลุ่มนี้ ส่วนระดับรายจ่ายของแต่ละครัวเรือน พบว่า มีรายจ่ายต่อเดือนระหว่าง 10,001-20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 44.54 มีรายจ่ายต่อเดือนระหว่าง 20,001-30,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 14.19 และมีรายจ่ายต่อเดือนระหว่าง 30,001-40,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 7.42 ซึ่งถือเป็นระดับรายจ่ายหลักของครัวเรือนกลุ่มนี้ โดยผู้แทนครัวเรือนตัวอย่าง สัดส่วนร้อยละ 94.32 คิดเห็นว่ารายได้ของตนนั้นมีลักษณะเป็นรายได้ที่ไม่แน่นอน ส่วนที่คิดเห็นว่าเป็นรายได้ที่แน่นอนนั้น มีเพียงร้อยละ 5.68 อย่างไรก็ตาม ครัวเรือนตัวอย่างมีรายได้เพียงพอต่อรายจ่าย และมีเหลือเก็บ คิดเป็นร้อยละ 81.44 รองลงมา มีรายได้เพียงพอ แต่ไม่มีเหลือเก็บ ร้อยละ 17.47 และที่คิดเห็นว่าครัวเรือนของตนมีรายได้ไม่เพียงพอกับรายจ่าย ร้อยละ 1.09 ดังนั้น จึงทำให้ครัวเรือนตัวอย่าง สัดส่วนร้อยละ 17.47 ที่ยังมีภาวะหนี้สิน และต้องอาศัยการกู้หนี้ยืมสินจากแหล่งเงินทุนอื่น เพื่อนำมาใช้จ่ายภายในครัวเรือนหรือการประกอบกิจการ โดยครัวเรือนที่มีหนี้สินส่วนมากจะทำการกู้ยืมเงินจากธนาคารพาณิชย์ สหกรณ์ ญาติหรือเพื่อน เป็นหลัก

การออมของครัวเรือน พบว่า ครัวเรือนตัวอย่างที่มีการออมเงิน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 87.12 ของครัวเรือนทั้งหมด ด้วยมีวิธีการออมเงิน โดยการนำเงินไปฝากธนาคารเป็นหลัก ร้อยละ 88.72 ของครัวเรือนที่มีการออมเงิน ส่วนที่เหลือเป็นการออม โดยการนำเงินไปซื้อพันธบัตรรัฐบาล ร้อยละ 7.52 ซื้อเครื่องประดับ ร้อยละ 2.76 และทำซื้อประกันชีวิต ฝากสหกรณ์ ฝากกองทุนหมู่บ้าน ในสัดส่วนที่เท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 0.25 ตามลำดับ ซึ่งวิธีการออมต่างๆ เหล่านี้มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการออม เพื่อเก็บไว้ใช้ในอนาคตยามจำเป็น ใช้สำหรับลงทุนทำธุรกิจส่วนตัว และไว้ใช้จ่ายเพื่อการศึกษาของบุตรหลาน เป็นต้น

(3) ข้อมูลสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานชุมชน

ครัวเรือนตัวอย่างที่พักอาศัยอยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทางโครงการ ส่วนใหญ่คิดเห็นว่า การบริการโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของชุมชน ได้แก่ การคมนาคม ไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ ฯลฯ โดยภาพรวมแล้วครัวเรือนตัวอย่างในพื้นที่ศึกษาได้รับการบริการอย่างทั่วถึงอยู่ในเกณฑ์ระดับดี แต่ยังคงประสบปัญหาการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ มีรายละเอียด ดังนี้

ถนน : ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 62.88 คิดเห็นว่า โครงข่ายคมนาคมสามารถใช้สัญจรอยู่ในระดับดี ส่วนที่เหลือคิดเห็นว่า การสัญจรอยู่ในระดับพอใช้ และอยู่ในระดับไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 32.53 และร้อยละ 4.59 ตามลำดับ เนื่องจากยังประสบปัญหาสภาพถนนชำรุด เป็นหลุม เป็นบ่อ มีสิ่งก่อสร้างขวางการจราจร เช่น

สิ่งก่อสร้างที่ยังสร้างไม่เสร็จหรือไม่ได้รื้อ/ถอนทิ้ง เป็นต้น รวมทั้งสภาพช่องการจราจรแคบในบางช่วงเส้นทาง ทำให้รถสวนทางกันลำบาก และจุดกลับรถ มีระยะห่างกันค่อนข้างมาก

ไฟฟ้า : ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 62.01 คิดเห็นว่า ระบบบริการไฟฟ้าอยู่ในระดับดี มีเพียงส่วนน้อยที่คิดเห็นว่า ระบบบริการไฟฟ้าอยู่ในระดับไม่ดี และระดับพอใช้ คิดเป็นร้อยละ 25.11 และ ร้อยละ 12.88 ตามลำดับ เนื่องจากประสบปัญหาเกี่ยวกับริมทางหลวงบางช่วงมีไฟฟ้าส่องสว่างไม่เพียงพอ ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุร้าย ไฟฟ้าตกหรือไฟฟ้าดับบ่อย โดยเฉพาะในช่วงที่มีฝนตก

น้ำประปา : ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 53.71 คิดเห็นว่า การบริการน้ำประปาในพื้นที่อยู่ในระดับดี รองลงมา คิดเห็นว่าระบบน้ำประปาในระดับปานกลางหรือพอใช้ และอยู่ในระดับไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 25.76 และ ร้อยละ 20.52 ตามลำดับ เนื่องจากเกิดปัญหาน้ำประปามีกลิ่นคาว น้ำไม่ค่อยไหล เกิดการหยุดไหลของน้ำประปาหมู่บ้าน

โทรศัพท์ : ครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 78.60 คิดเห็นว่า การให้บริการโทรศัพท์อยู่ในระดับดี รองลงมา คิดเห็นว่า การให้บริการโทรศัพท์อยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ และไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 20.74 และ ร้อยละ 0.66 ตามลำดับ เนื่องจากยังประสบปัญหาจากสัญญาณโทรศัพท์ครอบคลุมไม่ทั่วถึงในบางพื้นที่

การจัดการเก็บขยะ : ครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 57.20 ใช้บริการเก็บขยะมูลฝอยของเทศบาล หรือ อบต. ซึ่งการจัดการเก็บขยะอยู่ในระดับดี ส่วนน้อยเท่านั้นที่คิดเห็นว่า การบริการเก็บขยะอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้ และระดับไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 39.96 และ ร้อยละ 2.84 ตามลำดับ เนื่องจากยังเกิดปัญหาความถี่ในการเก็บขยะไม่เหมาะสม เว้นช่วงระยะเวลาเก็บนานไป และถังขยะมีไม่เพียงพอกับความต้องการ ทำให้ขยะล้นถังและส่งกลิ่นเหม็น

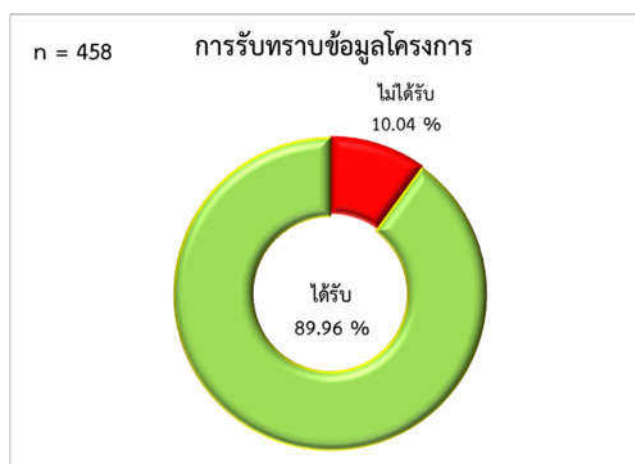
การรักษาพยาบาลและสถานการศึกษา : สถานพยาบาลที่ครัวเรือนตัวอย่างในพื้นที่เข้ารับบริการหรือรับการรักษาเมื่อเกิดการเจ็บป่วย ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าอยู่ในระดับดี คิดเป็นร้อยละ 68.56 ส่วนที่คิดเห็นว่า การบริการยังอยู่ในระดับพอใช้ และระดับไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 30.35 และ ร้อยละ 1.09 ตามลำดับ เนื่องจากยังเกิดปัญหาการบริการล่าช้า หรือใช้เวลารอรับบริการค่อนข้างนาน อาจเนื่องจากบุคลากรของโรงพยาบาลที่ไม่เพียงพอ สำหรับระบบบริการทางสังคมด้านการศึกษา พบว่า ครัวเรือนตัวอย่าง คิดเห็นว่าอยู่ในระดับดี ร้อยละ 71.62 ระดับพอใช้ ร้อยละ 27.73 และระดับไม่ดี ร้อยละ 0.66 เนื่องจากสถานศึกษาห่างไกลจากชุมชนต้องใช้เวลาในการเดินทาง ส่วนการบริการด้านสาธารณสุข สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ครัวเรือนตัวอย่างยังไม่รับบริการด้านสาธารณสุข ร้อยละ 50.44 ส่วนที่ได้รับบริการ คิดเห็นว่าอยู่ในระดับไม่ดี ร้อยละ 23.58 ระดับพอใช้ ร้อยละ 17.90 และระดับดี ร้อยละ 7.64 ตามลำดับ เนื่องจากยังพบเจอสวนสาธารณะมีสภาพเก่า เสื่อมโทรม สกปรก หรือไม่สะอาด เป็นต้น

การจัดการสภาพสิ่งแวดล้อมทั่วไปของชุมชน : ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชนของครัวเรือนกลุ่มนี้ โดยภาพรวมครัวเรือนตัวอย่างคิดเห็นว่าปัญหาด้านฝุ่นละออง เป็นปัญหาที่สำคัญที่สุดของชุมชน เพราะครัวเรือนตัวอย่าง สัดส่วนร้อยละ 39.74 คิดเห็นว่าปัญหาด้านฝุ่นละออง มีผลกระทบระดับมากต่อครอบครัวของตน ส่วนที่พบเจอปัญหาอยู่ในระดับปานกลางเป็นหลัก ได้แก่ ปัญหาทัศนียภาพไม่สวยงาม ร้อยละ 84.06 ปัญหาน้ำท่วม สัดส่วนร้อยละ 39.52 ปัญหาเสียงดัง คิดเป็นร้อยละ 37.99 ปัญหาเขม่าควัน ร้อยละ 37.12 ปัญหาน้ำเสีย น้ำเน่า ร้อยละ 36.68 และปัญหาขยะมูลฝอย ร้อยละ 33.19 ตามลำดับ

ครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 56.99 คิดเห็นว่าชุมชนที่ครัวเรือนตัวอย่างพักอาศัยอยู่มีสภาพแวดล้อมและความปลอดภัยของชุมชนอยู่ในระดับปานกลาง รองลงมา คือ มีความปลอดภัยน้อย ร้อยละ 24.02 มีความปลอดภัยมาก ร้อยละ 11.57 ไม่มีปัญหา ร้อยละ 7.21 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 0.22 โดยผู้แทนครัวเรือนตัวอย่าง ยังพบเจอปัญหาหลักๆ เป็นปัญหาสังคมที่พบเจอบ่อยครั้ง คิดเป็นร้อยละ 46.94 รองลงมาคือ ปัญหายาเสพติด ร้อยละ 20.96 และปัญหาอาชญากรรม ร้อยละ 12.01 ส่วนปัญหาอื่นพบเจอเพียงส่วนน้อยเท่านั้น

(4) การรับรู้ข่าวสารข้อมูลโครงการ

การรับรู้รับทราบข้อมูลกิจกรรมการก่อสร้างโครงการของครัวเรือนตัวอย่างที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากเขตทาง พบว่า ครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 89.96 รับทราบข้อมูลการดำเนินการก่อสร้างโครงการมาแล้ว ซึ่งมีแหล่งข่าวสารที่ทำให้ทราบข้อมูลมาจากป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ มากที่สุด ร้อยละ 58.01 ของครัวเรือนที่ทราบข้อมูลมาแล้ว รองลงมา ทราบจากสื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, Youtube เป็นต้น ร้อยละ 47.82 ทราบจากเจ้าหน้าที่โครงการ ผู้รับเหมาก่อสร้าง ร้อยละ 23.54 ทราบจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนการก่อสร้าง (พ.ศ.2559) ร้อยละ 23.30 ทราบจากโทรทัศน์ ร้อยละ 11.65 ทราบจากการเข้าประชุมขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ร้อยละ 4.37 ทราบจากการเข้าประชุมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (พ.ศ.2549-2551) ร้อยละ 2.18 และทราบจากวิทยุ หนังสือพิมพ์ ในสัดส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 0.24 ของครัวเรือนที่ทราบข้อมูลมาแล้ว โดยมีครัวเรือนที่ยังไม่ทราบรายละเอียดเกี่ยวกับการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และเพิ่งรับทราบจากการสอบถามในครั้งนี้ คิดเป็นร้อยละ 10.04 รายละเอียดดังรูปที่ 5.2.8-6 และตารางที่ 5.2.8-9



รูปที่ 5.2.8-6 การรับรู้ข่าวสารข้อมูลโครงการของครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตร จากแนวเส้นทาง

ตารางที่ 5.2.8-9		
การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากเขตทาง		
รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
1. ท่านทราบข่าวสารเกี่ยวกับโครงการหรือไม่		
- ได้รับ	412	89.96
- ไม่ได้รับ	46	10.04
รวม	458	100.00
กรณีทราบ ทราบจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (เฉพาะครัวเรือนที่รับรู้ข้อมูลแล้ว)		
- ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ	239	58.01
- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (พ.ศ.2549-2551)	9	2.18
- การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	18	4.37
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นในช่วงก่อนการก่อสร้าง (พ.ศ.2559)	96	23.30
- เจ้าหน้าที่โครงการ/ผู้รับเหมาก่อสร้าง	97	23.54
- สื่อ Social Media เช่น Facebook, Line, Youtube เป็นต้น	197	47.82
- โทรทัศน์	48	11.65
- วิทยุ	1	0.24
- สื่อหนังสือพิมพ์	1	0.24
- อื่นๆ	0	0.00

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

ในส่วนของช่องทางการประชาสัมพันธ์ และการรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ พบว่า ครั้วเรือด้อย่าง ร้อยละ 69.87 เสนอให้ทางโครงการควรมีศูนย์ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และควรมีการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อ Social Media เช่น Facebook ร้อยละ 27.29 ตามลำดับ ครั้วเรือด้อย่าง ร้อยละ 2.84 เคยร้องเรียนโดยการร้องเรียนโดยตรงต่อโครงการ และร้องเรียนผ่านหน่วยงานต่างๆ ซึ่งปัจจุบันปัญหาดังกล่าวยังไม่ได้รับการแก้ไข ร้อยละ 61.54 ของครั้วเรือด้อย่างที่มีการร้องเรียน นำมาซึ่งความไม่พอใจต่อการแก้ไขปัญหาของโครงการ ร้อยละ 46.15 ของครั้วเรือด้อย่างที่มีการร้องเรียน

สภาพปัญหาและผลกระทบที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างของกลุ่มครั้วเรือด้อย่างที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทาง (Main line) พบว่า ครั้วเรือด้อย่างส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง โดยมีส่วนน้อยเท่านั้นที่ไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ โดยพบประเด็นที่สำคัญที่กลุ่มครั้วเรือด้อย่าง พบเจอผลกระทบมากที่สุด คือ ปัญหาฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง มีผลกระทบ ร้อยละ 95.20 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 49.56 รองลงมา คือ ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค สาธารณูปการ มีผลกระทบ ร้อยละ 83.62 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 55.90 การกีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง มีผลกระทบ ร้อยละ 82.75 มีผลกระทบระดับปานกลาง ร้อยละ 63.79 ปัญหาการระบายน้ำ น้ำท่วม มีผลกระทบ ร้อยละ 79.48 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 39.08 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม มีผลกระทบ ร้อยละ 79.04 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 44.32 ทำให้ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง มีผลกระทบ ร้อยละ 79.04 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 39.96 ปัญหาเสียงดังรบกวนการก่อสร้าง มีผลกระทบ ร้อยละ 71.62 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 58.73 การชะล้างพังทลายของดินหรือดินทรุด มีผลกระทบ ร้อยละ 70.96 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 53.49 พื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบต่างระดับ มีผลกระทบ ร้อยละ 68.56 มีผลกระทบระดับน้อย ร้อยละ 40.17 เป็นต้น รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.8-10

ตารางที่ 5.2.8-10					
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของกลุ่มครั้วเรือด้อย่างที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทาง					
ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับ
	มาก	ปานกลาง	น้อย	รวม	
1. เสียงดังรบกวนการก่อสร้าง	4 (0.87)	55 (12.01)	269 (58.73)	328 (71.61)	130 (28.38)
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	4 (0.87)	32 (6.99)	233 (50.87)	269 (58.73)	189 (41.27)
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	36 (7.86)	173 (37.77)	227 (49.56)	436 (95.19)	22 (4.81)
4. การชะล้างพังทลายของดิน/ดินทรุด	1 (0.22)	79 (17.25)	245 (53.49)	325 (70.96)	133 (29.04)
5. ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วม	25 (5.46)	160 (34.93)	179 (39.08)	364 (79.47)	94 (20.52)
6. ผลกระทบจากการโยกย้ายสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ	8 (1.75)	119 (25.98)	256 (55.90)	383 (83.63)	75 (16.38)
7. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนี้					
7.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	19 (4.15)	140 (30.57)	203 (44.32)	362 (79.04)	96 (20.96)
7.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	11 (2.40)	96 (20.96)	218 (47.60)	271 (70.96)	133 (29.04)
7.3 การกองวัสดุบนไหล่ทาง	11 (2.40)	114 (24.89)	174 (37.99)	299 (65.28)	159 (34.72)
7.4 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	23 (5.02)	107 (23.36)	184 (40.17)	314 (68.55)	144 (31.44)
7.5 ต้องใช้เส้นทางอื่นเพื่อเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้เพิ่มระยะทางในการเดินทาง	24 (5.24)	155 (33.84)	183 (39.96)	362 (79.04)	96 (20.96)

ตารางที่ 5.2.8-10					
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตร จากแนวเส้นทาง (ต่อ)					
ประเด็น	ได้รับ				ไม่ได้รับ
	มาก	ปานกลาง	น้อย	รวม	
7.6 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน	16 (3.49)	152 (33.19)	138 (30.13)	256 (76.81)	152 (33.19)
8. การประกอบอาชีพของคนในชุมชน					
8.1 ด้านบวก					
8.1.1 มีลูกค้ามากขึ้น	0 (0.00)	105 (22.93)	146 (31.88)	251 (54.80)	207 (45.20)
8.1.2 การเดินทางเพื่อการประกอบอาชีพสะดวกมากขึ้น	0 (0.00)	101 (22.05)	158 (34.50)	259 (56.55)	199 (43.45)
8.2 ด้านลบ					
8.2.1 กีดขวางการเดินทาง เป็นอุปสรรคในการเดินทาง	4 (0.87)	293 (63.97)	82 (17.90)	379 (82.74)	79 (17.26)
8.2.2 ค่าขายได้น้อยลง รายได้ลดลง	2 (0.44)	203 (44.32)	66 (14.41)	271 (59.17)	187 (40.83)
9. เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น					
9.1 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นดีขึ้น	13 (2.84)	192 (41.92)	49 (10.70)	254 (55.46)	204 (44.54)
9.2 เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่นแย่ลง	14 (3.06)	185 (40.39)	99 (21.62)	298 (65.07)	160 (34.93)
10. บริเวณชุมชนมีขยะมากขึ้น	107 (23.26)	63 (13.76)	168 (36.68)	243 (73.80)	120 (26.20)
11. ทำลายทัศนียภาพและสุนทรียภาพ	112 (24.45)	32 (6.99)	167 (36.46)	311 (67.90)	147 (32.10)
12. สูญเสียความเป็นส่วนตัวจากการก่อสร้าง/คนงาน					
12.1 คนงานก่อสร้างก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ เช่น การตีมี สุม่า ส่งเสียงดัง	12 (2.62)	20 (4.37)	217 (47.38)	249 (54.37)	209 (45.63)
12.2 คนงานก่อสร้างก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในพื้นที่	1 (0.22)	11 (2.40)	240 (52.40)	252 (55.02)	206 (44.98)
12.3 ความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินลดลง เช่น เกิด อาชญากรรม การลักขโมยมากขึ้น	0 (0.00)	8 (1.75)	244 (53.28)	252 (55.02)	206 (44.98)

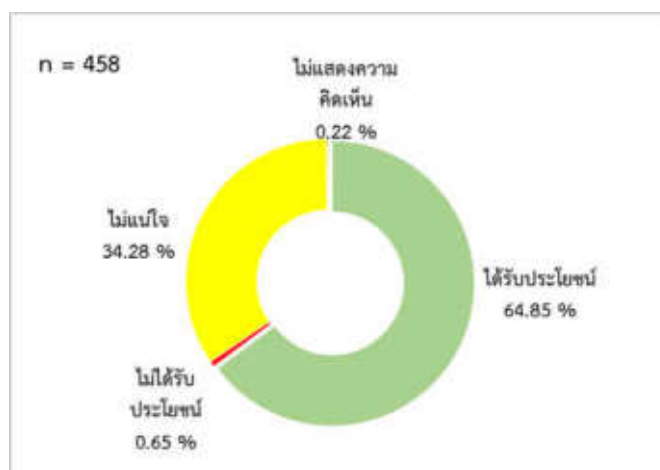
ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

สภาพปัญหาและผลกระทบที่ท่านได้รับในระยะก่อสร้างของโครงการในปัจจุบัน เมื่อเปรียบเทียบกับระยะก่อสร้าง 3 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2564-2566) ที่ได้รับจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการของกลุ่มครัวเรือน ที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทาง (Main line) พบว่า ผู้แทนครัวเรือนตัวอย่าง พบเจอปัญหาฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง มีผลกระทบเพิ่มขึ้น ร้อยละ 38.43 รองลงมา คือ ป้ายเตือน สัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจน มีผลกระทบเท่าเดิม ร้อยละ 54.80 ปัญหาการระบายน้ำ น้ำท่วม มีผลกระทบเท่าเดิม ร้อยละ 37.55 เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง มีผลกระทบลดลง ร้อยละ 50.22 สั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้าง ส่งผลกระทบท่อครัวเรือนลดลง ร้อยละ 50.00 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง มีผลกระทบลดลง ร้อยละ 44.10 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ มีผลกระทบเท่าเดิม ร้อยละ 43.67 และการก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม มีผลกระทบลดลง ร้อยละ 41.27 แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 5.2.8-11

ตารางที่ 5.2.8-11			
ผลกระทบที่ท่านได้รับในระยะก่อสร้างโครงการปัจจุบัน เมื่อเทียบกับระยะก่อสร้าง 3 ปี ที่ผ่านมา (พ.ศ. 2564-2566)			
ประเด็น	ระดับผลกระทบ		
	เพิ่มขึ้น	เท่าเดิม	ลดลง
1. เสียด้รับรบกวนจากการก่อสร้าง	44 (9.61)	184 (40.17)	230 (50.22)
2. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	21 (4.59)	208 (45.41)	229 (50.00)
3. ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง	176 (38.43)	111 (24.24)	171 (37.34)
4. ปัญหาระบายน้ำ/น้ำท่วม	117 (25.55)	172 (37.55)	169 (36.90)
5. ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง			
5.1 การก่อสร้างกีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม	134 (29.26)	135 (29.48)	189 (41.27)
5.2 ความปลอดภัยในการใช้ถนน/ยานพาหนะลดลง	75 (16.38)	181 (39.52)	202 (44.10)
5.3 พื้นผิวจราจรขรุขระ/ไม่เรียบ/ต่างระดับ	73 (15.94)	185 (40.39)	200 (43.67)
5.4 ป้ายเตือน/สัญญาณไฟบริเวณก่อสร้างไม่ชัดเจน	68 (14.85)	251 (54.80)	139 (30.35)

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

ครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 0.44 เคยใช้เส้นทางเข้าออกชั่วคราวของโครงการในระหว่างการก่อสร้าง เพื่อไป-กลับบ้านที่อยู่อาศัยของตนเอง โดยครัวเรือนตัวอย่าง ร้อยละ 64.85 ได้รับประโยชน์จากโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี รองลงมา คือ ไม่แน่ใจ เพราะไม่สามารถคาดคะเนผลกระทบในอนาคตได้ ร้อยละ 34.28 ไม่ได้รับประโยชน์ เหตุเพราะ ไม่ได้ใช้เส้นทางประจำ ร้อยละ 0.65 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 0.22 ตามลำดับ



รูปที่ 5.2.8-7 ความคิดเห็นต่อโครงการของกลุ่มครัวเรือนตัวอย่างในแนวเส้นทาง

ข้อเสนอแนะอื่นๆ ต่อโครงการ

กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทางได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากที่ได้สอบถามในแบบสอบถาม สามารถสรุปข้อคิดเห็น และข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม จำแนกตามพื้นที่ได้ดังตารางที่ 5.2.8-12

ตารางที่ 5.2.8-12 ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทาง		
ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม	มาตรการป้องกัน แก้ไขที่ดำเนินการ	ผลการติดตามในระยะเวลาที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการก่อสร้างทำให้การเดินทางไม่สะดวก มีการปิดกั้นทางเข้าออกพื้นที่ ส่งผลกระทบต่อครัวเรือนตามแนวเส้นทาง การจราจรติดขัด และต้องใช้เวลาเดินทางกลับยาวนานมากขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> มีการประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อร่วมกันจัดทำแผนการจัดการจราจร และประชาสัมพันธ์การจัดจราจร ผ่านช่องทางต่างๆ ได้แก่ ป้ายประชาสัมพันธ์ในแนวเส้นทางโครงการ สื่อ Social media ต่างๆ มีการประสานงานกับตำรวจในพื้นที่ในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในแนวเส้นทางที่เป็นจุดติดกับพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร คอยดูแลการจราจร 	<ul style="list-style-type: none"> หากมีการปิดเส้นทางจราจรจะมีการประชาสัมพันธ์ให้แก่ผู้ใช้ทาง และผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางทราบ
<ul style="list-style-type: none"> ปัญหาฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง และเขม่าควันจากการขนส่งจากรถบรรทุก 	<ul style="list-style-type: none"> มีการฉีดพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ มีการปิดคลุมกระเบาะบรรทุกดินและอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ มีการจัดพื้นที่เพื่อใช้สำหรับล้างล้อและตัวรถไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และภายในพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมฉีดล้างพื้นผิวถนนที่ใช้เข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง มีการตรวจสอบและซ่อมบำรุงรักษารถขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้างของโครงการอย่างสม่ำเสมอ 	<ul style="list-style-type: none"> จากการตรวจสอบกิจกรรมการก่อสร้างในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่าโครงการที่ยังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ได้แก่ โครงการฯ ตอน 2, 4, 9, 12, และ 16 ซึ่งไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างที่เปิดหน้าดิน หรือกิจกรรมการก่อสร้างที่ทำให้เกิดฝุ่นละออง
<ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการก่อสร้างส่งผลทำให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนโครงการบ่อยครั้ง 	<ul style="list-style-type: none"> มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 100 เมตร ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน 	<ul style="list-style-type: none"> จากการตรวจสอบข้อห่วงกังวลของผู้แทนกลุ่มครัวเรือน ซึ่งอยู่บริเวณโครงการฯ ตอน 2, 10, 11, 12, 13, 14, 15 พบว่าทุกตอนได้มีการติดตั้งป้ายจราจร และไฟฟ้าส่องสว่างอย่างเพียงพอ
<ul style="list-style-type: none"> ปัญหาการออกแบบตำแหน่งจุดกลับรถ หรือจุดทางลอดไกลจากชุมชน หรือไม่เอื้อต่อการใช้งานกับผู้ใช้ทางบริเวณชุมชน 	<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบโครงการเป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยทางวิศวกรรม 	<ul style="list-style-type: none"> จากการตรวจสอบ พบว่า ตำแหน่งทางลอดมีตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งมีตำแหน่งจุดที่ตัดถนนท้องถิ่น โดยประชาชนสามารถสัญจรไป-มาได้
<ul style="list-style-type: none"> ทางลอดใต้สะพานมีความสูงต่ำ ทำให้เกิดปัญหาในการเดินทางเข้าออกลำบาก 	<ul style="list-style-type: none"> มีการปรับความสูงทางลอดสะพานให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของกรมทางหลวงชนบทที่กำหนดให้ออกแบบความสูงทางลอดอย่างน้อย 5.5 เมตร เพื่อรองรับรถบรรทุกทุกขนาด และคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง 	<ul style="list-style-type: none"> จากการตรวจสอบ พบว่าโครงสร้างทางลอดที่ตัดผ่านถนนท้องถิ่นที่มีปริมาณจราจรไม่มาก และไม่มีรถขนาดใหญ่ผ่าน จะออกแบบให้มีลักษณะเป็นท่อลอดเหลี่ยมลอดใต้แนวเส้นทางขนาด 1-3.0x2.4 เมตร และขนาด 2-3.0x2.4 เมตร รวมทั้งมีการเปลี่ยนแปลงความสูงของช่องลอดบางแห่งเพื่อความปลอดภัย และให้ประชาชนในท้องถิ่นและรถขนาดใหญ่สามารถสัญจรไป-มา ได้
<ul style="list-style-type: none"> การก่อสร้างถนนทำให้ปิดเส้นทางน้ำเดิมทำให้มีผลกระทบต่อการเกษตร 	<ul style="list-style-type: none"> ทำทางเบี่ยงเบนทิศทางการไหลของน้ำชั่วคราว สำหรับในกรณีที่ต้องปิดกั้นหรือสร้างสิ่งกีดขวางการไหลของน้ำ (ชั่วคราว) 	<ul style="list-style-type: none"> จากการตรวจสอบข้อห่วงกังวลอยู่บริเวณตอน 3, 4 และ 5 ซึ่งบริเวณตอน 3 และตอน 5 ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ส่วนบริเวณตอน 4 อยู่ระหว่างการก่อสร้าง และไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือการกีดขวางทางไหลของน้ำ

ตารางที่ 5.2.8-12		
ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทาง (ต่อ)		
ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม	มาตรการป้องกัน แก้ไขที่ดำเนินการ	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none">ปัญหาทางลoden้ำท่วมตลอดแนวเส้นทาง	<ul style="list-style-type: none">มีการติดตั้งเครื่องสูบน้ำในช่วงที่มีฝนตกหนักเพื่อช่วยระบายน้ำ	<ul style="list-style-type: none">จากการตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา พบว่าปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองบางไทร (กม.4+400) คลองตาต่อน (กม.5+860) คลองตาเมือง (กม.8+090) และคลองยายเหมือน (กม.8+720) ซึ่งสาเหตุมาจากระดับน้ำของคลองดังกล่าวมีระดับสูงกว่าจุดกลับรถได้สะพาน โดยแขวงทางหลวงธนบุรีได้ติดตั้งเครื่องสูบน้ำบริเวณกลับรถในช่วงที่มีฝนตกในพื้นที่เพื่อสูบน้ำออกจากบริเวณจุดกลับรถไม่ให้ท่วมขัง และปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณทางลodenกม.40+100 โดยพบว่าปัญหาการท่วมขังเกิดจากเมื่อฝนตกในพื้นที่จะมีลักษณะเป็นน้ำท่วมทุ่ง ซึ่งอยู่ในพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ 12 จะดำเนินการจัดทำบ่อสูบน้ำถาวรเพื่อให้รถสูบน้ำของแขวงนครปฐมมาดำเนินการได้ในช่วงระยะเปิดดำเนินการ ดังนั้นจึงไม่
<ul style="list-style-type: none">ปัญหาไฟฟ้าสว่างตามแนวเส้นทาง บริเวณทางลoden มีความสว่างน้อย ไม่เพียงพอต่อการเดินทางได้อย่างปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none">มีการติดตั้งไฟส่องสว่างที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งกลางวัน และกลางคืน	<ul style="list-style-type: none">จากการตรวจสอบ พบว่า ในระยะที่ผ่านมา โครงการฯ มีการติดตั้งไฟส่องสว่างอย่างเพียงพอตามแนวเส้นทางโครงการ
<ul style="list-style-type: none">พื้นผิวจราจรขรุขระ ไม่เรียบ ต่างระดับ	<ul style="list-style-type: none">มีการตรวจสอบและดูแลผิวจราจรที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างอยู่เสมอ	<ul style="list-style-type: none">จากการตรวจสอบสภาพผิวจราจรสาธารณะ เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ไม่พบผิวจราจรชำรุด เสียหาย
<ul style="list-style-type: none">กิจกรรมการก่อสร้างส่งผลทำให้เกิดอุบัติเหตุ ควรติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายเตือน สัญญาณไฟกระพริบ ตามแหล่งชุมชนตามแนวเส้นทาง	<ul style="list-style-type: none">มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 100 เมตร ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน	<ul style="list-style-type: none">จากการตรวจสอบ พบว่า มีการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายเตือน สัญญาณไฟ บริเวณที่มีกิจกรรมการก่อสร้างที่ผ่านชุมชน
<ul style="list-style-type: none">ความปลอดภัยในการเข้าใช้ทางลodenตามแนวเส้นทาง เป็นจุดเสี่ยงที่เกิดน้ำท่วม และอุบัติเหตุ	<ul style="list-style-type: none">มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน	<ul style="list-style-type: none">จากการตรวจสอบ พบว่า มีการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง ป้ายเตือน ป้ายจราจรอย่างเพียงพอ รวมทั้งแขวงทางหลวงธนบุรีได้มีการติดตั้งเครื่องสูบน้ำบริเวณจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองบางไทร (กม.4+400) คลองตาต่อน (กม.5+860) คลองตาเมือง (กม.8+090) และคลองยายเหมือน (กม.8+720) ซึ่งเป็นการก่อสร้างเพิ่มเติมจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อสูบน้ำออกจากบริเวณจุดกลับรถไม่ให้ท่วมขัง

ตารางที่ 5.2.8-12 ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-500 เมตรจากแนวเส้นทาง (ต่อ)		
ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม	มาตรการป้องกัน แก้ไขที่ดำเนินการ	ผลการติดตามในระยะที่ผ่านมา
<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบถนนโครงการ วางแนวเส้นทางกีดขวางทางน้ำ ส่งผลต่อการระบายน้ำในพื้นที่ ทำให้เกิดปัญหาน้ำท่วม ควรปรับปรุงออกแบบรางระบายน้ำให้เหมาะสมกับพื้นที่ 	<ul style="list-style-type: none"> มีการออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างที่ผ่านทางน้ำธรรมชาติตามหลักมาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีโครงสร้างขนาดใหญ่เพียงพอต่อการรองรับการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม 	<ul style="list-style-type: none"> จากการตรวจสอบ พบว่า โครงการฯ ตอน 12 ได้เปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างไม่ให้ตำแหน่งเสาตอม่ออยู่ในคลองระบายน้ำ เพื่อไม่ให้กีดขวางทางน้ำ และโครงการฯ ทุกตอน ได้ออกแบบรางระบายน้ำให้เหมาะสมกับพื้นที่ ซึ่งสามารถรองรับน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 ไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่
<ul style="list-style-type: none"> ไม่มีการประชาสัมพันธ์ในเรื่องขั้นตอนการก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> มีการรับฟังความคิดเห็นและประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้างในแต่ละตอน รวมทั้งมีการจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ 	<ul style="list-style-type: none"> จากการตรวจสอบ พบว่า โครงการฯ ได้มีการประชาสัมพันธ์โครงการผ่านป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง และ Social media เช่น Facebook เป็นต้น

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

3.4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.4.1) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์

ผลกระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน จากการสอบถามความคิดเห็นจากกลุ่มเป้าหมายทั้ง 3 กลุ่ม ซึ่งมีความเห็นในทิศทางเดียวกัน คือ กิจกรรมการก่อสร้างส่งผลทำให้ปัญหาการจราจรติดขัดเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน ทำให้ผู้ใช้ทางต้องเสียเวลาในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งกิจกรรมการก่อสร้างยังส่งผลทำให้เกิดปัญหาด้านฝุ่นละออง ระดับเสียง และความสั่นสะเทือนบริเวณพื้นที่ที่มีกิจกรรมก่อสร้าง ซึ่งสอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

ผลประโยชน์ในการจ้างแรงงานท้องถิ่นและเศรษฐกิจค้าขายในท้องถิ่น การจ้างงานในท้องถิ่นอาจมีน้อยกว่าการจ้างแรงงานต่างถิ่น เนื่องจากประชาชนในพื้นที่ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัวหรือค้าขายเกษตรกรรม มีเพียงบางส่วนที่ประกอบอาชีพรับจ้าง อย่างไรก็ตามการจ้างแรงงานในท้องถิ่น สามารถช่วยลดปัญหาการว่างงานในชุมชน ส่งผลให้คนในพื้นที่มีรายได้จากการจ้างงาน และเกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจจากการซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคของคนงาน โดยผลกระทบดังกล่าวเป็นผลกระทบทางบวก ซึ่งสอดคล้องกับที่คาดการณ์ไว้

ยอดเงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจของท้องถิ่นเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากการจ้างแรงงานเพื่อการก่อสร้างโครงการ และคนงานมีการใช้จ่ายเพื่อสินค้าอุปโภคและบริโภคจากร้านค้าในท้องถิ่นเพิ่มขึ้น โดยผลกระทบดังกล่าวที่เกิดขึ้นเป็นผลกระทบทางบวก ซึ่งสอดคล้องกับที่คาดการณ์ไว้

ความไม่สะดวกในการสัญจรไปยังสถานประกอบการ จากการสอบถามกลุ่มเป้าหมายทั้ง 3 กลุ่ม ซึ่งให้ความคิดเห็นในทิศทางเดียวกัน คือ กิจกรรมการก่อสร้างกีดขวางทางเข้า-ออก ครีวเรือน และสถานประกอบการ ซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการค้าขาย โดยผลกระทบดังกล่าวเกิดขึ้นในช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้างเท่านั้น ซึ่งสอดคล้องกับที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

ผลกระทบภาคเกษตรกรรมในพื้นที่โครงการ เนื่องจากประชาชนในพื้นที่มีประกอบอาชีพเกษตรกรรม ในระหว่างที่มีกิจกรรมการก่อสร้างเกษตรกรยังสามารถใช้พื้นที่เพื่อทำการเกษตรได้ ซึ่งสอดคล้องกับที่คาดการณ์ไว้ โดยผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ

4) สรุปผลการศึกษา

จากการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่มตัวอย่าง ประกอบด้วย กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยในพื้นที่โครงการ ครั้งที่ 1 ซึ่งอยู่ระหว่างกิจกรรมการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (Main Line) สามารถสรุปผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อชุมชนในด้านต่างๆ ดังนี้

ผลกระทบด้านฝุ่นละออง เสียง และความสั่นสะเทือน เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ อาจเกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และความเดือดร้อนด้านเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้าง รถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง และความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการขุดเจาะ ทำให้ส่งผลกระทบต่อตัวบ้านพักอาศัย ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีการฉีดพรมน้ำเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองตลอดแนวเส้นทาง รวมทั้งมีการกำชับให้พนักงานที่ขับเครื่องจักร ไม่ให้ใช้เครื่องจักรให้เกิดเสียงดังพร้อมกัน และหลีกเลี่ยงบริเวณชุมชน มีการแจ้งประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในบริเวณใกล้เคียงทราบ ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องติดตั้งเครื่องจักรใกล้บ้านเรือนประชาชน มีการปิดคลุมกระบะบรรทุกดินและอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ มีการจัดพื้นที่เพื่อใช้สำหรับล้างล้อและตัวรถไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และภายในพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมฉีดล้างพื้นผิวถนนที่ใช้เข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง มีการตรวจสอบและซ่อมบำรุงรักษารถขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้างของโครงการอย่างสม่ำเสมอ และมีการเลือกใช้เครื่องมือ เครื่องจักรที่ทำให้เกิดแรงกระแทกให้เกิดความสั่นสะเทือนน้อยที่สุด โดยใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอก

ความไม่สะดวกในการเดินทาง เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ มีความจำเป็นต้องปิดกั้นทางเข้า-ออกพื้นที่ในบริเวณที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง ส่งผลให้ประชาชนในพื้นที่เดินทางไม่สะดวก ต้องใช้เวลาเดินทางเพิ่มมากขึ้น ซึ่งส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดโดยเฉพาะช่วงชั่วโมงเร่งด่วน มีตำแหน่งจุดกลับรถไกลไม่เอื้อต่อการใช้งานกับผู้ใช้ทางบริเวณชุมชน รวมทั้งทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการเดินทางลดลง เนื่องจากบางพื้นที่พื้นผิวจราจรชำรุดเสียหาย ส่งผลทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ซึ่งกรมทางหลวงได้มีมาตรการต่างๆ ได้แก่ การติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 100 เมตร เพื่อให้ชุมชนและผู้ใช้ทางเห็นได้เด่นชัดและสัญจรในเวลากลางวันและกลางคืน รวมทั้งมีการประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อร่วมกันจัดทำแผนการจัดการจราจร และประชาสัมพันธ์การจัดการจราจร ผ่านช่องทางต่างๆ ได้แก่ ป้ายประชาสัมพันธ์ในแนวเส้นทางโครงการ สื่อ Social media ต่างๆ พร้อมมีการประสานงานกับตำรวจในพื้นที่ในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในแนวเส้นทางที่เป็นจุดติดกับพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร คอยดูแลการจราจร และตรวจสอบและดูแลผิวจราจร หากพบการชำรุดเสียหายทางผู้รับเหมาจะรีบดำเนินการซ่อมแซม ซึ่งเป็นผลกระทบที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ แต่ผลกระทบดังกล่าวจะเกิดขึ้นในช่วงระยะสั้นๆ เท่านั้น

ผลกระทบด้านการระบายน้ำ จากการสอบถามความเห็นจากกลุ่มเป้าหมายทั้ง 3 กลุ่ม พบปัญหาน้ำท่วมบริเวณทางลอดตามแนวเส้นทาง รวมทั้งกิจกรรมการก่อสร้างทำให้ต้องมีการปิดกั้นทางน้ำเดิม ส่งผลกระทบต่อเกษตรกรผู้ใช้น้ำทำการเกษตร ซึ่งทางผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการดำเนินการติดตั้งเครื่องสูบน้ำ กรณีเกิดฝนตกหนักเพื่อช่วยระบายน้ำ พร้อมทั้งทำทางเบี่ยงเบนทิศทางการไหลของน้ำชั่วคราว สำหรับในกรณีที่ต้องปิดกั้นหรือสร้างสิ่งกีดขวางการไหลของน้ำ (ชั่วคราว)

จากผลการสำรวจความคิดเห็นในทั้ง 3 กลุ่มตัวอย่าง ประกอบด้วย กลุ่มผู้นำ กลุ่มผู้แทนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม กลุ่มครัวเรือนที่อยู่อาศัยในพื้นที่โครงการ สามารถสรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ได้ดังนี้

ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม ของกลุ่มตัวอย่าง ต่อกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ	
ข้อห่วงกังวล	การดำเนินการในปัจจุบัน
1. ปัญหาฝุ่นละออง*	<ul style="list-style-type: none"> - มีการฉีดพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ - มีการปิดคลุมกระบะบรรทุกถยนต์ดินและอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ - มีการจัดพื้นที่เพื่อใช้สำหรับล้างล้อและตัวรถไว้บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และภายในพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมฉีดล้างพื้นผิวถนนที่ใช้เข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง - มีการตรวจสอบและซ่อมบำรุงรักษารถขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้างของโครงการอย่างสม่ำเสมอ
2. ปัญหาเสียงดังรบกวน*	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำชับให้พนักงานที่ขับเครื่องจักร ไม่ให้ใช้เครื่องจักรให้เกิดเสียงดังพร้อมกัน และหลีกเลี่ยงบริเวณชุมชน - มีการแจ้งประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในบริเวณใกล้เคียงทราบ ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องติดตั้งเครื่องจักรใกล้บ้านเรือนประชาชน - มีการเลือกใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรที่เกิดเสียงต่ำในกิจกรรมก่อสร้าง
3. ปัญหาความสั่นสะเทือน*	<ul style="list-style-type: none"> - มีการเลือกใช้เครื่องมือ เครื่องจักรที่ทำให้เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุด โดยใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอก
4. ปัญหาน้ำท่วม	<ul style="list-style-type: none"> - มีการออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างในช่วงที่ตัดผ่านลำน้ำให้ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีโครงสร้างขนาดใหญ่เพียงพอต่อการรองรับการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม - มีการสร้างท่อระบายน้ำและคูระบายน้ำข้างถนน และบริเวณได้สะพานต่างระดับ เพื่อช่วยในการระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการ รวมทั้งติดตั้งเครื่องสูบน้ำในช่วงที่มีฝนตกหนัก
5. ความไม่ปลอดภัยในการเดินทาง	<ul style="list-style-type: none"> - มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 100 เมตร ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน
6. ความไม่สะดวกในการเดินทาง	<ul style="list-style-type: none"> - มีการประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อร่วมกันจัดทำแผนการจัดการจราจร และประชาสัมพันธ์การจัดการจราจร ผ่านช่องทางต่างๆ ได้แก่ ป้ายประชาสัมพันธ์ในแนวเส้นทางโครงการ สื่อ Social media ต่างๆ - มีการประสานงานกับตำรวจในพื้นที่ในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในแนวเส้นทางที่เป็นจุดติดกับพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร คอยดูแลการจราจร

หมายเหตุ * = ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

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
มีประสิทธิภาพ	●	มีการนำมาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดไปปฏิบัติตามครบถ้วน
ไม่มีประสิทธิภาพ	○	- มีการปฏิบัติตามมาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดไม่ครบถ้วน หรือ - ไม่ได้นำมาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าวไปปฏิบัติ
ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	- มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดนั้นไม่ได้อยู่ในขอบเขตอำนาจหน้าที่ของกรม ทางหลวง หรือ
		- มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดนั้นไม่ใช่ภารกิจของกรมทางหลวง หรือ
		- มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดนั้นมีเหตุให้ไม่สามารถปฏิบัติตามได้ หรือ
		- มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดนั้นปัจจุบันไม่มีความจำเป็นต้องปฏิบัติ หรือ ยังไม่ถึงเวลาที่จะต้องปฏิบัติ

หมายเหตุ : เงื่อนไขของการปฏิบัติตามมาตรการที่ครบถ้วน มีดังนี้

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

ตารางที่ 6.1-2 เกณฑ์การประเมินประสิทธิภาพของมาตรการ/แผนปฏิบัติการ		
เกณฑ์การประเมินประสิทธิภาพ ของมาตรการ	สัญลักษณ์	ความหมาย
มีประสิทธิภาพมาก	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดครบถ้วน และมาตรการดังกล่าวสามารถช่วยลดผลกระทบได้ทั้งหมด
ประสิทธิภาพน้อย	◐	มีการปฏิบัติตามมาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดครบถ้วน แต่มาตรการ/ แผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าวสามารถช่วยลดผลกระทบได้เพียงบางส่วน โดย - ขอบเขตพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบไม่กว้างมากนัก - ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อม แต่ยังมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน - ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญ หรือได้รับการร้องเรียนจากประชาชนที่อยู่ใน พื้นที่โดยรอบโครงการ
ไม่มีประสิทธิภาพ	○	- มีการปฏิบัติตามมาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดครบถ้วน แต่ไม่สามารถช่วย ลดผลกระทบได้ หรือ - มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ที่ปฏิบัติไม่เกี่ยวข้องกับการลดผลกระทบด้าน สิ่งแวดล้อมในปัจจุบันที่กำหนด
ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	⊗	มาตรการ/แผนปฏิบัติการฯ ของโครงการที่กำหนด ไม่มีประสิทธิผลในการ ดำเนินการ หรือไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้

6.2 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในการประเมินประสิทธิผล และประสิทธิภาพของมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม บริษัทที่ปรึกษาได้ทำการวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ละปัจจัย ซึ่งหากมีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดแล้วพบว่า มีประสิทธิภาพน้อยหรือไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ บริษัทที่ปรึกษาจะมีข้อเสนอแนะให้ปฏิบัติเพื่อให้มาตรการดังกล่าวมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 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 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
1. ทรัพยากรดิน	1. ปกคลุมดินบริเวณลาดชันทางที่ก่อสร้างคันทางแล้วเสร็จ ให้รากพืชยึดเกาะกับดิน เพื่อป้องกันการพังทลายของดิน	●	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 9, 11, 16 และ 19 ปัจจุบันดำเนินกิจกรรมก่อสร้างลาดชันทางแล้วเสร็จ และปลูกหญ้าคลุมดินบริเวณลาดชันทางแล้วเสร็จ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การปลูกหญ้าคลุมดินบริเวณลาดชันทางทันทีหลังกิจกรรมก่อสร้างลาดชันทางแล้วเสร็จ เพื่อลดผลกระทบด้านการพังทลายของดิน จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
		⊗	โครงการฯ 12 และโครงการ O&M ปัจจุบันกิจกรรมก่อสร้างลาดชันทางยังไม่แล้วเสร็จ โครงการฯ ตอน 1 มีเพียงกิจกรรมก่อสร้างสะพานยกระดับและปรับปรุงถนนธาตุนาิบศรี จึงไม่จำเป็นต้องดำเนินการปลูกหญ้าคลุมดิน จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	2. หลีกเลี่ยงการเปิดหน้าดินพร้อมกันทั้งหมด แต่ควรทยอยเปิดเป็นช่วงๆ เพื่อลดการชะล้างพังทลายของดิน	⊗	โครงการฯ ตอน 1, 2, 3, 4, 9, 11, 12, 16 และ 19 ได้ดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดินแล้วเสร็จ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
		●	โครงการ O & M มีการเปิดหน้าดินเฉพาะบริเวณเท่าที่จำเป็นสำหรับการก่อสร้างเท่านั้น จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การดำเนินการเปิดหน้าดินเฉพาะที่จำเป็นสำหรับการก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบด้านการพังทลายของดิน จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
1. ทรัพยากรดิน (ต่อ)	3. ปรับปรุงคุณภาพดินฐานรากด้วยวิธีการใช้น้ำหนักกดทับล่วงหน้า (Preloading) ที่ความสูง 3.2-3.5 เมตร เป็นเวลา 12 เดือน บริเวณ กม.ที่ 0+000 – กม.ที่ 31+000	●	บริเวณที่มาตรการกำหนด อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 1, 2, 3, 4, 9 และบริเวณพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ และด้านเก็บค่าผ่านทางนครชัยศรี จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ได้ดำเนินการปรับปรุงคุณภาพดินฐานรากด้วยวิธีการใช้น้ำหนักกดทับล่วงหน้า 12 เดือน ก่อนที่จะดำเนินการก่อสร้างกิจกรรมผิวทาง ตามที่มาตรการกำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การปรับปรุงคุณภาพดินฐานรากตามที่มาตรการกำหนด ช่วยป้องกันการชะล้างของดินออกนอกพื้นที่โครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
		⊗	โครงการฯ ตอน 11, 12, 16, 19 และบริเวณพื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันออก, ด้านเก็บค่าผ่านทางนครปฐมฝั่งตะวันตก, ด้านเก็บค่าผ่านทางท่ามะกา, ด้านเก็บค่าผ่านทางท่าม่วง และด้านเก็บค่าผ่านทางกาญจนบุรี ไม่ได้อยู่ในแนวเส้นทางช่วงที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
2. อากาศและบรรยากาศ	1. ทำความสะอาดล้อของยานพาหนะทุกชนิดก่อนที่จะออกจากพื้นที่ก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกตอน มีการล้างทำความสะอาดล้อของยานพาหนะก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การล้างทำความสะอาดล้อของยานพาหนะที่ก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง จะไม่ก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. ใช้ผ้าใบปิดคลุมวัสดุก่อสร้างที่สามารถฟุ้งกระจายได้ให้มีลักษณะขนส่งด้วยรถบรรทุก	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกตอน มีการปิดคลุมกระบะบรรทุกถยนต์ขนส่งดินและอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ทั้งที่ขนส่งมาจากแหล่งวัสดุภายนอกและภายในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การปิดคลุมกระบะบรรทุกถยนต์ขนส่งดินและอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ จะช่วยลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
2. อากาศและ บรรยากาศ (ต่อ)	3. ทำความสะอาดและปรับปรุงพื้นที่ให้เรียบร้อยภายหลังการก่อสร้างแล้ว	●	โครงการฯ ตอน 3, 11 และตอน 19 ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ โครงการทั้ง 3 ตอน ได้ทำความสะอาดและปรับปรุงพื้นที่ก่อสร้างทันทีหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	การทำความสะอาดและปรับปรุงพื้นที่ก่อสร้างทันทีหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ ช่วยป้องกันไม่ให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากพื้นที่โครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
		⊗	โครงการฯ ตอน 1, 2, 4, 9, 12, 16 และ โครงการ O&M ปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	4. กำหนดเส้นทางในพื้นที่ก่อสร้างสำหรับยานพาหนะให้ชัดเจน และบำรุงรักษาเส้นทางให้อยู่ในสภาพดี	●	มีการกำหนดขอบเขตเส้นทางภายในพื้นที่ก่อสร้างที่ชัดเจน และมีการบำรุงรักษาเส้นทางที่ใช้ภายในพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งถนนสาธารณะที่ใช้เป็นเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้างให้อยู่ในสภาพดี จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	จากการตรวจสอบพบว่า เส้นทางขนส่งที่ใช้ภายในพื้นที่ก่อสร้าง และถนนสาธารณะที่ใช้เป็นเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้างอยู่ในสภาพดี จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	5. ตรวจสอบอุปกรณ์/เครื่องจักร 1 ครั้ง/สัปดาห์ เพื่อควบคุมการแพร่กระจายของฝุ่นละออง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกตอน มีการจัดพื้นที่ข้อมบ่ารุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง และมีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้าง และยานพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอตามคำแนะนำของผู้ผลิตเพื่อให้เครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	การจัดโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง พร้อมบำรุงรักษาเครื่องจักรให้อยู่ในสภาพดี ช่วยลดการระบายนสารมลพิษทางอากาศ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	6. ฉีดพรมน้ำบนผิวถนนและพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันการฟุ้งของฝุ่นละออง โดยมีการฉีดพรมน้ำเป็นประจำอย่างน้อย วันละ 3 ครั้ง (อาจปรับตามความเหมาะสมของสภาพอากาศ) โดยเฉพาะในช่วงที่มีการก่อสร้างผ่านพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่อยู่ในรัศมี 35 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ โรงเรียนแก้วอินทร์สุธาอุทิศ วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านธนากาญจน์ หมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชีขากร และหมู่บ้านจันทราภรณ์	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างทุกช่วงตอน มีการฉีดพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน โดยมีรายละเอียดผลการตรวจวัดแสดงไว้ในข้อ 5.2.1 คุณภาพอากาศ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
2. อากาศ และ บรรยากาศ (ต่อ)	7. จำกัดพื้นที่การเปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่น ละออง	⊗	โครงการฯ ตอน 1, 2, 3, 4, 9, 11, 12, 16 และ 19 ได้ ดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดินแล้วเสร็จ จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
		●	โครงการ O & M มีการเปิดหน้าดินเฉพาะบริเวณเท่าที่ จำเป็นสำหรับการก่อสร้างเท่านั้น จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การดำเนินการเปิดหน้าดินเฉพาะที่จำเป็นสำหรับการ ก่อสร้าง ช่วยลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจึงถือว่า มาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	8. จัดสถานที่เพื่อใช้สำหรับล้างล้อและตัวรถพร้อมอุปกรณ์ที่ใช้ฉีดที่มี ความดันสูง เพื่อป้องกันไม่ให้เศษดินที่ติดกับล้อรถตกหล่นบริเวณ ถนน ส่วนพื้นที่ก่อสร้างทางแยกต่างระดับใช้พื้นที่เกาะกลางถนนเดิม จะไม่มีพื้นที่เพียงพอที่จะดำเนินการก่อสร้างสถานที่ล้างล้อได้ ต้องจัด พนักงานให้มาทำความสะอาด เพื่อกำจัดเศษดิน/โคลนที่ติดตามล้อ ยานพาหนะก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน มีการจัดพื้นที่เพื่อ ใช้สำหรับล้างล้อและตัวรถไว้บริเวณบ้านพักคนงาน ก่อสร้าง และภายในพื้นที่ก่อสร้าง ส่วนบริเวณที่ไม่มีพื้นที่ เพียงพอสำหรับการฉีดล้าง ได้จัดให้มีพนักงานทำความสะอาด ล้อรถฉีดล้างล้อและตัวรถ พร้อมทั้งฉีดล้างพื้นผิวถนนที่ ใช้เข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การฉีดล้างล้อและตัวรถ รวมทั้งพื้นผิวถนนที่ใช้เข้า-ออก ช่วยควบคุมฝุ่นละอองที่มาจากกิจกรรมได้ จึงถือว่า มาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	9. ดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้กับชุมชนบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ ก่อสร้างรับทราบ ตลอดจนประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อ แจ้งแผนงานการก่อสร้างให้ประชาชนได้ทราบล่วงหน้า อย่างน้อย 1 สัปดาห์ก่อนเริ่มงาน	●	มีการรับฟังความคิดเห็นและประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง ให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อน การก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การ ก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้าง ในแต่ละตอน รวมทั้งมีการจัดทำแผนับประชาชนสัมพันธ์ การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ จึงถือว่า มีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นและการติดป้าย ประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุด การก่อสร้าง ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ทราบถึงรายละเอียด โครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
2. อากาศและ บรรยากาศ (ต่อ)	10. ติดตั้งแผ่นเหล็กรีดลอนหรือ Metal Sheet ซึ่งเป็นที่นิยม เนื่องจากมีความคงทน ติดตั้งง่าย ราคาไม่สูงมากนัก โดยมีความสูง 2.0 เมตร สามารถเคลื่อนย้ายได้ ซึ่งจะดำเนินการติดตั้งในบริเวณที่มี การก่อสร้าง และจะเคลื่อนย้ายไปยังตำแหน่งใหม่ที่มีการก่อสร้าง ต่อไป โดยกันบริเวณที่มีการก่อสร้างถนนและสะพานหรือทาง ยกระดับ ได้แก่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านทุ่งน้อย โรงเรียนบ้านทุ่งน้อย วัดศรีวิสารวาจา โรงเรียนวัดเขาสะพายแรง หมู่บ้านรุ่งเรือง 5 หมู่บ้าน กฤษฐานคร 10 หมู่บ้านมณฑล 4 หมู่บ้านพฤษภา 76 บ้านบางไกร ซื่อน บ้านรางมะเตือ บ้านทุ่งน้อย บ้านสำนักครือ บ้านทุ่งนาสร้าง บ้านท่าซึกเหล็ก บ้านบางกระพี บ้านดอนประดู่ บ้านทุ่งครือ บ้าน หนองลาดหญ้า บ้านหนองกระโดน บ้านทุ่งซิว บ้านสันติสุข บ้านป่า ดิบ บ้านกร่างทอง บ้านทุ่งทอง และบ้านห้วยตลุง และติดตั้งกำแพงที่ ความสูง 2.5 เมตร บริเวณโรงเรียนแก้วอินทร์สุธาอุทิศ วัดบ้านทุ่ง น้อย หมู่บ้านธนาภรณ์ หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่ หมู่บ้านชีขากร และ หมู่บ้านจันทรภานต์ ซึ่งกำแพงชั่วคราวดังกล่าว สามารถลดผลกระทบ ด้านคุณภาพอากาศและเสียงให้ลดลงได้	○	ไม่มีการติดตั้งแผ่นเหล็กรีดลอนหรือ Metal Sheet มีความ สูง 2.0 และ 2.5 เมตร ตามที่มาตรการกำหนด แต่ได้มีการ ติดตั้งผ้าใบบน Concrete Barrier รอบบริเวณที่มีการ ก่อสร้างแทนการก่อสร้างรั้วที่ชนิดเมทัลชีท สำหรับพื้นที่ อ่อนไหวที่อยู่ในพื้นที่โครงการระหว่างก่อสร้างปัจจุบัน จึง ถือว่าไม่มีประสิทธิผล	⊗	เนื่องจากไม่ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถ ประเมินประสิทธิภาพได้ อย่างไรก็ตาม มีการติดตั้งผ้าใบบน Concrete Barrier ยัง ไม่ส่งผลกระทบต่อด้านคุณภาพอากาศ จากผลการติดตาม ตรวจสอบคุณภาพอากาศ พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่า คุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน โดยมี รายละเอียดผลการตรวจวัดแสดงไว้ในข้อ 5.2.1 คุณภาพ อากาศ จึงถือว่ามาตรการทดแทนมีประสิทธิภาพมาก
		○	โครงการ O&M (พื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง) ไม่มี การติดตั้งแผ่นเหล็กรีดลอนหรือ Metal Sheet ความสูง 2.0 และ 2.5 เมตร ตามที่มาตรการกำหนด แต่มีเพียงการ ติดตั้ง Concrete Barrier รอบบริเวณที่มีการก่อสร้าง บริเวณที่อยู่ใกล้ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหว จึงถือว่าไม่มี ประสิทธิผล	⊗	เนื่องจากไม่ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถ ประเมินประสิทธิภาพได้
	11. ปลุกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ ต้นราชพฤกษ์ ขนาด เส้นผ่านศูนย์กลาง 3 นิ้ว สูง 2.5 เมตร ห่างกันทุก 7 เมตร และไม้พุ่ม ห่างกัน 1 เมตร	⊗	การปลุกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะดำเนินการ โดยโครงการ O&M ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้าน เก็บค่าผ่านทาง ซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการ ปลุกต้นไม้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
2. อากาศ และ บรรยากาศ (ต่อ)	12. ติดตั้งตาข่ายป้องกันของรุ่มหล่นบริเวณก่อสร้างทางยกระดับ และทางแยกต่างระดับ	●	โครงการฯ ตอน 1, 2, 3, 4, 9, 11, 12, 16 และ 19 มีการ ติดตั้งตาข่ายบริเวณก่อสร้างทางยกระดับและทางแยก ต่างระดับ จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	จากการตรวจสอบไม่พบของรุ่มหล่นบริเวณก่อสร้างทาง ยกระดับและทางแยกต่างระดับ จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก
		⊗	โครงการ O&M เป็นกิจกรรมการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งเป็นงานก่อสร้างระดับพื้นดิน รวมทั้งไม่มีการ ก่อสร้างยกระดับและทางแยกต่างระดับ จึงไม่สามารถ ประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
3. เสียง	1. ประชาสัมพันธ์ วิธีการก่อสร้าง ระยะเวลาการก่อสร้าง และ มาตรการป้องกันและลดผลกระทบต่อประชาชนและชุมชนในบริเวณ ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ	●	มีการรับฟังความคิดเห็นและประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง ให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อน การก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การ ก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้าง ในแต่ละตอน รวมทั้งมีการจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์ การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ จึงถือว่ามี ประสิทธิผล	●	การจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นและการติดป้าย ประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุด การก่อสร้าง ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ทราบถึงรายละเอียด โครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
3. เสียง (ต่อ)	2. กำหนดระยะเวลาในการดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างที่มีเสียงดังสูง ในช่วงเวลากลางวัน 08.00-17.00 น. เพื่อไม่ให้รบกวนการพักผ่อน ของประชาชน	●	โครงการฯ ตอน 1, 3, 4, 9, 11, 12, 16, 19 และโครงการฯ O&M ได้ดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างในช่วงเวลากลางวัน 08.00-17.00 น. เท่านั้น จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การดำเนินการก่อสร้างช่วงเวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น จะไม่ส่งผลกระทบด้านเสียงในช่วงเวลากลางคืนต่อ ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียง จึงถือว่ามาตรการ มีประสิทธิภาพมาก
		⊗	โครงการฯ ตอน 2 ได้ดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างส่วนใหญ่ ในช่วงระหว่างเวลา 08.00-17.00 น. แต่มีกิจกรรมการ ก่อสร้างหลังช่วงเวลา 17.00 น. เฉพาะการติดตั้งชิ้นส่วน สะพานยกระดับ เท่านั้น จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผล ได้	⊗	เนื่องจากไม่ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถ ประเมินประสิทธิภาพได้ อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการก่อสร้างที่ ดำเนินการหลังช่วงเวลา 17.00 น. เป็นกิจกรรมการติดตั้ง ชิ้นส่วนสะพานยกระดับ ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่มีการใช้ เครื่องจักร/อุปกรณ์ที่มีเสียงดัง และจากผลการติดตาม ตรวจสอบระดับเสียง พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าระดับ เสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน โดยมีรายละเอียดผลการ ตรวจวัดแสดงไว้ในข้อ 5.2.2 ระดับเสียง จึงถือว่ามาตรการ มีประสิทธิภาพมาก
	3. เลือกใช้อุปกรณ์/เครื่องจักรที่ก่อให้เกิดเสียงต่ำ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการเลือกใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรที่ก่อให้เกิดเสียงต่ำใน กิจกรรมก่อสร้าง รวมทั้งปัจจุบันไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิด เสียงดัง มีเพียงกิจกรรมการปูผิวลาดยางแอสฟัลท์ และ ติดตั้งโครงสร้างสะพาน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดัง จึงถือ ว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
3. เสียง (ต่อ)	4. ตรวจสอบและซ่อมบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์และยานพาหนะ ต่างๆ อย่างสม่ำเสมอ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพัก คนงานก่อสร้าง และมีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุง เครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้าง และยานพาหนะของโครงการ อย่างสม่ำเสมอตามคำแนะนำของผู้ผลิตเพื่อให้เครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ จึง ถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงาน ก่อสร้าง พร้อมบำรุงรักษาเครื่องจักรให้อยู่ในสภาพดี ช่วย ลดการระบายสารมลพิษทางอากาศ จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก
	5. จำกัดความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ในโครงการไม่ให้เกินอัตราที่ กฎหมายกำหนด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ให้ใช้ ความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. ซึ่งไม่เกินอัตราที่กฎหมาย กำหนด รวมทั้งมีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถ ขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่าง เคร่งครัด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การควบคุมให้พนักงานขับรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ขับรถด้วย ความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. ซึ่งไม่เกินอัตราที่กฎหมาย กำหนด สามารถช่วยลดระดับความดังของเสียง จึงถือว่า มาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	6. ในกรณีที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังได้ต้องมี คำเตือนประกาศให้สาธารณชนทราบก่อนการเริ่มงาน	⊗	โครงการฯ ตอน 1, 2, 3, 4, 9, 11, 12, 16 และ 19 ปัจจุบัน คงเหลือเพียงกิจกรรมการติดตั้งชิ้นส่วนสะพาน การปูผิว แอสฟัลท์ และการติดตั้งอุปกรณ์งานทางต่างๆ ซึ่งเป็น กิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดเสียงดัง จึงไม่สามารถประเมิน ประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
		●	โครงการ O&M อยู่ระหว่างการตกแต่งเสริมเพื่อก่อสร้าง อาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างมีการ ประชาสัมพันธ์กิจกรรมการก่อสร้างให้ชุมชนทราบ ตั้งแต่ ก่อนเริ่มงานก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นและการติดป้าย ประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุด การก่อสร้าง ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ทราบถึงรายละเอียด โครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1					
การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
3. เสียง (ต่อ)	7. หลีกเลี่ยงการใช้เครื่องจักรกลที่มีเสียงดังหลายๆ เครื่องพร้อมกันบนพื้นที่เดียวกัน และหลีกเลี่ยงการติดตั้งเครื่องจักรใกล้บ้านเรือนประชาชน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการกำชับให้พนักงานที่ขับเครื่องจักร ไม่ให้ใช้เครื่องจักรให้เกิดเสียงดังพร้อมกัน และหลีกเลี่ยงบริเวณชุมชน และมีการแจ้งประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในบริเวณใกล้เคียงทราบ ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องติดตั้งเครื่องจักรใกล้บ้านเรือนประชาชน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบการใช้เครื่องจักรที่ก่อให้เกิดเสียงดัง พร้อมกันบริเวณชุมชน จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	8. ติดตั้งแผ่นเหล็กกริดลอนหรือ Metal Sheet ซึ่งเป็นที่นิยมเนื่องจากมีความคงทน ติดตั้งง่าย ราคาไม่สูงมากนัก ประกอบกับสามารถช่วยในการสะท้อนเสียงได้ดี (Dispersive Panel) และสามารถลดเสียงตรง (Transmission Loss) ได้ถึง 23 เดซิเบล(เอ) (ในกรณีที่มีความหนา 1.59 มิลลิเมตร) โดยมีความสูง 2.0 เมตร สามารถเคลื่อนย้ายได้ ซึ่งจะดำเนินการติดตั้งในบริเวณที่มีการก่อสร้าง และจะเคลื่อนย้ายไปยังตำแหน่งใหม่ที่มีการก่อสร้างต่อไป โดยตำแหน่งที่จะต้องดำเนินการติดตั้ง Metal Sheet ได้แก่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านทุ่งน้อย โรงเรียนบ้านทุ่งน้อย วัดศรีวิสารวาจา โรงเรียนวัดเขาสะพายแรง หมู่บ้านรุ่งเรือง 5 หมู่บ้านกฤษฐานคร 10 หมู่บ้านมณฑล 4 หมู่บ้านพุกษา 76 บ้านบางไกรซื่อน บ้านรางมะเดื่อ บ้านทุ่งน้อย บ้านสำนักคร้อ บ้านทุ่งนาสร้าง บ้านท่าซี้เหล็ก บ้านบางกระพี้ บ้านดอนประดู่ บ้านทุ่งคร้อ บ้านหนองลาดหญ้า บ้านหนองกระโดน บ้านทุ่งซี้ว บ้านสันติสุข บ้านป่าดิบ บ้านกร่างทอง บ้านทุ่งทอง และบ้านห้วยตลุง และติดตั้งกำแพงที่ความสูง 2.5 เมตร บริเวณ โรงเรียนแก้วอินทร์สุธาอุทิศ วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านชนกาญจน์ หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่ หมู่บ้านชีขากร และหมู่บ้านจันทรภานต์ ซึ่งกำแพงชั่วคราวดังกล่าวสามารถลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและเสียงให้ลดลงได้	○	ไม่มีการติดตั้งแผ่นเหล็กกริดลอนหรือ Metal Sheet มีความสูง 2.0 และ 2.5 เมตร ตามที่มาตรการกำหนด แต่ได้มีการติดตั้งผ้าใบบน Concrete Barrier รอบบริเวณที่มีการก่อสร้างแทนการก่อสร้างรั้วที่ชนิดเมทัลชีท สำหรับพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ในพื้นที่โครงการระหว่างก่อสร้างปัจจุบัน จึงถือว่าไม่มีประสิทธิผล	⊗	เนื่องจากไม่ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ อย่างไรก็ตาม จากผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงพบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าระดับเสียง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน โดยมีรายละเอียดผลการตรวจวัดแสดงไว้ในข้อ 5.2.2 ระดับเสียง จึงถือว่ามาตรการทดแทนมีประสิทธิภาพมาก
		○	โครงการ O & M (พื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง) ไม่มีการติดตั้งแผ่นเหล็กกริดลอนหรือ Metal Sheet ความสูง 2.0 และ 2.5 เมตร ตามที่มาตรการกำหนด แต่มีเพียงการติดตั้ง Concrete Barrier รอบบริเวณที่มีการก่อสร้างบริเวณที่อยู่ใกล้ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหว จึงถือว่าไม่มีประสิทธิผล	⊗	เนื่องจากไม่ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1					
การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
3. เสียง (ต่อ)	9. ติดตั้งกำแพงกันเสียงชนิดซีเมนต์เสริมใยแก้ว (GRC) เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงจากปริมาณจราจรในระยะดำเนินการ บริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่มีระดับเสียงเกินค่ามาตรฐานในปีเปิดดำเนินการ ได้แก่ ร.ร.แก้วอินทร์สุธาอุทิศ หมู่บ้านธนกาญจน์ หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่ หมู่บ้านชีขาก หมู่บ้านจันทร์กานต์ และวัดบ้านทุ่งน้อย	⊗	การติดตั้งกำแพงกันเสียงชนิดซีเมนต์เสริมใยแก้ว (GRC) ในบริเวณพื้นที่อ่อนไหว อยู่ในกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ O&M ปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
4. ความสั่นสะเทือน	1. ควบคุมยานพาหนะที่ขนส่งวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถบรรทุกของโครงการให้ขับยานพาหนะด้วยความระมัดระวัง และปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การควบคุมให้พนักงานขับรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด สามารถช่วยลดระดับความสั่นสะเทือน จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. จำกัดความเร็วและน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะของโครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการจำกัดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างไม่เกิน 30 กม./ชม. รวมทั้งมีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกไม่ให้เกินพิกัดที่กำหนดจึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การควบคุมความเร็ว และชั่งน้ำหนักบรรทุกทุก ตามที่กฎหมายกำหนด สามารถช่วยลดระดับความสั่นสะเทือน จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	3. บำรุงรักษาและซ่อมแซมผิวหน้าถนนอย่างสม่ำเสมอ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการตรวจสอบและดูแลผิวจราจรที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างอยู่เสมอ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบเส้นทางการขนส่งวัสดุชำรุดเสียหาย จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
4. ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	4. กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน เช่น การก่อสร้างฐานราก ต้องดำเนินการในเวลากลางวัน 08.00-17.00 น. เท่านั้น	⊗	โครงการฯ ตอน 1, 2, 3, 4, 9, 11, 12, 16 และ 19 ปัจจุบัน ได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างฐานรากแล้วเสร็จ จากการ ตรวจสอบพบว่าอยู่ระหว่างการติดตั้งชั้นส่วนสะพาน การปู ผิวทาง และการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง ซึ่งไม่มีกิจกรรมใดที่ ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน จึงไม่สามารถประเมิน ประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
		●	โครงการ O&M ปัจจุบันอยู่ระหว่างการตอกเสาเข็มเพื่อ ก่อสร้างอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางศรีษะทอง ซึ่ง ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างเฉพาะช่วง ระหว่างเวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น จึงถือว่า มีประสิทธิผล	●	การดำเนินการก่อสร้างช่วงเวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น จะไม่ส่งผลกระทบต่อความสั่นสะเทือนในช่วงเวลา กลางคืนต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียง จึงถือ ว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	5. ดำเนินการตรวจสอบสภาพเครื่องจักรอย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะ ระบบขับเคลื่อนเพื่อลดแรงสั่นสะเทือน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงาน ก่อสร้าง และมีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุง เครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้าง และยานพาหนะของโครงการ อย่างสม่ำเสมอตามคำแนะนำของผู้ผลิต จึงถือว่า มีประสิทธิผล	●	การจัดโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงาน ก่อสร้าง พร้อมบำรุงรักษาเครื่องจักรให้อยู่ในสภาพดี ช่วย ลดแรงสั่นสะเทือนของเครื่องจักร จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
4. ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	6. เลือกใช้เครื่องมือ เครื่องจักรที่ทำให้เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุด เช่น เสาค้ำเสาเข็มแทนเสาเข็มตอกในบริเวณ ร.ร.แกวอินทร์สุธาอุทิศ วัด บ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านธนกาญจน์ หมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านชาธาร และ หมู่บ้านจันทร์กานต์	●	โครงการฯ ตอน 1, 2, 3, 4, 9, 11, 12, 16 และ 19 ปัจจุบัน ได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างฐานรากแล้วเสร็จ ซึ่งการก่อสร้างโครงการที่ผ่านมา ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการเลือกใช้ เสาค้ำเสาเข็มแทนเสาเข็มตอกตามที่มาตรการกำหนด สำหรับโครงการ O&M ปัจจุบันอยู่ระหว่างการตอกเสาเข็ม เพื่อก่อสร้างอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางสีระทอง ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างเฉพาะช่วง ระหว่างเวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น จึงถือว่า มีประสิทธิผล	●	จากผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน พบว่า ทุก สถานีตรวจวัดมีค่าความสั่นสะเทือน เป็นไปตามเกณฑ์ มาตรฐาน โดยมีรายละเอียดผลการตรวจวัดแสดงไว้ในข้อ 5.2.3 ความสั่นสะเทือน จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพ มาก
5. คุณภาพน้ำผิวดิน/ นิเวศวิทยาทางน้ำ	1. การก่อสร้างสะพานในช่วงใกล้แหล่งน้ำธรรมชาติทั้ง 22 แห่ง ควร ดำเนินการช่วงฤดูแล้ง หากมีความจำเป็นต้องดำเนินการในช่วงฤดูฝน ให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยด่วน	●	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 จากการตรวจสอบ ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ส่วนใหญ่ได้ ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ สำหรับ กิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามคลองนราภิรมย์ และ สะพานข้ามคลองเจดีย์บูชา ซึ่งอยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 4 และตอน 12 พบว่า ได้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง ตอม่อ และฐานรากสะพานแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการ วางชิ้นส่วนสะพาน และการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง จึงถือว่า มีประสิทธิผล	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่า มาตรการมีประสิทธิภาพมาก
		⊗	โครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้อง กับมาตรการดังกล่าว เนื่องจากไม่มีการก่อสร้างสะพาน ข้ามลำน้ำ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
5. คุณภาพน้ำผิวดิน/ นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	2. ไม่ควรเปิดพื้นที่ที่อยู่ริมน้ำทั้งหมดพร้อมกัน แต่ควรทยอยเปิดเฉพาะที่จะดำเนินการก่อสร้างเท่านั้น	●	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ สำหรับกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามคลองนราภิรมย์ และสะพานข้ามคลองเจดีย์บูชา ซึ่งอยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 4 และตอน 12 พบว่า อยู่ระหว่างการวางชิ้นส่วนสะพาน และการติดตั้งอุปกรณ์งานทาง รวมทั้งไม่มีกิจกรรมการเปิดพื้นที่ริมน้ำ จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
		⊗	โครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างสะพาน เนื่องจากไม่มีการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	3. สำนักงานก่อสร้างโครงการหรือที่พักคนงาน ควรอยู่ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 50 เมตร	●	โครงการฯ ตอน 1, 3, 4, 9, 11, 12, 16, 19 และโครงการ O&M ได้จัดพื้นที่สำนักงานก่อสร้าง และที่พักคนงานก่อสร้าง ให้อยู่ห่างจากแหล่งน้ำมากกว่า 50 เมตร จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	การตั้งสำนักงานก่อสร้างโครงการและบ้านพักคนงานก่อสร้าง ห่างจากแหล่งน้ำมากกว่า 50 เมตร ช่วยลดผลกระทบน้ำเสียจากสำนักงานก่อสร้างโครงการและบ้านพักคนงานก่อสร้างต่อแหล่งน้ำโดยรอบได้ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
		○	โครงการฯ ตอน 2 สำนักงานควบคุมโครงการ ตั้งอยู่บริเวณทางหลวงหมายเลข 345 มีระยะห่างจากคลองบางบัวทอง ซึ่งเป็นแหล่งน้ำผิวดินที่ใกล้ที่สุดประมาณ 650 เมตร ส่วนบ้านพักคนงานก่อสร้าง ตั้งอยู่บริเวณ กม.2+200 ซึ่งตั้งอยู่ประชิดกับคลองวาเดียว จึงถือว่าไม่มีประสิทธิผล	○	การตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้าง โดยอยู่ติดแหล่งน้ำอาจส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำได้ จึงถือว่าไม่มีประสิทธิภาพ

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
5. คุณภาพน้ำผิวดิน/ นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	4. กองดินและวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างต้องเก็บกองให้ห่างจากริมลำน้ำ ไม่น้อยกว่า 100 เมตร	●	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 จากการตรวจสอบ ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า ได้ดำเนินการกิจกรรม การก่อสร้างตอม่อและฐานรากสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ รวมทั้งไม่พบการกองดิน และวัสดุก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ ใกล้แหล่งน้ำในระยะ 100 เมตร จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบกองดินและวัสดุก่อสร้างบริเวณ พื้นที่ใกล้แหล่งน้ำในระยะ 100 เมตร จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก
		⊗	โครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้อง กับมาตรการดังกล่าว เนื่องจากไม่มีการก่อสร้างสะพาน ข้ามลำน้ำ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	5. ช่อมแซมบูรณะตลิ่งให้มีสภาพเดิมหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จ ทันที	●	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 ซึ่งได้ดำเนินการ ก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ จากการตรวจสอบ พบว่า ได้ดำเนินการซ่อมแซมบูรณะตลิ่ง ให้อยู่ในสภาพดี แล้วเสร็จ จึงถือว่าไม่มีประสิทธิผล	●	การซ่อมแซมบูรณะตลิ่งหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จ ช่วยลด การชะล้างพังทลายของดินสู่แหล่งน้ำ จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก
		⊗	โครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้อง กับมาตรการดังกล่าว เนื่องจากไม่มีการก่อสร้างสะพาน ข้ามลำน้ำ จึงถือว่าไม่มีประสิทธิผล	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	6. จัดทำห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะไว้อย่างเพียงพอในที่พักคนงาน พื้นที่ก่อสร้าง หรือพื้นที่รวมวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ในอัตราส่วนคนงาน 15 คนต่อ 1 ห้อง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดทำห้องน้ำ ห้องส้วม ที่ถูกสุขลักษณะให้แก่คนงาน ก่อสร้างอย่างเพียงพอ จึงถือว่าไม่มีประสิทธิผล	●	มีการสร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวน เพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้าง พร้อมทั้งติดตั้งระบบ บำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียให้เป็นไปตามมาตรฐานน้ำทิ้งก่อนระบาย ออกสู่ภายนอก จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
		⊗	โครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้อง กับมาตรการดังกล่าว เนื่องจากไม่มีการก่อสร้างสะพาน ข้ามลำน้ำ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
7. สำหรับกิจกรรมการก่อสร้างในลำน้ำ เช่น วางเสา/ตอม่อของ สะพานในลำน้ำ ให้ดำเนินการจัดสร้าง Sheet Pile ล้อมรอบเสา/ ตอม่อ เพื่อป้องกันการพังกระจายของดินตะกอน/เศษวัสดุก่อสร้าง แพร่กระจายไปในลำน้ำ		●	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 ได้ดำเนินการ ก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่า มาตรการมีประสิทธิภาพมาก
		⊗	โครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้อง กับมาตรการดังกล่าว เนื่องจากไม่มีการก่อสร้างสะพาน ข้ามลำน้ำ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
5. คุณภาพน้ำผิวดิน/ นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	8. ปลูกพืชคลุมดิน เช่น หญ้าแฝก บริเวณริมตลิ่งที่หน้าดินถูกทำลาย หรือได้รับการรบกวนจากการก่อสร้างโครงการ เพื่อควบคุมการชะล้าง พังทลายในบริเวณริมลำน้ำ	●	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 ซึ่งดำเนินการ ก่อสร้างต่อม่อและฐานรากสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ รวมทั้งได้มีการปลูกพืชคลุมดินบริเวณริมตลิ่งในบริเวณ สะพานข้ามลำน้ำที่ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จึงถือว่า มีประสิทธิภาพ	●	การปลูกคลุมดินริมตลิ่ง จะควบคุมการชะล้างพังทลายใน บริเวณริมลำน้ำ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
		⊗	โครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้อง กับมาตรการดังกล่าว เนื่องจากไม่มีการก่อสร้างสะพาน ข้ามลำน้ำ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	9. ออกแบบโครงสร้างต่อม่อให้มีรูปเรียบแบนวางตัวขนานไปกับลำน้ำ	●	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 มีการออกแบบ โครงสร้างต่อม่อให้มีรูปเรียบแบนวางตัวขนานไปกับลำน้ำ ตามที่มาตรการกำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่า มาตรการมีประสิทธิภาพมาก
		⊗	โครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้อง กับมาตรการดังกล่าว เนื่องจากไม่มีการก่อสร้างสะพาน ข้ามลำน้ำ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	10. ห้ามไม่ให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะและล้างทำความสะอาด เครื่องมือ/เครื่องจักร ลงในลำน้ำ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้ กำหนดให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะในถังรองรับขยะ ซึ่งตั้งอยู่ ในบริเวณต่างๆ และกำชับไม่ให้คนงานล้างหรือทำความสะอาด อุปกรณ์/เครื่องมือ/เครื่องจักรในแหล่งน้ำธรรมชาติ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	เมื่อพิจารณาผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในคลอง หนองกร่าง ซึ่งอยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ ตอน 16 เมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ.2566 พบว่า มีค่าปริมาณ น้ำมันและไขมัน เท่ากับ 1.40 มก./ล. ซึ่งถือว่ามีความต่ำ โดย มีรายละเอียดผลการตรวจวัดแสดงไว้ในข้อ 5.2.4 คุณภาพ น้ำผิวดิน จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
5. คุณภาพน้ำผิวดิน/ นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	11. สร้างบ่อดักตะกอนชั่วคราวบริเวณที่ก่อสร้างใกล้กับลำน้ำ เช่น ทางลาดสะพาน เพื่อให้เกิดการตะกอน มิให้มีเศษวัสดุก่อสร้าง/ดิน ตะกอนลงสู่ลำน้ำ หากพบว่ามีตะกอนเต็มบ่อให้ดักตะกอนในบ่อออก เมื่อเสร็จการก่อสร้างในช่วงนั้นๆ ให้ดำเนินการกลบบ่อให้เรียบร้อย ตามสภาพเดิมทันที	⊗	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 ได้ดำเนินการก่อสร้างตอม่อ และฐานรากสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องมีบ่อดักตะกอนตามที่มาตรการกำหนด และโครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้อง กับมาตรการดังกล่าว เนื่องจากไม่มีการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	12. ในบริเวณที่พักคนงานแต่ละแห่งต้องจัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิด เกระะ-กรองไร้อากาศ ขนาดไม่น้อยกว่า 32 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน สำหรับห้องส้วม น้ำทิ้งจากห้องอาบน้ำ ลานซักล้าง ห้องครัว พร้อมจัดให้มีบ่อดักน้ำทิ้งขนาด ไม่น้อยกว่า 32 ลูกบาศก์เมตร เก็บกักน้ำทิ้งได้ 1 วัน ก่อนระบายสู่แหล่งน้ำใกล้เคียงต่อไป	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกระะ-กรองไร้อากาศ สำหรับรองรับน้ำเสียจากห้องส้วม น้ำทิ้งจากห้องอาบน้ำ ลานซักล้าง ห้องครัวของคนงานก่อสร้างอย่างเพียงพอ รวมทั้งจัดให้มีบ่อดักน้ำทิ้ง ตามที่มาตรการกำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังเกระะ-ถังกรองไร้อากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียให้เป็นไปตามมาตรฐาน น้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่ภายนอก จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	13. จัดให้มีภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้วในโรงซ่อมบำรุง พร้อมทั้งวัสดุดูดซับหรือพื้นที่รองรับการเก็บกักน้ำมันและสารเคมี เช่น ถาดเก็บและรองน้ำมันในพื้นที่ก่อสร้าง และนำไปกำจัดให้ถูกหลักสุขาภิบาล	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้ว ไว้ในโรงซ่อมบำรุงเพื่อนำไปในการทาแบบและเชลิมเครื่องมือ เครื่องจักรต่างๆ เพื่อป้องกันการเกิดสนิม รวมทั้งส่งไปกำจัดอย่างถูกหลักสุขาภิบาล จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบการรั่วไหลของน้ำมัน/น้ำมันเครื่องปนเปื้อนในดิน การจัดพื้นที่สำหรับการซ่อมบำรุงไว้ที่โรงซ่อมบำรุง ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	14. ออกแบบระบบบำบัดน้ำเสียที่มีประสิทธิภาพทั้งระบบบำบัดน้ำเสียขั้นต้นและระบบบำบัดน้ำเสียรวม บริเวณที่พักริมทางและสถานีบริการทางหลวง โดยใช้ถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังเกระะ-ถังกรองไร้อากาศ	⊗	โครงการฯ ตอน 1, 2, 3, 4, 9, 11, 12, 16 และ 19 เป็นการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ และทางแยกต่างๆ ส่วนโครงการ O&M เป็นการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทาง และระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งไม่รวมถึงบริเวณที่พักริมทางและสถานีบริการทางหลวง จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการที่กำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
6. การคมนาคม ขนส่ง/อุบัติเหตุ และ ความปลอดภัย	1. วางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ของโครงการ เพื่อ หลีกเลี่ยงปัญหาด้านการจราจร	●	โครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีการ ขนส่งชิ้นส่วนวัสดุก่อสร้างขนาดใหญ่ ในช่วงเวลากลางคืน ส่วนวัสดุก่อสร้างอื่นๆ ได้กำหนดให้มีการขนส่งนอก ช่วงเวลาเร่งด่วน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบ ไม่พบปัญหาด้านการจราจรบริเวณ จุดตัดถนนโครงข่ายเดิม และบริเวณพื้นที่ชุมชน จึงถือว่า มาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. แจ้งให้ประชาชนในพื้นที่รับทราบเกี่ยวกับแผนการก่อสร้าง เพื่อ หลีกเลี่ยงปัญหาจราจรที่หนาแน่น โดยกำหนดให้ผู้รับเหมาดัดตั้งป้าย ประชาสัมพันธ์โครงการ แสดงรายละเอียดการก่อสร้างบริเวณแนว เส้นทางโครงการ ชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงาน รับผิดชอบ รูปแบบการก่อสร้าง เป็นต้น รวมทั้งเผยแพร่แผนการ ดำเนินการก่อสร้างและเส้นทางเลี่ยงอื่นๆ ที่เหมาะสมให้แก่ประชาชน ที่อาศัยใกล้เคียงบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	●	มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ ซึ่งมีรายละเอียดตามที่ มาตรการกำหนด ไว้ที่บริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดของ งานก่อสร้างโครงการแต่ละตอน พร้อมทั้งเส้นทางเลี่ยงอื่นๆ เพื่อประชาสัมพันธ์ ให้ผู้ใช้ทางทราบ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นและการติดป้าย ประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุด การก่อสร้าง ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ทราบถึงรายละเอียด โครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	3. ประสานงานกับตำรวจทางหลวงเพื่ออำนวยความสะดวกกับผู้ใช้ ทางในระหว่างการก่อสร้างโครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการประสานงานกับตำรวจจราจรในพื้นที่ ในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในแนวเส้นทางที่เป็นจุดตัดกับ พื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก ด้านการจราจร คอยดูแลการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การประสานงานกับตำรวจทางหลวงในพื้นที่ เพื่ออำนวยความสะดวกและป้องกันปัญหาการจราจร จึงถือว่า มาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	4. หลีกเลี่ยงการขนส่งและเคลื่อนย้ายวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในช่วงที่ การจราจรหนาแน่น	●	โครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีการ ขนส่งชิ้นส่วนวัสดุก่อสร้างขนาดใหญ่ ในช่วงเวลากลางคืน ส่วนวัสดุก่อสร้างอื่นๆ ได้กำหนดให้มีการขนส่งนอก ช่วงเวลาเร่งด่วน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบ ไม่พบปัญหาด้านการจราจรบริเวณ จุดตัดถนนโครงข่ายเดิม และบริเวณพื้นที่ชุมชน จึงถือว่า มาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	5. ใช้ผ้าใบคลุมขณะทำการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง เพื่อป้องกัน อุบัติเหตุจากการรบกวนของวัสดุ	●	โครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการปิดคลุม กระเบื้องรถบรรทุกขนส่งดินและอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ทั้งที่ ขนส่งมาจากแหล่งวัสดุภายนอกและภายในพื้นที่ก่อสร้าง โครงการ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การปิดคลุมกระเบื้องรถบรรทุกขนส่งดินและอุปกรณ์ ก่อสร้างต่างๆ จะป้องกันไม่ให้มีดินและอุปกรณ์ก่อสร้าง ต่างๆ ร่วงหล่น จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
6. การคมนาคม ขนส่ง/อุบัติเหตุ และ ความปลอดภัย (ต่อ)	6. จัดเตรียมพื้นที่จอดรถและจัดเก็บเครื่องจักรอุปกรณ์ก่อสร้างที่ใช้ ในการก่อสร้างโครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน ได้จัดพื้นที่จอดรถ และเครื่องจักรไว้อย่างเป็นระเบียบภายในพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงานก่อสร้างแต่ละตอน จึงถือว่า มีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบว่ามีจราจรติดขัดและเครื่องจักร อุปกรณ์ต่างๆ กีดขวางทางสัญจรของชุมชน จึงถือว่า มาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	7. ควบคุมและอบรมพนักงานขับรถขนส่งวัสดุก่อสร้างปฏิบัติตามกฎ จราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถบรรทุกของ โครงการ ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และขับช่ ยานพาหนะด้วยความระมัดระวัง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุ ก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	8. จัดให้มีป้ายและสัญญาณเตือนที่เห็นได้ชัดเจน ทั้งกลางวันและ กลางคืนก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง 100 เมตร	●	โครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการติดตั้ง ป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟ กะพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 100 เมตร ซึ่งสามารถ มองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน จึงถือว่า มีประสิทธิภาพ	●	การติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และ สัญญาณไฟกะพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและ แนวทางเบี่ยง ช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบริเวณพื้นที่ โครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	9. ใช้วิธีการก่อสร้างที่เหมาะสม เช่น การสร้างถนนภายในท้องถิ่น การจัดทำทางเบี่ยง เพื่อลดผลกระทบจากการจราจรในท้องถิ่น	●	โครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการฯ O&M ได้จัดทำทาง เบี่ยงบริเวณที่มีกิจกรรมก่อสร้างบริเวณที่ผ่านถนนท้องถิ่น จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการจราจร และเรื่อง ร้องเรียนในถนนท้องถิ่น จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพ มาก
	10. จัดให้มีแสงสว่างที่เพียงพอและสัญลักษณ์แสดงขอบเขตพื้นที่ ก่อสร้างที่ชัดเจน	●	โครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีการ กำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งติดตั้งไฟส่องสว่างที่ สามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งกลางวัน และกลางคืน จึงถือ ว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุจากความไม่เพียงพอของ แสงสว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก
	11. กวดขันกฎจราจรและใช้มาตรการเด็ดขาดกับผู้ขับขี่ยานพาหนะ ของโครงการ เมื่อทำผิดกฎจราจรในขณะดำเนินการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถบรรทุกของ โครงการ ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และขับช่ ยานพาหนะด้วยความระมัดระวัง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุ ก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1					
การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
6. การคมนาคม ขนส่ง/อุบัติเหตุ และ ความปลอดภัย (ต่อ)	12. ติดตั้งป้ายสัญญาณเตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทั่วไปให้ทราบ ล่วงหน้าก่อนถึงเขตการก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง และแนวทางเบี่ยง ล่วงหน้าก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่ง สามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การติดตั้งป้ายจราจรต่างๆ ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟ กระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง สามารถช่วยป้องกันไม่ให้เกิด อุบัติเหตุบริเวณพื้นที่โครงการ จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก
	13. ปรับพื้นที่ คันทาง ตรวจตรากองวัสดุที่เกิดจากการก่อสร้างไม่ให้ รुकลับบริเวณพื้นที่ผิวจราจร เพื่อการสัญจรไปมาอย่างสะดวกสบาย	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดพื้นที่วางกองวัสดุก่อสร้างไว้ในบริเวณบ้านพักคนงาน และพื้นที่ก่อสร้างโครงการ รวมทั้งมีการตรวจสอบดูแล ไม่ให้มีการกองวัสดุก่อสร้างรुकลับพื้นที่ผิวจราจรภายนอก จึง ถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบกองวัสดุก่อสร้างรुकลับบริเวณ พื้นที่ผิวจราจรภายนอกโครงการ จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก
	14. ประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อร่วมกันจัดทำแผนการ จัดการจราจรโดยเฉพาะบริเวณที่ตัดผ่านถนนโครงข่ายเดิม รวมทั้ง รูปแบบการก่อสร้างทางเบี่ยงอย่างมีประสิทธิภาพและมีความ ปลอดภัย เพื่อลดผลกระทบต่อการรบกวนการสัญจรของผู้ใช้ทาง	●	มีการประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อร่วมกันจัดทำ แผนการจัดการจราจร และประชาสัมพันธ์การจัดการจราจร ผ่านช่องทางต่างๆ ได้แก่ ป้ายประชาสัมพันธ์ในแนว เส้นทางโครงการ สื่อ Social media ต่างๆ จึงถือว่า มีประสิทธิภาพ	●	การประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางต่างๆ ช่วยให้ประชาชนใน พื้นที่ทราบถึงแผนการจัดการจราจร จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก
	15. ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ที่มีขนาดใหญ่ หรือจำนวนมากๆ ต้อง ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในเขตพื้นที่นั้นๆ เพื่ออำนวยความสะดวก และเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่ง เช่น จัดให้มีรถนำและปิดท้าย ขบวนในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการ	●	มีการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างขนาดใหญ่ในช่วงเวลา กลางคืน รวมทั้งมีการประสานงานกับตำรวจทางหลวงใน การอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการขนส่ง ตามที่มาตราการกำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่คอยอำนวยความสะดวกและดูแลความปลอดภัยในการขนส่ง ช่วย ป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุระหว่างการขนส่ง จึงถือว่า มาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	16. ห้ามจอดรถบรรทุกหรือกองวัสดุก่อสร้างบริเวณริมถนน โดยเฉพาะช่วงที่ตัดผ่านถนนท้องถิ่น เพื่อไม่ให้กีดขวางเส้นทางสัญจร ของประชาชน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการกักขังไม่ให้พนักงานขับรถบรรทุกจอดริมถนนที่ตัด ผ่านถนนท้องถิ่น รวมถึงไม่วางกองวัสดุก่อสร้าง บริเวณริม ถนน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบการจอดรถบรรทุก และการวาง กองวัสดุก่อสร้างบริเวณริมถนนที่ตัดผ่านถนนท้องถิ่น จึง ถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
6. การคมนาคม ขนส่ง/อุบัติเหตุ และ ความปลอดภัย (ต่อ)	17. จัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกและความปลอดภัย บริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่เป็นจุดตัดกับทางหลวงเดิม ซึ่งเป็นพื้นที่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการประสานงานกับตำรวจจราจรในพื้นที่ ในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในแนวเส้นทางที่เป็นจุดตัดกับพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร คอยดูแลการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ช่วยป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุระหว่างการก่อสร้างจึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	18. ในกรณีที่มีเส้นทางชำรุดเสียหายเนื่องจากการใช้งาน ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องรับผิดชอบซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดี เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุและไม่ทำให้ผู้ใช้เส้นทางได้รับความเดือดร้อน	⊗	จากการตรวจสอบกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม พ.ศ.2566 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567) ไม่พบเส้นทางที่ใช้สำหรับการขนส่งวัสดุก่อสร้างชำรุดเสียหาย จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	19. กรมทางหลวงกำกับผู้รับเหมาจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนที่สำนักงานโครงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ในกรณีที่มีผู้ได้รับผลกระทบและความเดือดร้อนจากโครงการ	●	กรมทางหลวงได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการแต่ละตอน และจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียน ติดตั้งไว้บริเวณด้านหน้าสำนักงานโครงการ เพื่อรับข้อร้องเรียนจากผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้มีเจ้าหน้าที่ และสถานที่รับเรื่องร้องเรียน พร้อมทั้งจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียน ช่วยให้ประชาชนเข้ามาดำเนินการร้องเรียนผลกระทบของโครงการได้สะดวก จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	20. กรณีที่ป้ายบอกทางเดิมถูกย้ายออกไปจะต้องจัดให้มีป้ายบอกทางชั่วคราวในบริเวณที่เป็นทางแยกไปสถานที่สำคัญ และทางแยกไปชุมชนหรือสถานที่ต่างๆ ให้ชัดเจน	●	มีการติดตั้งป้ายบอกทางชั่วคราว ไว้บริเวณทางแยกไปสถานที่สำคัญ และทางแยกไปชุมชนหรือสถานที่ต่างๆ อย่างชัดเจน เพื่อทดแทนป้ายบอกทางเดิมที่ถูกย้ายออกไป จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	ดำเนินการติดตั้งป้ายบอกทางชั่วคราว หลังจากการย้ายป้ายบอกทางเดิมออก ช่วยให้ผู้ใช้ทางทราบถึงไปสถานที่ต่างๆ ระหว่างมีกิจกรรมก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	21. รถบรรทุกวัสดุก่อสร้างต้องติดป้ายบอกชื่อโครงการ ชื่อผู้รับเหมา พร้อมทั้งหมายเลขโทรศัพท์ที่ติดต่อได้ให้เป็นอย่างชัดเจน เพื่อให้ประชาชนสามารถแจ้งเรื่องร้องเรียนได้	●	มีการติดสติ๊กเกอร์ชื่อบริษัทผู้รับจ้าง บริเวณกระจกหน้ารถ ประตู และกระบะท้ายรถบรรทุกและเครื่องจักรของโครงการ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การติดสติ๊กเกอร์ชื่อบริษัทผู้รับจ้างที่รถบรรทุก ช่วยให้ประชาชนดำเนินการร้องเรียนผลกระทบของการขนส่งได้ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1					
การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
6. การคมนาคม ขนส่ง/อุบัติเหตุ และ ความปลอดภัย (ต่อ)	22. กำหนดเขตพื้นที่ก่อสร้างบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดกับ ถนนท้องถิ่นเดิมให้ชัดเจน โดยการวางกรวยหรือรั้วกำแพงชั่วคราว เพื่อแยกเขตพื้นที่ก่อสร้างจากการจราจรที่ผ่านบริเวณนั้นๆ อย่าง เหมาะสม	●	มีการใช้ Concrete Barrier ในการกำหนดขอบเขตพื้นที่ ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การใช้ Concrete Barrier กำหนดเขตก่อสร้าง จะแสดง ขอบเขตเขตพื้นที่ก่อสร้างบริเวณเส้นทางตัดกับถนน ท้องถิ่นเดิมได้ชัดเจน จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	23. ต้องจัดให้มีการติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างและเครื่องหมายจราจรอย่าง เหมาะสมที่พื้นที่เขตก่อสร้างบริเวณจุดตัดถนนท้องถิ่นเดิม เพื่อความ ปลอดภัยในเวลากลางคืนในการสัญจรของผู้ใช้ถนน เช่น ผู้ขับขี่ รถยนต์ คนเดินเท้า คนขี่จักรยาน และคนขี่จักรยานยนต์ เป็นต้น	●	โครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีการ กำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งติดตั้งไฟส่องสว่างที่ สามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งกลางวัน และกลางคืน จึงถือ ว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุจากความไม่เพียงพอของ แสงสว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก
	24. กรมทางหลวงจะต้องจัดจ้างบุคคลที่ 3 ในการติดตามตรวจสอบ ตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานเพื่อกำกับดูแล ในช่วงการก่อสร้าง ประกอบด้วยการจัดการจราจร ด้านความ ปลอดภัยในการขนส่งวัสดุ ด้านกระบายน้ำ ด้านผลกระทบต่อ สิ่งแวดล้อมและประชาชนให้ครอบคลุมทุกสัญญาก่อสร้าง	●	กรมทางหลวงได้ว่าจ้างบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบ การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ตามที่เสนอไว้ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การติดตามตรวจสอบตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้ เสนอไว้ในรายงาน ในระยะก่อสร้าง ช่วยเฝ้าระวังผลกระทบ ต่อสิ่งแวดล้อมและประชาชนในพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่า มาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	25. กรมทางหลวงต้องเพิ่มเติมอุปกรณ์ความปลอดภัยในระยะก่อสร้าง ให้ครบถ้วน โดยเฉพาะช่วงที่เสาโครงสร้างทางยกระดับอยู่ใกล้กับทาง จราจร	●	มีการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยต่างๆ ในพื้นที่ ก่อสร้างอย่างเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ เช่น ป้ายเตือนให้ ระวังพื้นที่ก่อสร้าง ป้ายเตือนก่อนถึงบริเวณที่มีการเบี่ยง การจราจร การติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุก่อสร้างร่วง หล่น เป็นต้น จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุก่อสร้างร่วงหล่น และ ติดตั้งป้ายเตือนเขตก่อสร้าง ช่วยป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ ช่วงที่มีการก่อสร้างเสาโครงสร้างทางยกระดับ จึงถือว่า มาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
6. การคมนาคม ขนส่ง/อุบัติเหตุ และ ความปลอดภัย (ต่อ)	26. กรมทางหลวงต้องกำหนดมาตรการในระยะก่อสร้าง สำหรับช่วงที่ จำเป็นต้องก่อสร้างบริเวณพื้นที่ผิวจราจรเดิม และหากมีความ จำเป็นต้องกันผิวจราจรเดิม กรมทางหลวงจะต้องดำเนินการก่อสร้าง ขยายผิวจราจรก่อนการก่อสร้างโครงการ เพื่อเพิ่มพื้นที่ช่องจราจร โดยต้องจัดให้มีช่องจราจรต้องไม่น้อยกว่าเดิม	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า โครงการฯ ทุกตอน ได้ดำเนินการก่อสร้างขยายผิวจราจร แล้วเสร็จ สำหรับโครงการ O&M (บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ด้านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ และด้านเก็บค่าผ่านทาง ศีรษะทอง) มีแผนที่จะรื้อย้ายถนนเดิมที่ตัดผ่านกับแนว ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง จากการตรวจสอบพบว่า ยังไม่ มีกิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณดังกล่าวจึงไม่สามารถ ประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
7. สาธารณูปโภค	1. ผู้รับเหมาต้องจัดทำแผนการรื้อย้ายที่ชัดเจนเสนอให้กรมทางหลวง เพื่อให้กรมทางหลวงประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ชี้แจง รูปแบบการก่อสร้างในรายละเอียด พร้อมทั้งกำหนดแผนรื้อย้าย ร่วมกัน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการประสานงานกับหน่วยงานผู้ ให้บริการสาธารณูปโภคต่างๆ เป็นผู้ดำเนินการรื้อย้าย ระบบสาธารณูปโภคนั้นๆ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 พบว่า กิจกรรมการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ได้ ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ก่อนที่จะมีการรื้อย้าย ระบบ สาธารณูปโภค และต้องแจ้งให้ประชาชนในท้องถิ่นทราบไม่น้อยกว่า 15 วัน	⊗	ปัจจุบันกิจกรรมการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ได้ ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่ มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	3. การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค เช่น เสาค้ำไฟฟ้า ระบบประปา ท่อ จ่ายน้ำ อาจส่งผลกระทบต่อชุมชน ดังนั้น ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จ โดยเร็ว และมีการสำรองทั้งด้านระบบไฟฟ้าและประปา โทรศัพท์ ให้ ครอบคลุม	⊗	ปัจจุบันกิจกรรมการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ได้ ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่ มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	4. ในกรณีที่มีข้อร้องเรียนจากประชาชนที่ได้รับความเดือดร้อนจาก การรื้อย้ายสาธารณูปโภค ต้องดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว	⊗	ปัจจุบันกิจกรรมการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ได้ ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่ มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	5. หากพบว่ามีการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคที่ได้รับความเสียหายจากกิจกรรม ของโครงการ ให้ผู้รับเหมาเร่งดำเนินการแก้ไข หรือประสานงานกับ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว	⊗	ปัจจุบันกิจกรรมการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ได้ ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่ มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
8. การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ	1. ออกแบบโครงสร้างเส้นทาง และโครงสร้างในช่วงที่ตัดผ่านลำน้ำให้ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีโครงสร้างขนาดใหญ่เพียงพอต่อการรองรับการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมอย่างมีประสิทธิภาพ ไม่กีดขวางการไหลของน้ำ	●	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 มีการออกแบบโครงสร้างในช่วงที่ตัดผ่านลำน้ำ ตามที่มาตรการกำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
		⊗	โครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้อง กับมาตรการดังกล่าว เนื่องจากไม่มีการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	2. บริเวณที่เป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วมขัง ต้องออกแบบโครงสร้างระบบระบายน้ำให้มีขนาดใหญ่เพียงพอ หรือมีค่าความปลอดภัย (Safety of Factor) มากกว่าปกติ (1.50-4.50 เท่า) โดยอาคารระบายน้ำของเส้นทางโครงการต้องมีจำนวนทั้งสิ้น 94 แห่ง แยกตามประเภทของอาคาร ได้แก่ สะพาน 22 แห่ง ท่อลอดเหลี่ยม 10 แห่ง และท่อลอดกลม 62 แห่ง	●	มีการออกแบบโครงสร้างระบบระบายน้ำ ตามที่มาตรการกำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาการเกิดน้ำท่วมบริเวณพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วมขัง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
		●	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 ดำเนินการก่อสร้างฐานราก ตอม่อสะพานข้ามลำน้ำ รวมทั้งการปรับพื้นที่ การขุด การเจาะไถลำน้ำ ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การก่อสร้างฐานรากและตอม่อสะพานข้ามลำน้ำ และกิจกรรมก่อสร้างไถลำน้ำ ให้แล้วเสร็จในช่วงฤดูแล้ง จะช่วยป้องกันไม่ให้เกิดขังน้ำในลำน้ำ และจะไม่ส่งผลกระทบต่อการระบายน้ำ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	3. การก่อสร้างฐานรากและตอม่อสะพานข้ามลำน้ำต่างๆ และสะพานบก รวมถึงกิจกรรมก่อสร้างประเภทการปรับพื้นที่ การขุด หรือการเจาะไถลำน้ำ ควรดำเนินการในช่วงฤดูแล้งที่มีปริมาณน้ำในแหล่งน้ำน้อย และเพื่อลดผลกระทบจากการก่อสร้างที่จะกีดขวางน้ำฝนที่ไหลหลากผ่านพื้นที่ก่อสร้างอันจะเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดน้ำท่วมได้ในช่วงฤดูฝน	●	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 ดำเนินการก่อสร้างฐานราก ตอม่อสะพานข้ามลำน้ำ รวมทั้งการปรับพื้นที่ การขุด การเจาะไถลำน้ำ ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การก่อสร้างฐานรากและตอม่อสะพานข้ามลำน้ำ และกิจกรรมก่อสร้างไถลำน้ำ ให้แล้วเสร็จในช่วงฤดูแล้ง จะช่วยป้องกันไม่ให้เกิดขังน้ำในลำน้ำ และจะไม่ส่งผลกระทบต่อการระบายน้ำ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
		⊗	โครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้อง กับมาตรการดังกล่าว เนื่องจากไม่มีการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
8. การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ (ต่อ)	4. การก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ ต้องป้องกันไม่ให้มีเศษวัสดุร่วงหล่น โดยอาจติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำหรือวิธี อื่นๆ ที่เหมาะสม	⊗	- โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 ในระยะที่ผ่านมา ได้มีการติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ น้ำในขณะดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างที่อยู่เหนือลำน้ำ ซึ่งปัจจุบันได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแล้ว เสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่น ลงสู่แหล่งน้ำตามที่มาตรการกำหนด - โครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่มีการ ก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการ ดังกล่าว จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	5. หากมีการทับถมของตะกอนหรือเศษวัสดุก่อสร้างในลำให้ทำการ ขุดลอกและนำออกทันที	⊗	- โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 ได้ดำเนินการ ก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติ ตามที่มาตรการกำหนด - โครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่มีการ ก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการ ดังกล่าว จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	6. จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการระบายน้ำเพิ่มเติม เช่น ท่อ ระบายน้ำและคูระบายน้ำข้างถนน เพื่อทดแทนส่วนที่ได้รับผลกระทบ จากการก่อสร้าง	●	มีการสร้างท่อระบายน้ำและคูระบายน้ำข้างถนน และ บริเวณใต้สะพานต่างระดับ เพื่อช่วยในการระบายน้ำออก จากพื้นที่โครงการ จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาน้ำท่วม ขังในพื้นที่โครงการ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่โครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	7. ทำทางเบี่ยงเบนทิศทางการไหลของน้ำชั่วคราว สำหรับในกรณีที่ ต้องปิดกั้นหรือสร้างสิ่งกีดขวางการไหลของน้ำ (ชั่วคราว) และดูแล ต่อเนื่องให้ลำน้ำสามารถไหลผ่านทางเบี่ยงเบนดังกล่าวเป็นไป ตามปกติ	⊗	- โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 ดำเนินการ ก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้อง ทำทางเบี่ยงเบนทิศทางการไหลของน้ำ - โครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่มีการ ก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการ ดังกล่าว จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
9. การเกษตรกรรม	1. จำกัดการใช้พื้นที่ก่อสร้าง บริเวณจุดเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก และบริเวณสถานีบริการทางหลวง โดยต้องทำงานอยู่ในขอบเขตแนวเขตทางที่กำหนดไว้ รวมถึงควบคุมกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการที่จะไปรบกวนพื้นที่เกษตรให้น้อยที่สุด เพื่อลดการสูญเสียพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเกษตร	●	มีการควบคุมให้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างเฉพาะภายในพื้นที่เขตทางเท่านั้น รวมทั้งมีการควบคุมดูแลไม่ให้เกิดกิจกรรมการก่อสร้างบุกรุก หรือทำความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรม หรือเกิดผลกระทบต่อการประกอบอาชีพเกษตรกรรมของประชาชนที่อยู่นอกพื้นที่เขตทาง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบการบุกรุกพื้นที่ภายนอกเขตทาง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. การใช้พื้นที่เกษตรชั่วคราวเป็นที่พักคนงาน เก็บกองวัสดุ สำนักงาน ควบคุมงาน หรือถนนชั่วคราว ควรใช้พื้นที่หลังจากมีการเก็บเกี่ยวผลผลิตแล้ว และควรเลือกพื้นที่เกษตรกรรมที่มีอายุสั้น และหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องมีการฟื้นฟูให้กลับมาใช้ประโยชน์ในการเกษตรต่อไปได้	⊗	จากการตรวจสอบไม่พบ การใช้พื้นที่เกษตรกรรมเป็นที่พักคนงาน เก็บกองวัสดุ สำนักงาน ควบคุมงาน หรือถนนชั่วคราว รวมทั้งไม่พบความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรม จากกิจกรรมก่อสร้างโครงการ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	3. การปฏิบัติงานต้องใช้ระยะเวลาสั้นที่สุด และไม่เกินตามแผนการก่อสร้างที่กำหนดไว้ เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อการทำเกษตรของประชาชนน้อยที่สุด	●	มีการปฏิบัติงานตามแผนการก่อสร้างตามที่กำหนดไว้ และดำเนินการก่อสร้างตามพื้นที่ที่ได้รับมอบจากการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรม จากกิจกรรมก่อสร้างโครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	4. ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ให้บุกรุกหรือทำความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรมหรือกระทบต่อการประกอบอาชีพเกษตรกรรมของประชาชนในท้องถิ่น	●	กรมทางหลวงมีการกำกับผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ให้บุกรุกและสร้างความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรม จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาข้อร้องเรียนด้านผลกระทบต่อการประกอบอาชีพเกษตรกรรมของประชาชนในท้องถิ่น จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	5. จัดทำสะพานข้ามทางหลวงโครงการจำนวน 9 จุด สะพานข้ามทางหลวงทั่วไปจำนวน 131 จุด และทางลอดใต้ทางหลวงโครงการจำนวน 6 จุด เชื่อมต่อถนนในท้องถิ่น รวมถึงทางบริการรวม 44.22 กิโลเมตร เพื่อให้ประชาชนในท้องถิ่นยังคงสามารถสัญจรไปมา-มาได้ และสามารถเข้าทำประโยชน์ในพื้นที่เกษตรได้ดั้งเดิม	●	มีการออกแบบโครงสร้างสะพานข้ามทางหลวง ทางลอดใต้สะพาน ทางเชื่อมต่อในถนนท้องถิ่น และทางบริการ ตามที่มาตรการกำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
		⊗	โครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว เนื่องจากไม่มีรายละเอียดการก่อสร้างตามมาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1					
การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
10. การใช้ที่ดิน	1. จำกัดความกว้างของเขตทางเท่าที่จำเป็น เพื่อลดการสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรม ที่อยู่อาศัย ให้น้อยที่สุด	●	มีการจำกัดความกว้างของเขตทาง โดยคำนึงถึงหลักความปลอดภัย และถูกต้องตามหลักวิศวกรรม ซึ่งการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ได้ดำเนินการก่อสร้างเฉพาะภายในพื้นที่ที่ได้รับมอบจากการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. ใช้พื้นที่ในเขตทาง สำหรับเป็นที่กองเก็บรวบรวมวัสดุก่อสร้างและสำนักงานชั่วคราว ทั้งนี้ เพื่อลดการรบกวนพื้นที่การใช้ที่ดินด้านต่างๆ บริเวณติดกับเขตทางให้น้อยที่สุด	●	มีการกองวัสดุก่อสร้างไว้ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานโครงการแต่ละตอน โดยให้มีการวางกองวัสดุก่อสร้างไว้ภายในพื้นที่ก่อสร้างเฉพาะเท่าที่จำเป็นเท่านั้น จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	จากการตรวจสอบไม่พบการกองวัสดุก่อสร้างไว้ภายนอกพื้นที่เขตทาง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	3. กิจกรรมการก่อสร้างต้องใช้ระยะเวลาสั้นที่สุด และไม่เกินแผนการก่อสร้างที่กำหนดไว้ เพื่อลดการรบกวนต่อรูปแบบการใช้ที่ดินบริเวณใกล้เคียง	●	มีการปฏิบัติงานตามแผนการก่อสร้างตามที่กำหนดไว้ และดำเนินการก่อสร้างตามพื้นที่ที่ได้รับมอบจากการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	จากการตรวจสอบไม่พบการรบกวนบริเวณที่ดินโดยรอบจากกิจกรรมก่อสร้างโครงการ ถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	4. ต้องควบคุมคนงานที่ก่อสร้างโครงการฯ ไม่ให้จับหรือทำอันตรายแก่ สัตว์ป่า ตลอดจนรัง ตัวอ่อน และไข่ทั้งที่พบบนบกและในน้ำที่พบในแนวเขตทางโครงการ และมีการกำหนดบทลงโทษที่เข้มงวด	●	มีการออกข้อบังคับ และติดตั้งป้ายเตือนห้ามมิให้คนงานก่อสร้าง จับหรือทำอันตรายแก่ สัตว์ป่า ตลอดจนรัง ตัวอ่อน และไข่ทั้งที่พบบนบกและในน้ำที่พบในแนวเขตทางโครงการ จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	จากการตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ไม่พบคนงานก่อสร้างฝ่าฝืนข้อบังคับตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	5. ต้องควบคุมและเฝ้าระวังบุคคลภายนอกมิให้เข้ามาดักจับหรือทำอันตรายแก่สัตว์ป่า ตลอดจนรัง ตัวอ่อน และไข่ ทั้งที่พบบนบกและในน้ำ รวมถึงห้ามการติดตั้งป้ายเตือนห้ามล่าสัตว์ป่าและบทลงโทษทางกฎหมายในกรณีฝ่าฝืนในพื้นที่เขตทางตลอดแนวโครงการ โดยเฉพาะในแนวเขตทางที่ผ่านหรืออยู่ใกล้แหล่งน้ำ หรือบริเวณแปลงนาหรือที่ลุ่มที่มีสัตว์ป่าจำพวกนกหากินชุกชุม	●	มีการติดตั้งป้ายเตือนและเฝ้าระวังบุคคลภายนอกมิให้เข้ามาจับหรือทำอันตรายแก่ สัตว์ป่า ตลอดจนรัง ตัวอ่อน และไข่ทั้งที่พบบนบกและในน้ำที่พบในแนวเขตทางโครงการ จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	จากการตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ไม่พบคนงานก่อสร้างฝ่าฝืนข้อบังคับตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
10. การใช้ที่ดิน (ต่อ)	6. ต้องมีการช่วยเหลือสัตว์ป่าหากพบว่าเคลื่อนที่ออกจากพื้นที่โครงการได้ช้า ได้แก่ กลุ่มสัตว์เลื้อยคลาน เช่น เต่า (กรณีที่พบเห็น) โดยนำไปยังพื้นที่ป่าไม้หรือแหล่งที่อยู่อาศัยที่มีสภาพดีกว่าในพื้นที่โครงการ ซึ่งกล่าวได้ว่ามีอยู่ทั่วไปในพื้นที่โครงการ และทั้งนี้ในการดำเนินการดังกล่าวจะต้องมีผู้เชี่ยวชาญ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่า และพันธุ์พืช มาดำเนินการช่วยเหลือสัตว์ดังกล่าว	⊗	จากการตรวจสอบกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ไม่พบสัตว์ชนิดใดได้รับบาดเจ็บ ไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้ หรืออยู่ในสภาพอ่อนแรง ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
11. เศรษฐกิจและสังคม	1. ทำการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการให้แก่ประชาชน ในบริเวณพื้นที่โครงการ ประกอบด้วย ขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง รูปแบบการก่อสร้าง ระยะเวลาการก่อสร้าง โดยจัดทำเอกสาร หรือเข้าพบผู้นำชุมชน ประชาชน เพื่อชี้แจงข้อมูลให้ประชาชนในพื้นที่ทราบล่วงหน้าก่อนเข้าดำเนินการก่อสร้าง	●	มีการรับฟังความคิดเห็นและประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้างในแต่ละตอน รวมทั้งมีการจัดทำแผนพบปะประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นและการติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดโครงการ ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ทราบถึงรายละเอียดโครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. ดำเนินการตามข้อเสนอมาตรการลดผลกระทบด้านการเวนคืนและอพยพโยกย้ายอย่างจริงจังและมีประสิทธิภาพ	●	สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวง ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และชดเชยทรัพย์สินค่าเวนคืนที่ดินตลอดแนวเส้นทางโครงการแล้วเสร็จอย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งจัดการรับฟังความคิดเห็นต่อโครงการก่อนที่จะเริ่มต้นดำเนินการก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	3. ให้ความสำคัญต่อการจ้างแรงงานท้องถิ่นเป็นอันดับแรก	●	คนงานก่อสร้างส่วนใหญ่ เป็นแรงงานต่างถิ่นที่ทำงานประจำกับบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง อย่างไรก็ตาม ทางโครงการได้มีการติดป้ายรับสมัครงานไว้ด้านหน้าสำนักงานควบคุมโครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนในท้องถิ่นเข้ามาทำงาน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	ทางโครงการเปิดโอกาสแก่คนในพื้นที่เข้าทำงาน จากการดำเนินงานที่ผ่านมาไม่พบว่าปัญหาเรื่องการจ้างงานกับประชาชนในพื้นที่ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
11. เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	4. เอกชนผู้รับเหมาในการก่อสร้างโครงการจะต้องเข้มงวดควบคุมมิให้คนงานหรือเจ้าหน้าที่ของโครงการก่อความเดือดร้อนแก่ประชาชนในท้องถิ่น	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการออกกฎระเบียบ มิให้คนงานก่อสร้างและเจ้าหน้าที่โครงการก่อความเดือดร้อนแก่ประชาชนในท้องถิ่น จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาคนงานและเจ้าหน้าที่ของโครงการก่อความเดือดร้อนแก่ประชาชนในท้องถิ่น จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	5. การเข้าปฏิบัติงานต่างๆ ในพื้นที่โครงการจะต้องแจ้งให้ชุมชนทราบล่วงหน้า โดยผ่านทางผู้นำชุมชน หรือชี้แจงกับประชาชนโดยตรง	●	มีการรับฟังความคิดเห็นและประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้างในแต่ละตอน รวมทั้งมีการจัดทำแผนพับประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นและการติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดการก่อสร้าง ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ทราบถึงรายละเอียดโครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	6. จัดวางเครื่องจักรอุปกรณ์ไม่ให้กีดขวางเส้นทางสัญจร และทางเข้าออกพื้นที่ชุมชน รวมถึงจัดทำทางเบี่ยงให้ประชาชนยังคงเดินทางไปมาหาสู่กันได้กรณีที่ต้องมีการปิดทาง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีทางเบี่ยงบริเวณที่มีกิจกรรมก่อสร้างผ่านถนนท้องถิ่น รวมทั้งได้กำหนดพื้นที่ในการวางเครื่องจักรอุปกรณ์ไม่ให้กีดขวางเส้นทางสัญจร จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างกีดขวางเส้นทางสัญจร และทางเข้าออกพื้นที่ชุมชน รวมทั้งไม่พบปัญหาด้านการจราจร จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	7. ต้องจัดให้มีทางลอด ทางข้ามที่เหมาะสม รวมถึงทางบริการเพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางไปมาหาสู่กันได้ดังเดิม	●	ได้จัดให้มีทางลอด ทางข้าม และทางบริการ บริเวณแนวเส้นทางโครงการที่อยู่ใกล้เคียงกับชุมชน เพื่อให้ประชาชนเดินทางได้ดังเดิม จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	8. หากเกิดกรณีมีปัญหาที่ไม่สามารถประกอบอาชีพได้ตามปกติเนื่องจากโครงการ กรมทางหลวงจะต้องพิจารณาให้ความช่วยเหลือหรือประสานงานในด้านต่างๆ ตามความเหมาะสม	⊗	กิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ไม่พบข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการได้รับผลกระทบต่อการประกอบอาชีพของประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
12. การโยกย้ายและการเวนคืน	1. ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และชดเชยทรัพย์สินตลอดแนวเส้นทางโครงการ โดยดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม และเปิดโอกาสให้มีกระบวนการมีส่วนร่วมจากผู้ที่เกี่ยวข้องในท้องถิ่น โดยจัดตั้งในรูปคณะกรรมการปรองดองทรัพย์สิน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อเจ้าของที่ดินในบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านและต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการดำเนินการก่อสร้าง	●	สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวง ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และชดเชยทรัพย์สินค่าเวนคืนที่ดินตลอดแนวเส้นทางโครงการแล้วเสร็จอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม พร้อมทั้งจัดการรับฟังความคิดเห็นต่อโครงการก่อนที่จะเริ่มต้นดำเนินการก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. กรมทางหลวงดำเนินกิจกรรมประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อสร้างความเข้าใจและแจ้งสิทธิ์ที่จะได้รับขั้นตอนการชดเชยที่ดินและทรัพย์สินให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบในพื้นที่โครงการ	●	สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรมทางหลวง ดำเนินการจัดประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ พร้อมทั้งจัดการรับฟังความคิดเห็นต่อโครงการก่อนที่จะเริ่มต้นดำเนินการก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
13. การสาธารณสุข	1. ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ และเสียงอย่างเคร่งครัด	○	มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคุณภาพอากาศ เสียง บางส่วน จึงถือว่าไม่มีประสิทธิผล	⊗	เนื่องจากมีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดไม่ครบถ้วน จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้
	2. ที่พักคนงานต้องมีสภาพความเป็นอยู่ที่ถูกสุขอนามัยและสุขาภิบาลสิ่งแวดล้อมให้แก่คนงาน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการจัดการสภาพแวดล้อมภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างให้ถูกสุขลักษณะ มีความเรียบร้อย จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	การจัดสภาพแวดล้อมภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างอย่างถูกสุขลักษณะสุขาภิบาล จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	3. จัดให้มีห้องน้ำ ห้องส้วมในพื้นที่ก่อสร้าง พื้นที่สำนักงานชั่วคราว และที่พักคนงานอย่างเพียงพอ ในอัตราส่วน 15 คน ต่อ 1 ห้อง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีห้องน้ำ ห้องส้วม ที่ถูกสุขลักษณะให้แก่คนงานก่อสร้างอย่างเพียงพอ จึงถือว่าไม่มีประสิทธิผล	●	มีการสร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวนเพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้าง พร้อมทั้งติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียให้เป็นไปตามมาตรฐานน้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่ภายนอก จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1					
การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
13. การสาธารณสุข (ต่อ)	4. จัดหาน้ำดื่มที่สะอาดให้คนงานอย่างเพียงพอในพื้นที่ก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดซื้อน้ำดื่มให้แก่คนงานก่อสร้างอย่างเพียงพอในอัตรา ไม่น้อยกว่า 2 ลิตร/คน-วัน จึงถือว่า มีประสิทธิผล	●	จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาการขาดแคลนน้ำดื่ม และ น้ำใช้ในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง และชุมชนข้างเคียง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
14. อาชีวอนามัย	1. จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น หมวกนิรภัย ที่อุดหู ถุงมือ หน้ากากหรือผ้าปิดจมูก และรองเท้ากันภัย เป็นต้น ให้เพียงพอแก่คนงาน และควบคุมให้คนงานใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตราย บุคคลอย่างเคร่งครัด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย รองเท้าหุ้มส้น ที่อุดหู (Ear Plug) ที่ครอบหู (Ear Muff) และอุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัยอื่นๆ ให้แก่คนงานที่ต้องปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้าง ตามความเหมาะสมของกิจกรรมการก่อสร้าง จึงถือว่า มีประสิทธิผล	●	จากการตรวจสอบไม่พบคนงานก่อสร้างเกิดอุบัติเหตุ ร้ายแรงจากการทำงาน จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพ มาก
	2. จัดให้มีพนักงานผู้ตรวจสอบด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ประจำพื้นที่ก่อสร้าง	●	ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยและอาชีวอนามัย (จป.) ประจำพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่า มีประสิทธิผล	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือ ว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	3. จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นที่สำนักงานโครงการ	●	ได้จัดให้มีห้องปฐมพยาบาล และอุปกรณ์ปฐมพยาบาล ประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการแต่ละ ตอน เพื่อปฐมพยาบาลเบื้องต้นให้แก่คนงานก่อสร้าง จึงถือ ว่า มีประสิทธิผล	●	เนื่องจากการเตรียมความพร้อมให้สามารถรองรับการ เกิดอุบัติเหตุ หรือเหตุฉุกเฉินรุนแรง ทำให้ผู้ได้รับบาดเจ็บ สามารถได้รับการปฐมพยาบาลได้อย่างรวดเร็ว จึงถือว่า มาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	4. ประสานงานกับโรงพยาบาลเกษมราษฎร์ รัตนวิเศษ โรงพยาบาล ศูนย์นครปฐม โรงพยาบาลบ้านโป่ง และโรงพยาบาลมะการักษ์ ล่วงหน้า เพื่อรับผู้ป่วยกรณีฉุกเฉินจากโครงการ	●	มีการประสานงานกับโรงพยาบาลในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ ก่อสร้างแต่ละตอน และโรงพยาบาลตามที่มาตรการกำหนด รวมทั้งมีการติดป้ายเบอร์ติดต่อฉุกเฉินไว้บริเวณสำนักงาน ควบคุมโครงการ และบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงถือว่า มี ประสิทธิผล	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือ ว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
14. อาชีวอนามัย (ต่อ)	5. ตรวจสอบเครื่องจักรอุปกรณ์ก่อนปฏิบัติงานทุกครั้ง	●	มีโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้าง และยานพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอตามคำแนะนำของผู้ผลิต รวมทั้งมีการตรวจสอบเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ ก่อนนำไปใช้งานทุกครั้ง จึงถือว่า มีประสิทธิผล	●	การจัดโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง พร้อมบำรุงรักษาเครื่องจักรให้อยู่ในสภาพดี ช่วยลดการระบายสารมลพิษทางอากาศ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	6. ควบคุมให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถบรรทุกของโครงการ ให้ขับซึยานพาหนะด้วยความระมัดระวัง และปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด จึงถือว่า มีประสิทธิผล	●	จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุ และการทำผิดกฎจราจร จากการขนส่งวัสดุก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	7. จัดให้มีป้ายสัญญาณจราจรในพื้นที่ก่อสร้าง	●	มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง จึงถือว่า มีประสิทธิผล	●	การติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง ช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบริเวณพื้นที่โครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	8. ฝึกอบรม และให้ความรู้ด้านความปลอดภัยและการใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ที่ถูกต้องแก่คนงานก่อนการปฏิบัติงาน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้มีการอบรมให้คนงานก่อสร้างให้รู้จักวิธีใช้ ดูแล และบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ รวมทั้งได้ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆตามคำแนะนำของผู้ผลิต จึงถือว่า มีประสิทธิผล	●	จากการตรวจสอบไม่พบคนงานก่อสร้างเกิดอุบัติเหตุจากการใช้เครื่องจักรต่างๆ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	9. จัดให้มีแผนงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	●	มีการปฏิบัติตามแผนงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง โดยมีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยและอาชีวอนามัย (จป.) ประจำพื้นที่ก่อสร้างควบคุมดูแลงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่า มีประสิทธิผล	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
14. อาชีวอนามัย (ต่อ)	10. การทำงานในพื้นที่ก่อสร้างทุกบริเวณจะต้องเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยสุขภาพ และความปลอดภัยในการทำงาน	●	มีการวางแผนการก่อสร้าง และดำเนินการตามมาตรการด้านความปลอดภัยในการก่อสร้างตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารจัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ. 2564 จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบคนงานก่อสร้างเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงจากการทำงาน จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	11. ต้องมีรั้วกันบริเวณพื้นที่ก่อสร้างทุกบริเวณ เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในพื้นที่ก่อสร้าง	●	มีการใช้ Concrete Barrier กำหนดเขตพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งติดป้ายเตือนเขตก่อสร้างห้ามเข้า เพื่อป้องกันผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบที่ไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	12. จัดให้มีแผนงานด้านความปลอดภัย และแผนฉุกเฉินสำหรับการดำเนินงานที่เหมาะสม	●	มีการปฏิบัติตามแผนงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง และแผนฉุกเฉิน โดยมีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย และอาชีวอนามัย (จป.) ประจำพื้นที่ก่อสร้างควบคุมดูแลงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งมีการติดป้ายเบอร์ดักเตือนฉุกเฉินไว้บริเวณสำนักงานควบคุมโครงการ และบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	เนื่องจากการเตรียมความพร้อมให้สามารถรองรับการเกิดอุบัติเหตุ หรือเหตุฉุกเฉินรุนแรง ทำให้ผู้ได้รับบาดเจ็บสามารถได้รับการปฐมพยาบาลได้อย่างรวดเร็ว จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	13. ตรวจสอบสุขภาพคนงานประจำปี	●	มีการตรวจสอบสุขภาพของคนงานก่อสร้าง ตามสิทธิประกันสังคมของคนงานก่อสร้าง เป็นประจำทุกปี จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบการระบาดของโรคติดต่อที่เกิดจากการรับคนงานเข้ามาทำงานในพื้นที่ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	14. ในกรณีที่กิจกรรมการก่อสร้างก่อให้เกิดเสียงดัง 90 เดซิเบล(เอ) ห้ามให้คนงานทำงานเกิน 8 ชั่วโมงต่อวัน และระยะเวลาทำงานต้องลดลงครึ่งหนึ่ง ในทุกๆ 5 เดซิเบลที่เพิ่มขึ้น	⊗	จากการตรวจสอบในปัจจุบันไม่พบ กิจกรรมการก่อสร้างก่อให้เกิดเสียงดังเกินกว่า 90 เดซิเบล(เอ) จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
15. การแบ่งแยก	1. ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบกำหนดการก่อสร้าง และระยะสิ้นสุดการก่อสร้างให้ทราบล่วงหน้า เพื่อการวางแผนการเดินทางและการใช้ถนนของประชาชน ซึ่งจะเป็นการลดผลกระทบต่อการเดินทางประจำวันและการเข้าถึงพื้นที่	●	มีการรับฟังความคิดเห็นและประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้างในแต่ละตอน รวมทั้งมีการจัดทำแผนพับประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นและการติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดการก่อสร้าง ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ทราบถึงรายละเอียดโครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. ก่อสร้างสะพานและทางลอด เพื่อเชื่อมการเดินทางของถนนท้องถิ่นให้สามารถสัญจรได้ตั้งเดิมรวมทั้งมีทางบริการ ทางเชื่อม ทางลอด และถนนท้องถิ่น เพื่อความสะดวกในการเดินทาง และสามารถเชื่อมพื้นที่เกษตรกรรมของชาวบ้าน ซึ่งเดิมเป็นพื้นที่แปลงเดียวกันก่อนที่จะมีถนนโครงการให้สามารถเดินทางเชื่อมต่อกันไปทำเกษตรกรรม ขณะเดียวกันในช่วงฤดูน้ำหลากก็สามารถใช้ในการระบายน้ำได้ด้วย โดยมีรายละเอียดดังนี้ - ทางลอด (Underpass Box) เป็นการออกแบบท่อลอดเหลี่ยมให้ถนนสายรองลอดผ่าน จำนวน 22 จุด - สะพานข้ามทางหลวงพิเศษ (Minor Overpass Bridge) เป็นการออกแบบโครงสร้างสะพานในแนวถนนสายรองข้ามทางหลวงพิเศษ จำนวน 9 จุด - สะพานข้ามทางหลวง (Overpass Bridge) เป็นการออกแบบโครงสร้างสะพานตามแนวทางหลวงพิเศษยกข้ามถนนท้องถิ่นจำนวน 131 จุด	●	มีการออกแบบโครงสร้างสะพานข้ามทางหลวง ทางลอดได้ สะพาน ทางเชื่อมต่อในถนนท้องถิ่น และทางบริการ ตามที่มาตรการหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
		⊗	โครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว เนื่องจากไม่มีรายละเอียดการก่อสร้างตามมาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1					
การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
16. สุขภาพ (ต่อ)	1. จัดให้มีห้องน้ำ ห้องส้วมในพื้นที่ก่อสร้าง พื้นที่สำนักงานชั่วคราว และที่พักคนงานอย่างเพียงพอ ในอัตราส่วนคนงาน 15 คน ต่อ 1 ห้อง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีห้องน้ำ ห้องส้วม ที่ถูกสุขลักษณะให้แก่คนงาน ก่อสร้างอย่างเพียงพอ จึงถือว่าไม่มีประสิทธิผล	●	มีการสร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวน เพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้าง พร้อมทั้งติดตั้งระบบ บำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียให้เป็นไปตามมาตรฐานน้ำทิ้งก่อนระบาย ออกสู่ภายนอก จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	2. ห้ามทิ้งขยะมูลฝอย และวัสดุก่อสร้างเหลือใช้ลงในลำน้ำสาธารณะ หรือท่อระบายน้ำสาธารณะใกล้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้กำหนดให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะใน บริเวณที่มีการจัดเตรียมไว้ให้ และกำชับไม่ให้คนงานห้าม ทิ้งขยะมูลฝอย และวัสดุก่อสร้างเหลือใช้ในแหล่งน้ำ ธรรมชาติ จึงถือว่าไม่มีประสิทธิผล	●	จากการตรวจสอบไม่พบขยะมูลฝอย และวัสดุก่อสร้างใน ลำน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก
	3. บริเวณที่พักคนงานแต่ละแห่งต้องจัดให้มีถังบำบัดน้ำสำเร็จรูป ชนิดเกรอะ-กรองไร้อากาศ ขนาดไม่น้อยกว่า 32 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน สำหรับห้องส้วม น้ำทิ้งจากห้องอาบน้ำ ลานซักล้าง ห้องครัว พร้อม จัดให้มีบ่อพักน้ำทิ้งขนาด 32 ลูกบาศก์เมตร เก็บกักน้ำทิ้งได้ 1 วัน ก่อนระบายสู่แหล่งน้ำใกล้เคียงต่อไป	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีถังบำบัดน้ำสำเร็จรูปชนิดเกรอะ-กรองไร้อากาศ สำหรับรองรับน้ำเสียจากห้องส้วม น้ำทิ้งจากห้อง อาบน้ำ ลานซักล้าง ห้องครัวของคนงานก่อสร้างอย่าง เพียงพอ รวมทั้งจัดให้มีบ่อพักน้ำทิ้ง ตามที่มาตรการ กำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังเกรอะ- ถังกรองไร้อากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียให้เป็นไปตามมาตรฐาน น้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่ภายนอก จึงถือว่ามาตรการมี ประสิทธิภาพมาก
	4. ออกแบบระบบบำบัดน้ำเสียที่มีประสิทธิภาพทั้งระบบบำบัดเสีย ขั้นต้นและระบบบำบัดน้ำเสียรวม บริเวณสถานีบริการทางหลวง โดย ใช้ถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศ	⊗	โครงการฯ ตอน 1, 2, 3, 4, 9, 11, 12, 16 และ 19 เป็นการ ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ และทางแยกต่างๆ ส่วน โครงการ O&M เป็นการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทาง และ ระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งไม่รวมถึงบริเวณที่พักคนงาน และสถานีบริการทางหลวง จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการที่ กำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
17. ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี	1. พบว่ากิจกรรมการก่อสร้างก่อให้เกิดความเสียหายต่อโบราณสถานหรือหากขุดพบหลักฐานทางโบราณคดีในระหว่างก่อสร้าง ให้หยุดกิจกรรมการก่อสร้างไว้ชั่วคราว และประสานสำนักศิลปากรเข้ามาตรวจสอบ	⊗	กิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา ไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อแหล่งโบราณคดีในรัศมี 2 กิโลเมตร และไม่พบหลักฐานทางทางโบราณคดีในพื้นที่ก่อสร้าง จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	2. ประสานกับเจ้าอาวาสวัดบ้านทุ่งน้อยในระยที่มีการก่อสร้างโครงการเพื่อไม่ให้กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการส่งผลกระทบต่อวัดบ้านทุ่งน้อย ภายใต้วัด	●	วัดบ้านทุ่งน้อยตั้งอยู่ในพื้นที่โครงการฯ ตอน 11 ซึ่งทางโครงการได้เข้าไปชี้แจง และรับฟังความคิดเห็นข้อห่วงกังวลกับเจ้าอาวาสวัดบ้านทุ่งน้อย ปัจจุบันกิจกรรมก่อสร้างบริเวณวัดบ้านทุ่งน้อยดำเนินการแล้วเสร็จ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	โดยที่ผ่านมามีไม่พบกิจกรรมก่อสร้างก่อให้เกิดความเสียหายต่อวัดบ้านทุ่งน้อย จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
		⊖	โครงการฯ ตอน 1, 2, 3, 4, 9, 12, 16, 19 และโครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
18. สุนทรียภาพ / ทัศนียภาพ	1. ปลูกพืชคลุมดินบริเวณลาดคันทางเพื่อป้องกันการชะล้างของดิน และทำให้มีทัศนียภาพที่สวยงาม	●	โครงการฯ ตอน 3, 9, 11, 16 และ 19 ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างลาดคันทางแล้วเสร็จ และปลูกหญ้าคลุมดินบริเวณลาดคันทางแล้วเสร็จ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การปลูกหญ้าคลุมดินบริเวณลาดคันทางทันทีหลังกิจกรรมก่อสร้างลาดคันทางแล้วเสร็จ เพื่อลดผลกระทบด้านการพังทลายของดิน จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
		⊗	โครงการฯ ตอน 2, 4, 12 และโครงการ O&M ปัจจุบันกิจกรรมก่อสร้างลาดคันทางยังไม่แล้วเสร็จ โครงการฯ ตอน 1 มีเพียงกิจกรรมก่อสร้างสะพานยกระดับและปรับปรุงถนนริตนาธิเบสร์ จึงไม่จำเป็นต้องดำเนินการปลูกหญ้าคลุมดิน จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	2. ปลูกต้นไม้ตามแนวทางหลวงเพื่อลดผลกระทบทางด้านสุนทรียภาพ/ทัศนียภาพ	⊗	การปลูกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการฯ จะดำเนินการโดยโครงการ O&M ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการปลูกต้นไม้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของมาตรการฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของมาตรการฯ
18. สุนทรียภาพ / ทัศนียภาพ (ต่อ)	3. รักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ ก่อสร้าง โดยไม่วางสิ่งของหรือวัสดุก่อสร้างขวางเส้นทางจราจร	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างกำชับให้คนงานก่อสร้างรักษาความ สะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบวัสดุก่อสร้างขวางเส้นทางจราจร จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	4. ในการออกแบบทางเชื่อมและทางแยกต่างระดับต้องมีขนาดและ ความสูงที่เหมาะสม โดยก่อให้เกิดปัญหาด้านทัศนียภาพน้อยที่สุด	●	มีการออกแบบโครงสร้างทางเชื่อมและทางแยกต่างระดับ โดยมีความสูงที่เหมาะสม และไม่กระทบต่อทัศนียภาพ จึง ถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือ ว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
		⊗	โครงการ O&M เป็นการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง และ ระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการ ที่ กำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
	5. ต้องมีการปลูกต้นไม้ดอกในบริเวณขอบทางหลวงพิเศษทั้ง 2 ข้าง ตลอดแนวสายทางของโครงการ เพื่อภูมิทัศน์ที่สวยงาม	⊗	การปลูกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะดำเนินการ โดยโครงการ O&M ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้าน เก็บค่าผ่านทาง ซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการ ปลูกต้นไม้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.3-1

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่าง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410)

แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของแผนฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของแผนฯ
1. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการกีดขวางการไหลของน้ำ 1. ดำเนินการก่อสร้างอาคารระบายน้ำเพื่อการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม ตามที่ได้ออกแบบไว้ โดยพิจารณาจากสภาพภูมิประเทศและปริมาณน้ำ ที่ต้อง ระบาย ซึ่งในกรณีที่แนวเส้นทางโครงการตัดขวางพื้นที่รับน้ำและทางน้ำ ธรรมชาติได้กำหนดให้มีอาคารระบายน้ำ ประกอบด้วย ท่อลอดเหลี่ยม (Box Culvert) จำนวน 10 แห่ง ท่อกลม จำนวน 62 แห่ง และสะพานข้ามคลอง จำนวน 22 แห่ง	●	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 มีการออกแบบ โครงสร้างระบบระบายน้ำ ตามที่มาตรการกำหนด จึงถือว่ามี ประสิทธิผล	●	มีการปฏิบัติตามแผนฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการ มีประสิทธิภาพมาก
	⊗	โครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้องกับ มาตรการดังกล่าว เนื่องจากไม่มีการก่อสร้างระบบระบายน้ำ ตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถ ประเมินประสิทธิภาพได้
2. การดำเนินการก่อสร้างฐานรากและตอม่อสะพานข้ามลำน้ำ จำนวน 22 แห่ง รวมถึงกิจกรรมก่อสร้างประเภทการปรับพื้นที่ การขุดเปิดหน้าดิน หรือการขุด เจาะเสาตอม่อสะพานใกล้ลำน้ำ ต้องดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง เพื่อลดผลกระทบ จากการชะล้างตะกอนดินและพังทลายของดิน หากหลีกเลี่ยงไม่ได้ดำเนินการ กิจกรรมการก่อสร้างข้างต้นในช่วงที่ไม่มีฝนตก ทั้งนี้ หากมีฝนตกหนักต้องหยุด กิจกรรมการก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อชะล้างของตะกอนดินทันที พร้อมทั้งวาง กองดินและเศษวัสดุก่อสร้างให้ห่างจากลำน้ำ และทางระบายน้ำไม่น้อยกว่า 100 เมตร	●	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 ดำเนินการก่อสร้างฐาน ราก ตอม่อสะพานข้ามลำน้ำ รวมทั้งการปรับพื้นที่ การขุด การ เจาะใกล้ลำน้ำ ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การก่อสร้างฐานรากและตอม่อสะพานข้ามลำน้ำ และกิจกรรม ก่อสร้างใกล้ลำน้ำ ให้แล้วเสร็จในช่วงฤดูแล้ง จะช่วยป้องกัน ไม่ให้สิ่งกีดขวางในลำน้ำ และจะไม่ส่งผลกระทบต่อการระบายน้ำ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	⊗	โครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้องกับ มาตรการดังกล่าว เนื่องจากไม่มีการก่อสร้างระบบระบายน้ำ ตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถ ประเมินประสิทธิภาพได้
3. การดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำจำนวน 22 แห่ง ซึ่งเป็นลำน้ำที่มีน้ำ ไหลตลอดปี ให้ติดตั้งตาข่ายใต้สะพาน และรั้วดักตะกอนแบบ Temporary Silt Fence ความสูง 1 เมตร บริเวณริมตลิ่งทั้งสองฝั่งของแหล่งน้ำแต่ละแห่งที่แนว เส้นทางตัดผ่าน โดยให้ด้านยาวของแนวรั้วดักตะกอนครอบคลุมพื้นที่ หน่วยงาน และยาวออกไปอีกด้านละ 5 เมตร จากจุดตัดลำน้ำ เพื่อให้สามารถกรองตะกอน ที่ชะล้างจากหน้างานลงสู่แหล่งน้ำ สำหรับวัสดุที่ใช้ทำรั้วดักตะกอนให้พิจารณา เลือกใช้ตาข่ายพลาสติกที่มีความละเอียดสามารถ กรองตะกอนได้อย่างมี ประสิทธิภาพ รวมทั้งสะดวกในการติดตั้งและดูแลรักษา ส่วนเสารั้วด้วยไม้หรือ เหล็กที่มีความ แข็งแรงการติดตั้งเสารั้วจะต้องฝังลงในดินอย่างน้อย 6 นิ้ว และ เสาแต่ละต้นห่างกันไม่เกิน 3 เมตร ทั้งนี้เพื่อความคงทนแข็งแรงของรั้ว	⊗	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 ได้ดำเนินการก่อสร้าง ตอม่อ และฐานรากสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ รวมทั้งในระยะที่ ผ่านมา ได้มีการติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่นลงสู่แหล่ง น้ำในขณะดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างที่อยู่เหนือลำน้ำ จึงไม่ จำเป็นต้องติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ รวมทั้ง ตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมิน ประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถ ประเมินประสิทธิภาพได้
	⊗	โครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่มีการก่อสร้าง สะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว จึงไม่ สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถ ประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.3-1

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่าง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)

แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของแผนฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของแผนฯ
1. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการกีดขวางการไหลของน้ำ (ต่อ)				
4. กิจกรรมการก่อสร้างในลำน้ำ เช่น วางเสา/ตอม่อของสะพานในลำน้ำ ให้ดำเนินการจัดสร้าง Sheet Pile ล้อมรอบเสา/ตอม่อ เพื่อป้องกันการพังกระจายของดินตะกอน/เศษวัสดุก่อสร้างแพร่กระจายไปในลำน้ำ โดยแหล่งน้ำที่มีตอม่อลงในลำน้ำทั้งหมด 14 แห่ง ได้แก่ คลองบางคูวัด (กม.6+388) คลองตาเมือง (กม.8+080) คลองยายเหมือน (กม.8+710) คลองบางอีลิ้ง (กม.9+392) คลองไผ่ขาด (กม.11+136) คลองตาแดง (กม.11+768) คลองนราภิรมย์ (กม.12+962) คลอง รพช. (กม.13+924) คลองเจ๊ก (กม.16+878) ทางน้ำไม่มีชื่อ (กม.17+100) แม่น้ำนครชัยศรี (กม.21+734) ทางน้ำไม่มีชื่อ (กม.51+326) ห้วยหนองกร่าง (กม.57+358) และห้วยปลาเกด (กม.75+528)	●	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ จึงถือว่ามีประสิทธิผล	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	⊗	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องมีบ่อดักตะกอนตามที่มาตรการกำหนด และโครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว เนื่องจากไม่มีการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
5. ดำเนินการสร้างบ่อดักตะกอนชั่วคราวบริเวณที่ก่อสร้างใกล้กับลำน้ำ เช่น ทางลาดสะพาน เพื่อให้เกิดการตกตะกอน มิให้มีเศษวัสดุก่อสร้าง/ดินตะกอนลงสู่ลำน้ำหากพบว่ามีตะกอนเต็มบ่อให้ตักตะกอนในบ่อ เมื่อเสร็จการก่อสร้างในช่วงนั้นๆ ให้ดำเนินการกลับบ่อดักตะกอนชั่วคราวให้เรียบร้อยตามสภาพเดิมทันที	⊗	โครงการฯ ตอน 2, 3, 4, 12, 16 และ 19 ได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแล้วเสร็จ จึงไม่จำเป็นต้องมีบ่อดักตะกอนตามที่มาตรการกำหนด และโครงการฯ ตอน 1, 9, 11 และโครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว เนื่องจากไม่มีการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.3-1

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่าง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)

แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของแผนฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของแผนฯ
2. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำบริเวณบ้านพักคนงาน บริเวณบ้านพักคนงาน 1. จัดให้มีบ้านพักคนงานก่อสร้างที่ได้มาตรฐานของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย โดยมีการป้องกันผลกระทบจากการมีบ้านพักคนงานต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง ดังนี้ 1.1 การจัดการระบบบำบัดน้ำเสีย ผู้รับเหมาต้องดำเนินการดังนี้ - การสร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวนเพียงพอกับจำนวนคนงานไว้บริเวณบ้านพักคนงาน (ไม่น้อยกว่า 15 คน/ห้อง) พร้อมทั้งติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังเกรอะกรองไร้อากาศ เพื่อรวบรวมและบำบัดน้ำทิ้งจากห้องอาบน้ำ น้ำจากห้องส้วม น้ำจากการซักล้าง น้ำจากห้องครัว และน้ำทิ้งจากบ่อดักไขมัน มาบำบัดโดยมีระยะเวลาในการเก็บกัก (Detention Time) อย่างน้อยไม่ต่ำกว่า 24 ชั่วโมง บำบัดน้ำเสียให้ได้มาตรฐานก่อนปล่อยออกสู่ภายนอก - ควบคุมระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพสูงสุดอย่างสม่ำเสมอ และทำการสูบน้ำทิ้งจากระบบบำบัดเป็นประจำทุก 3 เดือน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้จัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วม ที่ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล มีห้องน้ำ-ห้องส้วม เพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างในสัดส่วน 15 คน/ห้อง และได้จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกรอะ-กรองไร้อากาศ สำหรับรองรับน้ำเสียจากห้องส้วม น้ำทิ้งจากห้องอาบน้ำ ลานซักล้าง ห้องครัวของคนงานก่อสร้างอย่างเพียงพอ รวมทั้งจัดให้มีบ่อบำบัดน้ำทิ้ง รวมทั้งทำการสูบน้ำทิ้งจากระบบบำบัดเป็นประจำ ตามที่มาตรการกำหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการสร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวนเพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้าง พร้อมทั้งติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียให้เป็นไปตามมาตรฐานน้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่ภายนอก จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
1.2 ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดเตรียมพื้นที่สำหรับเก็บเครื่องจักร โรงซ่อมบำรุง บริเวณที่เก็บถังน้ำมันเชื้อเพลิง โรงผสมแอสฟัลท์ รวมทั้งพื้นที่กองวัสดุก่อสร้างให้อยู่ห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 100 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างของน้ำมันและเศษวัสดุต่างๆ ลงสู่ลำน้ำ	●	โครงการฯ ตอน 1, 3, 4, 9, 11, 12, 16, 19 และโครงการ O&M ได้จัดพื้นที่สำหรับเก็บเครื่องจักร โรงซ่อมบำรุง บริเวณที่เก็บถังน้ำมันเชื้อเพลิง โรงผสมแอสฟัลท์ รวมทั้งพื้นที่กองวัสดุก่อสร้างไว้ภายในบ้านพักคนงานก่อสร้าง โดยมีระยะห่างจากแหล่งน้ำมากกว่า 100 เมตร จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้าง ห่างจากแหล่งน้ำมากกว่า 100 เมตร ช่วยลดผลกระทบน้ำเสียจากบ้านพักคนงานก่อสร้างต่อแหล่งน้ำโดยรอบได้ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	○	โครงการฯ ตอน 2 ได้จัดพื้นที่สำหรับเก็บเครื่องจักร โรงซ่อมบำรุง บริเวณที่เก็บถังน้ำมันเชื้อเพลิง โรงผสมแอสฟัลท์ รวมทั้งพื้นที่กองวัสดุก่อสร้างไว้ภายในบ้านพักคนงานก่อสร้าง โดยอยู่ติดคลองเดียว จึงถือว่าไม่มีประสิทธิภาพ	○	การตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้าง โดยอยู่ติดแหล่งน้ำอาจส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำได้ จึงถือว่าไม่มีประสิทธิภาพ

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.3-1

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่าง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)

แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของแผนฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของแผนฯ
2. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำบริเวณบ้านพักคนงาน (ต่อ)				
1.3 เทพื้นคอนกรีตในบริเวณที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมันและไขมัน บริเวณบ้านพักคนงานซึ่งได้กำหนดให้มีพื้นที่สำหรับจัดเก็บวัสดุที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมัน ตลอดจนสารอันตรายอื่นๆ เช่น ลานซ่อมบำรุงเครื่องจักรกล ลานล้างรถ บริเวณจัดเก็บถังน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันเครื่อง น้ำมันของเสีย และถังเก็บแอสฟัลติกคอนกรีต โดยเป็นพื้นคอนกรีตที่ยกขอบ โดยรอบเพื่อกันไม่ให้สิ่งที่รั่วไหลกระจายลงพื้นที่รอบข้าง และต่อเชื่อมระหว่างพื้นคอนกรีตและบ่อดักไขมันและดักคราบน้ำมันออกจากบ่ออย่างน้อยเดือนละ 3 ครั้ง และนำไปเก็บไว้ในถังขนาด 200 ลิตร เมื่อมีปริมาณมากพอจะติดต่อหน่วยงานที่รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมเก็บขนไปกำจัดต่อไป	●	ได้ดำเนินการเทพื้นคอนกรีตบริเวณถังสำรองน้ำมันเชื้อเพลิง และโรงซ่อมบำรุง ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง พร้อมทั้งจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้ว ไว้ในโรงซ่อมบำรุง และนำไปกำจัดให้ถูกหลักสุขาภิบาล จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การเทพื้นคอนกรีตบริเวณถังสำรองน้ำมันเชื้อเพลิง และโรงซ่อมบำรุง ช่วยป้องกันสิ่งที่จะรั่วไหลกระจายลงพื้นที่รอบข้าง และการกำจัดให้ถูกหลักสุขาภิบาล ช่วยป้องกันไม่ให้เกิดผลกระทบต่อแหล่งน้ำ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
1.4 ติดตามตรวจสอบสภาพบ่อดักไขมันและดักคราบน้ำมันอย่างสม่ำเสมอ และนำไปเก็บในถังน้ำมันของเสียเพื่อนำไปส่งกำจัดยังสถานที่กำจัดที่ถูกหลักสุขาภิบาลต่อไป	●	มีการตรวจเช็คบริเวณไขมันในบ่อดักไขมัน และดักคราบน้ำมันเป็นประจำเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดไขมันออกสู่ภายนอก และนำไปกำจัดให้ถูกหลักสุขาภิบาล จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การดูแลจัดการบ่อดักไขมันอย่างสม่ำเสมอ ช่วยป้องกันไม่ให้เกิดผลกระทบต่อแหล่งน้ำ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
1.5 จัดให้มีภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้วในโรงซ่อมบำรุงเพื่อรวบรวมและนำไปกำจัดให้เหมาะสม	●	มีการจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้ว ไว้ในโรงซ่อมบำรุง เพื่อนำไปในการทาแบบและหล่อเครื่องมือ เครื่องจักรต่างๆ เพื่อป้องกันการเกิดสนิม และนำไปกำจัดให้ถูกหลักสุขาภิบาล จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบการรั่วไหลของน้ำมัน/น้ำมันเครื่องปนเปื้อนในดิน การจัดพื้นที่สำหรับการซ่อมบำรุงไว้ที่โรงซ่อมบำรุง ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
1.6 ห้ามทิ้งน้ำมันลงสู่แหล่งน้ำ หรือทางระบายน้ำโดยตรงและห้ามล้างอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องจักร ในแหล่งน้ำธรรมชาติ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างทุกช่วงตอน และโครงการ O&M ได้กำหนดให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะในถังรองรับขยะ ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณต่างๆ และกำชับไม่ให้คนงานล้างหรือทำความสะอาดอุปกรณ์/เครื่องมือ/เครื่องจักรในแหล่งน้ำธรรมชาติ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	เมื่อพิจารณาผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในคลองหนองกร่าง ซึ่งอยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ ตอน 16 เมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ.2566 พบว่า มีค่าปริมาณน้ำมันและไขมัน เท่ากับ 1.40 มก./ล. ซึ่งถือว่ามีความต่ำ โดยมีรายละเอียดผลการตรวจวัดแสดงไว้ในข้อ 5.2.4 คุณภาพน้ำผิวดิน จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.3-1 การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่าง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)				
แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของแผนฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของแผนฯ
2. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำบริเวณบ้านพักคนงาน (ต่อ) 1.7 ซ่อมบำรุงเครื่องจักรกล และพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอเพื่อมิให้เกิดการรั่วไหลของน้ำมัน	●	มีโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้าง และยานพาหนะของโครงการอย่างสม่ำเสมอตามคำแนะนำของผู้ผลิต รวมทั้งมีการตรวจสอบเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ ก่อนนำไปใช้งานทุกครั้ง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดโรงซ่อมบำรุงไว้ในบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง พร้อมบำรุงรักษาเครื่องจักรให้อยู่ในสภาพดี ช่วยป้องกันไม่ให้น้ำมันรั่วไหลจากเครื่องจักร จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
พื้นที่ก่อสร้างตลอดแนวเส้นทางโครงการ 1. จัดให้มีภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้วในโรงซ่อมบำรุง พร้อมทั้งวัสดุดูดซับหรือพื้นที่รองรับการเก็บกักน้ำมันและสารเคมี เช่น ถาดเก็บและรองรับน้ำมัน (Drip Tray) ในพื้นที่ก่อสร้าง และนำไปกำจัดให้ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้ว ไว้ในโรงซ่อมบำรุง เพื่อนำไปในการทาแบบและหล่อเครื่องมือ เครื่องจักรต่างๆ เพื่อป้องกันการเกิดสนิม รวมทั้งส่งไปกำจัดอย่างถูกหลักสุขาภิบาล จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบการรั่วไหลของน้ำมัน/น้ำมันเครื่องปนเปื้อนในดิน การจัดพื้นที่สำหรับการซ่อมบำรุงไว้ที่โรงซ่อมบำรุง ภายในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.3-1

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่าง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)

แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของแผนฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของแผนฯ
3. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้าง 1. ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวโดยเลือกใช้แผ่นเหล็กรีดลอนหรือ Metal Sheet ความสูง 2 เมตร ซึ่งเป็นที่นิยมเนื่องจากมีความคงทน ติดตั้งง่าย ราคาไม่สูงมากนัก ประกอบกับสามารถช่วยในการสะท้อนเสียงที่ดี (Dispersive Panel) และสามารถลดเสียงตรง (Transmission Loss) ได้ถึง 23 เดซิเบล(เอ) (ในกรณีที่มีความหนา 1.59 มิลลิเมตร) และเนื่องจากมีลักษณะเป็นแผ่นทึบจึงสามารถใช้ในการลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองได้ด้วยการสกัดกั้นโดยตรง (Direct Interception) อีกด้วย บริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ตลอดแนวเส้นทางที่มีการก่อสร้าง จนกว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จเพื่อลดปริมาณการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองในอากาศและเสียงที่จะเกิดจากกิจกรรมก่อสร้าง โดยตำแหน่งที่จะต้องดำเนินการติดตั้ง Metal Sheet ได้แก่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก บ้านทุ่งน้อย โรงเรียนบ้านทุ่งน้อย วัดศรีวิสารวาจา โรงเรียนวัดเขาสะพายแรง หมู่บ้านรุ่งเรือง 5 หมู่บ้านฤๅษีวนคร 10 หมู่บ้านมณเฑียร 4 หมู่บ้านพญา 76 บ้านบางไทรซัน บ้านรางมะเดื่อ บ้านทุ่งน้อย บ้านสำนักคร้อ บ้านทุ่งนาสร้าง บ้านท่าซึกเล็ก บ้านบางกระพี้ บ้านดอนประดู่ บ้านทุ่งคร้อ บ้านหนองลาดหญ้า บ้านหนองกระโดน บ้านทุ่งซั่ว บ้านสันติสุข บ้านป่าดิบ บ้านกร่างทอง บ้านทุ่งทอง และบ้านห้วยตลุง และติดตั้งกำแพงที่ความสูง 2.5 เมตร บริเวณโรงเรียน แก้วอินทร์สุธาอุทิศ วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านธนากาญจน์ หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่ หมู่บ้านชีภากร และหมู่บ้านจันทรราม ซึ่งกำแพงชั่วคราวดังกล่าวสามารถลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและเสียงให้ลดลงได้	○	ไม่มีการติดตั้งแผ่นเหล็กรีดลอนหรือ Metal Sheet มีความสูง 2.0 และ 2.5 เมตร ตามที่มาตรการกำหนด แต่ได้มีการติดตั้งผ้าใบบน Concrete Barrier รอบบริเวณที่มีการก่อสร้างแทนการก่อสร้างรั้วที่ขนิมิดแท้ลซิท สำหรับพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ในพื้นที่โครงการระหว่างก่อสร้างปัจจุบัน จึงถือว่าไม่มีประสิทธิผล	⊗	เนื่องจากไม่ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้ อย่างไรก็ตาม มีการติดตั้งผ้าใบบน Concrete Barrier ยังไม่ส่งผลกระทบต่อด้านคุณภาพอากาศและระดับเสียง จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศและระดับเสียง พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าคุณภาพอากาศ และระดับเสียง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน โดยมีรายละเอียดผลการตรวจวัดแสดงไว้ในข้อ 5.2.1 คุณภาพอากาศ และข้อ 5.2.2 ระดับเสียง จึงถือว่ามาตรการทดแทนมีประสิทธิภาพมาก
	○	โครงการ O & M (พื้นที่ก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง) ไม่มีการติดตั้งแผ่นเหล็กรีดลอนหรือ Metal Sheet ความสูง 2.0 และ 2.5 เมตร ตามที่มาตรการกำหนด แต่มีเพียงการติดตั้ง Concrete Barrier รอบบริเวณที่มีการก่อสร้าง บริเวณที่อยู่ใกล้ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหว จึงถือว่าไม่มีประสิทธิผล	⊗	เนื่องจากไม่ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
2. ฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นผิวถนนและพื้นที่ก่อสร้างอยู่เสมอน้อยวันละ 3 ครั้ง (อาจปรับตามความเหมาะสมของสภาพอากาศ) เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่การเปิดหน้าดินและกองวัสดุก่อสร้าง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างทุกช่วงตอน มีการฉีดพรมน้ำตลอดแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน โดยมีรายละเอียดผลการตรวจวัดแสดงไว้ในข้อ 5.2.1 คุณภาพอากาศ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.3-1

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่าง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)

แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของแผนฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของแผนฯ
3. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้าง (ต่อ)				
3. ปลุกต้นไม้ ได้แก่ ต้นราชพฤกษ์ เพื่อสามารถป้องกันการพังกระจายของฝุ่นละอองได้ เป็นแนวกำแพงบริเวณด้านในเขตทางหลวงพิเศษ โดยมีระยะห่างระหว่างต้นประมาณ 7 เมตร และไม้ทรงพุ่ม เช่น ต้นชิงแดง ต้นพลับทอง ต้นไทรยอดทอง ระหว่างไม้ยืนต้นห่างกัน 1 เมตร ทั้ง 2 ฝั่งตลอดแนวเส้นทาง เพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากฝุ่นละออง และดูดซับมลพิษจากยานพาหนะ	⊗	การปลุกต้นไม้ตลอดแนวเส้นทางโครงการ จะดำเนินการโดยโครงการ O&M ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่ถึงขั้นตอนการปลุกต้นไม้ จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
4. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง				
1. ดำเนินการติดตั้งป้ายสัญญาณที่ได้มาตรฐาน เพื่อเตือนล่วงหน้าให้ผู้ขับขี่ทราบก่อนถึงบริเวณก่อสร้าง พร้อมทั้งมีไฟกระพริบสีเหลืองพร้อมติดตั้งอยู่ด้านหลังป้ายเตือน ซึ่งคนขับสามารถมองเห็นได้ในระยะทางไม่น้อยกว่า 100 เมตร เพื่อแสดงให้เห็นพื้นที่ก่อสร้างหรือสะพานอย่างเด่นชัดทั้งในเวลากลางคืนและตลอดแนวด้านข้างงานก่อสร้าง	●	โครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 100 เมตร ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง ช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบริเวณพื้นที่โครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
2. จัดเก็บวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้เรียบร้อยในเขตพื้นที่ก่อสร้างมิให้เกิดขวางทางจราจรแก่ผู้ใช้ทาง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน ได้จัดพื้นที่จอดรถและเครื่องจักรไว้อย่างเป็นระเบียบภายในพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงานก่อสร้างแต่ละตอน จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบว่ามีจราจรและเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ กีดขวางทางสัญจรของชุมชน จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
3. ควบคุมให้พนักงานขับรถขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดและขับยานพาหนะอย่างระมัดระวัง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทั้งต่อตัวผู้ขับขี่และร่วมทางตลอดจนประชาชนที่อยู่อาศัยใกล้เคียงแนวโครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการควบคุมและอบรมพนักงานขับรถบรรทุกทุกของโครงการ ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และขับยานพาหนะด้วยความระมัดระวัง จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	จากการตรวจสอบไม่พบอุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุก่อสร้าง จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
4. ในกรณีที่เส้นทางที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างชำรุดเสียหายเนื่องจากกิจกรรมของโครงการ ต้องรีบดำเนินการแก้ไขซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดี เพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุและไม่ทำให้ประชาชนผู้ใช้ทางได้รับความเดือดร้อน	⊗	จากการตรวจสอบกิจกรรมการก่อสร้างในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม พ.ศ.2566 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567) ไม่พบเส้นทางที่ใช้สำหรับการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างชำรุดเสียหาย จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.3-1

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่าง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)

แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของแผนฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของแผนฯ
4. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง (ต่อ) 5. จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกและปลอดภัยบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ที่เป็นจุดตัดกับทางหลวงเดิม ซึ่งเป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการประสานงานกับตำรวจจราจรในพื้นที่ ในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในแนวเส้นทางที่เป็นจุดตัดกับพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร คอยดูแลการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ช่วยป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุระหว่างการก่อสร้างจึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
6. จัดทำแผนการจัดการจราจร บริเวณที่ตัดผ่านถนนโครงข่ายเดิมโดยการจัดการจราจรส่วนใหญ่ใช้วิธีปิดช่องทางจราจร 1 ช่องทาง แล้วจัดทำทางเบี่ยงชั่วคราว โดยติดตั้งกรวยกั้นบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีป้ายเตือน “งานก่อสร้างข้างหน้า” และป้ายเตือน “ทางเบี่ยงขวา หรือซ้าย” ในระยะ 100 เมตร ทั้งก่อนและหลัง จะถึงพื้นที่ก่อสร้างแนวถนนโครงการ รวมทั้งจัดเจ้าหน้าที่จราจรและพนักงานโบกธงปฏิบัติงานประจำตลอดเวลา ช่วงกลางวันจัดให้มีไฟแสงสว่าง และไฟเตือนบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	●	โครงการฯ ทุกช่วงตอน และโครงการ O&M มีการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 100 เมตร ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร คอยดูแลการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง และสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและแนวทางเบี่ยง ช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบริเวณพื้นที่โครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
5. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการโยกย้าย และเวนคืน 1. กรมทางหลวงจัดให้มีการประชาสัมพันธ์ให้กับประชาชนในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการทราบถึงระยะเวลาการก่อสร้างและขั้นตอนการก่อสร้าง เพื่อป้องกันไม่ให้ประชาชนเข้ามาปลูกพืช หรือทำการเกษตรในพื้นที่เขตทาง เพื่อลดผลกระทบด้านความขัดแย้งที่อาจจะเกิดขึ้น	●	กรมทางหลวงดำเนินการรับฟังความคิดเห็นต่อโครงการ พร้อมทั้งชี้แจงให้ทราบถึงรายละเอียดโครงการ และขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างตลอดแนวเส้นทาง ก่อนที่จะเริ่มต้นดำเนินการก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.3-1

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่าง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)

แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของแผนฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของแผนฯ
6. แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการแบ่งแยก 1. ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบกำหนดที่ก่อสร้าง และระยะสิ้นสุดการก่อสร้างให้ทราบล่วงหน้า เพื่อการวางแผนการเดินทางและการใช้ถนนของประชาชน ซึ่งจะเป็นการลดผลกระทบต่อการเดินทางประจำวันและการเข้าถึงพื้นที่	●	มีการรับฟังความคิดเห็นและประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้างในแต่ละตอน รวมทั้งมีการจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็น และการติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดการก่อสร้าง ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ทราบถึงรายละเอียดโครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
2. ดำเนินการก่อสร้างทางลอด และทางข้าม เพื่อเชื่อมการเดินทางของถนนท้องถิ่นให้สามารถสัญจรได้ดั้งเดิม เพื่อความสะดวกในการเดินทาง และสามารถเชื่อมพื้นที่เกษตรกรรมของชาวบ้าน ซึ่งเดิมเป็นพื้นที่แปลงเดียวกันก่อนที่จะมีถนนโครงการให้สามารถเดินทางเชื่อมต่อกันไปทำเกษตรกรรม	●	มีการออกแบบโครงสร้างสะพานข้ามทางหลวง ทางลอดได้ สะพาน ทางเชื่อมต่อในถนนท้องถิ่น และทางบริการ ตามที่มาตรการหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
	⊗	โครงการ O&M ไม่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว เนื่องจากไม่มีรายละเอียดการก่อสร้างตามมาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้	⊗	เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด จึงไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้
3. ดำเนินการก่อสร้างบริการเพื่อเชื่อมระหว่างทางลอด และเพื่อให้ผู้ใช้ถนนสามารถสัญจรไป-มา ได้ดั้งเดิม	●	มีการก่อสร้างทางบริการ ตามที่มาตรการหนด จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วนตามที่กำหนด จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
7. แผนปฏิบัติการด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน 1. จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนบริเวณสำนักงานโครงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ และดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยเร็วในกรณีที่มีผู้ได้รับผลกระทบและเดือดร้อนจากโครงการ	●	ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำไว้ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการแต่ละตอน และจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียนติดตั้งไว้บริเวณด้านหน้าสำนักงานโครงการ เพื่อรับข้อร้องเรียนจากผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง จึงถือว่ามีประสิทธิภาพ	●	การจัดให้มีเจ้าหน้าที่ และสถานที่รับเรื่องร้องเรียน พร้อมทั้งจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียน ช่วยให้ประชาชนเข้ามาดำเนินการร้องเรียนผลกระทบของโครงการได้สะดวก จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก
2. เผยแพร่โครงการผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ (แผ่นปลิวหรือแผ่นพับ) เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายในพื้นที่และประชาชนทั่วไปได้รับทราบข้อมูลข่าวสารอย่างกว้างขวาง ประกอบด้วย ขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง รูปแบบการก่อสร้าง และระยะเวลาการก่อสร้าง	●	มีการประชาสัมพันธ์การก่อสร้างให้แก่ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ทราบตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดการก่อสร้างในแต่ละตอน รวมทั้งมีการจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์การก่อสร้าง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ชุมชนทราบ	●	การจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็น และการติดป้ายประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดการก่อสร้าง ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ทราบถึงรายละเอียดโครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

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

ตารางที่ 6.3-1

การวิเคราะห์ประสิทธิผลและประสิทธิภาพของแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่าง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (แนวเส้นทางหลัก กม.0+000 ถึง กม.96+410) (ต่อ)

แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิผล*	ประสิทธิผลของแผนฯ	ผลการ วิเคราะห์ ประสิทธิภาพ*	ประสิทธิภาพของแผนฯ
7. แผนปฏิบัติการด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน (ต่อ)				
3. ประสานงานกับผู้นำชุมชน เพื่อประชาสัมพันธ์ข่าวสารโครงการ แจ้ง ระยะเวลาและขั้นตอนในการก่อสร้างเฉพาะในแต่ละพื้นที่ผ่านหอกระจายข่าว/ เสียงตามสายของหมู่บ้าน	●	มีการประสานงานกับผู้นำชุมชนในพื้นที่ เพื่อแจ้งประชาชนใน การปกครองทราบถึงรายละเอียดโครงการ โดยใช้เสียงตามสาย ของหมู่บ้าน	●	การประสานงานกับผู้นำชุมชน ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ รับทราบการประชาสัมพันธ์ข่าวสารโครงการได้ทั่วถึง จึงถือว่า มาตรการมีประสิทธิภาพมาก
4. จัดทำและติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง บริเวณต่างๆ โดยมีเนื้อหาเกี่ยวกับพื้นที่ดำเนินการโครงการ กำหนดการก่อสร้าง ระยะเวลาในการก่อสร้าง และบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างใน 7 บริเวณ ดังนี้ จุดเริ่มต้นโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 9 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3233 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3036 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 321 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3394 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3081 จุดสิ้นสุดโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 324	●	มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ มีรายละเอียดการ ก่อสร้าง ซึ่งระบุชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ ชื่อนายช่างโครงการ พร้อมหมายเลข โทรศัพท์ติดต่อ ไว้บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ จุดตัดถนนโครงข่าย เดิม และจุดสิ้นสุดโครงการ	●	การจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็น และการติดป้าย ประชาสัมพันธ์การก่อสร้างบริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดการ ก่อสร้าง ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ทราบถึงรายละเอียดโครงการ จึงถือว่ามาตรการมีประสิทธิภาพมาก

* สัญลักษณ์แสดงผลการวิเคราะห์ :

● มีประสิทธิผล / มีประสิทธิภาพมาก ○ ไม่มีประสิทธิผล / ไม่มีประสิทธิภาพ ● มีประสิทธิภาพน้อย ⊗ ไม่สามารถประเมินประสิทธิผลได้ / 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 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี มีจุดเริ่มต้นที่ กม.0+000 บริเวณทางแยกต่างระดับบางใหญ่ อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี และสิ้นสุดที่ กม. 96.410 บริเวณจุดบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 324 (ถนนอุทอง, กาญจนบุรี-ระเข้สามพัน) อำเภอท่าม่วง จังหวัดกาญจนบุรี ระยะทางรวม 96.410 กิโลเมตร

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

7.1.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จากการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการ ทั้ง 9 ตอน และโครงการ O&M ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ในลักษณะเดียวกัน สามารถสรุปได้ดังนี้ (ตารางที่ 7.1-1 และตารางที่ 7.1-2)

ผลการปฏิบัติ	โครงการก่อสร้าง									
	1	2	3	4	9	11	12	16	19	O&M
มีการปฏิบัติตามมาตรการครบถ้วน	96	104	106	104	99	98	102	104	104	96
มีการปฏิบัติตามมาตรการไม่ครบถ้วน	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1
มาตรการที่ไม่ได้ปฏิบัติ	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้	17	22	22	24	16	17	25	23	23	15
มาตรการที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ	18	3	3	3	16	16	4	4	4	20
รวม	134	134	134	134	134	134	134	134	134	134

2) ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม : ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า แผนปฏิบัติการที่มีการปฏิบัติตามครบถ้วน ได้แก่ “**แผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง/ด้านการโยกย้าย และเวนคืน/ด้านการแบ่งแยก และด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน**” สำหรับแผนปฏิบัติการอื่นๆ ที่มีการปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน หรือยังไม่ได้ปฏิบัติตาม สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 7.1-1 และตารางที่ 7.1-2

ผลการปฏิบัติ	โครงการก่อสร้าง									
	1	2	3	4	9	11	12	16	19	O&M
มีการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการครบถ้วน	22	23	24	24	22	22	24	24	24	21
มีการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการไม่ครบถ้วน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
แผนปฏิบัติการที่ไม่ได้ปฏิบัติ	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1
แผนปฏิบัติการที่ไม่สามารถประเมินผลได้	2	5	5	5	2	2	5	5	5	2
แผนปฏิบัติการที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ	5	-	-	-	5	5	-	-	-	6
รวม	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30

ตารางที่ 7.1-1 สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่ไม่ปฏิบัติ			
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไข
อากาศและ บรรยากาศ	- ติดตั้งแผ่นเหล็กกริดลอนหรือ Metal Sheet ซึ่งเป็นที่นิยมเนื่องจากมีความคงทน ติดตั้งง่าย ราคาไม่สูงมากนัก โดยมีความสูง 2.0 เมตร สามารถเคลื่อนย้ายได้ ซึ่งจะดำเนินการติดตั้งในบริเวณที่มีการก่อสร้าง และจะเคลื่อนย้ายไปยังตำแหน่งใหม่ที่มีการก่อสร้างต่อไป โดยกันบริเวณที่มีการก่อสร้างถนนและสะพานหรือทางยกระดับ ได้แก่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก บ้านทุ่งน้อย โรงเรียนบ้านทุ่งน้อย วัดศรีวิสารวาจา โรงเรียนวัดเขาสะพาย แร้ง หมู่บ้านรุ่งเรือง 5 หมู่บ้านกฤษฏา นคร 10 หมู่บ้านมณฑล 4 หมู่บ้านพุกษา 76 บ้านบางไกรซ้อน บ้านรางมะเตือ บ้านทุ่งน้อย บ้านสำนักคร้อ บ้านทุ่งนาสร้าง บ้านท่าซึกเหล็ก บ้านบางกระพี บ้านดอนประดู่ บ้านทุ่งคร้อ บ้านหนองลาดหญ้า บ้านหนองกระโดน บ้านทุ่งซั่ว บ้านสันติสุข บ้านป่าดิบ บ้านกร่างทอง บ้านทุ่งทอง และบ้านห้วยตลุง และติดตั้งกำแพงที่ความสูง 2.5 เมตร บริเวณโรงเรียนแก้วอินทร์ สุธาอุทิศ วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านธนากาญจน์ หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่ หมู่บ้านชิชากร และหมู่บ้านจันทรภานต์ ซึ่งกำแพงชั่วคราวดังกล่าว สามารถลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและเสียงให้ลดลงได้	ไม่มีการติดตั้งแผ่นเหล็กกริดลอนหรือ Metal Sheet ความสูง 2.0 และ 2.5 เมตร ตามที่มาตรการกำหนด แต่ได้มีการติดตั้งแผงผ้าใบบน Concrete Barrier แทนการติดตั้งรั้วทึบชนิด Metal Sheet รอบบริเวณที่มีการก่อสร้าง ช่วงที่ผ่านชุมชนและพื้นที่อ่อนไหว	มีการติดตั้งผ้าใบบน Concrete Barrier รอบบริเวณที่มีการก่อสร้างแทนการก่อสร้างรั้วทึบ ซึ่งสามารถช่วยป้องกันฝุ่นละออง จากกิจกรรมการก่อสร้างได้ระดับหนึ่ง ซึ่งสอดคล้องกับผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ที่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งรั้วทึบชั่วคราว ชนิดเมทัลชีท

ตารางที่ 7.1-1 สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่ไม่ปฏิบัติ (ต่อ)			
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไข
เสียง	- ติดตั้งแผ่นเหล็กรีดลอนหรือ Metal Sheet ซึ่งเป็นที่นิยมเนื่องจากมีความคงทน ติดตั้งง่าย ราคาไม่สูงมากนัก โดยมีความสูง 2.0 เมตร สามารถเคลื่อนย้ายได้ ซึ่งจะดำเนินการติดตั้งในบริเวณที่มีการก่อสร้าง และจะเคลื่อนย้ายไปยังตำแหน่งใหม่ที่มีการก่อสร้างต่อไป โดยกันบริเวณที่มีการก่อสร้างถนนและสะพานหรือทางยกระดับ ได้แก่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านทุ่งน้อย โรงเรียนบ้านทุ่งน้อย วัดศรีวิสารวาจา โรงเรียนวัดเขาสะพายแร่ หมู่บ้านรุ่งเรือง 5 หมู่บ้านกฤษฏานคร 10 หมู่บ้านมณฑล 4 หมู่บ้านพฤษภา 76 บ้านบางไกรซ้อ บ้านรางมะเตือ บ้านทุ่งน้อย บ้านสำนักคร้อ บ้านทุ่งนาสร้าง บ้านท่าช้างเหล็ก บ้านบางกระพี้ บ้านดอนประดู่ บ้านทุ่งคร้อ บ้านหนองลาดหญ้า บ้านหนองกระโดน บ้านทุ่งซั่ว บ้านสันติสุข บ้านป่าดิบ บ้านกร่างทอง บ้านทุ่งทอง และบ้านห้วยตลุง และติดตั้งกำแพงที่ความสูง 2.5 เมตร บริเวณโรงเรียนแก้วอินทร์สุธาอุทิศ วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่บ้านธนากาญจน์ หมู่บ้านร่มไม้บางใหญ่ หมู่บ้านชีชากร และหมู่บ้านจันทรวงศ์ ซึ่งกำแพงชั่วคราวดังกล่าวสามารถลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและเสียงให้ลดลงได้	ไม่มีการติดตั้งแผ่นเหล็กรีดลอนหรือ Metal Sheet ความสูง 2.0 และ 2.5 เมตร ตามที่มาตรการกำหนด แต่ได้มีการติดตั้งแผงผ้าใบบน Concrete Barrier แทนการติดตั้งรั้วทึบชนิด Metal Sheet รอบบริเวณที่มีการก่อสร้าง ช่วงที่ผ่านชุมชนและพื้นที่อ่อนไหว	มีการติดตั้งผ้าใบบน Concrete Barrier รอบบริเวณที่มีการก่อสร้างแทนการก่อสร้างรั้วทึบ ซึ่งสามารถช่วยลดระดับความดังเสียง จากกิจกรรมการก่อสร้างได้ระดับหนึ่ง ซึ่งสอดคล้องกับผลการตรวจวัดระดับเสียง ที่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งรั้วทึบชั่วคราว ชนิดเมทัลชีท

ตารางที่ 7.1-2 สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่มีการปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน			
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไข
คุณภาพน้ำผิวดิน / นิเวศวิทยาทางน้ำ	สำนักงานก่อสร้างโครงการหรือที่פקคนงาน ควรอยู่ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 50 เมตร	โครงการฯ ตอน 2 ได้จัดให้สำนักงานควบคุมโครงการ ตั้งอยู่บริเวณทางหลวงหมายเลข 345 มีระยะห่างจากคลองบางบัวทองซึ่งเป็นแหล่งน้ำผิวดินที่ใกล้ที่สุดประมาณ 650 เมตร ส่วนบ้านพักคนงานก่อสร้าง ตั้งอยู่บริเวณ กม. 2+200 ซึ่งตั้งอยู่ประชิดกับคลองวาเดียว	ไม่ให้มีการระบายน้ำเสียจากบ้านพักคนงานก่อสร้างลงสู่คลองวาเดียวโดยตรง รวมทั้งประสานงานกับเทศบาลตำบลเสาธงหิน ในการสูบน้ำออกจากระบบบำบัดน้ำเสียอย่างสม่ำเสมอ

7.1.2 สรุปผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ และประสิทธิผล ของมาตรการป้องกัน แก้ไข และ

ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

1) ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ :

ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ	โครงการก่อสร้าง									
	1	2	3	4	9	11	12	16	19	O&M
มาตรการที่มีประสิทธิภาพมาก	96	104	106	104	99	98	102	104	104	96
มาตรการที่มีประสิทธิภาพน้อย	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
มาตรการที่ไม่มีประสิทธิภาพ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
มาตรการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	38	30	28	30	35	36	32	30	30	38
รวม	134	134	134	134	134	134	134	134	134	134

2) ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของแผนปฏิบัติการฯ :

ผลการปฏิบัติ	โครงการก่อสร้าง									
	1	2	3	4	9	11	12	16	19	O&M
แผนปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพมาก	22	23	24	24	22	22	24	24	24	21
แผนปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพน้อย	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
แผนปฏิบัติการที่ไม่มีประสิทธิภาพ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
แผนปฏิบัติการที่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้	8	7	6	6	8	8	6	6	6	9
รวม	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30

7.1.3 สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
คุณภาพอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> - มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547 <ul style="list-style-type: none"> - TSP ไม่เกิน 0.33 มก./ลบ.ม. - PM-10 ไม่เกิน 0.12 มก./ลบ.ม. - มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538 <ul style="list-style-type: none"> - CO (1 hr) ไม่เกิน 30 ppm - มาตรฐานค่าไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศ โดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ. 2552 <ul style="list-style-type: none"> - NO₂ (1 hr) ไม่เกิน 0.17 ppm 	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณหมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านศิขาร วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ระหว่างวันที่ 24-28 พฤษภาคม พ.ศ. 2566 และระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ.2566 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน	-	-
ระดับเสียง	<ul style="list-style-type: none"> - ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) <ul style="list-style-type: none"> - Leq 24 hr ไม่เกิน 70 dB(A) - Lmax ไม่เกิน 115 dB(A) 	ผลการตรวจวัดระดับเสียง บริเวณหมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านศิขาร วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ระหว่างวันที่ 24-28 พฤษภาคม พ.ศ. 2566 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการตรวจวัดระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ.2566 พบว่าส่วนใหญ่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ยกเว้น บริเวณวัดบ้านทุ่งน้อย ที่มีค่าระดับเสียงในช่วงวันที่ 29-30 ตุลาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน	- การที่ผลการตรวจวัดระดับเสียง บริเวณวัดบ้านทุ่งน้อย ระหว่างวันที่ 29-30 ตุลาคม พ.ศ.2566 มีค่าระดับเสียงไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานเป็นผลมาจากกิจกรรมการประชาสัมพันธ์การจัดงานประเพณีตักบาตรเทโว ผ่านเครื่องขยายเสียงของทางวัด	-

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
ความสั่นสะเทือน	<ul style="list-style-type: none"> - มาตรฐานความสั่นสะเทือนที่มีต่อมนุษย์และต่อโครงสร้างอาคารของ Whiffin and Leonard - มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 	ผลการตรวจวัดค่าระดับความสั่นสะเทือนหมู่บ้านร่มไม้ หมู่บ้านศิขาร วัดบ้านทุ่งน้อย หมู่ 6 บ้านรางน้ำเค็ม โรงเรียนวัดศรีวิสารวาจา และโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ระหว่างวันที่ 24-28 พฤษภาคม พ.ศ.2566 พบว่า เกือบทุกสถานีตรวจวัดมีค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในเกณฑ์ที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ ยกเว้นบริเวณวัดทุ่งน้อย ที่มีค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในเกณฑ์ที่บุคคลไม่สามารถรับรู้ได้ ส่วนผลการตรวจวัดระหว่างวันที่ 26-30 ตุลาคม พ.ศ.2566 พบว่า เกือบทุกสถานีตรวจวัดมีค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในเกณฑ์ที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ ยกเว้นบริเวณโรงเรียนวัดสำนักคร้อ ที่มีค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในเกณฑ์ที่บุคคลไม่สามารถรับรู้ได้ โดยค่าระดับความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้ในปัจจุบัน ไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภทตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (อาคารประเภทที่ 2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553	-	-

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
คุณภาพน้ำผิวดิน	มาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินซึ่งมีใช้น้ำทะเล ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537)	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในแม่น้ำนครชัยศรี คลองชลประทาน คลองหนองกร่าง ห้วยกระบอก และคลองชลประทานบ้านกร่างทอง เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ.2566 พบว่า มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 และ 5 ส่วนผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน เมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ.2566 พบว่า มีค่าคุณภาพน้ำผิวดินจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3-5	-	-
นิเวศวิทยาทางน้ำ	สภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในแหล่งน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการ	ผลการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ.2566 และวันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ.2566 พบว่า มีค่าสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในแม่น้ำนครชัยศรี คลองชลประทาน คลองหนองกร่าง ห้วยกระบอก และคลองชลประทานบ้านกร่างทอง เป็นปกติตามช่วงเวลา		
การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ	<ul style="list-style-type: none"> - ประสิทธิภาพการระบายน้ำ - การสะสมของตะกอนดินและวัชพืชบริเวณสะพาน ท่อ และรางระบายน้ำ - สภาพปัญหาน้ำท่วมขัง บริเวณทั้ง 2 ฝั่งแนวเส้นทางและบริเวณใกล้เคียง 	ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ และน้ำท่วมขังภายในพื้นที่โครงการและใกล้เคียงโครงการ		
		พบปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลองบางไทร (กม.4+400) คลองตาต่อน (กม.5+860) คลองตาเมือง (กม.8+090) และคลองยายเหมือน (กม.8+720) ซึ่งเป็นการก่อสร้างเพิ่มเติมจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ระดับน้ำของคลองบางไทรจะมีระดับสูงกว่าจุดกลับรถใต้สะพานเมื่อมีฝนตกหนักในพื้นที่ ทำให้ไม่สามารถระบายน้ำออกจากจุดกลับรถได้	<ul style="list-style-type: none"> - แขวงทางหลวงธนบุรีได้นำเครื่องสูบน้ำมาดำเนินการสูบน้ำออก - พิจารณาจัดทำป้ายเตือนให้ระวังน้ำท่วม บริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามลำน้ำทั้ง 4 แห่ง
การคมนาคม	<ul style="list-style-type: none"> - สภาพการคมนาคมของโครงการ และเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง สภาพการจราจร และความเสียหายของผิวจราจร 	ส่วนใหญ่มีสภาพการจราจรที่ไม่ติดขัดไม่มีการชะลอตัวของรถ แต่พบว่า ทางหลวงหมายเลข 9 และทางหลวงหมายเลข 302 มีการชะลอตัวของรถเมื่อผ่านพื้นที่ก่อสร้าง	โครงการได้มีการกั้นพื้นที่ก่อสร้างด้วย Barrierชั่วคราว เพื่อไม่ให้เกิดการก่อสร้างกีดขวางช่องจราจร	คืนพื้นที่ถนนเมื่อการก่อสร้างดำเนินการแล้วเสร็จให้เร็วที่สุด
		ไม่พบความเสียหายจากการขนส่ง ของเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง และในการขนส่งวัสดุก่อสร้างจะหลีกเลี่ยงช่วงเวลาที่มากการจราจรหนาแน่นในพื้นที่		

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
การคมนาคม (ต่อ)	สภาพการจราจรบนเส้นทางหลัก	ปริมาณจราจรตั้งแต่ปี พ.ศ.2563 - พ.ศ.2565 ของทางหลวงหมายเลข 9 พบว่าปริมาณจราจรมีค่าเพิ่มขึ้นทุกปี แสดงให้เห็นว่าการก่อสร้างไม่ได้ส่งผลให้ผู้ขับขี่ทางเลือกใช้เส้นทางอื่น ซึ่งเป็นผลจากการจัดการจราจรที่มีประสิทธิภาพ		
	สถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดกับถนนสายอื่น	ไม่พบจุดเสี่ยงอุบัติเหตุ เพราะไม่มีจุดใดที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำ 3 ครั้ง โดยอุบัติเหตุทั้งหมดเกิดจากตัวผู้ขับขี่ ที่ขับขี่เร็วเกินกว่ากำหนด แชนจ์ระยะกระชั้น ซึ่งไม่ได้เป็นผลการก่อสร้างโครงการ		
	การชำรุดของอุปกรณ์งานทาง บริเวณจุดกลับรถได้สะพานข้ามลำน้ำ	- พบปัญหาไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองตาต่อน (กม.5+860) และสะพานข้ามคลองตาเมือง (กม.8+090) ชำรุดเสียหาย รวมทั้งพบแผงโซลาร์เซลล์บริเวณจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองตาเมือง (กม.8+090) ชำรุดเสียหาย	- ปัญหาความคึกคะนองของวัยรุ่นที่พ้ออาศัยในบริเวณใกล้เคียง	- แขวงทางหลวงนนทบุรี ควรเร่งดำเนินการซ่อมแซมอุปกรณ์งานทางต่างๆ ที่ชำรุดเสียหาย รวมทั้งประสานงานให้เจ้าหน้าที่ตำรวจเพิ่มการตรวจตราดูแลความปลอดภัยในบริเวณดังกล่าว
		ปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณทางลอด กม.40+100 ในเดือนกันยายน-พฤศจิกายน พ.ศ.2566	การมีฝนตกในพื้นที่ ซึ่งมีลักษณะเป็นน้ำท่วมทุ่ง	ระหว่างการก่อสร้างบ่อสูบน้ำ
		บริเวณจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองบางไทร (กม.4+400) พบว่า ช่องกลับรถสำหรับรถที่มีความสูงมากกว่า 1.80 เมตร แต่ไม่เกิน 2.50 เมตร มีเพียง 1 ช่องจราจร ซึ่งอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุบริเวณช่องกลับรถดังกล่าวได้	มีการจัดการจราจรบริเวณจุดกลับรถให้เดินรถแบบสวนทิศทางกันได้	- ติดตั้งป้ายเตือนให้ระวังรถสวนทาง

ปัจจัยที่ตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน	ผลการเปรียบเทียบค่ามาตรฐาน	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไขที่ได้ดำเนินการ
เศรษฐกิจ-สังคม ทางหลวงพิเศษระหว่าง เมือง หมายเลข 81 สาย บางใหญ่-กาญจนบุรี	ผลกระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคม ของชุมชน	ผลการสำรวจความคิดเห็น พบว่า กิจกรรมการ ก่อสร้างส่งผลทำให้ปัญหาการจราจรติดขัดเพิ่ม มากขึ้น โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน ทำให้ผู้ใช้ทาง ต้องเสียเวลาในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น รวมทั้ง กิจกรรมการก่อสร้างยังส่งผลทำให้เกิดปัญหาด้าน ฝุ่นละออง ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน บริเวณพื้นที่ที่มีกิจกรรมก่อสร้าง ซึ่งผลกระทบ ดังกล่าวเป็นผลกระทบชั่วคราวที่เกิดขึ้นในขณะที่ มีกิจกรรมการก่อสร้างเท่านั้น		
	ผลประโยชน์ในการจ้างแรงงานท้องถิ่นและ เศรษฐกิจค้าขายในท้องถิ่น	การจ้างแรงงานในท้องถิ่น สามารถช่วยลดปัญหา การว่างงานในชุมชน ส่งผลให้คนในพื้นที่มีรายได้ จากการจ้างงาน และเกิดการหมุนเวียนทาง เศรษฐกิจจากการซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคของ คนงาน โดยผลกระทบดังกล่าวเป็นผลกระทบ ทางบวก		
	ยอดเงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจของท้องถิ่น	การจ้างแรงงานเพื่อการก่อสร้างโครงการ และ คนงานมีการใช้จ่ายเพื่อสินค้าอุปโภคและบริโภค จากร้านค้าในท้องถิ่นเพิ่มขึ้น โดยผลกระทบ ดังกล่าวที่เกิดขึ้นเป็นผลกระทบทางบวก		
	ความไม่สะดวกในการสัญจรไปยังสถาน ประกอบการ	กิจกรรมการก่อสร้างกีดขวางทางเข้า-ออก ครัวเรือน และสถานประกอบการ ซึ่งส่งผลกระทบ ต่อการประกอบอาชีพค้าขาย ซึ่งผลกระทบ ดังกล่าวเป็นผลกระทบชั่วคราวที่เกิดขึ้นในขณะที่ มีกิจกรรมการก่อสร้างเท่านั้น		
	ผลกระทบภาคเกษตรกรรมในพื้นที่โครงการ	ในระหว่างที่มีกิจกรรมการก่อสร้างเกษตรกรยัง สามารถใช้พื้นที่เพื่อทำการเกษตรได้ ซึ่งเป็น ผลกระทบในระดับต่ำ		

7.2 ข้อเสนอแนะ

7.2.1 ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการ

1) **การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม** : จากการตรวจสอบพบปัญหาน้ำท่วมซึ่งบริเวณจุดกลับรถได้สะพานข้ามลำน้ำ จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ สะพานข้ามคลองบางไทร (กม.4+400) สะพานข้ามคลองตาต่อน (กม.5+860) สะพานข้ามคลองตาเมือง (กม.8+090) และสะพานข้ามคลองยายเหมือน (กม.8+720) ซึ่งเป็นผลมาจากการที่ระดับน้ำในคลองดังกล่าว มีระดับสูงกว่าจุดกลับรถได้สะพาน ซึ่งปัจจุบันแนวทางหลวงนทบุรี ได้มีการนำเครื่องสูบน้ำมาดำเนินการสูบน้ำออกในช่วงที่มีฝนตก และมีน้ำท่วมซึ่งได้สะพานข้ามจุดกลับรถดังกล่าว จึงควรเพิ่มเติมการติดตั้งป้ายเตือนให้ระวังน้ำท่วม เพื่อเตือนให้ผู้ใช้งานเพิ่มความระมัดระวังในการใช้จุดกลับรถในกรณีที่มีฝนตก หรือมีระดับน้ำในคลองสูงกว่าจุดกลับรถ

นอกจากนี้ จากการตรวจสอบพบปัญหาน้ำท่วมซึ่งบริเวณทางลอด กม.40+100 ซึ่งมีลักษณะเป็นน้ำท่วมทุ่ง ซึ่งโครงการต้องจัดให้มีบ่อสูบน้ำถาวร เพื่อให้รถสูบน้ำของแนวทางหลวงนครปฐมมาดำเนินการสูบน้ำออกในช่วงระยะเปิดดำเนินการ รวมทั้งเพิ่มเติมการติดตั้งป้ายเตือนให้ระวังน้ำท่วม บริเวณก่อนถึงทางลอดประมาณ 100 เมตร

2) **การคมนาคมขนส่ง** : จากการตรวจสอบพบปัญหาน้ำท่วมซึ่งบริเวณจุดกลับรถได้สะพานข้ามลำน้ำ จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ สะพานข้ามคลองบางไทร (กม.4+400) สะพานข้ามคลองตาต่อน (กม.5+860) สะพานข้ามคลองตาเมือง (กม.8+090) และสะพานข้ามคลองยายเหมือน (กม.8+720) พบว่า

บริเวณจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองบางไทร (กม.4+360 และ กม.4+407) ซึ่งเชื่อมต่อถนนประชา ร่วมใจ 1 (กม.4+360) และทางหลวงชนบท นบ3101 (กม.4+407) มีช่องกลับรถจำนวน 2 ช่อง ได้แก่ ช่องกลับรถสำหรับรถที่มีความสูงไม่เกิน 1.80 เมตร และช่องกลับรถสำหรับรถที่มีความสูงมากกว่า 1.80 เมตร แต่ไม่เกิน 2.50 เมตร ซึ่งสามารถกลับรถได้ 2 ทิศทาง จากการตรวจสอบพบว่า อุปกรณ์งานทาง และไฟฟ้าส่องสว่างยังอยู่ในสภาพดี แต่ช่องกลับรถสำหรับรถที่มีความสูงมากกว่า 1.80 เมตร แต่ไม่เกิน 2.50 เมตร มีเพียง 1 ช่องจราจร ซึ่งอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุบริเวณช่องกลับรถดังกล่าวได้ จึงควรติดตั้งป้ายเตือนให้ระวังรถสวนทางบริเวณก่อนเข้าจุดกลับรถดังกล่าว

ส่วนบริเวณจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองตาต่อน (กม.5+860) ซึ่งไฟฟ้าส่องสว่างชำรุดเสียหาย และบริเวณจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองตาเมือง (กม.8+090) มีไฟฟ้าส่องสว่าง และแผงโซลาร์เซลล์ชำรุดเสียหาย แนวทางหลวงนทบุรี ควรเร่งดำเนินการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ตามปกติ รวมทั้งประสานงานเจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่คอยตรวจตราความเรียบร้อยในบริเวณดังกล่าว

เนื่องจากการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่ มีความจำเป็นต้องปิดเส้นทางสัญจร บริเวณทางหลวง นบ.1016 ทำให้ผู้ใช้ทางไม่สามารถใช้เส้นทางเดิมได้ (ระยะทาง 400 เมตร) โดยผู้ใช้ทางจะต้องใช้ทางบริการเพื่อเดินทางเข้าสู่ถนนแกวอินทร์ ซึ่งมีระยะทางประมาณ 2.5 กิโลเมตร จากการตรวจสอบพบว่า ปัจจุบัน ได้มีการก่อสร้างทางเบี่ยงชั่วคราว เพื่อหลบพื้นที่ก่อสร้าง เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 เนื่องจากรอการส่งมอบทางบริการฯ ในแนวเส้นทางโครงการฯ ตอน 2 ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์การปิดเส้นทางจราจร และการใช้ทางเบี่ยงชั่วคราวแล้ว อย่างไรก็ตาม ทางเบี่ยงชั่วคราวดังกล่าว จะเป็นผลให้ผู้ใช้ทางใช้ระยะเวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้นเล็กน้อย อย่างไรก็ตาม กรมทางหลวงควรเพิ่มการประชาสัมพันธ์ และทำความเข้าใจกับผู้ใช้ทาง ทางหลวงชนบท นบ.1016 ถึงความจำเป็นที่จะต้องมีการปิดเส้นทางดังกล่าว

7.2.2 ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการทางหลวงที่มีการจัดทำรายงาน EIA (โครงการอื่นๆ ในอนาคต)

ไม่มี